

MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens



DTM

BMW fährt Bestzeit bei Test in Spanien

S. 16



Moto2

So will Tom Lüthi den WM-Titel holen

S. 20

Formel 1 / Weltmeister Mercedes spult bei Barcelona-Test elf GP-Distanzen ab

SILBER GLÄNZT

Ferrari war bei den Tests in Barcelona zwar top. Aber Mercedes hat alles Bisherige in den Schatten gestellt. Ohne technische Probleme spulten die Silbernen 3142 Kilometer ab! Wie die anderen Teams dastehen und wer für eine Überraschung sorgen kann, lesen Sie in unserem großen Testbericht **Ab S. 4**

Jeden
Dienstag
neu



**motorsport-
aktuell.com**

Formel 1
Neuer Quali-Modus
kommt 2016

S. 3

MotoGP
Erster Test für Bradl
auf neuer Aprilia

S. 19

Panorama - Serie
Verrückte Sprint-
und Midget-Cars

S. 34



LIEBE LESER!

Wie überlegen ist Mercedes? Und wie sehr kann Ferrari dagegenhalten? Nach der ersten Testwoche in Barcelona haben wir die ersten Antworten (ab Seite 4).

Fakt ist: Ferrari hat zwar mit drei Bestzeiten geblüht. Aber Dauerläufer Mercedes ist bereits prächtig in Form und hat noch nicht einmal weiche Pneu aufgezogen. Es braucht also nicht viel Vorstellungskraft, um zu erraten, wo die Silbernen stehen, wenn sie ernst machen. Ernst macht auch Volvo. Die Schweden – oder sollte ich Chinesen sagen? – stehen vor dem Debüt in der Tourenwagen-WM. Was gibt es da Besseres, als wenn der Einsatzleiter gleich selbst zum Interviewtermin mit MSA erscheint (Seite 14) und verspricht: «2018 kämpfen wir um den Titel!» Den hat auch Tom Lüthi im Visier (Seite 20). «Aber sicher!», sagen seine Kritiker. «Den peilt er schon seit einer gefühlten Ewigkeit an.» Doch diesmal könnte es klappen. Und dafür braucht er gar kein Wunder. Apropos Wunder: Es gibt sie noch im Motorsport. Siehe Tim Gajser in der Motocross-WM (Seite 28). Hut ab vor dem jungen Slowenen!

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Randy Krummenacher (CH)

WO? Phillip Island (AUS)
WAS? Sieger Supersport-WM

INHALT

AUTOMOBIL

- THEMEN DER WOCHE**
Formel 1: Mehr Spannung im Fokus; Formel 1: Der besondere Stadtkurs **S. 3**
- FORMEL 1** Der Mercedes-Wahnsinn beim Test **S. 4**
- FORMEL 1** Die Teams und ihre ersten Testbilanzen **S. 6**
- INDYCAR** Neuer Rundenrekord bei Tests **S. 10**
- LANGSTRECKEN-WM** Die wilde BoP-Fahrt **S. 12**
- TOURENWAGEN-WM** Interview mit Volvos Dahl **S. 14**
- DTM BMW** Schnellster bei Tests in Spanien **S. 16**
- RALLYE-WM** Ogiers spektakuläres Jubiläum **S. 17**
- RALLYE** Vorschau auf die Saison der DRM **S. 18**

MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE**
MotoGP: Bradis Jungfernfahrt; Superbike-WM: Neues Format in der Kritik **S. 19**
- MOTO2** Lüthi und seine Techniker-Legende **S. 20**
- MOTOGP** Neue Farben bei den Roten von Ducati **S. 22**
- MOTO2** Erster Auftritt des Deutschland-Duos **S. 23**
- SUPERBIKE-WM** Rea gibt schon den Ton an **S. 24**
- SUPERSPORT-WM** «Krummis» erster Schlag **S. 25**
- IDM** Der letzte Versuch von Ex-Meister Lauslehto **S. 27**
- MOTOCROSS-WM** Gajser, der neue Star **S. 28**

PANORAMA

- SERIE** Crazy Racing: Sprint-/Midget-Cars **S. 34**
- RENNGESCHICHTE** Auto-Highlights im März **S. 36**
- BOXENGEFLÜSTER** Was macht eigentlich...?, Namen & Nachrichten, Leserbrief **S. 38**
- IMPRESSUM** **S. 39**
- SERVICE** Termine, TV-Programm, MSA-Tipp **S. 39**

