

MOTORSPORT aktuell

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

MERCEDES KLAR VORRAUS

MotoGP
**Ducati: Neue Stärke
ärgert Gegner** S. 24 & 26



IndyCar
**De Silvestro: Comeback
im Team Andretti** S. 3

MotoGP
**Bradl: Sein Test-Sturz
und die Folgen** S. 26

Formel E
**Miami: Prosts Sieg und
Speeds Top-Debüt** S. 17

Moto3:
**Quartararo: Erst 15 und
schon Superstar** S. 28

Langstrecken-WM
**Kolles: CLM P1/01 in
ganz neuem Look** S. 18

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

www.motorsport-aktuell.com



Jeden
Dienstag
neu

Weltmeister Lewis Hamilton be-
gann die neue Saison so, wie er
die alte beendet hatte - mit ei-
nem Sieg. Sein Mercedes-Team-

kollege Nico Rosberg wurde
Zweiter. Mehr als eine halbe
Minute hinter dem Silberpfeil-
Duo wurde Sebastian Vettel bei

seinem ersten Ferrari-Rennen
Dritter. Wie Sauber zwei Autos
in die Punkte brachte. Wie Red
Bull brutal abstürzte. **Ab S. 4**

Und weitere Highlights aus Melbourne



Ferrari: Vettel Dritter bei seinem Renndebüt in Rot



Sauber: Nasr (Foto) und Ericsson auf Punkterängen



Red Bull: Ricciardo überundet, Kvyat gar nicht am Start



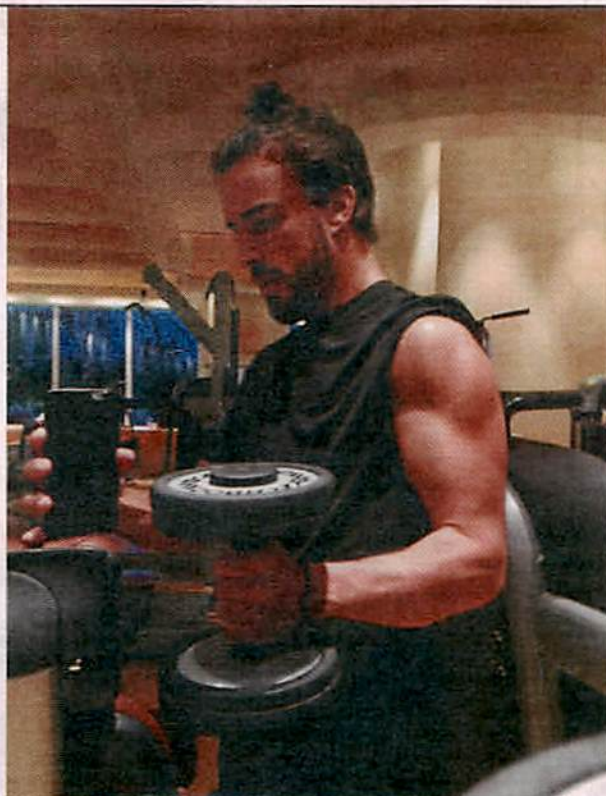
McLaren: Ein Honda-Motor vor dem Start kaputt

4 190525 902005 13

LIEBE LESER!

Was für ein Auftakt in die neue Formel-1-Saison für Mercedes. Aber auch für Sauber! Am Freitag musste man Sorge haben, das Material werde beschlagnahmt und die Teamchefin inhaftiert. So sehr eskalierte der Gerichtsfall mit dem um seinen Sitz geprellten Giedo van der Garde. Dann am Sonntag der Befreiungsschlag: Felipe Nasr Fünfter, Marcus Ericsson Achter, das Team mit 14 Punkten WM-Dritter! Für die Angestellten vor Ort und in Hinwil sind diese Zähler Balsam auf die Wunden. Ihnen ist ein solcher Erfolg (nach null Punkten im gesamten Vorjahr) zu gönnen. Das Team hat hart geschuftet, und dank der Fortschritte von Antriebspartner Ferrari ist Sauber endlich wieder konkurrenzfähig. Dennoch darf der Erfolg von Melbourne nicht zu sehr für Euphorie sorgen. Die Angelegenheit mit Van der Garde ist noch nicht vom Tisch. Der Holländer wird «sein» Cockpit weiter einfordern. Und das ist auch sein gutes Recht. Es geht um seine Karriere. Und es geht um Verträge. Die gilt es einzuhalten. Rennfahrer sind keine Ware. Van der Garde hat sich darauf verlassen, dass er 2015 Sauber fährt. Dass sich dort die finanzielle Lage mehr und mehr zugespitzt hat, ist nicht seine Schuld. Und auch nicht allein Schuld einer ungerechten Geldverteilung in der Formel 1. Bleibt zu hoffen, dass die Parteien eine friedliche, für beide Seiten vertretbare Lösung finden. Und zwar rasch. Die Formel 1 sollte auf der Rennstrecke und nicht im Gerichtssaal stattfinden. Ihr Image ist schon genug angekratzt.

Ihr Christian Eichenberger

C. Eichenberger,
Chef vom DienstWER? Fernando Alonso (E)
WO? Unbekannter Ort

WAS? Im Training fürs F1-Comeback nach dem Testunfall

WER? Mark Webber (AUS)
WO? Melbourne (AUS)

WAS? Showrunden des Ex-Formel-1-Fahrers und heutigen Langstrecken-WM-Piloten im Porsche 918 Spyder beim Australien-GP



WER? Vettel (D), Räikkönen (FIN), Rosberg (D), Hamilton (GB), Ricciardo (AUS), Kvyat (RUS), Massa (BR/vordere Reihe von links); Button (GB), Magnussen (DK), Hülkenberg (D), Pérez (MEX), Verstappen (NL), Sainz Jr. (E/mittlere Reihe von links); Grosjean (F), Maldonado (VV), Ericsson (S), Nasr (BR),

Stevens (GB), Merhi (E/hintere Reihe von links); es fehlt der verletzte Bottas (FIN)
WO? Melbourne (AUS)
WAS? Das Formel-1-Fahrerfeld 2015 beim Saisonstart in die 66. Weltmeisterschaft seit 1950

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: Die Chronik des Sauber-Streits; IndyCar: De Silvestro bei Andretti S. 2
 ! FORMEL 1 Perfekter Auftakt für Mercedes S. 2
 ! FORMEL 1 Vettel/Ferrari noch chancenlos S. 2
 ! FORMEL 1 Warum die Red-Bull-Chefs kochen S. 2
 FORMEL 1 Team für Team beim WM-Start S. 2
 FORMEL 1 Interview mit Nico Hülkenberg S. 2
 INDYCAR «Geflügelalbat» auch bei Honda S. 2
 ! FORMEL E So lief es beim Lauf in Miami S. 2
 ! LANGSTRECKEN-WM Neuer Look für Kolles S. 2
 USCC Deutsche in Sebring auf Favoritenjagd S. 2
 LANGSTRECKEN-WM Vorschau GT-Klassen 2015 S. 2
 RALLYE-WM Die Idee von «Taucher» Tänak S. 2

MOTORRAD

! THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Ducati sorgt für Ärger; Superbike-WM: Der Problemfall Corser S. 2
 ! MOTOGP Katar-Test: Ducati stark, Bradl's Sturz S. 2
 ! MOTOS Quartararo, das neue Wunderkind S. 2
 DAYTONA Neue Ära für den Rennklassiker S. 3
 SUPERCROSS-WM Dungey nicht zu stoppen S. 3

PANORAMA

- TOP-RENNWAGEN Tracktest des Audi TT Cup S. 3
 BOXENGEFLÜSTER Namen & Nachrichten, Achtung Fahrerlager! S. 3
 IMPRESSUM S. 3
 LESERBRIEFE S. 3
 SERVICE Vorschau, Termine, TV-Programm S. 3

! = Titelseiten

Fotos Titelseite:
MSPB, SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT/ONLINE

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

MOTOR
SPORT
aktuell

Formel 1 / Van der Garde gegen Sauber

Massiver Cockpit-Streit

Von C. EICHENBERGER
und L. WIELAND

Seit Anfang November 2014 gärt der Konflikt zwischen Giedo van der Garde und dem Sauber-Team um einen Fahrerplatz für 2015. Rund zehn Tage vor dem Saisonstart der Formel 1 eskaliert der Streit vor Gericht, wo er schon bald weitergehen wird.

28. Juni 2014

Sauber zieht die ausgehandelte Option auf seinen Testpiloten Giedo van der Garde. Damit wird der Niederländer vertraglich ab der Saison 2015 zum Stammfahrer des Schweizer Teams befördert. Zur Vorbereitung sind neben den Silverstone-Tests Mitte Juli nach dem britischen GP dort auch weitere Einsätze in den Freitagstrainings vorgesehen. Diese absolviert Van der Garde plangemäß jeweils anstelle eines der 2014er-Stammpiloten Adrian Sutil (Deutschland) und Esteban Gutiérrez (Mexiko). Öffentlich gemacht wird der neue Vertrag zwischen Sauber und Van der Garde allerdings nicht.

14. August 2014

Williams-Reservepilot Felipe Nasr (Brasilien) äußert, dass für ihn ein Stammplatz bei Sauber für 2015 «möglich» sei.

26. August 2014

Die niederländische Zeitung «Algemeen Dagblad» behauptet ohne Quellenangabe, Van der Garde habe bei Sauber für 2015 ein Stammcockpit sicher.

29. Oktober 2014

Nachdem das Caterham-Team wegen Finanzmangel seinen Startverzicht beim GP USA verkündet hat, beginnt Marcus Ericsson (Schweden), bis dahin



Van der Garde: In Melbourne nur in Saubers Overall geschlüpft

als Caterham-Stammpilot unter Vertrag, Verhandlungen mit drei Teams.

1. November 2014

Am Rande des US-GP in Austin gibt Sauber die Verpflichtung von Ericsson als neuem Stammfahrer für 2015 bekannt.

6. November 2014

Sauber verkündet, dass Nasr 2015 das zweite Auto des Teams bei den GP fahren wird. Damit sind Gutiérrez und Sutil – der für 2015 einen gültigen Vertrag mit Sauber hat – raus.

7. November 2014

Van der Garde zeigt sich nach der Sauber-Fahrerwahl für 2015 «sehr überrascht». Mutmaßlich zwölf Millionen Euro soll der Niederländer, der selbst einen fixen Sauber-Vertrag nicht bestätigt, laut Medienberichten für seinen Sauber-Stammplatz bezahlt haben. Den, so die Vermutung der internationalen Presse, Ericsson und/oder Nasr dank ihrer persönlichen Sponsoren überbieten konnten. Rund 40 Millionen Euro sollen sie in Summe mitbringen. Kritische Fragen zu ihrem Vertragsgebühren blockt Sauber-Teamchefin Monisha Kaltenborn ab: «Es

geht hier nicht darum, wer mehr oder weniger mitbringt, sondern es muss das Richtige für das Team und für die Zukunft der Mitarbeiter sein.»

21. November 2014

Van der Garde darf beim ersten Freien Training zum finalen 2014er-GP in Abu Dhabi angeblich nicht mehr als Tester ans Steuer und wird auch vom Abu-Dhabi-Testplan in der Woche nach dem Saisonabschlussrennen gestrichen. Manche Medien berichten von einem handfesten Streit des Niederländers mit Sauber-Teamchefin Kaltenborn.

9. Februar 2015

Van der Garde testet in Valencia ein GP2-Auto von Campos.

5. März 2015

Ein Schweizer Schiedsgericht bestätigt in erster Instanz Van der Gardes Klage gegen Sauber auf Wiedereinstellung als Stammfahrer. Sauber bestätigt erstmals öffentlich, dass ein Vertrag mit dem Niederländer bestanden habe, der «gekündigt» worden sei, weil es dafür «gute Gründe» gegeben habe.

11. März 2015

Auch ein Gericht in Melbourne, dem Ort des ersten

FI-Rennens 2015, spricht Van der Garde seinen Platz als Stammfahrer bei Sauber zu. Der will fahren und keine finanzielle Entschädigung für einen Cockpit-Verzicht. Sauber argumentiert gegen seinen Einsatz mit zu großen Sicherheitsbedenken, spricht sogar von tödlichem Risiko.

12. März 2015

Saubers Berufung wird, auch nach Anhörung von FIA-Experten, abgewiesen. Eine Superlizenz, deren Beantragung Saubers Sache ist, liegt für Van der Garde noch nicht vor. Seine Anwälte fordern die Beschlagnahme der Sauber-Rennwagen und die Verhaftung Kaltenborns.

13. März 2015

Van der Garde verschafft sich in Melbourne Zugang zum FI-Fahrerlager und zur Sauber-Box. Dort wird ihm, der einen Overall von Ericsson trägt, ein Sitz angepasst. Die für den Australien-GP gemeldeten Sauber-Piloten lassen das erste Training am Freitagmorgen aus. Teamgründer Peter Sauber, der sonst nicht mehr an der Strecke dabei ist, fliegt kurzerhand von Zürich nach Melbourne.

14. März 2015

Nach außergerichtlichen Verhandlungen der Streitparteien verzichtet Van der Garde – nicht zuletzt wegen der weiterhin fehlenden Sauber-Unterschrift auf seinem Superlizenz-Antrag – nur für den Australien-GP auf seinen weiter bestehenden Rechtsanspruch auf ein Sauber-F1-Auto. Der Richter des Supreme Court des Bundesstaates Victoria erklärt daraufhin den Prozess in Melbourne für beendet. Fortsetzung folgt in spätestens zwei Wochen beim nächsten GP in Malaysia. ♦

IndyCar

De Silvestro ist zurück

Simona De Silvestro gibt ein Comeback in der IndyCar-Serie. Und das nicht irgendwo, sondern bei Andretti Autosport, einer der renommiertesten Adressen im US-Motorsport. «Es ist ein spezielles Gefühl», beschreibt die 26-Jährige aus Thun im Kanton Bern ihre Rückkehr in die Staaten. «Ich habe dort noch eine offene Rechnung.»

Simona De Silvestros Rückkehr kommt nicht überraschend. Das Intermezzo mit Sauber 2014 in der Formel 1 verlief nicht wie geplant. Die «Swiss Miss» hinterließ bei ihren Tests in Fiorano und Valencia zwar einen soliden Eindruck, doch schließlich scheiterte das Unterfangen am Geld. Gegenüber MSA verriet De Silvestro (siehe Heft 7/15): «Ich hätte so an die 20 Millionen mitbringen müssen.» Ob das gereicht hätte, ist eine andere Frage. Angesichts der aktuellen Situation bei Sauber dürfte De Silvestro heute erleichtert sein, dass der Deal nicht zustande kam.

Wie viele Rennen De Silvestro bei Andretti absolvieren wird, ist noch unklar. Vorerst sind nur der Test in Alabama (16./17. März) und das Auftaktrennen in St. Petersburg (29. März) gesichert. Aber Teamchef Michael Andretti hat angekündigt: «Wir arbeiten an einer Lösung für den Rest des Jahres.» ♦ CE



De Silvestro im Andretti-Werk

1990
26
YEARS

Who Works Sports Guides



Each new edition 100% researched & updated!

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

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

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

Order now on our secure website
www.whoworksin.com

Your Access
to a fast
moving world

The only reference books
that keep you updated with motor racing

GP Australien – Mercedes

Perfekter geht's nicht

Auftakt nach Maß:
Hamilton setzte seine
Siegesserie in Australien fort
– Rosberg, Massa und Vettel
konnten ihm nur folgen

Von MICHAEL SCHMIDT und
CHRISTIAN EICHENBERGER

Mercedes ist in Melbourne so perfekt in die neue Saison gestartet, dass sich die Konkurrenz ernsthaft fragen muss: Ist die Dominanz der Silbernen 2015 noch extremer als im Vorjahr?

Nico Rosberg hat es Ende 2014 auf den Punkt gebracht: «Es ist eine Kunst, die Besten zu werden. Es ist aber eine noch größere Kunst, die Besten zu bleiben.» Diese Aufgabe scheint Mercedes mit Bravour gelöst zu haben. Der Formel-1-Auftakt in Melbourne war jedenfalls eine Machtdemonstration der Silbernen. 34,5 Sekunden Vorsprung im Ziel (auf Ferrari) und 1,4 Sekunden Vorsprung im Quali (auf Williams). Da bleibt der Konkurrenz (mit offenem Mund) nur das Nachsehen.

Felipe Massa, bei Williams mit demselben Mercedes-Motor unterwegs, stellte in Australien konsterniert fest: «Der Abstand ist noch größer geworden. Die Mercedes fahren in einer anderen Liga. Da wir den gleichen Motor haben, muss es wohl am Auto liegen.» Massa und Williams sind in der Lage, um Podestplätze zu

kämpfen. Das ist ein Ansporn. Andere Teams sehen von Mercedes nicht einmal die Rücklichter. Bei Red Bull ist so viel Zündstoff drin, dass sich Teamchef Christian Horner öffentlich zu Aussagen verleiten lässt wie: «Wenn Lewis dem Rosberg weiter so um die Ohren fährt, dann kann die F1 einpacken.»

Sogar Boxenstopps perfekt

Ganz so schlimm wird es vermutlich nicht kommen. Doch Horner spricht an, was viele denken: Hamilton ist dem Deutschen überlegen. Von den letzten acht Rennen hat Lewis sieben gewonnen. Rosberg durfte nur in Brasilien jubeln. Und wer in Australien die Rundenzeiten studierte, dem fiel auf: Hamilton spielt mit Rosberg. Als der WM-Zweite 15 Runden vor Rennende zu einer Schlussattacke blies, konterte der spritsparendere Hamilton nach Belieben. Und ließ seinen Stallgefährten in keiner Phase des Rennens näherkommen. Zumindest nie in den gefährlichen DRS-Abstand von unter einer Sekunde. «Nico ist sehr gut gefahren. Aber wenn er den Druck erhöht hat, konnte ich immer reagieren», lautete die Erklärung Hamiltons, die wie ein Lob klingt, in Wahrheit aber

einzig und allein seine Dominanz und sein Selbstbewusstsein unterstreichen.

Rosberg nahm die erneute Niederlage gelassen. Zumindest nach außen. Auf dem Podium sagte er gegenüber Stargast-Interviewer Arnold Schwarzenegger: «Lewis fuhr wie ein Weltmeister. Er war heute nicht zu schlagen.» Nur heute?

Fakt ist: Rosberg steht nach nur einem Rennen unter Druck. Das stand er zwar schon die gesamte zweite Saisonhälfte 2014. Doch nun scheint Hamilton über den Winter auch noch seine letzten kleinen Schwächen abgelegt zu haben. Und auch die Trennung von Nicole Scherzinger scheint keine Spuren hinterlassen zu haben. Zumindest keine, die Rosberg zu seinen Gunsten nutzen könnte.

Auch Niki Lauda, dem Aufsichtsratsvorsitzenden bei Mercedes, ist die neuerliche Machtdemonstration seines Schützlings nicht entgangen. «Lewis hat einen perfekten Start erwischt», so Niki. «Und danach alles unter Kontrolle gehabt.»

Doch Lauda schwärmt nicht allein von Hamiltons Darbietung im Albert Park. Es ist die Leistung des ganzen Teams, die ihn begeistert. Man habe alles richtig gemacht. «Sogar die

Boxenstopps waren perfekt», so Lauda. In der Tat: Rosberg wurde in 2,9, Hamilton in 3,3 Sekunden abgefertigt. Besser geht es kaum. Trotzdem warnt der Mann mit dem roten Kapperl vor zu viel Euphorie. Zu RTL meinte der dreimalige Champion: «Wenn du einmal gewinnst, heißt das noch lange nicht, dass es so weitergeht.»

Die Gegner werden Laudas Worte zur Kenntnis nehmen. Mehr nicht. Der Vorsprung ist zu groß, als dass diese Mannschaft einzubrechen droht. «Unser einziger Gegner ist der Defektheufel», sagte Hamilton nach dem Abschlusstraining. Eine Aussage, die der Konkurrenz zu denken geben muss.

Nur noch sieben Wertmarken

Eine kleine Hoffnung besteht dennoch. Mercedes hat über den Winter mit 25 Tokens die meiste Weiterentwicklung von allen vier Motorenherstellern betrieben. Das heißt: Die Silbernen haben «nur» noch sieben solcher Wertmarken, um im Laufe der Saison nachzurüsten. Ferrari hat noch zehn, Renault derer zwölf. Honda, in Melbourne mit Chassispartner McLaren das Schlusslicht, muss mit einem Mittelwert leben. Die Japaner haben somit

noch neun Token für Nachbesserungen.

Dass der aktuelle Mercedes gegenüber dem Vorjahr noch besser geworden ist, liegt aber nicht allein an der Antriebseinheit. Der W06 hat auch aerodynamisch massiv zugelegt, was die Konkurrenz erneut mit offenen Mündern dastehen lässt. Denn schon der Vorgänger war ein wahres Aero-Wunder. «Wir machen unsere Zeit vor allem in den mittelschnellen und schnellen Kurven gut», analysiert Sportchef Toto Wolff mit Blick auf die Topspeed-Messungen. Dort liegt Mercedes tatsächlich bescheiden im Mittelfeld. Im Quali bedeutete dies die Plätze 11 und 12 (6 km/h langsamer als Williams), im Rennen 9 und 10 (8 km/h langsamer als Spitzenreiter Sauber).

Pat Symonds, der Technikkopf von Williams, schließt daraus: «Mercedes hat über den Winter massiv Abtrieb dazugewonnen. Auf Kosten von Top-speed. Es zahlt sich jetzt aus, dass sie schon im letzten Jahr mit einer kurzen Nase gefahren sind.» Wenn dem so ist und Sebastian Vettel keinen Blick in die Mercedes-Garage werfen darf (siehe rechte Seite), dann wird das Jahr 2015 für die Konkurrenz noch brutaler. ♦

Sebastian Vettel / Ferrari

Gegen Mercedes noch chancenlos

Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

Ferrari ist auf dem Vormarsch. Mit dem dritten Platz bei seinem Amtsantritt hat Sebastian Vettel das Maximum herausgeholt. Mehr geht (noch) nicht.

Er lacht wieder. Das ist ein gutes Zeichen. Trotzdem macht Sebastian Vettel keinen Hehl daraus, dass Mercedes zurzeit noch in einer anderen Liga fährt: «P3 war ein toller Start in die neue Saison. Aber wenn wir Mercedes schlagen wollen, haben wir viel Arbeit vor uns.»

34,5 Sekunden Rückstand im Ziel verdeutlichen diese Arbeit. Und als ob der Rückstand nicht schon groß genug wäre, kam in Melbourne nach dem Rennen noch eine Spitze von Nico Rosberg dazu. Der soeben von Hamilton entzauberte Deutsche meinte in der Pressekonferenz nach dem Rennen zu seinem Landsmann: «Es wäre nicht schlecht, wenn sie etwas näher dran wären – so lange sie nicht zu nahe kommen.»

Autsch! Doch Vettel reagierte postwendend: «Denkst du wirklich so? Ihr habt 30 Sekunden Vorsprung und wollt, dass wir näher rankommen? Willst du damit sagen, dass du hoffst, dass ihr langsamer werdet?»

Natürlich hofft das Rosberg nicht. Aber er dachte dabei in erster Linie an die Show. Einen Herausforderer zu schlagen, ist nicht nur gut fürs Ego. Es ist

auch hilfreich für den Sport. Deshalb nahm Rosberg auch Vettels Vorschlag an, dass Mercedes in Malaysia die Garagentore für die Konkurrenz öffnet. Doch das wird nicht passieren: Toto Wolff und Niki Lauda haben dem Spätschen der beiden rasch einen Riegel vorgeschoben. Vettel und Ferrari müssen den Rückstand selber auflösen.

Fahrbarkeit und Leistung

Dabei ist Ferrari auf gutem Weg. Der Antriebsstrang der Roten hat in punkto Leistung und Fahrbarkeit merklich zugelegt, das sieht man nicht nur am Werksteam. Auch die Auferstehung von Motorenkunde Sauber zeigt, dass man über den Winter an den richtigen Stell-schrauben gedreht hat.

Das ist auch Rob Smedley aufgefallen.

«Es gibt viel zu tun, wenn wir Mercedes schlagen wollen.»

SEBASTIAN VETTEL

Der Renningenieur von Felipe Massa bei Williams und langjährige Ferrari-Mitarbeiter meinte in Melbourne: «Es gibt vor allem zwei Teams, die sich im Vergleich zum Vorjahr verbessert haben: Sauber und

Ferrari. Beide verbindet eine Gemeinsamkeit.»

Vettels Erfolg in Australien war auch ein Erfolg der Taktik und des Reifenmanagements. Von SP4 gestartet, schnappte sich der Wahlschweizer den Williams von Massa im Zuge der ersten – und bei vielen Piloten einzigen – Boxenstopps. Massa hatte drei Runden vor dem Ferrari auf Medium-Reifen gewechselt, blieb im Fernduell anschließend aber im Verkehr (hinter Ricciardo) stecken.

Für Vettels Kumpel Räikkönen verlief der Nachmittag nicht so erquicklich. Schon in Turn 1 wurde er vom Toro Rosso des Spaniers Carlos Sainz jr. getroffen, konnte aber weiterfahren. Beim ersten Stopp hatte er zu schnell die Kupplung betätigt, deshalb hatte sich das Rad gedreht, bevor die Radmutter festgezurr war. Das kostete ihn rund fünf Sekunden. Beim zweiten Stopp ging alles schief: Der Schlagschrauber war defekt. Mit loser Radmutter fuhr Kimi wieder auf die Strecke und musste den Ferrari nach drei Kurven abstellen.

Eine Strafe gab es nicht. «Das Team hat erklärt, dass das System zur Überwachung der Boxenstopps keinen Alarm geschlagen hat. Als das Problem erkannt wurde, hat man den Fahrer aufgefordert, das Auto sofort zu stoppen. Die Telemetrie hat gezeigt, dass der Befehl direkt ausgeführt wurde», so die Begründung der FIA. ♦



Sebastian Vettel vor Kimi Räikkönen: Die erste Runde im Ferrari-Teamduell ging an den Neuzugang



Gratulation vom Terminator: Hamilton mit Schwarzenegger



Hamilton: Noch eine Trophäe



Rosberg: Schon nachdenklich?



Hatte alles unter Kontrolle: Sieger Hamilton biegt in Parc fermé ein

KOMMENTAR

Steigt der schlechte Verlierer Red Bull aus?

Von LEOPOLD WIELAND

Das war vorher schon klar: Den Sieg beim Auftaktrennen 2015 in Australien konnte sich nicht nur Red Bull abschminken. Das einstige Weltmeister-Team, das 2010 bis 2013 die Formel 1 dominiert hatte, brauchte diesmal auch nicht auf das Ausfallpech der weiter überlegenen Mercedes-Silberpfeile zu hoffen. Wäre es dazu gekommen, Ferrari oder Williams wären in Melbourne die ersten Kandidaten auf den Abstaubersieg gewesen. Doch: Mercedes beherrschte Trainings- und Rennsachen souveräner noch als letztes Jahr nach Belieben. Und Red Bull fuhr schlimmer als 2014 und auch schlimmer als bei den jüngsten Wintertests hinterher. Das drückte nicht nur beim Lokalmatador und neuen Teamleader Daniel Ricciardo die Stimmung (siehe dazu auch unsere Story auf S. 6/7).

Allen voran schob Red Bulls Oberberater Helmut Marko mächtig Frust. «Katastrophe» nannte der Ex-F1-Pilot aus Österreich den Antriebschaden, der Ricciardos Auto am Freitag nach nur 50 Trainingskilometern lahmlegte. Markos Enttäuschung gipfelte in einem Rundumschlag, bei der er (wieder mal) die Mercedes-Dominanz als eine der größten Ursachen für die zuletzt von viel Zuschauerschwund betroffene Formel 1 geißelte. Was Marko nur zu gut weiß: Red Bulls Problem sind nicht die zu starken Mercedes, sondern der zu schwache und defektanfällige Antrieb seines Partners Renault. Weil die Motorenregeln nicht bald im Sinne Red Bulls geändert werden, schließt Marko den F1-Ausstieg seines Arbeitgebers nun nicht mehr aus. Das wäre eine schwache, nicht sportliche Reaktion.



SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

MOMENT MAL!

Das schönere Ende

Auf der Wiese sieht es ein bisschen aus wie beim verkaufsoffenen Sonntag im Autohaus: Luftballons, die neuesten Modelle, Männer im Anzug, Kunden im Freizeitlook, Damen, die einem Prospekte reichen. Links und rechts Imbissbuden, dazu allerlei Firlelfanz. Von der Formel 1 erstmal keine Spur. Es scheint sich eher um einen Familiennachmittag zu handeln. Mit jeder Menge gute Laune. Auf den zweiten Blick wird dann schon klar, wo wir uns befinden. Da sind die Weltmeister, die Australier hervorgebracht hat, in Bronzestufen gegossen. Aber auch das wirkt weder getragen noch aufscheiderisch. Das Rennen in Melbourne wird 20, und es gibt eine Tradition, die sich seit dem ersten Tag im Albert Park nicht geändert hat: Diese unglaublich gut erträgliche Leichtigkeit des Seins.

Eine Selbstverständlichkeit, mit der sich der Alltag der Großstadt und seiner Menschen und das Gastspiel des Grand-Prix-Zirkus ergänzen. Nichts ist pompös inszeniert, aber trotzdem ist sofort klar: Hier passiert etwas Besonderes. Vor allem aber: Hier kann man sich für Motorsport interessieren und trotzdem Spaß haben. Wie befremdlich würde wohl eine Achterbahn an diesem Platz wirken – wie sie die Großmannsüchtigen am Nürburgring zur besseren Unterhaltung hingestellt haben.

Es gibt viel mehr Ordnung in Melbourne als in Spa, aber sie sorgen ganz anders für einen reibungslosen Ablauf als das ruppige Personal in den Ardennen. Die Menschen, die den GP von Australien besuchen, werden als Gäste empfangen. Und so behandelt. Denn für eine gute Party, das weiß jeder Gastgeber, muss man etwas tun. Gerade wenn die Hauptakteure sich so rar machen. 47.000 Besucher kamen trotzdem – an einem Donnerstag. Einfach so, ohne viel Action. Nur um Formel-1-Luft zu schnuppern. Mit Atmosphäre macht man Image. Natürlich ist die Situation einer Weltmetropole nicht unbedingt auf jede permanente Rennstrecke übertragbar. Und die

Eventkultur der Aussies ist auch nicht überallhin kopierbar, man denke nur mal an die gescheiterten Rennversuche in Korea. Aber die positive Grundeinstellung zum Top-Motorsport, die lässt sich sicher überallhin exportieren.

