

MOTORSPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens

Leserwahl

**Rossi und Ogier sind
Racer des Jahres** S. 20/22



Langstrecken-WM

**Wie groß sind die Test-
Probleme bei Audi?** S. 14

MotoGP

**Weltmeister Lorenzo:
«Stärker als 2015!»** S. 30

IndyCar

**Montoya gewinnt
Auftakt in Florida** S. 12

Superbike-WM

**Reiterberger toller
Fünfter** S. 34

Zum Herausnehmen

**Alle Auto-Termine
auf einen Blick** S. 24

**motorsport-
aktuell.com**

ENDLICH GEHT ES LOS!



Jeden
Dienstag
neu

Am kommenden Wochenende gilt es ernst. In Australien (Formel 1) und Katar (MotoGP) beginnt die neue Saison. Wir haben für Sie

nochmals die wichtigsten Facts zusammengetragen. Sagen Ihnen, wer anhand der Tests vorne liegt und wer für Überraschungen sor-

gen könnte. Außerdem gibt es wie immer einen ausführlichen Statistikeil mit allen möglichen Zahlen und Fakten für 2016. **Ab S. 4/28**



LIEBE LESER!

Es ist so weit: Am kommenden Wochenende geht es endlich los. Und das gleich doppelt. In Australien fällt der Startschuss zur Formel-1-Saison. In Katar wird die MotoGP von der Leine gelassen. Um Sie, liebe Leser und Leserinnen, darauf einzustimmen, haben wir in dieser Ausgabe nochmals alles Wissenswerte zum gemeinsamen Auftakt zusammengetragen. F1-Fans kommen ab Seite 4 in den Genuss einer ausführlichen Vorschau, Motorrad-Begeisterte werden ab Seite 28 auf ein mit Spannung erwartetes Wochenende eingestimmt – u. a. mit einem Interview mit Weltmeister Jorge Lorenzo (S. 30), der verrät, warum er 2016 noch stärker sein wird. Der Ausblick auf die neue Saison ist das eine, ein Rückblick auf 2015 das andere. Den besorgt die Auflösung der MSA-Leserwahl 2015. Wie jedes Jahr haben auch wir die Ergebnisse mit Spannung erwartet. Ab Seite 20 können Sie nachlesen, wer das Rennen gemacht hat. Obwohl ich eines vorwegnehmen muss: Dass ein Nicht-Weltmeister so viele Stimmen bekommt, sagt alles über seine Qualitäten aus. Gratulation, Valentino!

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Fernando Alonso (E)
WO? Baku (AZ)

WAS? Der Spanier an der engsten Stelle des neuen GP-Kurses



WER? Lucas di Grassi (BR) und Jérôme D'Ambrosio (B)
WO? Mexiko-City (MEX)

WAS? Der disqualifizierte Sieger (Di Grassi) und sein Erbe D'Ambrosio inmitten der zahlreich erschienenen Formel-E-Fans



WER? Zahlreiche IndyCar-Piloten
WO? St. Petersburg (USA)

WAS? Stau beim Auftakt der IndyCar-Meisterschaft nach einer Berührung zwischen Carlos Muñoz (CO) und Graham Rahal (USA)

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: Warum Hamilton kritisiert wird; GP2: Warum Kirchhöfer aufatmet S. 3
- ! FORMEL 1 Das Duell Mercedes gegen Ferrari S. 4
- ! FORMEL 1 Alle Fahrer und Teams 2016 im Überblick S. 6
- ! FORMEL 1 Die große Statistik zum WM-Start S. 9
- ! INDYCAR Montoya siegt beim Auftaktrennen S. 12
- FORMEL E Di Grassi wieder vom Pech verfolgt S. 13
- ! LANGSTRECKEN-WM Audis neuer R18 harzt S. 14
- DTM Wie die Serie spannender werden soll S. 16
- RALLYE-WM Umzugspläne in Deutschland S. 18
- ! MSA-LESERWAHL Die Automobil-Sieger S. 20
- ! RENNTERMIN 2016 Der Auto-Jahreskalendar S. 24

MOTORRAD

- ! MSA-LESERWAHL Die Motorrad-Sieger S. 22
- THEMEN DER WOCHE
- MotoGP: Warum Rossi nicht vergessen kann; Superbike-WM: Die neue Lust S. 27
- ! MOTOGP Die Werkteams vor dem Saisonstart S. 28
- ! MOTOGP Weltmeister Lorenzo zum WM-Auftakt S. 30
- ! MOTORRAD-WM Fahrer und Termine 2016 S. 32
- ! SUPERBIKE-WM Die Revanche von Sykes S. 34
- SUPERCROSS-WM Roczen darf wieder hoffen S. 40

PANORAMA

- SERIE Crazy Racing: Dirt-Track-Racing S. 44
- BOXENGEFLÜSTER Achtung Fahrerlager!, Namen & Nachrichten, Leserbrief S. 46
- IMPRESSUM S. 47
- SERVICE Termine, TV-Programm, MSA-Tipp S. 47

! = Titelhemen

Fotos Titelseite:

XPB

KONTAKT

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

MOTOR
SPORT
aktuell

Mercedes gegen Ferrari

«Herumgeschmüst wi

Von ELMAR BRÜMMER

Mercedes oder Ferrari? Der Zweikampf der Giganten geht in die nächste Runde. Am Wochenende werden beim Saisonauftakt in Melbourne die Karten endlich auf den Tisch gelegt.

Man hört nix von Ferrari. Nicht mal Vorschläge für Frauennamen, nach denen Sebastian Vettel seinen neuen Rennwagen laufen könnte. Wäre die Scuderia nicht bei einem anderen Sportschuh-Hersteller unter Vertrag, könnte er den SF16-H eigentlich «Nike» nennen – nach der Siegesgöttin. Denn nichts anderes wird vom Auto, von Vettel, von Ferrari verlangt im Jahr 2 der gemeinsamen Beziehung. Und nichts anderes verlangen die Beteiligten von sich selbst. Präsident Sergio Marchionne, Technikchef James Allison, Teamchef Maurizio Arrivabene und Vollstrecker Vettel.

Es stimmt schon, sie sprechen darüber. Aber nur, weil ihnen nichts anderes übrig bleibt. Ansonsten geht es mit Statements wie bei den Testfahrten in der Box: Alles verschwindet schnell hinter roten Stellwänden. Was tut sich dahinter? Drei Erfolge in 2015 waren der richtige Anlauf. Aber ob er lang genug war, damit es schon in diesem Jahr klappt? Ist die Scuderia so weit oder schon weiter? Oder gab es tatsächlich technische Probleme? «Wir sind so gut vorbereitet, wie es möglich war. Keiner kann nach acht Tagen sagen, dass alles perfekt ist. Aber die wichtigsten Sachen haben wir abgehakt», resümiert Vettel – und schürt damit die Erwartungshaltung. Der Heppenheim-Präsident Marchionne: «Ich sage nicht, dass wir gewinnen müssen. Aber wir müssen gewinnen können.» Eine nett verpackte Drohung.

Zeit, die Hüllen fallen zu lassen

Es ist immer gut, wenn ein Rennjahr mit vielen Fragezeichen beginnt. Denn das bedeutet für die Rennen und das Publikum in der Regel eine Menge Ausrufezeichen! Im Albert Park muss Ferrari seine Hüllen fallen lassen, wird Mercedes seine Karten aufdecken. In Barcelona sind sich die Giganten mehr oder weniger auf dem Weg gegangen. Wer die komfortablere Rolle der beiden



Reicht der Vorsprung? Mercedes (im Bild Weltmeister Lewis Hamilton) hat die Karten bei den Tests in Barcelona noch nicht aufgedeckt

hat, ist eine Frage der Sichtweise: Ferrari hat schon immer das breite Publikum hinter sich, Team und Fahrer tragen die Leidenschaft in sich, und bei allem hausgemachten Druck spüren Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen (ja, auch der Finne wieder), dass da was gehen könnte. Die Silberpfeile haben nach zwei Abräumjahren (94,7 Prozent aller Poles, 86,3 Prozent aller Führungsrunden, 84,2 Prozent aller Siege) ein ungeheures Know-how, einen überlegenen Hybrid-Antriebsstrang, eine enorme Perfektion und ein kaum zu schlagendes Selbstbewusstsein. Diese Gelassenheit will aber keiner der Verantwortlichen in Brackley als gegeben nehmen. «Wir sind die großen Favoriten», weiß Nico Rosberg. «Wir müssen uns aber in Acht nehmen, weil Ferrari einen Riesenschritt gemacht hat. Die sind eine große Gefahr.»

Lewis Hamilton sieht das nicht anders: «Ich glaube, dass es einen harten Kampf gibt,

denn Ferrari hat sich sehr verbessert. Und das ist es ja, was ich will, was wir alle wollen.»

Eilige Drucksache, für beide Parteien. Schon beim Saisonstart wird sich zeigen, wer noch welche Reserven zur Verfügung hat – und mit wie vielen Betei-

«Keiner kann nach acht Tagen sagen, alles sei perfekt.»

SEBASTIAN VETTEL



ligten das Titelrennen 2016 tatsächlich läuft. Populistisch betrachtet läuft alles auf einen Zweikampf hinaus. Stellvertretend für die Paarung Mercedes gegen Ferrari wäre das Hamilton gegen Vettel. Nimmt man den starken Endspurt von Ros-

berg dazu, wird die Kandidatenschar zum Trio. Und deutet man die Erkenntnisse von den Testfahrten richtig, dann hat Räikkönen durchaus Chancen, ein Titelanwärterquartett zu vervollständigen.

Rosbergs letzte Chance?

Es könnte interessant werden, wenn Räikkönen zu Vettel aufschließt. Der Deutsche hat zwar längst die Hausmacht in Maranello, aber so was stört den finnischen Tunnelblick nicht besonders. Alles, was der Alterspräsident der Formel 1 braucht, ist ein schnelles Auto. Dann wird sich auch zeigen, wie gut die Freundschaft der beiden in einer zuge-spitzten, sportlichen Auseinandersetzung funktioniert. Womit wir bei dem Thema sind, das ungeachtet aller Rennverläufe weiterhin das bestimmende an der Spitze der Königsklasse bleiben dürfte: Die Nicht-Beziehung zwischen Lewis Hamilton und Nico Rosberg.

Mit einem Kick-off in Fellbach bei Stuttgart, wo die Mercedes-Motorsportgeschichte der Neuzeit begann und heute reichlich Schätze mit vier Rädern eingelagert sind, haben sich die Titelverteidiger vor dem Abflug nach Australien in Stimmung gebracht. Schon der erste Dialog auf dem Podium zeigte, dass die Verbindung zwischen den beiden Favoriten wie eh und je ist – ziemlich angespannt. Als Hamilton von den Strapazen der Saisonvorbereitung erzählte, fragte Rosberg ketzerisch: «Bist du jetzt schon angestrengt? Wirst du etwa alt?» Aber Hamilton ist nicht umsonst auch der Verbalchampion der Formel 1: «Naja», antwortete er mit einem Seitenhieb auf den nicht minder eitlen Deutschen, «ich kann bei dir auch schon ein paar graue Haare sehen.»

Mit 31 respektive 30 Jahren sind beide im besten Rennfahralter. Den Rennwinter über haben sie sich wie gewohnt

GP2

Kirchhöfer bei Carlin

Aufatmen bei Marvin Kirchhöfer. Der Leipziger hat für die Saison 2016 bei Carlin in der GP2 unterschrieben. Damit ist das Zittern um eine ungewisse Zukunft vorbei. Kirchhöfer fuhr die letzten zwei Jahre in der GP3 für ART. Und liebäugelte eigentlich immer mit einem Aufstieg in die nächsthöhere Kategorie. Doch aus finanziellen Gründen sah es eine Zeit lang nicht gut aus für den schnellen Deutschen. Nun hat Marvin mit Carlin eine Einigung gefunden. Auch dank seinen Langzeitsponsoren, die ihm den nächsten Karriereschritt ermöglicht haben.

Als Alternative zur GP2 hatte Kirchhöfer die DTM ins Auge gefasst. Dort durfte er in Jerez sogar für Mercedes testen. «Ich war dabei nicht der Schnellste (der Probanden), aber auch nicht der langsamste», erklärt Kirchhöfer. Ein Deal kam nicht zustande. Mercedes entschied sich für Esteban Ocon, ein Mann aus der eigenen Juniorenabteilung.

Doch das ist nun vergessen. Kirchhöfers Fokus gilt ganz der GP2 und dem Team Carlin. Und mit ihm hat Marvin, der am Samstag 20 Jahre alt wird, vergangene Woche drei Tage lang in Barcelona getestet. Wer sein Teamkollege wird, steht noch nicht fest. Im Gespräch sind der Tiroler René Binder sowie die Briten William Buller und Emil Bernstorff. ♦ CE



Kirchhöfer: Neu bei Carlin

Formel 1

Kritik an Hamilton



John Surtees (kl. Bild, mit seinem verunglückten Sohn Henry) glaubt: «Halo hätte meinen Sohn gerettet!»

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Die Diskussion um den Cockpitschutz geht weiter. Jetzt hat sich auch John Surtees, der Vater des 2009 durch ein herumwirbelndes Rad tödlich verunglückten Henry Surtees, zu Wort gemeldet.

Die Formel 1 ist in Australien angekommen. Alles fiebert dem ersten Rennen und dem Giganten-Duell Mercedes gegen Ferrari entgegen (siehe Seite 4). Doch hinter den Kulissen wird weiter über die Zukunft der Königsklasse diskutiert. Allem voran über den Cockpitschutz «Halo», den Ferrari in Barcelona erstmals testete, und über den sich seither Fahrer, Fans und Medien den Mund fusselig reden.

Nachdem F1-Champion Lewis Hamilton die Bügelkonstruktion als «die am schlimmsten aussehende Erfindung in der

gesamten Formel-1-Geschichte» bezeichnet hatte, schaltete sich letzte Woche Altheimer John Surtees in die Diskussion ein. Und das nicht ohne Grund. Surtees sr. hat nämlich 2009 seinen damals in der Formel 2 fahrenden Sohn Henry verloren. Der erst 18-jährige Weltmeistersohn wurde beim Rennen in Brands Hatch von einem 28 Kilo schweren Rad am Helm getroffen. Die Wucht war so groß, dass Henry noch am selben Abend seinen schweren Kopfverletzungen erlag. Surtees meint: «Mit einem Kopfschutz wie dem Halo könnte mein Sohn noch am Leben sein.» Deshalb verurteilt er die Kommentare von Hamilton aufs Schärfste: «Lewis könnte etwas mehr über den Halo nachdenken und darüber, welche Verantwortung er als Weltmeister trägt.»

Ein anderer Weltmeister, Sportwagen-Champion Mark Webber, findet, dass man dem

Cockpitschutz und dessen Entwicklung Zeit geben müsse. Er selber findet die Variante, die Ferrari getestet hat, nicht prickelnd. Trotzdem sagte er gegenüber «motorsport.com»: «Ich habe Justin Wilsons Sarg getragen. So etwas möchte ich nicht noch einmal erleben. Aber man muss das Halo-System bezüglich der Sicht auch in Kurven wie der Eau Rouge ausprobieren. Bei den Sportwagen wissen wir, dass es schwierig ist, manche Ecken und Umriss zu sehen.»

Über eines sind sich die Experten einig: Bei Unfällen wie dem von Massa 2009 in Ungarn wird es mit Halo nicht sehr viel mehr Sicherheit geben als ohne. Da hilft nur eine geschlossene Variante. Selbst beim Unfall von Wilson gibt es Fragezeichen. Das Teil der Nase, das Wilson traf, fiel so senkrecht auf den sich unglücklich nähernden Fahrer, dass ihm wahrscheinlich auch ein Halo nicht geholfen hätte. ♦

Formel 1

Ab heute im Handel!



«auto motor und sport» kommt heute (15.3.) mit einem großen Formel-1-Sonderheft auf den Markt. Auf 132 Seiten finden Sie alles, was Sie über die Formel-1-Saison 2016 wissen müssen. Hier schon mal ein kleiner Appetitanreger. Das Warten auf die neue Formel-1-Saison lohnt sich dieses Jahr besonders. Und um die wichtigsten Erkenntnisse der Testfahrten noch einfließen zu lassen, kommt jetzt, eine Woche vor dem Saisonstart in Australien, unser großes «auto motor und sport»-Sonderheft. Volles Programm zur Formel-1-Saison 2016. Darin enthalten sind natürlich alle Informationen über die neuen Autos, die Fahrer und die Teams. Dazu alle Daten zu den 21 Grands Prix des Jahres 2016. Und was Sie sonst noch über die Regeländerungen sowie die neuen Reifen-Richtlinien wissen müssen. Außerdem liefern wir in gewohnter ams-Qualität viele aufwendig produzierte Hintergrund-Geschichten. Zum Beispiel, was Sebastian Vettel in den 85 Tagen zwischen dem Saisonfinale 2015 und dem Beginn der Testfahrten gemacht hat. Und wie die Chancen im großen Duell zwischen Mercedes und Ferrari verteilt sind. Mehr lesen Sie im neuen F1-Sonderheft, ab heute für 4,90 Euro im Handel erhältlich. ♦

1990 **27** YEARS 2016

Who Works Sports Guides

What's
Happening
in Motorsport?

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



Each new edition 100% researched & updated!

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

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

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

Package (book & app) available from our website

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

Order on www.whoworksin.com

«... sicher nicht»



Wollen sich nicht mit «nur» drei GP-Siegen zufriedengeben: Sebastian Vettel und Ferrari sind für den Zweikampf mit Mercedes gerüstet

auf den direkten Gegenspieler eingestimmt. Hamilton, in dem er an alles andere, aber nicht an Rosberg dachte. Rosberg, in dem er an alles dachte, wie er seine vielleicht beste letzte Titelchance (ein Reglement-Einschnitt 2017 vorausgesetzt) nutzen kann. «Ich habe in den vergangenen drei Jahren gegen Lewis verloren, daher wird es eine große Herausforderung. Aber ich liebe es, jemanden zu schlagen, der mich zuvor bezwungen hat», sagt Rosberg kämpferisch. «Wir haben mit dem neuen Auto wieder von null angefangen, aber ich habe das gute Gefühl vom Ende des vergangenen Jahres mitgenommen.»

Formel 1 von Ferrari abhängig

Die beiden sind unterschiedlich wie eh und je. Und solange das in ordentlichen Bahnen läuft, ist es auch für Mercedes in Ordnung. Wobei sich Rosberg nach eigenem Empfinden eher mehr an die Order «Kollegialität» gehalten hat bisher, und Hamilton

von außen betrachtet eher weniger. «Wir erwarten auch nicht, dass die beiden herum-schmusen», sagt Teamchef Toto Wolff. «Wir schätzen die Rivalität zwischen den beiden.»

Aus der hausinternen Vorfahrtsregel soll in diesem Jahr ein echter Freifahrtschein werden. «Wir haben das Regelwerk im Vergleich zum vergangenen Jahr reduziert», bestätigt Wolff. «Es herrscht gegenseitiger Respekt. Und ich glaube nicht, dass es schwieriger wird als zuletzt. Aber es wird sicherlich zu interessanten Momenten auf der Strecke kommen, das gehört bei einer solchen Rivalität dazu. Wir sind es beiden, aber auch der ganzen Formel 1 schuldig, sie aufeinander loszulassen.» Alles eine Frage des Vertrauens. Zumal die Einflussnahme vom Kommando durch die neuen Boxenfunk-Bestimmungen ohnehin stärker eingeschränkt ist. Wenn das mal gutgeht...

Auch für Bernie Ecclestone wäre eine noch stärkere Aus-

einandersetzung zwischen Rosberg und Hamilton ein schöner Anreiz. Auch wenn sein Lieblings-szenario natürlich das ist, dass «Ferrari endlich wieder da steht, wo Ferrari hingehört. Für die ganze Formel 1 hängt viel davon ab, wie wettbewerbs-

«Ich kann bei dir auch schon ein paar graue Haare sehen.»

LEWIS HAMILTON



fähig Ferrari ist. Denn sonst haben wir wieder eine Mercedes-Dominanz.»

Vielleicht ist es Understatement, vielleicht Realismus, vielleicht redet man sich bei den Titelverteidigern auch nur den Gegner stark. Aber Mercedes-

Aufsichtsrat Niki Lauda hat ein waches Auge auf die Konkurrenz: «Wir hätten Ferrari nicht so früh so stark erwartet. Ferrari ist ein harter Gegner, keine Frage.» Lewis Hamilton staunte in Barcelona über einige «unglaubliche» Rundenzeiten bei den Longruns der Roten und ist sicher: «Die haben noch nicht alles gezeigt und werden mit einem starken Upgrade nach Melbourne kommen.»

Zur realistischen Einschätzung der Lage erbittet sich Sebastian Vettel noch zwei, drei Rennen mehr – um tatsächlich erkennen zu können, ob die Entwicklungsschritte bei seiner Scuderia schon groß genug waren, um die Lücke zu Mercedes zu schließen. Denn das Wichtigste für ihn ist nicht unbedingt der Name, den sein Dienstwagen bekommt. Vielmehr liebgelugt er zum Ende des Jahres mit dem Austausch der Startnummer: Von der Fünf zur Eins. ♦

NACHRICHTEN

Kanadier Latifi wird Renault-Freitagspilot

Renault Der 20-jährige Kanadier Nicholas Latifi wird bei den Großen Preisen von Montreal und Austin die erste Freitagssession für Renault bestreiten. Das haben die Franzosen gestern (Montag, nach Redaktionsschluss) bekanntgegeben. Latifi fährt 2016 seine erste komplette GP2-Saison beim «Renault-Juniorteam» Dams. Im Vorjahr ging er noch für Arden in der 3.5 an den Start. Auch Manor und Haas haben dritte Fahrer bekanntgegeben: Die Briten haben Ex-Stampfpilot Alex Rossi, der in St. Petersburg sein IndyCar-Debüt gab, verpflichtet. Haas setzt auf die Dienste von GP3-Pilot Santino Ferrucci (USA).

Dank Austin ein Motor mehr pro Pilot

Motoren Das Hickhack um den Großen Preis der USA ist beendet. Das Rennen in Austin/Texas findet wie geplant am 23. Oktober statt. Das bedeutet, dass die WM 2016 aus 21 Rennen (s. Seite 10) besteht. Wodurch jeder Fahrer einen fünften Motor zur Verfügung hat. ♦ CE

KOMPAKT

»»

Force India Die Luft für Force-India-Besitzer Vijay Mallya wird offenbar immer dünner. 17 Banken, denen Mallya Geld schuldet, wollen per Gerichtsbeschluss erwirken, dass Mallya sein Heimatland Indien nicht mehr verlassen darf.

»»

Sauber Das Schweizer Team hat bestätigt, dass es die noch ausgestandenen Februar-Gehälter bezahlt habe. Die Verzögerung kam zustande, weil Sponsorgelder angeblich später eingetroffen sind.

»»

Italien Die wunderschöne Berg- und Talbahn in Mugello hat von der FIA den «Grade-1»-Status erhalten. Damit könnten in Mugello Formel-1-Rennen abgehalten werden. Außergewöhnlich ist das nicht. Es gibt immer wieder Strecken, auf denen keine Grands Prix stattfinden, die von der FIA grünes Licht kriegen. Trotzdem könnte Mugello als Druckmittel für Monza, wo immer noch kein Vertrag besteht, verwendet werden. ♦ CE

Vorschau

Hinter Mercedes und Ferrari

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Aus Ranglisten bei Testfahrten abzulesen, wie die Hackordnung in der Formel 1 aussieht, ist schwierig. Weil jeder sein eigenes Programm abspult, könnte man fast sagen, es sei unmöglich. Wir haben es trotzdem versucht. Und die Teams von 1 bis 11 durchnummeriert.

Paddy Lowe trifft den Nagel auf den Kopf. Am Ende der achttägigen Testfahrten in Barcelona meinte der Mercedes-Technikchef: «Das ganze Feld ist zusammengerückt. Es könnte eine richtig gute Saison werden. Es gibt keinen Grund, die Formel 1 schlechtzureden.»

Damit ist eigentlich alles gesagt. Mercedes scheint immer noch in der Leaderrolle zu sein, erwartet (viel) mehr Gegenwehr als 2015, freut sich aber auch darüber. Auch für die Fans wäre es ein Segen. Nach zwei Jahren Mercedes-Solo-Show (32 Siege in 38 GP) ist jede Abwechslung willkommen.

Wie das Kräfteverhältnis an der Spitze wirklich aussieht, wird man erst am Sonntag in Melbourne erfahren. Eines ist aber jetzt schon klar: Hinter Mercedes und Ferrari tobt eine offene Schlacht. Mindestens vier Teams werden sich um den Titel «Best of the Rest» schlagen: Williams, Force India, Red Bull und Toro Rosso.

Interessant ist dabei: Diese vier Teams treten mit drei unterschiedlichen Antriebseinheiten an. Wünschenswert wäre, dass auch Honda, der vierte Hersteller, in diese Phalanx einbrechen kann. Doch darüber schwebt immer noch ein Fragezeichen. Zwar haben die Japaner in den letzten zwölf Monaten die größten Fortschritte erzielt. Gemessen an ihrer Basis ist das aber auch nicht besonders schwierig. Immerhin hat Fernando Alonso bei den Tests in 1:24,735 min (auf Softreifen) eine Zeit aufgestellt, die sich sehen lässt. Wer weiß: Wenn Honda weiter Gas gibt, gelingt der einst so erfolgreichen Seilschaft vielleicht doch noch die eine oder andere Überraschung im Laufe der Saison.

Auch hinten (S. 8) dürfte es 2016 spannend werden. Manor will nicht mehr Schlusslicht sein. Und hat die Weichen gestellt, um vom letzten Platz wegzukommen. Außerdem haben wir mit Haas endlich wieder einen Neueinsteiger mit Potenzial. Den Amerikanern sind auf Anhieb Punkte zuzutrauen. ♦

Mercedes



Mercedes W07 Hybrid

Die Weltmeister waren bei den Tests die Dauerläufer. Auf mehr als 6000 Kilometer kam ein Defekt bei der Kraftübertragung. Die Topzeiten von Ferrari (auf den ultraweichen Klebern) versuchte man schon gar nicht zu toppen. Rosbergs Bestmarke war aber dennoch

nur drei Zehntel langsamer. Allerdings auf Soft-Reifen, die 1,1 Sekunden langsamer waren als der Supersoft-Gummi. Hamilton meint: «Wir gehen besser vorbereitet als 2015 in die neue Saison.» Wir glauben: Eine Niederlage im ersten GP wäre eine große Überraschung.



Lewis Hamilton #44

Land: Großbritannien
Geb. (Alter): 7.1.1985 (31)
Wohnort: Monte-Carlo (MC)
F1-Debüt: Australien 2007
Grands Prix: 167
GP-Siege: 43
Pole-Positionen: 49
Schnellste Runden: 28
www.lewishamilton.com



Nico Rosberg #6

Land: Deutschland
Geb. (Alter): 27.6.1985 (30)
Wohnort: Monte-Carlo (MC)
F1-Debüt: Bahrain 2006
Grands Prix: 185
GP-Siege: 14
Pole-Positionen: 22
Schnellste Runden: 14
www.nico-rosberg.com

Ferrari



Ferrari SF16-H

Ferrari hat Weltmeister Mercedes den Kampf angesagt. Firmenchef Sergio Marchionne fordert als Mindestziel, dass man bis zum letzten Rennen um den WM-Titel fährt. Auch Sebastian Vettel will mehr als nur drei Siege feiern. «Der Titel muss das Ziel sein.»

Bei den Tests in Barcelona gingen fünf der acht Tagesbestzeiten an die Roten. Das lässt aus Sicht der Tifosi hoffen. Das teaminterne Duell ist jetzt schon gegessen. Räikkönen hat seinen Zenit überschritten. Wir glauben: Ferrari ist näher dran. Aber ob das reicht?



Sebastian Vettel #5

Land: Deutschland
Geb. (Alter): 3.7.1987 (28)
Wohnort: Ellighausen (CH)
F1-Debüt: USA 2007
Grands Prix: 158
GP-Siege: 42
Pole-Positionen: 46
Schnellste Runden: 25
www.sebastianvettel.com



Kimi Räikkönen #7

Land: Finnland
Geb. (Alter): 17.10.1979 (36)
Wohnort: Baar (CH)
F1-Debüt: Australien 2001
Grands Prix: 231
GP-Siege: 20
Pole-Positionen: 16
Schnellste Runden: 42
www.kimiraikkonen.com

Williams



Williams-Mercedes FW38

Williams hat die ersten zwei Jahre der Hybrid-Ära jeweils als WM-Dritter beendet. Dieses Ziel hat man auch 2016. Allerdings wünscht man sich, dass der Rückstand kleiner geworden ist, sodass man auch wieder Rennen gewinnen kann. Aus eigener Kraft wird

das jedoch schwierig. Die Trumpfkarte heißt Stabilität. In Australien soll bereits die nächste Ausbaustufe mit einer kurzen Nase kommen. Wir glauben: Auch wenn das Defizit in langsamen Kurven behoben wurde, ist Williams vor allem auf Powerstrecken gut.



Felipe Massa #19

Land: Brasilien
Geb./Alter: 25.4.1981 (34)
Wohnort: Monte Carlo (MC)
F1-Debüt: Australien 2002
Grands Prix: 229
GP-Siege: 11
Pole-Positionen: 16
Schnellste Runden: 15
www.felipemassa.com



Valtteri Bottas #77

Land: Finnland
Geb. (Alter): 28.8.1989 (26)
Wohnort: Monte-Carlo (MC)
F1-Debüt: Australien 2013
Grands Prix: 56
GP-Siege: -
Pole-Positionen: -
Schnellste Runden: 1
www.valtteriottas.com

Wird's ganz schön eng werden

Force India



Force-India-Mercedes VJM09

Kein Rennstall arbeitet effizienter als Force India. Rang 5 im Vorjahr war das beste Ergebnis bisher. 2016 peilt man sogar P4 an. Unrealistisch ist dieses Ziel nicht. Wie bei Williams steht auch bei Force India Konstanz im Vordergrund – im Cockpit wie im Designbüro. Den Ver-

zug Anfang 2015 hat man längst wieder wettgemacht. Die Daten aus dem Toyota-Windkanal sind inzwischen verlässlich. Und seit Kurzem ist auch der neue Hightech-Simulator in Betrieb. Wir glauben: Force India könnte zum Favoritenschreck werden.



Sergio Pérez #11

Land: Mexiko
Geb. (Alter): 26.12.1985 (26)
Wohnort: Monte-Carlo (MC)
F1-Debüt: Australien 2011
Grands Prix: 94
GP-Siege: -
Pole-Positions: -
Schnellste Runden: 3
www.sergioperez.com



Nico Hülkenberg #27

Land: Deutschland
Geb. (Alter): 19.8.1987 (28)
Wohnort: Monte-Carlo (MC)
F1-Debüt: Bahrain 2010
Grands Prix: 95
GP-Siege: -
Pole-Positions: 1
Schnellste Runden: 1
www.nico-huelkenberg.com

McLaren



McLaren MP4/31

Die zweite Ehe zwischen McLaren und Honda war ein Fehlstart. 2016 soll alles besser werden. Der defektanfällige Turbolader und die zu schwache MGU-K-Einheit sollen verbessert worden sein. Bei den Testfahrten in Barcelona kamen Alonso/Button auf 3305 km (im Vorjahr waren es noch 1746 km). Wir glauben: McLaren kann, nein muss den Anschluss schaffen. Sonst verliert Superstar Alonso die Lust.



Fernando Alonso #14

Land: Spanien
Geb. (Alter): 29.7.1981 (34)
Wohnort: Oviedo (E)
F1-Debüt: Australien 2001
Grands Prix: 253
GP-Siege: 32
Pole-Positions: 22
Schnellste Runden: 21
www.fernandoalonso.com

Red Bull



Red-Bull-TAG RB12

Der neue Red Bull wurde auf den allerletzten Drücker fertig. Erst im Dezember war klar, dass man den ungeliebten Renault-Motor (unter der Bezeichnung TAG-Heuer) behalten muss. Doch die Franzosen haben Fortschritte gemacht. Ab Kanada gibt es mehr PS.

Dann will Red Bull wieder aus eigener Kraft gewinnen. Bis dann gilt: Nur wenn Mercedes und Ferrari patzen, kann Red Bull (wie 2014) abstauben. Beide Piloten haben das Zeug dafür. Wir glauben: Auf langsameren Strecken kann Red Bull sogar dritte Kraft sein.



Daniel Ricciardo #3

Land: Australien
Geb. (Alter): 1.7.1989 (26)
Wohnort: Monte-Carlo (MC)
F1-Debüt: England 2011
Grands Prix: 88
GP-Siege: 3
Pole-Positions: -
Schnellste Runden: 4
www.danielricciardo.com



Daniil Kvyat #26

Land: Russland
Geb. (Alter): 26.4.1994 (21)
Wohnort: Monte-Carlo (MC)
F1-Debüt: Australien 2014
Grands Prix: 37
GP-Siege: -
Pole-Positions: -
Schnellste Runden: -
www.redbull.com

Toro Rosso



Toro-Rosso-Ferrari STR11

Die Scuderia aus Faenza hat ein kleines Wunder vollbracht. Mit einem 24h-Schichtbetrieb schafften es die Italiener, den STR11 rechtzeitig zum ersten Test fertigzustellen. Und das obwohl der neue Ferrari-Motor von seiner Architektur, seinem Kühlbedarf und seinem

Gewicht ganz anders ist als der bisherige Renault-Turbo. Das Problem für die Truppe um Franz Tost: Der 2015er-Ferrari wird nicht mehr weiterentwickelt. Wir glauben: Toro Rosso kann Red Bull am Anfang der Saison ärgern. Aber wahrscheinlich nur am Anfang.



Max Verstappen #33

Land: Niederlande
Geb. (Alter): 30.9.1997 (18)
Wohnort: Monte-Carlo (MC)
F1-Debüt: Australien 2015
Grands Prix: 19
GP-Siege: -
Pole-Positions: -
Schnellste Runden: -
www.verstappen.nl



Carlos Sainz jr. #55

Land: Spanien
Geb. (Alter): 1.9.1994 (21)
Wohnort: Madrid (E)
F1-Debüt: Australien 2015
Grands Prix: 19
GP-Siege: -
Pole-Positions: -
Schnellste Runden: -
www.carlossainz.es



Jenson Button #22

Land: Großbritannien
Geb. (Alter): 19.1.1980 (36)
Wohnort: Monte-Carlo (MC)
F1-Debüt: Australien 2000
Grands Prix: 284
GP-Siege: 15
Pole-Positions: 8
Schnellste Runden: 8
www.jensonbutton.com

Der Kampf um den Anschluss

Haas F1



8

Haas-Ferrari VF-16

Der F1-Neuling aus den USA hat von Partner Ferrari alles genommen, was das Reglement hergibt: Motor, Getriebe, Aufhängungen, Hydraulik, Lenkung, Kabelbaum. «Lediglich» Chassis, Aerodynamik und Kühler sind Eigenbau. Motorprobleme und ein Defekt im Brake-by-Wire-System haben das Testpensum in Barcelona beeinträchtigt. Dennoch glauben wir: Haas wird in Melbourne nicht Letzter sein.

XPB

Renault



9

Renault RS16

Renault ist zurück – als Werksteam. Zum dritten Mal nach 1977 und 2002. Die Basis bildet das ehemalige Lotus-Team. Man operiert aus Enstone und Viry-Chatillon. Für den neuen RS16 war ein wahrer Kraftakt nötig. Erst Ende Oktober sickerte durch, dass man von

Mercedes- auf Renault-Triebwerke (zurück-)wechselt. Deshalb ist das Auto von Rückkehrer Magnussen und Neuling Jolyon Palmer ein Kompromiss. Wir glauben: Trotz anständiger Testergebnisse darf man von Renault vorerst keine Wundertaten erwarten.

SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

Kevin Magnussen #20

Land: Dänemark
Geb./Alter: 5.10.1992 (23)
Wohnort: Roskilde (DK)
F1-Debüt: Australien 2014
Grands Prix: 19
GP-Siege: -
Pole-Positions: -
Schnellste Runden: -
www.kevinmagnussen.com



SUTTON-IMAGES.COM

Jolyon Palmer #30

Land: Großbritannien
Geb./Alter: 20.1.1991 (25)
Wohnort: London (GB)
F1-Debüt: Australien 2016
Grands Prix: -
GP-Siege: -
Pole-Positions: -
Schnellste Runden: -
www.jolyonpalmer.com

Sauber



10

Sauber-Ferrari C35

Sauber ist als einziges Team erst in der zweiten Testwoche mit dem neuen Auto ausgerückt. Das kann, muss aber kein Nachteil sein (s. Force India 2015). Sauber hat sein Aero-Konzept umgestellt. «Das alte war ausgelutscht», sagt Felipe Nasr, der wie Teamkollege

Marcus Ericsson mit seiner Millionen-Mitgift für das Überleben des Rennstalls sorgt. Mit Toro Rosso (2015er-Motor) und Haas (selbe Ausbaustufe wie Sauber) hat man starke Konkurrenz gekriegt. Wir glauben: Sauber muss sich weiter nach hinten orientieren.

SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

Marcus Ericsson #9

Land: Schweden
Geb./Alter: 2.9.1990 (25)
Wohnort: Kumla (S)
F1-Debüt: Australien 2014
Grands Prix: 35
GP-Siege: -
Pole-Positions: -
Schnellste Runden: -
www.marcusericsson.com



SUTTON-IMAGES.COM

Felipe Nasr #12

Land: Brasilien
Geb./Alter: 21.8.1992 (23)
Wohnort: Woking (GB)
F1-Debüt: Australien 2015
Grands Prix: 18
GP-Siege: -
Pole-Positions: -
Schnellste Runden: -
www.felipenasr.com

Manor Racing



11

Manor-Mercedes MRT05

2015 ging es bei Manor nur ums Überleben, an eine Neuentwicklung war nicht zu denken. Jetzt will man den Anschluss ans Mittelfeld schaffen. Die Zutaten dazu sind vorhanden: Statt eines alten Ferrari-Motors sorgt das aktuelle Mercedes-Triebwerk für Vortrieb.

Gepaart mit dem Williams-Getriebe, einer neuen Führung und erfahrenen Ex-Ferrari-Technikern soll es für das Mercedes-B-Team vorwärtsgehen. Mit DTM-Champ Pascal Wehrlein hat man einen sicheren Wert. Wir glauben: Manor kann die Rote Laterne abgeben.

XPB



XPB

Rio Haryanto #88

Land: Indonesien
Geb./Alter: 22.1.1993 (23)
Wohnort: London (GB)
F1-Debüt: Australien 2016
Grands Prix: -
GP-Siege: -
Pole-Positions: -
Schnellste Runden: -
www.rioharyanto.com



XPB

Pascal Wehrlein #94

Land: Deutschland
Geb./Alter: 18.10.1994 (21)
Wohnort: Worndorf (D)
F1-Debüt: Australien 2016
Grands Prix: -
GP-Siege: -
Pole-Positions: -
Schnellste Runden: -
www.pascal-wehrlein.de

Romain Grosjean #8

Land: Frankreich
Geb./Alter: 17.4.1986 (29)
Wohnort: Genf (CH)
F1-Debüt: Europa 2009
Grands Prix: 83
GP-Siege: -
Pole-Positions: -
Schnellste Runden: 1
www.romaingrosjean.com

XPB



XPB

Esteban Gutiérrez #21

Land: Mexiko
Geb./Alter: 5.8.1991 (24)
Wohnort: Paris (F)
F1-Debüt: Australien 2013
Grands Prix: 38
GP-Siege: -
Pole-Positions: -
Schnellste Runden: 1
www.estebangtz.com

Bestenliste

Hamilton auf der Überholspur

GP-Starts	GP-Siege	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. Sebastian Vettel (D) 1896
2. Michael Schumacher (D) 307	2. Alain Prost (F) 51	2. Ayrton Senna (BR) 65	2. Kimi Räikkönen (FIN) 42	2. Lewis Hamilton (GB) 1867
3. Jenson Button (GB) 284	3. Lewis Hamilton (GB) 43	3. Lewis Hamilton (GB) 49	3. Alain Prost (F) 41	3. Fernando Alonso (E) 1778
4. Riccardo Patrese (I) 256	4. Sebastian Vettel (D) 42	4. Sebastian Vettel (D) 46	4. Nigel Mansell (GB) 30	4. Michael Schumacher (D) 1566
5. Fernando Alonso (E) 253	5. Ayrton Senna (BR) 41	5. Jim Clark (GB) 33	5. Jim Clark (GB) 28	5. Jenson Button (GB) 1214
6. Jarno Trulli (I) 252	6. Fernando Alonso (E) 32	Alain Prost (F) 33	Lewis Hamilton (GB) 28	6. Nico Rosberg (D) 1209,5
7. David Coulthard (GB) 246	7. Nigel Mansell (GB) 31	7. Nigel Mansell (GB) 32	7. Mika Häkkinen (FIN) 25	7. Kimi Räikkönen (FIN) 1174
8. Kimi Räikkönen (FIN) 231	8. Jackie Stewart (GB) 27	8. Juan-Manuel Fangio (RA) 29	Sebastian Vettel (D) 25	8. Felipe Massa (BR) 1071
9. Giancarlo Fisichella (I) 229	9. Jim Clark (GB) 25	9. Mika Häkkinen (FIN) 26	9. Niki Lauda (A) 24	9. Mark Webber (AUS) 1047,5
Felipe Massa (BR) 229	Niki Lauda (A) 25	10. Niki Lauda (A) 24	10. Juan-Manuel Fangio (RA) 23	10. Alain Prost (F) 798,5
11. Mark Webber (AUS) 215	11. Juan-Manuel Fangio (RA) 24	Nelson Piquet sr. (BR) 24	Nelson Piquet sr. (BR) 23	11. Rubens Barrichello (BR) 658
12. Gerhard Berger (A) 210	12. Nelson Piquet sr. (BR) 23	12. Fernando Alonso (E) 22	12. Fernando Alonso (E) 21	12. Ayrton Senna (BR) 614
13. Andrea de Cesaris (I) 208	13. Damon Hill (GB) 22	Nico Rosberg (D) 22	Gerhard Berger (A) 21	13. David Coulthard (GB) 535
14. Nelson Piquet sr. (BR) 204	14. Mika Häkkinen (FIN) 20	14. Damon Hill (GB) 20	14. Damon Hill (GB) 19	14. Nelson Piquet sr. (BR) 485,5
15. Jean Alesi (F) 201	Kimi Räikkönen (FIN) 20	15. Mario Andretti (USA) 18	Stirling Moss (GB) 19	15. Nigel Mansell (GB) 482
16. Alain Prost (F) 199	16. Stirling Moss (GB) 16	René Arnoux (F) 18	Ayrton Senna (BR) 19	16. Niki Lauda (A) 420,5
17. Michele Alboreto (I) 194	17. Jenson Button (GB) 15	17. Jackie Stewart (GB) 17	Mark Webber (AUS) 19	17. Mika Häkkinen (FIN) 420
18. Nigel Mansell (GB) 187	18. Jack Brabham (AUS) 14	18. Felipe Massa (BR) 16	18. David Coulthard (GB) 18	18. Gerhard Berger (A) 385
19. Nico Rosberg (D) 185	Emerson Fittipaldi (BR) 14	19. Stirling Moss (GB) 16	19. Rubens Barrichello (BR) 17	19. Damon Hill (GB) 360
20. Nick Heidfeld (D) 183	Graham Hill (GB) 14	Kimi Räikkönen (FIN) 16	20. Felipe Massa (BR) 15	Daniel Ricciardo (AUS) 360
21. Ralf Schumacher (D) 180	Nico Rosberg (D) 14	21. Alberto Ascari (I) 14	Clay Regazzoni (CH) 15	Jackie Stewart (GB) 360
22. Graham Hill (GB) 176	22. Alberto Ascari (I) 13	Rubens Barrichello (BR) 14	Jackie Stewart (GB) 15	22. Ralf Schumacher (D) 329
Jacques Laffite (F) 176	David Coulthard (GB) 13	James Hunt (GB) 14	23. Jacky Ickx (B) 14	23. Valtteri Bottas (FIN) 326
24. Niki Lauda (A) 171	24. Mario Andretti (USA) 12	Ronnie Peterson (S) 14	Nico Rosberg (D) 14	24. Carlos Reutemann (RA) 310
25. Lewis Hamilton (GB) 167	Alan Jones (AUS) 12	25. Jack Brabham (AUS) 13	25. Alberto Ascari (I) 13	25. Juan-Pablo Montoya (COL) 307
26. Thierry Boutsen (B) 163	Carlos Reutemann (RA) 12	Graham Hill (GB) 13	Alan Jones (AUS) 13	26. Nico Hülkenberg (D) 290
Jacques Villeneuve (CDN) 163	27. Rubens Barrichello (BR) 11	Jacky Ickx (B) 13	Riccardo Patrese (I) 13	27. Graham Hill (GB) 289
28. Mika Häkkinen (FIN) 161	Felipe Massa (BR) 11	Juan-Pablo Montoya (COL) 13	28. René Arnoux (F) 12	28. Romain Grosjean (F) 287
Johnny Herbert (GB) 161	Jacques Villeneuve (CDN) 11	Jacques Villeneuve (CDN) 13	Jack Brabham (AUS) 12	29. Emerson Fittipaldi (BR) 281
Ayrton Senna (BR) 161	30. Gerhard Berger (A) 10	Mark Webber (AUS) 13	Juan-Pablo Montoya (COL) 12	Riccardo Patrese (I) 281
31. Martin Brundle (GB) 158	James Hunt (GB) 10	31. Gerhard Berger (A) 12	31. John Surtees (GB) 11	31. Juan-Manuel Fangio (RA) 277,14
Olivier Panis (F) 158	Ronnie Peterson (S) 10	David Coulthard (GB) 12	32. Mario Andretti (USA) 10	32. Giancarlo Fisichella (I) 275
Sebastian Vettel (D) 158	Jody Scheckter (RA) 10	33. Jochen Rindt (A) 10	Graham Hill (GB) 10	33. Jim Clark (GB) 274
34. Heinz-Harald Frentzen (D) 157	34. Mark Webber (AUS) 9	34. Jenson Button (GB) 8	34. Denis Hulme (NZ) 9	34. Robert Kubica (PL) 273
35. John Watson (GB) 152	35. Denis Hulme (NZ) 9	Riccardo Patrese (I) 8	Ronnie Peterson (S) 9	35. Sergio Pérez (MEX) 266
36. René Arnoux (F) 149	Jacky Ickx (B) 8	John Surtees (GB) 8	Jacques Villeneuve (CDN) 9	36. Jack Brabham (AUS) 261
37. Eddie Irvine (GB) 146	37. René Arnoux (F) 7	37. Jacques Laffite (F) 7	37. Jenson Button (GB) 8	37. Nick Heidfeld (D) 259
Carlos Reutemann (RA) 146	Juan-Pablo Montoya (COL) 7	38. Emerson Fittipaldi (BR) 6	James Hunt (GB) 8	38. Jody Scheckter (ZA) 255
Derek Warwick (GB) 146	39. Tony Brooks (GB) 6	Phil Hill (USA) 6	Ralf Schumacher (D) 8	39. Denny Hulme (NZ) 248
40. Emerson Fittipaldi (BR) 144	Jacques Laffite (F) 6	Jean-Pierre Jabouille (F) 6	Gilles Villeneuve (CDN) 8	40. Jarno Trulli (I) 246,5
41. Eddie Cheever (USA) 132	Riccardo Patrese (I) 6	Alan Jones (AUS) 6	41. Emerson Fittipaldi (BR) 6	41. Jean Alesi (F) 241
Jean-Pierre Jarier (F) 132	Jochen Rindt (A) 6	Carlos Reutemann (RA) 6	Heinz-Harald Frentzen (D) 6	42. Jacques Villeneuve (CDN) 235
Clay Regazzoni (CH) 132	Ralf Schumacher (D) 6	Ralf Schumacher (D) 6	José Froilán González (RA) 6	43. Jacques Laffite (F) 228
44. Mario Andretti (USA) 128	John Surtees (GB) 6	44. Chris Amon (NZ) 5	Dan Gurney (USA) 6	44. Clay Regazzoni (CH) 212
Adrian Sutil (D) 128	Gilles Villeneuve (CDN) 6	Nino Farina (I) 5	Mike Hawthorn (GB) 6	45. Alan Jones (AUS) 206
46. Jack Brabham (AUS) 126	46. Michele Alboreto (I) 5	Clay Regazzoni (CH) 5	Phil Hill (USA) 6	Ronnie Peterson (S) 206
47. Ronnie Peterson (S) 123	Nino Farina (I) 5	Keke Rosberg (FIN) 5	Jacques Laffite (F) 6	47. Bruce McLaren (NZ) 196,5
Ferner:	Clay Regazzoni (CH) 5	Patrick Tambay (F) 5	Carlos Reutemann (RA) 6	48. Eddie Irvine (GB) 191
69. Nico Hülkenberg (D) 95	Keke Rosberg (FIN) 5	49. Giancarlo Fisichella (I) 4	49. Michele Alboreto (I) 5	49. Stirling Moss (GB) 186,64
73. Sergio Pérez (MEX) 94	John Watson (GB) 5	Mike Hawthorn (GB) 4	Giuseppe Farina (I) 5	50. Michele Alboreto (I) 186,5
80. Daniel Ricciardo (AUS) 88	51. Dan Gurney (USA) 4	Didier Pironi (F) 4	Carlos Pace (BR) 5	51. René Arnoux (F) 181
84. Romain Grosjean (F) 83	Eddie Irvine (GB) 4	Jarno Trulli (I) 4	Didier Pironi (F) 5	Jacky Ickx (B) 181
118. Valtteri Bottas (FIN) 56	Bruce McLaren (NZ) 4	Ferner:	Jody Scheckter (ZA) 5	Ferner:
158. Esteban Gutiérrez (MEX) 38	Ferner:	67. Nico Hülkenberg (D) 1	John Watson (GB) 5	73. Daniil Kvyat (RUS) 103
160. Daniil Kvyat (RUS) 37	54. Daniel Ricciardo (AUS) 3	Ferner:	Ferner:	100. Kevin Magnussen (DK) 55
171. Marcus Ericsson (S) 35	Ferner:	55. Daniel Ricciardo (AUS) 4	55. Daniel Ricciardo (AUS) 4	104. Max Verstappen (NL) 49
225. Kevin Magnussen (DK) 19	Ferner:	60. Sergio Pérez (MEX) 3	60. Sergio Pérez (MEX) 3	127. Felipe Nasr (BR) 27
Carlos Sainz jr. (E) 19	Ferner:	78. Valtteri Bottas (FIN) 1	78. Valtteri Bottas (FIN) 1	141. Carlos Sainz jr. (E) 18
Max Verstappen (NL) 19	Ferner:	Romain Grosjean (F) 1	Romain Grosjean (F) 1	191. Marcus Ericsson (S) 9
233. Felipe Nasr (BR) 18	Ferner:	Nico Hülkenberg (D) 1	Nico Hülkenberg (D) 1	222. Esteban Gutiérrez (MEX) 6

fett = noch aktiv; rot = nie gewonnen

Weltmeister			
1950 Farina (I), Alfa Romeo	1964 Surtees (GB), Ferrari	1978 Andretti (USA), Lotus-Ford	1992 Mansell (GB), Williams-Renault
1951 Fangio (RA), Alfa Romeo	1965 Clark (GB), Lotus-Climax	1979 Scheckter (ZA), Ferrari	1993 Prost (F), Williams-Renault
1952 Ascari (I), Ferrari	1966 Brabham (AUS), Brabham-Repco	1980 Jones (AUS), Williams-Ford	1994 Schumacher (D), Benetton-Ford
1953 Ascari (I), Ferrari	1967 Hulme (NZ), Brabham-Repco	1981 Piquet (BR), Brabham-Ford	1995 Schumacher (D), Benetton-Renault
1954 Fangio (RA), Mercedes/Maserati	1968 G. Hill (GB), Lotus-Ford	1982 Rosberg (FIN), Williams-Ford	1996 D. Hill (GB), Williams-Renault
1955 Fangio (RA), Mercedes	1969 Stewart (GB), Matra-Ford	1983 Piquet (BR), Brabham-BMW	1997 Villeneuve (CDN), Williams-Renault
1956 Fangio (RA), Lancia-Ferrari	1970 Rindt (A), Lotus-Ford	1984 Lauda (A), McLaren-TAG	1998 Häkkinen (FIN), McLaren-Mercedes
1957 Fangio (RA), Maserati	1971 Stewart (GB), Tyrrell-Ford	1985 Prost (F), McLaren-TAG	1999 Häkkinen (FIN), McLaren-Mercedes
1958 Hawthorn (GB), Ferrari	1972 Fittipaldi (BR), Lotus-Ford	1986 Prost (F), McLaren-TAG	2000 Schumacher (D), Ferrari
1959 Brabham (AUS), Cooper-Climax	1973 Stewart (GB), Tyrrell-Ford	1987 Piquet (BR), Williams-Honda	2001 Schumacher (D), Ferrari
1960 Brabham (AUS), Cooper-Climax	1974 Fittipaldi (BR), McLaren-Ford	1988 Senna (BR), McLaren-Honda	2002 Schumacher (D), Ferrari
1961 P. Hill (USA), Ferrari	1975 Lauda (A), Ferrari	1989 Prost (F), McLaren-Honda	2003 Schumacher (D), Ferrari
1962 G. Hill (GB), BRM	1976 Hunt (GB), McLaren-Ford	1990 Senna (BR), McLaren-Honda	2004 Schumacher (D), Ferrari
1963 Clark (GB), Lotus Climax	1977 Lauda (A), Ferrari	1991 Senna (BR), McLaren-Honda	2005 Alonso (E), Renault
			2006 Alonso (E), Renault
			2007 Räikkönen (FIN), Ferrari
			2008 Hamilton (GB), McLaren-Mercedes
			2009 Button (GB), Brawn-Mercedes
			2010 Vettel (D), Red-Bull-Renault
			2011 Vettel (D), Red-Bull-Renault
			2012 Vettel (D), Red-Bull-Renault
			2013 Vettel (D), Red-Bull-Renault
			2014 Hamilton (GB), Mercedes
			2015 Hamilton (GB), Mercedes

Daten: Christian Eichenberger

Vorschau GP Australien

Showdown in Down Under



Melbourne: die erste Station



Vorjahressieger Hamilton

VOLLGAS-ANTEIL	63%
GRIP-NIVEAU	Niedrig
ABTRIEBSLEVEL	Hoch
BREMSEN-YERSCHLEISS	Hoch
GANGWECHSEL	H9 S6
BENZINVERBRAUCH	3,1 Liter

STRECKE
ALBERT PARK CIRCUIT

START
ZIEL

Lap times: 7/287, 2/107, 7/293, 3/118, 5/195, 7/291, 7/276, 3/127, 3/151, 7/282, 5/225, 2/91, 3/139, 7/303, 5/186, 2/80

Zeitplan und Statistik GP Australien/Melbourne

Freitag, 18. März
02.30-04.00 (MEZ) 1. freies Training
06.30-08.00 2. freies Training

Samstag, 19. März
04.00-05.00 3. freies Training
07.00-08.00 Qualifying

Sonntag, 20. März
06.00-08.00 Rennen (58 Runden)

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

Sieger 2015:
Lewis Hamilton (D), Mercedes W06
Hybrid, 1:31:54,067 h (=200,807 km/h)

Pole-Position 2015:
Lewis Hamilton (GB), Mercedes W06
Hybrid, 1:26,327 min (=221,145 km/h)

Schnellste Runde 2015:
Lewis Hamilton (GB), Mercedes W06
Hybrid, 1:30,945 min (=209,915 km/h)

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

Ergebnis 2015: 1. Hamilton, Mercedes;
2. Rosberg, Mercedes; 3. Vettel, Ferrari;

4. Massa, Williams; 5. Nasr, Sauber;
6. Ricciardo, Red Bull; 7. Hülkenberg,
Force India; 8. Ericsson, Sauber; 9. Sainz
jr., Toro Rosso; 10. Pérez, Force India

Boxenstopp-Strategie des Siegers 2015:
1 Stopp - Rd. 25 (von Soft auf Medium)

Die meisten Siege: M. Schumacher 4
Die meisten Poles: Hamilton 4
Die meisten S.R.: M. Schumacher und
Räikkönen, je 5

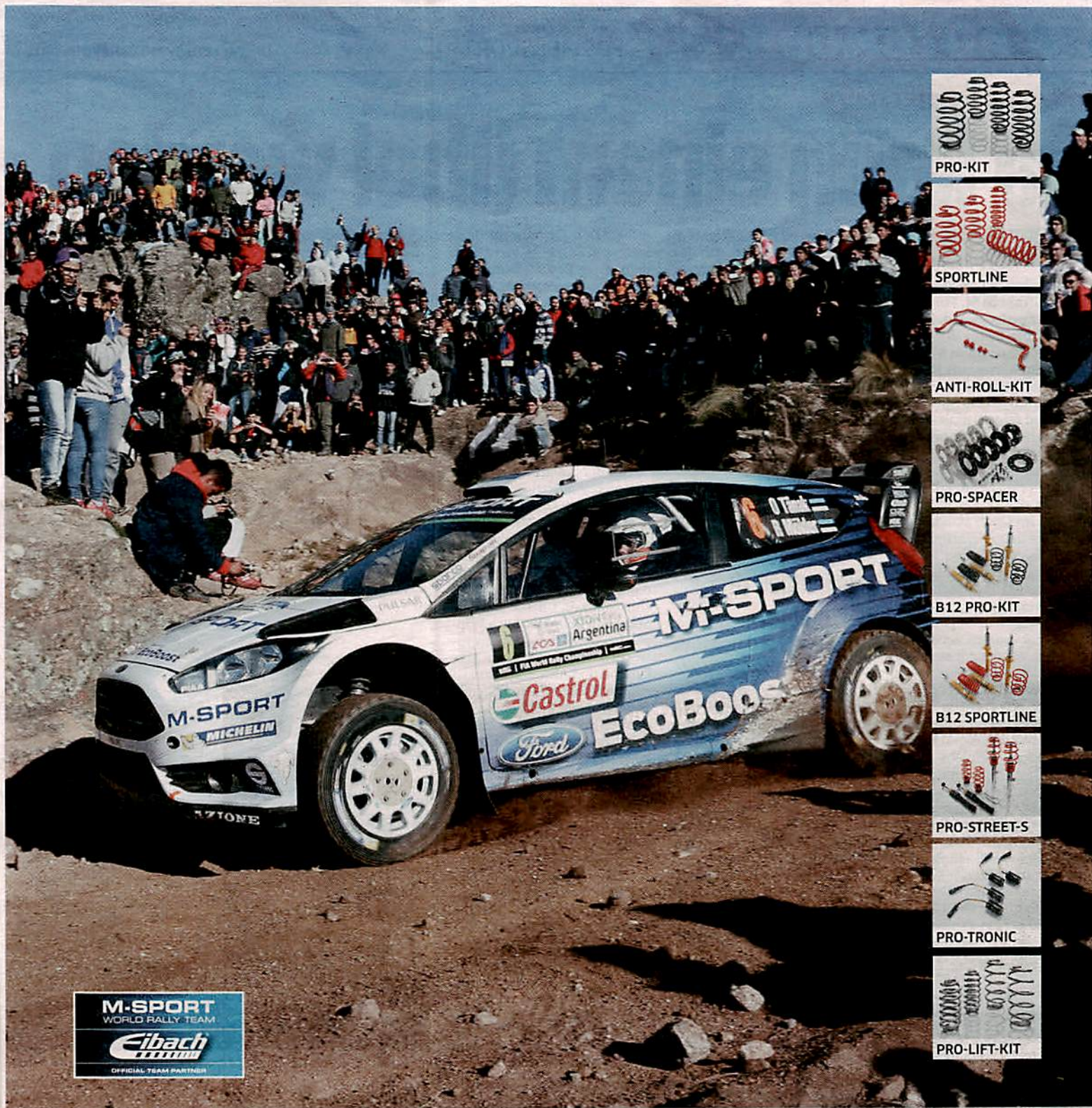
**FORMULA 1® ROLEX AUSTRALIAN GRAND PRIX
MELBOURNE - SELECTED SETS PER DRIVER**



Driver	MEDIUM	SOFT	SUPERSOFT
#44 HAMILTON	1	6	6
#6 ROSBERG	2	5	6
#5 VETTEL	2	5	6
#7 RAIKKONEN	2	5	6
#77 BOTTAS	1	5	7
#19 MASSA	1	5	7
#3 RICCIARDO	2	4	7
#26 KVIAT	2	4	7
#20 MAGNUSSEN	1	5	7
#30 PALMER	1	5	7
#27 HULKENBERG	2	5	6
#11 PEREZ	2	5	6
#33 VERSTAPPEN	2	4	7
#55 SAINZ	2	4	7
#14 ALONSO	1	5	7
#22 BUTTON	1	5	7
#9 ERICSSON	1	6	6
#12 NASR	2	5	6
#94 WEHRLEIN	4	4	5
#88 HARYANTO	4	4	5
#8 GROSJEAN	1	5	7
#21 GUTIERREZ	2	4	7

TERMINE 2016

Formel-1-WM	
20. März	GP Australien Melbourne, 6 Uhr MEZ
3. April	GP Bahrain Sakhir, 17 Uhr MESZ
17. April	GP China Shanghai, 8 Uhr MESZ
1. Mai	GP Russland Sotschi, 14 Uhr MESZ
15. Mai	GP Spanien Barcelona, 14 Uhr MESZ
29. Mai	GP Monaco Monte Carlo, 14 Uhr MESZ
12. Juni	GP Kanada Montreal, 20 Uhr MESZ
19. Juni	GP Europa Baku, 15 Uhr MESZ
3. Juli	GP Österreich Spielberg, 14 Uhr MESZ
10. Juli	GP Großbritannien Silverstone, 14 Uhr MESZ
24. Juli	GP Ungarn Budapest, 14 Uhr MESZ
31. Juli	GP Deutschland Hockenheim, 14 Uhr MESZ
28. August	GP Belgien Spa-Francor., 14 Uhr MESZ
4. September	GP Italien Monza, 14 Uhr MESZ
18. September	GP Singapur Singapur, 14 Uhr MESZ
2. Oktober	GP Malaysia Sepang, 9 Uhr MESZ
9. Oktober	GP Japan Suzuka, 7 Uhr MESZ
23. Oktober	GP USA Austin, 21 Uhr MESZ
30. Oktober	GP Mexiko Mexiko City, 20 Uhr MEZ
13. November	GP Brasilien São Paulo, 17 Uhr MEZ
27. November	GP Abu Dhabi Abu Dhabi, 14 Uhr MEZ



ENGINEERED TO WIN.



Vielen Dank für Ihr Vertrauen!

Wir freuen uns über den siebten Titel „Best Brand Federn“.

Ihr Team Eibach



eibach.com

IndyCar St. Petersburg

Da kann einem übel werden

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Die Dominanz von Penske beim Auftakt in St. Petersburg war erdrückend. Zwar musste Pole-Sitter Will Power wegen einem Magen-Darm-Virus aufs Rennen verzichten. Aber mit Juan Montoya und Simon Pagenaud feierte man immer noch einen Doppelsieg.

Penske hat beim Saisonauftakt in Florida eine Duftmarke hinterlassen, die so schnell keiner vergisst. Im Quali standen die vier Boys des 79-jährigen Firmenchefs geschlossen in den ersten zwei Reihen. Schnellster war – wenig überraschend – Will Power. Für den Australier war es die sechste St-Pete-Pole in den vergangenen sieben Jahren. Doch aus dem dritten Sieg wurde nichts. Der Sieger von 2014 musste Forfait geben. Und das nicht etwa wegen seines Unfalls im ersten Freitagstraining. Den hatte Power schadlos überstanden. Vielmehr plagte ihn Übelkeit. Die machte ihm so zu schaffen, dass er nach dem Quali nicht zur obligaten Pressekonzferenz erschien. «Er hat sich einen Magen-Darm-Virus eingefangen», ließ ein Penske-Sprecher ausrichten.

Im sonntäglichen Warm-up sprang Routinier Oriol Servia (41) für Power ein. Der war erst am Freitagabend nach St. Petersburg gereist – nicht ahnend, dass er am Sonntag im schnellsten Auto sitzen würde. «Es ist lustig», grinste Servia, «ich habe vor Kurzem noch mit Tim (Cindric, Penske-Teampräsident, d. Red.) telefoniert und

ihn gefragt, ob wir vielleicht ein fünftes Penske-Auto für das Indy 500 einsetzen könnten. Darauf antwortete er mir: «Darüber müssen wir reden. Aber vielleicht brauchen wir dich schon am Sonntag.»

Und so kam es dann auch. Servia, der beim Saisonfinale 2015 in Sonoma das Cockpit des wenige Tage zuvor in Pocono tödlich verunglückten Justin Wilson übernahm, kletterte auch am Nachmittag in das



«Wir sind hier, um alle Rennen zu gewinnen.»

JUAN-PABLO MONTOYA

Auto mit der Startnummer 12. Allerdings konnte er dabei nicht von der feinen Leistung Powers aus dem Qualifying profitieren. In solchen Fällen sieht das Reglement vor, dass der Ersatzfahrer von ganz hinten losfahren muss. Und da nutzte Servia, der beim zweiten Restart in einen Unfall verwickelt war und mit Rundenrückstand am Ende 18. wurde, auch das schnellste Auto nicht viel.

Pagenaud muss weiter warten

Anders die drei verbleibenden Penske-Jungs. Allen voran Juan Pablo Montoya. Der ließ sich auch von einem vermeintlich losen Lenkrad nicht irritieren und wiederholte in den Straßen von St. Pete seinen Vorjahres-

erfolg. Den Grundstein dazu legte er in Runde 46, als er nach dem ersten Restart Teamkollege Simon Pagenaud kassierte. Das Duell war sehenswert. Montoya und der Franzose fuhren nebeneinander durch die Kurven 1 bis 3. In Turn 4 musste Pagenaud, der seit seinem Wechsel zu Penske immer noch sieglos ist, zurückstecken.

Die aufregendste Szene des Rennens folgte gleich Sekundenbruchteile später. Bei der Anfahrt zu Turn 4 drehte Andretti-Pilot Carlos Muñoz den Dallara von Graham Rahal um. Dieser versperrte den nachfolgenden Autos den Weg. Betroffen davon waren James Hinchcliffe, der bärenstarke Mikhail Aleshin (Platz 5), Charlie Kimball, Sébastien Bourdais, Luca Filippi, Marco Andretti, Jack Hawksworth sowie die Neulinge Max Chilton und Alexander Rossi.

Beim zweiten Restart klappte es dann besser. Doch vorne war die Kuh vom Eis. Montoya zog seine Bahnen und hielt Pagenaud in Schach. Nur der dritte Penske-Stampfpilot Hélio Castroneves schwächelte und ließ sich von Ryan Hunter-Reay kurz vor Rennende noch vom dritten Platz verdrängen.

Aus einem 1-4 im Quali wurde also ein 1-2 im Rennen. Dennoch war die Penske-Dominanz beim ersten von 16 Rennen erdrückend. Vorjahresmeister Scott Dixon hatte im Ziel als Siebter 40 Sekunden Rückstand. Und es soll noch schlimmer kommen. «Wir sind hier, um alle Rennen zu gewinnen», warnte Auftaktsieger Montoya die Konkurrenz. Da kann einem wirklich übel werden. ♦



Dank an die Crew: Montoya gibt die Schampus-Flasche weiter



Auftritt zur IndyCar-Saison in St. Petersburg: Sieger Montoya brauste aus der zweiten Reihe los

INDYCAR / Resultate

St. Petersburg/Florida (USA): 1. von 16 Saisonrennen; 110 Rdn. à 2,896 km (= 318,641 km); 22 Fahrer gestartet, 20 im Ziel; Wetter/Piste: leicht bewölkt/trocken.

1. Juan-Pablo Montoya (CO/Penske) in 2:13:28,465 h (= 143,237 km/h); 2. Simon Pagenaud (F/Penske) +2,330; 3. Ryan Hunter-Reay (USA/Andretti) +6,546; 4. Hélio Castroneves (BR/Penske) +9,324; 5. Mikhail Aleshin (RUS/Schmidt) +9,717; 6. Takuma Sato (J/Foyt) +26,037; 7. Scott Dixon (NZ/Ganassi) +40,706; 8. Carlos Muñoz (CO/Andretti) 1 Rde.; 9. Tony Kanaan (BR/Ganassi) 1 Rde.; 10. Charlie Kimball (USA/Ganassi) 1 Rde.; 11. Jack Hawksworth (GB/Foyt) 1 Rde.; 12. Alexander Rossi (USA/Andretti) 1 Rde.; 13. Conor Daly (USA/Dale Coyne) 1 Rde.; 14. Spencer Pigot (USA/Rahal Letterman Lanigan) 1 Rde.; 15. Marco Andretti (USA/Andretti) 1 Rde.; 16. Graham Rahal (USA/Rahal Letterman Lanigan) 1 Rde.; 17. Max Chilton (GB/Ganassi) 1 Rde.; 18. Oriol Servia (E/Penske) 1 Rde.; 19. James Hinchcliffe (CDN/Schmidt) 1 Rde.; 20. Luca Filippi (I/Dale Coyne) 2 Rdn.

Führungsrunden: Pagenaud (1-48), Daly (49-63), Montoya (64-81), Hunter-Reay (82-84), Montoya (85-110)

Pole-Position: Power in 1:00,245 min (= 173,098 km/h)

Schnellste Runde: Newgarden in 1:02,231 min (= 167,575 km/h)

Gelbphasen: 2 für 16 Runden

Stand nach 1 Lauf: 1. Montoya 50 Punkte; 2. Pagenaud 40; 3. Hunter-Reay 35; 4. Castroneves 32; 5. Aleshin 30; 6. Sato 28; 7. Dixon 26; 8. Muñoz 24; 9. Kanaan 22; 10. Kimball 20;

11. Hawksworth 19; 12. Rossi 18; 13. Daly 17; 14. Pigot 16; 15. Andretti 15; 16. Rahal 14; 17. Chilton 13; 18. Servia 12; 19. Hinchcliffe 11; 20. Filippi 10

Nächstes Rennen: 2. April 2016, Phoenix/Arizona (USA)

Internet: www.indycar.com

Formel E Mexiko-City

Wieder zu früh gefreut



Donuts für die gut gefüllten Tribünen: In dem Moment glaubte Lucas di Grassi noch, dass er den ePrix von Mexiko gewonnen hatte

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Lucas di Grassi siegte bei der Premiere in Mexiko. Doch der Fahrer aus dem Team Abt Schaeffler Audi freute sich zu früh. Drei Stunden nach dem Rennen wurde er disqualifiziert. Wie schon 2015 in Berlin. Und wie damals erbte Jérôme D'Ambrosio den Sieg.

Damals – auf dem Tempelhof – war der Frontspoiler nicht Reglement-konform. Diesmal war Di Grassis Auto zu leicht. Statt den erforderlichen 888 Kilogramm (inklusive Fahrer) wog der Elektrorenner des Brasilianers nur 886,2 Kilogramm. Wie der Fauxpas zustande kam, konnte sich das Team nicht erklären. «Das beanstandete Auto wurde mehrmals gewogen und lag dabei zu jeder Zeit über dem Mindestgewicht», erklärte Teamchef Hans-Jürgen Abt. «Da unser Team keine Veränderungen vorgenommen hat,

haben wir keine Erklärung für das Messergebnis nach dem Rennen. Wir werden versuchen, die Ursache herauszufinden. Im Moment können wir uns nur bei Lucas entschuldigen. Er ist ein fantastisches Rennen gefahren und hat mit mehr als fünf Sekunden Vorsprung gewonnen, aber wurde um den verdienten Lohn seiner starken Leistung gebracht.»

Weil ein Start beim nächsten Rennen in Long Beach (2. April) gefährdet gewesen wäre, verzichtete Abt auf eine Berufung gegen das Urteil.

Buemi sauer auf D'Ambrosio

Großer Profiteur der Disqualifikation war Gesamtleader Sébastien Buemi. Der Schweizer überquerte die Ziellinie als Dritter. Und hätte bei einem Sieg Di Grassis die Führung an den Audi-Werkspiloten verloren. So baute der bisher zweifache Saisonsieger seine Führung auf nunmehr 22 Punkte aus.

Buemi hatte direkt nach dem Rennen keine besonders gute

Laune. Doch das lag nicht nur an der vermeintlich verlorenen Gesamtführung. Vielmehr ärgerte sich der Renault-Dams-Pilot über den späteren Sieger Jérôme D'Ambrosio. Der Belgier war von der Pole gestartet und wurde nach dem Fahrzeugwechsel von Di Grassi von der Spitzenposition verdrängt. Auch Buemi war offensichtlich schneller, fand aber keinen (legalen) Weg am Ex-F1-Piloten vorbei. In Runde 29 berührten sich die beiden vor der ersten Schikane sogar. Buemi: «Er hat schon zuvor einmal die Linie gewechselt. Dagegen ist eigentlich nichts einzuwenden. Aber er tut es so spät, dass du als Verfolger keine Chance hast, auszuweichen oder zu bremsen.»

In Runde 36 versuchte es Buemi ein weiteres Mal. Diesmal kam er vorbei, aber nicht ohne die Schikane abzukürzen. Beim Versuch, die fälschlicherweise erkämpfte Position wieder zurückzugeben, veranstaltete Buemi in den Augen von D'Ambrosio «ein ziemliches

Chaos». Sodass Buemis Teamkollege Nicolas Prost zwischenzeitlich vor dem Dragon-Fahrer lag. Irgendwie schafften es die Streithähne dann doch noch, die ursprüngliche Reihenfolge wiederherzustellen. «Doch ich werde mir das alles nochmals genau ansehen», warnte Buemi. «Und wir werden nochmals darüber reden müssen.»

Sein bisher bestes Saisonrennen zeigte Daniel Abt. Endlich konnte er dem Führungspulk folgen. Und weil Prost eine Strafe wegen «Unsafe Release» bekam, lag Platz 4 in Reichweite (durch die Disqualifikation von Di Grassi wäre daraus P3 geworden). In der vorletzten Runde jedoch segelte Abt in die Mauer. Zwar rettete er sich noch als Siebter direkt vor Nick Heidfeld ins Ziel. Aber der zweite Podestplatz nach Miami 2015 war futsch.