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite:

xpb

KONTAKT

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**



WER? Giancarlo Fisichella (I)
WO? Livigno (I)

WAS? Der ehemalige GP-Sieger zeigt als Ferrari-Werksfahrer, dass er immer noch alle Tricks draufhat – auch auf Schnee und Eis



2016

SBK **MOTUL**
FIM SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP



WER? Superbike-WM-Fixstarter
WO? Phillip Island (AUS)

WAS? Gruppenfoto bei Sonnenschein auf einer der schönsten Strecken der Welt. Fehlen nur noch die Pinguine im Hintergrund

Formel 1 - 2017 und Quali

Reise nach Jerusalem

Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Die Diskussion, wie die Formel 1 ab 2017 ausschauen soll, scheint bald beendet. Bei einer Sitzung in Genf wurden die wichtigsten Eckdaten festgelegt. Ein neuer Quali-Modus, der sich anhört wie die Reise nach Jerusalem, soll schon 2016 mehr Spannung garantieren.

Die Strategiegruppe hat bei ihrer Sitzung in Genf über die 2017er-Autos, die 2018er-Motoren und eine bessere Show debattiert. Dabei ist man sich noch nicht in allen Punkten einig (siehe auch Seite 10). Aber die wichtigsten Eckdaten hat man zusammengetragen.

Der Favorit für das neue Reglement war schon vor der Genfer Sitzung das McLaren-Modell mit einer Karosseriebreite von 160 Zentimetern (jetzt 140 cm). Dabei würde sich der Abtrieb um 30 Prozent erhöhen. Die Rundenzeiten sollen damit um 4,7 Sekunden sinken.

Das Mindestgewicht des Autos steigt von 702 Kilogramm auf 722 Kilogramm (plus Reifen). Die Bargeboards dürfen größer werden. Die Diffusor-Höhe steigt von 125 Millimeter auf 175 Millimeter und beginnt 17,5 Zentimeter weiter vor der Hinterachse als bisher. Das erhöht den Abtrieb – genau wie der um 20 Zentimeter breitere Heckflügel und der 15 Zentimeter breitere Frontflügel.

Um die größeren Kurvengeschwindigkeiten sicher auf die



Neues Quali-Format: Die Startaufstellung wird schon bald nach einer neuen Prozedur ermittelt

Straße zu bringen, wird Pirelli größere Reifen liefern. Die Lauffläche an den Vorderreifen wird von 24,5 auf 30,5 Zentimeter wachsen. Hinten werden die Walzen 40,5 Zentimeter breit (aktuell: 32,5 Zentimeter). Das soll zusammen mit dem 15 Zentimeter tieferen Heckflügel für einen aggressiveren Look sorgen.

Beim Motor ist das letzte Wort noch nicht gesprochen. Es gibt juristische Bedenken. McLaren-Chef Ron Dennis warnte seine Kollegen, dass er vertraglich an sein Vetorecht gebunden sei. Honda könne demnach gar nicht mindestens drei Teams beliefern. Er sei aber bereit, alle Verträge zu zerreißen, wenn das die anderen Motorhersteller auch tun. Das stieß vor allem bei den Mercedes-Kunden auf Ablehnung. Keiner will sich dem Risiko aussetzen, bei einer Neu-

verteilung mit dem zweit- oder drittbesten Triebwerk vorliebnehmen zu müssen.

Melbourne nach alten Regeln

Neben dem neuen Look wurde in Genf auch ein verschärftes Quali-Format beschlossen. Vorgesehen ist folgende Änderung: Die Gesamtzeit des Qualifyings soll bei einer Stunde bleiben. Im 16-minütigen Q1 sollen sieben Fahrer eliminiert werden, so dass noch 15 übrig bleiben. Nach den ersten sieben Minuten beginnt hier die Knock-out-Phase, in der alle 90 Sekunden ein Pilot ausscheidet. Beim Q2 beginnt die heiße Phase schon nach sechs Minuten. Auch hier werden wieder sieben Fahrer aussortiert. Im letzten Abschnitt geht es schon nach fünf Minuten mit dem Ausscheidungsfahren los. Somit sind dann in den letzten 90 Sekunden nur noch zwei Fahrer übrig,

von denen der schnellere auf Pole-Position steht.