Von all den hausgemachten, unnötigen Problemen im inneren Zirkel der Fi lässt man sich doch nicht den Spaß verderben. Also lautet die Devise: auskosten. Und wenn es noch so abwegig erscheint, dass Daniel Ricciardo 2015 Weltmeister wird – man gibt sich der Hoffnung, den Emotionen hin. Feiert alle Fahrer, vor allem sich selbst. Kurz: Man lebt, wie's einem gefällt. So werden aus Zuschauern echte Fans, so entsteht die Basis dafür, wie über guten Sport Begeisterung geweckt werden kann.

Alles also eine Frage des richtigen Umgangs miteinander. Die Formel 1 hat sich in vielem schon weit von ihren Fans entfernt, zum Teil ist man sich sogar fremd geworden. Das Zulassen von Nähe ist natürlich nicht so einfach. Das offene Fahrerlager der DTM ist zwar im Prinzip eine nette Idee, hat aber den Charme von Fußgängerzonen zur Weihnachtszeit. Deshalb ist etwas Abstand nicht schlecht, das weckt die Neugier. Top-Motorsport muss beides haben: Exklusivität und Allgemeintauglichkeit. Das ist keine einfache Balance. Es ist das, was die entsprechende Fi-Kommission aus diesem Saisonauftakt lernen kann: Nicht einfach der ganzen Welt ein Konzept überstülpen, sondern eingehen auf die ganz individuelle Faszination. Ein bisschen weniger Selbstsucht, ein bisschen mehr Wir-Gefühl. Und, am wichtigsten: Eine gute Portion Positivdenke. Die Australier wissen, dass sie am Ende der Welt leben. Aber sie sagen sich: Es ist das schönere Ende.



Elmar Brümmer



Stimmung im Albert Park

Daniel Ricciardo/Red Bull

Wieder schwere

Von ELMAR BRÜMMER

Von einem Sieg vor heimischem Publikum war Daniel Ricciardo in Melbourne weit entfernt. Schuld daran soll nach wie vor der Renault-Antriebsstrang sein. Das lässt die Chefetage bei Red Bull Racing kochen.

Es ist das Jahr 2 von Daniel Ricciardo bei Red Bull Racing, und es ist das erste als Nummer 1. Diese Eins hat ihn verfolgt, seit er in Melbourne angekommen ist. Auf Englisch ist das ja auch ein schönes Wortspiel: «This is the 1» stand auf allen Plakaten, die für den GP warben, und dieses «One» klang automatisch so wie «Won», also gewonnen.

Davon war «Dan the man» viel weiter entfernt als im letzten Jahr. Platz 6, hinter dem Debütanten Felipe Nasr – das war nicht das, was sich die australischen Fans erwarteten hatten – und schon gar nicht Red Bull Racing im Jahr 1 nach Vettel. Teamchef Christian Horner hatte schon vor dem Start schwere Geschütze in Richtung Renault aufgeföhren, und als Daniil Kyjat bereits auf dem Weg in die Startaufstellung liegen geblieben war, da brodelte es in dem sonst so smarten Briten. Aber natürlich ist der öffentliche Frontalangriff auf den französischen Hersteller, dessen Vorjahresaggregate Ricciardo sinngemäß mit einer Menge Schrott gleichgesetzt hatte, ebenfalls kalkuliert. Die Überwindung des Lokalmatadoren lieferte den perfekten Anlass für den Beginn eines neuen Rosenkrieges.

erst viel Leistung da, dann ein Stottern, dann wieder Power und hinten raus gar nichts mehr», tobte Horner im Namen seiner leidenden Fahrer. Darauf könne sich kein Mensch einstellen, dazu ruiniere es die Reifen. Gegen den Sauber-Ferrari von Felipe Nasr hatte Dany Ricciardo keine Chance. Schon spricht Red-Bull-Berater Helmut Marko von einem Ausstieg aus der Formel 1, denn am liebsten würde man die Mercedes-Überlegenheit natürlich durch eine Freigabe der Motorenentwicklung kontern, zumal künftig die Prüfstandsversuche nicht mehr in Paris, sondern in Graz geföhren werden. Es gibt auch Gerüchte, dass Red Bull mit dem Schweizer Mario Illien den Gang in die Aggregate-Selbstständigkeit plant.

Ausstieg aus der Formel 1?

Die Motoren würden Leistung nur nach dem Zufallsprinzip abgeben. «Beim Gasgeben ist zu-

erst viel Leistung da, dann ein Stottern, dann wieder Power und hinten raus gar nichts mehr», tobte Horner im Namen seiner leidenden Fahrer. Darauf könne sich kein Mensch einstellen, dazu ruiniere es die Reifen.

Gegen den Sauber-Ferrari von Felipe Nasr hatte Dany Ricciardo keine Chance. Schon spricht Red-Bull-Berater Helmut Marko von einem Ausstieg aus der Formel 1, denn am liebsten würde man die Mercedes-Überlegenheit natürlich durch eine Freigabe der Motorenentwicklung kontern, zumal künftig die Prüfstandsversuche nicht mehr in Paris, sondern in Graz geföhren werden. Es gibt auch Gerüchte, dass Red Bull mit dem Schweizer Mario Illien den Gang in die Aggregate-Selbstständigkeit plant.

Daniel Ricciardo versuchte, sein Gesicht und sein Lachen einigermmaßen zu wahren. Er war

AUS DEM FAHRERLAGER

Von ELMAR BRÜMMER

Gasfuß und grüner Daumen: Nico Rosberg wird erst im Sommer Vater, richtet sich aber schon jetzt häuslich ein. Zitat: «Ich will die Gegenwart, den Moment, die Kleinigkeiten genießen. Das gelingt mir schon, wenn ich mit meiner Frau in unserem Gemüsegarten Möhren oder Brokkoli ernte.» Perfekte Babynahrung. Langsamer fahren will er auch, wenn die Tochter auf der Welt ist – aber nur im Straßenverkehr...



Nico Rosberg in Melbourne

Mit den offiziellen Rennwagenbezeichnungen hat Sebastian Vettel so seine Probleme, und auch der SF 15-T ist ihm etwas zu abstrakt für das intime Verhältnis, das er zu seinem Ferrari pflegen will. Deswegen bekommen alle Autos einen Namen, einen Frauennamen. Das rote Auto auch, es hört – gegenüber den frechen Red-Bull-Damen – auf

den vergleichsweise braven Namen Eva. Warum? Weil da eine neue Schöpfungsgeschichte beginnt. Und: «Weil mein Renningenieur mit Nachnamen Adami heißt», sagt der Heppenheimer. Im Scuderia-Paradies wurde viel gelacht.

Kein Koala, kein Bumerang, lieber ein Rennpferd: Der Schweizer Romain Grosjean trifft den australischen Starjockey Damien Oliver und das Paradepony Lankan Rupee. Denn wer in Melbourne «Grand Prix» sagt, der meint meistens den Galopp-Klassiker. Grosjean gesteht, dass er vor dem einen PS mehr Respekt hat als vor den bis zu 800 seines Renault-Motors: «Der Antrieb bei den Reitern lebt ja wirklich.» Gemeinsamkeiten mit den Jockeys sieht er dennoch: «Das Rennen, die Konzentration, das Training und die Taktik sind gleich.»

Es ist still geworden um Jules Bianchi, der in Suzuka bei einem bizarren Unfall in Regen und Dunkelheit so schwer verunglückt ist. Der 25-Jährige, seit Monaten in einer Spezialklinik in Nizza, befindet sich nach Angaben seines Vaters Philippe immer noch im Koma. Man könne nur warten... Auf Twitter senden die Fans weiterhin Botschaften

unter #forzajules; Gleiches gilt für Michael Schumacher: #keepfightingmichael

Martin Whitmarsh ist wieder im Rennen – allerdings um den America's Cup im Segeln. Der ehemalige McLaren-Teamchef sucht für das britische Syndikat um Olympiasieger Ben Ainslie noch einen guten Designer, und er hat seinen Wunschkandidaten auch schon gefunden: Im alten Kollegen Adrian Newey. Allerdings verfolgt Red Bull im Segelsport eigene Pläne.

Fernando Alonso bleibt laut einer Celebrity-DBI-Umfrage von Repucom in den Heimatländern der aktuellen Fahrer der am besten vermarktete Pilot der Formel 1. 98 Prozent der Befragten in Spanien kennen den Namen Alonso. Noch bekannter ist lediglich Alonsos ehemaliger Teamkollege Felipe Massa. Ihn kennt in Brasilien wahrlich jedes Kind.



Grosjean mit nur einem PS

Vorwürfe gegen Renault

ja nicht unbedingt von Hero auf Zero gestürzt, aber P6 ist für ihn «nicht gerade die aufregendste Rennvorstellung» gewesen. Punkte geholt zu haben, etwas lernen zu können und auf ein besseres Wochenende in Malaysia zu hoffen – mehr als politisch korrekte Aussagen waren ihm nicht zu entlocken.

Was für ein Kontrast noch zu Beginn der FI-Auftaktwoche. Immer, wenn er im Privatauto durch Melbourne fuhr, hätte sich der Mann, der Sebastian Vettel ersetzen muss/will/kann, am liebsten geduckt. Daniel Ricciardo ist ein sehr öffentlicher Fahrer, ein sehr zugänglicher, ein sehr sympathischer. Aber er will nicht einfach so gefeiert werden, er will dafür etwas leisten. So wie die drei Siege im letzten Jahr und der Status als einziger Fahrer, der Mercedes richtig ärgern konnte. Aber dies ist Geschichte.

Seine Ausgangslage, vor allem aber die Erwartungen der Menschen haben sich verändert. Red Bull Racing ist auch anders geworden. «Wir sind immer noch stark, und da ist immer noch etwas in der Luft», sagt der 25-Jährige. Und dann fügt er hinzu: «Ich bin jetzt in einer anderen Position im Team, ich habe einen größeren Einfluss.»

2015 ist Geduld gefragt

Erwachsenwerden in der Formel 1, das kann manchmal rasend schnell gehen. Muss es auch. Aber Ricciardo ist so ein Mann, der die Chancen nutzt, wenn sie sich bieten. Das ist der erste Ansatz, vielleicht der wichtigste, für eine Championentugend. Etwas, das Sebastian Vettel ihm vorgelebt hat. In sein letztes Jahr ging Ricciardo mit dem Vorsatz, Vettel zu fordern. Das ist ihm gelungen, sehr sogar. In dieser Saison ist er selbst

gefordert, und er muss beweisen, dass ihn die neue Rolle trotz allen technischen Widrigkeiten nicht überfordert.

«Mein Selbstbewusstsein hat sich über die Jahre aufgebaut», sagt er, «entscheidend dafür aber ist, dass ich mich in der Formel 1 über die Zeit immer wohler gefühlt habe.» Jetzt ist Ricciardo kein Mann des Outbacks, er kommt vielmehr aus der Metropole Perth. Doch er pflegt ganz gern eine gewisse Einsamkeit, selbst wenn das im krassen Gegensatz zu dem Trubel um ihn herum stehen mag: «Ich kann mich auf mich selbst konzentrieren.»

Vater Joe sieht das Talent zur Fokussierung als das entscheidende seines Sohnes für den Weg nach ganz vorn an: «Schon im Alter von zwei, drei Jahren, wo die Aufmerksamkeitsspanne der Kinder ja eine extrem kurze ist, hat sich Daniel stun-

denlang vor den Fernseher setzen und Motorsportübertragungen gucken können.» Und Geduld braucht er in dieser Saison vermutlich wieder.

Gegenentwurf zu Mark Webber

Der australische GP allein ist noch zu früh, um zu bewerten, wie das Jahr von Ricciardo aussehen wird – es hängt wirklich wieder viel von den beiden anderen großen «R» ab – Red Bull und Renault. «Ich hätte gern, dass dieser RB11 sich als echtes Biest entpuppt.» Von sich aus sieht er keine Schwierigkeiten: «Das Team kennt mich besser, ich kenne das Team besser, und deshalb kann ich meiner neuen Verantwortung auch besser gerecht werden.»

Sich selbst finden und gleichzeitig den Rennstall nach vorn bringen, das ist in etwa auch das, was Red Bull von seinem Schützling erwartet. Gerade jetzt, in unruhigen Gewässern, zeigen sich Kapitäneigenschaften. Denn Sunnyboy, Posterjunge, das alles spielt keine Rolle im harten Alltagsgeschäft der Formel 1. Aber bei was auch immer man Daniel Ricciardo beobachtet im Fahrerlager: Das Lachen verschwindet einfach nicht, selbst nicht nach der Ernüchterung vom Wochenende. Vor allem ist es nicht gekünstelt. Der Mann ist eine Frohnatur, und damit der exakte Gegenentwurf zu Mark Webber, der eher für den grimmigen Aussie stand, was allerdings ein zu oberflächliches und ungerichtetes Urteil wäre. Der Vorgänger, der inzwischen für Porsche in Le Mans und für das australische Fernsehen bei den Grand-Prix-Übertragungen arbeitet, gehört zu denen, die Ricciardo eine große Zukunft prophezeien, tatsächlich in ihm irgendwann den dritten Weltmeister aus Down Under sehen.

Was das angeht, hat Vettel und seine Pokalsammelwut Spuren hinterlassen beim ehemaligen Teamkollegen: «Ich mag einfach die ganz große Trophäe am allerliebsten», sagt Ricciardo. Natürlich mit einem breiten Lächeln, aber es ist ihm ernst, sehr ernst sogar. Damit ist die Frage, die ihn am meisten genervt hat in seinen Anfangsjahren («Kannst du ein Rennen gewinnen?»), abgelöst durch die noch größere, drängendere: «Wann wirst du Weltmeister?» Aber Daniel Ricciardo ist kein Mann der Fragezeichen, sondern einer der Ausrufezeichen. So geht er in den nächsten Anlauf in Malaysia: Nicht als Gewinner, aber als Kämpfer. ♦



An fehlendem Einsatz liegt es wahrlich nicht: Daniel Ricciardo gab vor heimischem Publikum alles



Publikumsliebbling: Ricciardo ist in seiner Heimat ein Volksheld



Omnipräsent: «This is the One»

NACHRICHTEN

Ab jetzt gilt das Gesetz der Vorkasse

Manor/Ferrari Ferrari-Teamchef Maurizio Arrivabene hat die Zusammenarbeit mit Manor-Marussia auf eine neue Basis gestellt. Der alte Marussia-Rennstall schuldet Ferrari noch 14 Millionen Pfund, umgerechnet 20 Millionen Euro. Bei McLaren sind es sieben Millionen Pfund. Die beiden größten Gläubiger haben sich einverstanden erklärt, auf 98,9 Prozent der Forderung zu verzichten. So kam der Rennstall aus der Insolvenz. Ab jetzt gilt das Gesetz der Vorkasse. «No money, no honey», teilte Arrivabene dem Sportdirektor von Manor-Marussia, Graeme Lowdon, mit.

Neuer Umgang mit dem Safety Car

Safety Car Das Safety Car wird in diesem Jahr vermutlich weniger zum Einsatz kommen als in der Vergangenheit. Wenn Streckenposten oder Bergfahrzeuge in der Nähe der Strecke im Einsatz sind oder aus einem anderen Grund die doppelt geschwenkte gelbe Flagge gezeigt worden wäre, ersetzt das virtuelle Safety Car das richtige. FIA-Rennchef Charlie Whiting: «Das Safety Car geht nur noch bei starkem Regen raus oder bei einem Crash, bei dem wir das Tempo am Unfallort noch mehr dröseln wollen, als es mit dem virtuellen Safety Car der Fall ist.»

Alonso-Unfall gibt weiter Rätsel auf

McLaren Der Alonso-Unfall bei den Tests in Barcelona bleibt auch nach der FIA-Untersuchung ein Rätsel. Experten wundern sich, warum der Spanier die Mauer überhaupt getroffen hat. Bei der geringen Geschwindigkeit und dem spitzen Aufprallwinkel hätte ein Fahrer von der Klasse Alonsos von der Mauer weg lenken oder rechtzeitig bremsen können. Das lässt nur zwei Schlüsse zu: Entweder hat er das Auto absichtlich in die Streckenbegrenzung gelenkt oder er war nicht mehr in der Lage zu reagieren. Da Ersteres unwahrscheinlich ist, muss man von einem Blackout ausgehen. Mysteriös ist auch, wo er sich die Gehirnerschütterung geholt hat. Die Verzögerung auf den Kopf betrug nur 16 und 8 g. Helm und Nackenschutz waren praktisch nicht beschädigt. ♦ MS/TG

Team für Team – GP Australien 2015

Sauber: Punkte mit



SUTTON-IMAGES.COM

Hamilton: Der Titelverteidiger gewann den Saisonauftakt



SUTTON-IMAGES.COM

Massa: Am Start konnte er Ferrari-Neuling Vettel abwehren



SUTTON-IMAGES.COM

Magnussen: Am Freitag zu flott, Auto vor allem vorne Schrott



SUTTON-IMAGES.COM

Verstappen: Panne kostete den jüngsten Debütanten Punkte



SUTTON-IMAGES.COM

Nur Fußgänger in Melbourne: Merhi (Mitte) und Stevens (rechts)

MERCEDES 6 NICO ROSBERG P1, 44 LEWIS HAMILTON P1

Am Freitag, dem ersten Trainingstag zum Auftaktrennen 2015, hatte Nico Rosberg in Melbourne das Heft beim Weltmeisterteam in der Hand: Bestzeit im ersten Freien Training (FT1) am Morgen und auch im FT2 nachmittags. Titelverteidiger Hamilton war da jeweils Zweiter. Was die neuen Silberpfeile namens W06 Hybrid noch überlegener macht als 2014: Mercedes hat seinen Abtriebsvorteil weiter vergrößert. Auch die Leistung des Turbo-Hybrid-Antriebs wurde gesteigert und die Kraftentfaltung optimiert. Dennoch monierten beide Piloten – wie schon während der Wintertests – das im Vergleich zum Vorgängermodell nervösere Heck. Dies und noch dazu Windböen brachten Rosberg im dritten Drittel des Qualifyings (Q3) in Rückstand: erst ein Dreher, auch im zweiten Versuch keine optimale Runde. Von Startplatz zwei (SP2) aus konnte er Pole-Sitter Hamilton im GP nur folgen und beim Mercedes-Doppelsieg Zweiter werden. **WM-Punkte/WM-Platz: 43/1.**

WILLIAMS 19 FELIPE MASSA P4, 77 VALTTERI BOTTAS KEIN START

Wie bei den meisten Teams konzentrierten sich die Briten am Freitag auf die Abstimmung von Aerodynamik und Fahrwerk sowie die Vergleiche mit der härteren und der weicheren Reifenmischung von Pirelli. Bottas fand auch im FT2 auf dem weicheren Typ «Soft» noch immer kein «optimales Gefühl». Kollege Massa FW37 blieb Freitagnachmittag in der Box: Wasserleck im Kühlkreislauf des V6-Turbomotors made by Mercedes. Erst in der Quali konnte der Brasilianer teamintern das Blatt zu seinen Gunsten wenden: SP3. Bottas, der Finne, wurde Sechster. Mehr als seine Bremsprobleme behinderten ihn plötzlich aufgetauchte Rückenschmerzen. Grund: Durch Schlag von Bodenwelle äußeres Bandscheibengewebe gerissen. Nach erstem Check durch die FIA-Rennärzte und einer Nacht im Melbournen Albert Hospital musste Bottas auf den Start verzichten. Reserve-Fahrerin Wolff war ohne Training im Albert Park nicht startberechtigt. **WM-Punkte/WM-Platz: 12/4.**

MCLAREN 20 KEVIN MAGNUSSEN KEIN START, 22 JENSON BUTTON P11

Die hohen spätsommerlichen Temperaturen in Down Under brachten McLarens neuen Antriebspartner Honda in die Defensive. Die Japaner drehten die Leistung ihres Turbo-Hybrid-Systems zurück, um nur ja keine Defekte zu provozieren. Entsprechend stiegen die Rundenzeiten. Button und Alonso-Ersatz Magnussen stritten sich so nur um die letzten Plätze. Freitagnachmittag war für Magnussen nach nur 15 Minuten schon Trainingsschluss: Zu spät gebremst und durchs Kiesbett in die Barrieren. Für den Samstag musste an beiden MP4-30 der Antrieb des Kinetik-Generators (MGU-K) ausgetauscht werden. In der Quali sprangen nur SP17 (Button) und SP18 (Magnussen) raus. Im Rennen schaffte es Magnussen nicht mal bis in die Startaufstellung: Rauch, Antriebsschaden. Button wurde, zweimal überrundet, Elfter und Letzter. Viel verpasst hat Alonso, der per Fernleitung aus Europa die Team-Meetings begleitete, nicht. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/8.**

TORO ROSSO 33 MAX VERSTAPPEN AUSFALL, 55 CARLOS SAINZ JR. P9

Das italienische Red-Bull-Team mit seinen jungen, neuen Fahrern war eine der positiven Überraschungen des F1-Saisonstarts 2015. Trotz der ähnlichen Fahrbarkeitsprobleme mit dem Renault-Antrieb wie beim großen Bruder Red Bull hielten die STR10 – anfangs zumindest. Sainz Jr. drehte im FT1 32, Verstappen 31 Runden. Im FT2 brachte Verstappen, mit 17 Jahren der jüngste F1-GP-Starter aller Zeiten, allerdings nur sechs Runden zusammen. Grund war ein nötiger Batteriewechsel, bei dem auch die Kontrollelektronik am Wagen des Niederländers erneuert wurde. Sainz Jr. kassierte Freitag und Samstag je eine Strafe für Pitlane-Speeding: 100 Euro (61,0 km/h) und 200 Euro (61,8 km/h). Verstappen bekam in der Quali Rückenschmerzen von seiner nach einem Defekt notdürftig hinterm Sitz verstaute Trinkflasche. Ein Motordefekt brachte ihn in seinem Debüt-GP um erste WM-Zähler. Sainz Jr. verlor P8 kurz vorm Ziel an Ericsson. **WM-Punkte/WM-Platz: 2/7.**

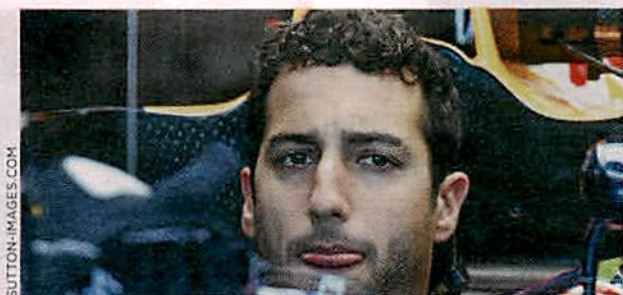
MARUSSIA 28 WILL STEVENS KEIN START, 98 ROBERTO MERHI KEIN START

Marussia, der WM-Neunte von 2014 und nun offiziell als «Manor-Marussia» am Start, tauchte überraschend mit zwei modifizierten Vorjahresautos vom Typ MR03 samt 2014er Ferrari-Antrieben in Melbourne auf. Obwohl britische Behörden wegen unbezahlter Steuerschulden des Teams den Trip nach Down Under noch zu verhindern versucht hatten. Per Distanzstück war die Wagennase aufs neu geltende 2015er Maß verlängert worden. Doch zum Fahren kam keiner der angeheuerteten Piloten. Will Stevens und Roberto Merhi mussten mit ansehen, wie eine um die andere Trainings-Session, die Quali und auch das Rennen abgesagt wurden. Waren wirklich technische Probleme, allen voran seitens der Software, der Grund? Oder reiste Manor-Marussia nur an, um zukünftig seine Ansprüche auf TV-Gelder zu sichern? In acht Punkten konnte der FIA gegenüber klargestellt werden, dass der Startverzicht tatsächlich technisch bedingt war. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/10.**

len beider Neuen

RED BULL 3 DANIEL RICCIARDO P6, 26 DANIIL KVYAT KEIN START

Der abwanderungswillige Technikchef Adrian Newey war in Australien weiter mit dabei. Zu Hause lassen musste das Vize-Weltmeisterteam von 2014 allerdings die neue, kürzere Nase für sein 2015er Modell RB11, denn sie hatte zum zweiten Mal den FIA-Crashtest nicht bestanden. Erste ernsthafte Sorgen machte im FT1 der Antrieb am Wagen von Ricciardo: Defekt nach nur 50 km. Der australische Lokalmatador verlor so nicht nur sämtliche Restzeit des Freitagstrainings, er muss die 19 oder 20 Saisonrennen nun mit drei der neuerdings vier erlaubten Antriebseinheiten schaffen. Schadensursache ist wohl die neue Software, die Power-Lieferant Renault mit nach Melbourne gebracht hatte. Sie war auch schuld, dass bei den Red Bulls beim Bremsen die hinteren Antriebsräder oft weiter mit Kraft versorgt wurden. Kvyats Red-Bull-Debüt endete schon auf dem Weg zur Startaufstellung: Getriebschaden. Ricciardos P6 war ein schwacher Trost. **WM-Punkte/WM-Platz: 8/5.**



Ricciardo: Enttäuschendes Heimspiel für Australiens F1-Star

FERRARI 5 SEBASTIAN VETTEL P3, 7 KIMI RÄIKKÖNEN AUSFALL

Der deutsche Ex-Weltmeister hatte den finnischen Ex-Weltmeister in Australien im Griff. Team-Neuling Vettel drehte durchweg die schnelleren Runden als Ferrari-Routinier Räikkönen. Obwohl der neue SF15-T vor allem dank seines verbesserten Einlenkverhaltens viel mehr liegt als der Vorjahreswagen. Das einzige Problem, das Vettel mit seinem «Eva» getauften roten Renner hatte: Der große Rückstand auf die Mercedes – gegen die Ferrari vor allem in den mittelschnellen Streckenpassagen viel verlor. Nach der Quali (SP3 Vettel/SP8/Räikkönen) gestanden beide Piloten auch Fahrfehler ein. In seinem ersten Ferrari-GP überholte Vettel Massa (Williams) während der zweiten Boxenstopp-Phase und wurde Dritter. Räikkönen, zu Beginn mit Sainz jr. (Toro Rosso) und Nasr (Sauber) kollidiert, schied aus. Beim zweiten Stopp war die 2015 vorgeschriebene, doppelt gesicherte Radmutter am linken Hinterrad nicht festgezogen worden. **WM-Punkte/WM-Platz: 2/15.**



Räikkönen: Hinten links beim Stopp Rad nicht festgezogen

FORCE INDIA 11 SERGIO PÉREZ P10, 27 NICO HÜLKENBERG P7

Der VJM08 war der 2015er F1-Neuwagen, der als letzter und erst beim finalen Barcelona-Test seinen Einstand auf der Piste gehabt hatte. Dieser Rückstand war auch in Melbourne zu spüren. Auch wenn es keine zeitraubenden Defekte gab: Top-Zeiten waren nicht drin für Hülkenberg und Pérez. Und das wird wohl auch vorerst so bleiben. Erst zum Spanien-GP im Mai sollen bei Force India das erste aerodynamische Update und der erhoffte nächste Fortschritt kommen. Pérez brockte dem Team 400 Euro Strafe ein, weil er im FT2 in der Boxengasse zu schnell fuhr (63,3 km/h). Während Hülkenberg ein unauffälliges Rennen hinlegte, zeigte sich Pérez wieder mal von seiner heißblütigen Seite: In der Safety-Car-Phase überholte er trotz Verbots Ericsson (Sauber) und musste dafür sogar zwei Plätze hergeben – an Ericsson und Button (McLaren). Bei einer Attacke auf Button drehte sich der Mexikaner, kam letztlich aber doch am Briten vorbei. **WM-Punkte/WM-Platz: 7/6.**



Pérez: Auf Abwegen doch noch zu einem Punkt gefahren

LOTUS 8 ROMAIN GROSJEAN AUSFALL, 13 PASTOR MALDONADO AUSFALL

Dank Mercedes- statt Renault-Power sind die Schwarzen wieder auf dem Vormarsch. Dieser Trend bestätigte sich auch beim Australien-GP. Am Freitag gab es an beiden E23 Hybrid dasselbe, Reparaturzeit benötigende und Trainingszeit kostende Problem – aber nicht die dazu passende Ursachenerklärung vom Team. In der erst um 16 Uhr Ortszeit beginnenden Quali am Samstag wirkten sich die gesunkenen Asphalt- und Lufttemperaturen bei Lotus negativer aus als bei der Konkurrenz. Immerhin schafften es Grosjean und Maldonado bis ins Q3 und sicherten sich dort die Startplätze neun und zehn. Im Rennen kamen weder der Franzose noch der Venezolaner weit: Maldonado wurde zwischen Kurve 1 und 2 in die Rangelei zwischen Räikkönen (Ferrari) und Nasr (Sauber) verwickelt und in die Barrieren befördert. Und keine zwei Minuten später war auch Grosjean schon draußen wegen Leistungsverlust im Antriebsbereich. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/9.**



Maldonado: Nach Schubs rückwärts in die Wand geschleudert

SAUBER 9 MARCUS ERICSSON P8, 12 FELIPE NASR P5

Das erste Freitagstraining ließen die Schweizer aus wegen des da noch nicht final geklärten Rechtsstreits mit ihrem Ex-Festpilot Van der Garde. Überraschend dann im FT2: Nasr, der F1-Neuling, war auf dem bis dahin unbekanntem Albert Park Circuit schneller als Teamkollege Ericsson, der 2014 bei Caterham seine erste GP-Saison absolviert hat. Freitagnachmittag wurde der Schwede allerdings vorzeitig gestoppt: An seinem C34 war links hinten die Radaufhängung gebrochen. Zudem musste Ericsson 300 Euro Strafe berappen: Er war im FT2 einmal zu schnell durch die Boxengasse gefahren (62,7 km/h). In der Quali war für ihn schon nach Q1 Schluss (SP16), während Nasr es bis ins Q2 und dort auf SP 11 schaffte. Mit einem sehr guten Start brachte sich der brasilianische Debütant sofort in eine gute Ausgangsposition. Nasr hatte allerdings Glück, dass er aus dem Startgedränge mit Räikkönen (Ferrari) unbeschadet rauskam. **WM-Punkte/WM-Platz: 14/3.**



Nasr: Sein Blitzstart war der Schlüssel zu Endrang fünf

Nico Hülkenberg: Mit wenig Testkilometern in die Saison gestartet und doch im ersten Rennen gleich Siebter



Nico Hülkenberg

«Denke, wir sind über'n Berg»

Zur Person Nico Hülkenberg

Geburtstag 19. August 1987
Geburtsort Emmerich (D)
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

1997-2004 Karting (Deutscher Meister 2003)
2005 Formel BMW (Meister, 8 Siege)
2006 Deutsche Formel 3 (Gesamt-5., AIGP (Meister, 9 Siege)
2007 F3-Euroserie (Gesamt-3., 4 Siege)
2008 F3-Euroserie (Meister, 4 Siege)
2009 GP2 (Meister, 5 Siege), Formel-1-Testfahrer bei Williams
2010 Formel 1 mit Williams (Gesamt-14., 1 Pole-Position)
2011 F1-Testfahrer bei Force India
2012 F1 mit Force India (Gesamt-20.)
2013 F1 mit Sauber (Gesamt-10.)
2014 F1 mit Force India (Gesamt-9.)
2015 F1 mit Force India

HOBBYS Mountainbike, Karting, Lesen

Von ELMAR BRÜMMER
und MICHAEL SCHMIDT

Nico Hülkenberg (27) ist im Winter kaum zum Testen gekommen. Dennoch fuhr der Deutsche in Melbourne mit dem Force India in die WM-Punkte. Wir haben mit «Hulk» gesprochen.