Ein erneut starkes Rennen fuhr Robin Frijns. Der Andretti-Pilot wurde Fünfter und distanzierte Teamkollegin Simona de Silvestro (14.) erneut klar. ♦



Wie in Berlin: D'Ambrosio erbte zum zweiten Mal Sieg von Di Grassi

FORMEL E / Resultate

Mexiko-City/MEX, 2,092 km, 18 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken.

1. Jérôme D'Ambrosio (B/Dragon) in 48:28,409 min (= 111,3 km/h); 2. Sébastien Buemi (CH/Renault e.Dams) +0,106; 3. Nicolas Prost (F/Renault e.Dams) +25,537; 4. Loïc Duval (F/Dragon) +26,358; 5. Robin Frijns (NL/Andretti) +28,477; 6. Sam Bird (GB/DS Virgin) +28,928; 7. Daniel Abt (D/Abt Schaeffler Audi) +30,051; 8. Nick Heidfeld (D/Mahindra) +36,373; 9. Stéphane Sarrazin (F/Venturi) +37,291; 10. Bruno Senna (BR/Mahindra) +37,603; 11. Oliver Turvey (GB/Nextev) +38,598; 12. Mike Conway (GB/Venturi) +38,790; 13. Nelson Piquet jr. (BR/Nextev) +42,351; 14. Simona de Silvestro (CH/Andretti) +43,971; 15. Salvador Duran (MEX/Aguri) +1:03,082
Pole-Position (3 Bonuspunkte): D'Ambrosio in 1:03,705 min (= 118,2 km/h)
Schnellste Runde (2 Bonuspunkte): Prost in 1:04,569 min (= 116,7 km/h)
Fan-Boost: Vergne, Di Grassi und Duran
Stand nach 5 von 11 Läufen: Fahrer: 1. Buemi 98 Punkte; 2. Di Grassi 76; 3. Bird 60; 4. D'Ambrosio 58; 5. Duval 44; 6. Prost 38; 7. Frijns 31; 8. Sarrazin 30; 9. Heidfeld 27; 10. Da Costa 16; 11. Abt 16; 12. Senna 12; 13. Turvey 10; 14. Vergne 6; – Teams: 1. Renault e.Dams 136; 2. Dragon 102; 3. Abt Schaeffler Audi 92; 4. DS Virgin 66; 5. Mahindra 39; 6. Andretti 31; 7. Venturi 30; 8. Aguri 20

Nächstes Rennen: 2. April 2016, Long Beach (USA)
Internet: www.fiaformula_e.com

NACHRICHTEN

Gasly mit Bestzeit, Kirhhöfer Top 10

GP2 Die direkte Nachwuchskategorie zur Formel 1 hat in Barcelona den ersten von zwei dreitägigen Tests absolviert. Die Bestzeit markierte Red-Bull-Junior Pierre Gasly in 1:27,703 min. Damit hat Neueinsteiger Prema gleich bei den ersten Testfahrten im neuen Jahr für ein Ausrufezeichen gesorgt. Nicht nur Gaslys Zeit sollte der Konkurrenz zu denken geben. Teamkollege Antonio Giovinazzi war Drittschnellster. Carlin-Neuverpflichtung Marvin Kirhhöfer (s. Seite 3) hielt sich stets in den Top 10 auf. Genauso wie der Tiroler René Binder, der zwei Tage für das neue Team von Kirhhöfer ins Lenkrad griff.

Ralf Schumachers Quartett für 2016

Formel 4 Ralf Schumacher hat sein Team US Racing komplettiert. Der ehemalige Formel-1-Pilot setzt in dieser Saison auf Kim-Luis Schramm (Spitzname «Kimi»), Jannes Fittje (16), Louis Gachot (16), der Sohn von Ex-GP-Pilot Bertrand Gachot, und Carrie Schreiner (17). ♦ CE/AW

KOMPAKT

Formel 3.5 V8 Das Team Carlin hat den Ausstieg aus der Serie bekanntgegeben. Man will sich auf GP2 und F3-EM konzentrieren. Auch Tech 1 kehrt der Nachfolge-meisterschaft der Renault 3.5 den Rücken. Die Autos der Briten werden von Cipriani Racing übernommen.

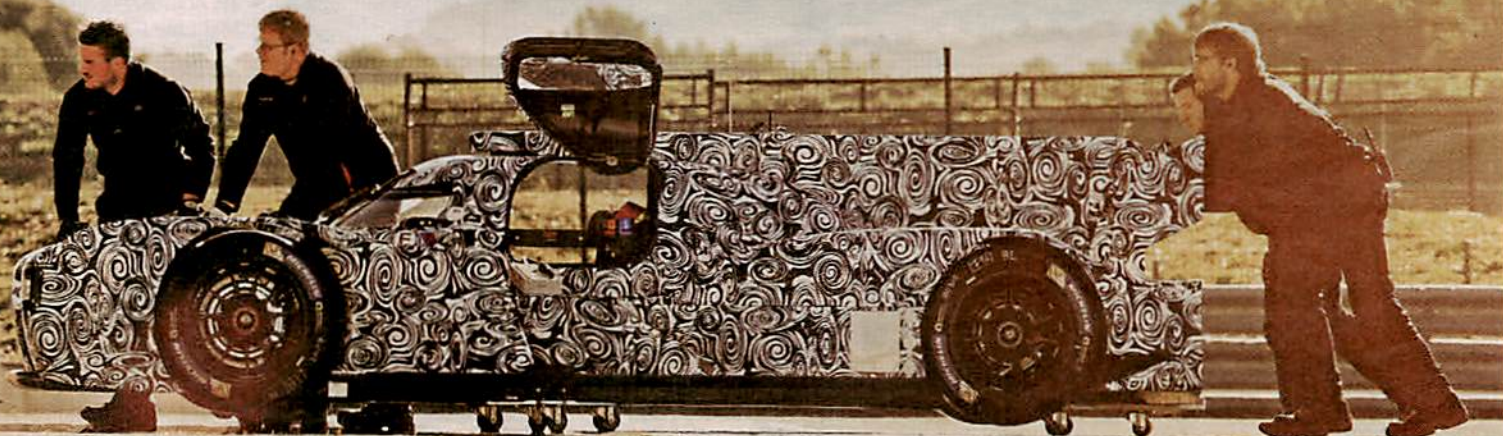
GP3 Ein weiterer Hochkaräter verlässt die Formel-3-EM: Der Monegasse Charles Leclerc, im Vorjahr Vierter, wechselt in die GP3 zu ART.

Formel 3 Signature, West Tec, Double R, Fortec und ArtLine haben sich aus der Formel-3-EM zurückgezogen. Damit besteht das Feld nur aus sieben Teams, respektive 24 Fahrzeugen. Bisher haben 21 Fahrer Verträge unterschrieben. Drei Plätze sind noch frei.

Formel E Renault will für die dritte Saison, die im Herbst 2016 beginnt, ein zweites Team ausrüsten. Als Partner kommen eigentlich nur Andretti oder Aguri infrage, die nach wie vor mit dem Spark-Modell fahren. ♦ CE

Langstrecken-WM

Wo steht Audi?



Gut vorbereitet oder noch eine Baustelle? Die Tests des Audi R18 laufen offenbar nicht nach Plan

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

Bei den Ex-Weltmeistern von Audi scheint es nach wie vor Probleme in der Saisonvorbereitung mit dem radikal neuen R18 zu geben. Die Fahrerplätze bei den LMPI-Privatteams sind vergeben – Piquet jr. fährt in Le Mans bei Rebellion.

«Wir fühlen uns nun gut vorbereitet», sagte Audis scheidender LMPI-Leiter Chris Reinke vor gut einem Monat. Da hatte man gerade angeblich erfolgreiche Testfahrten absolviert und die Probleme vom Sebring-Test im Dezember anscheinend weitgehend in den Griff bekommen. Wie MSA nun aber aus zuverlässigen

Quellen erfuhr, ist Optimismus bei den Ingolstädtern offenbar keineswegs angebracht. Noch immer soll der R18 nicht rund laufen. Insider vermuten schon, es wird Audis härteste Saison seit ihrem Prototypen-Einstieg 1999. Für diese Woche ist ein weiterer Test im Motorland Aragón geplant.

Bei Porsche setzt man bekanntlich anders als bei der Konkurrenz auf ein bekanntes Konzept. Dessen geistiger Vater, Technikchef Alexander Hitzinger, wird zum 31. März auf eigenen Wunsch aus dem LMPI-Team ausscheiden und sich neuen Aufgaben außerhalb des Motorsports zuwenden. Wer sein Nachfolger wird, ist noch unklar. Dass der Fl-erfahrene Ingenieur, der auch den 20000-

U/min-Cosworth-Motor entwickelte, jedoch maßgeblich an Porsches WM-Titeln beteiligt war, dürfte umso klarer sein.

Aus dem Toyota-Lager hört man derzeit weder besonders euphorische noch negative Nachrichten. Das neue Konzept scheint zumindest zu laufen (siehe letzte MSA). Von der Konkurrenz hört man jedoch vereinzelt, dass das Motorkonzept möglicherweise kurzfristig weniger Erfolg verspricht und man sich eher im Hinblick auf das 2018er-Reglement den V6-Turbo ausgesucht hat.

Formel-E-Champ in Le Mans

Wie genau dieses Reglement aussehen soll, darüber ist noch immer nicht viel bekannt. Eine stärkere Hybridisierung (10 MJ)

steht ebenso im Lastenheft wie eine Verbesserung der Sicherheit (speziell des Fahrers). Dazu könnte man beispielsweise die Aerodynamik weiter beschneiden. Vielleicht gibt es zur konkreten Umsetzung dieser Pläne schon bald einen großen Schritt, denn in Paris findet u. a. zu diesen Themen diese Woche ein Meeting statt.

Auch die privaten LMPI-Teams sollen durch die neuen Regularien wieder neue Anreize haben. Momentan gibt es mit Rebellion und dem Team ByKolles nur zwei Vertreter in der Nicht-Hybrid-Klasse.

Genau diese beiden wechseln zur neuen Saison von Michelin auf Dunlop-Reifen. Auf Einladung des neuen Gummilieferanten kamen beide Teams

vergangene Woche zu Testfahrten ins Motorland Aragón. Und beide Teams haben seit vergangener Woche auch ihr Fahrerangebot für die Saison fix.

Bei Rebellion man hat in Formel-E-Champion Nelson Piquet jr. einen Ersatz für Mathias Beche gefunden. Der Schweizer wird in Le Mans im Rahmen einer Zusammenarbeit mit Thiriet by TDS für das französische LMP2-Team starten. Der in Heidelberg geborene Piquet wird in Silverstone, Spa und Le Mans für Rebellion fahren.

Beim Team ByKolles wird Oliver Webb der dritte Fahrer neben Pierre Kaffer und Simon Trummer. Der Brite gewann 2014 mit Signatech-Alpine die ELMS und 2015 mit Black Falcon die 24h von Dubai. ♦



Reifentests mit Dunlop: Rebellion Racing steigt wie ByKolles von Michelin auf die neuen Pneos um



In Silverstone, Spa und Le Mans bei Rebellion: Nelson Piquet jr.

ISCC - Vorschau 12h Sebring

Florida zum Zweiten

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

Mit 49 Fahrzeugen startet das Feld der ISCC kommenden Wochenende ins 12h-Rennen von Sebring. Favoriten auf den Gesamtsieg beim zweiten Florida-Auftritt sind die LMP2-Boliden. Gute Klassen-Siegechancen für die Deutschsprachigen.

In die Top-Klasse der Prototypen steigt mit Mario Farnbacher sogar ein Deutscher auf. Er geht für das neue Team Alegria Motorsports auf einem Riley-BMW an den Start. Zu den Favoriten gehören die Quereinsteiger jedoch nicht, denn nicht erst seit der starken Vorstellung in Daytona müssen die LMP2-Teams als erste Anwärter auf den Gesamtsieg bei der 64. Auflage des 12h-Rennens gelten.

Bei den Prototypen gibt es, neben dem Neusteinstieg der Alegria-Truppe, einige Änderungen. Die Japanerin Keiko Ihara, auch bekannt aus der WEC, steigt beim Mazda-Team ein. Scott Pruett spannt mit Dane Cameron und Eric Curran in einem Corvette DP zusammen. Das Dragonspeed-Team verhilft dem Oreca 05 zum Renndebüt in den USA. Mit Nicolas Lapierre, Nicolas Minassian und Henrik Hedman hat man sich dafür ein sehr schlagfertiges Fahrertrio zusammengestellt.

Hält die Corvette-Serie?

30 der 49 gemeldeten Fahrzeuge entfallen auf die GT-Klassen. Und hier wird auch wieder richtig Action erwartet. In der mit zehn Fahrzeugen besetzten GTLM-Klasse sind auch Mike Rockenfeller und Marcel Fässler wieder in Corvette-Diensten am Start. Die US-Mannschaft



Bunt gemischtes ISCC-Feld: Wie hier beim Auftakt in Daytona geht es am Wochenende in Sebring rund

hat zuletzt alle 12- und 24h-Rennen gewonnen, bei denen man gestartet ist: 2015 die 24h von Daytona, die 12h von Sebring, die 24h von Le Mans. In diesem Jahr der Doppelsieg im denkwürdigen Herzschlagfinish der 24h von Daytona.

Die Konkurrenz ist aber stark, denn mit Porsche, BMW, Ford und den Ferrari-Kundenteams Risi sowie Scuderia Corsa gehen genug Mitstreiter an den Start, die die Siegesserie durchbrechen wollen.

Die meiste Action wird in der GTD-Klasse erwartet. Hier spürt man noch immer die Nachwehen aus Daytona, wo bei den Lamborghini nicht regelkonforme Luftmengenbegrenzer zu Strafen und einem nicht zu unterschätzenden Imageverlust führten. Ob man

sich bereits in Sebring wieder etwas rehabilitieren kann?

GTD-Klasse: Deutscher Jubel?

Favoriten gibt es in der mit 20 Fahrzeugen besetzten Kategorie jedenfalls viele – auch aus dem Lager der insgesamt fünf Lamborghini, deren zwei Franz Konrad einsetzt und einen von ihnen pilotiert. Auch der Sieger aus Daytona, der Audi R8 LMS von Magnus Racing, steht natürlich weit oben auf der Favoritenliste. Marco Seefried, Andy Lally und John Potter müssen diesmal jedoch ohne René Rast auskommen.

Weitere mehr oder weniger stark besetzte GTD-Autos mit deutschsprachiger Beteiligung sind einer von zwei Turner-BMW (u. a. mit Jens Klingmann), der Aston Martin der

WEC-Piloten Lauda/Lamy/Dalla Lana/Stanaway, der AJR-Porsche von Mario Farnbacher und Co., die Markenkollegen von Park Place Motorsport und u. a. Jörg Bergmeister sowie der Flying-Lizard-Audi mit Kaffer/Krohn/Jönsson.

In der «Gentlemen»-Klasse der LMPC ist wie schon in Daytona wieder Maro Engel am Start, der erneut beim Starworks-Team dabei ist. Diese Truppe dürfte ebenso um den Klassensieg mitreden wie die von Renger van der Zande/Popov/Heinemeier-Hansson.

Übrigens gibt es vom ältesten Langstreckenrennen Amerikas 2016 einige erwähnenswerte Jahrestage (siehe rechts). Rennstart ist am Samstag um 16.40 Uhr MEZ. Einen Livestream gibt es auf www.imsa.com. ♦

ZUM THEMA

Sebring-Jahrestage

»»» 1956 Vor 60 Jahren hat der legendäre Juan-Manuel Fangio der Scuderia Ferrari 1956 den ersten Triumph für den heute nach Rekordsieger Porsche (18 Gesamtsiege) zweiterfolgreichsten Hersteller (12) beschert. Die beiden erfolgreichen Sportwagenhersteller konnten zudem noch 70 (Porsche) und 20 (Ferrari) Klassensiege feiern.

»»» 1966 Vor 50 Jahren fand das erste Trans-Am-Rennen in Sebring statt. Bei der Premiere siegte das Shelby American Werksteam mit Ken Miles und Lloyd Ruby in einem Ford X1 Roadster. In dem Jahr ereigneten sich zudem zwei fatale Unfälle mit insgesamt fünf Toten.

»»» 1986 Vor 30 Jahren wurde letztmalig die Start- und Landebahn des ehemaligen Flughafens genutzt. Damals betrug die Streckenlänge noch 4,86, heute nur noch 3,74 Meilen (6,019 km). Unter anderen gehörte Hans-Joachim Stuck in einem 962 zum siegreichen Porsche-Trio, das zudem mit 287 absolvierten Runden einen neuen Rekord aufstellte.

»»» 1996 Vor 20 Jahren feierte Oldsmobile mit Jim Pace, Wayne Taylor und Eric van de Poele den ersten Sieg eines amerikanischen Herstellers seit 27 Jahren.

»»» 2006 Vor zehn Jahren schrieb Audi in Sebring mit dem ersten Diesel-Triumph Geschichte. Zum siegreichen Trio um Rinaldo Capello und Allan McNish gehörte auch Tom Kristensen – der nicht nur «Mister Le Mans» (9 Gesamtsiege) ist, sondern auch in Sebring (6) den Rekord hält. ♦ AW



VIELEN DANK

BELIEBTESTE MARKE IM MOTORRAD-RENNSPORT

1. PLATZ KATEGORIE FAHRWERKE MOTORRAD

BELIEBTESTE MARKE IM AUTOMOBIL-RENNSPORT

2. PLATZ KATEGORIE SPORTFAHRWERKE

2. PLATZ KATEGORIE STOSSDÄMPFER

OHlINS.COM | OHlINSRACING | @OHlINSRACING

OHlINS RACING AB • Instrumentvägen 8, 19 S-194 51 Upplands Väsby Sweden • +46 8 590 025 00 • info@ohlins.se



NACHRICHTEN

Einstellfahrten läuten die neue Saison ein

24h Nürburgring/VLN Am Samstag startet mit den VLN-Test- und -Einstellfahrten die neue Nordschleifen-Saison. Vorab gibt es für die Breiten-sportserie und das Nord-schleifen-Highlight des Jahres, das 24h-Rennen im Mai, einige News. So sorgte Land-Motorsport vergangene Woche für einen Paukenschlag, als man die Rückkehr der DTM-Phoenix-Teamkollegen Mike Rockenfeller und Timo Scheider ins Team von Wolfgang Land bekannt gab. Zusammen mit Marc Basseng und Connor de Phillippi, die auch die ganze VLN-Saison bestreiten, gehen sie in den Eifelmarathon. Das Team Walkenhorst Motorsport schickt zwei BMW M6 GT3 und einen Z4 GT3 (für Henry Walkenhorst und Peter Posavac) ins Rennen. Zu den M6-Stammfahrern in der VLN (Victor Bouveng, Christian Krognés, Matias Henkola und Michele di Martino) stößt beim 24h-Rennen DTM-Rennsieger Tom Blomqvist. Ab dem vierten VLN-Lauf wird auch Jörg Müller zum Einsatz kommen. Dazu setzt Walkenhorst zwei BMW M235i Cup ein. Interessant ist das Projekt von Kreymer Racing: Hier stülpt man quasi die Karosserie eines Porsche 935 K3 über einen Porsche 911 GT3 Cup (997).

Volles Haus für 12h-Hatz von Mugello

24h Series Über 70 Teams werden kommendes Wochenende zur zweiten Station der 24h-Series, den 12h von Mugello, starten. Nicht dabei sind die Auftaktsieger von WRT (Audi), sehr wohl aber in unveränderter Besetzung zu 2015 die Vorjahressieger von Herbert Motorsport (A. Renauer/R. Renauer/Bohn/Alleman). Die ersten vier Stunden gibt es ab Freitag, 14 Uhr, ab Samstag, 9.30 Uhr, dann die restlichen acht Stunden im Livestream: live.24hseries.com.

Erster Auto-Titel für Jeffrey Schmidt

Porsche GT3 Cup Challenge Middle East Der Schweizer Jeffrey Schmidt hat sich den Titel gesichert. Mit den taktisch überlegt herausgefahrenen Plätzen 2 und 4 beim Finale in Bahrain gewann er letztlich mit 29 Punkten Vorsprung seinen ersten Meistertitel im Automobilsport. ♦ MBR

DTM

Mehr Action, bitte!

Von ARNO WESTER

Nachdem sich die Verantwortlichen von Audi, BMW und Mercedes-Benz nicht auf ein finales Regelwerk für die DTM-Saison 2016 einigen konnten, haben sie nun bis zum 6. April – und damit bis exakt vier Wochen vor Saisonbeginn – Zeit, dies nachzuholen.

Einen Tag später (7.4.) und während der offiziellen ITR-Testfahrten (5.–8.4.) in Hockenheim könnte die für die DTM zuständige Kommission des DMSB die für 2016 geplanten Regeländerungen endgültig absegnen. Nicht nur die drei Motorsportchefs wissen, dass sie mit ihren finalen Beschlüssen nun auch Volltreffer landen müssen.

Die letztjährige Saison hat mehr als deutlich gezeigt, dass vor allem zwei Details im Fokus stehen: die umstrittene Verteilung der Performance-Gewichte, die BMW beispielsweise in Zandvoort zu einem historischen Siebenfach-Triumph nutzte, sowie das Drag Reduction System (DRS), das in der DTM seit 2013 zum Einsatz kommt, aber (noch) nicht für den gewünschten Erfolg, sprich mehr Überholmanöver, sorgt.

Dass es auch andere Möglichkeiten (Aerodynamik, Fahrzeughöhe, Motorleistung, Rei-



Bald Vergangenheit? Herstellerdominanz (Foto: Zandvoort 2015) und Perlenschnur-Fahren

fen) gibt, das Hinterherfahren zu verhindern, haben Experten schon öfters in der Diskussion ins Spiel gebracht.

Punkte nach NASCAR-Vorbild?

An der momentanen Motorleistung von knapp 500 PS und den Einheitsreifen «Prime» von Hankook wird sich 2016 nichts ändern. Aber: Das gilt nach MSA-Informationen nicht für DRS und Performance-Gewichte. Hierbei wird es definitiv zu Veränderungen kommen.

Auch das Qualifying und die Punktevergabe stehen auf dem Prüfstand. Man kann für die

DTM-Dachorganisation ITR nur hoffen, dass sie nicht auf die Idee kommt, das neue Qualiformat der Formel 1, das schon vor der Premiere am kommenden Wochenende in Melbourne massiv in der Kritik steht, zu übernehmen.

Was die Punktevergabe angeht, fordern die DTM-Piloten ebenfalls eine Änderung. Hintergrund ist die Tatsache, dass wie in der Formel 1 nur zehn der 24 DTM-Fahrer für ihre erbrachten Leistungen mit Meisterschaftspunkten belohnt werden – immerhin 14 bleiben also punktos. Es gibt somit keinen

Unterschied zwischen P11 und der roten Laterne (P24).

Wenn man über den großen Teich schaut, und das sollte die ITR nach Meinung von Insidern öfter tun, weiß man, was sich die Fahrer wünschen: In der höchsten NASCAR-Liga – und nicht nur dort – erhalten alle Fahrer die gestartet sind, nach der Zieldurchfahrt Meisterschaftspunkte auf ihr Konto gutgeschrieben. Auch diejenigen, die das Rennen – warum auch immer – nicht beendet haben. Das gilt übrigens auch für das üppige Preisgeld, das es in der DTM aber nicht gibt. ♦

Tourenwagen-WM

Ladas Sprung nach vorn



Beim Test in Portimão: Lada entwickelt den Vesta weiter

Wie berichtet, ist nun auch Lada ins 2016er-Testprogramm eingestiegen – und danach positiv gestimmt.

Während beim offiziellen WTCC-Test (siehe letzte MSA) nur die Fahrer, nicht aber deren Lada Vesta auftraten, hat man nun also auch den ersten echten Test mit dem überarbeiteten Auto absolviert. «Wir haben uns bei den stehenden Starts stark verbessert. Auch die Traktion allgemein und die Leis-

tungsentfaltung vom Motor sind verbessert worden», berichtete Nick Catsburg nach den drei Testtagen in Portimão.

Auch Neuzugang Gabriele Tarquini lobt die Arbeit, die über den Winter gemacht wurde. «Ich bin froh, dass das Auto so gut auf die gemachten Änderungen reagiert», konstatierte der 2009er-Champ, dessen Einfluss auf die Entwicklung des Autos schon zu spüren ist. Noch im März wird man einen weiteren Test absolvieren. ♦ MBR

Blancpain GT Series

Lambos Test-Bestzeit

Beim zweitägigen offiziellen Test der Blancpain GT Series holte der Lamborghini Huracán des Barwell-Teams die Bestzeit. Neue Autos vorn dabei.

Die Bestzeit für den britischen Rennstall holte mit Marco Mapelli standesgemäß der Testfahrer der «Squadra Corse». Zweitschnellster der Testfahrten in Le Castellet war Laurens Vanthoor im WRT-Audi.

Das Feld der über 50 Autos aus sowohl Sprint- (BSC) als auch Endurance-Cup (BEC) war bunt gemischt. Darunter



Bestzeit: Marco Mapelli

auch viele neue Autos. Dabei waren die neuen GT3-Boliden von Porsche, BMW und Mercedes durchaus vorne dabei. Zakspeed zeigte seinen frisch gestylten AMG GT3 (siehe unten), und auch Rowe Racing hatte den ersten offiziellen Auftritt mit dem neuen BMW M6 GT3.

Zakspeed startet mit Alex Tagliani, Jean-Frédéric Laberge und Darryl O'Young im Endurance Cup. Die Rowe-Truppe startet in beiden Serien, wobei die BMW-Werksfahrer Philipp Eng und Alexander Sims für beide gesetzt sind. Stef Dusseldorp startet im BEC. ♦ MBR



Neues Gewand: Zakspeed

NASCAR Phoenix

Schon wieder ein Fotofinish



Eine ganz enge Kiste: Harvick (#4) knapp vor Edwards (#19)

Nach schleppendem Beginn dominierte Kevin Harvick die zweite Rennhälfte. Im Finish wurde es aber noch mal richtig knapp!

Die Rahmenbedingungen waren perfekt. 500. Cup-Start in Folge – und das auf seiner absoluten Paradenstrecke. Alles andere als ein Sieg von Kevin Harvick hätte nicht zu diesem Phoenix-Rennen gepasst.

Doch der Champion von 2014 musste diesmal nicht nur angesichts der 18. Startposition richtig kämpfen. Anfangs passte die Balance nicht, Untersteuern nervte den Fahrer des Stewart-Haas-Teams. Das erste Rennviertel gehörte Kyle Busch, ehe Dale Earnhardt Jr. und Carl Edwards das Zepher übernahmen.

Pünktlich zur zweiten Rennhälfte – nach der dritten von fünf Gelbphasen – passte dann endlich alles zusammen. 139 Führungsrunden, die meisten in diesem Rennen, sollte sich «Mister Phoenix» auf seinem Weg zum Sieg noch sichern.

Und um genau diesen musste er dann doch noch mal bangen. Alles sah nach einer klaren Vorstellung aus, doch kurz vor Rennende crashte Kasey Kahne in die Mauer und löste noch eine Gelbphase aus. Harvick und auch Earnhardt blieben auf den alten Reifen draußen, während

die Verfolger die Box aufsuchten. Wie sich nach dem Restart im ersten und einzigen Green-White-Checkered-Versuch zeigen sollte, lag zumindest der Leader richtig. Der heranstürmende Edwards, der den ganzen Abend innerhalb der Top 3 verbrachte, versuchte zwar noch einen Move mit leichter Vorbrücke, doch das Fotofinish entschied zugunsten Harvicks.

Johnsons Freak-Unfall

Der Abstand: 0,010 Sekunden – die gleiche Distanz wie beim Daytona 500 zwischen Denny Hamlin und Martin Truex Jr. und der knappste Zieleinlauf in Phoenix sowieso.

Nach seinem ersten Saisonsieg liegt Harvick nun punktgleich mit dem amtierenden Champion Kyle Busch an der Tabellenspitze. Mit Jimmie Johnson auf Platz 3 finden sich somit die Meister der letzten drei Jahre auch auf den ersten drei Plätzen der Tabelle.

Johnson hatte schon im Qualifying einen echten Schreckmoment, als sich sein Lenkrad löste und er chancenlos in die Wand fuhr. Mit dem Ersatzauto ging es von hinten los – am Ende reichte es für P11, nachdem er lange in den Top 10 gelegen hatte. Johnsons neuer Teamkollege Chase Elliott wurde auf P8 bester Rookie. ♦

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Phoenix/Arizona (USA): 313 Rdn. à 1,645 km; 39 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.

1. Kevin Harvick (Chevrolet); 2. Carl Edwards (Toyota); 3. Denny Hamlin (Toyota); 4. Kyle Busch (Toyota); 5. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 6. Kurt Busch (Chevrolet); 7. Matt Kenseth (Toyota); 8. Chase Elliott (Chevrolet); 9. Austin Dillon (Chevrolet); 10. Ryan Blaney (Ford); 11. Jimmie Johnson (Chevrolet); 12. Kyle Larson (Chevrolet); 13. Aric Almirola (Ford); 14. Martin Truex Jr. (Toyota); 15. Ty Dillon (Chevrolet); 16. Jamie McMurray (Chevrolet); 17. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 18. Joey Logano (Ford); 19. Danica Patrick (Chevrolet); 20. Matt DiBenedetto (Toyota); 21. Greg Biffle (Ford); 22. Kasey Kahne (Chevrolet); 23. Trevor Bayne (Ford); 24. David Ragan (Toyota); 25. Landon Cassill (Ford); 26. Michael McDowell (Chevrolet); 27. Brian Scott (Ford); 28. Regan Smith (Chevrolet); 29. Brad Keselowski (Ford); 30. Chris Buescher (Ford); 31. Clint Bowyer (Chevrolet); 32. Joey Gase (Ford); 33. Michael Annett (Chevrolet)

Stand nach 4 von 36 Rennen: 1. Harvick 154 Punkte; 2. Kyle Busch 154; 3. Johnson 140; 4. Kurt Busch 137; 5. Edwards 136; 6. Hamlin 131; 7. Logano 127; 8. A. Dillon 122; 9. Truex Jr. 117; 10. Earnhardt Jr. 115; 11. Keselowski 110; 12. Blaney 104; 13. Almirola 100

Nächstes Rennen: 10. März, Fontana/Kalifornien (USA)

Internet: www.nascar.com

BBS
MOTORSPORT

www.bbs.com

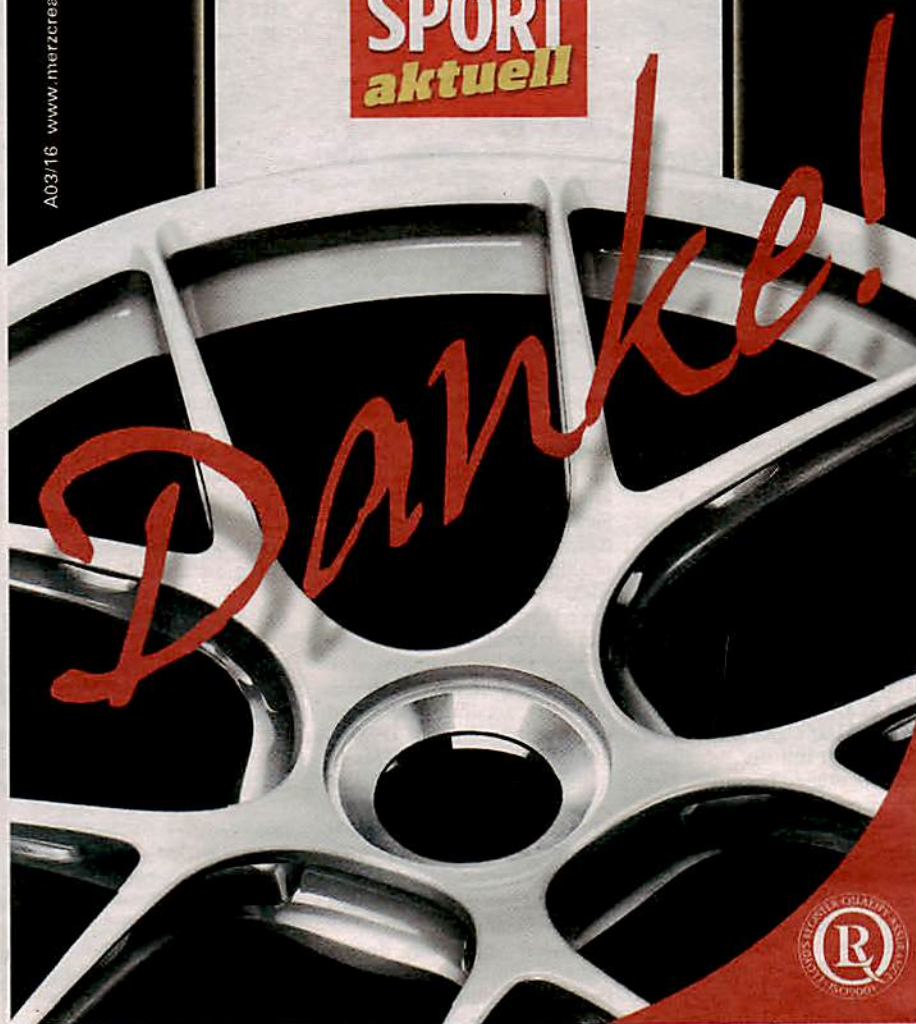
LESERWAHL

BEST BRAND
2015

KATEGORIE AUTOMOBIL
Felgen

MOTOR
SPORT
aktuell

A03/16 www.merzcreativ.com



Rallye-WM

Umzug ins Saarland geplant



Traditioneller Start zur Rallye Deutschland: Porta Nigra in Trier

Die Rallye Deutschland soll ab 2017 ihr Gesicht verändern. Der ADAC plant den Abschied aus Trier. Der WM-Lauf soll sein Rallyezentrum im Saarland aufschlagen.

Aufregung in Trier: Der ADAC plant, den Mittelpunkt der Rallye Deutschland nicht mehr in der Römerstadt zu platzieren. Hohe Kosten und die geringe Unterstützung der rheinland-pfälzischen Politik sollen eine tragende Rolle spielen. Im Saarland sieht die Lage besser aus. Der für Sport zuständige Innenminister Klaus Bouillon war schon in der Funktion als Bür-

germeister seiner Geburtsstadt St. Wendel ein Rallyefan und pflegt beste Beziehungen zum ADAC Saarland, der die Federführung beim WM-Lauf übernehmen soll. «Die Landesregierung des Saarlandes brachte sehr deutlich zum Ausdruck, dass sie die Veranstaltung in organisatorischer und finanzieller Hinsicht für mehrere Jahre maßgeblich unterstützen wird», soll es in einem internen Papier des Automobilclubs heißen.

«Noch ist keine Entscheidung getroffen. Fakt ist, wenn die ADAC Rallye Deutschland, mit über 220 000 Zuschauern eines der größten Einzelsport-Events in Deutschland, auch zukünftig

konkurrenzfähig gegenüber dem Wettbewerb sein soll, stellt sich auch die Frage nach der Optimierung oder Weiterentwicklung», sagt ADAC-Sportchef Lars Soutschka gegenüber MSA. «Wir wollen mit der Rallye in der Region bleiben. Eine komplette Verlagerung ist aktuell kein Thema, denn der Zuschauerzuspruch, auch aus dem benachbarten Ausland, ist großartig.» Soll heißen, der deutsche WM-Lauf behält seinen Charakter aus Weinberg- und Landstraßen-Prüfungen, und er macht auch künftig Station auf der berühmten «Panzerplatte» des Militär-Übungsgebietes Baumholder. ♦ RK

Rallye-EM Gran Canaria

Lukyanuks Gegner patzten



«Caramba!»: Mit einem starken Endsprint holte sich Lukyanuk den EM-Auftaktsieg auf Gran Canaria

Von REINER KUHN

Den Saisonauftakt der Europameisterschaft gewann Alexey Lukyanuk. Eine Fehlentscheidung zum Start in die letzte Etappe kostete Champion Kajetanowicz den Sieg.

30 Stunden nach der Zieldurchfahrt in Mexiko erreichte Mads Östberg Gran Canaria, um beim EM-Auftakt mit der Streckenbesichtigung zu beginnen. Der Reisestress schien ihm wenig auszumachen. Nach der Bestzeit im Qualifying setzte er sich auch zu Beginn an die Spitze. Kurz vor Schluss der ersten Etappe endete seine erste EM-Rallye aber an einer Felswand. Östberg und Co Ola Floene spazierten ins Tagesziel. Die Spitze übernahm Ford-Markenkollege

Kajetanowicz, der zum Auftakt 10,4 Sekunden auf Östberg verloren hatte, aber mit vier WP-Siegen in Folge heranrückte und dann die 40. Ausgabe der Asphalttatz mit 22,7 Sekunden vor Alexey Lukyanuk in einem weiteren Ford Fiesta R5 anführte.