Der Vorschlag bedarf noch der Zustimmung des FIA-Weltrats. Dieser tagt am 4. März. Insider sind überzeugt: Es ist eine reine Formsache. Das FI-Quali wird zur Reise nach Jerusalem. Allerdings noch nicht in Melbourne. «Wir müssen für dieses neue Quali-System zuerst noch die Software schreiben», sagt FI-Chef Bernie Ecclestone. «Und das braucht noch Zeit.»

Eine weitere Maßnahme, die für mehr Fan-Beteiligung sorgen soll, ist die Wahl zum Fahrer des Tages. Bei jedem Rennen dürfen die Zuschauer künftig abstimmen, welcher Pilot ihrer Meinung nach die beste Leistung gebracht hat. Der Gewinner wird direkt im Anschluss an die Zieldurchfahrt gekürt und bekommt einen Preis überreicht. ♦

Formel 1

Schon bald im Druck



«auto motor und sport» kommt am 15. März mit einem großen Formel-1-Sonderheft auf den Markt. Auf 132 Seiten finden Sie alles, was Sie über die Formel-1-Saison 2016 wissen müssen. Hier schon mal ein kleiner Appetitanreger. Das Warten auf die neue Formel-1-Saison lohnt sich dieses Jahr besonders. Um die wichtigsten Erkenntnisse der Testfahrten noch einfließen zu lassen, kommt eine Woche vor dem Saisonstart in Australien unser großes Sonderheft. Volles Programm zur F1-Saison 2016. Darin enthalten sind alle Informationen über die neuen Autos, die Fahrer und die Teams. Dazu alle Daten zu den 21 GP des Jahres 2016. Und was Sie sonst noch über die Regeländerungen sowie die neue Reifen-Richtlinien wissen müssen. Außerdem liefern wir in gewohnter ams-Qualität viele aufwendig produzierte Hintergrundgeschichten. Zum Beispiel, wie sich Nico Rosberg die rennlose Zeit im Winter in Monaco vertreibt, und warum eine Pagode 280 SL, Baujahr 1970, sein neues Lieblingsspielzeug ist. Mehr lesen Sie im neuen Formel-1-Sonderheft, ab dem 15. März – für 4,90 Euro im Handel erhältlich. ♦

Formel 1 - GP Europa

Ein ganz besonderer Stadtkurs

In Aserbaidschan schreiten die Bauarbeiten für die F1-Rennstrecke voran. Vier Monate vor dem GP wurde mit den Asphalt-Arbeiten begonnen. Strecken-Designer Hermann Tilke verspricht: Der Stadtkurs wird etwas ganz Besonderes.

In der Innenstadt der Zwei-Millionen-Metropole Baku am Kaspischen Meer steht momentan der Verkehr still. Die einzigen Fahrzeuge, die auf den abgesperrten Straßen ungehindert vorankommen, sind die Baumaschinen, die den alten Asphalt abtragen und den neuen Fahr-

bahnbelag aufbringen. Der Untergrund, auf dem die F1 ihre Runden dreht, besteht aus zwei Schichten. Wie die Veranstalter am Freitag mitgeteilt haben, sind 90 Prozent der fünf Zentimeter dicken Basis bereits verlegt.

Der Plan sieht vor, Mitte März mit dem oberen Fahrbahnbelag zu beginnen. Wichtig ist: Unter der Belastung der Rennwagen darf der Asphalt keine Wellen schlagen – auch nicht an den zwei neuralgischen Stellen des Kurses, an denen Kopfsteinpflaster von insgesamt 700 Metern Länge überbaut werden muss. Einen Monat vor dem Rennen am 19. Juni sollen die

Asphalt-Arbeiten abgeschlossen sein.