Viele Rennfahrer haben Stellung bezogen zu dem juristischen Hickhack, den Giedo van der Garde und der Sauber-Rennstall miteinander hatten. Wie stehst du dazu, immerhin gab es ja auch in deiner Zeit Auseinandersetzungen um die Bezahlung?
NICO HÜLKENBERG: Ich finde das traurig und enttäuschend. Für mich stellt sich das als ein Riesenchaos dar. Das ist einfach nicht gut. Ich halte das für kein Geschäftsgebaren.

«Für mich stellt sich das als ein Riesenchaos dar.»

NICO HÜLKENBERG



Ärgert es dich, dass die Saison endlich wieder losgegangen ist, aber die Öffentlichkeit über Gerichtsfälle und Politik redet. Wie fühlt sich das aus der Innensicht eines Rennfahrers an?

Leider ist das so. Ich beschäufte mich jetzt nicht Tag und Nacht mit diesen Problemen, zumal sie uns nicht direkt betreffen. Aber man sieht das natürlich und hört davon. Und es ist eine unschöne Situation. Liegt es an uns Journalisten? Nein, nein. Es ist ja Tatsache, dass es eine schwierige Zeit ist für unseren Sport.

Dann passieren auch noch Dinge wie der Alonso-Unfall. Was denkt man als Fahrer darüber? Es ist schwer, sich da ein Bild zu machen. Das Ganze ist irgendwie dubios. Aber ich möchte mich den Spekulationen gar nicht anschließen. Irgendwas wird schon passiert sein. Also keine generellen Sicherheitsbedenken? Nein.

Aber sicher Ziele für die neue Saison?

Die erste Hälfte wird für uns ein bisschen zäh. Von selber wird es auch danach nicht besser. Wir müssen etwas dafür tun, dem Auto Speed einzuhauchen. Mit Updates, die auch wirklich fruchten. Das sind die Aufgaben, die vor uns liegen. Kann sich das Force India leisten?

Die finanzielle Situation im Zusammenhang mit dem verspäteten neuen Auto ist zum Teil falsch interpretiert worden. Im Winter ist es überall schwierig,

was das Geld angeht. Aber ich denke, wir sind über'n Berg.

Wie schwer wiegt denn die stark verkürzte Saisonvorbereitung?

Im Winter war einfach alles verspätet. Hätten wir das Auto früher fertig bekommen, dann hätten wir vielleicht schon in Melbourne ein kleines Update gehabt. Man muss sich das wie einen Schneeball-Effekt vorstellen. Das zieht sich wohl noch weiter in dieses Jahr rein. Was muss passieren, um den Nachteil schneller aufholen zu können?

Es kommt jetzt darauf an, wie effektiv wir arbeiten. Wenn das mit den Updates so läuft wie im Vorjahr, dann wird das nichts. Aber wenn wir es diesmal besser machen, dann kann es schon in der Europa-Saison wieder nach vorn gehen.

Lässt sich sagen, wo Force India in diesem Jahr einzuordnen ist?

Ich tue mich noch schwer, eine Erwartungshaltung zu formulieren.

Wie fährt sich der VJM 08?

Das Auto fühlt sich gut an. Die Balance passt. Doch wenn man auf die anderen schaut, dann sind die einfach eine halbe Sekunde schneller. Es fehlt uns noch an Abtrieb. Wir sind stehen geblieben, die anderen haben sich weiterentwickelt.

Trotzdem hast du in Australien sechs Punkte geholt und dein Teamkollege Sergio Pérez auch noch einen Zähler.

Unverhofft kommt oft. Wir haben natürlich von den Ausfällen profitiert. Aber darauf haben wir auch spekuliert. Wir mussten also bereit sein und daraus Kapital schlagen, und das haben wir getan. Außerdem hat unsere Standfestigkeit eine Rolle gespielt. Wir wussten, dass wir darauf setzen können. Dann haben wir auch einen guten Job bei der Strategie gemacht. Ich glaube, ich kann stolz darauf sein, was wir in Melbourne erreicht haben.

Wo lagen denn auf der Strecke noch Probleme mit dem Auto? Das Auto ist noch langsam, aber immerhin ist es konstant. Mal untersteuert es, mal übersteuert es.

Zitterst du auch, dass in diesem Jahr kein Großer Preis von Deutschland ausgetragen wird?

Das wäre schade. Um nicht zu sagen: Sch... Wir haben drei deutsche Fahrer, wir haben einen deutschen Hersteller, wir haben viel deutsche Motorsportgeschichte. Das wäre schon extrem bitter, wenn mein Heimrennen wegfallen würde.

Wie sieht es mit deiner Doppelbelastung Le Mans/Formel 1 aus?

Läuft alles. Ich merke schon, dass ich mehr Arbeitstage habe, dass ich häufiger auf Achse bin, mehr Koffer ein- und auspacken muss. Aber die Sache mit Porsche ist auch eine Riesenherausforderung für mich. Und eine, die Spaß macht. ♦

MOTORSPORT
aktuell

ÜBERFLIEGER

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

14%
PREISVORTEIL

GRATIS

RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

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



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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ20000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Datum	Unterschrift
	X

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**

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.



GRATIS

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1108085
Senden Sie mir ab der nächsterreichbaren Ausgabe 50 x **MOTORSPORT aktuell** zum Preis von zzt. nur 86,- € inkl. MwSt. und Versand. **Gratis** dazu erhalte ich die **MANNESMANN Werkzeugbox** nach Zahlungseingang und solange Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des 1. Bezugjahres kann ich jederzeit kündigen. Bei Bankeinzug erhalte ich zusätzlich **2 GRATIS-Ausgaben**.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

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

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

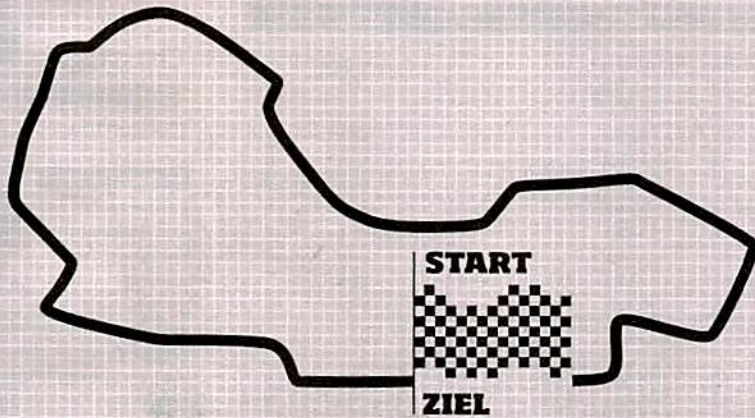
Datum _____ Unterschrift _____

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

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

STRECKE

ALBERT PARK CIRCUIT



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Supersoft- (rot markiert), Soft- (gelb), Medium- (weiß) und Hartgummi-Mischungen (orange) unterteilen. Pro GP-Rennen stehen immer eine härtere (Prime) und eine weichere Mischung (Option) zur Wahl. Diese Auswahl trifft Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer beide Mischungen benutzen. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es 13 Trockenreifensets: 7 Sets Prime, 6 Sets Option. Dazu kommen weitere sieben Reifensets für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediate, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Die Top 10 der Startaufstellung müssen mit dem Reifentyp, mit dem sie die Q2-Zeit erzielt haben, ins Rennen gehen. Diese Regel gilt nicht bei Regenrennen. Jeder Fahrer darf nur vier Motoren pro Saison verwenden. Beim fünften Tausch gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst, bei Fahrerwechseln übernimmt der Pilot die Motorenanzahl seines Vorgängers. Der Albert Park Circuit hatte 2015 zwei DRS-Zonen: zwischen den Kurven 2 und 3 sowie auf der Start-Ziel-Geraden.

TRAININGS

1. freies Training (Fr) min/Rdn.		2. freies Training (Fr) min/Rdn.		3. freies Training (Sa) min/Rdn.		Topspeed Qualifying (Sa) km/h	
1. Rosberg	1:29,557 (19)	1. Rosberg	1:27,697 (29)	1. Hamilton	1:27,867 (11)	1. Bottas	329,0
2. Hamilton	1:29,586 (19)	2. Hamilton	1:27,797 (25)	2. Vettel	1:28,563 (13)	2. Vettel	327,6
3. Bottas	1:30,748 (20)	3. Vettel	1:28,412 (33)	3. Rosberg	1:28,821 (14)	3. Massa	327,6
4. Sainz jr.	1:31,014 (32)	4. Räikkönen	1:28,842 (33)	4. Bottas	1:28,912 (14)	4. Maldonado	327,5
5. Vettel	1:31,029 (13)	5. Bottas	1:29,265 (32)	5. Massa	1:28,988 (18)	5. Pérez	325,5
6. Verstappen	1:31,067 (31)	6. Kvyat	1:30,016 (27)	6. Räikkönen	1:29,017 (13)	6. Räikkönen	325,3
7. Massa	1:31,188 (19)	7. Sainz jr.	1:30,071 (41)	7. Grosjean	1:29,481 (12)	7. Grosjean	325,1
8. Räikkönen	1:31,310 (14)	8. Maldonado	1:30,104 (11)	8. Maldonado	1:29,864 (15)	8. Ericsson	324,7
9. Maldonado	1:31,451 (22)	9. Grosjean	1:30,205 (37)	9. Sainz jr.	1:29,869 (19)	9. Hülkenberg	324,2
10. Ricciardo	1:31,570 (9)	10. Hülkenberg	1:30,473 (30)	10. Nasr	1:29,934 (24)	10. Nasr	323,8
11. Kvyat	1:32,073 (18)	11. Nasr	1:30,755 (33)	12. Verstappen	1:29,952 (16)	11. Rosberg	323,1
12. Pérez	1:32,247 (22)	12. Pérez	1:30,980 (32)	12. Ericsson	1:30,613 (21)	12. Hamilton	323,0
13. Hülkenberg	1:32,261 (19)	13. Button	1:31,387 (21)	13. Hülkenberg	1:30,741 (14)	13. Kvyat	319,1
14. Button	1:34,542 (6)	14. Verstappen	1:31,395 (6)	14. Pérez	1:30,993 (17)	14. Ricciardo	318,8
15. Magnussen	1:34,785 (7)	15. Ericsson	1:32,303 (14)	15. Ricciardo	1:31,185 (10)	15. Sainz jr.	315,9
16. Grosjean	2:17,781 (5)	Stevens	keine Zeit (0)	16. Magnussen	1:31,391 (14)	16. Verstappen	314,7
Stevens	keine Zeit (0)	Merhi	keine Zeit (0)	17. Button	1:31,666 (13)	17. Button	312,8
Merhi	keine Zeit (0)			18. Kvyat	1:32,830 (6)	18. Magnussen	312,5
				Stevens	keine Zeit (0)		
				Merhi	keine Zeit (0)		

QUALIFYING

Q1 (18 min)		Q2 (15 min)		Q3 (12 min)		Quali-Duelle	
1. Hamilton	1:28,586	1. Hamilton	1:26,894	1. Hamilton	1:26,327	Rosberg	0:1 Hamilton
2. Rosberg	1:28,906	2. Rosberg	1:27,097	2. Rosberg	1:26,921	Ricciardo	1:0 Kvyat
3. Massa	1:29,246	3. Vettel	1:27,742	3. Massa	1:27,718	Massa	1:0 Bottas
4. Verstappen	1:29,248	4. Bottas	1:27,796	4. Vettel	1:27,757	Vettel	1:0 Räikkönen
5. Vettel	1:29,307	5. Räikkönen	1:27,807	5. Räikkönen	1:27,790	Magnussen	0:1 Button
6. Grosjean	1:29,537	6. Massa	1:27,895	6. Bottas	1:28,087	Pérez	0:1 Hülkenberg
7. Sainz jr.	1:29,597	7. Grosjean	1:28,589	7. Ricciardo	1:28,329	Verstappen	0:1 Sainz jr.
8. Bottas	1:29,641	8. Sainz jr.	1:28,601	8. Sainz jr.	1:28,510	Grosjean	1:0 Maldonado
9. Hülkenberg	1:29,651	9. Ricciardo	1:28,679	9. Grosjean	1:28,560	Ericsson	0:1 Nasr
10. Räikkönen	1:29,754	10. Maldonado	1:28,726	10. Maldonado	1:29,480	Stevens	0:0 Merhi
11. Ricciardo	1:29,788	11. Nasr	1:28,800				
12. Maldonado	1:29,847	12. Verstappen	1:28,868				
13. Pérez	1:29,990	13. Kvyat	1:29,070				
14. Kvyat	1:30,402	14. Hülkenberg	1:29,208				
15. Nasr	1:30,430	15. Pérez	1:29,209				
16. Ericsson	1:31,376						
17. Button	1:31,422						
18. Magnussen	1:32,037						
19. Stevens	keine Zeit						
20. Merhi	keine Zeit						

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Australien



Felipe Massa (4.)

«Es war kein leichtes Rennen. Gleich nach dem Start fuhr mir ein anderer Pilot an ein Rad. Anfangs dachte ich deshalb, das Auto sei beschädigt. Ich bin sehr glücklich!»

< Felipe Massa (4.)

«Ricciardo hat mir die Türe zugemacht, als ich zu ihm aufgeschlossen hatte. Das kostete mich eineinhalb Sekunden – und das reichte, um die Position an Vettel zu verlieren.»



Carlos Sainz jr. (9.)

«Toll, WM-Punkte bei meinem Debüt! Es wäre mehr möglich gewesen als P9, aber ich sehe das positiv. Der lange Boxenstopp war bitter, auch für das Team. Das hat mich wertvolle Zeit gekostet.»

«Toll, WM-Punkte bei meinem Debüt! Es wäre mehr möglich gewesen als P9, aber ich sehe das positiv. Der lange Boxenstopp war bitter, auch für das Team. Das hat mich wertvolle Zeit gekostet.»



Sergio Pérez (10.)

«Es ist viel passiert in diesem ungewöhnlichen Rennen. Deshalb freut es mich, dass ich einen Punkt mitnehmen konnte. Für das Team ist es gut, weil auch Hülkenberg punktete.»



Jenson Button (11.)

«Trotz schwierigem Wochenende gibt es Lichtblicke: Ich kam über die Distanz, das hilft bei der Entwicklung des Autos. In den Kurven sind wir so schnell wie Force India.»

«Trotz schwierigem Wochenende gibt es Lichtblicke: Ich kam über die Distanz, das hilft bei der Entwicklung des Autos. In den Kurven sind wir so schnell wie Force India.»



Romain Grosjean (out)

«In der Formationsrunde hat der Motor nachgelassen. So willst du keinen GP beenden. Aber: Das Auto ist gut, wir sind dieses Jahr um Längen besser, als es letzte Saison der Fall war.»



Höhepunkte des Rennens

Start: Hamilton setzt seine Pole Position locker in die Führung um. Rosberg und Massa folgen ihm. Hinter denen gibt es Gedrängel – erst zwischen Vettel und Räikkönen, dann zwischen Räikkönen, Nasr und Maldonado, der dabei in Kurve 2 rückwärts in den Barrieren landet. Folge: Ausfall. Und: Safety Car.

1. Runde: Nach deren Ende gibt Maldonado Lotus-Kollege Grosjean an der Box auf (Power weg!).

4. Runde: Maldonados Lotus-Wrack ist geborgen, Restart des Rennens. Hamilton verschafft sich sofort einen großen Vorsprung auf Rosberg.

14. Runde: Pérez will Button überholen und kollidiert mit seinem Ex-Teamkollegen. Beide können weiterfahren.

17. Runde: Räikkönen verliert viel Zeit und Boden, weil bei seinem ersten Reifenwechsel hinten links die Radmutter (jetzt überall mit Doppelsicherung) klemmt.

25. Runde: Vettel kommt nach seinem ersten Stopp vor dem drei Runden zuvor gestoppten Massa wieder auf die Strecke. Der neue Ferrari-Mann hat damit einen Platz gewonnen, ist nun Dritter.

34. Runde: Unmittelbar nach seinem ersten Reifentausch fällt Verstappen (P12) aus. Grund: Antriebsschaden.

41. Runde: Auch beim zweiten Stopp Räikkönens macht das linke Hinterrad Probleme. Diesmal wird er losgeschickt, ohne dass es korrekt festgezogen ist. Per Funk befiehlt ihm Ferrari in der ersten Kurve, das Auto sofort zu parken.

42. Runde: Pérez kann Button doch noch überholen. Damit ist der Mexikaner Zehnter und hat dem Briten den letzten Punkteplatz abgejagt.

44. Runde: Ericsson verbremst sich und muss durch ein Kiesbett abkürzen. Der Schwede bleibt im Rennen und fährt gleich an die Sauber-Box zum Reifenwechsel.

54. Runde: Ericsson schafft es vorbei an Sainz jr. auf den achten Rang.

56. Runde: Vettel vergrößert wieder seinen Abstand zu Massa, der ihm zwischenzeitlich nähergerückt war.

58. Runde/Ziel: Hamilton gewinnt vor Mercedes-Kollege Rosberg. Vettel wird Dritter, Hülkenberg Siebter, die Sauber-Piloten holen P5 und P8. ♦

GP VON AUSTRALIEN / Resultate

Melbourne /AUS: 15. März 2015; 1. von 20 Läufen zur Formel-1-WM; 307,574 km über 58 Runden à 5,303 km; 15 Fahrer gestartet, 11 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken

21°



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stopp	Reifen	Punkte
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	58	1:31:54,067 h		1	s-m	25
2. Nico Rosberg (D)	Mercedes-W06 AMG Hybrid	58	+1,360		1	s-m	18
3. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF15-T	58	+34,523		1	s-m	15
4. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW37	58	+38,196		1	s-m	12
5. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C34	58	+1:35,143		1	s-m	10
6. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB11	57	+1 Rd.		1	s-m	8
7. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM08	57	+1 Rd.		2	s-m-s	6
8. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C34	57	+1 Rd.		3	m-s-s-s	4
9. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Renault STR10	57	+1 Rd.		1	s-m	2
10. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM08	57	+1 Rd.		1	m-s	1
11. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-30	56	+2 Rdn.		1	s-m	0

Nicht klassiert:

Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF15-T	40	+18 Rdn.	Rad	2	s-s-m	0
Max Verstappen (NL)	Toro-Rosso-Renault STR10	32	+26 Rdn.	Motor	1	m	0
Romain Grosjean (F)	Lotus-Mercedes E23	0	+58 Rdn.	Motor	0	s	0
Pastor Maldonado (VV)	Lotus-Mercedes E23	0	+58 Rdn.	Unfall	0	s	0

Nicht gestartet:

Kevin Magnussen (DK)	McLaren-Honda MP4-30	0		Motor			0
Daniil Kvyat (RUS)	Red-Bull-Renault RB11	0		Getriebe			0
Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW37	0		Verletzung (Rücken)			0

Durchschnittstempo des Siegers: 200,808 km/h Schnellste Runde: Hamilton, 50. Runde, in 1:30,945 min (= 209,915 km/h)
Internet: www.fia.com und www.formula1.com

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



Sensationeller Einstand: Felipe Nasr wurde beim F1-Debüt Fünfter

Topspeed Rennen (So) km/h

1. Ericsson	309,3
2. Massa	306,9
3. Vettel	306,4
4. Pérez	306,2
5. Sainz jr.	305,0
6. Hülkenberg	304,4
7. Nasr	303,7
8. Räikkönen	302,2
9. Hamilton	301,9
10. Rosberg	301,4
11. Ricciardo	298,9
12. Button	288,6
13. Verstappen	281,9
14. Maldonado	211,3
15. Grosjean	188,9

Schnellste Runde Rennen (So) Zeit

1. Hamilton	1:30,945
2. Rosberg	1:31,092
3. Räikkönen	1:31,426
4. Vettel	1:31,457
5. Ericsson	1:31,560
6. Massa	1:31,719
7. Pérez	1:31,959
8. Hülkenberg	1:31,970
9. Nasr	1:32,612
10. Ricciardo	1:32,797
11. Sainz jr.	1:32,872
12. Button	1:33,338
13. Verstappen	1:34,295



Zuverlässigkeit Fahrer Rdn.

1. Hamilton	58
Rosberg	58
Vettel	58
Massa	58
Nasr	58
6. Ricciardo	57
Hülkenberg	57
Ericsson	57
Sainz jr.	57
Pérez	57
11. Button	56
12. Räikkönen	40
13. Verstappen	32
14. Grosjean	0
Maldonado	0
Magnussen	0
Kvyat	0
18. Bottas	-
Stevens	-
Merhi	-

Zuverlässigkeit Teams Rdn.

1. Mercedes AMG Petronas F1	116
2. Sauber F1 Team	115
3. Sahara Force India F1 Team	114
4. Scuderia Ferrari	98
5. Scuderia Toro Rosso	89
6. Williams Martini Racing	58
7. Infiniti Red Bull Racing	57
8. McLaren Honda	56
9. Lotus F1 Team	0
10. Manor F1 Team	-
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	58/116

Experten-Urteil



Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

Fahrer des Rennens

Felipe Nasr
Der Brasilianer hat einen Tick weniger gezittert als sein Teamkollege Marcus Ericsson, als es darum ging: Wer räumt den Platz, wenn Giedo van der Garde fährt? Dennoch ist das für jeden betroffenen Fahrer eine Last. Erst recht, wenn es sich dabei um einen Rookie handelt. Und als solcher hat Nasr in Melbourne eine weltmeisterliche Vorstellung abgeliefert. Der fünfte Platz bei seinem GP-Debüt ist eine Sensation. Auch wenn das Feld dezimiert war. Und Nasr dadurch einige Plätze gewann. Wie nah Glück und Pech beieinanderliegen, weiß Nasr nach nur einem GP auch schon. Bei der Kollision mit Maldonado in der ersten Kurve hätte Nasrs Rennen gut und gerne auch schon zu Ende sein können.

Heimlicher Gewinner

Sebastian Vettel

Sebastian Vettel ist bei Ferrari

angekommen. Und mit dem dritten Platz bei seinem Einstand hat er das Maximum herausgeholt. Mehr war nicht möglich. Und wenn Mercedes weiterhin so makellose Darbietungen abliefern, dann wird es für Vettel und Ferrari ein Jahr der dritten Plätze. Dennoch: In Betracht der Situation bei Red Bull (siehe Seite 6) hat sich der Wechsel nach Maranello für Vettel schon längst bezahlt gemacht.

Heimlicher Verlierer

Max Verstappen

Als jüngster GP-Pilot aller Zeiten hätte er sein Debüt locker mit Punkten beenden können. Doch leider machte ihm der Renault-Motor einen Strich durch die Rechnung. Gut war: Die Diskussion um Verstappens F1-Tauglichkeit flammte in Melbourne gar nie auf. Trotzdem stand Max bei seiner Premiere leicht im Schatten seines Teamkollegen Carlos Sainz jr. ♦



IndyCar

Auch Honda mit Geflügelsalat



Massives Hinterteil: Der wuchtige Heckflügel made by Honda



Ryan Hunter-Reay (links) vor dem neuen Andretti-Honda

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Zuerst Chevrolet, dann Honda. Der japanische Motorenhersteller hat vergangene Woche sein Aero-Kit für 2015 vorgestellt.

An den neuen IndyCar-Boliden wimmelt es nur so von Flügeln und Leitblechen. Egal ob das Aero-Kit nun von Chevrolet stammt (siehe MSA-Heft 10/15) oder von Honda (links im Bild): Der Look der neuen Indy-Generation ist gewöhnungsbedürftig. Einen Schönheitspreis gewinnt keiner der beiden Hersteller, das steht fest. Allerdings muss man fairerweise sagen, dass vor allem im Bereich des Frontflügels die Lösung von Honda nicht nur ansehnlicher, sondern auch durchdachter erscheint. Auf der Suche nach mehr Antriebskraft haben die Verantwortlichen von Honda den Flügel viergeteilt. Die drei im Wind stehenden Fächer können individuell verstellt werden und sollen je nach Streckentyp für mehr Anpressdruck sorgen. Chevy dagegen setzt beim Frontflügel auf zwei zusätzliche

Flaps. «Die Tests werden einen ersten Anhaltspunkt geben, wer mit seinem Paket besser liegt», meint Andretti-Pilot Ryan Hunter-Reay im Hinblick auf das Kräftemessen im Barber Motorsportpark diese Woche.

Viel Arbeit für die Teams

Viel Zeit, die neuen Aero-Kits auszuprobieren, haben die Teams nicht. Seit Montag (nach Redaktionsschluss) wird getestet. Ernst wird es dann am 29. März in St. Petersburg. «Dort werden wir dann wahrscheinlich zum ersten Mal sehen, wer seine Hausaufgaben am besten erledigt hat», meint Hunter-Reay. «Allerdings darf man nicht vergessen, dass wir alle noch viel Arbeit vor uns haben. Wer in St. Pete noch nicht vorne mitmischte, sollte nicht vornehmlich abgeschrieben werden. Mit den neuen Aero-Kits kann man locker Zeit verlieren oder dazugewinnen.»

Fast parallel zum ersten Kollektivtest mit den Aero-Kits für Street- und Road-Courses werden auch die Aero-Pakete für die Ovale getestet. Penske und das Team von Ed Carpenter sind da in der Vorreiterrolle.

Am 1. April (kein Scherz) sollen die Teams dann auch diese Kits erhalten, um damit eigene Erfahrungen zu sammeln. Richtig ernst wird es aber erst im Mai, wenn im Hinblick auf das Indy 500 (24. Mai) die Oval-Konfigurationen erstmals zum Einsatz kommen. Nach dem Klassiker – übrigens die 99. Ausgabe (!) – stehen noch fünf weitere Ovalrennen an: Fort Worth (6. Juni), Fontana (27. Juni), Wisconsin (12. Juli), Iowa (18. Juli) sowie Pocono (23. August).

Während die Gegner der neuen Aero-Updates behaupten, der Sport werde durch den Geflügelsalat an den Autos nicht besser, erwidern Befürworter genau das Gegenteil. «Mit diesen Aero-Kits kehrt die IndyCar wieder zu ihren Wurzeln zurück, als es noch verschiedene Chassishersteller gab», sagt Steve Eriksen, Vizechef von Honda Performance Development.

Einer der (vorerst) nicht in den Genuss der neuen IndyCar-Boliden kommt, ist Daniel Abt. Der Allgäuer testete im Vorjahr für Andretti und machte sich Hoffnungen auf das vierte Auto. Doch das fährt nun Simona De Silvestro (siehe Seite 3). ♦

GP2

Erster Test mit DRS erfolgreich

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Die GP2 hat in Abu Dhabi ihren ersten kollektiven Test mit DRS absolviert.

Ob die GP2-Serie es braucht oder nicht, spielt keine Rolle. Es kommt sowieso: DRS. Und es wird, so hat es Technikchef Didier Perrin in Abu Dhabi geschildert, genauso funktionieren wie in der Formel 1. Es werden auch dieselben Messpunkte und DRS-Zonen wie in der Königsklasse verwendet.

Der einzige Unterschied besteht in der Telemetrie. Weil es in der GP2 aus Kostengründen keine so ausgeklügelten Datenübertragungen wie in der F1 gibt, musste zuerst ein für alle zugängliches System eingerichtet werden. Dieses wird von der Firma EM Motorsport zur Verfügung gestellt und überwacht.

Beim Test in Abu Dhabi funktionierte das Hoch- und Herunterklappen des oberen Heckflügel-Elements bei allen Teams

nahezu reibungslos. Es gab nur eine Unterbrechung, am Morgen des ersten Tages. Aber die dauerte eine halbe Stunde und war auf eine Softwareeinstellung zurückzuführen.

Schnellster beim dreitägigen Wüstenritt war der Neuseeländer Richie Stanaway, der aber noch keinen Vertrag bei Status unterschrieben hat. Wie schon im November beim letzten Test in Abu Dhabi hinterließ auch Pierre Gasly einen starken Eindruck. Der Red-Bull-Junior im Dienste von Dams ist sicher einer der Meisterschaftsanwärter.

Aus deutschsprachiger Sicht verlief der Test nicht wünschenswert: Zoel Amberg und Marlon Stockinger waren nur im hinteren Mittelfeld anzutreffen. Und Hilmer Motorsport trat gar nur mit einem Auto an. Der Wagen von Axcil Jefferies blieb an der Box, weil der Mann aus Zimbabwe nicht bezahlt hatte.

Der nächste Test findet in zwei Wochen (1.–3. März) in Bahrain statt. Dort steigt dann auch der Saisonauftakt (18.4.). ♦



Schnellster beim ersten Vorsaisontest in Abu Dhabi: Richie Stanaway im Status-Grand-Prix-Boliden



Neu für 2015: DRS in der GP2

GP2 / Testzeiten

Abu Dhabi (UAE): 13 Teams (25 Fahrer – Hilmer nur mit einem Auto); Wetter: trocken

1. Richie Stanaway (NZ/Status), 1:48,441; 2. Pierre Gasly (F/Dams), 1:48,605; 3. Mitch Evans (NZ/Russian Time), 1:48,717; 4. Raffaele Marciello (I/Trident), 1:48,850; 5. Alexander Ross (USA/Racing Engineering), 1:48,857; 6. Stoffel Vandoorne (B/ART), 1:48,921; 7. Alex Lynn (GB/Dams), 1:48,937; 8. Arthur Pic (F/Campos), 1:48,955; 9. Rio Haryanto (RI/Campos), 1:49,001; 10. Sergey Sirotkin (RU/Rapax), 1:49,023; 11. André Negrão (BR/Arden), 1:49,142; 12. Jordan King (GB/Racing Engineering), 1:49,194; 13. Marco Sörensen (DK/Carlin), 1:49,271; 14. René Binder (A/Trident), 1:49,294; 15. Julian Leal (CO/Carlin), 1:49,322; 16. Nathanaël Berthon (F/Lazarus), 1:49,379; 17. Norman Nato (F/Arden), 1:49,391; 18. Nobuharu Matsushita (J/ART), 1:49,679; 19. Artem Markelov (RU/Russian Time), 1:49,693; 20. Daniel de Jong (NL/MP), 1:49,859; 21. Vittorio Ghirelli (I/MP), 1:50,058; 22. Marlon Stockinger (RP/Status), 1:50,109; 23. Zoel Amberg (CH/Lazarus), 1:50,197; 24. Sergio Canamasas (E/Hilmer), 1:50,227; 25. Robert Visoiu (ROM/Rapax), 1:51,024.