In den Finaltag startete Kajetanowicz mit harten Reifen, aber zu hohem Reifendruck. Resultat: Völlig zerstörte Pneus und mehr als eine Minute Zeitverlust. Obschon er für die Nachmittagschleife «volle Attacke» angekündigt hatte, war der Rückstand von 36,7 Sekunden zu groß. Außerdem wehrte sich Lukyanuk mit zwei der drei letzten Bestzeiten und gewann den ersten Saisonlauf mit 32,7 Sekunden Vorsprung. Robert Consani verlor den möglichen Podestplatz zum Start in die zweite Etappe, weil sein Peugeot

208 T16 nicht mehr anspringen wollte, und er eine Zeitstrafe einstrich. Hinzukam, dass er sich den Tag über mit Bremsproblemen herumplagte. Rang 3 ging an Lokalmatador Luis



«Nur» Platz 2: Kajetanowicz



Zu Fuß: Östberg (r.), Floene

Monzon im DS 3 R5. ERC2-Sieger wurde der Pole Wojciech Chuchala im Subaru Impreza STI auf Gesamtrang 6. Die ERC3 gewann Landsmann Lukasz Habaj im Peugeot 208 VTI R2. ♦

RALLYE-EUROPAMEISTERSCHAFT / Resultate

Rally Islas Canarias (E), 1. von 10 EM-Läufern; 576,60 Gesamtkilometer mit 12 WPs über 213,00 km. 93 Teams am Start, 78 gewertet. Wetter/Piste: bedeckt, teils regnerisch/meist trocken, mal nutschig.
1. Lukyanuk/Arnautov (RUS/Ford Fiesta R5) in 2:13:52,4; 2. Kajetanowicz/Baran (PL/Ford Fiesta R5) +0:32,7 sek.; 3. Monzón/Déniz (E/Citroën DS3 R5) +1:51,4 min.; 4. Pérez/López (E/Ford Fiesta R5) +2:58,5; 5. Chuchala/Dymurski (PL/Subaru Impreza R4) +5:57,3 (1. ERC2); 6. Koltun/Pleskot (PL/Ford Fiesta R5) +6:17,0; 7. Consani/Vilmot (F/Peugeot 208 T16) +7:19,6; 8. Puskádi/Gódor (HU/Skoda Fabia R5) +8:00,0; 9. Pernía/García (E/Renault Clio R3T) +8:26,2; Ferner: 15. Habaj/Wos (PL/Peugeot 208 R2) +9:43,9 (1. ERC3)
Leader: Östberg, WP 1-5; Kajetanowicz, WP 6-7; Lukyanuk, WP 8-12 (Ziel)
WP-Bestzeiten: Kajetanowicz 6; Lukyanuk 4; Östberg und Monzón, je 1
Wichtigste Ausfälle: Östberg/Floene (N/Ford Fiesta R5), Unfall WP7; Costenaro/Bardini (I/Peugeot 208 T16), Servolenkung WP9; Kobus/de Wild (NL/Skoda Fabia R5), Unfall WP9
EM-Stand: 1. Lukyanuk, 38 Punkte; 2. Kajetanowicz 29; 3. Monzón 25; 4. Pérez 20; 5. Chuchala und Consani, je 11; 7. Koltun 8; 8. Puskádi 4; 9. Della Casa 3; 10 Kobus 2
Nächster Lauf: 7.-9. April 2016, Rallye Irland (IRL) Internet: www.fiaerc.com

NACHRICHTEN

Hochspannung beim Saisonauftakt

ÖRM 76 Teams haben sich zum Saisonauftakt in Österreich dieses Wochenende angesagt. Viermal hat es die Rebenland-Rallye bisher gegeben, viermal hat Raimund Baumschlagler gewonnen. Das könnte sich ändern: Dem Abo-Meister im Skoda Fabia R5 stehen zwei motorisch klar stärkere Ford Fiesta WRC gegenüber. In einem sitzt Hermann Neubauer, im anderen Gerwald Grössing. Auf einen Podiumsplatz schielen auch die Allrad-Piloten Niki Mayr-Melnhof (Ford Fiesta R5), der Tscheche Miroslav Jakes (DS 3 R5) sowie die Deutschen Hermann Gaßner (R4-Mitsubishi), Manuel Kößler (R4-Subaru) und Maximilian Koch (Skoda Fabia S2000). Spannung auch bei den Fronttrieblern. Der vom S1600 in einen Opel Adam R2 gewechselte ZWD-Champion stellt sich einem Rudel an R3-, R2 und S1600-Boliden.

Riedemann mit Gaststart in Holland

DRM Christian Riedemann startet am Wochenende bei der Zuiderzeerally. In Holland will sich der Sulinger weiter an den Peugeot 208 T16 gewöhnen, mit dem er um den Titel in der Deutschen Rallye Meisterschaft kämpfen soll. «Ideal, um unter Wettbewerbsbedingungen zu testen», so Riedemann, der beim nächsten DRM-Lauf (Hessen Rallye, 15./16.4.) um den Sieg kämpfen will. ♦ RK

Rallye-WM

VW bestätigt WM-Programm

Im Zuge des Abgasskandals wurde der VW-Vorstand fast komplett neu besetzt. Doch die Zusicherung der alten Cheftage, bis einschließlich 2019 an der Rallye-WM teilzunehmen, wurde auch von der neuen Konzernleitung bestätigt.

«Die Rallye-WM ist unser Sport», sagte der neue Markenvorstand Jürgen Stackmann gegenüber «Autocar». Auch der neue Entwicklungsvorstand Frank Welsch, der sich während der Rallye Schweden erstmals einen Eindruck vor Ort verschaffte, bekräftigte das Engagement: «Wir haben die Arbeiten an unserem neuen Auto vor einiger Zeit begonnen und hoffen, auch gegen die neuen Konkurrenten so erfolgreich zu bleiben, wie wir es zurzeit sind.»

VW-Sportchef Jost Capito hatte dem Vorstand die Zukunft der Meisterschaft und des Teams skizziert. Bereits vergangenen Herbst hatte Capito Sparmaßnahmen initiiert, um die Zukunft des Projekts zu sichern. «Allerdings habe ich immer gesagt, dass die Maßnahmen nicht zu Lasten der Konkurrenzfähigkeit gehen dürfen», sagte Capito, der Volkswagen Motorsport in Richtung McLaren verlässt. ♦ RK



Polo R WRC im Servicepark

Rallye-WM

M-Sport legt wieder nach

Seit dem Debüt des neuen Ford Fiesta R5 Evo ist die Nachfrage bei M-Sport deutlich angestiegen. Werksfahrer Elfyn Evans fuhr mit dem Auto nicht nur die WRC2-Siege in Monte Carlo und Schweden ein. Der Waliser gewann auch überlegen beim britischen Saisonauftakt.

Damit die Nachfrage bleibt, legt M-Sport nochmals nach. Im Frühjahr dürfen sich die Kunden der Ausbaustufe auf mehr Leistung, Drehmoment und breiteren, nutzbaren Drehzahlbereich des 1,6-l-Turbos freuen. «Es geht vorrangig um die Software», verrät M-Sport-Boss Malcolm Wilson.

Davon profitiert auch das World Rally Car. «Wir arbeiten seit einigen Wochen an einem neuen Motorenprogramm», so Wilson. Spätestens, wenn die WM nach Europa zurückkehrt, dürfen sich auch Mads Östberg und Eric Camilli über mehr Leistung freuen. ♦ RK



Bald mehr Power: Fiesta WRC

Rallye Dakar

Kleinschmidt ist zurück

Noch vor Halbzeit der Rallye Dakar ließ Guerlain Chicherit Wagen und Team stehen und reiste ab. Der X-raid Buggy sei eine Qual, so der Franzose. Dass dem nicht so sei, soll nun eine alte Bekannte beweisen. Jutta Kleinschmidt, die 2001 als erste Frau die Dakar gewann, begann

ihre Auto-Karriere in einem Schlessler Buggy. Nun soll sie zusammen mit Copilotin Tina Thörner helfen, das deutsche Buggy-Projekt nach vorne zu treiben. Erstmals wird das Duo bei der Abu Dhabi Desert Challenge (1.-7.4.) mit dem X-raid Buggy an den Start gehen. ♦ RK



Neues Dreier-Gespann: Thörner, Kleinschmidt und der X-raid Buggy

BBS

Technik aus dem Motorsport

100% Qualität

WER AUF QUALITÄT SETZT, BRAUCHT DEN RICHTIGEN STANDORT. SEIT 1970 SCHLÄGT DAS HERZ VON BBS IM BADISCHEN SCHILTACH. VON HIER AUS HABEN WIR IN DEN VERGANGENEN VIER JAHRZEHNTE MIT UNSEREN PRODUKTEN WELTWEIT MASSSTÄBE GEGESSETZT. QUALITÄT, LEIDENSCHAFT UND KOMPETENZ ZEICHNEN UNSER UNTERNEHMEN AUS. DAMIT DAS SO BLEIBT, SETZEN WIR AUCH IN ZUKUNFT VOLL UND GANZ AUF DEUTSCHLAND ALS PRODUKTIONSSTANDORT.



C1R SCHWARZ MATT 19"-20"



WWW.BBS.COM



Wie im Vorjahr: Sébastien Ogier und VW als Leserwahl-Sieger



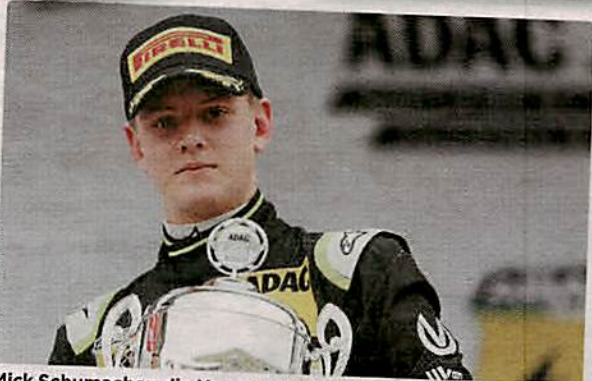
Siegte in der Kategorie Formelsport: Chassis-Bauer Dallara



Wieder top: Sabine Schmitz



GP2-King: Stoffel Vandoorne



Mick Schumacher: die Nummer 1 beim Nachwuchs



Setzte sich bei den Markenpokalen durch: Philipp Eng (Porsche)

Auflösung

Vettel zurück auf

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Wie im Vorjahr haben die MSA-Leser Rallye-Weltmeister Sébastien Ogier zum «Racer des Jahres» und seinen Arbeitgeber Volkswagen zur beliebtesten Marke gewählt. Der Sieg von VW ist allerdings denkbar knapp ausgefallen: Le-Mans-Sieger Porsche erhielt lediglich 0,3 Prozent weniger Stimmen.

Mit 41,7 Prozent aller Stimmen wurde Rallye-Weltmeister Sébastien Ogier nach 2014 erneut zum «MSA-Racer des Jahres» gewählt. Ein verdienter Sieg. Wobei man natürlich bedenken muss: Ogier hat es aus Mangel an Konkurrenz in seiner Disziplin auch leichter. Rallycross-Star Petter Solberg liegt mit 8,2 Prozent der Stimmen klar abgeschlagen auf dem zweiten Platz. Hätte Ogier stärkere Konkurrenz, käme er wohl nicht auf ein solches Spitzenresultat. Robert Kubica sicherte sich mit 7,6 Prozent die Rallye-Bronzemedaille.

In der Königsklasse eroberte Sebastian Vettel die Gunst der Fans zurück. Im Vorjahr schaffte er es mit 7,9 Prozent Zuspruch aus dem MSA-Leserkreis nicht

einmal in die Top 5. Diesmal schwamm er mit 33,9 Prozent wieder ganz obenauf. Was natürlich viel damit zu tun hat, dass Vettel a) in einem Ferrari saß und b) wieder Rennen gewann.

Anders Vorjahressieger Nico Rosberg. 2014 sicherte sich der Mercedes-Pilot mit 31,9 Prozent der Leserstimmen noch die Krone in der Formel-1-Wertung. 2015 kam er nur noch auf 15,5 Prozent. Das reicht gerade für Platz 2 vor Landsmann Nico Hülkenberg (13,7 Prozent), dem sicher auch ein paar wohlgesonnene Le-Mans-Stimmen zugeflossen sind.

Nur wenige Sympathien bei den MSA-Lesern genießt offenbar Weltmeister Lewis Hamilton. Anders kann man sich seinen sechsten Platz (6,3 Prozent) in der FI-Wertung nicht erklären. Da hat ihm sogar Neuling Max Verstappen (P4, 11,7 Prozent) die Show gestohlen.

In der Kategorie Formelsport setzte sich GP2-Meister und McLaren-Junior Stoffel Vandoorne mit einem 1,9-Prozent-Vorsprung gegen Vorjahressieger Daniel Abt (Formel E) durch. P3 ging an Nick Heidfeld – vor André Lotterer, dessen feine Leistungen

im fernen Japan mit 11,7 Prozent gewürdigt wurden.

Bei den Sportwagen war es ein Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Mark Webber und Timo Bernhard. Der Australier trug am Ende mit 28,2:27,3 Prozent den Sieg gegen seinen Teamkollegen davon. Mit knapp der Hälfte der Stimmen von Webber sicherte sich GT-Masters-Champion Sebastian Asch den guten dritten Rang.

Eine knappe Entscheidung gab es erwartungsgemäß auch bei den Tourenwagen. DTM-Meister und FI-Neuling Pascal Wehrlein setzte sich dort mit 21,3 Prozent der Stimmen gegen Publikumsliebbling Mattias Ekström (21,0 Prozent) durch. Überraschend stark das Abschneiden von José María López: Der Argentinier lag als WTCC-Champion mit 18,5 Prozent der Stimmen in Schlagdistanz zu den beiden DTM-Jungs.

Wie im Vorjahr geht der Sieg in der Kategorie «Langstrecke Nürburgring» an Sabine Schmitz. Die Hobby-Hubschrauberpilotin konnte ihre Bestmarke aus dem Vorjahr (26,1 Prozent) sogar noch um sieben Prozent steigern. Platz 2 ging an Uwe Alzen, der mit 17,1 Prozent rund die Hälfte der Stimmen von Schmitz kassierte.

Auch bei den Markenpokalen lag ein Sieg einer Dame in der Luft. Doch Mikaela Ahlin-Kottulinsky (20,2 Prozent) hatte



Ogier



Vettel



Fahrer des Jahres

FORMEL 1	FORMELSPORT	SPORTWAGEN	TOURENWAGEN
1. Sebastian Vettel 33,9%	1. Stoffel Vandoorne 16,3%	1. Mark Webber 28,2%	1. Pascal Wehrlein 21,3%
2. Nico Rosberg 15,5%	2. Daniel Abt 14,4%	2. Timo Bernhard 27,3%	2. Mattias Ekström 21,0%
3. Nico Hülkenberg 13,7%	3. Nick Heidfeld 12,6%	3. Sebastian Asch 13,1%	3. José María López 18,5%
4. Max Verstappen 11,7%	4. André Lotterer 11,7%	4. Nick Tandy 6,6%	4. Bruno Spengler 9,4%
5. Kimi Räikkönen 6,8%	5. Juan-P. Montoya 11,5%	5. Brendon Hartley 4,4%	5. Kyle Busch 6,2%

Marken des Jahres

FORMEL 1	FORMELSPORT	SPORTWAGEN	TOURENWAGEN
1. Ferrari 45,6%	1. Dallara 24,6%	1. Porsche 47,5%	1. BMW 25,2%
2. Mercedes 27,3%	2. Mercedes 15,9%	2. Audi 14,5%	2. Audi 23,1%
3. Williams 5,8%	3. Renault 14,0%	3. BMW 7,2%	3. Citroën 14,2%
4. Force India 5,5%	4. Volkswagen 8,7%	4. Aston Martin 5,9%	4. Mercedes 9,5%
5. Sauber 4,7%	5. Fiat/Abarth 6,3%	5. Ferrari 4,4%	5. Alfa Romeo 3,9%

Modelle des Jahres

MINICARS	KLEINWAGEN	KOMPAKTKLASSE	(OBERE) MITTELKLASSE
1. Opel Adam 44,4%	1. Mini JCW 17,4%	1. BMW 1er/2er 23,4%	1. BMW 3er/4er 29,8%
2. Fiat 500/Abarth 595 43,1%	2. VW Polo 16,9%	2. Citroën C4/C-Elysee 17,2%	2. Audi A4/A5 (RS 5) 27,2%
3. Renault Twingo 5,7%	3. Audi A1/S1 15,4%	3. Audi A3/S3 10,9%	3. Mercedes C/C-Coupe 11,7%
	4. Ford Fiesta 12,9%	4. Opel Astra 6,6%	4. Volvo S60 9,7%
	5. DS 3 5,8%	5. Ford Focus 6,0%	5. Ford Mondeo/Fusion 9,2%

dem Formel-1-Thron

am Ende doch klar das Nachsehen gegen Porsche-Cup-Sieger Philipp Eng (28,1 Prozent). Im Kampf um P3 hatte Michael Ammermüller die Nase knapp vor Vorjahressieger Nicki Thiim, der sich mit P4 und der Hälfte der Stimmen aus dem Vorjahr begnügen musste.

Ein deutliches Ergebnis gab es bei den Nachwuchsfahrern. Mick Schumacher siegte dort mit 27,7 Prozent. Vorjahressieger Marvin Kirchhöfer, der 2014 noch ein ähnliches Spitzenresultat erzielte, musste sich mit Platz 2 und 10,3 Prozent der Stimmen begnügen – knapp vor Sven Müller (9,3 Prozent).

Red Bull nur P9

Beliebteste Automobil-Marke im Motorsport war 2015 für die MSA-Leser (wie im Vorjahr) Volkswagen. 47,8 Prozent stimmten für die Rallye-Champions. Das sind – Abgaskandal hin oder her – sogar noch 0,2 Prozent mehr als im Vorjahr! Der Gesamtsieg für VW war allerdings denkbar knapp. Le-Mans-Sieger Porsche heizte den Wolfsburgern gehörig ein. Und verpasste den Sieg um nur 0,3 Prozent. Auch Ferrari war knapp dran: Mit 45,6 Prozent ist die Scuderia in der Beliebtheitsskala der MSA-Leser explosionsartig gestiegen.



Im Vorjahr kamen die Roten auf 11,6 Prozent. Das reichte innerhalb der Kategorie Formel 1 nur zum dritten Klassenrang.

2015 hat Ferrari die F1-Wahl dominiert und Vorjahressieger Mercedes um 18,3 Prozent hinter sich gelassen. Der Rest teilt sich – wie auf der Rennstrecke – die Brosamen. Williams führt das Verfolgerfeld an, gefolgt von Force India und Sauber. Die Schweizer haben Rang 5 aus dem Vorjahr verteidigt, konnten aber nur noch 4,7 statt 5,0 Prozent der Stimmen erobern.

Ohne Vettel ist Red Bull ins Niemandsland abgestürzt. Das Team von Dietrich Mateschitz kam in der MSA-Wahl auf Rang 9 mit 1,4 Prozent. Selbst

Manor erhielt mehr Stimmen! Im Formelsport hat sich wenig überraschend Tausendsassa Dallara durchgesetzt. Mercedes und Renault kamen auf die Ehrenplätze. MSA-Partner Schaeffler wurde mit 4,8 Prozent guter Siebter.

Der klare Sieg von Porsche in der Kategorie Sportwagen (47,5 Prozent) ließ die restlichen Hersteller wie Statisten aussehen. Audi (2014 noch 19,6 Prozent der Stimmen) hat zwar Platz 2 ver-

teidigen können, aber in der Gunst der Leser erhielt man nur noch 14,5 Prozent aller Stimmen. Ganz extrem ist der Absturz von Toyota. Die «Kölner» sind von Rang 3 auf Rang 10 abgerutscht. Aus 12,3 wurden 1,1 Prozent. Dasselbe Ergebnis erzielte X-Bow-Bauer KTM.

Bei den Tourenwagen ist alles beim Alten geblieben: Jubilar BMW gewann wie im Vorjahr – wenn auch nicht mehr ganz so deutlich. 25,2 Prozent der Stimmen reichten aber, um Audi und Citroën in Schach zu halten.

Das mit Abstand klarste Votum gab es in der Kategorie Rallye. Der Vorsprung von Gesamtsieger Volkswagen auf den Zweitplatzierten Ford beträgt in dieser Klasse 38,9 Prozent!

Bemerkenswert: Porsche landete mit 4,9 Prozent auf P4 vor Hyundai. Der erneute Titelgewinn in der Deutschen Rallye Meisterschaft mit Ruben Zeltner, der bei den Rallye-Fahrern den respektablen vierten Rang erzielte, beeindruckte die MSA-Leser mehr als die Ergebnisse der Südkoreaner in der WM.

In den Modell-Kategorien siegten der Opel Adam (wie im Vorjahr bei den Minicars), der Mini JCW/Countryman (Kleinwagen), der BMW 1er/2er (Kompaktklasse), der BMW 3er/4er (Mittelklasse) sowie der Porsche 911/911 GT3 (in der Sportwagen-/Luxusklasse). ♦



Webber



Wehrlein

ZUBEHÖR-MARKEN

1. Auspuffanlagen



2. Federn



3. Felgen



4. Helme



5. Nachrüst-Bremsen/-Bremsbeläge



6. Öle/Schmierstoffe



7. Pflegemittel



8. Reifen



9. Sport-Fahrwerke



10. Stoßdämpfer



11. Uhren



12. Zündkerzen



LANGSTRECKE NÜRBURGR.		RALLYE		MARKENPOKALE		NACHWUCHSFAHRER	
1. Sabine Schmitz	33,0%	1. Sébastien Ogier	41,7%	1. Philipp Eng	28,1%	1. Mick Schumacher	27,7%
2. Uwe Alzen	17,1%	2. Petter Solberg	8,2%	2. M. A.-Kottulinsky	20,2%	2. Marvin Kirchhöfer	10,3%
3. Christian Menzel	8,6%	3. Robert Kubica	7,6%	3. M. Ammermüller	15,1%	3. Sven Müller	9,3%
4. Augusto Farfus	6,4%	4. Ruben Zeltner	6,9%	4. Nicki Thiim	14,6%	4. Marvin Dienst	7,8%
5. Nico Müller	6,0%	5. Jari-Matti Latvala	6,6%	5. Christian Engelhart	5,8%	5. Emil Bergkvist	4,6%

LANGSTRECKE NÜRBURGR.		RALLYE		MARKENPOKALE	
1. Porsche	31,0%	1. Volkswagen	47,8%	1. Porsche	25,8%
2. Audi	20,0%	2. Ford	8,9%	2. Audi	12,4%
3. BMW	14,1%	3. DS	4,9%	3. BMW	8,1%
4. Aston Martin	8,2%	4. Porsche	4,9%	4. Opel	6,8%
5. Mercedes	7,0%	5. Hyundai	4,8%	5. Renault	6,7%



SPORTWAGEN/LUXUSKL.

1. Porsche 911	22,5%
2. Audi R8	15,8%
3. Aston M. Vantage	9,6%
4. BMW Z4	8,1%
5. Merc.-AMG SLS/GT	6,8%



Opel Adam: Sieger der Minicars



Sieger Luxusklasse: Porsche 911



Gewinner in der Kategorie Formel 1: Sebastian Vettel und Ferrari

ZUBEHÖR-MARKEN

1. Auspuffanlagen



2. Bremsen



3. Fahrwerke



4. Helme



5. Motorradbekleidung



6. Öle/Schmierstoffe



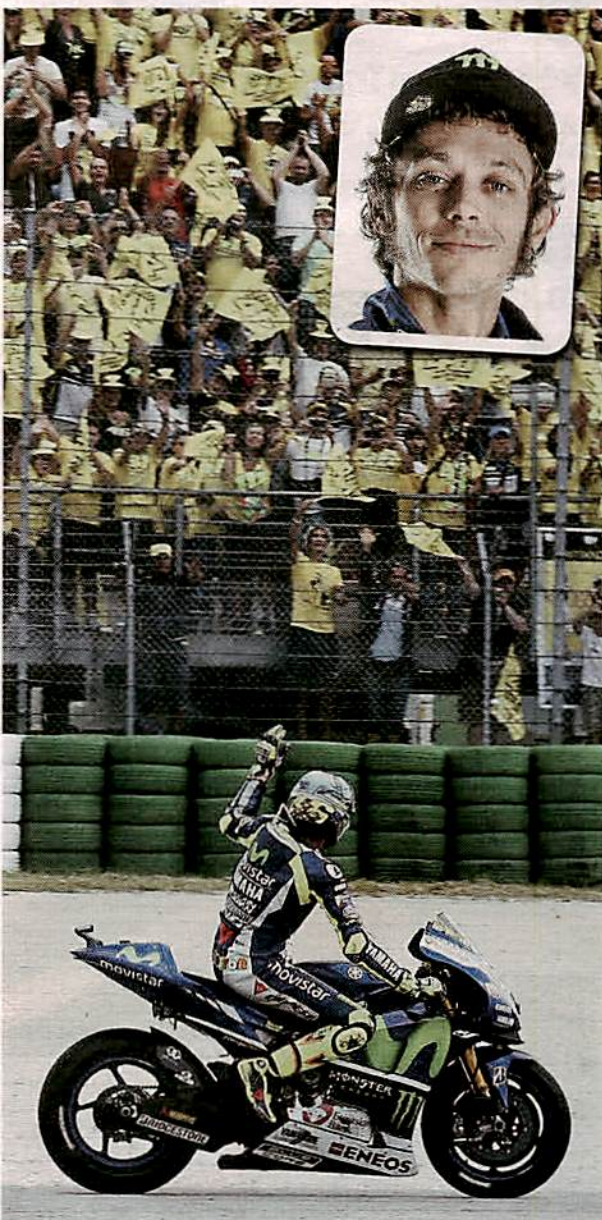
7. Pflegemittel



8. Reifen



9. Uhren



Valentino Rossi: In der Gunst der Fans überall gerne gesehen

Fahrer, Marken und Modelle des Jahres 2015

Rossi auch ohne WM-

Bei den Motorrad-Rennfahrern kommt der Gesamtsieger aus der Kategorie MotoGP: Valentino Rossi. Meistgewählte Zweirad-Marke ist Kalex dank seiner Moto2-Erfolge. Und bei der Wahl der Motorrad-Modelle gewann die Ducati Monster 821 bei den Naked Bikes und in der Gesamtwertung.

Altmeister Valentino Rossi hat bei den MSA-Lesern noch immer die meiste Glaubwürdigkeit: Dass er nur durch die Unterstützung von Marc Márquez für Jorge Lorenzo am WM-Titel gehindert wurde, ist ihnen sonnenklar, und dies haben sie mit dem Wahlergebnis auch deutlich kundgetan. Mit 65,0 Prozent Stimmenanteil haben ihn nicht nur mehr als siebenmal so viele gewählt wie Weltmeister Jorge Lorenzo, auch die Gesamtwertung aller Motorradklassen geht klar an den heute 37-jährigen Italiener. In der Gesamtwertung folgen der deutsche Überflieger Markus Reiterberger (54,9 Prozent/«Straßensport National») und Jonas Folger (36,4 Prozent/«Moto2»).

Innerhalb der Rubrik «MotoGP» hatte der umstrittene WM-Ausgang klare Wirkung: Rossi hat mehr als deutliche 55,9 Prozent Vorsprung auf Jorge Lorenzo. Der letztjährige Leserwahl-Zweite Marc Márquez kam gar nur auf Platz 6 (1,8 Prozent). Auf Rang 3 kam Stefan Bradl (6,1 Prozent), Dani Pedro-

sa kam mit 3,4 Prozent auf Rang 4 vor Andrea Iannone (2,3 Prozent).

Die Kategorie «Moto2» ging an den zweifachen Saisonsieger Jonas Folger (36,4 Prozent), der Weltmeister Johann Zarco (22,0 Prozent) in der Leserwahl klar hinter sich ließ. Thomas Lüthi (7,3 Prozent) schlug Sandro Cortese (6,9

Prozent) knapp, auf Platz fünf kam Marcel Schrötter (5,8 Prozent) vor Dominique Aegerter (5,1 Prozent). Die weiteren Deutschsprachigen: Florian Alt auf Rang 8 (1,7 Prozent), Robin Mulhauser Rang 13 (0,1 Prozent), Jesko Raffin Rang 14 (0,1 Prozent) vor Randy Krummenacher. In der «Moto3» gewann Philipp Öttl nach der offiziellen Auszeichnung der meisten Überholmanöver auch unsere Leserwahl. Mit 28,7 Prozent der Stimmen schlug er Weltmeister Dany Kent (28,2 Prozent) knapp. Auf Rang 3 kam Vizeweltmeister Miguel Oliveira (10,7 Prozent).

In der Superbike-WM und ihren Support-Klassen gewann Weltmeister Jonathan Rea bei den MSA-Lesern genauso deutlich wie auf der Strecke. Mit 36,0 Prozent bekam er fast dreimal so viele Stimmen wie der Zweitplatzierte, sein Teamkollege Tom Sykes. Überraschend auf Platz 3: Superstock-600-Amazone Ricarda Neubauer (10,5 Prozent), die

sogar Superbike-Vizeweltmeister Chaz Davies (8,4 Prozent) auf Platz 4 verwies. Supersportler Kevin Wahr (6,6 Prozent) kam auf den fünften Platz vor Weltmeister Kenan Sofuoğlu (6,5 Prozent), Toni Finsterbusch (3,6 Prozent), Dominic Schmitter (1,7 Prozent), Supersport-Vizeweltmeister Patrick Jacobsen (1,4 Prozent) und Superstock-1000-Pilot Marc Moser (1,2 Prozent).

Bei den nationalen Straßenmeisterschaften gab es einen klaren Gewinner: IDM-Superbike-Meister Markus Reiterberger konnte mehr als die Hälfte aller Stimmen für sich verbuchen (54,9 Prozent). IDM-Supersportmeister Jan Bühn kam mit 6,0 Prozent auf Platz 2. Der Schweizer Roman Stamm mag die Superstock-1000-IDM an Mathieu Gines verloren haben, in der Leserwahl kam er mit 4,7 Prozent auf Rang 3.

Im «Motocross» konnte Ken Roczen seinen Vorjahressieg wiederholen (34,6 Prozent). Max Nagl kam ihm mit 28,0 Prozent aber sehr nah. Trotz verlorenem WM-Titel kam Toni Cairoli auf Platz 3 (6,6 Prozent) – vor MX-GP-Weltmeister Romain Febre (3,8) und dem Schweizer MX2-WM-Vierten Valentin Guillod (2,8 Prozent).

Im «Offroad/Bahnsport» gab es gleich zwei Sieger: den zurückgetretenen Dakar-Sieger Marc Coma und Speedway-Star



P. Öttl



J. Folger



Fahrer des Jahres

MOTOGP	MOTO2	MOTO3	SUPERBIKE/SSP/SST
1. V. Rossi 65,0%	1. J. Folger 36,4%	1. P. Öttl 28,7%	1. J. Rea 36,0%
2. J. Lorenzo 9,1%	2. J. Zarco 22,0%	2. D. Kent 28,2%	2. T. Sykes 13,0%
3. S. Bradl 6,1%	3. T. Lüthi 7,3%	3. M. Oliveira 10,7%	3. R. Neubauer 10,5%
4. D. Pedrosa 3,4%	4. S. Cortese 6,9%	4. R. Fenati 5,6%	4. C. Davies 8,4%
5. A. Iannone 2,3%	5. M. Schrötter 5,8%	5. F. Quartararo 3,8%	5. K. Wahr 6,6%

Marken des Jahres

MOTOGP	MOTO2	MOTO3	SUPERBIKE/SSP/SST
1. Yamaha 52,1%	1. Kalex 65,6%	1. KTM 57,3%	1. Kawasaki 28,9%
2. Ducati 18,8%	2. Honda 13,9%	2. Honda 19,5%	2. Ducati 14,4%
3. Honda 8,7%	3. Suter 8,5%	3. Husqvarna 6,5%	3. Aprilia 13,4%
4. Suzuki 6,9%	4. Speed-Up 2,3%	4. Mahindra 5,8%	4. BMW 12,6%
5. Aprilia 6,2%			5. MV Agusta 6,2%

Modelle des Jahres

SPORTLER	ENDURO/SUPERENDURO	NAKED BIKES
1. BMW S 1000 RR 18,3%	1. KTM 450 SMR 10,8%	1. Ducati Monster 821 32,0%
2. Ducati Panigale R 17,7%	2. KTM 450 Rally 9,5%	2. Triumph Str. Triple 19,9%
3. Kawa. ZX-10R Ninja 14,2%	3. Beta RR 2T 8,8%	3. Yamaha MT-09 17,1%
4. Aprilia RSV4 Factory 10,2%	4. KTM EXC 6,5%	4. Suzuki GSR 750 8,5%
5. Yamaha YZF-R1 6,3%	5. Beta RR 4T 5,6%	5. Kawasaki Z 800 7,3%

Titel der Sieger

Erik Riss. Beide kamen auf 14,9 Prozent. Dritter: Martin Smolinski mit 9,7 Prozent vor Trial-Weltmeister Toni Bou (8,3 Prozent) und Rallye-Weltmeister Matthias Walkner (8,0 Prozent).

Bei den «Nachwuchsfahrern» gewann MotoGP-Rookies-Cup-Sieger Bo Bendsnyder mit 13,9 Prozent vor Speedway-Nachwuchsfahrer Mark Riss (13,0 Prozent) sowie Yamaha-Cup-Sieger Manou Antweiler (10,6 Prozent).

Yamaha Marken-Sieger

Bei der Marken-Leserwahl gewann Yamaha im «MotoGP» nicht nur den WM-Titel, sondern auch die Gunst der Leser. Mit 52,1 Prozent der Stimmen landeten sie klar vor Ducati (18,8 Prozent), Honda (8,7 Prozent), Suzuki (6,9 Prozent) und Aprilia (6,2 Prozent).

In der Rubrik «Moto2» verteidigte Kalex seinen Vorjahressieg mit haushohen 65,6 Prozent. Honda als Motorenlieferant kam auf 13,9 Prozent, Suter erhielt 8,5 Prozent der Stimmen, Speed-Up 2,3 Prozent.

Bei der «Moto3» unterlag KTM zwar auf der Piste, doch mit 57,3 Prozent schlugen sie Honda (19,5 Prozent) klar in der Lesergunst. Husqvarna kam auf 6,5 Prozent, Mahindra auf 5,8 Prozent.

Bei den «Superbike/SSP/SST» gewann Kawasaki zwei Titel, entsprechend wurden sie von den Lesern honoriert und erhielten 28,9 Prozent der

Stimmen. Ducati kam auf 14,4 Prozent der Stimmen, Aprilia auf 13,4 Prozent, BMW auf 12,6 Prozent.

Die Wertung in «Straßensport national» ging mit 41,0 Prozent klar an BMW. Dahinter auf P2 und P3: Ducati (14,1 Prozent) und Yamaha (9,4 Prozent). Auf



J. Rea



K. Roczen

weiteren Plätzen: Kawasaki (6,3 Prozent), Suzuki (6,0 Prozent), Triumph (5,5 Prozent), KTM (5,2 Prozent) und Honda (3,7 Prozent)



Den Motorradrennsport abseits des Asphalts hat KTM fest im Griff. Unter «Motocross» bekamen die Österreicher 45,7 Prozent der Stimmen. Die weiteren Platzierten: 2. Husqvarna (14,7 Prozent), 3. Yamaha (9,9), 4. Suzuki (7,3), 5. Kawasaki (6,5) und 6. Honda (5,7 Prozent).

10. Montesa (2,9), 11. TM (2,8), 12. GM (2,4), Speedbrain (1,9) und 13. Beta mit (1,8).

Modell-Ergebnisse

In drei Kategorien boten wir unseren Lesern auch Motorrad-Modelle zur Wahl. Unter den 49 verschiedenen und teilweise auch sehr unterschiedlichen Motorrädern waren nur Modelle zur Wahl zugelassen, die es auch als Serienprodukte für die Straße zu kaufen gibt – teilweise gar mit den selben technischen Parametern wie ihre Renn-Pendants.

Deshalb wurden Prototypen wie die MotoGP-Bikes, die Moto2 und die Moto3 in dieser Wahlrubrik nicht berücksichtigt. Zudem konnten die MSA-Leser darüber entscheiden, für welche Art des Renneinsatzes sie das jeweilige Motorradmodell am meisten schätzen.