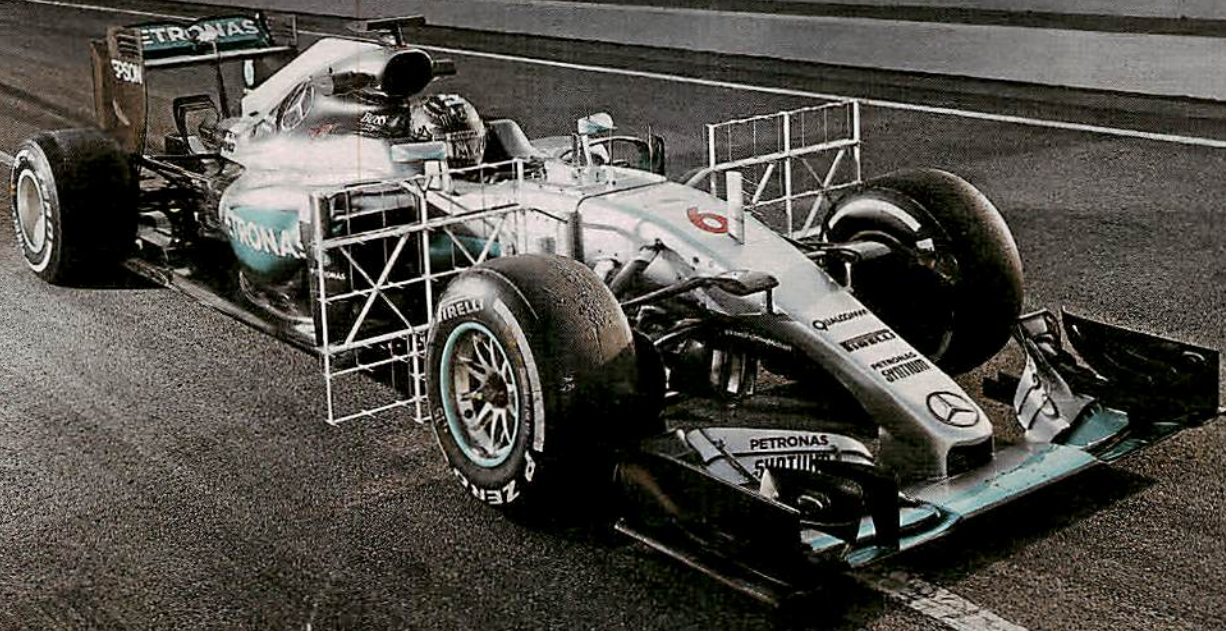
Der riesige Aufwand dürfte sich lohnen. Schon die Streckenskizze verrät: Dieser Formel-1-Kurs weicht ab von der Norm. Der 6,001 Kilometer lange Baku City Circuit hat 20 Kurven, ein 1975 Meter langes Vollgasstück, eine Sektion, an der die Strecke parallel verläuft und den spektakulären Altstadttring. Es geht zwölf Prozent den Berg rauf und neun Prozent wieder runter. Die Schleife um die alte Stadtmauer von Baku wird das spektakulärste, was die Formel 1 seit dem alten Nürburgring gesehen hat. ♦ MS



Baku/Aserbaidschan: Hier findet am 19.6. der GP von Europa statt

Mercedes

...und der Haifisch, der hat Zähne



Elf GP-Distanzen abgespult.
Da muss man sich fragen:
Wer soll Mercedes schlagen?

Von ELMAR BRÜMMER

Wahnsinn! Mercedes legte an den ersten vier Testtagen 3142 Kilometer zurück. Oder anders gesagt: elf Grand-Prix-Distanzen. Und das wahre Potenzial hat man noch lange nicht abgerufen.

Was Bertolt Brecht mit der Formel 1 zu tun hat? Nun, wenn wir die Aufregung der ersten Testphase auf einen Nenner bringen möchten, dann geht es wohl nicht ohne den programmatischen Satz: «Und der Haifisch, der hat Zähne.» Zähne, die der Titelverteidiger Mercedes am neuen W07 zeigt. Nicht Brecht, sondern der Zeichentrickfilm «Nemo» wird von den Autobauern zitiert: Man hat die Lösung «Bruce» getauft – nach dem gefährlichen Hai aus dem Zeichentrickfilm «Findet Nemo».

Mit dieser technischen Neuerung relativiert sich die Aussa-

ge, dass die Champions in Silber vor allem auf Revolutionen unter der Haube gesetzt haben. Das kann und will man sich in Brackley und Brixworth angesichts des aufgerüsteten Ferrari und der Schnelligkeit der Roten zum Testauftakt auch gar nicht leisten. Vielmehr haben Toto Wolff und Paddy Lowe ein anderes Ziel vor Augen, dass sie mit dem Titelhatrick besiegeln wollen: den Versuch, Perfektion noch perfekter zu machen.

«Perfektion», sagt dazu Lewis Hamilton, «ist das goldene Ziel, das man immer erreichen will. Aber es ist ein sich veränderndes Ziel. Immer dann, wenn wir glauben, nahe dran zu sein, dann ist es wieder weiter weg. Aber das ist für mich das großartige an der Formel 1, sie verändert sich ständig, und man kann nie perfekt sein.» Zur generellen Philosophie gesellt sich bei dem Briten noch eine andere: «Im dritten Jahr mit einem

gleich gebliebenen Reglement wird es nicht einfacher, noch weitere Schritte zu machen. Gerade deshalb ermutigt es mich, dass mein neues Auto wieder besser geworden ist als das alte. Ich hatte vermutlich noch nie eine bessere erste Ausfahrt als diese. Vor allem die Ausdauerleistung hat mich beeindruckt.»