Formel E Miami

Wieder knapp verpasst



Da war die Welt für Abt noch komplett in Ordnung: Der Deutsche führt vor Prost – am Ende wurde er Dritter, war aber dennoch happy

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Der erste Sieg eines deutschen Fahrers in der Formel E will einfach nicht klappen. In Miami verlor Daniel Abt die Führung drei Kilometer vor dem Zielstrich.

Es ist zum Haare raufen. Den deutschen Fahrern will bei der Formel E einfach kein Triumph gelingen. Nachdem Nick Heidfeld schon zwei Siege auf dem silbernen Tablett hatte, war die Reihe in Miami an Daniel Abt. Der Allgäuer im väterlichen Rennstall hatte mit SP4 den Grundstein zu seinem bisher besten Formel-E-Rennen gelegt. Und weil er beim Autowechsel bei Halbzeit des Rennens der Flinkste war, lag er danach sogar in Führung. Allerdings hatte er Nicolas Prost im Nacken. Und dieser hatte stets rund fünf Prozent mehr Batterieleistung übrig als Abt.

Weil Prost nicht lockerließ und es zum ersten Mal in der Geschichte der Formel E auch keine Safety-Car-Phase gab, wo Abt seine Batterien hätte schonen können, wurde aus dem Gejagten drei Kilometer vor dem Ziel schließlich leichte Beute. Doch Prost war sich seines ersten Sieges auch nicht sicher. Hinter ihm machte Andreotti-Neuzugang Scott Speed Dampf. Und zwar so, dass der Sohn des viermaligen Formel-1-Weltmeisters ins Zittern kam. «Ich dachte mir, dass es bei Abt mit der Energie knapp werden könnte. Deshalb ließ ich nicht locker und pushte wie verrückt», meinte Prost. «Als ich im Rückspiegel aber plötzlich einen noch schnelleren Konkurrenten sah, dachte ich: «Wer zum Teufel ist denn das?»»

Ex-Formel-1-Pilot Speed schaffte das Wunder von Miami zwar nicht mehr. Aber mit Platz 2 hinter Premiersieger Prost war der Kalifornier mehr

als zufrieden. «Die Jungs bei Andreotti haben mir ein fantastisches Auto hingestellt. Ich hatte Power ohne Ende. Ich weiß gar nicht, wie das passieren konnte. Es war einfach nur ein geiles Rennen.»

Prost jr. wie sein Vater

Im Ziel trennten Prost und Speed nur 0,4 Sekunden. Abt rettete seinen schwächelnden Sparkrenner gerade noch vor dem Belgier Jérôme d'Ambrosio über den Zielstrich. Trotz des Sieges vor Augen war der Ex-GP2-Pilot mit seiner Leistung zufrieden. «Es wäre schön gewesen, hätte ich das Rennen gewonnen», sagte Abt. «Aber ich musste Energie sparen. Trotzdem bin ich zufrieden. Die letzten zwei Jahre waren hart.» In der Tat: Für Abt war es der erste Podestplatz seit Monza 2012. Damals fuhr er noch GP3.

Mit seinem ersten Sieg in der Formel E setzte sich Nicolas Prost an die Spitze der Klasse-

ments. Und das bei Halbzeit der ersten Saison. Auffallend ist: Prost hat bisher als Einziger an jedem Renntag gepunktet. Zwar macht er nicht den Eindruck, er sei unwiderstehlich schnell. Aber wie einst sein Vater punktet er regelmäßig und schielt stets auf die Meisterschaft. Diese hätte nach Miami auch Sam Bird anführen können. Doch der vor dem Stopp Jean-Eric Vergne die Führung in einem packenden Duell abjagte, pokerte zu hoch. Auf dem Weg zur Box ging ihm der Saft aus. Bird fiel auf P8 zurück.

Der Auftritt der Formel E in Miami stieß im Übrigen auf massives Interesse. Die Tribünen waren gut besetzt. Und im Fahrerlager war reichlich Prominenz anzutreffen, von Emerson Fittipaldi über Roger Penske bis zu Hans-Joachim Stuck. Auch Virgin-Besitzer Richard Branson zeigte sich und verkündete stolz: «Die Formel E ist die Zukunft im Motorsport.» ♦



Das Podium: Scott Speed, Alain und Nicolas Prost, Daniel Abt (v.l.)

FORMEL E / Resultate

Miami/USA, 2,169 km, 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken
 1. Nicolas Prost (F/e-Dams) in 46:32,349 min (=109,8 km/h); 2. Scott Speed (USA/Andreotti) +0,433;
 3. Daniel Abt (D/Audi Sport Abt) +5,518; 4. Jérôme d'Ambrosio (B/Dragon) +5,941; 5. Nelson Piquet jr. (BR/China Racing) +6,426; 6. António Félix da Costa (P/Amlin Aguri) +8,754; 7. Loïc Duval (F/Dragon Racing) +9,498; 8. Sam Bird (GB/Virgin) +19,817; 9. Lucas Di Grassi (BR/Audi Sport Abt) +20,631; 10. Salvador Duran (MEX/Amlin Aguri) +24,587; 11. Jaime Alguersuari (E/Virgin) +43,883; 12. Nick Heidfeld (D/Venturi) +47,878.
 Pole-Position (3 Bonuspunkte): Vergne in 1:05,953 min (=118,4 km/h)
 Schnellste Runde (2 Bonuspunkte): Piquet in 1:07,969 min (=114,9 km/h)
 Fan-Boost: Vergne, Senna und Duran
 Stand nach 5 von 11 Läufen: Fahrer: 1. Prost 67 Punkte; 2. Di Grassi 60; 3. Bird 52; 4. Piquet 49; 5. Buemi 43; 6. da Costa 37; 7. d'Ambrosio 34; 8. Alguersuari 26; 9. Abt 19; 10. Montagny 18; 11. Speed 18; 12. Chandhok 18; 13. Senna 18; 14. Servia 16; 15. Vergne 14; 16. Trulli 12; 17. Pic 12; 18. Duval 6; 19. Heidfeld 5; 20. Sarrazin 3. – Teams: 1. e-Dams 110; 2. Audi Sport Abt 79; 2. Virgin 78; 4. Andreotti 62,5; Dragon 56; 6. China Racing 49; 7. Amlin Aguri 40; 8. Mahindra 36; 9. Trulli 12; 10. Venturi 8.
 Nächstes Rennen: 4. April, Long Beach (USA)
 Internet: www.fiiformulae.com

NACHRICHTEN

Stefano Coletti dockt bei KV Racing an

IndyCar Stefano Coletti hat sich mit dem Team KV Racing geeinigt. Der ehemalige GP2-Pilot soll die komplette Saison im Team von Kevin Kalkhoven und Jimmy Vasser bestreiten. Coletti, der bereits getestet hat, trifft bei KV auf Sébastien Bourdais. Damit setzt das Team auf zwei Fahrer, die in Europa groß geworden sind.

Newey jr. mit Schumi jr. in einem Team

Formel 4 Der Rennstall von Frits van Amersfoort setzt 2015 in der deutschen F4 nicht nur auf einen bekannten Namen (Mick Schumacher). Sondern gleich noch auf einen zweiten: Harri Newey. Der 16-Jährige ist der Sohn von Star Designer Adrian Newey.

Lausanne bewirbt sich um Rennen 2017

Formel E 2017 soll in der Schweiz das erste Formel-E-Rennen stattfinden. Austragungsort soll Lausanne sein. Zwei entsprechende Gelände werden zurzeit genauer angeschaut: der Flugplatz Blécherette und das Areal der ETH. Für die Rennen mit Elektroautos ist die Schweizer Regierung bereit, eine Ausnahme zu machen – trotz Rundstreckenverbot. Eine entsprechende Motion des Waadtler FDP-Politikers Fathi Derder wurde vom Nationalrat angenommen. ♦ CE

KOMPAKT

IndyCar Der wegen angeblich häuslicher Gewalt bis vor Kurzem suspendierte Kurt Busch wird dieses Jahr nicht am Indy 500 teilnehmen. Im Vorjahr wurde der NASCAR-Star als Gaststarter guter Sechster. ♦♦♦

Super Formula Naoki Yamamoto fuhr bei Tests in Suzuka für das Team Mugen, für welches Fabio Leimer hätte fahren sollen, Bestzeit. ♦♦♦

Formel 3 Der Däne Nicolas Beer ist bei privaten Tests in Imola verunfallt. Die Ärzte haben eine Gehirnerschütterung diagnostiziert. ♦♦♦

GP3 Der Norweger Pal Varhaug komplettiert das Line-Up bei Jenzer. Varhaug fuhr bereits 2014 für den Schweizer Rennstall. ♦ CE

Langstrecken-WM

ByKolles im ganz neuen Look

von GUSTAV BÜSING

Das Schwarz-Gold wird weiß-Gelb-Grau: Die ByKolles-Mannschaft hat ihren stark überarbeiteten LM P1/01 vorgestellt. Das MPI-Auto, das in der vergangenen Saison noch in den traditionellen Lotus-Farben angetreten war, präsentiert sich 2015 im neuen Look.

Wichtiger als die Farbgebung sind jedoch die Arbeiten, die das Team aus Greiding unter den Kunststoffhauben vorgenommen hat. Laut ByKolles-Einsatzleiter Boris Bernes konnte das Gewicht des Fahrzeugs erheblich reduziert werden. Mit dem neuen Getriebe (Xtrac statt Hewland) und dem dazugehörigen Gehäuse kam eine neue Aufhängungsgeometrie, die die im letzten Jahr erkannten Probleme mit der Hinterachse beheben soll. Hinzu kommen aerodynamische Veränderungen, die die Balance des Autos verbessern sollen.

Kaffer und Liuzzi docken an

Während die Konkurrenz von Rebellion wegen des Wechsels auf den AER-V6-Turbo, der sich im CLM P1/01 verbaut ist, den Prolog in Le Castellet und



Neuer Herausforderer in der LMP1-L für Platzhirsch Rebellion: Überarbeiteter ByKolles-CLM P1/01

das Rennen in Silverstone auslassen muss, freut sich die ByKolles-Mannschaft auf die ersten Runden auf dem Circuit Paul Ricard. Neben dem Schweizer Simon Trummer werden mit Pierre Kaffer und Vitantonio Liuzzi zwei weitere starke Fahrer an Bord sein. Kaffer wird wegen seiner anderen Verpflichtungen in der Saison 2015 sein erstes Rennen für ByKolles in Le Mans bestreiten. Wer Stammpilot Trummer wann unterstützt, wird noch bekanntgegeben.

Überraschendes kommt aus den USA: Extreme Speed Motorsport (ESM) hat gemeinsam mit Lieferant Honda Performance Development (HPD) die Notbremse gezogen. Die beiden neu erworbenen HPD ARX-04b werden noch nicht homologiert, sondern gehen zur Überarbeitung zurück ins Werk. Schon bei den 24h von Daytona fehlte es den neuen, von Nick Wirth gezeichneten LMP2-Coups an Speed. Als sich bei Tests in Sebring der alte offene HPD ARX-03b nach wie

vor als schneller erwies, wechselte man zum alten Fahrzeug.

ESM-Teamchef Scott Sharp machte direkt Nägel mit Köpfen und orderte für das WEC-Programm seines von Tequila Patrón unterstützten Teams zwei Ligier JS P2-Coups beim Fabrikanten Onroak in Le Mans. Die Chassis werden jetzt mit den Honda HPD-Triebwerken ausgerüstet und sollen beim Rennen Anfang Mai in Spa einsatzbereit sein.

In der Zwischenzeit bestreitet ESM das Zwölf-Stunden-Ren-



ByKolles-Pilot Simon Trummer



Doch kein Coupé: ESM

nen von Sebring am kommenden Wochenende, den Prolog der WEC Ende März in Le Castellet und den WEC-Saisonauftakt am 12. April in Silverstone mit den bewährten offenen HPD ARX-03b. Dazwischen ist auch noch der Umzug der gesamten Teambasis aus den USA nach Großbritannien zu stemmen, ehe sich Sharp mit den Teamkollegen Ryan Dalziel und David Heinemeier-Hansson sowie Ed Brown mit Johannes van Overbeek und Jon Fogarty aufs Rennfahren konzentrieren können. ♦

USCC - Vorschau 12h Sebring

Deutsche jagen die Favoriten



Ganassi: Zweiter Saisonsieg und wieder Triumph in Sebring?



Hommage an den Urvater: BMW Z4 im Retro-Look in Sebring (l.)

Audi-Werksfahrer Mike Rockenfeller hat von seinem Arbeitgeber die Freigabe erhalten und darf bei der 63. Auflage des 12h-Rennens in Sebring erneut «fremdgehen». Der Daytona-Sieger von 2010 möchte gern auch beim zweiten US-Langstreckenklassiker triumphieren.

In erster Linie gilt es für ihn und seine Teamkollegen Michael Valiante und Richard Westbrook, das favorisierte Ganassi-Team in der «Königsklasse» der Prototypen zu schlagen. Die erfolgreiche Truppe von Chip Ganassi hat im vergangenen Jahr die Premiere der USCC in Sebring und heuer den Saisonauftakt in Daytona gewonnen. Von den vier Auftaktsiegern ist beim zweiten USCC-Lauf allerdings nur noch Scott Dixon dabei. Der Neuseeländer teilt sich das

Cockpit im einzigen Ganassi-Ford-Riley mit den US-Boys Joey Hand und Scott Pruett.

Gespannt sein darf man auf den Auftritt von Extreme-Speed-Motorsport (ESM) sein, dem einzigen US-Team in der WEC 2015, das zuletzt bei einem Zweitagesstest in Sebring einen besseren Eindruck hinterlassen hat als in Daytona.

BMW feiert mit Sonderdesign

Auch in der GTLM-Klasse gehört Corvette mit zwei Werks-C7R zum Favoritenkreis. Vorjahressieger Porsche will mit drei 911 RSR einen besseren Eindruck hinterlassen als beim Auftakt mit P5 in Daytona.

BMW feiert am kommenden Samstag (21.3.) ein besonderes Jubiläum: Vor 40 Jahren, exakt am 21. März 1975, gelang den Münchnern der erste von zwei Gesamtsiegen bei dem berühmten Langstreckenklassiker in

Sebring (siehe auch S. 38). Um den damaligen Triumph, an dem u.a. Hans-Joachim Stuck beteiligt war, zu würdigen, werden die beiden BMW Z4 des RLL-Teams mit einem speziellen Design an den Start gehen. So trägt die legendäre Startnummer 25, die von Bill Auberlen, Augusto Farfus und Dirk Werner pilotiert wird, die Farben des siegreichen BMW 3.0 CSL von 1975.

Für den Jubiläumsauftritt wünscht sich BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt keine Änderungen an der Balance of Performance (BoP) und sagt: «Wir waren zuletzt in Daytona viel konkurrenzfähiger als im vergangenen Jahr. Das ist der Level, auf dem unser Z4 momentan fahren kann.» Allerdings war Dirk Werner im finalen Showdown um den Sieg nicht ganz in der Lage, die Corvette zu überholen. ♦ AW

Langstrecken-WM - Vorschau GT-Klassen

Jetzt noch spannender



Porsche: Kann der deutsche Hersteller nach den BoP-Änderungen und mit besserer Reifenperformance wieder vorne mitfahren?



Viel Power: Aston Martin



Bestes Paket: Ferrari



Neu-Corvette-Fahrer: Poulsen

Von GUSTAV BÜSING

Die Mischung macht's: Die Langstrecken-WM (WEC) vereint von Beginn an spektakuläre Prototypen und traumhafte GT-Fahrzeuge in ihren vier Klassen. Besser noch: In der Saison 2015 mangelt es in keiner dieser Klassen an Spannung. Auch und gerade in den beiden GT-Klassen nicht.

Mit drei Marken, zahlreichen Spitzenfahrern und sieben fest eingeschriebenen Teilnehmern verspricht die GTE-Pro erneut enge und dramatische Rennschlachten. Dazu kommen Änderungen an der Balance of Performance (BoP), die das Feld noch näher zusammenführen sollen. So müssen die von den Kontrahenten schon lange als zu stark angesehenen Aston Martin ab sofort mit 0,3 mm kleineren Ansaugdrosseln auskommen. Die Ferrari müssen 10 kg zuladen. Ob diese eher moderaten Änderungen wirklich Einfluss auf die Kräfteverhältnisse haben, müssen die ersten Saisonläufe zeigen.

Porsche hatte Hausaufgaben

Nahezu unverändert tritt Ferrari, repräsentiert durch die Mannschaft von AF Corse, als Vorjahressieger beim Kampf um den Marken- und Fahrertitel an. Gefahren werden beide Ferrari F458 Italia erneut vom

Meisterteam Gianmaria Bruni/Toni Vilander sowie ihren jungen Teamkollegen Davide Rigon/James Calado. Letztere haben inzwischen ihr «Lehrjahr» absolviert und werden in dieser Saison noch ernsthaftere Konkurrenten sein.

Die Stärken des Ferrari 458 Italia haben sich nicht verändert. Das Heck-Mittelmotorauto mit dem Achtzylinder-Saugmotor vor der Hinterachse verfügt über eine nahezu ideale Gewichtsverteilung. Das hilft bei der optimalen Reifennutzung. Als moderner Direkteinspritzer glänzt das Triebwerk

außerdem mit den besten Verbrauchswerten.

Der Aston Martin Vantage V8 als Front-Mittelmotorauto lebt von der exzellenten Motorleistung und ebenfalls sehr guter Reifennutzung. Zu den beiden Werksautos ist in der GTE-Pro-Klasse in dieser Saison das Young-Driver-Team von Jan Struve, Sieger der GTE-Am im vergangenen Jahr, hinzugestoßen. Mit FI-Tester Marco Sörensen, Christoffer Nygaard und Nicki Thiim ist «Danish Dynamite» erneut bestens besetzt und könnte ein Wörtchen mitsprechen.

Porsche hat über den Winter Hausaufgaben erledigt (siehe «Nachgehakt»), um zur Konkurrenz aufzuschließen. Gefahren werden die überarbeiteten 911 RSR von Michael Christensen/Richard Lietz sowie Patrick Pilet/Frédéric Makowiecki. Weil mit Nick Tandy und Earl Bamber zwei GT-Piloten den dritten LMPI in Spa und Le Mans fahren, könnte es bei Überschneidungen mit der US-Serie möglicherweise noch Umbesetzungen geben. Schlüssel zum Erfolg dürfte für Porsche sein, ob bei der stets kritischen Reifennutzung des Heck-

motor-Autos genug Fortschritte gemacht werden konnten, zumal mit vier Reifensätzen fürs freie Training und sechs Sätzen für Qualifikation und Rennen alle einen Satz weniger haben.

GTE-Am: Corvette mischt mit

Mit der aktuellen Corvette C7-R, eingesetzt von der erfahrenen Labre-Mannschaft, kommt noch mehr Farbe ins Geschehen der GTE-Am. Mit Kristian Poulsen, Gianluca Roda und Paolo Ruberti teilt sich ein extrem erfahrenes Trio das Cockpit des US-Boliden. Sie treffen auf zwei Aston Martin, darunter die recht starke Besetzung mit Paul Dalla Lana, Pedro Lamy sowie dem neu verpflichteten Mathias Lauda. Die beiden Ferrari werden von AF Corse und der russischen SMP-Mannschaft eingesetzt, die aus der ELMS aufgestiegen ist. Stammpilot ist dort der letztjährige LMP2-Sieger, der schwergewichtige Viktor Shaitar.

Ein starkes Zweiwagen-Team bildet in dieser Saison die deutsche Proton-Mannschaft, die zwei Porsche 911 RSR einsetzt. Die Startnummer 88 teilen sich wie im Vorjahr Teamchef Christian Ried mit Khaled al Qubaisi und Klaus Bachler. Mit der Startnummer 77 bestreiten US-Serienstar Patrick Dempsey sowie Porsche-Werksfahrer Patrick Long und der erfahrene Deutsche Marco Seefried die komplette WEC-Saison. ♦

NACHGEHAKT BEI Olaf Manthey

(59/D). Das Oberhaupt der Werksmannschaft Porsche Team Manthey über die Vorbereitungen auf die bevorstehende WEC-Saison, und wie das Auto über den Winter überarbeitet wurde.



Von GUSTAV BÜSING

? Welche Hausaufgaben gab es über den Winter zu erledigen? Unsere Hauptaufgabe war, gemeinsam mit unserem Reifenpartner Michelin sowohl an der Standfestigkeit als auch an der Performance zu arbeiten, um mit dem Reifen auch auf die unterschiedlichen Temperaturfenster reagieren zu können. Wir haben in diesem Jahr einen Satz weniger zur Verfügung. Umso wichtiger war

diese Arbeit. Beim Test in Abu Dhabi hat das ganz gut funktioniert.

? Hat es außerdem Änderungen am Auto gegeben? Nur in sehr geringem Umfang. Wir haben zum Beispiel bei der Aerodynamik eine Änderung an der Frontlippe vorgenommen, um die Eintauch-Empfindlichkeit beim Bremsen zu verbessern. Ansonsten sind es ganz überwiegend Feinarbeiten, zum Beispiel an den Stoßdämpfern. Im Großen und

Granden ist das Auto aber unverändert.

? Hat es sonst keine Bereiche gegeben, an denen sich Veränderungen gelohnt hätten? Die FIA hat vor dem Winter ganz klargemacht, dass sie keine schnelleren Rundenzeiten wünscht. Von daher hätte es keinen Sinn gemacht, intensiv an der Performance zu arbeiten. Jeder entsprechende Fortschritt wäre durch die BoP wieder einkassiert worden.

24h Series - 12h Mugello

Porsche vor Stern-Duo

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Das Team HB Racing Herberth Motorsport gewann den zweiten Lauf zur 24h-Series, die 12h von Mugello. Mercedes-Teams komplettierten das Podium.

Die Brüder Robert und Alfred Renauer sowie Ralf Bohn und Daniel Allemann hatten im Ziel 342 Runden und damit knapp einen Umlauf mehr als die zweitplatzierte Truppe von Ram Racing absolviert. Die Mercedes-Truppe führte nach dem ersten Segment über vier Stunden am Freitagnachmittag und hatte dank fast vollem Tank und noch recht neuen Reifen auch gute Chancen auf den Sieg. Weil man aber in einer Code-60-Phase viel Zeit an der Box verlor, wurde es am Ende «nur» P2.

Neues Team fast auf Podest

Hinter dem Hovor-SLS (333 Runden) von Kenneth Heyer, Michael Kroll, Chantal Kroll, Roland Eggimann und Christian Frankenhout kam auf P4 mit «Black Pearl by Rinaldi» (Ferrari) die Überraschungsmannschaft des Rennens ins Ziel.

Die neu formierte Mannschaft unter Teamchef Danny Pfeil startete in Mugello in ein neues Abenteuer für Kunden-



Über 70 Gegner geschlagen und Gesamtsieg geholt: Porsche von HB Racing Herberth Motorsport

fahrer «Steve Parrow» und Alexander Volz, die sich in einem Vier-Jahres-Plan vom Renn-Neuling – für beide war Mugello die Rennpremiere – zum Le-Mans-Starter mausern wollen. Als Profis stehen ihnen Pierre Kaffer und Daniel Keilwitz zur Verfügung, wobei Kaffer in Mugello den schwarzen Ferrari auf die Pole stellte und am Ende mit den zwei Novizen auf P4 einlief. Und das trotz einer Reparaturpause, die gar einen Podiumsplatz vereitelte.

Ein möglicher Klassensieg ronn der Mannschaft von LMS

Engineering durch die Hände. Ursprünglich mit ihrem Zweiliter-Turbo-Audi-I-TTRS in der entsprechenden Klasse A3T gemeldet, war man im Quali «zu schnell» und wurde in die Klasse SP2 hochgestuft. Dort traf man unter anderem auf die bärenstarken Marc-Focus aus Australien, die mit Fünfliter-V8-Motoren entsprechend harte Gegner waren. 2,5 Stunden vor Schluss lagen Ulli Andree, Chris Tiger und Patrik Kaiser tatsächlich in Führung, ein Getriebschaden machte die Sieghoffnungen aber zunichte.

In der Klasse Cup 1 für BMW M235i-Cup-Fahrzeuge gab es einen deutschen Doppelsieg, wobei sich Bonk Motorsport knapp gegen die Sorg-Mannschaft durchsetzen konnte. Der zweite Sorg-BMW der «Mission possible» lag lange auf Podiumskurs, doch am Ende verpassten die Rollstuhlfahrer knapp den Treppchenplatz.

Einen weiteren deutschsprachigen Klassensieg gab es für das BMW M3 Coupé von Duller Motorsport (Markus Weege/Michael Fischer/Herwig Duller) in der Klasse A5. ♦

DTM

ITR bestätigt Rennformat

Was MSa-Leser bereits in der letzten Ausgabe exklusiv erfahren haben, hat die DTM-Dachorganisation ITR am vergangenen Freitag bestätigt: Das neue Rennformat beinhaltet zwei Rennen pro Veranstaltung. Jeweils am Samstag und Sonntag über 40 respektive 60 Minuten, jeweils plus eine Runde.

«Mit zwei Meisterschaftsläufen pro Wochenende bieten wir den Zuschauern das, worauf es ankommt, jetzt im Doppelpack: mehr Zweikämpfe, spannende Entscheidungen und fesselnden Motorsport», verspricht DTM-Chef Hans Werner Aufrecht. Vor den beiden Rennläufen gibt es jeweils ein 20-minütiges Qualifying, in dem alle 24 Fahrer um die beste Startposition für das nachfolgende Rennen kämpfen.

Auch Jens Marquardt glaubt an eine rosige Zukunft für die DTM. Im Rahmen des «Amelia Island Concours d'Elegance» in Fernandina Beach/Florida und bei den Feierlichkeiten zum 40-jährigen Jubiläum von BMW Nordamerika (siehe auch S. 38) sagte der BMW-Motorsportdi-

rektor in einem MSa-Gespräch: «Ich glaube, dass nicht nur die Neuerung mit zwei kurzen Qualifyings und zwei Rennen pro Wochenende, sondern auch die dabei zu absolvierenden unterschiedlichen Distanzen viel attraktiver für die Zuschauer, aber auch die Fahrer sind. Sie

können bei nun 18 Rennen (mit maximal 450 zu vergebenden Punkten) einen Ausfall viel besser kompensieren, als das vorher bei zehn Läufen (mit maximal 250 Zählern) der Fall war.»

Boxenstopp in Lauf zwei

Die beiden Rennen haben keine unterschiedliche Wertigkeit, die zehn bestplatzierten Fahrer erhalten nach jedem Lauf wie bisher Meisterschaftszähler analog des Formel-1-Punktesystem (25, 18, 15 etc.). Für die Fahrer sei es zudem eine Herausforderung, «im ersten Rennen 40 Minuten (ohne Reifenwechsel) und auf einem Reifensatz (von Exklusiv-ausstatter Hankook, d. Red.) zu absolvieren. Es wird interessant zu beobachten sein, wie sich das entwickelt. Ich wage dazu momentan noch keine Prognose», sagte Marquardt. In Lauf zwei ist wie bisher ein Reifenwechsel vorgeschrieben. ♦ AW



Mehr Action: 2015 gibt es Duelle in zwei Rennen mit zwei Modi

NACHRICHTEN Westbrook zu BMW – Ring-Fahrer fix

BMW Richard Westbrook verstärkt ab sofort das BMW-Fahreraufgebot auf der Nürburgring-Nordschleife. Wie im Vorjahr werden sowohl Schubert Motorsport als auch das Team Marc VDS zwei werksunterstützte BMW Z4 GT3 in der VLN und beim 24h-Rennen einsetzen. Mit dabei sind auch die bisherigen Werksfahrer Lucas Luhr, Jörg Müller, Dirk Müller, Dirk Werner, Dirk Adorf, Claudia Hürtgen, Jens Klingmann, Markus Palttala, Alexander Sims, Dominik Baumann, Nick Catsburg sowie die DTM-Piloten Marco Wittmann, Augusto Farfus, Maxime Martin und Martin Tomczyk.

Weißer Weste: Vier Doppelsiege für Ford

V8 Supercars In allen vier Rennen im Rahmen des F1-Grand-Prix von Australien in Melbourne gelang dem Ford-Team Prodrive Racing ein lupenreiner Doppelsieg. Mark Winterbottom kam dabei jeweils vor seinem jungen Teamkollegen Chaz Mostert als Sieger ins Ziel. Schade für Winterbottom, der dem neuen Ford Falcon FG X seine ersten Rennsieg beschiederte: Die Rennen im Albert Park waren auch in diesem Jahr Showrennen ohne Punkte.

Reiter-Bestzeit bei Test in Frankreich

Blancpain Endurance Series Über 45 Autos rückten vergangene Woche zum gemeinsamen Test in Le Castellet aus, wobei der «alte» Reiter-Lamborghini die Bestmarke setzte. In dieser Woche testeten die Teams der Sprint-Serie in Misano.

Renn-Promis beim Auftakt in Brasilien

V8 Stock Cars Brasilien Beim Saisonauftakt kommendes Wochenende in Goiânia kommt es zum Stelldeich ein einiger Rennfahrer-Promis. Zusammen mit den Stammfahrern wie Titelverteidiger Rubens Barrichello gehen teils sehr bekannte Gastfahrpartner ins Rennen. Mit dabei sind u.a. die weiteren Ex-GP-Piloten Lucas di Grassi, Bruno Senna, Jacques Villeneuve und Vitantonio Liuzzi. Dazu kommen unter anderem Formel-E-Leader Nico Prost, WTCC-Champ José María López und Luis Razia. ♦ MBR/AW

MOTORSPORT
aktuell

PACKT ALLES

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



VAUDE Rucksack

Funktioneller Allroundrucksack:
gepolsterter Rücken, anatomisch
geformte und gepolsterte Schulterträger,
Bauchgurt, großes Hauptfach und viele
praktische Zusatzfächer und -taschen.
Farbe: Muddy/Black.

GRATIS

VAUDE

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1253205
Ich zahle für das Halbjahresabo (25 Ausgaben) zzt. nur 43,- € (D) inkl. MwSt. und Versand. **Mein Geschenk, den VAUDE Rucksack**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug erhalte ich zusätzlich **eine Ausgabe GRATIS**. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraumes kann ich jederzeit kündigen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland, Auslandsangebote auf Anfrage.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

CNG-Einstellfahrten (VLN)

Wenig Resonanz



Einer der Stars bei den Einstellfahrten auf der Nürburgring-Nordschleife: neuer Audi R8 LMS

Von MARTIN BERRANG

Nur 68 Fahrzeuge nahmen an den von der CNG organisierten Einstellfahrten vor der VLN-Saison teil.