Bei den «Sportlern» gewann die BMW S 100 RR (18,3 Prozent) knapp vor der Vorjahressiegerin Ducati 1199 Panigale R (17,7 Prozent), der Kawasaki ZX-10R Ninja (14,2 Prozent), der Aprilia RSV4 Factory (10,2 Prozent) und der Yamaha YZF-R1 (10,2 Prozent). «Enduro/Supermoto» gewann die KTM 450 SMR (10,8 Prozent). Bei «Naked Bikes» holte die Ducati Monster 821 32,0 Prozent der Stimmen, dies bedeutete für die Italienerin den Gesamtsieg der Modellwahl. ♦ IP

DIE GEWINNER



1. Preis

Gewinner: Jürgen Zill
D-79286 Glottertal

1 x 1 «upbike by eVinci» E-Bike von upgraded

1 x 1 VIP-Besuch für zwei bei der Formel E

Sonderpreis



Gewinner: Henning Wagner, D-30890 Barsinghausen



1 x 1 Premium Trackday mit RADICAL SPORTSCARS

2. Preis

Gewinner: Harald Fröbber, D-42855 Remscheid

1 x 1 Recaro Pro Racer

3. Preis

Gewinner: Thomas Spachmüller
D-91126 Schwabach



1 x 1 KW- Gewinde- fahrwerk



Gewinner: Norbert Odendahl
D-97453 Mainberg

4. Preis

1 x 1 Satz BBS-Räder

Gewinner: Thomas Kilb
D-84051 Essenbach

5. Preis



6. Preis

1 x 1 RC-Car

Gewinnerin: Karin Schmit
D-66606 St. Wendel

3 x 1 upgraded- Gutschein upracer

Gewinner: Marco Evers
D-32689 Kalletal

Gewinner: Falk Berger
D-98574 Schmalkalden

Gewinner: Daniel Klünemann
D-48488 Emsbüren



7-9. Preis

STRASSESPORT	MOTOCROSS	OFFROAD/BAHNSPORT	NACHWUCHSFAHRER
1. M. Reiterberger 54,9%	1. K. Roczen 34,6%	1. M. Coma 14,9%	1. B. Bendsnyder 13,9%
2. J. Bühn 6,0%	2. M. Nagl 28,0%	E. Riss 14,9%	2. M. Riss 13,0%
3. R. Stamm 4,7%	3. T. Cairoli 6,6%	3. M. Smolinski 9,7%	3. M. Antweiler 10,6%
4. X. Fores 4,0%	4. R. Febvre 3,8%	4. T. Bou 8,3%	4. D. Geiger 8,2%
5. J. Geitner 3,4%	5. V. Guillod 2,8%	5. M. Walkner 8,0%	5. B. Hsu 7,8%

STRASSESPORT	MOTOCROSS	OFFROAD/BAHNSPORT
1. BMW 41,0%	1. KTM 45,7%	1. KTM 33,5%
2. Ducati 14,1%	2. Husqvarna 14,9%	2. Husqvarna 10,7%
3. Yamaha 9,4%	3. Yamaha 9,9%	3. Jawa 7,3%
4. Kawasaki 6,3%	4. Suzuki 7,3%	4. Yamaha 6,8%
5. Suzuki 6,0%	5. Kawasaki 6,5%	5. GasGas 4,5%



BMW S 1000 RR



KTM 450 SMR



Ducati Monster 821

Internationaler Automoto



Datum	Formel-1-WM/Formula E	Langstrecken-WM/ELMS	Blancpain GT Series	Tourne-WM/EM/TCR	Rallye-WM/EM	IndyCar	NASCAR Sprint Cup	ISCC/ALMS
MÄRZ	19./20. Melbourne/AUS						Fontana	Sebring/USA ¹⁷
APRIL	2./3. Sakhir/BRN			Le Castellet/F ^{8,9}	Avondale ¹⁴	Martinsville		
9./10.	Long Beach/USA ³ (2.)	Misano/I ⁵		Sakhir/BRN (2./3.) ¹⁰	Irland (7.-9.) ¹²	Fort Worth		
16./17.	Shanghai/RC	Silverstone/GB ^{5,5}		Slovakia/RC/SK ^{8,9}	Long Beach ¹¹	Bristol		Long Beach/USA ¹⁷
23./24.	Paris/F ³	Monza/I ⁷		Budapest/H ⁸	Argentinien (21.-24.) ¹¹	Birmingham ¹³		Richmond
MAI	30.4./1.5. Sotschi/RUS			Estoril/P (23./24.) ¹⁰	Talladega			Monterey/USA ¹⁷
7./8.	Spa-Francorch/B ⁴	Brands Hatch/GB ⁶		Marrakesch/MA ⁸	Griechenland (6.-8.) ¹²	Kansas City		
14./15.	Barcelona/E ^{1,2}	Imola/I ⁵		Spa/B (6./7.) ¹⁰	Indianapolis ¹³	Dover		
21./22.	Berlin/D ³	Monza/I ¹⁰		Portugal (19.-22.) ¹¹	Concord (Allstar)			
28./29.	Monte-Carlo/MC ¹	Nürburgring/D ^{8,9}		Indianapolis ¹⁴	Concord			
4./5.	Moskau/RUS ²	Salzburg/A ¹⁰		Azoren/P (2.-4.) ¹²	Detroit ¹³	Long Pond		Detroit/USA ¹⁷
11./12.	Montreal/CN	Moskau/RUS ⁸		Sardinien/I (9.-12.) ¹¹	Fort Worth ¹⁴	Brooklyn		
18./19.	Baku/AZ ⁷	Le Mans/F ⁴		Oschersleben/D ¹⁰				
25./26.	London/GB ⁵ (2./3./7.)	Le Castellet/F ⁷		Vila Real/P ^{8,9}	Yperm/B (23.-25.) ¹²	Elkhart Lake ¹⁵		Sonoma ¹⁵
2./3.	Spielberg/A ^{1,2}	Nürburgring/D ⁶		Sotschi/RUS ¹⁰	Polen (30.6.-3./7.) ¹¹	Daytona		Watkins Glen/USA ¹⁷
9./10.	Silverstone/GB ^{1,2}	Magny-Cours/F ⁹		Newton ¹⁴	Sparta			Bowmanville/CN ¹⁷
16./17.	Spielberg/A ⁵	Estland (15.-17.) ¹²		Toronto/CN ¹⁵	London			
23./24.	Budapest/H ^{1,2}	Nürburgring/D ⁴		Finland (28.-31.) ¹¹	Lexington ¹⁵	Long Pond		Lakeville/USA ¹⁷
30./31.	Hockenheim/D ^{1,2}	Spa-Francorch/B ⁷		Polen (4.-6.) ²		Watkins Glen ¹⁵		Elkhart Lake/USA ¹⁷
13./14.								
20./21.								
27./28.	Spa-Francorch/B ^{1,2}	Le Castellet/F ⁵		Budapest/H ⁶	Buriram/T ¹⁰	Tschechien (26.-28.) ²		Alton/USA ¹⁷
SEPTEMBER	3./4. Monza/I ^{1,2}	Mexico City/MEX ⁴		Motegi/J ⁸	Boston ¹³	Darlington		
10./11.								
17./18.	Singapur/SGP	Austin/USA ⁴		Nürburgring/D ⁷	Singapur/SGP ¹⁰	Lettland (16.-18.) ¹²		Austin/USA ¹⁷
24./25.	Spa-Francorch/B ⁵	Shanghai/RC ⁸		Imola/I ⁹	Frankr. (29.9.-2/10.) ¹¹	London ¹⁵		
OKTOBER	1./2. Sepang/MAL ^{1,2}	Barcelona/E ⁸						Braselton/USA ¹⁷
8./9.	Suzuka/J			Sepang/MAL (1./2.) ¹⁰	Zypern (7.-9.) ¹²	Concord ¹⁶		
15./16.								
22./23.	Austin/USA	Estoril/P ⁵						
29./30.	Mexico City/MEX							
NOVEMBER	5./6. Mexico City/MEX							
12./13.	Sao Paulo/BR							
19./20.	Sakhir/BRN ⁴							
26./27.	Abu Dhabi/VAE ^{1,2}							
DEZEMBER	3./4.							

¹ F1 mit GP2 Series
² F1 mit GP3 Series
³ Formel E
⁴ Langstrecken-WM (WEC)
⁵ ELMS = European Le Mans Series
⁶ Sprint Cup
⁷ Endurance Cup
⁸ TW-WM (WTCR)
⁹ TW-EM (ETCC)
¹⁰ TCR Int. Series
¹¹ Rallye-EM
¹² Rallye-WM
¹³ Rundsstrecke/Stadtkurs
¹⁴ Oval/Speedway
¹⁵ Chase for the Cup
¹⁶ Rundsstrecke
¹⁷ ISCC = IMSA WeatherTech Sports Car Championship
¹⁸ ALMS = Asian Le Mans Series

MOTORSPORT
aktuell

TOP AUSSTATTUNG!

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

MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.



GRATIS

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

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum 19

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer 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 Abgeben Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORSPORT aktuell AboService, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum _____ Unterschrift _____

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

MotoGP

Verdrängt, aber nicht vergessen

Von IMRE PAULOVITS

Am Wochenende startet die neue MotoGP-Saison. Nach einem Jahr, das mit größtem Respekt der Top-Fahrer füreinander begonnen hatte und im Groll endete, stehen sich die Rivalen wieder gegenüber. Valentino Rossi platzierte in der italienischen Presse eine klare Botschaft.

Vor etwas mehr als einer Woche, am letzten Testtag in Katar, wirkte Valentino Rossi locker. Auch als er auf das Ende der letzten Saison angesprochen wurde. «Es kommt mir so vor, als wäre es schon Jahre her. Dabei weiß ich, dass es noch keine fünf Monate waren», sagte er, völlig ohne Emotionen. «Seit-her habe ich mich so sehr auf das Testen konzentriert, auf die nächste Saison, die bevorsteht. Das hat mir geholfen, die schmerzhaften Gefühle von damals zu verdrängen.»

Doch in der italienischen «Gazzetta dello Sport» sorgte der 37-jährige Italiener kurze Zeit später für einen Paukenschlag. Allem Anschein nach wurde das Interview schon früher geführt, aber Rossi war darin klar und deutlich. Dass er nie wieder eine persönliche Beziehung zu Marc Márquez haben könnte. Deswegen hätte er auch seine Geschäftsbeziehungen über das Merchandising mit dem Spanier beendet. Er wäre von einem Verhältnis unter reifen Männern ausgegangen, das von gegensei-



Volle Konzentration auf die Arbeit: Valentino Rossi denkt nur nach vorn. Doch bleibt es dabei friedlich?

tigem Respekt geprägt sei, aber Márquez hätte ihn betrogen, die Freundschaft ausgenutzt – so könnte es nie wieder eine geben. Auf der Strecke würden sie gegeneinander fahren, hoffentlich noch lange, weil er gerne zwei weitere Jahre an seine MotoGP-Karriere anhängen würde. Und auf der Strecke müsse man mit Respekt miteinander umgehen.

Damit hat Rossi, der vor allem mit den einheimischen Medien umzugehen versteht wie kein anderer, wieder zu einem brisanten Zeitpunkt ein Zeichen gesetzt. Dass er keine Feigheit vor dem Feind zeigen will, das hatte er schon nach dem WM-Finale in Valencia klagemacht. Er hat auch gesagt, dass er seine Konsequenzen aus dem Vorfall

gezogen hätte. Allem Anschein nach ist dies die Rückkehr zur alten Art der Rivalität, mit der er seine Gegner mental zermüht hat. Seither hat er die Fans noch mehr auf seiner Seite. Was im letzten Winter durch die sozialen Medien ging, war teilweise schon angsteinflößend. Aber auch wenn man sich das Ergebnis unserer Leserwahl

anschaut, wo Rossi mehr als 30-mal so viele Stimmen bekam, wie Márquez, wird klar, wem die Fans glauben und wem sie nun zur Seite stehen.

Hält Márquez Druck stand?

Marc Márquez beteuert bis heute seine Unschuld, er hat sich im Winter ebenfalls auf sein Training, seine Vorbereitung und auf die Beseitigung der Probleme an der MotoGP-Honda konzentriert. Er wirkt fitter und konzentrierter als je zuvor. Doch jetzt steht er vor der größten Herausforderung seiner bisherigen Laufbahn. Die geballte Ladung von Rossis Fanpower hat noch niemand zu spüren bekommen. Nicht Biaggi, nicht Gibernau und nicht Stoner. Damals waren die sozialen Medien noch nicht so entwickelt wie heute, und Rossi hatte keine Auferstehung aus der Versenkung hinter sich, wie er sie sich in den letzten drei Jahren erarbeitet hat.

Horrorszenario

Richtig mulmig wird es einem, wenn man an das volle mögliche Ausmaß denkt. Die Motorrad-WM hatte in den letzten Jahren einen immensen Zulauf von Zuschauern erlebt. Auch dank Rossi. Dabei konnten bisher über 100.000 Fans der unterschiedlichsten Fahrer friedlich bei den Grands Prix miteinander feiern. Ein Verfall auf Fußball-Niveau wäre für den Sport fatal. Hoffen wir, dass wir das nie erleben. ♦ IP

Superbike-WM

Die neuen Höhen einer neuen Idee

Der Superbike-WM-Lauf in Buriram war ein Fest für seine Macher. Über 81.000 Zuschauer kamen über das Wochenende und machten Lust auf noch mehr.

Eines fehlte, wenn man noch das Rennwochenende aus dem Vorjahr in Erinnerung hatte. Die unglaublichen Emotionen, die frei wurden, als Lokalheld Rattapark Wilairot das Super-sport-Rennen gewonnen hatte. Doch ansonsten übertraf die zweite Ausgabe der Superbike-WM in Thailand die erste in ziemlich allem.

«Wir waren völlig neu hier, jetzt haben sich die Zuschauer bereits etwas an uns gewöhnt», stellte Dorna-Vize Javier Alonso, der beim spanischen Promoter

für die Superbike-WM zuständig ist, fest. «Letztes Jahr sind viele Zuschauer nach dem Super-sport-WM-Lauf nach Hause gegangen, weil sie nicht wussten, dass die Superbikes zwei Rennen haben. Jetzt, wo wir nach dem neuen Format am Samstag und am Sonntag je ein Rennen haben, haben sie unsere eigentliche Idee hinter dieser Umstellung verstanden. Wir wollten mit dieser Umverteilung der Schwerpunkte auch den Veranstaltern die Möglichkeit geben, Zeit für bisher noch nicht dagewesene Zuschauerattraktionen zu haben. Wir denken da an Streckenbegehung für alle, die Möglichkeit, dass zwischendurch auch die Zuschauer die Strecke befahren können und vieles mehr. Wir müssen jetzt aber erst

einmal sehen, ob die Fans auch an den traditionellen Austragungsorten dieses Format in gleicher Weise annehmen.»

Dabei freut sich Alonso auch auf die Rückkehr der Superbike-WM nach Deutschland. «Wir spüren ein gestiegenes Interesse in vielen Anfragen. Wir sind sehr glücklich darüber, dass wir mit Markus Reiterberger einen starken Deutschen haben, BMW sich mit ihm wieder stärker engagiert und dass wir mit dem Lausitzring einen ambitionierten Partner gefunden haben.»

Dass auch die Strecke von Buriram eine noch bessere Zukunft vor sich hat, verheimlicht Alonso nicht. «Es wird noch einige Jahre brauchen, aber Thailand entwickelt sich so, dass ein GP dort bald denkbar wäre.» ♦ IP



Volle Haupttribüne in Buriram: SBK und Thailand im Wachstum

MotoGP

Neuordnung nach

YAMAHA: DER WELTMEISTER HAT SEINE HAUSAUFGABEN BESTENS GEMACHT

Obwohl das Team aus Iwata zum Ende der letzten Saison alle Kräfte darauf verwendet hat, seinen beiden Fahrern Valentino Rossi und Jorge Lorenzo im WM-Kampf das bestmögliche Material zur Verfügung zu stellen und so die Fahrwerke noch weiter auf die Bridgestone-Einheitsreifen zu optimieren, während die Konkurrenz diese Entwicklung bereits eingestellt hatte und begann, Lösungen für das völlig andere Verhalten der Michelin-Reifen zu finden, steht Yamaha auf dem Papier als am besten für die neue Zeitrechnung gewappnet da.

Sie hatten zwar einen Prototyp gebaut, der mit anderer Gewichtsverteilung und Steifigkeiten den vermeintlichen Anforderungen der Michelin entgegenkommen sollte, doch dann hat Michelin im Winter umkonstruiert. Die Franzosen nahmen die Kritik der Fahrer sehr ernst, die nach der Erfahrung mit Bridgestone einen gut haftenden Vorderreifen verlangten. Sie lobten zwar den Grip des hinteren Michelin, aber durch die vielen Stürze wurde die Un-

berechenbarkeit und die schlechtere Haftung des Vorderreifens klar bewiesen. So kam Michelin mit einem völlig neu konstruierten Vorderreifen zum ersten Test dieses Jahres nach Sepang, und da dieser mehr Grip hatte als sein Vorgänger, ähnelte das Fahrverhalten nun wieder dem der Bridgestone. Und damit funktionierte das 2015er-Chassis von Yamaha bestens. Der vermeintliche 2016er-Prototyp wurde bald beiseitegestellt und der Entwicklungsvorteil vom Ende der letzten Saison genutzt.

Alles schon mal dagewesen?

Aber auch der interne Kampf zwischen Jorge Lorenzo und Valentino Rossi setzte sich fort. Beim ersten Test in Sepang trieben sie sich zu Bestzeiten. Und obwohl Jorge Lorenzo bei optimalen Bedingungen seinen um etwas mehr als acht Jahre älteren Teamkollegen teils um fast eine beängstigende Sekunde distanzieren konnte, wurde noch etwas klar: Wenn es mal nicht optimal läuft, wenn die Reifen nicht so funktionieren, dass Lorenzo seinen auf Kurvenspeed

basierenden, weichen Stil voll zur Geltung bringen kann, ist Valentino Rossi schneller.

Beide Superstars sind bis an die Haarspitzen motiviert. Jorge Lorenzo, weil er seinen Titel verteidigen und allen Zweiflern beweisen will, dass er den Titel 2015 gewonnen hat, weil er der Bessere war, und nicht, weil er landsmännische Hilfe erhalten hat. Und Valentino Rossi deshalb, weil er seinen zehnten Titel erringen will. Da er weiter fest daran glaubt, dass ihm dieser im letzten Jahr unfair entrisen wurde, dürfte er dieses Jahr noch energischer um ihn kämpfen.

Bei der Technik waren sich die beiden Routiniers weitgehend einig. Beide werden das weiterentwickelte 2015er-Chassis verwenden, auch bei den Reifen gaben sie sehr ähnliche Kommentare. Nur für die Flügel hat Lorenzo mittlerweile seine Vorliebe entdeckt, Rossi hingegen fährt lieber ohne. Bei der Elektronik sind die Ingenieure so weit gekommen, dass die Piloten ganz zufrieden sind – beste Aussichten also. ♦



Weltmeister als WM-Favorit: Jorge Lorenzo war bei Tests schnell



Jorge Lorenzo



Valentino Rossi

HONDA: KONNTE SICH DER GIGANT VON ALL SEINEN SORGEN BEFREIEN?

Nach dem durchwachsenen letzten Jahr, bei dem die Fahrer die halbe Saison unter der Aggressivität des mit zu wenig Schwungmasse versehenen Motors leiden mussten und sogar Ausnahmetalent Marc Márquez die Probleme nicht überall überfahren konnte, war klar, dass Honda für die Saison 2016 ganz intensiv an einem neuen Motor arbeiten wird. Die Ingenieure sind dabei gar so weit gegangen, dass sie bei der Neukonstruktion – wie die Konkurrenz – die Drehrichtung der Kurbelwelle umgekehrt haben. Doch der ganze Fleiß wurde nur wenig belohnt. Als die Einheitselektronik in Valencia an das neue Triebwerk angeschlossen wurde, benahm sich das Motorrad wie ein Ziegenbock. Selten zuvor hatte man Marc Márquez und Dani Pedrosa so ruppig fahren gesehen wie bei dieser ersten Probe unter neuen Reglement-Bedingungen.

So wurde im Winter kräftig nachgearbeitet. Man wollte aber nichts der Theorie überlassen, die Werksfahrer sollten erst alles auswerten, bis auch die Pi-

loten der Satelliten-Teams – dieses Jahr mit Cal Crutchlow bei LCR sowie Tito Rabat und Jack Miller bei Estrella-Galicia-Marc-VDS drei an der Zahl – den neuen Motor bekamen. Und das war erst am Ende der Katar-Tests der Fall.

Gleich zwei Unruheherde

An der Elektronik schienen sich auch die beiden Ausnahmetalente Marc Márquez und Dani Pedrosa sowie die ganze Schar der Elektroniker bei HRC die Zähne auszubeißen. Bis Márquez am vorletzten Testtag wieder etwas von seinem gewohnten Strahlen im Gesicht zurückbekam.

Da war aber noch das zweite Problem: Die RC 213 V wollte mit den Michelin einfach nicht harmonisieren. «Bremsen geht, aber das Bike will nicht ums Eck. Uns fehlt schlicht und einfach Kurvenspeed», monierten Márquez und Pedrosa unisono. Ein einziger Testtag blieb, an dem man sich nach den langen Elektronikversuchen endlich an das Fahrwerk begab. Aber auch hier scheint das Glück der

Tüchtigen sowie die gewaltige Manpower und die Erfahrung der Honda-Ingenieure in Rekordzeit zu einem Ergebnis geführt zu haben. Zumindest Márquez atmete auf, und Cal Crutchlow wurde auch schneller, als er dessen Daten bekam. Dani Pedrosa hingegen kam trotz wiedererlangter Fitness und voller Gesundheit nicht auf die von ihm gewohnten Rundenzeiten.

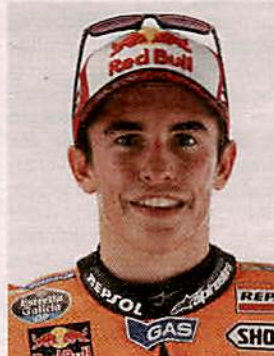
Es ist alles möglich

«Nach den langen Proben wird die dicke Diva am Sonntag wieder wunderbar singen», ging ein alter englischer Spruch durch das Fahrerlager. Ob man bei Honda alle Probleme gelöst hat und ob speziell auch die beiden weniger erfahrenen Tito Rabat und Jack Miller in der nun sehr kurzen Zeit all das lernen, nach dem die Werkstruppe über neun Testtage gesucht hat, bleibt abzuwarten.

Eines scheint aber ausgeschlossen: dass Marc Márquez wieder eine solche Siegesserie hinlegt wie vor zwei Jahren – oder ist sogar dies möglich? ♦



Marc Márquez: Am letzten Tag Kurvenspeed gefunden



Marc Márquez



Dani Pedrosa

Stunde null

Von IMRE PAULOVITS

Es gibt eine völlige Neuordnung in der höchsten Klasse des Motorradsports: Mit Einheitselektronik, 22 Litern Sprit für alle sowie Michelin- statt Bridgestone-Einheitsreifen müssen alle Hersteller, Teams und Fahrer umlernen. Doch nach den Tests vor der Saison sieht es ganz so aus, als hätten die Weltmeister Yamaha und Jorge Lorenzo ihre letztjährige Überlegenheit gar noch ausgebaut. Doch hinter ihnen sind ganz neue potenzielle Favoriten aufgerückt.

DUCATI: PLÖTZLICH EINE ZAHLEN- UND ZEITENMÄSSIG SEHR ERNST ZU NEHMENDE MACHT

Es war relativ schwierig, die genaue Teststrategie des italienischen Werksteams genau zu verfolgen. Gigi Dall'Igna und seinen Technikern war recht wenig zu entlocken, die Fahrer wurden angewiesen, nur sehr allgemeingültige Aussagen zu machen. Und es wurde an jedem Testtag etwas anderes getestet, sodass es selbst für aufmerksame Beobachter nicht einfach war, die Fortschritte der Ducati D16 GP16 genau mitzuverfolgen. Nur eines war klar: Der schlaue Fuchs Dall'Igna, der das Reglement bis in seine i-Tüpfelchen kennt wie kein anderer, hat sich sehr wohl ein komplexes System zurechtgelegt, mit dem er in der verfügbaren Zeit alle Teile des Puzzles zusammengesetzt hat. Wann was funktionierte war auch nicht ganz klar, denn das Pokerface des ziegenbärtigen Italiens könnte in seiner Aussageschwäche auch von Hollywood-Schauspielern und Gamble-Profis nicht überboten werden.

Aber an den letzten beiden Tagen in Katar wurde sehr deutlich, dass die Roten sehr gut dabei sind. Ihre Motorleistung

scheint auch mit dem gleichen Tankinhalt wie dem der Konkurrenz – letztes Jahr hatten sie dank der Konzessionsregel einen Bonus von zwei Litern Sprit für die Renndistanz – weiter überlegen zu sein, und so langsam wird auch klar, warum die Ducati im Regen auch in den Jahren, als sie der Konkurrenz hinterherhinkte, besser dandand als im Trocken: Weil ihre Elektronik lange nicht so ausgefeilt war wie die der Japaner und sie daher in Wirklichkeit einen bedienungsfreundlicheren Motor hatten, der nicht so sehr nach einer elektronischen Zählung verlangte. Dazu hatten sie schon seit Jahren mit Magneti Marelli zusammengearbeitet, der Umstieg auf die Einheitselektronik machte ihnen wenig aus.

Ohne Fleiß kein Preis

Man konnte den Italienern aber eines nicht unterstellen: Dass sie nicht Tag und Nacht gearbeitet hatten, um für die erste Saison nach dem neuen Reglement optimal gerüstet zu sein. Die GP16 ist eine komplette Neukonstruktion, selbst der im Vorjahr neu

konstruierte Motor wurde so weit verändert, dass er nicht in das 2015er-Chassis passt. Weil die erste neue Ausführung für die nun geänderten Michelin-Reifen nicht passte, wurde in den zwei Wochen zwischen Sepang und Australien ein neuer Rahmen gefertigt!

Auch mit den Flügeln, die Ducati im Vorjahr in die MotoGP fest eingeführt hat, wurde viel Zeit verbracht. Während das Team testete, wurden die Daten daheim im Windkanal gegengeprüft, bis man zu der Erkenntnis kam, nur noch die oberen zu verwenden. Zumindest war das der letzte Stand in Katar.

Die rüstigen Alten

Die Sensation sind aber die früheren Werksrenner. Pramac verwendet die GP15, und mit dieser ist Scott Redding in Katar die zweitschnellste Zeit gefahren. Und die alte GP14.2 ist nun mit Michelin-Reifen bei Avintia so konkurrenzfähig, wie sie es als Werksrenner nie war. Bei insgesamt acht Ducatis könnte die Konkurrenz schon öfter mal Rot sehen! ♦



Andrea Iannone: Zum Schluss mit der neuen Ducati gut dabei



Andrea Iannone



Andrea Dovizioso

Suzuki

Kommt das blaue Wunder?



Maverick Viñales: Geheimfavorit unter den Kennern

Suzuki litt letztes Jahr an akutem Leistungsmangel. Doch mit neuem Motor und dem aufstrebenden Maverick Viñales kam bei den Tests eine wundersame Wandlung.

Schon in Valencia war Maverick Viñales aufgekratzt: «Die Michelin-Reifen machen mir keine Probleme. Man muss nur verstehen, wie sie funktionieren», gab sich der Rookie des letzten Jahres kämpferisch. Als er dann zum Testbeginn dieses Jahres

den neuen, offensichtlich stärkeren Motor und das zumindest hinauf übergangslos schaltende Getriebe bekam, wuchsen dem 21-jährigen Spanier Flügel: Bestzeit in Australien und am zweiten Tag in Katar, dazu eine unglaubliche Konstanz.

Allerdings konnte auch dies nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Moto3-Weltmeister von 2013 seine Zeiten immer mit dem letztjährigen Chassis schaffte, während er zwar von der Stabilität des 2016er-Motorrads schwärmte, aber auch dar-



Aleix Espargaró

auf hinwies, dass es zu schwerfällig ist und er so nicht auf Zeiten kam. Und sein Teamkollege Aleix Espargaró, ein ausgemachter Spätbremsler, kommt mit den Michelin-Reifen einfach nicht zurecht und ist völlig hinter seinen jungen Teamkollegen zurückgefallen.

Am letzten Tag durfte Viñales dann noch das auch übergangslos runterschaltende Getriebe probieren. Seither sind die Stars an der Spitze überzeugt: Mit ihm muss fest gerechnet werden! ♦ IP

Aprilia

Alles noch zu neu

Wunderschön verarbeitet, zierlich und in eleganter, aber farbenfroher Lackierung wurde Aprilias neuer, reinrassiger MotoGP-Prototyp am ersten Testtag in Doha präsentiert. Alles an dem völlig neu konstruierten Motorrad sieht durchdacht aus, es ist kaum größer als die früheren 250er des Herstellers aus Noale.

Doch gerade weil alles neu ist und der klobige, aus dem Straßenmotorrad abgeleitete

Motor einem kompakten Renntriebwerk gewichen ist, passen die Daten aus dem Vorjahr nicht mehr. Zu allem Überfluss stürzte Mike di Meglio beim ersten Shakedown in Aragón, so musste alles beim privaten und dem offiziellen Test ausprobiert werden. Die Mechaniker gingen auch sehr behutsam vor, um nichts kaputt zu machen.

Stefan Bradl und Álvaro Bautista müssen nun bei den ersten Rennen weiter testen. ♦ IP

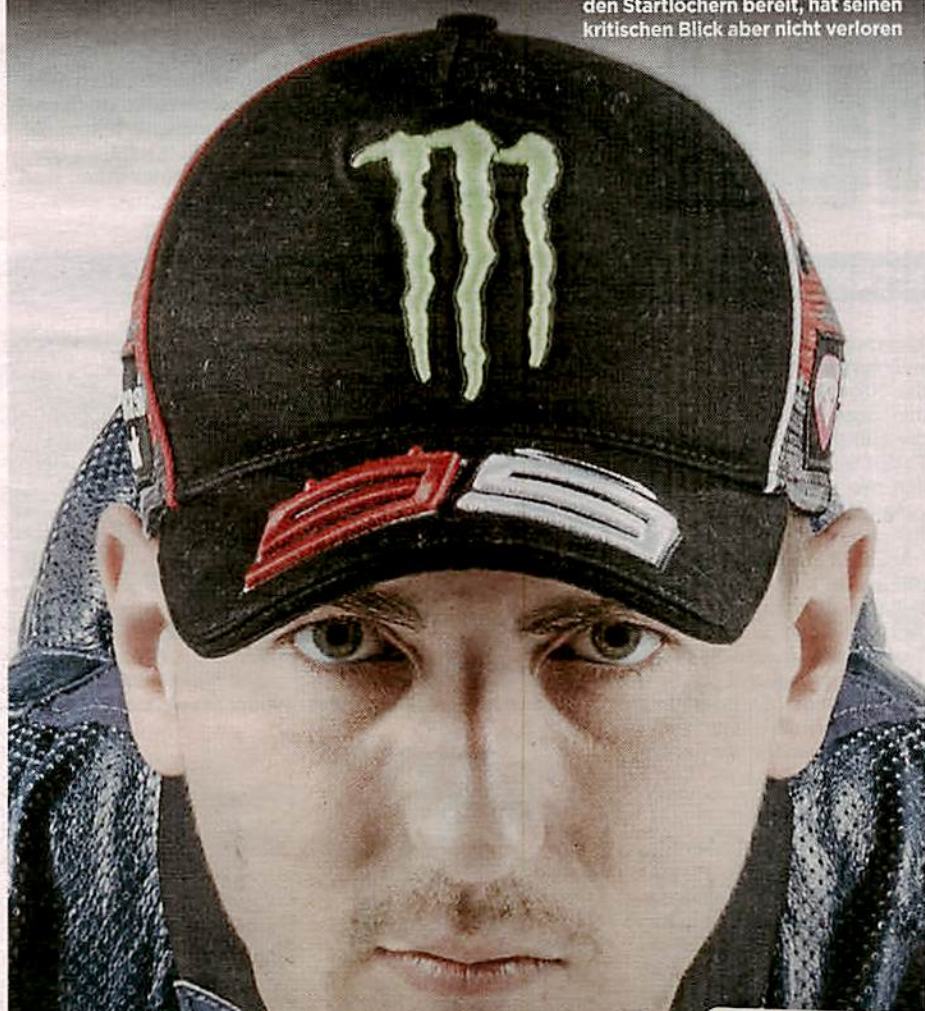


Stefan Bradl



Álvaro Bautista

Jorge Lorenzo: Der Weltmeister steht in den Startlöchern bereit, hat seinen kritischen Blick aber nicht verloren



Jorge Lorenzo

«Stärker als letztes Jahr»

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)
2015 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
61 GP-Siege, 135 Podestplätze



Jorge Lorenzo bei der Generalprobe in Katar: Trotz Bestzeit bleiben nach Renn-Simulation Sorgen

Von IMRE PAULOVITS

Weltmeister Jorge Lorenzo hat die Wintertests als Schnellster abgeschlossen. Im MSA-Interview erklärt der 28-jährige Mallorquiner, was er sich in den Rennen ausrechnet.

Du warst bei den letzten Tests klar der Schnellste, auch in der Renn-Simulation. Kannst du jetzt beruhigt in die neue Saison starten?

JORGE LORENZO: Ich denke ja, aber es gibt noch Dinge, die gelöst werden müssen. Wir haben zuletzt vorn und hinten beide Reifen probiert. Dabei war der weiche Vorderreifen der, mit dem man die schnelleren Rundenzeiten fahren konnte. Aber bei der Renn-Simulation hatten wir Probleme mit ihm, weil er begann zu kornen. Andere Fahrer hatten die gleichen Probleme

«Die Rennen werden dieses Jahr physisch härter.»

JORGE LORENZO

me mit ihm. So auch die Ducati und Márquez. Michelin will jetzt den härteren Vorderreifen beibehalten und einen machen, der zwischen den beiden bisherigen Mischungen liegt. Wir brauchen Reifen, die für alle funktionieren.

Als ich die Rennsimulation mit dem harten Vorderreifen gefahren bin, konnte ich zwar nicht so schnell fahren, dafür ging es über die gesamte Distanz recht gut. Ich war der Einzige, der mit dem harten Vorderreifen die Rennsimulation gemacht hat, aber er ist halt eine halbe Sekunde pro Runde langsamer als der weiche. Wenn das Problem mit dem Kornen nicht gekommen wäre, hätte ich deshalb eine deutlich bessere Rennzeit hinbekommen

Wie steht's mit dem Hinterreifen?

Ich habe den härteren verwendet. Andere haben sich für den weichen entschieden. Der harte gibt mir bei hohen Geschwindigkeiten mehr Stabilität. Der weichere hat sich in Losail auf der linken Seite zu sehr bewegt. **Wie beeinflusst die Einheitselektronik die Rennstrategie?**

Sie war bei der Simulation gar nicht so schlecht. Man muss halt sehr weich fahren, aber das wird mir einen Vorteil bringen, weil ich immer ein sanfter Fahrer war. Man muss mit dem Gas und

mit der Schräglage vorsichtig sein. Die Rennen werden auch physischer sein, weil sich das Motorrad mehr bewegt. Deshalb waren die Tests auch in der Beziehung wichtig, dass wir alle unsere Muskeln an die neuen Gegebenheiten gewöhnt haben. **Letztes Jahr warst du in den letzten Runden sehr stark. Wird das auch mit den Michelin-Reifen möglich sein?**

Die erste Runde eines Rennens wird dieses Jahr sicherlich langsamer als letztes Jahr. Ich denke, ab der zweiten Runde werden die Reifen bereit sein. So wirst du in der ersten Runde vorsichtiger sein müssen, speziell bei kalten Außenbedingungen. Da muss man präziser und weicher fahren.

Ist dies ein Nachteil für dich?

Unter dem Aspekt der Sicherheit ja. Wenn du langsamer bist, kühlt sich auch der Reifen ab. Wenn du dann wieder pushst, kannst du stürzen. In der ersten Runde muss man jetzt den Vorderreifen noch mehr spüren als bisher. Den

Bridgestone konnte man schon nach zwei oder drei Kurven bis zum Maximum pushen.

Valentino Rossi und du wart bei den Tests beide sehr stark. Wo muss das Paket der Yamaha noch verbessert werden?

Wir müssen die Elektronik noch besser verstehen lernen. Aber dieses Problem hat derzeit jeder. Allgemein, denke ich, sind wir derzeit noch stärker als letztes Jahr.

Und was ist die größte Stärke eures Paketes?

Unsere Rundenzeiten. Um diese zu erreichen, muss man einfach fast in allem gut sein. Uns fehlt noch etwas Topspeed, etwas Leistung auf der Geraden. Aber wir sind auf der Bremse gut, und wir konnten unsere Stärke bei der Kurvengeschwindigkeit und beim Beschleunigen beibehalten.

Du hast gesagt, dass du deine Vertragsverlängerung so früh wie möglich unter Dach und Fach haben willst. Bist du dem schon näher gekommen?

Nein, da hat sich noch nichts getan.

Was erwartest du vom WM-Auftakt in Katar?

Losail war immer eine meiner Lieblingsstrecken, und ich war dort meistens schnell. 2004 habe ich dort bei den 125ern gewonnen, 2006 und 2007 bei den 250ern, und auch in der MotoGP war diese Strecke meist gut zu mir. Aber die Ducatis funktionieren sehr gut, das zeigt auch die Zeitenliste. Sie haben sehr viele Fahrer ganz vorn platziert. Ich bin gespannt, wie sie im Rennen sein werden. Genauso gespannt bin ich auch darauf, wie die Reifen sein werden, die Michelin für das Rennen bringt. Ich hoffe, dass sie einen Vorderreifen haben werden, mit dem wir noch konkurrenzfähiger sind. ♦



Moto2

Lowes, Lüthi und Folger vorn

Im Kampf um den Moto2-WM-Titel werden die Deutschen und Schweizer ein gewichtiges Wörtchen mitreden. Beim dreitägigen Abschlusstest in Katar war nur der Briten Sam Lowes zwei Zehntel schneller als Tom Lüthi und Jonas Folger, auch Sandro Cortese schaffte als Siebtschnellster noch den Sprung unter die 2:00-Minuten-Barriere. Marcel Schrötter musste einen heftigen Sturz wegstecken und wurde dennoch guter 13., direkt vor dem wieder genesenen Do-

minique Aegerter, der erst am letzten Tag richtig auf Touren kam. Der Schweizer testete erstmals im Windkanal entwickelte und am Heck angebrachte Winglets, welche den Windschatten beeinträchtigen sollen.