Ein echter Renner war der erste Event der CNG (Capricorn Nürburgring GmbH) als Veranstalter also nicht gerade. Die Gründe: Zunächst sollten die Teilnehmer für alle verursachten Schäden selbst aufkommen, dann lenkte die CNG durch die Einrichtung eines Haftungsfonds bei gleichzeitiger Erhöhung des Nenngeldes um 100 Euro auf 1800 Euro (1500 für Frühbucher) aber ein. Bedingt durch das deftige Nenngeld und das Hickhack im Vorfeld sind die meisten Teams aber lieber daheim geblieben oder bei den zeitgleich laufenden 12h von

Mugello gefahren. Zudem war die Nürburgring-Nordschleife extrem dreckig, und es wurde die Gesamtstrecke gefahren, die weder bei der VLN noch beim 24h-Rennen benutzt wird.

Auch Black Falcon unzufrieden

Mit zehn Autos stellte Black Falcon einen großen Teil des überschaubaren Feldes, doch zufrieden war Teamchef Alex Böhm wahrlich nicht: «Hätten wir gewusst, wie das hier abläuft, wären wir nicht gefahren.» Die Falken werden in ähnlicher Stärke auch in der VLN auftreten, wobei die beiden SLS bei Überschneidungen mit der Blancpain Endurance Series jeweils fehlen werden.

Beim Frikadelli-Porsche werden neben der Stammbesatzung Sabine Schmitz, Klaus Abelen und Patrick Huisman er-

neut teilweise Porsche-Werksfahrer wie Patrick Pilet aktiv. «Natürlich wollen wir VLN-Siege, doch in diesem Jahr sollte es auch mal mit den 24h klapfen», so Huisman.

Ob die 24h eine Option sind, wird sich noch zeigen, auf alle Fälle ließ Michael Bartels den «Oldie» Maserati MC12 auf der Nordschleife fliegen. Zwar nannte Bartels die Geschichte nur «Orientierungsfahrten», doch lassen wir uns mal überraschen. Neues und vielleicht Gemeinsames gibt es von den Alzen-Brüdern: Uwe fährt den neuen Haribo-Mercedes SLS GT3 mit der Zielrichtung 24h-Rennen. Daneben bestreitet er entweder bei Schubert das GT Masters oder bei Jürgen (fällt mit verletzter Achillesferse ein halbes Jahr aus) auf dem Ford GT ab dem 3. Lauf die VLN. ♦

TCR International Series

Auch Nykjaer im Feld

Zu den vielen bekannten Fahrern (siehe letzte MSA) gesellen sich für die Premiersaison immer mehr Großen. Bei Target Competition (Seat) komplettieren Michel Nykjaer und Andrea Belicchi das Aufgebot neben Stefano Comini. WTCC-Laufsieger Nykjaer dürfte damit zu den Titelfavoriten zählen, während Belicchi sich, aus dem Rebellion-LMP1 kommend, wohl erst umgewöhnen muss.

Bei Campos Racing (Opel) hat man bestätigt, dass man mit drei Astra OPC die Saison bestreiten wird. Jedoch werden beim Saisonstart nur zwei Autos (u.a. Igor Skuz) für die spanische Mannschaft fahren, erst ab der «Europa-Saison» (3. Mai, Valencia) ist man dann zu dritt. Das

Auto, das zum Balance-of-Performance-Test vergangene Woche ausrückte, ist ein Ex-Auto des RPR-Teams aus der VLN.

Bei diesem BoP-Test, bei dem wie berichtet Nicola Larini als



Titelkandidat: Michel Nykjaer

Einstufungsfahrer zum Einsatz kam, waren der Campos-Opel, ein Seat Leon Cup Racer und ein Honda Civic vor Ort, während der Ford Focus von Onyx Racing zwar ebenfalls fertig ist, es aber nicht mehr zum Test schaffte. Dieses Auto soll nachgebalanciert werden, ehe es nach Malaysia geschickt wird.

Auch weitere Fahrerplätze füllen sich: Der dritte Engstler-Pilot wird Lorenzo Veglia, Craft-Bamboo (Seat) setzt beim Saisonstart ein weiteres, dann viertes Auto für Frank Yu ein.

Während das Chile-Rennen für 2015 ersatzlos gestrichen wurde, sollen in dieser Woche Infos zur Liveberichterstattung und somit auch weitere gute Nachrichten folgen. ♦ MBR

NASCAR Phoenix

Schon wieder Harvick

Kevin Harvick ist weiter im Höhenflug: Nach zwei zweiten Plätzen zum Saisonauftakt holte er auf seiner Paradedrecke in Phoenix die Pole und den zweiten Sieg in sieben Tagen. Kurt Busch beim Comeback in den Top 5.

Neben Testfahrten in Charlotte, die mal eben unter der Woche zwischen zwei Rennwochenenden eingeschoben wurden, war vor allem das Comeback von Kurt Busch das Thema in den Tagen vor dem vierten Saisonlauf. Der vor dem Saisonauftakt in Daytona suspendierte Stewart-Haas-Pilot bekam am Mittwoch – auch auf Druck der vielen Fans – die Erlaubnis von NASCAR, in Phoenix an den Start gehen zu können. Einzige Voraussetzung grob ausgedrückt: Er muss sich an die Bewährungsaufgaben und ein «Benimmprogramm» halten.

Nur Penske in Schlagdistanz

Als kleines Bonbon obendrauf gab es noch die Ausnahmeregelung für den Chase. Eigentlich muss man für alle 26 Rennen der Regular Season einen Quali-Versuch unternehmen und bei den Rennen, für die man sich qualifiziert hat, starten. Sollte Busch es nun aber nach Siegen oder Punkten noch auf einen Chase-Platz schaffen, darf er an den Playoffs teilnehmen.

Bei seinem persönlichen Saisonauftakt zeigte sich der Champ von 2004 von seiner besten Seite. Während vor allem sein Teamchef Tony Stewart (Ausfall) sowie Stallgefährtin Danica Patrick (26.) auch im vierten Rennen nicht auf Touren kamen, fuhr Busch über große Teile des Rennens im Windschatten von Teamkollege Harvick auf P2. Weil er bei der letzten, durch einen Dreher von Patrick verursachten Gelbphase, noch mal zwei Reifen auffasste, ging Track Position

verloren – und so wurde es am Ende «nur» Platz 5.

Der vierte Stewart-Haas-Pilot im Bunde, eben Harvick, zeigte dabei die erwartete und vorab befürchtete Phoenix-Dominanz. 225 der 312 Runden führte der amtierende Meister und überließ nur den Penske-Piloten kurzfristig – anfangs Joey Logano (35 Führungsrunden) und später Brad Keselowski (52) das Feld. Jamie McMurray, der starker Zweiter wurde, war darüber hinaus der Einzige, der die Ziellinie einmal ganz knapp als Leader kreuzte.

Bei Hendrick Motorsport war der Ausflug nach Arizona nicht von großem Erfolg gekrönt. Dale Earnhardt Jr., bisher immer in den Top 3, knallte kurz nach Rennhalbezeit in die Wand und fiel aus. Jimmie Johnson (11.) und über weite Strecken Jeff Gordon (9.) fehlten schließlich Speed. So wurde am Ende ausgerechnet Kasey Kahne auf P4 der stärkste Hendrick-Fahrer und führt das Star-Quartett sogar in der Gesamtwertung an.



Mann der Stunde: Harvick

Diese Woche geht es für den Cup-Tross dann nach Martinsville, wo die Serie der Top-Resultate von Kevin Harvick (im Vorjahr 7. und 33.) abreißen könnte. Das letztjährige Frühjahrsrennen gewann Kurt Busch, der mit einem Sieg dem Chase sehr nahe käme. ♦ MBR

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Phoenix/Arizona (USA): 312 Rdn. à 1,609 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken
 1. Kevin Harvick (Chevrolet); 2. Jamie McMurray (Chevrolet); 3. Ryan Newman (Chevrolet); 4. Kasey Kahne (Chevrolet); 5. Kurt Busch (Chevrolet); 6. Brad Keselowski (Ford); 7. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 8. Joey Logano (Ford); 9. Jeff Gordon (Chevrolet); 10. Kyle Larson (Chevrolet); 11. Jimmie Johnson (Chevrolet); 12. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 13. Carl Edwards (Toyota); 14. Paul Menard (Chevrolet); 15. Austin Dillon (Chevrolet); 16. Matt Kenseth (Toyota); 17. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 18. Justin Allgaier (Chevrolet); 19. Aric Almirola (Ford); 20. Casey Mears (Chevrolet); 21. David Ragan (Toyota); 22. Landon Cassill (Chevrolet); 23. Denny Hamlin (Toyota); 24. Clint Bowyer (Toyota); 25. Cole Whitt (Ford); 26. Danica Patrick (Chevrolet); 27. Greg Biffle (Ford); 28. Trevor Bayne (Ford); 29. David Gilliland (Ford); 30. Alex Bowman (Chevrolet); 31. J. J. Yeley (Toyota); 32. Brett Moffitt (Ford); 33. Mike Bliss (Ford).
 Stand nach 4 von 36 Rennen: 1. Harvick 182 Punkte; 2. Logano 160; 3. Truex Jr. 155; 4. Kahne 132; 5. Allmendinger 127; 6. Earnhardt Jr. 126; 7. Johnson 124; 8. Newman 123; 9. Keselowski 116; 10. Kenseth 113; 11. Menard 112; 12. Mears 112; 13. Mears 111.
 Nächstes Rennen: 22. März, Martinsville/Virginia (USA)
 Internet: www.nascar.com

Rallye-WM

Vorschlag vom «Taucher»

von REINER KUHN

Nach seinem spektakulären Tauchgang in Mexiko präsentiert Ott Tänak die Idee, einen Sicherheitsauftrag in der Rallye-WM einzusetzen – und auch einen Kandidaten. Der richtige Mann wäre Jarmo Lehtinen.

Die spektakulären Bilder hat sich jeder vor Augen. Tänak wohl am deutlichsten. Auf der letzten Wertungsprüfung Los Mexicanos beim WM-Lauf in Mexiko reckte der Este mit seinem Ford Fiesta WRC kurz an, verlor die Lenkung, dadurch verlor die M-Sport-Pilotin einige Meter später an einer ungünstigen Stelle eine Wertschätzung hinab und landete in einem Stausee. Der Fiesta sank. Rekordtempo, Tänak und sein Beifahrer Mölder kamen rechtzeitig aus dem Auto heraus. Damit auch die nächsten Unfälle so glimpflich ausgehen, fordert Tänak einen Sicherheitsbeauftragten. «Am besten einer, der selbst im Auto gesessen hat und weiß, wovon er spricht», sagt der 27-Jährige



Gingen in Mexiko «baden»: Tänak und der Ford Fiesta WRC

und schlägt Jarmo Lehtinen vor, der als Beifahrer von Mikko Hirvonen bis Ende 2014 in der WM unterwegs war.

Keine Taucher in Mexiko

«Es gibt eine Reihe solcher Stellen in der WM. Jarmo hat mit Abstand die meiste Erfahrung. Auf ihn sollte die FIA hören. Sicherheit geht vor. Jarmo könnte vor jeder WM-Rallye alle Wertungsprüfungen abfahren und dann auf Problemstellen hinweisen.»

Der Unfall in Mexiko sollte der FIA die Augen geöffnet haben. Anders als in den Vorjahren waren diesmal nämlich keine Taucher vor Ort. Rallyedirektor Patrick Suberville gab an, er sei völlig überrascht gewesen, dass das Auto so tief – etwa fünf Meter – sinken konnte.

«Der Wasserstand ist sonst viel niedriger. Wir haben noch nie Probleme an dieser Stelle gehabt», suchte Suberville nach einer Entschuldigung. «Und sie waren so schnell aus dem Auto,

da hätten Taucher die Stelle noch gar nicht erreicht.» Für die zweite Durchfahrt der WP Los Mexicanos wurden wieder Taucher am See platziert. «Allerdings sind unsere Taucher nicht darauf trainiert, Menschen zu retten. Da müssen wir uns etwas einfallen lassen.»

Ogier: «Nicht übertreiben»

Auch andere Fahrer plädieren für noch mehr Sicherheit. «Bei jedem WM-Lauf gibt es Stellen, die man ohne großen Aufwand etwas verbessern könnte», sagt Hyundai-Speerspitze Thierry Neuville. Weltmeister Sébastien Ogier sieht das ähnlich, warnt aber vor übertriebenem Aktionismus. «Rallyefahren bleibt immer mit einem gewissen Risiko verbunden. Jeder kennt den See neben der dritten WP in Mexiko. Aber keiner denkt bei der Streckenbesichtigung daran, dass man da reinspringen könnte.»

WM-Managerin Michèle Mouton versicherte in Mexiko dennoch, dass die FIA über den Vorschlag von Tänak nachdenken werde. «Aber das werden wir nicht von heute auf morgen entscheiden.» ♦

WRC2

Skoda plant mit zwei Skandinavien



Neues Schmuckstück aus der Skoda-Schmiede: der Fabia R5

Wechsel bei Skoda. In wenigen Wochen präsentiert der tschechische Automobilhersteller den Nachfolger des Fabia S2000. Trotz Warteliste für den Fabia R5 mit neuem 1,6-l-Turbomotor will Skoda Motorsport dessen Wettbewerbsfähigkeit ebenso wie Werkseinätze unterstützen, wie man dies schon beim Vorgänger mit Zweiliter-Saugenmotor getan hat. Als Betätigungsfeld haben die Tschechen die WM-Bühne ausgemacht, und sie wollen in der WRC2 neben Werksjunior Eszterka Lappi (24) aus Finnland

gleich noch ein zweites skandinavisches Toptalent an den Start bringen. Der gleichaltrige Schwede Pontus Tidemand kennt einen Großteil der europäischen WM-Strecken und gilt als einer der besten Allrounder. So gewann der Junior-Weltmeister von 2013 im Vorjahr nicht nur die WRC2-Kategorie bei der Rallye Deutschland, sondern markierte bei der diesjährigen Rallye Schweden im leistungsschwächeren Ford Fiesta RRC die erste Gesamtbestzeit und führte den WM-Lauf vor den WM-Stars an. ♦ RK

SRM

Hotz kehrt zurück – und dominiert

Auch nach einem Jahr Pause demonstrierte der siebenfache Rallye-Champion Grégoire Hotz beim Auftakt der Schweizer Meisterschaft bei der Rallye dei Laghi (D) seine fahrerische Überlegenheit mit einem ungefährdeten Sieg. «Ich habe die Automatismen schnell wieder im Griff gehabt und hatte ein perfektes Auto zur Verfügung.» Der Neuenburger knöpfte in seinem bewährten Peugeot 207 S2000 dem zweitplatzierten Ivan Ballinari im Ford Fiesta R5 auf den 103,4 WP-Kilometern 1:52,8 Minuten ab. Auf Platz 3 folgte

Urs Hunziker im Mini John Cooper Works S2000 (+2:377). Die weiteren Piloten der schnellsten Klasse sahen die Zielflagge in Varese nicht. Pascal Perroud (Fiesta R5) riss sich auf WP3 ein Rad ab, Stefano Mella (Fiesta RRC) tat es ihm in der fünften Prüfung gleich. Ruedi Schmidlin lenkte den Fiesta S2000 während beiden Tagen ohne funktionierende Handbremse und landete abgeschlagen auf Platz 14. So kam es, dass Cédric Althaus im Peugeot R2B, vor allen S1600- und R3-Piloten, den vierten Rang belegte. ♦ JAM



Klasse hat man: Ex-Champ Hotz siegte beim SM-Comeback

NACHRICHTEN

Kurze Auszeit für die WM-Piloten

Rallye-WM Sechs Wochen liegen zwischen den WM-Läufen in Mexiko und Argentinien. «Das ist nach Weihnachten die längste Pause in der WM», weiß der in Frankfurt lebende Hyundai-Pilot Hayden Paddon und jettete nach der Zieldurchfahrt in seine Heimat Neuseeland. Auch andere Fahrer nehmen eine kurze Auszeit. Beliebtestes Ziel die USA: Martin Prokop oder Andreas Mikkelsen urlauben in Florida, dessen VW-Teamkollege Jari-Matti Latvala cruist durch Kalifornien, bevor man in wenigen Tagen wieder die Testarbeit aufnimmt. ♦ RK

Armin Kremer mit neuem Copiloten

WRC2 Nach Rang 2 beim Saisonauftakt in Monte Carlo war Schluss. Der langjährige Beifahrer Klaus Wicha stieg aus – und Armin Kremer musste sich einen neuen Copiloten suchen. Den hat er nun gefunden. Ab Portugal (22.–24.5.) wird der erst 20-jährige Pirmin Winklhofer neben dem Ex-Europameister sitzen. «Teamchef Raimund Baumschläger hat ihn mir empfohlen. Und nach einem Test muss ich sagen, dass ich sehr beeindruckt bin. Es gibt nicht viele junge Copiloten, die schon Erfahrungen in stärkeren Autos haben. Pirmin gehört ganz sicher dazu», schwärmt Kremer und freut sich auf das gemeinsame Debüt im neuen Skoda Fabia R5. ♦ RK

Einschreibe-Trend in der Rallye-EM

Rallye-EM Das Feld in der Rallye-EM wächst – vor allem, weil die Teams durch die Einschreibung einen schlechten Startplatz vermeiden wollen. So hat sich mit Vincent Verschueren (DS 3 R5) bereits der 60. Fahrer eingeschrieben. Ohne EM-Einschreibung müsste der Belgier, der in der nationalen Meisterschaft auf Rang 2 liegt, bei der Ypern-Rallye weit hinten starten: «Ypern ist für uns der wichtigste Lauf in der heimischen Meisterschaft. Wir haben uns in die EM eingeschrieben, um vorne mit den EM-Startern mitkämpfen zu können. Scheiden wir in Ypern gut ab, könnten wir auch bei der Barum in Tschechien oder der Rallye du Valais in der Schweiz an den Start gehen.» ♦ RK

MotoGP

Regeln 2015 entrüsteten Gegner

Von IMRE PAULOVITS

Die Vorteile, die Ducati letztes Jahr beim Reglement ausgehandelt hat, wecken langsam, aber sicher Antipathie bei der Konkurrenz.

Dass Andrea Iannone und Andrea Dovizioso mit der Ducati GP15 am ersten Testtag in Katar die ersten beiden Plätze der Zeitentabelle belegten, wunderte nach dem tollen Einstand der neuen Maschine aus der Feder von Digi Dall'Igna beim zweiten Sepang-Test niemanden mehr. Umso mehr machte sich der Unmut breit, dass Ducati noch immer die Vorteile genießt, die Dall'Igna letztes Jahr ausgehandelt hat. Der schlaue Fuchs, der Regelwerke immer ein wenig genauer studiert als andere und nach Schlupflöchern sucht, hatte damals gemerkt, dass niemand daran dachte, Werke zur Werks-Option zu verpflichten, und so die Werks-Ducati unter der Open-Class-Regel angemeldet. Nachdem daraufhin alle anderen Hersteller auf die Barrikaden gingen und Dorna und FIM wie begossene Pudel dastanden, wurde nachverhandelt. Dabei handelte Ducati sich die Vorteile aus, von der heute auch Aprilia und Suzuki bei ihrem Neueinstieg in die MotoGP profitieren: Vier Liter mehr Benzin, die weichere Reifen-Option der Open-Class für das Hinterrad sowie zwölf Motoren pro Saison, deren Entwicklung bei Saisonbeginn nicht eingefroren wird.

Damals ging es Dall'Igna für seine Entwicklung hauptsächlich



Ducati-Werkspiloten Andrea Iannone und Andrea Dovizioso: Vom Reglement zu sehr bevorzugt?

um den letzten Punkt, die anderen Vorteile bekam er mit auf dem Silbertablett serviert. Solange die Ducati nicht konkurrenzfähig waren, war dies der Konkurrenz auch egal. Ihr war es sogar lieber, die roten italienischen Bikes mit vorn dabei zu haben und damit die WM aufzuwerten. Doch jetzt, wo die Desmosedici langsam aber sicher wieder dort angekommen ist, wo sie einst unter Casey Stoner war, wird das Ausmaß der Vorteile ersichtlich. Und dies erzürnt vor allem die Fahrer der anderen Marken, die sich dadurch klar benachteiligt fühlen.

Benzin bereits eingeschränkt

«Ich weiß ehrlich gesagt gar nicht, wie lange sie die Vorteile noch haben», gestand Valen-

tino Rossi stellvertretend für die Werkspiloten der Japaner. «Bis zu ihrem dritten GP-Sieg? Dann hoffe ich, dass sie die ganze Saison mit dem weichen Hinterreifen fahren.»

Die Regelmacher sind besser auf dem Laufenden als die Fahrer, und so wurde das Tankvolumen der Ducati bereits letztes Jahr in Motegi beschnitten. Denn nachdem Andrea Dovizioso in Austin und in Assen sowie Cal Crutchlow in Aragón auf dem Podest standen, nach denen von 24 Liter auf 22 reduziert wird, erreicht.

Ob Ducati durch die Reifenregel, nach der sie die gleiche Auswahl haben wie die Open-Class, wirklich Vorteile hat, ist bereits seit Erstellung des Reglements umstritten. Der

90-Grand-V4 der Italiener ist eines der stärksten, wenn nicht das stärkste MotoGP-Triebwerk. Der weichere Hinterreifen wurde einst für die schwächeren CRT-Triebwerke auf Serienbasis erdacht. Dieser Reifen würde erst dann einen Vorteil im Rennen bringen, wenn es Dall'Igna und die Ducati-Ingenieure schaffen, das Fahrwerk so reifenschonend hinzubekommen, dass mit diesem Reifen über die Renndistanz gefahren werden kann. Aber im Qualifying bringt er sicherlich Vorteile, und ein besserer Startplatz kann auch rennentscheidend sein. Dafür ist Ducati auf Pisten, wo der härtere Hinterreifen der Werkteams die bessere Wahl für das Rennen ist, im Nachteil, weil dieser ihnen nicht zur

Verfügung steht, er ist ja nicht in der Open-Reifenposition enthalten.

Nach dem Reglement wird das Reifen-Sortiment von Ducati dem der anderen Werkteams angeglichen, wenn sie drei Siege eingefahren haben. Aber auch dann haben sie noch immer den Vorteil, zwölf Motoren pro Fahrer auch in dieser Saison einsetzen zu können, an denen ständig weiterentwickelt werden kann. Dies war 2014 das ursprüngliche Ziel von Dall'Igna, um die Entwicklung der damals maßlos unterlegenen Italienerin vorantreiben zu können. Nur ein Jahr später könnte es zu einem echten Joker im Kampf um Siege und WM-Plätze werden.

Auch dass Ducati bis Ende der Saison mit zwei Litern mehr Sprit über die Renndistanz fahren darf, ist kein unerheblicher Vorteil. Yamaha hat die ganze letzte Saison gebraucht, bis sie die Gasannahme ihres Motors bei 20 Litern Tankvolumen besänftigen konnten.

Große Ingenieursleistung

Doch trotz aller Vorteile durch das Reglement darf die Ingenieursleistung der Truppe um Dall'Igna nicht unterschätzt werden. Sie haben an den richtigen Stellen angesetzt, um einen vor einem Jahr scheinbar unaufholbaren Rückstand wettzumachen. Honda und Yamaha sind in der MotoGP auf einem unglaublich hohen Stand, ihre aktuellen Maschinen sind das Resultat jahrelanger Entwicklung. Das Reglement war nur eine Hilfestellung für die, die es ergreifen. ♦

Superbike-WM

Das Ende der bösen Hochstapelei

Das großspurig angekündigte BMW-Team mit Troy Corser als technischem Direktor und Geld aus der Dominikanischen Republik ist endgültig geplatzt. Die Geprellten stehen nun vor einem Scherbenhaufen.

Was sich bereits beim WM-Auftakt abgezeichnet hat, ist nun Tatsache: Das JR-BMW-Team mit den Fahrern Toni Elias und Ayrton Badovini wird es nicht geben. Auf Phillip Island hatte BMW-Kundensport-Chef Berti Hauser bereits Zweifel darüber geäußert, dass

das Material, das seit November mitsamt Logistik in Stefanskirchen bereitsteht, je bezahlt und eingesetzt wird. Troy Corser, der als technischer Leiter des Teams agieren sollte und seine Beziehungen zu BMW und zu Alpha Racing in Stefanskirchen eingebracht hatte, wollte nichts zu der Sache sagen.

Man sieht sich vor Gericht

Letzte Woche haben sich nun JR-Team-Managerin Gemma Voces Pons und Teamkoordinator Costantino Tontarelli zu Wort gemeldet und das endgültige Scheitern des Teams bestä-

tigt. Voces Pons ging sogar viel weiter und ließ die Öffentlichkeit wissen, dass sie alle einem Schwindel aufgesessen sind, und sowohl das Team-Management als auch die Fahrer und die Techniker bislang noch keinen einzigen Cent von den Teambesitzern Yoselyn Robinson und Manfredi Lombardi erhalten hätten.

Die Team-Managerin kündigte auch an, dass sie die Interessen aller Team-Mitglieder gerichtlich durchsetzen wird. Es sei denn, dass gezahlt wird. Dann wäre das Team einsatzbereit für die Rennen. ♦ IP



Troy Corser: Karriere als Technik-Chef eines BMW-Teams geplatzt



EUROSPORT

ALLES IM ROTEN BEREICH.

#MotoGPrules Ab 26. März LIVE bei Eurosport
und Eurosport 2. Mehr MotoGP als jemals zuvor.



GERMAN OFFICIAL BROADCASTER

eurosportplayer.de

MotoGP

Ducati schockt die Gegner

Von IMRE PAULOVITS

Nach dem beeindruckenden Debüt der Ducati GP15 vor drei Wochen dominierte das Bike am Wochenende die ersten beiden Tage des letzten Vorsaison-Tests.

Der letzte Tag der Testvorbereitung in Losail fand leider nach Redaktionsschluss dieser MSA-Ausgabe statt. Aber die ersten beiden Tage hatten gleich zwei Tendenzen bestätigt, die sich bereits zuvor abgezeichnet hatten. Erstens: Das MotoGP-Feld ist stark zusammengedrückt. Auf der 5,4 Kilometer langen Strecke lagen die ersten 14 Piloten innerhalb von einer Sekunde. Erfreulich: Auch die neue Suzuki ist mit dabei. Zweitens: Die Ducati GP15 ist ein Volltreffer. So sehr, dass Andrea Dovizioso und Andrea Iannone an beiden Tagen die Bestzeiten fuhren. Nur Weltmeister Marc Márquez konnte das Tempo der neuen Ducati einigermaßen mithalten.

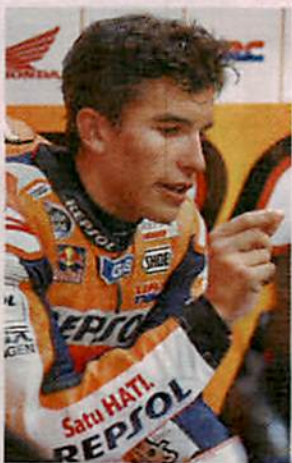
Die Italiener haben dabei nicht einmal die extraweichen Reifen aufgezogen. Sowohl Dovizioso als auch Iannone testeten ausschließlich auf das Rennen hin – mit den gleichen Reifen wie die Konkurrenz. Dafür probierte Dovizioso eine Verkleidung mit Winglets an den Seiten, die für Abtrieb sorgen sollen, und genau mit dieser Variante fuhr er am zweiten Tag die schnellste je in Losail gefahrene Zeit. «Bei der Bremsstabilität und in der ersten Phase der Beschleunigung müssen wir uns noch verbessern», stellte Dovizioso klar. «Aber wir sind sowohl mit neuen als auch

mit gebrauchten Reifen schnell, und unsere Rundenzeiten stimmen.»

Márquez auf Balance-Suche

Weltmeister Marc Márquez konnte zwar bis unter zwei Zehntel an die Bestzeit ranfahren, aber auch bei ihm war eine Tendenz festzustellen: Sein Team baute wieder die ganze Geometrie um, bis Márquez das Vertrauen zum Bike hatte. «Ich bin glücklich, denn nachdem wir die Geometrie verändert hatten, habe ich ein gutes Gefühl für die Front gefunden, was uns hier bislang fehlte», gab Márquez zu. «Jetzt müssen wir noch hinten Traktion finden.»

Jorge Lorenzo und Valentino Rossi waren mit ihren Yamaha fast gleich schnell. «Wir sind noch zu weit weg von der Konkurrenz», gestand Rossi. «Zum Schluss haben wir aber etwas beim Setting gefunden, und ich denke, das wird uns hier im Rennen weiterbringen.» ♦



Márquez: in kleinen Schritten



Andrea Dovizioso: Mit der Ducati GP15 auf Rennreifen die schnellste je in Losail gefahrene Runde

TESTZEITEN MOTOGP LOSAIL/KATAR

		1. Tag	2. Tag	Bestzeit
1.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP15	1:55,363 (48 Rdn.)	1:54,907 (86)
2.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1:55,554 (44)	1:55,091 (54)
3.	Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP15	1:55,265 (50)	1:55,104 (96)
4.	Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	1:55,828 (43)	1:55,500 (51)
5.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1:55,938 (48)	1:55,581 (61)
6.	Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	1:55,813 (33)	1:55,582 (40)
7.	Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	1:55,837 (38)	1:55,624 (42)
8.	Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	1:55,954 (43)	1:55,648 (49)
9.	Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	1:56,615 (50)	1:55,658 (46)
10.	Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	1:55,698 (44)	1:55,795 (33)
11.	Karel Abraham (CZ)	Honda RC 213 V-RS*	1:56,638 (34)	1:55,765 (41)
12.	Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14.3	1:56,301 (38)	1:55,772 (33)
13.	Scott Redding (GB)	Honda RC 213 V	1:56,112 (47)	1:55,803 (60)
14.	Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	1:56,130 (42)	1:55,810 (42)
15.	Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14*	1:57,405 (18)	1:56,058 (50)
16.	Nicky Hayden (USA)	Honda RC 213 V-RS*	1:57,099 (47)	1:56,104 (44)
17.	Daniilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP14.3	1:56,132 (44)	1:56,132 (75)
18.	Mike di Meglio (F)	Ducati D16 GP14*	1:56,719 (45)	1:56,259 (53)
19.	Eugene Laverty (IRL)	Honda RC 213 V-RS*	1:57,500 (44)	1:56,342 (54)
20.	Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP14.3	1:57,664 (53)	1:56,476 (32)
21.	Stefan Bradl (D)	Forward-Yamaha*	1:57,146 (27)	1:56,724 (17)
22.	Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V-RS*	1:57,228 (49)	1:56,758 (50)
23.	Loris Baz (F)	Forward-Yamaha*	1:57,376 (40)	1:56,936 (40)
24.	Alvaro Bautista (E)	Aprilia	1:58,459 (34)	1:57,273 (46)
25.	Alex de Angelis (RSM)	ART*	1:58,026 (45)	1:57,390 (45)
26.	Marco Melandri (I)	Aprilia	1:58,990 (19)	1:57,982 (23)

* Open-Class-Motorräder

Fettdruck = Fahrer mit Tagesbestzeiten und Gesamtbestzeiten aller Fahrer

MotoGP

Bradl: Bauchweh und Sturz

Die ersten beiden Tage des Losail-Tests liefen für Stefan Bradl gar nicht nach Plan. Zunächst plagte ihn eine Magenverstimmung, dann stürzte er heftig.

Als der deutsche MotoGP-Pilot am Samstag seine Testarbeit auf dem Losail Circuit aufnahm, musste er feststellen, dass es gar nicht gut um seine Gesundheit bestellt war. «Ich hatte mir am Anfang der Woche den Magen verdorben und dachte, die Sache wäre bereits

ausgestanden», so Bradl enttäuscht. «Aber als ich anfang zu fahren, habe ich gemerkt, dass ich mich auf dem Motorrad nicht wohlfühle – und ich musste vorzeitig abbrechen, ohne das geplante Programm durchziehen zu können.»

Nach Sturz ins Medical Center

Am zweiten Tag fühlte sich Bradl besser, und nach nur 26 Runden am ersten Testtag wollte er am zweiten die verlorenen Testkilometer wieder aufholen. Doch nach 17 Runden hatte er

einen heftigen Abflug, bei dem er hart aufschlug und erst ins Medical Center und dann in die Clinica Mobile zur Untersuchung eingeliefert wurde. Dort kam zum Glück Entwarnung, außer Prellungen hatte sich der Forward-Yamaha-Pilot nichts Ernsthaftes zugezogen. «Aber ich hielt es für besser, den Tag nicht mehr fortzusetzen und mich stattdessen von dem Sturz zu erholen und den dritten Tag zu nutzen, um noch so viel es geht durchprobieren zu können», so Bradl. ♦ IP



Stefan Bradl: Es ging nur für wenige Runden zügig voran

MotoGP

Vorsichtig geplant

Von IMRE PAULOVITS

Trotz Top-Zeiten auf dem Losail-Circuit plant Ducati-Chef Gigi Dall'Igna vorsichtig und lässt die Desmosedici GP14.3 als Referenz weiter testen.

Wenn die Ducati GP15 bislang auch alle Erwartungen übertrifft, lässt sich ihr Konstrukteur Gigi Dall'Igna nicht zu sehr von der Begeisterung mitreißen. Und der Mann, dessen Konstruktionen bei seinem früheren Arbeitgeber Aprilia Siege und WM-Titel einführen, plant weiterhin sehr vorsichtig und konservativ.

Er hatte nach den ersten Tests in Sepang seinen Fahrern freigestellt, ob sie den WM-Auftakt mit der neuen GP15 oder der GP14.3 bestreiten wollen. Letzteres ist ein Motorrad, dessen Bestandteile das Ergebnis der gesamten letztjährigen Entwicklung sind, und für das es deutlich mehr Abstimmungsdaten gibt als für das neue, nur wenig getestete Bike. Andrea Dovizioso und Andrea Iannone



Dall'Igna (li.) und Andrea Dovizioso: Auch GP14.3 im Einsatz

entschieden sich trotzdem einhellig für die GP15. Dall'Igna änderte trotzdem nichts an seiner weiteren Vorbereitungsstrategie. Er ließ Dovizioso auch in Losail zunächst die GP14.3 ausprobieren und einige Daten und Eindrücke sammeln, bevor der WM-Fünfte mit der GP15 seine Testarbeit aufnehmen konnte und auch gleich Bestzeiten in den Asphalt brannte.

Ducati-Testpilot Michele Pirro ist derzeit gar ganz auf der GP14.3 unterwegs und testet dort weiterhin Abstimmungen und Komponenten. Dass ein Fuchs wie Dall'Igna so sehr auf Sicherheit geht, lässt einige Schlüsse zu. Zum einen gibt es sicherlich noch nicht allzu viele Ersatzteile für die Abstimmung der GP15. Vielleicht kommt aber noch etwas Neues zum WM-Auftakt. ◆

Moto2

Wieder nichts

Dominique Aegerter und Tom Lüthi gehen die Testtage aus. Die beiden geplanten Tage in Aragón fielen extrem kalten Temperaturen und starkem Wind zum Opfer.

Neue Teams, neue Motorräder (Kalex statt Suter), hohe Ziele: Dominique Aegerter (Technomag-Interwetten) und Tom Lüthi (Derendinger-Interwetten) hätten intensive Testarbeit dringend nötig gehabt. Doch bis jetzt waren alle Testtage – abgesehen von den offiziellen IRTA-Tests in Jerez – entweder verregnet, verschneit oder wurden durch eiskalte Temperaturen und Winde beeinträchtigt. Auch am Freitag und Samstag vergangener Woche war es in Aragón nicht anders. «Am Freitag sind wir ein paar Runden gefahren», erzählte Aegerter, «aber bei kaum zehn Grad Asphalttemperatur und extremem Wind kannst du nichts Brauchbares an der Abstimmung testen. Am Samstag war es noch schlimmer, wir sind gar nicht mehr auf die Strecke gegangen.» «Es ist wirklich brutal, außer den drei Tagen in Jerez war nichts los», ergänzt der letztjäh-

rige WM-Fünfte. «Und die Wetterprognosen für die IRTA-Tests in Jerez diese Woche sind erneut miserabel.»

Katar bringt die Antwort

Weil die Motorräder direkt nach den IRTA-Tests für den Transport zum WM-Auftakt in Katar verpackt werden, gibt es keine Möglichkeit mehr, weitere Fahrgelegenheiten einzuplanen. «Wir können die Situation nicht mehr ändern», sagt Aegerter. «Vom Team her ist alles perfekt, aber wir sind klar im Rückstand, was die gefahrenen Kilometer und die Setup-Arbeiten betrifft. Wo wir genau stehen, werden wir spätestens in Katar sehen.» ◆ ML



Aegerter: wenig Testkilometer

Moto3

Schonzeit vorüber

Der mit seiner wilden Haarpracht auffallende Tscheche Karel Hanika (18), Sieger des Red Bull Rookie-Cups 2013, konnte in seinem ersten Moto3-Jahr die Erwartungen nicht ganz erfüllen. Im renommierten Weltmeister-Team von Aki Ajo sammelte er lediglich 44 Punkte und beendete die Saison auf Rang 18. Bestes Resultat war ein 9. Rang in Malaysia.

Hanika weiß, dass die Schonfrist vorbei ist und der Durchbruch erfolgen muss. «Ich will 2015 mein wahres Potenzial aufzeigen. Letztes Jahr ist nicht alles so verlaufen wie erhofft. Ich muss konzentrierter arbeiten und weniger Fehler machen, dann kann ich mit der Spitzengruppe mithalten. Ein Podestplatz ist möglich, zumal ich in einem Topteam bin und bestes KTM-Material habe. Mit Miguel Oliveira und Brad Binder habe ich zwei starke Teamkollegen, wir werden uns gegenseitig anspornen und beim Setup helfen. Aber vor allem muss ich meine Erfahrung vom letzten Jahr umsetzen. Konzentration und Konstanz sind die Schlüssel zum Erfolg!» ◆ ML

NACHRICHTEN

Ajos KTM-Trio gegen die Honda-Armada

Moto3 Mit Miguel Oliveira (P, 20, 2014 WM-6. auf Mahindra), Brad Binder (ZA, 19, 2014 WM-13. auf Mahindra) und Karel Hanika (CZ, 18, 2014 WM-18. auf KTM) will das KTM-Team des Finnen Ajo, mit welchem Sandro Cortese 2012 den ersten Moto3-WM-Titel der Geschichte holte, dem Giganten Honda den WM-Titel von 2014 (Alex Márquez) wieder abspenstig machen. «Ich bin jetzt endlich am richtigen Ort», freut sich Oliveira, der bei den bisherigen IRTA-Tests aber nur im Mittelfeld klassiert war. «Ich bin trotz der mäßigen Trainingsresultate überzeugt, dass ich 2015 ernsthaft in den Titelkampf eingreifen kann. In diesem Team bekomme ich alles, was ich dafür brauche, und ich bin kein Rookie mehr. Ich habe in meiner Karriere einige Fehler gemacht. Ich habe daraus gelernt und weiß ganz genau, was zu tun ist.» Teamkollege Brad Binder hat seine Ziele nur wenig tiefer gesteckt: «Ich will so oft wie möglich aufs Podest. Am Ende werden wir sehen, wo wir stehen.» ◆ ML

KOMPAKT

»» **MotoGP** Alle GP-Rennen werden 2015 in Deutschland live auf Eurosport oder Eurosport 2 zu sehen sein. »» **Moto3** Für den CEV-Meister 2013 und 2014, den erst 15 Jahre jungen Franzosen Fabio Quartararo, wurde auf Druck von Honda und dem mächtigen Estrella Galicia-Team die Eintrittsalter-Regelung der WM gekappt – CEV-Champions dürfen nun vor Erreichen des 16. Altersjahrs GP bestreiten. Für den Team-Italia-Piloten Stefano Manzi (CEV-12. 2014), der am 29. März – exakt am Rennsonntag in Katar! – Geburtstag feiert, gilt die Regelung nicht. Manzi muss beim Katar-GP zuschauen. »» **Moto3** Aspar-Mahindra-Pilot Jorge Martin (16, E), der beim ersten IRTA-Test in Jerez mit der zweitbesten Zeit nur 0,013 sec hinter Fabio Quartararo geglänzt hatte, freut sich auf die letzten Jerez-Tests vor dem WM-Start in Katar: «Wir haben noch ein paar neue Sachen dabei. Damit wird die Mahindra noch schneller werden!» ◆ ML

Moto3

Geheimfavorit Salom?

Das spanische Paginas Amarillas HP40 Team von Sito Pons mit dem WM-8. Luis Salom und Moto2-Rookie Alex Rins (WM-3. der Moto3-WM 2014) wurde vergangene Woche in Madrid offiziell vorgestellt, dem Hauptsponsor entsprechend dominiert Gelb auf den beiden Moto2-Kalex. Rins, im vergangenen Jahr noch Teamkollege von Moto3-Weltmeister Alex Márquez, bekommt als Klassenneuling ein Moto2-Lernjahr zugestanden. Bei den bisherigen offiziellen IRTA-Testfahrten in Valencia und Jerez zog er sich aber mit den Rängen 6 und

neun bereits sehr ansprechend aus der Affäre. Sein Rückstand auf den Dominator der Testfahrten, Johann Zarco (F, Aki Ajo-Kalex), betrug nur 0,9 respektive 0,8 Sekunden. Wesentlich höher sind die Ziele bei Luis Salom gesteckt. Der 23-jährige Spanier, der im Winter oft zusammen mit dem Schweizer Moto2-Rookie Jekos Raffin in Cartagena trainiert hat, muss bereits in seiner zweiten Moto2-Saison zumindest zum weiteren Kreis der Titelfavoriten gezählt werden; bei den Tests in Valencia und Jerez belegte Salom die starken Ränge 7 und 5. ◆ ML



Luis Salom (r.) geht auf Titeljagd, Alex Rins hat Rookie-Bonus



Fabio Quartararo:
«Rossi wird immer mein
Idol sein, aber was den
Fahrstil betrifft, ist Marc
Márquez mein Vorbild!»

Von BRUNO GILLET und
MARKUS LEHNER

Noch vor seinem ersten Grand Prix wird der 15 Jahre alte Franzose Fabio Quartararo als ernsthafter Titelkandidat für die Moto3-WM 2015 gehandelt. Wer ist dieses Wunderkind, das viele Insider bereits auf dieselbe Stufe wie MotoGP-Superstar Marc Márquez stellen?

Zuerst die Fakten. Seit seinem 6. Lebensjahr bestreitet der in Nizza geborene Sohn einer Italienerin und eines Franzosen mit sizilianischen Wurzeln Motorradrennen. In diesen neun Jahren gewann er siebenmal die jeweils bestrittene Serie, einmal wurde er Zweiter, einmal Dritter. 2013 triumphierte er als 13-Jähriger in einem Honda-Privatteam in der hoch dotierten spanischen Moto3-Meisterschaft (CEV), dem Tor zur GP-Welt. Marc-Márquez-Entdecker Emilio Alzamora setzte danach alle Hebel in Bewegung und rollte den roten Teppich aus, um das Wunderkind, das sich gemäß seiner Herkunft neben Französisch auch in Italienisch und Spanisch ausdrücken kann, in sein Estrella Galicia-Team zu lotsen. Angesichts seines jugendlichen Alters musste Quartararo aber noch ein Jahr in der Moto3-CEV absitzen, bevor er in den GP-Zirkus wechseln konnte. Er tat es eindrucksvoll: Er verteidigte den Titel mit nicht weniger als 9 Siegen und 2 zweiten Plätzen bei insgesamt 11 Rennen; mit 265 Punkten verfehlte er das Maximum nur um zehn Punkte und distanzierte den Zweitplatzierten (seinen Teamkollegen 2014 und auch 2015 in der WM) Jorge Navarro um 127 Punkte. Vor diesen Leistungen des Jünglings knickte sogar die Dorna ein und kappte auf Druck von Honda/Alzamora das geltende Alterslimit von 16 Jahren mit einem fragwürdigen Trick – ab sofort dürfen CEV-Champions schon vor Erreichen des Mindestalters GP bestreiten. Quartararo wird also 2015 für das neue Super-Team Estrella Galicia 0,0 Marc VdS die Moto3-WM bestreiten – die Türen bis ganz nach oben in die MotoGP-Klasse stehen also bereits weit offen.

Die beiden ersten offiziellen IRTA-Tests in Valencia und Jerez beendete Quartararo dort, wo er bisher fast immer gestanden hat: auf Platz 1. MOTORSPORT aktuell unterhielt sich mit dem Ausnahmetalent.

Du kennst außer den spanischen Pisten kaum eine aktuelle GP-Strecke. Ist das kein Problem für dich? FABIO QUARTARARO: Emilio Alzamora hat mir geraten, fleißig die PlayStation zu nutzen. Mittlerweile kenne ich jede Kurve jeder Strecke. Das hat mir aber nicht gereicht. Ich

Fabio Quartararo

Geboren, um zu siegen!

Zur Person

Fabio Quartararo

Geburtstag 20. April 1999
Geburtsort Nizza
Herkunftsland Frankreich
Gewicht/Größe 60 kg, 174 cm

KARRIERE

2005 Meister Peeewe 50 Provence/F
2006 Meister Conti-School 50 Frankr.
2007 2. Rang Promo 50 ccm Spanien
2008 Meister Promo 50 ccm Spanien
2009 Meister Promo 70 ccm Spanien
2010 3. Rang CMV 80 ccm Spanien
2011 Meister CMV 80 ccm Spanien
2012 Meister CMV Pro-Moto3 Spanien
2013 Meister CEV Moto3 (Honda)
2014 Meister CEV Moto3 (Honda)
2015 Moto3-WM-Pilot (Honda)

Hobbys: Motocross, Jogging, Mountainbike

habe sämtliche Rennen der letzten Jahre auf mein iPad heruntergeladen, so lerne ich die Strecken noch besser kennen. **Gibt es für dich bereits eine Lieblingsstrecke?** Klar. Katar. Denn dort findet das erste Rennen statt, und ich will dort ein gutes Resultat erzielen. Auch Argentinien scheint eine lustig Piste zu sein, und natürlich freue ich mich schon jetzt auf die Highspeed-Strecke in



«Marc Márquez ist zurzeit das Maß aller Dinge»

FABIO QUARTARARO

Phillip Island. Du fährst seit Jahren in Spanien. Fühlst du dich überhaupt noch als Franzose?

Die Frage wird mir immer wieder gestellt. Aus sportlicher Sicht fühle ich mich eher als Spanier, aber ich werde immer ein Franzose mit italienischen Wurzeln bleiben. Mein Vater ist in Frankreich geboren, seine Familie stammt aber aus Sizilien. Auch meine Mutter ist Italienerin. Meine Großeltern wohnen zwar auch in Frankreich, reden aber noch Sizilianisch unter sich. Ich selbst war aber noch nie in Sizilien, und ich spreche mittlerweile fast besser Spanisch als Französisch.

2015 wirst du viele neue Länder entdecken. Bist du schon weit herumgekommen?

Ich war schon bei Cross-Rennen in England und Lettland. Am Sachsenring in Deutschland, aber auch in Kanada, Portugal, Italien – und natürlich in Spanien, da war ich auch schon. **Dein Vater Etienne hat dich bisher immer begleitet. Wie sieht das 2015 aus?**

Das wird kompliziert. Er muss weiter in Nizza in seiner Schlosserei arbeiten. In Katar und bei allen europäischen WM-Läufen sollte er aber dabei sein können.

Viele handeln dich bereits als Weltmeister. Was sind deine eigenen Ziele für 2015?

Ich will Spa? haben, viel Spa? haben. Und mich nicht verletzen. Jeder Pilot will immer gewinnen, klar, aber mein Team sagt mir, ich solle einfach so weitermachen wie bisher und nichts erzwingen. Wenn ich mir selbst zu viel Druck machen würde, käme ich nicht vorwärts. Vor einem Jahr habe ich das noch nicht verstanden, aber im Verlauf des letzten Jahres habe ich gelernt, ruhig zu werden und es zu bleiben. Ich habe danach in den Rennen kaum noch Fehler gemacht. Ich habe also keine konkreten Ziele, son-

dern will mich einfach amüsieren. Dann kommen die Resultate von selbst.

Wo liegen deine fahrerischen Stärken und Schwächen?

Diesen Winter habe ich gemerkt, dass ich vor allem bei starkem Wind noch einiges zu lernen habe. Sonst bevorzuge ich weder schnelle noch langsame Strecken, ich kann mich an alle Bedingungen anpassen. Besonders gefallen mir aber trickreiche Strecken wie Valencia mit ineinander übergehenden Kurven.

Mal abgesehen von dir, wer sind die Titelfavoriten?

Danny Kent ist ein Kandidat, aber auch alle andern Honda-Piloten. Antonelli ist sehr flink, der stürzt aber zu oft. Bei den Tests in Valencia ist er in zwei Tagen dreimal runtergefallen. **Auch dein Teamkollege Jorge Navarro hinterlässt bisher einen starken Eindruck.**

Er fährt gut, aber er ruiniert mit seinem Fahrstil frühzeitig die Reifen, und manchmal macht er nicht nur einen Fehler, sondern gleich mehrere hintereinander. Ihm fehlt vielleicht noch etwas Ruhe und Konzentration. **Welcher Moto3-GP-Pilot hat dich 2014 am meisten beeindruckt?**

Jack Miller. Bei den IRTA-Tests 2014 fuhr ich hinter ihm, als er seine Bestzeit aufstellte. Ich dachte: So schnell kann man gar nicht fahren, ohne runterzupurzeln. Auch Alex Márquez war stark. Keiner hat so viel gearbeitet wie er, auch



«Habe gelernt, ruhig zu werden und es auch zu bleiben»

FABIO QUARTARARO

zusammen mit seinem Bruder Marc, den ich über alles bewundere. Alex hat den Titel absolut verdient. Auch wenn es mal nicht so lief, hat er nie nur einen Deut nachgelassen.

18 Rennen sind viel, und jedes ist fast doppelt so lang wie deine bisherigen CEV-Läufe. Bist du deswegen nicht nervös?

Überhaupt nicht. Natürlich ist es viel, aber ich will so viel Spaß haben wie möglich. Also wünsche ich mir kein Rennen weniger.

Wie sieht deine körperliche Vorbereitung aus?

Ich mache sehr viel Cross-Fit, also Muskeltraining ohne Maschinen. Hinzu kommen Mountainbike-Fahren und Jogging. Sehr viel bringt mir das Klettern, das bringt eine starke und schnelle Muskulatur bei gleichzeitig geringem Gewicht. Für

Arme und Oberkörper bin ich auch regelmäßig mit dem Kajak unterwegs. Wintersport und Schwimmen sind hingegen nicht so mein Ding, abgesehen vom Spaß mit Jet-Skis. Beim Training mit dem Motorrad ist mir das Cross-Fahren mit Abstand das Liebste.

Wie viel trainierst du pro Tag?

Im Hinblick auf die längeren Rennen haben wir das Körpertraining im Winter intensiviert. Drei Stunden waren es immer, manchmal auch acht.

Das ist enorm. Was machst du, wenn du mal nicht trainierst?

TV schaue ich fast nie, ich lerne lieber Englisch. Seit ich in Spanien wohne, sehe ich meine Familie selten, das ist schon hart. Aber in diesem Sport sind solche Dinge nicht zu umgehen.

Wie sieht es mit der Schule aus?

Ich habe ein reduziertes Spezialprogramm für die Schule bekommen, die spanischen Behörden haben das abgesegnet. Aber wie andere auch lerne ich Englisch, Spanisch, Mathematik, Chemie und Physik.

Du bist mit 174 cm und 60 kg bereits stattlich für dein Alter.

Macht dir das keine Sorgen?

Nein. Ich werde genau 178 cm groß – und es bleiben. Mein Team hat das von Spezialisten abklären lassen. Und falls es doch mehr werden sollte: Valentino Rossi hat mit 182 cm Länge neun WM-Titel gewonnen.

Was hältst du davon, dass Jack Miller von der Moto3 direkt in die MotoGP-Klasse aufgestiegen ist?

Er hätte das Potenzial zum Moto2-Champion gehabt, deshalb finde ich seine Entscheidung etwas bizarr. Auch bei Maverick Viñales, der in der Moto2 noch nicht alle Aufgaben erledigt hatte, finde ich das

Ganze etwas überstürzt.

Wer sind deine Vorbilder?

Valentino Rossi wird immer mein Idol bleiben, aber auf der Strecke ist heute Marc Márquez das Maß der Dinge. Er hat als Erster die Curbs vollständig in die Linienwahl einbezogen, sowohl beim Hinein- als auch beim Herausfahren. Mit der Moto3 rüttelt natürlich mehr, aber auf Strecken mit flachen Curbs wie Valencia kann man einige Zehntel herausholen.

Wen bewunderst du sonst noch?

Die großen vier, also neben Márquez und Rossi auch Dani Pedrosa und Jorge Lorenzo. Ich habe mit allen schon geredet. Besonders bewundere ich Pedrosa, denn wie er zum Beispiel auf dem Sachsenring trotz seiner kleinen Körperstatur die Honda von einer Kurve in die andere wirft, ist echt Wahnsinn. **Wie fühlt sich ein 15-Jähriger als Honda-Werkspilot?**

Ich habe das noch nicht richtig realisiert. Es mag überheblich klingen, aber mein größtes Ziel ist es, in das Repsol-Team aufzusteigen und dort MotoGP-Weltmeister zu werden. ♦



CEV-Champion Quartararo: Bisher bei allen IRTA-Tests auf Platz 1



Quartararo beim Motocross: «Offroad macht mir enormen Spaß»



Mountainbiken bringt auch Spaß – und vor allem Abwechslung



Papa Etienne (1983 französischer 125-ccm-Meister), Cousin, Fabio



Dem Fahrstil nach könnte Quartararo ein neuer Marc Márquez sein

200 Meilen von Daytona

Neues Zeitalter, alter Sieger



Danny Eslick (69) führte das Rennen über die meisten Runden an und gewann auch den Zielspurt

Von IMRE PAULOVITS

Nachdem das 200-Meilen-Rennen von Daytona seinen AMA-Meisterschafts-Status verloren hatte, fing in diesem Jahr für den US-Klassiker ein neues Zeitalter an. Doch der Gewinner blieb gleich: Vorjahres-Sieger Danny Eslick sicherte sich den Triumph in einem Herzschlag-Finale.

Der 200-Meilen-Klassiker von Daytona war einst eines der größten Rennen der Welt und der Auftakt der weltweiten internationalen Motorrad-Saison. Doch diese Zeiten sind längst vorbei. Die einzigartige Streckenführung mit den Steilkurven des Hochgeschwindigkeits-Ovals, verbunden mit einem engen Infield stellte die Reifentechniker von jeher vor eine große Herausforderung. Früher wurden für sie die Formel-750-Renner zu schnell, später

auch die Superbikes, und so schuf die Daytona Motorsport Group 2009 die Klasse der Daytona SportBikes mit vierzylindrigen 600ern und restriktierten Twins.

Als sie auch die Rechte für die gesamte AMA-Meisterschaft bekamen, versuchten sie, diese Kategorie USA-weit zur Premium-Klasse zu erheben, doch dies ging mächtig schief. AMA und Industrie waren mit der Meisterschaft unzufrieden. Da half es auch nichts, dass für 2015 das Daytona 200 mit einem neuen Superbike-Format gefahren werden sollte. Die Rechte an der Meisterschaft gingen Ende letzten Jahres an Wayne Rainey über, und der plante ohne den Daytona 200.

Es sah lange so aus, als würde eines der traditionsreichsten Rennen der Welt nach 73 Ausgaben beendet werden. Doch im Dezember einigte sich der Daytona Speedway mit der ASRA, der American SportBike

Racing Association, die ihre eigene Meisterschaft eben nach der Daytona-Formel austrägt, und so war das 74. Daytona 200 gerettet.

Der richtige Windschatten

Die Regeln blieben gleich, und so waren wieder dieselben Piloten vorn, die in den letzten Jahren in Daytona am besten zurechtkamen. Wenn Danny Eslick diesmal auch keine Triumph, sondern eine Suzuki pilotierte, war es doch der Vorjahressieger, der auch diesmal das Rennen dominierte. Aber nach seinem letzten Tankstopp beim Zieleinlauf und gewann um 86 Tausendstelsekunden.

Ein großartiges Rennen fuhr der slowenische GP-Berichterstatter Bostjan Skubic. Bei seinem 15. Daytona-Einsatz wurde der TV-Journalist Vierter. ♦



Danny Eslick: Als Erster seit 2001 den Daytona-Sieg wiederholt



Bostjan Skubic: Toller vierter Platz für den TV-Journalisten

200 MEILEN VON DAYTONA / Resultate

Daytona International Speedway/USA: 14. März 2014, Streckenlänge: 5,648 km
74. Daytona 200

1. Danny Eslick (USA), Suzuki, 57 Runden in 3:01:31,197 (= 106,504 km/h); 2. Josh Herrin (USA), Yamaha, 0,086 sec. zurück; 3. Geoff May (USA), Yamaha, +3,473; 4. Bostjan Skubic (SLO), Yamaha, +30,614; 5. Armando Ferrer (YV), Yamaha, +51,457; 6. Darren James (USA) Yamaha, +1:03,389; 7. Sean Dwyer (USA) Yamaha, +1:46,878; 8. Bryce Prince (USA) Yamaha, +1 Rd.; 9. Ryan Christian (USA) Yamaha, +1 Rd.; 10. Kristofer Knopf (USA) Yamaha, +1 Rd.
Internet: www.daytonainternationalspeedway.com

Superbike-WM

Aprilia: Testen für Thailand

Nach der WM-Führung von Leon Haslam lässt Aprilia nichts unversucht, um auch in Thailand vorne zu sein. Dafür testete Max Biaggi letzte Woche in Vallelunga neue Teile für das Kühlsystem der RSV4.

Wenn für Aprilia auch die technische Seite im Vordergrund stand, war der dreitägige Test auf der Strecke nahe Rom für Biaggi in mehrfacher Hinsicht

auch ein emotionales Erlebnis: Hier hatte er 2007 in seinem ersten Superbike-WM-Jahr mit der Alstare-Suzuki vor seinem Heimpublikum gewonnen. Und hier hatte er 2012 seinen Rücktritt bekannt gegeben.

Biaggi legte an den drei Testtagen insgesamt 137 Runden mit der Werks-RSV4 zurück. Dabei testete er gemeinsam mit dem zweiten Aprilia-Testpiloten Daniele Veghini vor allem Lösungen, die bei der zu erwartenden

Hitze auf dem Chang Circuit nahe Buriram in Thailand, wo am nächsten Wochenende die nächste Superbike-WM-Runde stattfindet, die Temperaturen um den Motor herunterbringen sollen. «Diese Strecke wird für alle neu sein, es werden unbekannte Schwierigkeiten auftreten», weiß Biaggi. «Aber die hohen Temperaturen sind so gut wie sicher, so haben wir für diese nach Lösungen gesucht. Einige haben sich bewährt.» ♦ IP



Max Biaggi: 137 Runden mit dem Werks-Superbike in Vallelunga

Superbike-WM

BMW: Viel Arbeit

Von IMRE PAULOVITS

Durch das neue Reglement sind die Hersteller näher an die Spitze herangerückt, die BMW-Teams hingegen nicht. Das soll sich bald ändern.

Eigentlich hätte man BMW durch das neue Reglement ganz vorn erwartet. Die S1000 RR ist als Serien-Bike das Maß der Dinge bei allen Renntrainings, und im Vorjahr zeigte sie in der EVO-Klasse im Team von BMW Italia unter Sylvain Barrier und dessen Ersatzmann Leon Camier starke Leistungen. Dazu kam von den Bayern für dieses Jahr ein Modell-Update, das noch einmal 6 PS kräftiger ist und in dessen Fahrwerk einiges von der bisherigen Rennerfahrung geflossen ist.

Schwieriger als geplant

Doch bei BMW lief es in der WM bislang alles andere als nach Plan. Das JR-Team mit Technik-Chef Troy Corser, für das in Stefanskirchen viele Kapazitäten abgestellt wurden, ist



BMW-Speerspitze Sylvain Barrier: Ganz von vorn beginnen

geplatzt (s. S. 24); das bewährte Team von BMW Italien mit Stammpilot Sylvain Barrier kämpft noch mit Anpassungs-Schwierigkeiten, und das Team Toth hat noch zu wenig Erfahrung und auch zu wenig Input aus dem Werk bekommen, um das Optimum aus der S1000 RR herauszuholen.

«Wir haben ein gutes Basismotorrad, ein Spitzenteam und einen guten Fahrer», sinnierte

Berti Hauser nach dem 15. und dem 12. Platz von Barrier in Australien. «Da sollte viel mehr drin sein.»

Teamchef Piero Guidi gibt auch zu: «Wir hatten eine lange Vorbereitungsphase und konnten Ende 2014 und Anfang 2015 viel testen. Aber bei der Elektronik mussten wir ganz bei null anfangen. Wir haben unser Bestes gegeben, wir müssen hart weiterarbeiten.» ♦

IDM Supersport

Heim ins Nest

Der Ausflug in die spanische Moto2-Meisterschaft dauerte genau ein Jahr. Kurz nach seinem 24. Geburtstag ist Jan Bühn froh, für 2015 wieder einen IDM-Platz zu haben.