Lüthi: «Konstanz entscheidet»

Für Lüthi ist das Ziel in seiner siebten Moto2-Saison klar: «Ich will im Titelkampf dabei sein und unter die Top 3. Die Konstanz wird entscheiden, wer am Ende ganz vorne sein wird.» ♦ ML

TESTZEITEN MOTO2 / Katar 11.–13. März

Fahrer	Team	Motorrad	Bestzeit
1. Sam Lowes (GB)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex	1:59,405
2. Thomas Lüthi (CH)	Garage Plus Interwetten	Kalex	1:59,608
3. Jonas Folger (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	1:59,652
4. Alex Rins (E)	Paginas Amarillas HP40	Kalex	1:59,762
5. Lorenzo Baldassarri (I)	Forward Racing Team	Kalex	1:59,770
6. Takaaki Nakagami (J)	Idemitsu Honda Asia	Kalex	1:59,815
7. Sandro Cortese (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	1:59,927
8. Johann Zarco (F)	Ajo Motorsport	Kalex	1:59,979
9. Alex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	2:00,129
10. Franco Morbidelli (I)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	2:00,234
11. Danny Kent (GB)	Leopard Racing Moto2	Kalex	2:00,260
13. Marcel Schrötter (D)	Argiñano & Gines Racing	Kalex	2:00,379
14. Dominique Aegerter (CH)	CarXpert Interwetten	Kalex	2:00,459
25. Robin Mulhauser (CH)	CarXpert Interwetten	Kalex	2:01,607
27. Jesko Raffin (CH)	SAG Team	Kalex	2:01,990

Moto3

Viel Gedränge an der Spitze

14 Moto3-Piloten beendeten die Katar-Tests innerhalb einer Sekunde, darunter acht KTM und sechs Honda. Schnellster war Niccolò Antonelli mit einer Honda.

Philipp Öttl in den Top 10

Der einzige Deutschsprachige, Philipp Öttl vom Schedl Racing Team, beendete die Katar-Tests als guter Zehnter. Der 19-jährige KTM-Pilot, der 2016 bereits seine vierte Moto3-Saison bestreitet, verlor nur 0,8 sec auf Antonellis Bestmarke. Da Öttl in den

Rennen meist besser abschneidet als in Trainings und Qualifyings, darf man sich vom ihm einiges erhoffen. Die angepeilten Top 10 im Endklassement sind ein realistisches Ziel für den letztjährigen WM-15.

Zu den Geschlagenen im letzten Test vor Saisonstart gehörten die Mahindras (und baugleichen Peugeot des deutschen Saxoprint-Teams); der Spanier Jorge Martín brachte die beste Mahindra mit 1,2 sec Rückstand nur auf Platz 17. ♦ ML

TESTZEITEN MOTO3 / Katar 11.–13. März

Fahrer	Team	Motorrad	Bestzeit
1. Niccolò Antonelli (I)	Ongetta Rivacold	Honda	2:05,444
2. Livio Loi (B)	RW Racing GP	Honda	2:05,661
3. Fabio Quartararo (F)	Leopard Racing Moto3	KTM	2:05,717
4. Jorge Navarro (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda	2:05,784
5. Brad Binder (RSA)	Red Bull KTM Ajo	KTM	2:05,805
6. Nicolo Bulega (I)	Sky Racing by VR46	KTM	2:05,816
7. Aron Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda	2:06,252
8. Romano Fenati (I)	Sky Racing by VR46	KTM	2:06,256
9. Joan Mir (E)	Leopard Racing Moto3	KTM	2:06,256
10. Philipp Öttl (D)	Schedl GP Racing	KTM	2:06,258
11. Jakub Kornfeil (CZ)	Drive M7 SIC Racing	Honda	2:06,299
12. Juanfran Guevara (E)	RBA Racing Tam	KTM	2:06,310
13. Enea Bastianini (I)	Team Gresini Moto3	Honda	2:06,389
14. Bo Bendsneyder (NL)	Red Bull KTM Ajo	KTM	2:06,400
15. Andrea Locatelli (I)	Leopard Racing Moto3	KTM	2:06,466

KOMPAKT

»» **Motorrad-WM** Der österreichische TV-Sender Servus-TV wird dieses Jahr alle GP-Klassen 2016 inklusive der MotoGP-Qualifikation live übertragen. Als Moderatoren werden die TV-Profis Andreas Schlaager und Walter Zipser agieren. Dazu wurde ein fachkundiges Team verpflichtet: Die Ex-Rennfahrer Alex Hofmann, August Auinger und Andy Meklau.

»» **MotoGP** Bisher hatte KTM bei seinen Testtagen mit dem MotoGP-Prototyp stets Wetterglück. In der letzten Woche war es am ersten Tag regnerisch, am dritten windig, so konnten Mika Kallio und Randy de Puniet nicht das volle Programm durchziehen. «Wir haben trotzdem wertvolle Daten bekommen», so Projektmanager Mike Leitner.

»» **MotoGP** Danilo Petrucci, der sich vor drei Wochen beim Test auf Phillip Island rechts drei Mittelhandknochen gebrochen hat, versucht dank Therapie, in Katar zu fahren. ♦ PP/IP

DANKE VON JONATHAN. DANKE VON UNS!

LESERWAHL RACER DES JAHRES 2015 MOTORRAD FAHRER
Kategorie Superbike/SSP/SST
MOTORSPORT aktuell

LESERWAHL RACER DES JAHRES 2015 MOTORRAD FAHRZEUGMARKE
Kategorie Superbike/SSP/SST
MOTORSPORT aktuell

NEU! Ninja ZX-10R

2015 war ein richtig erfolgreiches Jahr für Jonathan Rea und für Kawasaki. Und jetzt noch der krönende Abschluss: Sie, die Leser von MOTORSPORT aktuell, haben Jonathan zum beliebtesten Fahrer und Kawasaki zur beliebtesten Marke im Superbike-Bereich gewählt. Das macht uns stolz und gibt uns den richtigen Drive für die neue Saison. Vielen Dank dafür vom gesamten Team!

Weitere Infos: www.kawasaki.de



www.facebook.com/kawasaki.deutschland

Kawasaki

TERMINE 2016

Startzeiten des jeweils ersten Rennens 2016

20. März	GP Doha/Katar	21. August	GP Tschechien
	Doha/Losail, 16 Uhr MEZ		Brünn, 11 Uhr MESZ
3. April	GP Argentinien	4. September	GP Großbritannien
	Rio Hondo, 18 Uhr MESZ		Silverstone, 13.30 Uhr MESZ
10. April	GP of the Americas	11. September	GP San Marino
	Austin/Texas, 18 Uhr MEZ		Misano, 11 Uhr MESZ
24. April	GP Spanien	25. September	GP Aragón
	Jerez, 11 Uhr MESZ		Aragón, 11 Uhr MESZ
8. Mai	GP Frankreich	16. Oktober	GP Japan
	Le Mans, 11 Uhr MESZ		Motegi, 4 Uhr MEZ
22. Mai	GP Italien	23. Oktober	GP Australien
	Mugello, 11 Uhr MESZ		Phillip Island, 4 Uhr MEZ
5. Juni	GP Catalunya	30. Oktober	GP Malaysia
	Barcelona, 11 Uhr MESZ		Sepang, 5 Uhr MESZ
26. Juni	GP Niederlande	13. November	GP Valencia
	Assen, 11 Uhr MESZ		Valencia, 11 Uhr MEZ
17. Juli	GP Deutschland		
	Sachsenring, 11 Uhr MESZ		
14. August	GP Österreich		
	Spielberg, 11 Uhr MESZ		

Weitere Infos siehe jeweils TV-Programm

Zeitplan und Statistik GP Doha/Katar (alle Zeitangaben in MEZ)

Donnerstag, 17. März 2016		19.00 Rennen MotoGP 22 Rdn. 118,4 km
16.00–16.40	Moto3 1. freies Training	Sieger 2015:
16.55–17.40	Moto2 1. freies Training	Moto3: Alexis Masbou (F), Honda
17.55–18.40	MotoGP 1. freies Training	Moto2: Jonas Folger (D), Kalex
18.55–19.35	Moto3 2. freies Training	MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha
19.50–20.35	Moto2 2. freies Training	Pole-Position 2015:
Freitag, 18. März 2016		Moto3: A. Masbou (F), Honda, 2:06,170
16.00–16.45	MotoGP 2. freies Training	Moto2: Lowes (GB), Speed-Up, 1:59,423
17.00–17.40	Moto3 3. freies Training	MotoGP: A. Dovizioso (I), Ducati, 1:54,113
17.55–18.40	Moto2 3. freies Training	Schnellste Runde 2015:
18.55–19.40	MotoGP 3. freies Training	Moto3: Enea Bastianini (I), Honda, 2:05,561 (=168,0 km/h)
Samstag, 19. März 2016		Moto2: Johann Zarco (F), Kalex, 1:59,918 (=161,5 km/h), Rekord
16.00–16.40	Moto3 Qualifying	MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha, 1:55,267 (=168,0 km/h)
16.55–17.40	Moto2 Qualifying	Rundenrekorde:
17.55–18.25	MotoGP 4. freies Training	Moto3: Alexis Masbou (F), Honda 2:05,862 (=153,8 km/h), 2014
18.35–18.50	MotoGP 1. Qualifying	Moto2: Johann Zarco (F), Kalex, 1:59,918 (=161,5 km/h)
19.00–19.15	MotoGP 2. Qualifying	MotoGP: Casey Stoner (AUS), Ducati, 1:55,153 (=168,2 km/h), 2008
Sonntag, 29. März 2016		
13.50–14.10	Moto3 Warm-up	
14.25–14.45	Moto2 Warm-up	
15.00–15.20	MotoGP Warm-up	
16.00	Rennen Moto3 18 Rdn. 96,8 km	
17.20	Rennen Moto2 20 Rdn. 107,6 km	



Sind Rossi (#46) und Lorenzo 2016 erneut das Maß der Dinge?

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2016

Nr. Fahrer	Team	Motorrad
MotoGP		
4 Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP16
6 Stefan Bradl (D)	Octo Pramac Yakhnich	Aprilia RS-GP
8 Héctor Barberá (E)	Avintia Racing	Ducati D16 GP14.2
9 Danilo Petrucci (I)	Octo Pramac Yakhnich	Ducati D16 GP16
19 Alvaro Bautista (E)	Aprilia Racing Team	Aprilia RS-GP
25 Maverick Viñales (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR
26 Dani Pedrosa (E)	Repsol Honda Racing	Honda RC 213 V
29 Andrea Iannone (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP16
35 Cal Crutchlow (GB)	LCR-Honda	Honda RC 213 V
38 Bradley Smith (GB)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1
41 Aleix Espargaró (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR
43 Jack Miller (AUS)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Honda RC 213 V
44 Pol Espargaró (E)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1
45 Scott Redding (GB)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Ducati D16 GP15
46 Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
50 Eugene Laverty (GB)	Aspar Team MotoGP	Ducati D16 GP14.2
53 Esteve Rabat (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Honda RC 213 V
68 Yonny Hernández (COL)	Aspar Team MotoGP	Ducati D16 GP14.2
76 Loris Baz (F)	Avintia Racing	Ducati D16 GP14.2
93 Marc Márquez (E)	Repsol Honda Racing	Honda RC 213 V
99 Jorge Lorenzo (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1

Moto2		
2 Jesko Raffin (CH)	SAG Team	Kalex
5 Johann Zarco (F)	Ajo Motorsport	Kalex
7 Lorenzo Baldassari (I)	Forward Racing Team	Kalex
8 Evren Vözquez (E)	JP Moto Malaysia	Suter
10 Luca Marinini (I)	Forward Racing Team	Kalex
11 Sandro Cortese (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex
12 Thomas Lüthi (CH)	Derendinger Interwetten	Kalex
14 Rattapark Wilairot (THA)	Idemitsu Honda Asia	Kalex
19 Xavier Simeon (B)	QMMF Racing	Speed-Up
21 Franco Morbidelli (I)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex
22 Sam Lowes (GB)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex
23 Marrel Schrötter (D)	Argiñano & Ginés Racing	Kalex
24 Simone Corsi (I)	Speed-Up Racing	Speed-Up
30 Takaaki Nakagami (J)	Idemitsu Team Asia	Kalex
32 Isaac Viñales (E)	Tech3 Racing	Tech3
33 Alessandro Tonucci (I)	Tasca Racing Scuderia Moto2	Kalex
39 Luis Salom (E)	SAG Team	Kalex
40 Alex Rins (E)	Paginas Amarillas Pons HP40	Kalex
44 Miguel Oliveira (P)	Leopard Racing Moto2	Kalex
49 Axel Pons (E)	Argiñano & Ginés Racing	Kalex
52 Danny Kent (GB)	Leopard Racing Moto2	Kalex
55 Hafizh Syahrin (MAL)	Petronas Raceline Malaysia	Kalex
57 Edgar Pons (E)	Paginas Amarillas Pons HP40	Kalex
60 Julián Simón (E)	QMMF Racing Team	Speed-Up
70 Robin Mulhauser (CH)	Technomag-Interwetten	Kalex
73 Alex Márquez (E)	Estrella-Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex
77 Dominique Aegerter (CH)	Technomag-Interwetten	Kalex
94 Jonas Folger (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex
97 Xavi Vierge (E)	Tech3 Racing	Tech3

Moto3		
4 Fabio Di Giannantonio (I)	Team Gresini Moto3	Honda
5 Romano Fenati (I)	Sky Racing Team by VR46	KTM
6 Maria Herrera (E)	MH6 Laglisse	KTM
7 Adam Norrodin (MAL)	Drive M7 SIC Racing	Honda
8 Nicolo Bulega (I)	Sky Racing Team by VR46	KTM
9 Jorge Navarro (E)	Estrella-Galicia 0,0 Marc VDS	Honda
10 Alexis Masbou (F)	Peugeot MC Saxoprint	Peugeot
11 Livio Loi (D)	RW Racing GP	Honda
16 Andrea Migno (I)	Sky Racing Team by VR46	KTM
17 John McPhee (GB)	Peugeot MC Saxoprint	Peugeot
19 Gabriel Rodrigo (ARG)	RBA Racing Team	KTM
20 Fabio Quartararo (F)	Leopard Racing Moto3	KTM
21 Francesco Bagnaia (I)	Aspar Mahindra Team	Mahindra
23 Niccolò Antonelli (I)	Ongetta-Rivacold	Honda
24 Tatsuki Suzuki (J)	CIP Unicom Starter	Mahindra
33 Enea Bastianini (I)	Team Gresini Moto3	Honda
36 Joan Mir (E)	Leopard Racing	KTM
40 Daryn Binder (SA)	Platinum Bay Real Estate	Mahindra
41 Brad Binder (SA)	Red Bull KTM Ajo	KTM
43 Stefano Valtulini (I)	3570 Team Italia	Mahindra
44 Aron Canet (E)	Estrella-Galicia 0,0 Marc VDS	Honda
55 Andrea Locatelli (I)	Leopard Racing Moto3	KTM
58 Juanfran Guevara (E)	RBA Racing Team	KTM
64 Bo Bendsnøder (NL)	Red Bull KTM Ajo	KTM
65 Philipp Oetti (D)	Schedi GP Racing	KTM
76 Hiroki Ono (J)	Honda Team Asia	Honda
84 Jakob Kornfeil (CZ)	Drive M7 SIC Racing	Honda
88 Jorge Martín (E)	Aspar Mahindra Team	Mahindra
89 Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda Team Asia	Honda
95 Jules Danilo (F)	Ongetta-Rivacold	Honda
98 Karel Hanika (CZ)	Platinum Bay Real Estate	Mahindra

DEUTSCHE UND SCHWEIZER

Stefan Bradl (26) Der einzige Deutschsprachige in der Königsklasse hat nach drei Jahren bei LCR-Honda (Rängen 8, 7 und 9) 2015 mitten in der Saison fluchtartig von Forward-Yamaha zu Aprilia gewechselt. 2016 tritt er mit einer neuen, zu Saisonbeginn noch unausgereiften Werks-Aprilia an.

Thomas Lüthi (29) Der 125er-Weltmeister von 2005 schaffte es nach 4 Moto2-Jahren auf einer Suter (Endränge 5, 4, 6, 4) auch 2015 mit der Kalex des Derendinger-Interwetten-Teams nicht in die Top 3 und wurde Fünfter. In der zweiten Saison im Schweizer Dream Team zusammen mit Dominique Aegerter macht er mit neuem Cheftechniker erneut Jagd auf den ersehnten Moto2-Titel.

Dominique Aegerter (25) Nach fünf Moto2-Jahren bei Suter (Endränge 15, 8, 8, 5, 5) und dem ersten GP-Sieg (Sachsenring 2014) gab es im ersten Jahr auf der Kalex des Technomag-Interwetten-Teams einen Rückschlag für den Schweizer. Verletzungsbedingt verpasste das letzte Saisontriplé. 2016 will er an alte Erfolge anknüpfen.

Jonas Folger (22) Mit zwei GP-Siegen und dem 6. WM-Endrang 2015 gehört der Deutsche in den engeren Kreis der Favoriten. Zusammen mit Sandro Cortese bildet er bei Dynavolt-Intact das neue deutsche Dream Team.

Marcel Schrötter (23) Nach zwei Jahren in der französischen Tech3 (Ränge 10 und 20) will der Deutsche mit der AGR-Kalex 2016 endlich um Podestplätze kämpfen.

Sandro Cortese (26) Der Moto3-Weltmeister von 2012 will in seiner vierten Moto2-Saison (2014 WM-9., 2015 WM-11.) ganz nach vorne.

Robin Mulhauser (24) Der französischsprachige Schweizer gehört zum Traumteam Lüthi-Aegerter. 2014 und 2015 blieb er blass, 2016 ist seine letzte Chance.

Jesko Raffin (19) Nach dem Rookie-Jahr 2015 (0 Punkte) muss er mit der SAG-Kalex in die Top 15 vorstoßen.

Philipp Öttl (19) Der einzige Deutschsprachige in der Moto3-WM holte 2015 den ersten Podestplatz. 2016 soll der 15. Endrang deutlich verbessert werden. ♦ ML

BMW Motorrad

bmw-motorrad.de



Freude am Fahren

ERFOLG AUF GANZER IDEALLINIE.

MAKE LIFE A RIDE.

Ihr habt entschieden – und wir freuen uns riesig! Danke für eure Stimmen bei der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl zum „Racer des Jahres 2015“. Ihr habt BMW Motorrad zur beliebtesten Hersteller-Marke im Motorrad-Rennsport (Kategorie Straßensport national) und den amtierenden SUPERBIKE*IDM Meister 2015 Markus „Reiti“ Reitenberger zum beliebtesten Fahrer im Motorrad-Rennsport (Kategorie Straßensport national A, CH, D) gewählt. Das phänomenale Ergebnis rundet die S 1000 RR ab, die ihr zum beliebtesten Modell im Motorrad-Rennsport (Kategorie Sportler) gekürt habt. Wir ziehen den Helm und freuen uns auf ein weiteres tolles Jahr mit den besten Fans im Motorrad-Rennsport!
Mehr Infos zu BMW Motorrad findest du unter bmw-motorrad.de

Buriram

Teamkollege konterert



Zielkurve des Chang International Circuit: Rea (#1) kam hier immer vorbei, aber nicht in der letzten Runde des zweiten Rennens

Von IMRE PAULOVITS

Superbike-Weltmeister Jonathan Rea konnte seine Siegesserie im ersten Lauf von Thailand fortsetzen. Doch im zweiten hatte er seinem Teamkollegen Tom Sykes nichts entgegenzusetzen.

Es war Racing vom Allerfeinsten. Schnell, überraschend, schon fast beängstigend. In der vorletzten Runde wechselten sich die beiden Weltmeister von Kawasaki, Tom Sykes (2013) und Jonathan Rea (2015) viermal in der Führung ab. In der letzten Runde drückte sich Rea noch einmal vorbei, doch Sykes konterte. Dann kam die Zielkurve. Am Tag zuvor Reas Paradeplatz, an der er fast immer überholen konnte. Doch diesmal machte Sykes einen Schlenker, dann machte er die Linie innen knallhart dicht. Es gab kein Vorbei – der ehemalige Prinz des Kawasaki-Werks hatte seinen Teamkollegen erstmals in einem Zweikampf nach allen Regeln der Rennkunst geschlagen.

«Ich will es gar nicht irgendwie zerreden», gab sich Rea hinterher als fairer Verlierer. «Tom hat diesen Sieg ganz klar verdient. Ich hatte zwar die bessere Pace, aber er hat einfach besser gekämpft. Gestern im ersten Rennen war es umgekehrt, aber diesmal hat er mich geschlagen und das ist vielleicht auch gut so. Kawasaki hat jetzt mit beiden seiner Piloten gewonnen, das gibt dem Team noch einmal zusätzliche Motivation. Und mir den Drang, bis zur nächsten Runde in Aragón noch härter zu trainieren.»

Dann umarmten sich die beiden. Ganz ehrlich und freundschaftlich. Wenn sie sich bei den öffentlichen PR-Veranstaltungen auch öfter Wortduelle liefern – hier, in kleiner Runde, sah man das wahre Gesicht dieser zwei völlig unterschiedlichen Charaktere. Die genau wissen, wie viel Arbeit hinter der Leistung des anderen steckt, und die sich deshalb einfach respektieren. Und das ist gut so.

Konkurrenz kommt näher

Chaz Davies hat sich den Zweikampf von der Ehrenloge aus ansehen können. Ducatis Vizeweltmeister war in den letzten acht Runden auf ständiger Tuchfühlung mit den beiden Kawasaki-Streithähnen. Aber das Einzige, das er machen konnte, war abzuwarten, ob sie sich im Kampf von der Strecke drängen, denn die Kawasaki waren auf den Geraden einfach zu schnell, als dass er irgendwo angreifen konnte. «Wenn ich aber sehe, wie weit ich im ersten Rennen zurücklag und wie mein Reifen einging, haben wir hier einen Riesenschritt nach vorn gemacht», freute sich Davies. «Wenn man vom letzten

Jahr ausgeht, ist das hier unsere schlechteste Strecke. Ich kann die Fortsetzung in Europa kaum erwarten.»

Allen Grund zur Freude hatte auch Michael van der Mark. Nach Australien fragte sich jeder, ob der 23-jährige Holländer mit der Honda auch auf nicht so flüssigen Kursen wie Phillip Island an der Spitze mithalten kann. Auf dem Chang International Circuit mit seinen langen Beschleunigungsphasen lieferte er die Antwort: Er fuhr auf die Pole-Position und war im ersten Rennen am Samstag derjenige, der am längsten mit den Kawasaki mithalten konnte. «Wir haben unser Motorrad im Winter am Fahrwerk, an der Elektronik und beim Beschleunigen verbessern können. Das Team hat Unglaubliches geliefert.» Am Sonntag kam er zwar nicht aufs Podest, aber es ist noch viel zu erwarten von diesem Jungen.

Sein Teamkollege Nicky Hayden hatte da weniger Glück. Am Samstag stellte ein kaputter Sensor zu Rennmitte seinen Motor ab. «Dieser Ausfall hat sich leider auch auf meine Motivation am Sonntag ausgewirkt», meinte Hayden. ♦

NACHGEHAKT BEI Tom Sykes

(GB/30). Der Ex-Weltmeister zu seinem Sieg im zweiten Rennen, und warum er ihn seiner Schwiegermutter widmet.



Von IMRE PAULOVITS

? Bist du erleichtert, deinen Teamkollegen nach so vielen Rennen wieder geschlagen zu haben? Ja, ich bin sehr glücklich. Abgesehen vom Sieg hatten wir mit Johnny eine wirklich schnelle Pace und einen unglaublich guten Kampf. Und das macht diesen Sieg noch wertvoller. Ich muss meinen Jungs wirklich danken, denn wir haben im Winter sehr hart gearbeitet, um die neue Kawasaki ZX-10R auf diesen Stand zu bringen, wenn gleich wir sie auch noch immer weiter verbessern.

? Konntest du diesmal völlig ohne Angst davor, dass deine Reifen nachlassen, durchfahren? Ganz und gar nicht. Ab der sechsten Runde hatte ich ein

Untersteuern, mein Kurvenspeed wurde deutlich langsamer. Ich habe mir eine Menge Gedanken gemacht, wie ich die Gegner hinter mir halten kann und das Bike auch so über die Runden bringe. Nach so langer Zeit ist das ein ganz tolles Gefühl. Dabei widme ich diesen Sieg meiner Schwiegermutter Chris. Sie hat immer zu mir gehalten. Leider konnte sie diesen Sieg nicht mehr miterleben, weil sie im Winter verstorben ist.

? Ist dir das Manöver in der letzten Kurve spontan eingefallen, oder hast du es dir vorher überlegt? Das habe ich mir schon am Abend vorher einfallen lassen, es kam dann genau wie erwartet. Ich hoffe, dass das hier der Anfang einer besseren Serie war.



Glücklicher Honda-Pilot: Michael van der Mark fuhr aufs Podest



Unglücklicher Honda-Pilot: Hayden fiel wegen eines Sensors aus

Supersport-WM

Schmerzen besiegt



Die Erleichterung: Jules Cluzel kann trotz Behinderung siegen

Von IMRE PAULOVITS

Jules Cluzel gewann erstmals seit seinem schweren Sturz letzten September in Jerez.

Wenn er im Fahrerlager zwischen Teambehausung und Box hin und her läuft, ist er zu bemitleiden. Jules Cluzel, der sich letztes Jahr bei einem High-Speed-Crash in Jerez einen doppelten offenen Unterschenkelbruch links zugezogen und die rechte Schulter ausgerenkt hatte, hinkt noch stark. Nach einem Rennwochenende sieht man ihm die Schmerzen auch an. Doch aus dem Vierkampf an der Spitze mit Vizeweltmeister Patrick Jacobsen, Kenan Sofouglu und Randy Kruppenacher ging er in Buriram als Sieger hervor. «Dank der Physiotherapie in Spanien behindert mich

das Bein auf dem Motorrad nicht mehr», freute sich Cluzel. «Wir haben die MV Agusta trotz knapper Testzeit stark verbessern können. Ich denke, ich bin wieder im Titelkampf.»

Aggressiver Sofouglu

Die beiden Werks-Kawasaki waren diesmal zwar im Spitzenpulk, aber eine Siechance hatten sie nicht. «Speziell die Ten-Kate-Honda von Jacobsen war auf den Geraden viel schneller als wir», stellte Randy Kruppenacher fest. «Der Kenan hat unglaublich viel riskiert, um aufs Podest zu fahren. Dieses Risiko wollte ich nicht eingehen. Aber auch dieser vierte Platz geht in Ordnung, denn ich habe meine WM-Führung sogar ausgebaut.» «Mehr als P2 war einfach nicht drin», gestand Sofouglu. «Es kommen jetzt aber bessere Kurse für uns.» ♦

Superbike-WM

Bestes WM-Ergebnis in Reiterbergers Laufbahn

IDM-Superbike-Meister Markus Reiterberger war ganz in seinem Element. Wie im letzten Jahr bei den IDM-Läufen, spulte er völlig konstant seine Rundenzeiten ab, wurde zum Schluss in beiden Rennen immer stärker, während die anderen immer mehr Fehler machten. So kam er immer weiter nach vorn. Im ersten Rennen so weit nach vorn, dass er als Fünfter sein bisher bestes WM-Ergebnis herausfahren konnte.

Sein Manager und Mentor Werner Daemen war sichtlich zufrieden. «Dieser fünfte Platz war wirklich toll», grinste der kleine, bärtige Belgier. «Aber ganz ehrlich hat mich der siebte Platz im zweiten Rennen noch mehr gefreut. Im ersten Rennen

lag Markus 18 Sekunden hinter dem Sieger, im zweiten nur noch 14. Er kommt der Spitze immer näher.»

Reiterberger hatte dabei beide Male das gleiche Schema. Zu Beginn fiel er zurück, ab Rennmitte trat er dann unaufhaltsam den

Marsch nach vorne an. «Ganz ehrlich war ich in beiden Rennen vom Anfang bis zum Schluss voll am Limit. Schneller hätte ich zu keinem Zeitpunkt gekonnt», gab der Bayer zu, der in der letzten Woche seinen 22. Geburtstag gefeiert hat. «Das müssen wir

uns mit dem Team noch gemeinsam anschauen, wie wir in den ersten Runden schneller fahren können. Aber die Aprilia waren so schnell, da konnte ich mich noch nicht einmal im Windschatten halten, als die mich überholt hatten.»

Dass er seine Rundenzeiten konstant durchfahren konnte, bestätigt seine penible Vorbereitung über den Winter. «Ich werde in dieser Woche noch mal einen Fitness-Test machen lassen», verrät Reiterberger. «Aber ich habe mich hier richtig wohl gefühlt. Es war zwar brütend heiß, aber auch so habe ich nur die Hitze und keine Ermüdung gespürt. Jetzt habe ich erst einmal PR-Termine. Ich werde aber weiter trainieren.» ♦ IP



Markus Reiterberger (#21): Teamkollegen niederkämpft, P5 und P8

Supersport-WM

Endlich wieder im Ziel

Nach seinen zwei Stürzen und der Gehirnerschütterung beim WM-Auftakt auf Phillip Island kam Kevin Wahr in der Hitze von Buriram als Zwölfter ins Ziel.

«Klar bin ich nach dem Dämpfer in Australien diesmal vorsichtiger gewesen», gestand der IDM-Supersport-Meister von 2013. «Vor allem war an dem Motorrad sehr viel kaputt, und es wurde von Australien direkt

hierher gebracht. Es hat eine Zeit gedauert, bis ich meinen Rhythmus wiedergefunden hatte.»

Am Start festgesteckt

Dabei hatte der bald 27-jährige Nagolder gleich am Start ein Aha-Erlebnis. «Ich weiß nicht, ob ich versehentlich einen falschen Schalter betätigt habe, oder ob irgendetwas sonst in der Elek-

tronik nicht in Ordnung war. Aber mir ist der Motor ausgegangen, und bis ich ihn wieder starten konnte, war ich absolut Letzter.»

Vom 25. Platz aus kämpfte er sich bis Rennmitte aber bis auf Platz 10 vor. Dort war die Aufholjagd vorbei, schließlich kam der Lorini-Honda-Pilot als Zwölfter ins Ziel: «Ich habe bei



Kevin Wahr

der Aufholjagd das Motorrad, die Reifen, und mich selbst verausgab. Dieser Platz geht hier aber in Ordnung. Nur: Zwölfter war ich schon letztes Jahr regelmäßig. Jetzt habe ich ein schnelleres Motorrad, also muss ich auch weiter nach vorn fahren.»

Das will er nun beim ersten Europa-Rennen in Aragón auch verwirklichen. Bis dahin trainiert er weiter und wird dabei viel Motorrad fahren. ♦ IP

NACHRICHTEN

Supersport 300 für 2017 sicher

Superbike-WM Die bereits letztes Jahr angekündigte kleine Nachwuchsklasse der Superbike-WM wird für 2017 in die Tat umgesetzt. «Das ist beschlossene Sache», verrät Dorna-Vize Javier Alonso. «An dem Reglement arbeiten wir noch. Wir haben allen Herstellern unsere Ideen unterbreitet und arbeiten mit ihnen an den Details.» Wenn diese Klasse in Europa auch nur den Einsteigern mit kleinem Portemonnaie überhaupt irgendetwas sagt, sind hier Ein- und Zweizylinder vertreten, die in Asien und Südamerika einen ordentlichen Marktanteil haben. «Sie wurde von den Herstellern regelrecht gewünscht und ist die Richtung in die Zukunft», so Alonso.

Dominc Schmitter: zweimal 19.

Superbike-WM Dominic Schmitter brachte die Grillini-Kawasaki am Samstag und am Sonntag jeweils auf dem 19. Rang ins Ziel. «Das Ergebnis des ersten Rennens geht in Ordnung, nachdem wir hier eine Menge Trainingsausfall hatten», so der 21-jährige Schweizer. «Im zweiten Training konnte ich keine einzige Runde fahren, weil ich einen elektronischen Totalausfall hatte. Im zweiten Rennen ist mir ein super Start gelungen. Die ersten beiden Runden konnte ich mit Camier und Barrier kämpfen. Meine Rennpace war 20 s schneller. Wenn wir die Technik Schritt für Schritt verbessern, sehe ich dieses Jahr sehr positiv.» ♦ IP

KOMPAKT

»» **Superbike-WM** Der Streckenbetreiber des Chang International Circuit tut alles, um die gewaltige Anlage am Stadtrand von Buriram den Wünschen der WM anzupassen. Die im letzten Jahr welligen Passagen wurden neu asphaltiert – allerdings waren sie anfangs etwas rutschig.

»» **Asia Talent Cup** Das erste Rennen in Buriram gewann der Japaner Ai Ogura, der zweite Sieg ging an den Thailänder Somkiat Chantara. ♦ IP

Höhepunkte der Rennen

1. Lauf:

Start: Pole-Sitter van der Mark steigt das Vorderrad, Rea und Sykes kommen zuerst in Turn 1 an.

1. Runde: Guintoli wird herausgetragen und fällt auf P12 zurück, Reiterberger Achter.

2. Runde: Rea rutscht über die Curbs, Sykes führt.

3. Runde: Van der Mark schnappt sich Rea, Guintoli Reiterberger.

5. Runde: Guintoli schon 7.

6. Runde: V. d. Mark über die Curbs, Rea wieder 2.

9. Runde: Reiterberger an Hayden vorbei auf P7.

11. Runde: Haydens Motorrad bleibt stehen.

12. Runde: Rea kommt Reiterberger näher.

14. Runde: Rea herausgetragen, verliert wieder Kontakt zu Sykes.

Reiterberger schnappt sich Guintoli (P6).

15. Runde: Auch Lowes an Guintoli vorbei.

17. Runde: Rea geht an Sykes vorbei in Führung.

18. Runde: Reiterberger hat die Ducati von Davies und Giugliano eingeholt.

19. Runde: Giugliano stürzt, Reiterberger ist Fünfter!

20. Runde: Der überrundete Sebestyén bleibt auf der Ideallinie, Sykes kommt wieder an Rea heran. Er versucht es in der Zielkurve, doch Rea bleibt auf der Kampflinie und gewinnt. Reiterberger wird Fünfter.

2. Lauf:

Start: Sykes erreicht Turn 1 als Erster vor Van der Mark und Rea, Reiterberger 8.

2. Runde: Torres verdrängt Reiterberger auf P9.

3. Runde: Sykes, Rea und Van der Mark setzen sich vorn ab, Reiterberger nur noch 11.

5. Runde: Rea kommt mit schnellster Runde an Sykes heran.

6. Runde: De Angelis verdrängt Reiterberger auf P12.

10. Runde: Davies an V. d. Mark vorbei auf P3, Lowes gibt auf, Reiterberger 10.

11. Runde: Rea geht in Führung, wird aber herausgetragen. Sykes wieder vorn, Reiterberger an De Angelis und Savadori vorbei auf P8.