Eine weitere Saison in Spanien wäre nicht finanzierbar gewesen. Bühn hatte zudem Pech: Er konnte nur vier von sieben Rennen fahren, dann brach er sich den rechten Ellbogen.

Die Wunden sind verheilt, somit kehrt Bühn optimistisch in die IDM zurück, in der er auf Yamaha 2013 mit fünf Podiums-plätzen und dem fünften Gesamtrang seine beste Saison hatte. «Durch die Zusammenlegung der Supersport- mit der SuperNaked-Klasse erhält die Serie bestimmt eine hohe Aufmerksamkeit», hofft Bühn. Der Badener geht für das Rätth-Romero Yamaha-Team an den Start. Sein Arbeitsgerät ist die Supersport-Yamaha, die 2012 von Kevin Wahr eingesetzt wurde und deren technische Basis sich bis heute nicht verändert hat. «Ich bin Diego Romero, meinem langjährigen Sponsor, und Teamchef Georg Rätth sehr dankbar, dass es noch ge-

klappt hat, sonst hätte ich eine Saison pausieren müssen. Ich möchte jetzt regelmäßig vorne dabeisein. Der Umstieg auf die Supersport-Yamaha wird sicher einfacher als mein Wechsel auf die Moto2-Maschine. Das Supersportmotorrad ist vom Chassis her gutmütiger und nicht so steif. Es wird nicht jeder kleine Fehler sofort bestraft.»

Die ersten Testfahrten für den BWL-Studenten aus Kronau sollen Ende März in Spanien stattfinden, da dort die Temperaturen besser sind. Dazu sind noch ein Test in Hockenheim sowie das offizielle Auftakttraining Ende April auf dem Lausitzring geplant. ♦ AWI



Will vorne sein: Jan Bühn

Supersport-WM

Die Sinne schärfen

Kevin Wahr, IDM-Supersport-Meister von 2013, kann sich in seiner zweiten kompletten Supersport-WM-Saison ganz auf das Fahren konzentrieren, da das Material komplett vom tschechischen SMS-Team vorbereitet wird. Der 25-jährige Nagolder will sich deshalb auch intensiv mit dem Fahren beschäftigen. «Ich werde daheim vermehrt Motocross und Supermoto fahren, damit ich mich fit halte und meine Sinne schärfen», verrät Wahr.

Kevin Wahr weiß genau, dass er noch einige Zeit für die völlige Umstellung von der Yamaha R6, die er die letzten Jahre fuhr, auf die Honda CBR 600 RR brauchen wird. «Die zwei Motorräder sind völlig anders», weiss Wahr. «Die Yamaha ist steifer, so kann ich mit der Honda nicht so aggressiv in die Kurven hineinbremsen. Und das ist nur ein Beispiel. Es wird deshalb ein paar Rennen dauern, bis ich mich völlig umgestellt habe. Ich denke, derzeit lasse ich noch eine halbe Sekunde pro Runde liegen, und in dem engen WM-Feld macht das ungefähr acht Plätze aus.» ♦ IP

NACHRICHTEN

Traditions-Termin in Schleiz findet statt

IDM Superbike Nachdem die Rechtslage lange ungeklärt war, haben Superbike-Promoter MotorEvents und der Veranstalter AMC Schleizer Dreieck nun doch noch ein IDM-Event auf dem Schleizer Dreieck für dieses Jahr besiegeln können. Termin: 31. Juli bis 2. August 2015.

Smrz zu Beginn ohne Elektronik-Fahrhilfe

IDM Superbike Matej Smrz und Lucy Glöckner vom Wilbers-BMW-Team haben in Almeria erstmals ihre neuen S1000 RR getestet. Für Glöckner, die zwei Jahre auf einer HP4 fuhr, ist genau wie für Neuzugang Smrz, der von Yamaha kam, alles anders als bisher: Motor, Rahmen, Elektronik. Teamchef Benny Wilbers: «Nur die Schwinge an der neuen BMW ist unverändert.» Smrz verzichtete beim Roll-out noch auf den Einsatz des elektronischen Fahrwerks. Es kommt erst bei den offiziellen Pirelli-Tests in dieser Woche zum Einsatz. ♦ AWI

KOMPAKT

» **IDM Superbike** HRP-Honda-Fahrer Jan Halbich hat sich beim Motocrossfahren den rechten Daumen gebrochen, der jetzt eingegipst ist. Da Teamchef Holzhauer sich wie für gewöhnlich beim Pirelli-Test in Almeria abgemeldet hat und erst im April in Spanien testen will, bleibt die Mannschaft entspannt. »

» **IDM Superstock** Marvin Fritz, aufgestiegener Supersport-600-Meister von 2014, hat sich mit Thomas Gradinger und Lukas Tulovic für die «1000 Kilometer von Hockenheim» angemeldet. Der Langstrecken-Klassiker startet am Ostersamstag, den 4. April. »

» **IDM Moto3 Standard / GP** Dank guter Beziehungen zwischen der Niederländischen Föderation und dem DMSB offeriert der KNMV den Nachwuchsfahrern vom 25. bis 27. März drei Trainingstage in Cartagena zum Sonderpreis. Ex-WM-Pilot Barry Veneman ist für das Projekt verantwortlich und Ansprechpartner (b.veneman@knmv.nl). ♦ AWI

IDM Supersport

Suzuki im Doppelpack

Die Supersport-Klasse hat Existenzprobleme, doch das Team Suzuki lauchert dagegen. Stammpilotin Sarah Heide erhält 2015 einen Teamkollegen: Stefan Ströhlein kommt. Der Dürrwangener ist 30 Jahre alt, fuhr lange im Yamaha-R6-Dunlop-Cup, bis er 2014 in den Suzuki GSX-R750-Cup wechselte, in dem er vier Mal aufs Podium fuhr und Gesamt-Dritter wurde. Das Team erhält Unterstützung vom deutschen Importeur. Die 26-jährige Sarah Heide, die 2011 als erste Frau einen IDM-Lauf

gewann, meint zum Zuwachs: «Ich finde es gut, da bleibt nicht alles an mir hängen. Wir können uns austauschen und bei Problemen schneller ans Ziel kommen.» Für Teamchef Lauchert gibt es trotz sinkender Einschreibungen keinen Grund, sich aus der Supersport-Klasse zurückzuziehen. «Ich bin der Auffassung, es ist besser, etwas für die Klasse zu tun als zu resignieren. Der Drops mit Ströhlein war schnell gelutscht. Nach einem mehrstündigen Gespräch sind wir uns schnell einig geworden.» ♦ AWI



Einzige Frau unter Männern: Sarah Heide

Supercross-WM Indianapolis

Ryan Dungey marschiert

Von ALEX HODGKINSON

Mit seinem dritten Sieg in Folge marschierte Ryan Dungey weiter Richtung Supercross-WM-Titel. Nach II von 17 Läufen führt der KTM-US-Leader 45 Punkte vor Honda-Mann Canard.

Dungey übernahm schon in der Startrunde die Führung, gab sie über 20 Runden nicht mehr ab und sicherte sich den Sieg vier Sekunden vor Cole Seely, während Titelrivale Trey Canard sich von Rang II vorarbeiten musste, um den dritten Platz von Yamaha-Fahrer Weston Peick in der 10. Runde zu übernehmen.

Roczen pausiert bis Ostern

Eli Tomac, der noch Außenseiterchancen auf den Titel witterte, verlor seine Hoffnungen schon in der 2. Runde, als er auf Platz vier fahrend erneut stürzte und nur als Elfter ins Ziel kam. Dungey hat schon 2010 den Supercross-WM-Titel gewonnen; allerdings fuhr der 25-Jährige vor seinem Wechsel zu KTM im folgenden Winter

noch für Suzuki. Sollte er den Titel 2015 gewinnen, wäre es für KTM der erste Titel in der wichtigsten US-Offroad-Serie.

Ken Roczen war erneut nicht am Start. Nach Beratung mit den RCH-Teambesitzern Ricky Carmichael und Carey Hart sowie den Ärzten entschied der Thüringer, die nächsten drei Rennen ausfallen zu lassen, um Knöchel und gerissenen Bändern Zeit zur Erholung zu geben: «Letzte Woche verpasste ich erstmals seit 2008 ein Rennen. Aber diese Pause ist der einzige Weg, die Verletzungen ausheilen zu lassen. Trotzdem ist es frustrierend, und ich kann es kaum erwarten, wieder auf meiner Suzuki zu fahren.» Der 20-Jährige wird die letzten vier WM-Läufe fahren und dann seinen Outdoor-Titel verteidigen.

In der 250-ccm-Klasse holte Marvin Musquin für KTM seinen 4. Sieg in fünf Rennen und vergrößerte seinen Vorsprung in der Ostküstenmeisterschaft auf 16 Punkte vor Vorjahresmeister Justin Bogle. Musquins Dominanz war beeindruckend: Der Franzose gewann mit 22 Sekunden Vorsprung. ♦



Ryan Dungey mit Riesenschritten dem Titel entgegen

SUPERCROSS-WM / Resultate

Indianapolis/USA: 14. März, 11. WM-Lauf

Finale: 1. Ryan Dungey, KTM; 2. Cole Seely, Honda; 3. Trey Canard, Honda; 4. Weston Peick, Yamaha; 5. Davi Millsaps, Kawasaki; 6. Andrew Short, KTM; 7. Joshua Grant, Kawasaki; 8. Broc Tickle (alle USA), Suzuki; 9. Chad Reed (AUS), Kawasaki; 10. Jake Weimer, Kawasaki; 11. Eli Tomac, Honda; 12. Kyle Chisholm, Kawasaki; 13. Phil Nicoletti, Yamaha; 14. Nick Wey, Kawasaki; 15. Blake Baggett, Suzuki; 16. Kyle Partridge, Honda; 17. Jason Anderson (alle USA), Husqvarna; 18. Tony Archer, Kawasaki; 19. Ben Lamay, Husqvarna; 20. Kilian Rusk, Yamaha; 21. Adam Enticknap, Honda; 22. Dustin Pipes, Suzuki

Stand nach 11 Läufen: 1. Dungey, 249 Punkte; 2. Canard 204; 3. Tomac 169; 4. Seely 160; 5. Ken Roczen (D), Suzuki 156; 6. Reed 122; 7. Anderson 144; 8. Baggett 141; 9. Short 124; 10. Tickle 120; 11. Millsaps 103; 12. Peick 91; 13. Grant 80; 14. Weimer 74; 15. Justin Barcia (USA), Yamaha, 71

Nächstes Rennen: 21. März, Detroit/USA

Internet: www.amasupercross.com

Eisspeedway-GP Inzell

Koltakov Weltmeister

Dmitri Koltakov holte in Inzell seinen ersten Titel. Daniil Iwanov schob sich noch auf Rang 2 vor. Franky Zorn ist als Sechster bester «Nichttrusse».

Schon im Finallauf am Samstag machte Koltakov, Schüler von Rekordweltmeister Nikolai Krasnikov, seinen ersten WM-Titel klar: Der Baschkire gewann an beiden Tagen. Der Vizetitel indes wurde in den letzten drei Läufen der Saison

entschieden. Als Letzter im Sonntagsfinale rutschte Igor Kononov noch von WM-Rang zwei auf vier ab.

Bauer: Katastrophensamstag

Daniil Iwanov hatte am Schluss zwei Punkte mehr als Dmitri Kholmitschew. Für die Deutschsprachigen gab es Höhen und Tiefen: Günther Bauer (Sturz, zwei Disqualifikationen) erlebte einen Katastrophensamstag, fuhr aber am 2. Tag mit durchbohrtem Zeh

ins Semifinale (8.). Der ebenfalls lädierte Franz Zorn scheiterte zweimal erst im Semifinale. Harald Simon konnte mit vier (!) Stürzen seine Ziele nicht realisieren. Stefan Pletschacher musste schon am Samstag mit Schlüsselbeinbruch aufgeben. «Eis-» Hans Weber hatte zwei Stürze (Samstag durch Bauer verursacht). Wegen Abräumens von Klatovsky und des grippekranken Max Niedermaier wurde der Rookie am Sonntag selbst disqualifiziert. ♦ TS



Weltmeister Dmitri Koltakov

EISSPEEDWAY-GP / Resultate

Inzell/D: 14./15.3.2015, Bahnlänge: 400 m, Wetter: wolkig/Sonne, 6/8 Grad

GP 9 (Samstag): 1. Dmitri Koltakov (RUS), 20 Punkte; 2. Daniil Iwanov (RUS), 19; 3. Igor Kononov (RUS), 16; 4. Dmitri Kholmitschew (RUS), 15; 5. Franz Zorn (A), 12; 6. Daniel Henderson (S), 9; 7. Harald Simon (A), 9; 8. Vitali Kholmitschew (RUS), 8; 9. Stefan Svensson (S), 8; 10. Johann Weber (D), 5; 11. Jan Klatovsky (CZ), 5; 12. Antonin Klatovsky (CZ), 4; 13. Max Niedermaier (D), 3; 14. Stefan Pletschacher (D), 2; 15. Per-Anders Lindström (S), 2; 16. Günther Bauer (D), 1; 17. Markus Jell (D), 0; 18. Franz Mayerbüchler (D), 0

GP 10 (Sonntag): 1. Koltakov 19; 2. D. Kholmitschew 17; 3. V. Kholmitschew 14; 4. Kononov 14; 5. Iwanov 16; 6. Zorn 13; 7. Svensson 9; 8. Bauer 8; 9. Simon 5; 10. J. Klatovsky 5; 11. Henderson 5; 12. A. Klatovsky 5; 13. Weber 3; 14. Niedermaier 3; 15. Lindström 1; 16. Jell 0

WM-Endstand (nach 10 Grands Prix): 1. Koltakov, 180 Punkte; 2. Iwanov 153; 3. D. Kholmitschew 151; 4. Kononov 150; 5. V. Kholmitschew 124; 6. Zorn 108; 7. S. Svensson 72; 8. Simon 68; 9. J. Klatovsky 58; 10. A. Klatovsky 56; 11. Bauer 55; 12. Weber 42; - ferner: 16. Pletschacher 21; 19. Niedermaier 6

Internet: www.fim-live.com

SuperEnduro Cahors

Sechster Titel in Folge

Beim Finale in Frankreich holte sich der Pole Taddy Blazusiak zum sechsten Mal in Folge den SuperEnduro-WM-Titel. Dabei agierte der KTM-Fahrer wesentlich weniger ungestüm als in früheren Jahren: Obwohl er sich schon im ersten der drei Finalläufe die Meisterschaft hätte holen können, hielt er sich aus allen Duellen heraus und ließ seinen letzten verbliebenen Konkurrenten, Cody Webb, kampflös vorbei. Der bisherige WM-Zweite David Knight konnte aufgrund seiner

anhaltenden Erkrankung nicht zu den Finals antreten.

Im 2. Lauf mit der umgekehrten Startaufstellung konnte Jonny Walker in der ersten Runde in Führung gehen und sie bis ins Ziel halten, während Blazusiak auf einen sicheren zweiten Platz fuhr. Webb konnte zwar noch aufschließen, doch er kam nicht dicht genug heran, um den Titel des Polen noch zu verhindern. Im dritten Finale holte sich Walker erneut einen Laufsieg und gleichzeitig seinen ersten GP-Sieg. ♦ RP



T. Blazusiak

SUPERENDURO-WM / Resultate

Cahors (F): 14. März 2015, 6. WM-Wettbewerb

1. Finale: 1. Cody Webb (USA, KTM), 8 Rdn. in 6:54,565 min; 2. Jonny Walker (GB/KTM), +13,869 sec; 3. Taddy Blazusiak (PL/KTM), +18,712 sec; 4. Alfredo Gomez (E/Husqvarna); 5. Mario Roman (E/KTM); 6. Daniel McCanney (GB/Husqvarna); 7. Paul Bolton (GB/KTM); 8. Dani Gibert (E/GasGas); 9. Colton Haaker (USA/Husqvarna); 10. Mathias Bellino (F/Husqvarna)

2. Finale: 1. Walker, 8 Rdn. in 6:59,909 min; 2. Blazusiak, +7,630 sec; 3. Webb, +10,611 sec; 4. Gomez; 5. Bolton; 6. McCanney; 7. Haaker; 8. Gibert; 9. Mario Roman (E/KTM); 10. Xavi Leon Sole (E/Husqvarna)

3. Finale: 1. Walker, 9 Rdn. in 7:37,137 min; 2. Webb, +7,620 sec; 3. Blazusiak, +23,829; 4. Gomez; 5. Gibert; 6. Bolton; 7. Bellino; 8. Roman; 9. Giacomo Redondi (I/Beta)

WM-Endstand (nach 6 Läufen): 1. Blazusiak, 320 Punkte; 2. Webb 282; 3. Walker 277; 4. David Knight (GB/KTM), 231; 5. Gomez 212; 6. Bolton 212; 7. Roman 147; 8. Gibert 137

Internet: www.enduro-abc.com

NACHRICHTEN

Wirbelbruch bei Tommy Searle

Motocross-WM KTM-MXGP-Werksfahrer Tommy Searle hat sich beim Sturz im ersten Lauf zum Thailand-GP den Rückenwirbel L7 gebrochen. Der Engländer konnte schon am nächsten Tag mit Linienflug nach Hause und wird sich in den nächsten Tagen weiteren Untersuchungen unterziehen, bevor die Länge der Genesungszeit festgestellt werden kann. Searle hatte sich bereits 2014 in Thailand verletzt.

Neunter X-Trial-Titel für Toni Bou

X-Trial-WM Toni Bou gewann auch den vorletzten Wettbewerb der Indoor-WM in Wiener Neustadt/A überlegen. Der Spanier siegte mit nur 10 Strafpunkten vor Jeroni Fajardo (23) und Adam Raga (25). Damit konnte der Montesa-Pilot vorzeitig seinen 9. X-Trial-Titel einfahren. Hinter Bou (95 WM-Punkte) rangieren Raga (74) und Cabestany (57). Wildcard-Startler Franzi Kadlec (Platz 8) feierte seinen Einstand in die X-Trial-WM. ♦ AH/TS

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

Ankauf aller Audi
Tel./Fax 0208/32420

BMW



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



TV/DVD auch während der Fahrt, für alle BMW-Modelle! Vor-Ort-Service! 0700/22022011, www.digitaletechnik.de

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

BMW Alpina

Ankauf aller BMW
Tel./Fax 0208/32420

**MOTOR
SPORT**
aktuell **Jetzt online
abonnieren!**

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

Top-Prämien und
attraktive Geschenke
zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Cadillac



WWW.AUTOHAUS-KRAMM.DE

ATS 2.0 Turbo Autom. Performance 39.900,- NEU! 203 kW (276 PS) Kraftstoffverbrauch in l/100km, innerorts: 11,6; außerorts: 6,3; komb.: 8,2; CO₂-Emission komb.: 190 g/km, Schadstoffklasse EURO 5, Effizienzklasse F. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Franz. Buchholz, Tel. 030-474906-77

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25843

Chevrolet



WWW.AUTOHAUS-KRAMM.DE

Camaro Coupe 6.2 V8 Automatik 44.990,- €, NEU! 298 kW (405 PS), Kraftstoffverbrauch in l/100km, innerorts: 18,9; außerorts: 9,7; komb.: 13,1; CO₂-Emission komb.: 304 g/km, Schadstoffklasse EURO 5, Effizienzklasse G. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Franz. Buchholz, Tel. 030-474906-77

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25840

Cobra

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

Corvette



WWW.AUTOHAUS-KRAMM.DE

C7 Stingray Coupe 7-Gang 82.995,- € NEU! 343 kW (466 PS), Kraftstoffverbrauch in l/100km, innerorts: 19,1; außerorts: 7,8; komb.: 12,0; CO₂-Emission komb.: 279 g/km, Schadstoffklasse EURO 5, Effizienzklasse G. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Franz. Buchholz, Tel. 030-474906-77

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25842

Ferrari

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

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

Ford



2015 Mustang GT Fastback auf Lager, 417 km, 320 kW (435 PS) Ruby Red, Leder, Xenon, Adapt.Tempomat, Spurwechselass., Brembo € 51.899,- € (MwSt. awb.) Kraftstoffverb.innere. 15,7l/100km, aussero. 10,7l/100km, komb. 11,8l/100km, CO₂ 328g/km, Eff.kl. G, weitere Mustangs auf Lager, EU-Version jetzt bestellbar. Christian Meyer e.K., Nürnberger Str. 94, 91710 Gunzenhausen, Tel. 09831/67680, www.mustang-deutschland.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25706

Geländewagen

Ankauf aller Geländewagen
Tel./Fax 0208/32420

Rennsportversicherungen.
www.clickvers.de, www.racecarcover.de

Jaguar

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

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

Ankauf aller Jaguar
Tel./Fax 0208/32420

Lexus



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

Mercedes



Sprinter 318 CDI, EZ 10/2008, 167000 km, 135 kW (184 PS), schwarz, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzgz., AHK, VHB 23.500,- € (MwSt. awb.), Uwe Alzen Automotive, Waldstr. 60, 57518 Betzdorf, Tel. 02741/973962

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25747

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

VANSPO RTS.D E



Vans - sportlich - einzigartig, "VP Spirit" - HARTMANN V 250 "Edition 1", EZ 01/2015, ca. 4000 km, Aerodynamikpaket VP Spirit (Front-, Seiten-, Heck- und Dachspoiler), Sportfedersatz, Alu- Rad-satz VEST mit WR 245/45 R19, Sportaus-puff mit V8 Sound, Chiptuning, VOLLAUS-STATTUNG! Standhgz., alle Assistenten, AHK abnehm., Volleder braun, 6-Sitzer mit Hub-/Klapptisch, Verbr. l/100 km: in. orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO₂ komb.: 157 g/km, CO₂- Effizienz: A. 89.000,- € (MwSt. awb.) VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25731



220 S Ponton Cabrio, EZ 07/59, 143200 km, 101 PS, € 109.000,-, Car Classics Cologne GmbH, Hauptstrasse 13, 50169 Kerpen, Tel. 02273-6018020, www.car-classics.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25759

Mercedes



Citan 111 CDI lang (LKW), EZ 4/2014, 27500 km, 81 kW (110 PS), schwarz, Stoff, Klima, SHZ, NR-Fzg., AHK, VB 18.920,- € (MwSt. abw.). Uwe Alzen Automotive, Waldstr. 60, 57518 Betzdorf, Tel. 02741/973962

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25746

Ankauf aller Mercedes

Tel./Fax 0208/32420



www.varex.com

G-PARADE: diverse Modelle ab Lager. Wir kaufen auch an! Kfz-Handel am Tegernsee, Tel. 08022/6607080

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25721

Porsche

Autohaus sucht 964 + 993. 07231/17070

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

Cayenne Modell frei wählbar, 93.000,- €. Chiffre 3596668

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25689

911 Carrera 4 GTS Cabrio, EZ 03/12, 13000 km, sw., neuw., PDK, Navi, usw. Tel. 0162/8077547

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERTRIEBS GMBH



GT3 RS 4.0 7.11 NUR ORIG. 4400 km, 1. Hd., DT, VOLL incl. PCCB, keine Rennstrecke von Sammler. Approved Garantie bis 7/16 im NEUWAGEN- ZUSTAND EINER VON 600 WELTWEIT (300 in schwarz/Alcantara sw). Tel. 08151/28808, AVG - Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25722

Ankauf aller Porsche

Tel./Fax 0208/32420

Renn/Rallye

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

www.Rennsportshop.com

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

- NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[VentilFeder, -Teiler, NW-Räder, ...]
- RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

www.luetticke-motorsport.de

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

www.indysport.de

Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.
Service - Verkauf - Beratung
BSA-Motorsport.com
Vierneim
e-mail: info@bsa-motorsport.com

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

Renntransporter



TRAILERTECH

mehrere TRAILER
sofort VERFÜGBAR!
www.trailertech.eu

www.BRATKE-TRAILER.DE



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

Smart

www.berlin-tuning.com

Versicherungen

sportvers.de



**BESSER
IST SICHER!**

Motorsport-Veranstalterhaftpflicht

Ob Formel 1 GP oder Mofarennen, bei sportvers.de finden Sie Ihre individuelle Veranstalterhaftpflicht.

Rennkasko

Jetzt Angebot anfragen!

Tagesunfallversicherung für Motorsportler

Für Auto- und Motorradsport
Schneller Online Antrag

Mehr Infos unter
www.sportvers.de

Horst Graef | sportvers.de
Pfarrer-Bunz-Straße 37
D-72770 Reutlingen

Tel. +49 (0)7121 15941 10
Fax +49 (0)7121 15941 28
Mail service@sportvers.de

Tracktest Audi TT Cup

Dieser Renner lässt uns strahlen



Zum heißen Kurventanz ausgeführt: Der neue Audi TT Cup zeigte beim MSA-Tracktest im spanischen Parc Motor Castellolí seine Rennqualitäten

Von REINER KUHN

In sechs Wochen steigt im Rahmen des DTM-Saisonauftakts das erste Rennen der neuen Audi Sport TT Cups. Wir durften uns bei Barcelona vorab hinter das Lenkrad des neuen Cup-Renners klemmen und strahlen mit der spanischen Sonne um die Wette.

Später Vormittag am Parc Motor de Castellolí nahe Barcelona. Die Sonne scheint. Der Helm sitzt. Mit breitem Grinsen darunter zirkle ich den jungfräulichen Renner im Eiltempo um den selektiven Kurs. Kein Untersteuern, kein Übersteuern, nahezu neutral lässt sich der Fronttriebler um den Kurs dirigieren. Dennoch verpatze ich zum nunmehr dritten Mal in meinem letzten Stint die mittelschnelle Rechts nach dem Bergabstück. An der Vorbereitung kann es kaum gelegen haben. Nach der Sitzprobe im Audi TT Cup konnte ich mir mit dem Se-

rienpendant des neuen Markenpokalrenners die neuralgischen Streckenpunkte einprägen. Es folgte der Fahrzeugwechsel in den kargen Wettbewerbsboliden, und das Test- und Entwicklungsteam der quattro GmbH schickte mich für einige Proberunden mit kalten Rennreifen auf die Strecke.

Für den Autor eine gute Gelegenheit, auf der Start- und Zielgeraden einen stehenden Rennstart mit der Launch-Control genannten Startautomatik zu simulieren. Also den Wählhebel des Sechsgang-Direktschaltgetriebes mit Doppelkupplung auf «TS» stellen. Mit der rechten Schaltwippe am Lenkrad den ersten Gang einlegen, mit dem linken Fuß auf der Bremse stehen und mit dem rechten Vollgas geben. Automatisch hält der nahezu unverändert aus dem Serien-TTS übernommene 310 PS starke, direkt einspritzende Zweiliter-Vierzylinder-Turbomotor (TFSI) nun 4.500 U/min und wartet nur darauf, diese über das aktive elektrohydrau-

lische Haldex-Sperrdifferential an der angetriebenen Vorderachse in optimalen Vortrieb umsetzen zu können. Je nach Streckenbedingungen und Grip stehen drei verschiedene Einstellungen beim Diff-Mapping zur Wahl. So oder so sprintet der aggressiv dreinschauende Kompaktsporler wie vom Gummiband gezogen los und verlangt sofort nach der zweiten Schaltstufe. Spätestens jetzt sind wir im Rennmodus.

Sehr gutmütig im Grenzbereich

Zeit, vorgeheizte Rennpneus zu montieren. Zwei flotte Runden und ein kurzer Boxenstopp zur Kontrolle des Reifendrucks später sind Mensch und Maschine wieder auf schneller Mission. Die ersten drei Gänge sind länger, die oberen drei dagegen kürzer übersetzt als in der Serie. Über die Schaltwippe zappe ich mich durch das Erlebnisprogramm. Zwar passt die mittelschnelle Rechts noch immer nicht, die nachfolgende Ecke erweise ich dennoch ordentlich.

Schon aus diesem Grunde kann ich Fahrercoach Markus Winkelhock nur beipflichten. «Der TT Cup ist ein echtes Rennauto, ideal für Einsteiger, aber trotzdem anspruchsvoll zu fahren», sagt der 34-jährige Schwabe, dessen Vater seine ersten Schritte im Motorsport 1976 mit dem Volkswagen Scirocco Cup gemacht hat. Knapp 40 Jahre danach demonstriert die Marke mit den vier Ringen ihren «Vorsprung durch Technik»: Die Entwicklung des Audi TT Cup begann im Juni 2014, der Rollout erfolgte Anfang Oktober ebenfalls in Castellolí.

Bis zum ersten Renneinsatz im Frühjahr 2015 durchlief der TT Cup das für alle neuen Audi-Rennwagen typische, intensive Testprogramm auf verschiedenen europäischen Rennstrecken – inklusive einer bereits absolvierten 30-Stunden-Dauererprobung in Aragón. Ende Januar begann dann der Aufbau der Einsatzautos.

Selten zuvor habe ich ein im Grenzbereich so gutmütiges

Rennauto bewegt. Das liegt einerseits an der hohen Eigenstabilität. So konnte die aus einem hochkomplexen Materialmix aus Stahl (unten) und Aluminium (oben und Anbauteile) bestehende Serienkarosserie des TT der dritten Generation fast unverändert übernommen werden. Für maximale Sicherheit und Steifigkeit sorgt eine spezielle und fest mit der Karosserie verschweißte Sicherheitszelle. «Zudem wurde der Fahrersitz um 60 Millimeter nach innen und hinten versetzt», sagt Detlef Schmidt, Technischer Projektleiter für den Audi TT Cup. Die Außenhaut des neuen Rennsportwagens besteht aus Aluminium und Kohlefaser. Auch das sorgt dafür, dass die Cup-Version nur 1125 Kilogramm wiegt – also rund 300 Kilo weniger als der Serien-TT. Darüber hinaus sorgt eine ausgewogene Balance für Vertrauen beim Gastfahrer. Großen Anteil daran hat die überarbeitete Aerodynamik. CFD-Strömungssimulationen sowie zwei

Windkanalbesuche waren die Basis, um durch eine neugestaltete vordere Schürze mit großem Frontsplitter sowie angepasster Heckschürze und einem weit nach hinten ragenden Heckflügel mehr Abtrieb an der Vorderachse zu generieren, ohne dabei den Ausgleich an der Mehrlenker-Hinterachse zu vernachlässigen. Das mit Federn von Eibach bestückte Fahrwerk von ZF Sachs ist perfekt auf die 18 Zoll großen Hankook-Rennreifen abgestimmt und trägt damit einen nicht unerheblichen Teil zum neutralen Fahrverhalten bei.

Push-to-Pass und Renn-ABS

In Sachen Einstellungen sind Cup-Teilnehmern und Gastpiloten enge Grenzen gesetzt. «Bis auf den Luftdruck der Reifen, die Stabilisatoren vorne und hinten sowie die Auswahl eines Lenkrad frei wählbaren Diff-Mapping sind alle Fahrzeuge identisch», stellt Schmidt klar. Zudem lässt sich wie beim konzerninternen Markenpokal-Vorgänger Scirocco, mittels einer sogenannten Push-to-pass-Funktion die Motorleistung für

Überholvorgänge kurzfristig um 22 kW (30 PS) steigern. Drückt man den gelben Knopf rechts oben am Lenkrad, steht die Mehrleistung für zehn Sekunden zur Verfügung. Danach ist das System fünf Sekunden blockiert, bevor es erneut genutzt werden kann. Der Name «Push-to-Pass» ist Programm: Allein auf weiter Flur, lässt sich der zehnpromtente Extraschub nur erahnen. Damit aber auch die Zuschauer im Bilde sind, zeigt eine blaue Lampe in der Windschutzscheibe das Aktivieren der Zusatzleistung an. LEDs in den hinteren Seitenscheiben signalisieren, wie oft der Fahrer die Mehrleistung noch abrufen kann. Die Zahl der möglichen Abrufe wird im Reglement definiert.

Um richtig schnelle Rundenzeiten auf die Bahn zu brennen, gilt es also nicht nur, den Extraschub clever zu nutzen, sondern vor allem, den Fahrstil an die gebotenen Möglichkeiten anzupassen. «Beim Abbremsen der Spitzkehre erreichst du gute 1,2 g», lässt mich Schmidt bei der gemeinsamen Datenanalyse wissen. «Profis wie Miguel Molina oder Markus Winkel-

hock bringen es aber auf satte 1,6 g.» Schlimmer noch: Die Audi-Werkspiloten beherrschen die perfekte Kombination aus Bremsen, Einlenken und Gasgeben. Soll heißen: Einem Amateur wie dem MSA-Tracktester fehlt die klare Rückmeldung des nahezu narrensicheren Renn-ABS von Conti-Teves.

Denn stehende Räder waren gestern. Später Bremspunkt und Ideallinie hin oder her, es geht schneller. Profis steuern meine ungeliebte, mittelschnelle Rechts etwas spitzer an, bremsen in die Ecken rein und werden dabei etwas nach außen getragen, lenken stärker ein, stehen meist schon vor dem Kurvenscheitelpunkt auf dem Gas und nehmen dann auf der dann wieder identischen Linie mehr Tempo mit aus der Kurve.

Schön, wenn man dies bei der anschließenden Datenanalyse so deutlich aufgezeigt bekommt. Davon dürften auch die 18 permanenten Cupteilnehmer profitieren. Beim ersten Test trennten den Schnellsten vom Langsamsten gerade einmal 1,5 Sekunden. Schöne Aussichten für den Saisonauftakt Anfang Mai in Hockenheim. ♦

Audi Sport TT Cup

Jugendforsch(t)

Sechs Wochenenden, zwölf Rennen und 24 Autos – das sind die Eckdaten des neuen, an junge Rennfahrerinnen und Rennfahrer gerichteten Audi Sport TT Cups im Rahmen der DTM.

zelen haben wir uns intensiv beschäftigt.» Eine hochkarätig besetzte Jury wählte 16 Nachwuchsfahrer und mit Mikaela Ahlin-Kottulinsky sowie Gosia Rdest zwei Nachwuchsfahrerinnen aus 13 Nationen aus.

Sechs Plätze für Gastfahrer

Nach dem Audi R8 LMS Cup in Asien startet die Marke mit den vier Ringen nun auch in Deutschland und Österreich einen Markenpokal und setzt auf ein bewährtes Konzept: Die quattro GmbH lässt alle 24 Audi TT Cup zentral vorbereiten und einsetzen. Inklusivem Training, Qualifying und zwei Rennen über je 30 Minuten beträgt die Fahrzeit pro Wochenende mehr als zwei Stunden. Der Wermutstropfen: Die 18 je 99000 Euro zzgl. MwSt teuren permanenten Startplätze mit Rundum-Paket für 2015 wurden im Januar vergeben.

Neben je einem Piloten aus den USA und Hongkong starten 14 Europäer. Deutschland ist mit drei Fahrern am stärksten vertreten. Jüngster Fahrer ist der Finne Joonas Lappalainen (17). Alexis van de Poele aus Belgien ist mit nur 25 Jahren der älteste Teilnehmer. Mit Markus Winkelhock steht dem Nachwuchs ein erfahrener Rennfahrer als Coach zur Seite. Dem Sieger des Cups winkt eine Förderung im Audi-GT3-Programm.

«Wir hatten 165 Bewerbungen aus 30 Nationen», sagt Projektleiter Rolf Michl. «Mit jeder ein-

Neben den 18 permanenten Startern sind sechs Cockpits für wechselnde Gastfahrer wie Fahrerlegenden aus anderen Serien, Prominente und Journalisten reserviert. ♦ RK



Einweisung vom Technischen Projektleiter: MSA-Tester Kuhn im Auto, Detlef Schmidt daneben



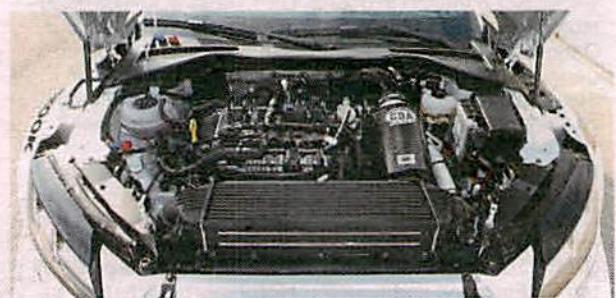
Die Wahrheit: Datenanalyse



Cockpit: Von hier aus verrichtet der Cup-Pilot seine Arbeit



Schön: Aussicht aufs TT Heck



Kraftpaket: Zweiliter-Turbobenziner mit bis zu 340 PS

Audi TT Cup – Technische Daten

MOTOR
 Bauart: Reihen-Vierzylinder, 4 Ventile pro Zylinder
 Aufladung: Abgasturbolader mit Ladeluftkühlung
 Hubraum: 1984 ccm
 Leistung: 228 kW/310 PS (+ 22 kW/30 PS Push-to-Pass)
 Drehmoment: über 400 Nm bei 1600-4300 U/min
 Motormanagement: Simos 18

KRAFTÜBERTRAGUNG
 Antrieb: Frontantrieb, Traktionskontrolle
 Getriebe: 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, Schaltwippen
 Differenzial: aktives elektrohydraulisches Sperrdifferenzial
 Antriebswellen: Gleichlaufgelenkwellen

FAHRWERK/LENKUNG/BREMSE
 Aufhängung: McPherson-Federbeinachse mit Schraubenfedern vorn, Vierlenkerachse mit Schraubenfedern hinten
 Räder: Aluminium-Felgen, 10x18 Zoll
 Reifen: Hankook, 265/660-18
 Lenkung: elektrische Progressivlenkung
 Bremsen: hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, einstellbare Bremsdruckverteilung, Stahl-Brems scheiben, Renn-ABS

CHASSIS/KAROSSERIE
 Aufbau: Rohkarosserie in Stahl-/Aluminium-Hybridbauweise mit eingeschweißter Stahl-Sicherheitszelle nach FIA-Reglement
 Länge/Breite/Höhe: 4620/1994/1195 mm
 Gewicht: 1125 kg
 Tankinhalt: 50 l

FAHRLEISTUNGEN
 0-100 km/h: ca. 4,6 sec
 Topspeed: 239 km/h

Namen & Nachrichten

Peter Öttl feiert 50. Geburtstag

»» **Peter Öttl** Der ehemalige deutsche GP-Pilot feiert am 24. März seinen 50. Geburtstag. Öttl war auf dem besten Weg, 1989 letzter Weltmeister der 80er-Klasse zu werden, als er in Brünn weit in Führung liegend, nur einen Kilometer vor dem Ziel stürzte. So wurde er hinter Manuel Herrerros und Stefan Dörflinger WM-Dritter und setzte seine Karriere in der Viertelliter-Klasse fort. Dort gewann er noch zwei GP und wurde 1994 WM-Fünfter. Öttl war ein großes Talent, doch mehrere schwere Verletzungen verhinderten die ganz große Karriere. Heute betreut Peter Öttl seinen Sohn Philipp in der Moto3-WM und ist als Data-Recording-Spezialist genauso mit Herz und Seele bei der Sache wie zu seiner aktiven Zeit.

»» **René Schäfer** wurde bei der Jahreshauptversammlung des Deutschen Motorsport Verbandes (DMV) zum Vizepräsidenten für Finanzen und Verwaltung gewählt. Präsident Wilhelm A. Weidlich wurde in seinem Amt bestätigt. Der 30-jährige Schäfer ist auch Schatzmeister in der DMV-Jugendorganisation msj und im Präsidium der dmsj des DMSB. Bis zu seinem Rücktritt vor einem Jahr war der Hesse Team-Manager der deutschen Speedway-Nationalmannschaften. Jetzt leitet er das Projekt „DMV White Tigers“, ein neues Speedway-Bundesliga-Team der Clubs Berghaupten und Diedenbergen.

Michael Krumm Der deutsche Werkspilot in Nissans neuem Langstrecken-WM-Projekt wird am 19. März 45 Jahre alt. Seit mehr als 20 Jahren fährt der Reutlinger vorwiegend in Japan Rennen. Krumms größter Erfolg bisher: 2011 auf Nissan erster Titelgewinner der damals neu gegründeten FIA-GT1-WM mit seinem Landsmann Lucas Luhr.

»» **BMW Nordamerika** Am 13. März 1975 wurde BMW Nordamerika gegründet. Bereits eine Woche später gelang BMW Motorsport beim 12h-Rennen in Sebring der erste von bis heute zwei Gesamtsiegen (1975 und 1999) bei dem US-Langstreckenklassiker in Zentralflorida. Fast auf den Tag genau 40 Jahre später feierte BMW am letzten Wochenende im Rahmen des 20. Amelia Island Concours d'Elegance in Fernandina Beach/Florida im noblen Hotel Ritz-Carlton das runde Jubiläum. Der damalige Geschäftsführer von BMW Motorsport, Jochen Neerpasch, die siegreichen Fahrer Sam Posey, Brian Redman und Hans-Joachim Stuck sowie sechs der nur acht Teammitglieder waren ebenso unter den rund 150 Eingeladenen wie Ehrengast Sir Stirling Moss sowie der frühere BMW-Motorsportdirektor Mario Theissen und sein Nachfolger Jens Marquardt. «Dieses Projekt (mit dem BMW 3.0 CDL, d. Red.) war nicht nur für mich, sondern vor allem für das kleine Team eine Riesen-Herausforderung», erinnerte sich Jochen Neerpasch. ♦ IP/TS/MSA/AW

Automobil-Stars gestern & heute

WAS MACHT EIGENTLICH...?



1993

EDDIE IRVINE



2014

Großmaul, Draufgänger, Playboy, Jetsetter – die Liste von Bezeichnungen, die auf Edmund «Eddie» Irvine zutreffen, kann beliebig verlängert werden. Der im November 50 Jahre alt werdende Nordire lebt ein Leben, von dem viele träumen. Das ist heute so und war früher, zu aktiven Zeiten, nicht anders. Irvine war die grobschlächtige Version eines James Hunt. Partys und Frauen waren ihm immer wichtiger als Erfolg und Pokale. Nur in einem entscheidet er sich von Hunt. Als der 1993 starb, war er mittellos. Irvine dagegen lässt es sich gut gehen. Er hat sein Geld clever angelegt (viele in Immobilien) und lässt sich von der britischen Boulevardpresse gern auf luxuriösen Yachten ablichten – am liebsten mit leicht bekleideten Frauen.

Zur Formel 1 hat er ein distanziertes Verhältnis aufgebaut. Ab und zu lässt er sich im Fahrerlager blicken. Am ehesten in Monaco. Da passt er hin. Die Königsklasse an sich gefällt ihm nicht mehr. Sie sei ihm zu künstlich geworden, meint er. Stichwort DRS. Außerdem kritisiert er den Abgang aus Europa. Die F1 in Ländern ohne Motorsport-Tradition – das ist nicht sein Ding.

Irvin's Leistungen in der Formel 1 sind schwer einzuordnen. An guten Tagen war er in der Lage, mit der Weltspitze mithalten. An schlechten war er kaum Mittelmaß. Dass er 1999 um den WM-Titel kämpfte, hat er dem Unfall von Michael Schumacher in Silverstone zu verdanken. Ohne dessen Ausfall (Beinbruch) hätte Ferrari nie die Jetons auf den

Fahrer gesetzt, der bei seinem F1-Debüt von Ayrton Senna gehohlet wurde. Doch Ferrari sah eine Chance auf den ersten Titel seit 1979 – und Irvine wuchs über sich hinaus. Dass er Siege geschenkt bekam (Hockenheim von Schumi-Ersatz Mika Salo und Malaysia von Schumacher persönlich) war für Eddie selbstverständlich. «Ich war ja sonst die Nummer 2. Ich durfte ruhig auch einmal profitieren.» Dass er am Ende gegen Mika Häkkinen den Kürzeren zog, erachten bis heute viele Experten als gerecht. Ein Irvine als Weltmeister – das wäre zu viel des Guten gewesen.

N Ferrari ließ sich Eddie bei Jaguar das Karriereende vergolden. 2002 hörte er nach 146 Grands Prix auf. «Ich hatte eine gute Zeit», meinte er Jahre später. «Ich bin für Ferrari gefahren, wurde beinahe Weltmeister und kann heute gut davon leben. Wer kann das schon von sich behaupten?»

Für Schlagzeilen sorgt er ununterbrochen. 2014 wurde er wegen einer Kneipenschlägerei in Mailand zu einer Gefängnisstrafe verurteilt, die er aber nie antrat. 2003 nahm ihn die Polizei fest, weil er mit dem Moped durch den Hyde Park raste ... Übrigens: Auch die Liste seiner Verflorenen hat ganz anständige Dimensionen erreicht: Pamela Anderson, Michelle Doherty, Rachel Hunter (Ex von Rod Stewart), Kate Moss, Kylie Minogue, Luciana Morad (Ex von Mick Jagger) und zuletzt Kelly Brook – der Mann genießt sein Leben. **CHRISTIAN EICHENBERGER**

REDAKTION

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

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

Sonderkorrespondenten:

Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Imre Pavlovits

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bübel, Gustav Büsing, Georg Döbes, Andreas Göhring, Martin Grubler, Michael Heimrich, Klaus-Eckhard Jost, Annette Lausa, Eddi Laumanns, Hendrik Medrow, Wolfgang Morsehr, Robert Pairan, Thomas Schiffer, Achim Schlang, Ulf Simon, Stefanie Szapka, Julius Tannert, Arno Wester, Anke Wiczorek, Michael Wolf
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwir, Alex Hodgkinson, Joe Saward, Neil Spalding
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalerà
Japan: Shigeo Kibiki
Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat
Österreich: Peter Pressler, Heinz Prüller, Werner Schneider, Wolfgang Vlasaty
Schweiz: Jürg Kaufmann
Spanien: Manuel Pecino
Tschechien: Martin Straka
USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang, BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer, dpa/picture alliance, Daniel Fressl, Jean-Pierre Froidevaux, Claus Herrmann, Burkhard Kasan, Nikollet Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico Schneider, sutton-images.com, Ralf Törner, Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Weis, Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSP

Kolumnisten: Simona De Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller

Art Director:

Silvio Löttscher

Grafik und Produktion:

Jürg Stohler, Jürg Schneider, Sascha Benzec, Sophie Semmelmann

VERLAG

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

CEO/Geschäftsführung:

Reto Feurer

Anzeigenleitung:

Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
0711 182 – 1641

Anzeigenverkauf:

Vanessa Reif
vreif@motorpresse.de
0711 182 – 1839

Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
0711 182 – 1346

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig
iefri@motorpresse.de
0711 182 – 1613

Carmen Brix:

cbrix@motorpresse.de
0711 182 – 1522

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL

Präsident:

Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

CEO:

Dr. Volker Breid, Henry Allgaier

Druck:

Presse Druck Oberfranken GmbH, Bamberg

Vertrieb:

DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erschließungsweise:

wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft:

2,00 € (D); 2,30 € (A)

Jahresabonnement:

€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A), € 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben: € 13,90 (D+A), € 25,90 (übriges Ausland); Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von € 50,00 (D), € 63,00 (A).

Abonnementenservice:

Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell, 70138 Stuttgart, Telefon 0711-320 688 88, Telefax 0711-182 2550
Übrige Länder: Aboservice MOTORSPORT aktuell, Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)44 806 55 67, motorsportaktuell@staemofli.com
© 2015 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
ISSN 1421-8488



Peter Öttl



René Schäfer



Jochen Neerpasch



Und plötzlich fuhr er um den WM-Titel: Eddie Irvine 1999



Spannend? Kaum!
Zu «Warum die Formel 1 Spaß macht» in MSa 12/2015

Geehrte Herren Wieland und Brümmer, leider kann ich Ihre Vorfreude zur neuen F1-Saison nicht so ganz teilen. Es gab in der F1 mal einen gewissen Mansour Ojeh (TAG/Heuer). Dieser nahm eine große Menge Geld in die Hand und kaufte sich bei einem Chassis-Hersteller (McLaren) ein und kaufte die Herstellung eines F1-Triebwerks bei Porsche.

Da Geld nicht alles zu sein schien, akzeptierten die Fans das damals nicht so ganz und sprachen meist vom McLaren-Porsche. Da die gewünschte Werbewirksamkeit für TAG/Heuer nicht wirklich realisiert worden war, stieg Mansour Ojeh aus diesem Projekt zum größten Teil wieder aus. Fahrer waren übrigens die drei beziehungsweise viermaligen Weltmeister Niki Lauda und Alain Prost.

Genau eben dieser Lauda spricht Jahre später beim «Werks-Mercedes» ein wenig belustigt vom «Brawn-Ilmor», da von Mercedes ja «nur» das Geld komme. Das Chassis stamme schließlich von Brawn-GP und der Motor von Ilmor (Illien & Morgan). Ok, Niki, wir haben verstanden. Danach kauften sich die Herren Lauda und Wolf in den Mercedes-F1-Vorstand und kauften mit Hamilton den nächsten Weltmeister; keine Rede mehr vom «Brawn-Ilmor». Aber noch viel wichtiger: Man kaufte zur Mitte der Saison 2014 auch noch den Vizeweltmeister und schaffte sich damit Hamiltons stärksten Konkurrenten vom Hals. Kaufte man diesem Vizeweltmeister die Challengerechtigkeit ab, mit einem Drei-Jahres-Vertrag und über 50 Millionen US-Dollar und vielleicht dem Versprechen, 2015 Weltmeister werden zu dürfen?

Versagte Rosbergs Auto in der zweiten Saisonhälfte 2014 genauso lange, bis Nico endlich eingewilligt hatte und Hamilton endlich in der Punkte-tabelle aufgeholt beziehungsweise überholt hatte? Ich «beglückwünsche» Mercedes zu den Titeln und erwarte 2015 alles andere als Spannung... Käuferfolge vielleicht? Rudolf Kowalski, D-56072 Koblenz

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

Helm-Traditionen
Zum Leserbrief «Ein Kindergarten» in MSa 12/2015

Vielleicht komme ich aus einer anderen Generation von Formel-1-Fans! Ich verfolge die Formel 1 und auch andere Motorsportklassen seit meinem zwölften Lebensjahr, also seit 1969. Für kindisch halte ich beispielsweise das Verhalten von Sebastian Vettel mit seinem Wechseln von Helmdesigns bei jedem Rennen. Selbst zur Zeit, als die Formel-1-Wagen noch keine fixen Startnummern hatten, konnte man am Helm erkennen, wer im Wagen saß. Viele Helme sind bis heute Unikate, und echte Formel-1-Fans erkennen jeden Helm aus den 1970er-Jahren sofort. Selten waren die Farben zu verwechseln oder das Design ähnlich.

Wer kennt nicht die Helme von Graham oder Damon Hill, schwarz, mit den weißen Ruderblättern, oder Jackie Stewarts Schottenmuster um den weißen Helm, oder jenen von François Cevert mit dem Flaggen-Design Frankreichs, oder auch Ayrton Sennas Helm? Viele Nachfahren im Motorsport haben die Familienfarben übernommen – bis heute. Die Andrettis, die Piquets, Fittipaldi oder auch die Stuck-Söhne. Also, die Maßnahme von Jean Todt macht Sinn.

Peter König,
D-34497 Korbach

Äpfel und Birnen
Zu «Formel-1-Bestenliste» in MSa 12/2015

Über die Formel-1-Bestenliste in MSa 12/2015 muss ich mich etwas wundern. Werden doch hier Äpfel mit Birnen verglichen. Wie kann es sein, dass ein Michael Schumacher mit 91 Siegen und zahlreichen Podestplatzierungen mit 1566 Punkten nur an dritter Stelle liegt, während Fernando Alonso (1767 Punkte) und Sebastian Vettel (1618) davor gelistet werden. Schumacher kann nichts dafür, dass heute ein geändertes Punktesystem zum Einsatz kommt. Leistung sollte hierdurch auf keinen Fall verwässert werden.

Michael Vogel,
D-73337 Bad Überkingen

Anmerkung der Redaktion: Leser Vogel hat recht. Es gibt vom Weltverband FIA keine offizielle, ewige Punktetabelle. MSa hält sich lediglich an die von der FIA verteilten Punkte. Aber diese sind nicht nur wegen unterschiedlicher FIA-Punktesysteme über die Jahrzehnte «verwässert», sondern auch, weil es – wie wir seit dem Finale 2014 wissen – für einen GP doppelt Punkte gab.

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 17.3.

6.25 Report: Auf der Suche nach dem nächsten Rallye-Star, Dok. SKY MOTORVISION
11.45 V8 Supercars, Adelaide (AUS), Rennen (Höhepunkte) MOTORS-TV
16.15 Historic Grand Prix of Monaco, F1-Rennwagen bis 1961 MOTORS-TV
16.40 Historic Grand Prix of Monaco, F1-Rennwagen 1961-65 MOTORS-TV
17.10 Historic Grand Prix of Monaco, F1-Rennwagen 1952-55 MOTORS-TV
17.35 Historic Grand Prix of Monaco, F1-Rennwagen 1966-72 MOTORS-TV
18.20 Historic Grand Prix of Monaco, F1-Rennwagen 1974-78 MOTORS-TV
20.40 Magazin: Motorheads, Walter Röhrl, Dokumentation SKY MOTORVISION
22.30 Trophée Andros, Saisonrückblick 2014/15 (Zus.) MOTORS-TV
22.45 Magazin: Classic Races, DTM 1995, Dokumentation SKY MOTORVISION

MITTWOCH, 18.3.

1.05, 2.50 Blancpain Endurance, Saisonrückblick, Teil 1 und 2 MOTORS-TV
6.45 Magazin: Duell auf dem Nürburgring, Dokumentation SKY MOTORVISION
12.25 Magazin: Motorheads, Hans Joachim Stuck, Dokumentation SKY MOTORVISION
14.20 Monte Carlo Historic Rallye, Dokumentation MOTORS-TV
15.05 Magazin: Classic Races, BMW-Motorsport 1976, Doku. SKY MOTORVISION
17.45, 22.30 Rallye-WM, Rallye Mexiko, 3. Lauf 2015 (Höhepunkte) MOTORS-TV
20.00 Report: Bensberg Classic 2013 (Zus.) SKY MOTORVISION

DONNERSTAG, 19.3.

4.25 Magazin: Motorheads, Hans Joachim Stuck, Dokumentation SKY MOTORVISION
7.10 Magazin: Classic Races, Le Mans 1952, Dokumentation SKY MOTORVISION
14.10 Report: Porsche Carrera Cup Insight, Dokumentation SKY MOTORVISION
17.20 Magazin: DTM-Highlights, Brands Hatch 2009 SKY MOTORVISION

Freitag, 20.3.

3.00 Magazin: Motorheads, Henry Ford,

Dokumentation SKY MOTORVISION
9.20 Magazin: DTM-Highlights, Brands Hatch 2009 SKY MOTORVISION
11.00 Formel E, Buenos Aires (RA), Rennen (W) SKY SPORT 2
12.30 Formel E, Miami/Florida (USA), Rennen (W) SKY SPORT 2
20.15 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (W) SKY SPORT 2

SAMSTAG, 21.3.

8.15 NASCAR, Phoenix/Arizona (USA), Rennen (W) SKY MOTORVISION
15.30 USCC, 12 Stunden von Sebring (USA), (live) MOTORS-TV
20.20 Mercedes-Themenabend: Die Silberpfeile (Dok.) SKY MOTORVISION
20.50 Mercedes-Themenabend: Rallye (Dok.) SKY MOTORVISION
21.15 Mercedes-Themenabend: Comeback der Silberpfeile (Dok.) SKY MOTORVISION
21.45 Mercedes-Themenabend: 24 Stunden von Le Mans (Dok.) SKY MOTORVISION

SONNTAG, 22.3.

8.15 NASCAR, Fontana/Kalifornien (USA), Rennen (live) SKY MOTORVISION
19.30 Rallycross-WM, Saisonrückblick 2014 (Zus.) MOTORS-TV
21.00 USCC, 12 Stunden von Sebring (USA), Höhepunkte MOTORS-TV

Montag, 23.3.

2.30 Porsche Carrera Cup, Hockenheim, Finale 2014 (W) SKY MOTORVISION
9.10 Magazin: DTM-Highlights, Norisring 2009 SKY MOTORVISION
12.00 Rallycross-WM, Saisonrückblick 2014 (Zus.) MOTORS-TV
12.35 Report: Oldtimer Grand Prix, Dokumentation SKY MOTORVISION

MOTORRAD

DIENSTAG, 17.3.

20.50 FIM-Trial-WM, Barcelona (E/Zus.) MOTORS-TV

MITTWOCH, 18.3.

8.00, 9.15 Superbike-WM, Phillip Island (AUS), 1. Lauf, 1./2. Rennen (W) EUROSPORT 2
8.45 Supersport-WM, Phillip Island (AUS),

1. Lauf, Rennen (W) EUROSPORT 2
12.10 FIM-Trial-WM, Barcelona (E/Zus.) MOTORS-TV

DONNERSTAG, 19.3.

6.00, 7.15 Superbike-WM, Phillip Island (AUS), 1. Lauf, 1./2. Rennen (W) EUROSPORT 2
6.45 Supersport-WM, Phillip Island (AUS), 1. Lauf, Rennen (W) EUROSPORT 2
13.55, 15.35 FIM-Motocross-WM, Nakhon-chaisri (T), 1. Rennen (W) MOTORS-TV
14.45, 16.30 FIM-Motocross-WM, Nakhon-chaisri (T), 2. Rennen (W) MOTORS-TV
12.10 FIM-Trial-WM, Wiener Neustadt (A/Zus.) MOTORS-TV

Freitag, 20.3.

10.00, 11.15 Superbike-WM, Phillip Island (AUS), 1. Lauf, 1./2. Rennen (W) EUROSPORT 2
10.45 Supersport-WM, Phillip Island (AUS), 1. Lauf, Rennen (W) EUROSPORT 2

SAMSTAG, 21.3.

11.15 Superbike-WM, Buriram (T), 2. Lauf, Qualifikation (Aufz.) EUROSPORT 2

SONNTAG, 22.3.

7.00 Superbike-WM, Buriram (T), 2. Lauf, 1. Rennen (live) EUROSPORT 2
8.00 Superbike-WM, Buriram (T), 2. Lauf, 1. Rennen (Aufz.) EUROSPORT 2
9.45, 21.00 FIM-Trial-WM, Wiener Neustadt (A/Zus.) MOTORS-TV
10.30 Superbike-WM, Buriram (T), 2. Lauf, 2. Rennen (live) EUROSPORT 2
17.00 Supersport-WM, Buriram (T), 2. Lauf, Rennen (Aufz.) EUROSPORT 2
20.00, 20.30 Superbike-WM, Buriram (T), 2. Lauf, 1./2. Rennen (Aufz.) EUROSPORT 2

Montag, 23.3.

5.00, 6.00 Superbike-WM, Buriram (T), 2. Lauf, 1./2. Rennen (Aufz.) EUROSPORT 2
5.30 Supersport-WM, Buriram (T), 2. Lauf, Rennen (Aufz.) EUROSPORT 2
11.00, 12.00 Superbike-WM, Buriram (T), 2. Lauf, 1./2. Rennen (Aufz.) EUROSPORT 2
11.30 Supersport-WM, Buriram (T), 2. Lauf, Rennen (Aufz.) EUROSPORT 2
17.00, 18.00 Superbike-WM, Buriram (T), 2. Lauf, 1./2. Rennen (Aufz.) EUROSPORT 2
17.30 Supersport-WM, Buriram (T), 2. Lauf, Rennen (Aufz.) EUROSPORT 2
18.00 FIM-Trial-WM, Wiener Neustadt (A/Zus.) MOTORS-TV

TERMINE

AUTOMOBIL

22.3.	NASCAR, Fontana	USA
20./21.3.	USCC, 12h Sebring	USA

MOTORRAD

21.3.	Supercross, Detroit	WM	USA
21./22.3.	Motocross, Aeschlenberg	SM	CH
22.3.	Superbike/Supersport, Buriram	WM	T
22.3.	SuperEnduro, Montpellier	WM	F
22.3.	Enduro, Dahlen	DM	D

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



IM NÄCHSTEN HEFT / 24.3.2015

AUTOMOBIL
Formel 1: Vorm Malaysia-GP
IndyCar: Saisonvorschau
Rallye-WM: Aktuelle News
MOTORRAD
MotoGP: Vor dem WM-Start
Superbike-WM: Buriram
Supercross-WM: Detroit



AUF DIE PLÄTZE, FERTIG, LOS!

SAISONSTART 2015

PS – das Magazin für sportliche Motorradfahrer. Faszination und Action für alle, die es sportlich lieben.

In dieser Ausgabe das Special Alles für den richtigen Saisonstart.

**AUCH ALS
E-PAPER
FÜRS IPAD**



PS
sportlich
schnell
motor

Erster Test: Ducati Multistrada 1200 DVT 04 APRIL 2015

Die neue YAMAHA YZF-R1

SUPER-HAMMER

attackiert
BMW's
S 1000 RR

über 20
Seiten

NEUE SPORTLICHKEIT

HONDA Crossrunner
KAWASAKI Versys 1000
YAMAHA Tiger 1050 Sport
YAMAHA MT-09 Tracer



Zonkos
Attacke

**DUCATI
SCRAMBLER**

Deutschland € 3,90
Österreich € 4,40, Schweiz sfr 7,20,
Belgien/Lux € 4,50, Italien € 3,30,
Slowenien € 3,20, Spanien € 3,20
PS-ONLINE.DE

Alles für den richtigen
SAISONSTART
TECHNIK • SERVICE • GEBRAUCHT-TIPPS • FITNESS



www.ps-online.de

**JETZT NEU
AM KIOSK**