13. Runde: Rea in Führung.

14. Runde: Rea fällt auf P3 zurück.

16. Runde: Rea Zweiter.

19. Runde: Rea und Sykes wechseln viermal die Führung.

20. Runde: Sykes pariert jedes Manöver von Rea, blockiert Zielkurve und gewinnt. Reiterberger schnappt von Torres P7.

SUPERBIKE-WM 2016 / Resultate

Chang Thai/T: 12. März 2016; 3. WM-Lauf; 91,080 km über 20 Rdn. à 4,554 km; 25 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 34 Grad; Asphalt: 42 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	20	31:32,311	1:33,936	25
2. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	20	+0,222	1:34,098	20
3. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP 20	20	+9,623	1:34,304	16
4. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	20	+17,167	1:34,769	13
5. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	20	+18,894	1:34,947	11
6. Alex Lowes (GB)	Aprilia RSV4 RF	20	+20,754	1:34,676	10
7. Sylvain Guintoli (F)	Yamaha YZF-R1	20	+24,221	1:34,654	9
8. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	20	+31,064	1:35,470	8
9. Alex De Angelis (RSM)	Aprilia RSV4 RF	20	+34,348	1:35,373	7
10. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	20	+34,479	1:35,520	6
11. Leon Camier (GB)	MV Agusta F4 RR	20	+37,013	1:35,563	5
12. Roman Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	20	+41,113	1:35,722	4
13. Massimo Baiocco (I)	Ducati Panig. 1199R	20	+44,369	1:35,909	3
14. Xavier Forés (E)	Ducati Panig. 1199R	20	+45,053	1:35,851	2
15. Josh Brookes (AUS)	BMW S 1000 RR	20	+51,939	1:36,110	1
16. Sylvain Barrier (F)	Kawasaki ZX-10R	20	+54,314	1:35,753	-
17. Saeed Al Sulaiti (Q)	Kawasaki ZX-10R	20	+1:06,541	1:36,949	-
18. Davide Giugliano (I)	Ducati Panig. 1199R	20	+1:09,530	1:34,596	-
19. Dominique Schmitter (CH)	Kawasaki ZX-10R	20	+1:40,904	1:38,334	-
20. Péter Sebestyén (H)	Yamaha YZF-R1	19	+1 Runde	1:38,269	-
21. S. Kaewjaturaputra (T)	Kawasaki ZX-10R	19	+1 Runde	1:39,971	-
22. Imre Tóth (H)	Yamaha YZF-R1	19	+1 Runde	1:39,816	-
23. A. Nakcharoensri (T)	Yamaha YZF-R1	17	+3 Runden	1:38,371	-

Nicht klassiert:

- Karel Abraham (CZ) BMW S 1000 RR 19 +1 Rdn. 1:31,940 -
- Nicky Hayden (USA) Honda CBR 1000 RR SP 9 +11 Rdn. 1:31,848 -

Durchschnittstempo des Siegers: 173,274 km/h

Schnellste Runde: Jonathan Rea, 14. Runde, in 1:33,936 min (=174,527 km/h)

Chang Thai/T: 13. März; 4. WM-Lauf; 91,080 km über 20 Rdn. à 4,554 km; 25 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 36 Grad; Asphalt: 43 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	20	31:32,311	1:34,236	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	20	+0,190	1:33,997	20
3. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	20	+0,314	1:34,261	16
4. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP 20	20	+5,199	1:34,413	13
5. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP 20	20	+10,643	1:34,714	11
6. Sylvain Guintoli (F)	Yamaha YZF-R1	20	+13,068	1:34,711	10
7. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	20	+14,481	1:34,783	9
8. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	20	+14,504	1:34,898	8
9. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	20	+21,694	1:34,920	7
10. Davide Giugliano (I)	Ducati Panig. 1199R	20	+21,694	1:34,821	6
11. Leon Camier (GB)	MV Agusta F4 RR	20	+23,794	1:35,362	5
12. Roman Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	20	+32,309	1:35,429	4
13. Massimo Baiocco (I)	Ducati Panig. 1199R	20	+36,672	1:36,274	3
14. Alex De Angelis (RSM)	Aprilia RSV4 RF	20	+38,761	1:34,866	2
15. Karel Abraham (CZ)	BMW S 1000 RR	20	+39,789	1:35,656	1
16. Josh Brookes (AUS)	BMW S 1000 RR	20	+42,840	1:35,570	-
17. Sylvain Barrier (F)	Kawasaki ZX-10R	20	+46,158	1:36,315	-
18. A. Nakcharoensri (T)	Yamaha YZF-R1	20	+1:04,628	1:36,681	-
19. Dominique Schmitter (CH)	Kawasaki ZX-10R	20	+1:21,675	1:37,961	-
20. Péter Sebestyén (H)	Yamaha YZF-R1	20	+1:21,687	1:37,872	-
21. S. Kaewjaturaputra (T)	Kawasaki ZX-10R	19	+1 Runde	1:39,212	-
22. Imre Tóth (H)	Yamaha YZF-R1	19	+1 Runde	1:40,525	-

Nicht klassiert:

- Alex Lowes (GB) Aprilia RSV4 RF 9 +11 Rdn. 1:34,686 -
- Xavier Forés (E) Ducati Panig. 1199R 9 +11 Rdn. 1:35,908 -
- Saeed Al Sulaiti (Q) Kawasaki ZX-10R 7 +13 Rdn. 1:36,591 -

Durchschnittstempo des Siegers: 173,274 km/h

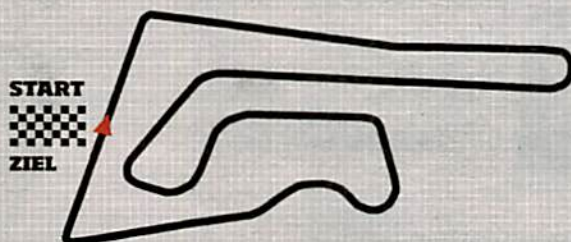
Schnellste Runde: Jonathan Rea, 5. Runde, in 1:33,997 min (=174,414 km/h)

Nächstes Rennen: 2./3. April 2016, Aragón/E

Internet: www.worldsbk.com

STRECKE

Chang International Circuit



Freie Trainings (3 Läufe)

	min
1. Van der Mark	1:34,629
2. Guintoli	1:34,811
3. Torres	1:35,217
4. A. Lowes	1:35,224
5. Rea	1:35,314
6. Hayden	1:35,344
7. Sykes	1:35,406
8. Davies	1:35,461
9. Giugliano	1:35,479
10. Reiterberger	1:35,498
11. Brookes	1:35,504
12. Camier	1:35,604
13. Baiocco	1:35,644
14. Abraham	1:36,201
15. Barrier	1:36,376
16. Forés	1:36,542
17. Ramos	1:36,561
18. De Angelis	1:37,203
19. Savadori	1:37,327
20. Nakcharoensri	1:38,310
21. Al Sulaiti	1:38,605
22. Sebestyén	1:39,035
23. Tóth	1:39,966
24. Kaewjaturaputra	1:41,765
25. Schmitter	1:43,212

Plätze 1-10: zugelassen für Q2

Plätze 11-25: in Q1 um 2 Plätze für Q2

Supersport (2 Läufe)

	min
1. Van der Mark	1:33,452
2. Rea	1:33,671
3. Sykes	1:33,671
4. Davies	1:33,844
5. Guintoli	1:33,866
6. Giugliano	1:33,983
7. Lowes	1:34,371
8. Hayden	1:34,416
9. Reiterberger	1:34,796
10. Torres	1:34,859
11. Abraham	1:34,958
12. Baiocco	1:35,513
13. Brookes	1:35,207
14. Camier	1:35,288
15. Ramos	1:35,605
16. Forés	1:35,686
17. Barrier	1:35,699
18. Savadori	1:35,771
19. De Angelis	1:35,794
20. Al Sulaiti	1:37,179
21. Nakcharoensri	1:37,416
22. Sebestyén	1:37,757
23. Schmitter	1:38,150
24. Tóth	1:39,091
25. Kaewjaturaputra	1:41,373

WM-Stand Fahrer

1. Rea	95
2. Sykes	66
3. Van der Mark	65
4. Davies	55
5. Guintoli	40
6. Giugliano	35
7. Torres	33
8. Hayden	31
9. Reiterberger	28
10. Camier	19

WM-Stand Hersteller

1. Kawasaki	100
2. Ducati	65
3. Honda	65
4. Yamaha	41
5. BMW	37
6. Aprilia	21
7. MV Agusta	19



Randy Krummenacher: WM-Führung weiter ausgebaut

SUPERSPORT-WM 2016 / Resultate

Chang Thai (T): 2. WM-Lauf; 17 Runden à 4,445 km = 77,418 km;

25 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter: trocken, Temp. Luft/Asphalt: 36/45 Grad

1. Jules Cluzel (F/MV Agusta), in 28:09,359 min (=164,977 km/h); 2. Kenan Sofuoglu (TR/Kawasaki), +0,812 sec zurück; 3. Patrick Jacobsen (USA/Honda) +0,956;

4. Randy Krummenacher (CH/Kawasaki) +1,237; 5. Kyle Smith (B/Honda) +3,644;

6. Alex Baldolini (I/MV Agusta) +8,846; 7. Zulfahmi Khairuddin (MAL/Kawasaki)

+11,457; 8. Lorenzo Zanetti (I/MV Agusta) +11,692; 9. Gino Rea (GB/MV Agusta)

+11,720; 10. Ondrej Jezek (CZ/Kawasaki) +20,695; 11. Decha Kraissart (T/Yamaha);

12. Kevin Wahr (D/Honda); 13. Glenn Scott (AUS/Honda); 14. Luke Stapleford (GB/Honda);

15. Aiden Wagner (AUS/MV Agusta); 16. Christian Gamarino (I/Kawasaki)

Schnellste Runde: Kyle Smith (B/Honda), 1:38,618 min (= 166,241 km/h)

Stand (nach 2 von 12 Läufen): 1. Krummenacher 38; 2. Jacobsen 27; 3. Cluzel 25;

4. Sofuoglu 20; 5. Caricasulo 20; Baldolini 20; 7. West 16; 8. Rea 16; 9. Jezek 14

Nächstes Rennen: 2./3. April 2016, Aragón/E

Internet: www.worldsbk.com

Danke!



Herzlichen Dank liebe Motorsport *aktuell* Leser,
dass Sie Akrapovič sowohl in der Kategorie
Automobil als auch in der Kategorie Motorrad
zur Ihrer Best Brand 2015 gewählt haben. Ein
schöneres Geschenk hätten wir uns zu unserem
25. Geburtstag nicht wünschen können!



200 Meilen Daytona

Sieg für den Rentner

Der 47-jährige Michael Barnes gewann die 75. Ausgabe des 200-Meilen-Rennens von Daytona.

Das noch vor Jahrzehnten wichtigste Vorbereitungsrennen der internationalen Rennsaison auf der 3,51-Meilen-Hochgeschwindigkeitsstrecke auf dem Daytona International Speedway ist zu einer rein amerikanischen Angelegenheit geworden. Seit wegen Unfällen und Reifenproblemen in den Steilwandkurven keine 300 und mehr km/h schnellen Superbikes mehr zugelassen sind, sondern nur noch mit seriennahen 600er-Supersportlern gefahren wird, macht es für Europäer aus sportlicher Sicht endgültig keinen Sinn mehr, den finanziellen und zeitlichen Aufwand für die Reise in die USA auf sich zu nehmen.

Ein 47-Jähriger siegt

Während im Vorjahr der Sieg nach dem mehr als zwei Stunden dauernden Rennen erst auf der Ziellinie feststand (Danny Eslick gewann mit 0,086 sec Vorsprung auf Josh Herrin), war

die Sache diesmal klarer. Der aus der Rennfahrer-Pension zurückkehrende Michael Barnes siegte mit rund zehn Sekunden Vorsprung auf den Favoriten Geoff May. Der 47-jährige Barnes, der als Sponsor das Palm Beach Police Department im Rücken hat, drehte auch die schnellste Rennrunde. «Das war meine 13. Teilnahme am Daytona 200, aber dass ich hier mal das Rennen gewinnen würde, hätte ich nie gedacht.»

Auch der geschlagene Trainings schnellste Geoff May gehört mit 35 Jahren bereits zur älteren Fahrergeneration. «Ich habe bis zum letzten Boxenstopp mit Barnes mithalten können. Aber dann habe ich beim Rein- und Rausfahren etwas Probleme gekriegt und dabei die entscheidenden Sekunden eingebüßt», sagt May, der wie die Top 8 auf einer Yamaha R6 startete.

Von den 51 Gestarteten schafften es 45 ins Klassement, wegen eines brennenden Motorrads wurde das Rennen in der 19. Runde unterbrochen und danach neu gestartet. ♦ ML



Barnes: Mit 47 Jahren die 200 Meilen von Daytona gewonnen

75. 200 MEILEN DAYTONA / Resultate

Daytona (USA): 12. März 2016, Streckenlänge: 3,51 Meilen, Wetter: trocken.

1. Michael Barnes, Yamaha, 57 Runden in 2:09,59,686; 2. Geoff May, Yamaha, +10,084 sec; 3. Wyatt Ferris, Yamaha, +45,132; 4. Shane Narbonne, Yamaha, +1:04,563; 5. Bostjan Skubic, Yamaha, +1:21,948; 6. Stefano Mesa, Yamaha, +1:27,578; 7. Bruno Silva, Yamaha, +1:40,780; 8. Mark Heckles, Yamaha, +1:45, 013; 9. Ryan Jones, Kawasaki, +1 Runde; 10. Darren James, Yamaha; 11. Kris Skellenger, Yamaha; 12. Mark Rhoades, Kawasaki; 13. Patricia Fernandez, Yamaha; 14. Anthony Fania, Yamaha, +2 Runden; 15. Joseph Giannotto, Yamaha; 16. Michael Henao, Ducati, +3 Runden; 17. Joel Lenk, Yamaha; 18. Arthur Aznavurjan, Kawasaki; 19. John Ashmead, Kawasaki; 20. Christian LaRoche, Yamaha; - Schnellste Runde: Michael Barnes, Yamaha, in 1:50,808 min.

KOMPAKT

»» IDM Serienpromoter MotorEvents HMP GmbH und MV Agusta machen gemeinsame Sache. Im heimatlichen Italien schwächt die Motorradmarke, in Deutschland geht es langsam wieder aufwärts und MV Agusta ist ab sofort Mitglied im finanzierten IDM-Pool. Die Teilnahme ermöglicht es Fahrern, auf MV Agusta anzutreten und IDM-Punkte zu sammeln. Bisher lag der Fokus bei MV Agusta auf der Superbike- und Supersport-WM.

»» IDM SuperNaked An mindestens sechs IDM-Rennwochenenden ist die Klasse SuperNaked im Programm. Die Liste der Motorräder, die eingesetzt werden dürfen, wurde kräftig erweitert. Sieben Hersteller sind mit insgesamt zwölf Modellen vertreten. Zugelassen sind: BMW F 800 R, BMW R 1200 R, Ducati Monster 821, Honda CB 1000 R, Kawasaki Z 800, MV Agusta Brutale 675, MV Agusta Brutale 800 (nicht RR-Modell), Suzuki SV 650 ab Mod. 2016, Suzuki Gladius 650, Suzuki GSR 750, Yamaha MT-09, Yamaha XSR 900. An der Nenningschraube wurde nach unten geschraubt. Für ein Rennen werden 475,00 Euro fällig, für einen Doppellauf 575,00 Euro. Das Einstiegsalter beträgt 16 Jahre, verbunden mit einer A-Lizenz. Ab 18 Jahren genügt die günstigere B-Lizenz. Die Anmeldefrist wurde bis zum 31. März verlängert.

»» IDM Superstock 600 Das Weber-Diener Team um die Betreiber Emil Weber und Rolf Diener ist für 2016 komplett. Neben dem Österreicher Stefan Kerschbaumer, der schon länger für den Einsatz in der IDM Superstock 1000 fix ist, hat nun auch der 17-jährige Sachse Christian Stange einen Vertrag. Der Junior wechselt dafür von der Suzuki GSX-R 600 auf eine Kawasaki ZX-6R. Es ist Stanges zweites 600er-Jahr. Bereits in der ersten Saison hatte er zwei Rennen gewonnen, und am Ende ging er als Gesamtdritter in die Wertung ein. Während Kerschbaumer diese Woche bei den Pirelli-Tests in Spanien weilt, muss Stange mit dem Roll-out warten. Die Zeit war zu knapp. Sein Einsatzmotorrad muss erst aufgebaut werden. ♦ AWI

IDM Superbike

Es wird aufgeräumt

Von ANKE WIECZOREK

Die Industrie steht geschlossen wie nie zuvor hinter der IDM. Auch in den nächsten Jahren soll die Meisterschaft auf professionellem Niveau bestehen bleiben – mit oder auch ohne den DMSB.

«Ob es nach links oder rechts geht, ich kann bestätigen, dass wir geschlossen die gleiche Meinung haben», sagt Henning Putzke, Leiter Markt Deutschland von BMW, nach einem kürzlich stattgefundenen Meeting zwischen den großen Motorradherstellern BMW, Honda, Kawasaki, Suzuki und Yamaha. Es gibt jetzt einen Arbeitskreis, der sich für die Zukunft der IDM engagiert. Putzke entzieht sich jeder Art von Spekulationen, auch denen, ob der DMSB in den Planungen noch eine Rolle spielt. «Eigentlich möchten wir nicht ohne ihn arbeiten. Er gehört dazu, um einen Konsens zu finden.» Allerdings spricht alles dafür, dass der of-



Daniela Weingartner ist 2016 die zweite Dame

fensichtlich wenig motorradaffine Verband nur noch in kleinerem Umfang integriert wird. Er hat IDM-Promoter MotorEvents mehr als nur einmal gründlich versetzt. Als bei der IDM-Runde in Schleiz im August 2015 der Baum brannte, stand zwar plötzlich die Führungsriege aus Frankfurt an der Strecke. Die gemachten Zusagen, unter anderem der IDM auch finanziell den Rücken zu

stärken, wurden nicht eingehalten. Mit einem einzigen Federstrich wurden im Nachhinein auch schriftliche Vereinbarungen zunichte gemacht, ist aus der Zentrale zu erfahren.

MotorEvents ließ sich nur ein viertes Jahr auf den Job als Promoter ein, weil die Zeit schon fortgeschritten war und sich das Dreigestirn mit Josef Meier, Josef Hofmann und Bert Poensgen nicht unehrenhaft aus der



Die Zukunft hängt vom neuen Arbeitskreis ab

Affäre ziehen wollte. Von ihrer Seite aus verzichteten sie in der Saison 2016 auf einen Serienmanager. «Die finanziellen Voraussetzungen, eine Person dauerhaft zu beschäftigen und mit ihr etwas aufzubauen, sind derzeit nicht gegeben», erklärt Hofmann. Nichtsdestotrotz zieht das Trio die IDM weiter durch. Mit der starken Unterstützung der Industrie vermutlich noch längerfristig. ♦

Eisspeedway-GP Assen

Titel-Showdown in Inzell

Von GEORG DOBES

Dmitri Khomitsewitsch gewann in Assen beide WM-Rennen. Vor den GP-Finals in Inzell ist er punktgleich mit Titelverteidiger Koltakov! Stefan Pletschacher erreichte am Samstag das Halbfinale.

Dmitri Khomitsewitsch triumphtierte am Rennwochenende in Assen und meldete seine WM-Titelanwartschaft. Der 30-Jährige erzielte am Samstag ein fabelhaftes Punktemaximum und schrieb am zweiten Renntag respektable 19 Zähler. «Ich habe nicht erwartet, dass ich hier ge-

winnen kann. Ich werde in Inzell mein Bestes geben, um den Titel zu holen», sagte der Pilot. Vor den abschließenden GP-Rennen in Inzell ist «Khomi» mit Dmitri Koltakov punktgleich. Der Titelverteidiger belegte an beiden Renntagen den zweiten Rang. Daniil Iwanov holte in Assen zwei dritte Tagesplätze und hat schon 5 Punkte Rückstand auf die WM-Führenden.

Pletschacher im Semifinale

Franz Zorn schrammte an beiden Tagen ganz knapp an den Finalläufen vorbei. Am Sonntag lag der Österreicher 3 Runden lang an 2. Stelle vor Jegor Mysch-

kovets, musste den Russen aber in der vorletzten Kurve ziehen lassen. Der 45-Jährige ist momentan WM-Sechster und hat 4,5 Zähler weniger als Myschkovets.

Für eine große Überraschung sorgte Stefan Pletschacher. Der Ruhpoldinger hatte am Samstag u. a. einen Sieg zu verzeichnen und zog mit 8 Punkten ins Semifinale ein. Im 18. Lauf fing der 37-Jährige kurz vor dem Zielstrich Günther Bauer ab. «Ich war im Semifinale und habe den achten Platz erreicht. Ich bin mit meiner heutigen Leistung sehr zufrieden», sagte der ehemalige Deutsche Meister nach dem Rennen. Der Pilot kam

zum ersten Mal in seiner GP-Laufbahn unter die Top 8. Am Sonntag holte der Deutsche den 14. Rang. Günther Bauer wurde am ersten Renntag Tagesneunter. Am Sonntag erzielte er – wie am Vortag – 7 Punkte, diesmal reichten sie jedoch, um ins Semifinale zu kommen. Der Schlechinger belegte den achten Rang. Der Inzell-Lokalmatador liegt vor seinem Heim-GP in der WM-Wertung an neunter Position. Im Eisstadion «De Bonte Wever» fand das letzte Eisspeedwayrennen statt. Es wird in Kürze stillgelegt und es ist noch ungewiss, ob und wann in Assen eine neue Sportstätte gebaut wird. ♦

ISSPEEDWAY-WM / Resultate

Assen/NL: 12./13. März 2016, Bahnlänge: 370 m, Wetter: sonnig, 5/9 Grad
 Samstag: 1. Dmitri Khomitsewitsch (RUS), 21 Punkte; 2. Daniil Iwanov (RUS), 18; 3. Dmitri Koltakov (RUS), 17; 4. Igor Kononov (RUS), 11; 5. Franz Zorn (A), 13; 6. Jegor Myschkovets (RUS), 11; 7. Ove Ledström (S), 10; 8. Stefan Pletschacher (D), 8; 9. Günther Bauer (D), 7; 10. Daniel Henderson (S), 6; 11. Niclas Svensson (S), 4; 12. Max Niedermaier (D), 3; 13. Jan Klatovsky (CZ), 3; 14. Stefan Svensson (S), 3; 15. Antti Aakko (FIN), 1; 16. René Stellingwerf (NL), 1
 Sonntag: 1. Khomitsewitsch, 19 Punkte; 2. Koltakov 20; 3. Iwanov 17; 4. Myschkovets 12; 5. Zorn 13; 6. Kononov 12; 7. Ledström 8; 8. Bauer 7; 9. S. Svensson 7; 10. N. Svensson 6; 11. Niedermaier 4; 12. Henderson 4; 13. Klatovsky 4; 14. Pletschacher 3; 15. Stellingwerf 1; 16. Aakko 0; 17. Simon Reitsma (NL), 0; 18. Luca Bauer (D), 0
 WM-Stand nach 8 von 10 Läufen: 1. Koltakov, 138 Punkte; 2. Khomitsewitsch, 138; 3. Iwanov, 133; 4. Kononov, 121; 5. Myschkovets 95,5; 6. Zorn 91; 7. Ledström 57; 8. S. Svensson 54; 9. Bauer 44,5. Ferner: 13. Manfred Seifert (A), 28; 15. Pletschacher, 23
 Nächster Lauf: 19./20. März 2016 Inzell/D
 Internet: www.fim-live.com



Wer wird Weltmeister: Koltakov (links) oder Khomitsewitsch?

SuperEnduro-WM Prag

Noch ein Punkt Vorsprung

Von THORSTEN HORN

Die Premiere der Super-Enduro-WM in Prag bot ein Höchstmaß an Spannung und nahm zahlreiche Wendungen.

Die erste Wende kam, als WM-Spitzenreiter Jonny Walker im Training stürzte. Mit Verdacht auf Wadenbeinbruch konsultierte er sicherheitshalber

keinen (Renn-)Arzt.

In den Heats kamen wiederum auch die Top-Rider nicht ohne Probleme durch. In Lauf 1 führte anfangs Taddy Blazusiak, der sich später Taylor Robert beugen musste. In der letzten Kurve krachte der Pole mit einem Überrundeten zusammen und verlor dadurch den sicheren 2. Platz. Alfredo Gomez, Colton Haaker und

Cody Webb erbten je eine Position. Den weniger dramatischen 2. Lauf gewann Haaker vor Webb und Robert. Mit den Plätzen 7 und 6 hatte Jonny Walker zwar einige Punkte gerettet, aber viele verloren.

Premieren auch am Podium

Während seine Titelrivalen Webb und Haaker auch in Heat 3 weit vorn kämpften, fiel Wal-

ker durch einen Sturz aussichtslos zurück. Kurze Zeit später stürzte Webb, woraufhin sein KILLSCHALTER eine Weiterfahrt lange verhinderte. Hinter Blazusiak fuhr Haaker zu seinem ersten Tagessieg und Robert erstmals aufs Podest. Wider Erwarten rettete Walker mit einem Punkt Vorsprung die WM-Führung vor dem Finale nächsten Samstag in Madrid. ♦

SUPERENDURO-WM / Resultate

Prag/CZ: 12. März 2016, 5. WM-Wettbewerb
 1. Finale: 1. Taylor Robert (USA/KTM), 10 Rdn. in 6:39,804 min; 2. Alfredo Gomez (E/KTM), +10,011 sec; 3. Colton Haaker (USA/Husqvarna), +10,870 sec; 4. Cody Webb (USA/KTM); 5. Taddy Blazusiak (PL/KTM); 6. Ty Tremaine (USA/KTM); 7. Jonny Walker (GB/KTM); 8. Andreas Linusson (S/KTM); 9. Kornel Nemeth (H/TM); 10. Mario Roman (E/Husqvarna)
 2. Finale: 1. Haaker, 11 Rdn. in 7:09,938 min; 2. Webb, + 5,811 sec; 3. Robert, + 6,566 sec; 4. Gomez; 5. Roman; 6. Walker; 7. Blazusiak; 8. Joan-Pau Segura (E/Sherco); 9. Linusson
 3. Finale: 1. Blazusiak, 11 Rdn. in 7:17,175 min; 2. Haaker, +13,876 sec; 3. Robert, +14,978 sec; 4. Roman; 5. Gomez; 6. Walker; 7. Tremaine; 8. Segura; 9. Elol Salsench (E/Beta)
 WM-Stand (nach 5 von 6 L. Äufen): 1. Walker, 241 Punkte; 2. Haaker 240; 3. Webb 234; 4. Robert 193; 5. Gomez 183; 6. Tremaine 141; 7. Roman 139; 8. Blazusiak 122; 9. Kevin Rookstool (USA/Sherco), 71; 10. Linusson 66; 11. Nemeth 38; 12. Aurelien Addresso (F/Beta), 35; - ferner: 18. Edward Hübner (D/Sherco) 17

Nächstes Rennen: 19. März 2016, Madrid/E
 Internet: www.enduro-abc.com



Knapper gehts nicht: Sieger Haaker nur noch 1 Punkt zurück

NACHRICHTEN

Schmidt in Saarbrücken Doppelsieger

Supermoto Den Saisonauftakt auf dem Messegelände in Saarbrücken gewann Marc-Reiner Schmidt mit einem Doppelsieg vor den Lokalmatadoren Markus Volz (2./2.) und Dirk Spaniol (3./4.). Jan Deitenbach belegte die Plätze 4 und 3. 14 Piloten gingen in der offenen Klasse an den Start, die keinen IDM-Status hat.

Saisonauftakt an Lindbäck/Kroner

Speedway Werbung für den Sport war das Best-Pairs-Rennen in Wittstock. Acht GP-Fahrer hatten je einen guten Deutschen als Partner zugelost bekommen. Vor allem das Paar Antonio Lindbäck/Tobi Kroner war eine Augenweide und mit 29 Punkten auch Sieger. Kroner



Sieger Lindbäck und Kroner

fuhr hier eines der besten Rennen und ärgerte manchen GP-Fahrer. Um Platz 2 gab es ein Stechen zwischen Nicki Pedersen mit Partner Mathias Schultz und Niels Kristian Iversen mit Partner Tobias Busch. Pedersen gewann klar gegen Landsmann Iversen. Nur Vorletzte wurden Peter Kildemand und Martin Smolinski. Smolinski war jedoch mit 11 Punkten einziger Deutscher, der seinen Partner besiegte.

Schwede gewinnt Roelof-Thijs-Pokal

Eisspeedway Einen überraschenden Sieger gab es beim Roelof-Thijs-Pokal in Assen. Viktor Svensson aus Schweden bezwang im Finalauf den Finnen Mikko Jetsonen. Der Endlauf musste zweimal wiederholt werden, weil die Favoriten Charly Ebner (A) und Martin Haarahltonen (S) stürzten und disqualifiziert wurden. Johann Weber gewann das Trostfinale, belegte den fünften Gesamtrang und war damit bester Deutscher. Eisspeedway-Wiedereinsteiger Sebastian Gegenbauer wurde Neunter. ♦ TS/WR/GD

Supercross-WM Toronto

Roczen kann wieder hoffen

Von THOMAS SCHIFFNER

Nach seinem dritten Saisonsieg in Toronto schöpft Ken Roczen neue Hoffnung: Auf den drittplatzierten WM-Leader Ryan Dungey machte der Deutsche fünf Punkte gut.

Die Supercross-WM verließ das erste und einzige Mal im Jahr 2016 die USA, und das schien dem 21-jährigen Suzuki-Star Glück zu bringen: Nach Gledale und Arlington siegte Ken Roc auch im kanadischen Toronto. Vor 50605 Zuschauern gewann im Finale WM-Leader Ryan Dungey den Holmeshot, bevor er die Spitze an Hondas Justin Bogle abgeben musste.

Erste Runde entschied alles

Fast alles passierte in der ersten Runde: In der ersten Kurve hatte Chad Reed einen fürchterlich aussehenden Sturz, konnte aber die Bahn auf eigenen Füßen verlassen. Kurz darauf verlor Bogle die Kontrolle und riss Ja-

son Anderson, Blake Baggett, Weston Peick und weitere Fahrer mit zu Boden. Damit hatte Dungey zunächst die Führung zurück. Doch – immer noch in Runde 1 – setzte Kawasaki-Pilot Eli Tomac einen Blockpass gegen den KTM-Star und war jetzt dritter Spitzenreiter. Roczen nutzte Tomacs Aktion und schnappte sich ebenfalls Dungey. Dann setzte der Thü-

ringer in einer Linkskurve einen aggressiven Pass gegen Tomac – nach wie vor Runde 1.

In der vierten Runde kam Dungey wieder an Tomac vorbei, jedoch nur bis zur nächsten Kurve. In Runde 8 überholte Dungey erneut Eli Tomac, und eine Runde später schnappte sich Dungeys französischer Teamkollege Marvin Musquin Tomac. In Runde 14 machte Dungey einen

Fehler, stürzte und musste Musquin vorbeilassen.

Roczen machte vorn allein die Pace und gewann vor Musquin, der zum dritten Mal nacheinander auf dem Podium stand.

«Es war ein schreckliches Rennen; die Bedingungen waren schwer, aber mein Bike arbeitete fehlerlos», sagte Roczen, der nun drei Siege in den letzten sechs Rennen hat. «Das war

mein erster Sieg in Toronto; schauen wir, ob wir den Ball bis nächstes Wochenende in Detroit am Rollen halten können.»

Doch Roczen fehlen sechs Rennen vor Schluss noch immer 34 Punkte auf den Titelverteidiger.

In der 250-ccm-Ostküstenmeisterschaft gewann KTM-Mann Justin Hill und hat jetzt nur noch zwei Punkte Rückstand auf Jeremy Martin (Yamaha). ♦



Dritter Saisonsieg: Klarer Aufwärtstrend für Ken Roczen

Enduro-EM Donoratico

Doch kein Heimvorteil

Beim Auftakt der Enduro-EM sah es zunächst nach einem Heimvorteil für die Italiener aus. Doch am Ende führte ein Brite die Gesamtwertung an.

Es sind die jungen Fahrer, die die Geschicke des Endurosports aktuell bestimmen: Der 22-jährige Nicolas Pellegrinelli hatte letztes Jahr den Titel verletzungsbedingt verpasst. Nun trumpfte er am ersten Tag als stärkster Fahrer aller Klassen auf: «Mit der 250er-Zweitakt-KTM habe ich jetzt das richtige Motorrad für mich gefunden», freute er sich am Samstagabend. Doch dass sein Motorrad neu

war, sollte ihm am zweiten Tag zum Verhängnis werden: «Die Strecken waren am Sonntag völlig ausgefahren. In diesen Verhältnissen bin ich das Motorrad noch nicht gewöhnt», entschuldigte Pellegrinelli Platz 2.

Marco Neubert auf KTM

Dagegen hatte Brad Freeman gut lachen: «Ich hatte am ersten Tag im Endurotest noch einen heftigen Sturz. Am zweiten Tag konnte ich gleich die erste Sonderprüfung deutlich gewinnen und meinen Vorsprung verwalten.»



B. Freeman

Auf Rang 3 der Gesamtwertung Maurizio Micheluz, der die Klasse gewechselt hatte: Von der 250er-Viertakt-Maschine ist er auf die doppelt so große Viertakt-Husqvarna in die E3-Klasse gewechselt.

«Ich bin froh, dass ich an beiden Tagen meine Klasse gewinnen konnte», meinte der Italiener.

Dem amtierenden Overall-Meister Tom Sagar reichte es nur für Platz 4: «Das ist erst der zweite Wettbewerb, den ich mit Sherco bestreite. Ich muss noch viel am Motorrad arbeiten, bis es mir passt.»

Bester Deutscher wurde Marco Neubert, der auf KTM gewechselt ist und sich darauf sichtlich wohlfühlt. In der Gesamtwertung wird er auf Platz 6 gewertet; in der starken E2-Klasse liegt er auf dem dritten Rang.

EM-Neuling Andi Beier schaffte den Sprung auf das Podium in seiner Klasse sogar noch höher: In der E1-Klasse wurde er an beiden Tagen Zweiter. «Ich glaube aber, da geht noch was», spekulierte der Deutsche, der zum Jahreswechsel auf die kleine Husqvarna umgestiegen war. «Ich hatte in den Sonderprüfungen immer viele Fahrer vor mir, die ich überholen musste.» ♦ RP

ENDURO-EM / Resultate

Donoratico/I: 12./13. März 2016, Wetter: leicht bewölkt, 13 Grad.

Samstag: 1. Nicolas Pellegrinelli (I/KTM), in 1:02.21,07 Std.; 2. Brad Freeman (GB/KTM), 34,36 sec. zurück; 3. Maurizio Micheluz (I/Husqvarna), +56,20 sec.; 4. Romain Dumontier (F/Yamaha); 5. Nicolo Mori (I/TM); 6. Tom Sagar (GB/Sherco); 7. Marco Neubert (D/KTM); 8. Matteo Pavoni (I/KTM); 9. Patrik Markvart (CZ/KTM); 10. Jamie Lewis (GB/Yamaha); -ferner: 20. Andreas Beier (D/Husqvarna); 21. Jonathan Rosse (CH/Yamaha); 38. Bernard Schopf (A/KTM); 41. Mark Risse (D/Beta); 47. Yannik Spachmüller (D/KTM); 48. Christian Weiss (D/KTM).

Sonntag: 1. Freeman, in 52.03;89 min.; 2. Pellegrinelli, +47,27 sec.; 3. Sagar, +56,42 sec.; 4. Micheluz; 5. Neubert; 6. Lewis; 7. Dumontier; 8. Tommy Sjöström (S/Yamaha); 9. Jarmomir Romancik (CZ/KTM); 10. Matteo Rossi (I/Kawasaki); -ferner: 27. Davide von Zitzewitz (D/KTM); 28. Beier; 30. Rosse; 38. Risse; 39. Schopf; 60. Weiss.

Stand nach 1 von 4 Läufen: 1. Freeman, 37 Punkte; 2. Pellegrinelli 37; 3. Micheluz 28; 4. Sagar 25; 5. Dumontier 22; 6. Neubert 20; 7. Lewis 16; 8. Mori 13; 9. Pavoni 11; 10. Lorenzo Macoritto (I/KTM).

Nächster Lauf: 26./27. März, Brioude/F
Internet: www.fim-europe.com

SUPERCROSS-WM / Resultate

Toronto/CAN: 12. März 2016, 10. WM-Lauf.

Finale: 1. Ken Roczen (D), Suzuki; 2. Marvin Musquin (F), KTM; 3. Ryan Dungey, KTM; 4. Cole Seely, Honda; 5. Eli Tomac, Kawasaki; 6. Justin Brayton, KTM; 7. Trey Canard, Honda; 8. Weston Peick, Yamaha; 9. Jason Anderson, Husqvarna; 10. Jacob Weimar, Suzuki; 11. Blake Baggett, Suzuki; 12. Vince Friese, Honda; 13. Mike Alessi, Honda; 14. Nicholas Wey, Kawasaki; 15. Al Catanzaro, Kawasaki; 16. Nicolas Schmidt, Suzuki; 17. Cade Clason, Honda; 18. Deven Raper, Kawasaki; 19. Kyle Cunningham, Suzuki; 20. Thomas Hahn, Yamaha; 21. Justin Bogle, Honda (alle USA); 22. Chad Reed (AUS), Yamaha

Stand nach 10 von 16 Läufen: 1. Dungey, 233 Punkte; 2. Roczen 199; 3. Anderson 175; 4. Tomac 170; 5. Seely 163; 6. Musquin 156; 7. Reed 142; 8. Brayton 125; 9. David Millsaps (USA), 105; 10. Weimer 92; 11. Canard 91; 12. Christophe Pourcel (F), 77; 13. Peick 65; 14. Alessi 61; 15. W. Hahn 56; 16. Friese 48; 17. Bogle 42; 18. Baggett 24; 19. Th. Hahn 20

Nächstes Rennen: 19. März 2016, Detroit/USA

Internet: www.amasupercross.com

FMX-WM Krakau

Maikel Melero fliegt von Sieg zu Sieg

Maikel Melero schlägt alle Rekorde: In Krakau gewann der Weltmeister den zehnten WM-Contest in Reihe.

Vor ausverkauftem Haus in der Tauron-Arena in Krakau zeigte der Spanier Maikel Melero nach gewonnener Qualifikation seinen gewohnt perfekten Final-

lauf inklusive Double Grab Flip, California Roll to I-Hand-Landing und Nac Flair. Damit fing er den Tschechen Libor Podmol ab, der mit einem Feuerwerk an Tricks kurz vor dem Sieg gestanden hatte.

Luc Ackermann wieder im Finale

Der in der WM zweitplatzierte Franzose Remi Bizouard wurde in Polen hinter Landsmann David Rinaldo nur Vierter. Beide Ackermann-Brüder waren am Start: Hannes wurde Achter, Luc qualifizierte sich einmal mehr für das Finale. Mit dem Open Loop präsentierte er einen neuen Trick. Weil er bei der Landung den Fuß absetzte, wurde er nur Sechster. ♦ TS/OF



Jubiläum: Zehnter Melero-Sieg

FMX-WELTMEISTERSCHAFT / Resultate

Krakau/PL: 12. März 2016, 6. WM-Lauf.

Finale: 1. Maikel Melero (E/Yamaha), 421 Punkte; 2. Libor Podmol (CZ/Yamaha), 418; 3. David Rinaldo (F/Yamaha), 406; 4. Remi Bizouard (F/Kawasaki), 402; 5. Rob Adelberg (AUS/Yamaha), 398; 6. Luc Ackermann (D/Husqvarna), 383. - Ferner: 7. Petr Pilat (CZ/KTM), 334; 8. Hannes Ackermann (D/KTM), 330; 9. Brice Izzo (F/Yamaha), 308; 10. Jose Miralles (E/KTM), 303; 11. Pat Bowden (AUS/Yamaha), 284; 12. Marcin Lukaszczuk (PL/Yamaha), 135
WM-Stand nach 6 von 13 Läufen: 1. Melero, 120 Punkte; 2. Bizouard 100; 3. Rinaldo 86; 4. Adelberg 86; 5. Pilat 67; 6. L. Ackermann 55; 7. Miralles 49; 8. Bowden 45; 9. Podmol 36; 10. Izzo 35; 11. H. Ackermann 29

Nächster Lauf: 23. April 2016, FMX-EM München/D

Internet: www.nightofthejumps.com

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

DAS LEAST SICH GUT! Der neue Audi Supersportwagen R8, 397 kW, Neufzg., bei uns für eine monatliche Leasing-Rate von unglaublichen 1599,00 € (MwSt. auswb.), bei einer Leasing-Laufzeit von 36 Monaten und einer Fahrleistung von 10000 km p.a. (UPE des Herstellers: 165.000,00 € MwSt. auswb.) ohne Mietsonderzahlung. Ein Angebot der Audi Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorn Str. 57, 38112 Braunschweig, Kraftstoffverbrauch l/100 km: innerorts 16,7; außerorts 8,4; kombiniert 11,4; CO₂-Emissionen kombiniert 272 g/km; CO₂-Effizienzklasse G. Herr Sebastian Dellwig freut sich über Ihren Anruf unter Tel. 02381/7998318. W. POTTHOFF GmbH, Hüserstr. 1, 59065 Hamm, R und RS Modelle ständig auf Lager! Kein Sportwagenkauf ohne unser Angebot! Mehr unter www.potti.de

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31711

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

Bentley

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

BMW

TV/DVD auch während der Fahrt



www.digitaletechnik.de

Für BMW, Audi, Mercedes, Porsche, VW Vor-Ort-Service/Montage bundesweit, auch Rückfahrkameras, 0700/22022011 H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H



M3 G-Power 500 PS Akrapovic DKG, 02/2011, 105000 km, Ersthand v. Werk, Tuning SKI, Einbau G-Power 05/2014 b. 68000 km durch BMW, 320 km/h, Carbondach, scheckh.gepfl. inkl. Tunervorg., Foto, Winterräder 18", Sommerräder orig. M3 19", AHK, Carbondach, 42.000,- €, Privatverkauf. Tel. 0171-7556124

Suche M1, Z1, Z8, M3, 6er. 0761/703400 H

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

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

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

840ci / 850 CSI gesucht. 0171/4167106 H

www.bmw-gebrauchtwagen.com
Tel. 06108/907444, www.bmw-winter.de H

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Cobra

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

Ferrari

Gebrauchteile für 328/348/355/360/360 CH/550. www.ub-unfallwagen.de H

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

Jaguar

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

Land Rover



Landy Defender Kinderjeep, EZ 12/2015, 110 ccm, 5 kW (7 PS), rot, 2800,- €. Tel. +49(0)176/63373466 H

Lexus



LEXUS! Neu und gebraucht kauft man bei Auto Lackas GmbH. 0281/95295-55, www.lackas.de H

Mercedes



SLR Roadster, D-Neuwagen mit Tageszulassung, Vollausstattung, VP Euro 369.000,- netto Export. 0041/79/4304284, info@polyprom.ch



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: diverse Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN!!! Kfz-Handel am Tegernsee, Tel. 08022/6607080 H

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31710



Leistungssteigerung und Vmax-Anhebung durch Zusatzsteuergerät. Für C63 AMG auf 612 PS / 840 Nm / 310 km/h, inkl. TÜV + volle Garantie (24 Monate). Für alle weiteren AMG 63 und AMG 45 verfügbar. Infos www.performmaster.de, 07181/807417 - Schweiz www.performmaster.ch, 0041/52/7300151 H



"V8" sportlicher Auspuffsound für Mercedes-Benz Citan, Vito, V-Klasse, Sprinter, G-Modell 350 CDI. Verkaufspreis 2.140,- € inkl. Montage und MwSt. VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H



SL 320, EZ 8/1997, 104856 km, 170 kW (231 PS), rauchsilber-metallic, Leder exklusiv, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 1. Hand, Vollleder, Komplettausstg., 29.500,- €. Tel. 0421-43799993, info@immobilienkontorbremen.com

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31745

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



Vans- sportlich- einzigartig "VP Spirit", HARTMANN V 250 Edition, EZ 11/2014, ca. 4700 km, Frontspoilerlippe u. Heckschürze VP Spirit, Edelstahl-Seitenrohre oval mit Auftritt, Sportfedersatz, Alu-Radsatz "Mercedes-Benz" mit 245/45 R19 XL, Auspuff-Endrohr Edelstahl, gute AUSSTATTUNG! Alle Assistenten, AHK abnehm., 7-Sitzer, 2x Schiebetür, Navi Comand online, Ausstellfenster hinten u. v.m. Verbr. l/100 km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO₂ komb.: 157 g/km, CO₂-Effizienz: A. 57.500,- € (MwSt. awb.) VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31715

Porsche

993 Targa gesucht. 0171/4167106 H



964 C2 Cabrio, 1. HAND, BRD-Auto, Bj. 1989, Scheckheft, Klima, 55.964,-. Fa. Botz GmbH, Zum Grenzgraben 41, 76698 Ubstadt, www.elferpool.de, 0172-7252442 H

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 31868

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H



911 2.4 T Targa, EZ 1/73, 94546 km, 96 kW, blau-met., deutsche Papiere, Matching Numbers, Vollrestauration, Motor überarbeitet, Originalfarbe, Fuchsfelgen, VB 84.911,- €. Tel. +49/172/2772555, mitchbaltes@gmail.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31689



993 Carrera, tiptronic, deutsche Erstausslieferung, gepflegter Zustand, Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, 05202/72000, www.axelschuette.de H

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

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



Porsche 964 / 911 Carrera 2 Cabrio, Bj. 1991, 133000 km, 184 kW (250 PS), Automatik, amazonasgrün, Leder schwarz, Klima, Airbag, deutsche Erstausslieferung, Scheckheft vorhanden, Inspektion neu, VB 49.964,- €. Tel. 07242/702740

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 31867

Original PORSCHE Rückfahrkamera



www.digitaletechnik.de

991 GT3 mit dynamischen Leitlinien/ Parkassistent! Auch Cayenne, Macan, Panamera und 991. 0700/22022011 H

Suche 991 GTS Targa, EZ 1/2015, 999 km, 316 kW (430 PS), mit MANUELLEM Getriebe. Tel. 0041/79/4304284, j.trapletti@polyprom.ch

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

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

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



993 Cabrio, BRD-Auto, 90000 km, u-frei, Scheckheft, Klima, 79.993,-. Fa. Botz GmbH, Zum Grenzgraben 41, 76698 Ubstadt-Weiher, www.elferpool.de, 0172-7252442 H

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 31870

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

Renn/Rallye

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

ISA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR

BREMSBELÄGE

PAGID
FFC
FERODO
RACING

Beratung • Verkauf • Service

ISA-Racing GmbH
Tel.: 02651-9625 0 • www.isa-racing.de

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

SCHARF und SCHNELL

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

° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[Ventilfeder, -Teller, NW-Räder, ...]

° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

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

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

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

Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.

Service - Verkauf - Beratung

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

Rennttransporter



Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, Kippbar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde. Neul Ab 17.900,- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211/54169751 od. Mobil +49 (0)172/7186266 H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

VW



Golf VII Variant R 2.0 TFSI, EZ 3/2016, 12 km, 221 kW (300 PS), Lapiz Blue, Leder, Navi, Xenon, Kraftstoffverbr. 7,0 l/100 km (kombi); 8,6 l/100 km (innerorts); 6,0 l/100 km (außerorts); CO2-Ausst. 162g/km; Effizienzkl. D, 49.900,- € (MwSt. awb.), AH Feicht GmbH, Münchner Straße 39, 85540 Haar, Tel. 089/453037-0, www.feicht.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31718

memminger
www.feine-cabrios.de

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

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiletechnik.de H

Immobilien



Ihre neue Existenz am Nürburgring? Landhotel und Restaurant mit 2 Kegelbahnen, Terrasse, 16 Zimmer = 33 Betten, WLAN, 2 Privaträume mit Bad, genügend Parkplätze, ab sofort zu verkaufen, € 275.000,- incl. Inventar zzgl. 3,75 % Courtage. Concept Immobilien, T. 02654/964297, E-Mail: info@conceptimmobilien-polch.de H

Stellenangebote

SCHLUESSELDIENSTMONTEUR.de
0177/7444455 H

Veranstaltungen

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

www.Rennsportshop.com

Serie - 11. Folge: Dirt Track



Des Bahnsinns



Schnellzug ohne Schienen: Auf den Meilen-Ovalen tragen die Piloten auf engstem Raum haarsträubende Windschattenschlachten und Positionskämpfe aus

Von IMRE PAULOVITS

Wenn 18 Fahrer auf einem Meilen-Oval um die Wette driften, bleibt kein Auge trocken. Wenn sie das Gleiche auf einer engen Bahn in einer Halle tun, ist es ein nicht minder mitreißendes Spektakel.

Als der Mann die zwei weißen Flaggen virtuos herumwirbelt, damit die letzte Runde anzeigt und die dicht gedrängten Fahrer an der Spitze an ihm vorbeidonnern, halten die Zuschauer auf den Tribünen die Luft an. Quer schleudern die zu allem entschlossenen Piloten in die Kehre, dann sucht jeder nach Traktion. In der letzten Kurve werden die Positionen noch einmal durcheinandergewürfelt, und auf der Zielgeraden gibt es noch einmal eine wilde Windschattenschlacht, bevor alle innerhalb eines Wimpernschlages über den Zielstrich rasen.

Lange Geschichte

Dirt Track ist eine der ältesten Motorsportarten in den USA

und heute nicht minder spannend und spektakulär als vor 100 Jahren. Entstanden ist es zur Zeit des ersten Motorradbooms in den USA im ersten und zweiten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts, als im Land der unbegrenzten Möglichkeiten vor dem Erscheinen des Ford-T-Modells jährlich bis zu 250.000 Motorräder verkauft wurden und mehr als 150 Hersteller um die Gunst der Käufer buhlten.

Damals zogen Rennen auf Ovalpisten riesige Zuschauermassen an. Es handelte sich um riesige Holzbahnen mit überhöhten Kurven – die Board Tracks – sowie um die Dirt Tracks, wobei mit Dirt nicht Schmutz, sondern Erde gemeint ist. Flat Track ist die andere Bezeichnung für das Dirt Track, das kommt daher, dass zurzeit der Board Tracks die Dirt-Track-Bahnen keine überhöhten Kurven hatten, mittlerweile lässt sie das Reglement aber zu. Die ersten solchen Pisten entstanden aus Pferderennbahnen, doch schon bald wurden sie gezielt für Motorradrennen errichtet, indem man irgendwo in der Prä-

rie ein ovales Stück Steppengras abmähte. Damit die Sache für die Fahrer und die Zuschauer erträglich bleibt und keine unnötige Staubentwicklung entsteht, lernten es die Amerikaner, den Boden zu präparieren und fest genug zusammenzuwalzen.

Als die Holzbahnen wegen ihrer Gefährlichkeit immer mehr in Verruf kamen, blieb nur das Dirt Track erhalten, und das ist bis heute die beliebteste Motorsportart in den USA geblieben. Es gibt Short Track (nach heutigem Reglement kürzer als 1750 Fuß bzw. 533,75 Meter), Halfmile (mindestens 1750 Fuß) und Mile Track (mindestens 4000 Fuß, 1220 Meter, jeweils gemessen am inneren Fahrbahnrand). Letztere ist die Königsdisziplin, wer es noch nie gesehen hat, kann sich nicht vorstellen, was dort geschieht, wenn 18 Mann für 25 Runden aus Tempo 210 mit Vollgas in die langen Kurven hineinstechen und noch immer mit gut 160 nebeneinander herausdriften. Es gibt noch die Abwandlung TT, dies ist eine Dirt-Track-Bahn, die neben Linkskurven auch Rechtskurven und mindes-

tens einen Sprunghügel beinhaltet.

Die höchste Liga ist die Grand National Championship. Bis 1985 beinhaltete sie neben allen Dirt-Track-Disziplinen auch Straßenrennen, und das war der Grund, warum die amerikanischen Rennfahrer so universell waren. Es ist eine Fabel, dass die Dirt Tracker sich einfach auf ein Straßenmotorrad setzten und der Welt gleich um die Ohren fuhren. Kenny Roberts, Randy Mamola, Freddie Spencer, Eddie Lawson, Wayne Rainey und Bubba Shobert waren alle erfolgreiche Dirt Tracker, doch mussten sie in der Grand National gezwungenermaßen auch Straßenrennen fahren, zeigten dafür besonders viel Talent und wurden deshalb von den Werken ganz für den Straßensport engagiert.

1986 fielen die Straßenrennen aus der Grand-National-Meisterschaft raus, übrig blieben die Dirt-Track-Rennen. Dabei wird auf den Halfmile- und Mile-Ovalen mit Zweizylindern gefahren, bei Short Track und TT mit Einzylindern, heute abgelei-

tet von Motocross-Maschinen. Die Top-Fahrer fahren so teils für unterschiedliche Teams und auf unterschiedlichen Marken.

Bei den Twins dominiert bis heute die Harley-Davidson XR 750, doch Renner mit Kawasaki ER-6-, Triumph-Bonneville- und Ducati-Motoren sind immer mehr im Kommen.

Der richtige Untergrund

Doch wie kommt es, dass die Maschinen auf dem Lehmbo-den fast so schnell ums Eck kommen wie auf Asphalt? Der Lehm besteht mikroskopisch gesehen aus Sandkörnern und feinem Pulver, der mit Wasser versetzt zu einer recht festen Masse zusammengewalzt werden kann. Wenn die Maschinen über sie hinwegstürmen, reißen die weichen Reifen das feine Pulver und die Sandkörner heraus, der Reifenabrieb versetzt sich mit den Sandkörnern und bildet eine Oberfläche, die sich anfühlt wie gummiertes Schmirgelpapier. Dies ist der Groove, der schwarze Strich auf der Ideallinie, mit dessen Mikroauigkeit sich der Reifen tat-

fette Meute



Siegreiche Paarung: Jared Mees auf der Harley-Davidson XR 750



Spektakel in Las Vegas: Das Grand-National-Finale in der Halle



Lang her: Dirt Track anno 1914



Aktuelle Nummer 1 Jared Mees



Grand National Championship gegen MotoGP: Brad Baker vor Marc Márquez beim Superprestigio

sächlich fast so verzahnen kann wie mit dem Asphalt. Damit der Groove für das Finale breit genug ist, dass auf ihm auch überholt werden kann, setzten gewiefte Veranstalter die Pylonen auf der Innenseite während der Trainingsläufe und der Vorläufe immer weiter nach außen.

Ein Grand-National-Lauf besteht aus vier Vorläufen zu zehn Runden, aus denen sich jeweils die ersten drei für das Finale qualifizieren. Aus zwei Semifinals qualifizieren sich noch jeweils die ersten zwei und aus dem Hoffnungslauf nochmals zwei. So geht das Finale dann mit 18 Fahrern über 25 Runden, was bei der Leistungsdichte von Fahrern und Maschinen ein unglaubliches Spektakel ist.

Damit genügend Nachwuchs kommt, veranstalten die Clubs Dirt-Track-Klassen für Kinder. Es gibt kein Alterslimit, die großen Stars haben meist mit vier, aber spätestens mit sechs Jahren angefangen. Es geht mit 50 cm³ los, von da ab gibt es eine Menge Klassen, in denen man sich steigern kann. Dieses System wird schon seit Jahren auch

in Australien angewandt, und neuerdings macht es auch in Spanien Schule

Das Revival

Kenny Roberts machte Dirt Track in den 1980er-Jahren zum Pflichttraining für Fahrer, die nach der Krone in der Königsklasse strebten. Marc Márquez pflegt es heute noch, und weil er irgendwann auf die Idee kam, sich gegen die besten Amerikaner messen zu wollen, ist das Spektakel Superprestigio in der Halle entstanden. Nach dem gleichen Muster ist letztes Jahr das Finale der Grand National Championship abgehalten worden, und es gab als Revanche das Superprestigio of the Americas. Derzeit gibt es Bestrebungen, eine weltweite Serie von Hallenveranstaltungen zu machen.

So könnte eine der ältesten Motorsportarten der Welt über 100 Jahre nach ihrer Entstehung den globalen Sprung schaffen. ♦

NÄCHSTE FOLGE:
SUPERKARTS

ZUM THEMA Dirt Track

Grand National Champion
2015 errang der 29-jährige Jared Mees den höchsten Titel des Flat Track. Mees hatte zuvor schon 2009, 2012 und 2014 die begehrte Number-1-Plate gewonnen.

»»» **Harley-Davidson XR 750**
Das erfolgreichste Rennmotorrad des Dirt Track ist gleichzeitig das erfolgreichste Bike der gesamten Motorsportgeschichte. Die XR 750 debütierte nach dreijähriger Entwicklungszeit 1972, und wenn sie in ihren mittlerweile 45 Rennsaisons auch ständig weiterentwickelt wurde, hat sie sich doch im Wesentlichen nicht verändert. Ihr Motor ist stoßstangengesteuert, hat zwei Ventile pro Zylinder, einen Primärtrieb mit Kette in Ölbad und einen hemisphärischen Brennraum mit

einem langen Ansaugtrakt, der dem Gasstrom einen Drall gibt. Eigentlich war vieles davon schon bei ihrem Debüt veraltete Technik, doch dank der immensen Erfahrung ihrer Macher ist sie bis heute kaum zu schlagen. Sie hält bei über 400 Grand-National-Siegen. Ihr Motor leistet etwa 90 PS, das Motorrad wiegt wie es das Reglement vorschreibt 142 Kilo. Das Werksteam von Harley-Davidson hat für jede im Kalender stehende Strecke ein komplett eigenes Motorrad aufgebaut, das für die jeweiligen Anforderungen optimiert wurde.

»»» **Superprestigio** In der Olympiahalle von Barcelona gewann 2013 und 2015 Brad Baker gegen Marc Márquez, 2014 war Márquez vor Jared Mees der Sieger. ♦ IP

Flat Track Cup

In Kinderschuhen

Schon seit Längerem haben viele Enthusiasten versucht, Dirt Track auch in Europa populär zu machen. Wie es anders nicht sein könnte, sind in diesem Bereich die Engländer, die wegen der sprachlichen und kulturellen Verwandtschaft zu den USA sowie ihrer Affinität gegenüber allem exotischen motorsportlichen Wettkampf, führend bei diesen Bestrebungen gewesen. Der andere Impuls für Dirt Track kam aus Italien, denn auch dort versucht man immer wieder, das was in den USA funktioniert, auch auf der Apennin-Halbinsel einzuführen.

Dass Dirt Track in Italien zu einiger Popularität gelangte, lag nicht zuletzt auch daran, dass sich Valentino Rossis Vater Graziano um die Sache bemühte und sein Bekanntheitsgrad für Aufmerksamkeit sorgte. Dazu luden die Veranstalter der Bologna Motorshow schon zu Beginn der 1990er-Jahre die besten Drifter aus den USA zu Show-Rennen ein, so trafen die Bemühungen in Italien auf ziemlich fruchtbaren Boden. Dass einige begabte Motorradbauer geeignetes Gerät für diese Sportart aufbauten, half der Verbreitung des Dirt Tracks in Italien ebenfalls.

Wenig internationale Resonanz

Der ehemalige europäische Verband EUM machte auch einige Versuche, eine feste Meisterschaft einzuführen, doch wirklich ernst zu nehmende Meisterschaften gibt es nur in Italien und in England. Die British DTRA Dirt Track Championship wurde 2015 von Aiden Collins gewonnen, in Italien gewann Francesco Cecchini die heimische Meisterschaft. Der erst 18-jährige Italiener siegte auch bei dem aus drei Läufen bestehenden FIM Flat Track Cup. Diesen wird es auch 2016 geben, mit je einem Lauf im tschechischen Mariánské Lázně (16. Juli), dem italienischen Badia Calavena (28. August) und dem französischen Morizès (3. September). ♦ IP



Flat-Track-Cup-Sieger Cecchini

Motorrad-Stars gestern & heute

ACHTUNG FAHRERLAGER!

ALBERTO
PUIG

1988



2015

Er war und ist eine dominierende Persönlichkeit. Doch obwohl er ein großer Rennfahrer war, fällt es heute schwer, ihn für seine eigenen Erfolge zu würdigen, denn seither hat Alberto Puig andere zu viel größerem Ruhm geführt. Er war maßgeblich an der Gründung des spanischen Systems zum Aufbau von Talenten beteiligt, das heute von vielen Ländern kopiert, doch noch immer nicht erreicht wird. Aus seiner persönlichen Schule sind Toni Elias, Casey Stoner und Dani Pedrosa hervorgegangen, und noch heute arbeitet er unentwegt weiter, um weitere Talente für die Zukunft des Motorradsports zu finden und ihnen den Weg bis ganz an die Spitze der Weltmeisterschaft zu ebnet.

Ende der 1980er Jahre war er zunächst ein aufstrebender junger Rennfahrer mit wallender schwarzer Mähne, der im Team von Nationalheld Angel Nieto seine ersten WM-Sporen bei den 250ern verdiente. Aber bereits nach einem Jahr, mit 22 Jahren, gründete er sein eigenes Team und fuhr dort weiter. Doch mit den TZ-Yamahas wollte der große Durchbruch nicht so recht gelingen, erst als er 1992 auf Aprilia umstieg, war ein Podestplatz in Ungarn drin. 1993 unterschrieb er dann beim Team seines Landsmannes Sito Pons, und nach einem weiteren Jahr bei den 250ern ließ dieser ihn zu den 500ern aufsteigen. Die brutalen Halbliter-Biester taugten Puig, und gleich in

seinem ersten Jahr in der Königsklasse fuhr er in Hockenheim hinter Mick Doohan und Kevin Schwantz aufs Podest und beendete die WM als Gesamtfünfter. Doch dies war erst der Anfang. 1996 gewann er vor der völlig aufgebrachten Menge seinen Heim-GP in Jerez, und nach zwei weiteren Podestplätzen in Mugello und Assen lag er bereits auf dem dritten WM-Rang. Doch ein komplizierter Beinbruch im Training von Le Mans zwang ihn, die die Saison vorzeitig zu beenden.

Puig kehrte 1996 zurück, und er zeigte die volle Härte sich selbst gegenüber, als er gerade in Le Mans, wo er zuvor seinen Horror-Crash hatte, wieder aufs Podest fuhr. Doch dies sollte der letzte Höhepunkt seiner Karriere werden. Nach zwei weiteren Verletzungen hängte Puig seinen Helm Ende 1997 an den Nagel.

Fortan nutzte er all seine Erfahrung, um in Kindern das Talent zu finden, das nötig ist, um auch in der Welt der Allerbesten zu bestehen. Dass er von ihnen von jüngsten Jahren an die gleiche Härte und eiserne Disziplin forderte, mit der er selbst Verletzungen überwinden konnte, brachte ihm zwar auch viel Kritik ein, doch der heute 49-Jährige hat so viele Talente hochgebracht wie sonst niemand. Und als Mentor des Asia Talent Cups könnte er mit jungen Asiaten erneut Geschichte schreiben. PEPI BÖRÖCZKY/IP

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



Alberto Puig 1994 auf der 500er-Honda: Gleich aufs Podest

Namen & Nachrichten

Doppelweltmeister wird 90

»» Wilhelm Noll Der Gespann-Weltmeister der Jahre 1954 und 1956 feiert am 15. März seinen 90. Geburtstag. Noll war mit seinem Jugendfreund Fritz Cron der erste Gespann-WM-Sieger und erste Weltmeister auf einer BMW, sie beendeten die Ära der Engländer und läuteten die lange deutsche Dominanz bei den Gespannen ein. Neben den zwei WM-Titeln gelang Noll am 4. Oktober 1955 auf der Autobahn bei

Ingolstadt mit 280,2 km/h auch der absolute Geschwindigkeitsrekord für Gespanne. Nach seiner Karriere führte Noll in seiner Heimatstadt Kirchhain bis 1990 ein BMW-Autohaus, war Präsident der OMK und ganz bis 1996 auch bei der FIM tätig.

»» Kenny Bräck Ebenfalls einen runden Geburtstag feiert Kenny Bräck. Der Schwede wird am Montag (21. März) 50. Bräck ist bei uns vor allem aus seiner Zeit in der

Formel 3000 ein Begriff. Beim Showdown in Hockenheim 1995 ignorierte er die Schwarze Flagge und machte so Jörg Müller zum Champion. 1998 sicherte sich Bräck die IRL-Krone. Im Jahr darauf gewann er das Indy 500 für Foyt Racing. 2003 verunfallte Bräck in Texas schwer. Beim Crash wurden 214 g freigesetzt. Das ist die höchste je gemessene Fliehkraft, die bei einem Unfall, der nicht tödlich endete, gemessen wurde. ♦ CE/IP



Kenny Bräck: Der Indy-500-Sieger von 1999 wird am Montag 50



Wilhelm Noll

LESERBRIEFE

Vorteil PlayStation
Zu Sicherheitsvorkehrungen
in der Formel 1

Also Sicherheit kann gar nicht hoch genug eingestuft werden. Ich verstehe überhaupt nicht, warum die Fahrgewerkschaft GPDA nicht noch weitgreifende Forderungen stellt. Es würde doch vollkommen ausreichen, wenn man PlayStation-Rennen ausgerichtet und im TV überträgt. Das hat Vorteile in allen Bereichen: umweltfreundlich, kostensparend, die Autos könnten radikal designt werden, der Sound könnte frei wählbar sein, radikalere Streckenführungen, ständig wechselnde Werbung auf den Fahrzeugen während des Rennens, und es wäre eben viel sicherer!

Übrigens: Das neueste Gerücht besagt, dass in Kürze das Leben verboten werden soll! Es ist sooo gefährlich, dass es sogar mit dem Tod endet. Titzzi Harms, D-27239 Twistringen

Benelli anders getaktet
Zu «Im Rückspiegel»,
MSa 12/2016

Die regelmäßigen historischen Rückblicke (20/30/40/50 Jahre) erfreuen mich als älteren Motorsportfan im Besonderen. Aber dabei bitte Flüchtigkeitsfehler vermeiden, da diese dann als historische Fakten für

die Zukunft archiviert werden. So gab es vor 50 Jahren in Alicante keine 125er-Zweitakt-Benelli. Diese Marke trat damals ausschließlich mit dem Vierzylinder-Viertakter bei Rennveranstaltungen an. Laut dem beigefügten Rennbericht handelt es sich bei dem angesprochenen 125er-Zweitakter um den ersten Auftritt der neuen Derbi mit dem drehschiebergesteuerten V-Zweitakter unter Jose Busquets. Der im Training festgegangene Kolben ist allerdings historisch korrekt. Manfred Woll, D-76865 Insheim

Von GIs «importiert»
Zu «Crazy Racing: Seifen-
kisten», MSA 5/2016

Recht herzlichen Dank für den Mut zum Bericht über die Seifenkisten. Diese Jugendidee entstand aber bereits 1907 im Taunus, Nähe Frankfurt. Dann wanderte sie über den großen Teich und kam in der Nachkriegszeit durch die GIs wieder zurück nach Deutschland. Die Opel AG unterstützte diesen Gedanken von Anfang an bis 1971 durch die Herstellung von Achsen, Rädern und Lenksäulen.

Ich selbst war zwischen 1962 bis 1966 aktiv und recherchiere über diese tolle Jugendbeschäftigung. Wie viele Jugendliche wendeten sich dadurch

wohl dem Kfz-Handwerk zu? In der Schweiz liefen die Kisten von 1974 bis 1990 als Rivella-Seifenkisten-Derby. Wer kann mir Infos aus der Zeit 1970 bis 1974 geben? Norbert Kelleter, D-52074 Aachen

Rennen im Überblick
Zum jährlich erscheinenden
MSa-Terminkalender

Jedes Jahr hatte es in der «Motorsport aktuell» einen Terminkalender von allen Rennen – Autos und Motorräder. Könnte die MSA-Redaktion mir diesen Terminkalender bitte noch senden? Claudia Lafranchi, CH-9548 Matzingen

Anmerkung der Redaktion: Nicht nötig, Frau Lafranchi. Selbstverständlich gibt es den MSA-Terminkalender auch dieses Jahr. Die Termine der Auto-Motorsport-Saison 2016 sind in dieser MSA-Ausgabe (Seiten 24/25), der Motorrad-Kalender folgt in der MSA der kommenden Woche.

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbrieft»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribune@
motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 2517
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
Redaktion: Michael Bräutigam (Redakteur),
 Christian Eichenberger (Chef vom Dienst)
Sonderkorrespondenten:
 Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schiffner
Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
 Georg Dobes, Martin Gührer,
 Michael Heimrich, Sven Kopf, Annette Laqua,
 Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,
 Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
 Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester,
 Anke Wieszorek, Michael Wolf
 England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding
 Japan: Shigeo Kikibi
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer
 Österreich: Peter Preissler, Heinz Pröllner,
 Wolfgang Vlasaty
 Schweiz: Jörg Kaufmann
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: Martin Straka
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,
 dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre
 Froidevaux, Claus Herrmann, Nikolett Kovacs,
 Nico Schneider, XPB, LAT, sutton-images.com,
 Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Friedrich Weisse,
 Willem Wittenberg/RSSP
Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard,
 Mike Rockenfeller
Grafik und Produktion:
 Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer
Schlussredaktion:
 Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182-01
 MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und
 sport Gruppe
Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Jens Katemann
 Stellvertreterin: Birgit Priemer
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.)
Gesamtanzeigeneitung Automobil:
 Markus Eibinger
Anzeigenleitung:
 Stefan Granzer
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1546
Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung:
 Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
 Tel: +49 (0)711 182 1379 / 2379
Druck:
 DZO Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
 Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg
Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau
Erscheinungsweise:
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr
Einzelheft:
 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)
Jahresabonnement:
 € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €
 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf
 Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ih-
 rer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kr-
 oskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).
Abonnentenservice:
 Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon 0711-52 06 88 83,
 Telefax 0711-182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
 © 2015 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
 ISSN 1421-8488

TIPP DER REDAKTION



«... und das war das Ende des Tages» Am 21. März feiert Kenny Bräck seinen 50. Geburtstag (siehe «Namen & Nachrichten»). Seinen zweiten Geburtstag feiert der Schwede aber seit 2003 am 13. Oktober. An jenem Tag verunfallte er beim IndyCar-Lauf in Texas: 214 g wurden gemessen – die höchste je gemessene Belastung, bei welcher ein Pilot überlebte.
 Youtube.com «IndyCar Series – Kenny Bräck crash Texas 2003 – High Quality»

YOUTUBE.COM



Hamilton vor Rosberg: Holt Mercedes wie 2015 den Doppelsieg?

TERMINE

AUTOMOBIL

18./19.3.	Rallye/SM, Rallye Pays du Gier	SM	F
18./19.3.	Rallye/ÖRM, Rebenland Rallye/Leutschach	ÖM	A
19.3.	Langstrecke/IMS, Sebring/Florida		USA
19.3.	Langstrecke/24h Serie, Mugello		I
20.3.	Formel 1, Melbourne	WM	AUS
20.3.	NASCAR, Fontana/Kalifornien		USA

MOTORRAD

19.3.	Supercross, Detroit/Michigan	WM	USA
19./20.3.	Eisspeedway, Inzell	WM	D
19.3.	X-Trial, Wiener Neustadt	WM	A
19.3.	SuperEnduro, Madrid	WM	E
19.3.	Speedway, Ludwigslust		D
19./20.3.	Enduro, Dahlehen	DM	D
20.3.	MotoGP/Moto2/Moto3, Doha	WM	Q

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

MITTWOCH, 16.3.

8.30., 20.00 Formel E, Mexiko City (MEX), Rennen (Zus.) EUROSPORT 1

FREITAG, 18.3.

2.25 Formel 1, Melbourne (AUS), 1. Freies Training (live) SKY SPORT 1

4.35 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 1

8.30 Formel 1, Melbourne (AUS), 2. Freies Training (W) SKY SPORT 1

11.00, 12.30 Formel 1, Melbourne (AUS), 1. und 2. Freies Training (W) SKY SPORT 2

20.45 Formel E, Mexiko City (MEX), Rennen (Zus.) EUROSPORT 1

SAMSTAG, 19.3.

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), 3. Freies Training (Zus.) RTL

6.35 Rallye-WM, Rückblick auf die ersten drei Rallies 2016 (Zus.) RTL

6.45 Formel 1, Melbourne (AUS), Qualifikation (live) RTL, ORF 1

6.50 Formel 1, Melbourne (AUS), Qualifikation (live) SKY SPORT 1

6.55 Formel 1, Melbourne (AUS), Qualifikation (live) SRF 2

12.00, 21.45 Formel 1, Melbourne (AUS), Qualifikation (W) SKY SPORT 1

SONNTAG, 20.3.

5.00 Formel 1, Melbourne (AUS), News vor dem Rennen (live) SKY SPORT 1, ORF 1

5.25 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (live) ORF 1

5.30 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (live) SRF 2

5.55 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (live) SKY SPORT 1

6.00 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (live) RTL

8.30 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (W) SKY SPORT 1

12.55 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (Zus.) SRF 2

15.05 Formel E, Mexiko City (MEX), Rennen (Zus.) ORF 1

20.00 NASCAR, Fontana/Kalifornien (USA), Rennen (live) MOTORVISION-TV

20.15 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (W) SKY SPORT 2

MOTORRAD

DIENSTAG, 15.3.

14.30 Superbike-WM, Buriram (T), 1. und 2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2

17.30 Motorrad-WM/MotoGP: Saisonrückblick 2015 (Zus.) EUROSPORT 1

18.30 Motorrad-WM/MotoGP: Porträt Weltmeister Jorge Lorenzo (Dok.) EUROSPORT 1

MITTWOCH, 16.3.

19.00 Motorrad-WM/MotoGP: Saisonrückblick 2015 (Zus.) EUROSPORT 1

DONNERSTAG, 17.3.

16.00 Motorrad-WM/Moto3, Doha (Q), Freies Training (live) EUROSPORT 1

16.45 Motorrad-WM/Moto2, Doha (Q), Freies Training (live) EUROSPORT 1

17.45 Motorrad-WM/MotoGP, Doha (Q), Freies Training (live) EUROSPORT 1

18.45 Motorrad-WM/Moto3, Doha (Q), Freies Training (live) EUROSPORT 1

19.45 Motorrad-WM/Moto2, Doha (Q), Freies Training (live) EUROSPORT 1

23.00 Freestyle-Motocross-WM, Berlin (D), Night of the Jumps (Zus.) EUROSPORT 2

FREITAG, 18.3.

15.30 Motorrad-WM/MotoGP, Doha (Q), Freies Training (W) EUROSPORT 1

16.00 Motorrad-WM/MotoGP, Doha (Q), Freies Training (live) EUROSPORT 1

16.45 Motorrad-WM/Moto3, Doha (Q), Freies Training (live) EUROSPORT 1

17.45 Motorrad-WM/Moto2, Doha (Q), Freies Training (live) EUROSPORT 1

18.45 Motorrad-WM/MotoGP, Doha (Q), Freies Training (live) EUROSPORT 1

SAMSTAG, 19.3.

16.00 Motorrad-WM/Moto3, Doha (Q), Qualifikation (live) EUROSPORT 1

16.45 Motorrad-WM/Moto2, Doha (Q), Qualifikation (live) EUROSPORT 1

17.45 Motorrad-WM/MotoGP, Doha (Q), Qualifikation (live) EUROSPORT 1

SONNTAG, 20.3.

13.45 Motorrad-WM, Doha (Q), Warm-Up (live) EUROSPORT 1

15.30 Motorrad-WM, Doha (Q), Vorberichte zu den Rennen (live) EUROSPORT 1

16.00 Motorrad-WM/Moto3, Doha (Q), Rennen (live) EUROSPORT 1

17.05 Motorrad-WM/Moto2, Doha (Q), Rennen (live) SRF INFO

17.15 Motorrad-WM/Moto2, Doha (Q), Rennen (live) EUROSPORT 1

18.45 Motorrad-WM/MotoGP, Doha (Q), Rennen (live) EUROSPORT 1

23.55 Motorrad-WM/MotoGP, Doha (Q), Rennen (Zus.) SRF 2

MONTAG, 21.3.

19.10 Motorrad-WM/Moto3, Doha (Q), Rennen (W) EUROSPORT 1

19.45 Motorrad-WM/Moto2, Doha (Q), Rennen (W) EUROSPORT 1

20.30 Motorrad-WM/MotoGP, Doha (Q), Rennen (W) EUROSPORT 1

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Bis zum Beginn der neuen Motorsport-Saison sind keine Einsätze des DSK-Fahrerbusse bekannt.
 Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



IM NÄCHSTEN HEFT/22.03.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: Auftakt Melbourne
 Rallye: ÖM-/SM-Saisonstart
MOTORRAD
 Motorrad-WM: Start in Doha

BEST BRAND 2015!

SONAX – EINE STARKE MARKE.



Vielen Dank liebe Leser! Sie haben SONAX die Auszeichnung „Best Brand 2015“ in der Kategorie „Automobil Pflegemittel“ als auch „Motorrad Pflegemittel“ verliehen. Wir freuen uns über Ihre konstante Bestätigung unserer Marke und unserer Produkte. Die Auszeichnung motiviert uns, weiterhin zu liefern, was wir am besten können: **Pflegemittel in bester Qualität, hergestellt in Deutschland.**

Ihr Manfred Hoffmann,
Geschäftsführender Gesellschafter SONAX GmbH



www.sonax.de

www.facebook.com/SONAXAutopflege

SONAX[®]
MADE IN GERMANY
XTREME