Und nicht nur ihn. Während Ferrari zunächst auf Bestzeiten gesetzt hat, blieb das Mercedes-Werksteam seinem Plan, Meilen zu machen, treu. Hamilton und Nico Rosberg wurden zu Marathonmännern, ausdauernd schnellen allerdings. Sarkastisch, aber trotzdem respektvoll kommentierten die britischen Analysten: «Das ist die typisch schnelle Zuverlässigkeit. In diesem Fall ist das eine Warnung für die ganze Formel 1.»

Schon werden Hochrechnungen angestellt, wie viele der 21 Rennen in diesem Jahr an Mercedes gehen – nachdem man 32

der letzten 38 WM-Läufe für sich entscheiden konnte. Das basiert nicht allein auf der Anzahl der gefahrenen Runden und den durchweg ordentlichen Zeiten, sondern vor allem auf der Tatsache, dass Mercedes in Barcelona beinahe ausschließlich mit den Medium-Reifen unterwegs gewesen ist. Angesichts dieser Tatsache nur von einer «soliden Grundlage» zu sprechen, wäre eine unzulässige Untertreibung. 675 Runden Selbstsicherheit, das entspricht in Summe elf problemlosen Grands Prix. Schon jetzt wurden damit mehr als die Hälfte der letztjährigen Testkilometer abgespult, im Vorjahr aber gab es drei Probewochen. Schon die Statistik zeigt also, wie ernst es Mercedes meint. Die Schnelligkeit der Roten ist dabei zwar Alarm, aber vor allem Ansporn.

Obwohl Rosberg behauptet: «Das Auto ist schnell, aber wir haben noch nicht alle Karten

aufgedeckt. Die anderen sind auch schnell, weshalb wir noch nicht wissen, ob wir schneller sind.» Aber er ahnt es wohl. Alles andere wäre eine Überraschung. Vielmehr fürchten sich schon einige Konkurrenten vor dem Moment, in dem Mercedes seinen Fahrern, Autos und Motoren freien Lauf lässt. Er wird sich wohl in diesen Tagen einstellen, wenn die weichen Reifen aufgezogen werden. «Wir haben viel dafür getan, die Latte noch einmal höher zu legen», bestätigt Technikchef Paddy Lowe, «wir wollen Spitzenleistungen in allen Bereichen.»

Das Duell spitzt sich zu

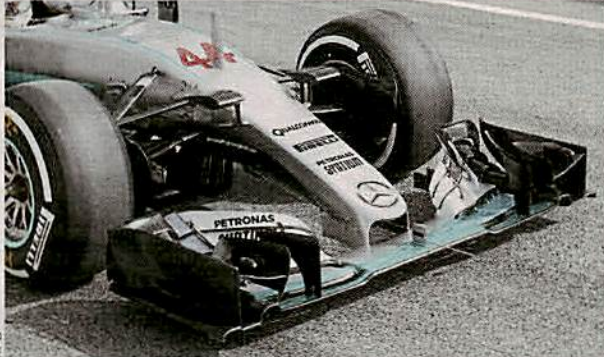
So einfach zu erreichen, wie die ersten Rundenzeiten erscheinen lassen, war das wohl nicht: «Es ist sehr schwierig, unter einem stabilen Reglement Performance zu finden.» Angesichts der reduzierten Testzeit auf der Strecke wurde die Vorbereitung



Im Fokus der Medien: Formel-1-Weltmeister Lewis Hamilton ist bis in die Haarspitzen motiviert



Innovativ: Neue Bargeboards



Die neue Mercedes-Nase mit dem darunterliegenden S-Schacht



Hamilton vor Vettel: Bei den Zeiten lag der Ferrari vorne, bei den Marathonläufen war Silber top

in der Forschungsabteilung intensiviert – in diesem Bereich zeigen sich, ähnlich wie bei Ferrari, dann die wahren Vorteile für einen an der Formel 1 beteiligten Automobilhersteller. Selbst die Updates vom ersten Testkilometer bis zur ersten Ausfahrt in Melbourne sind schon minutiös getaktet. Parallel dazu hat Mercedes auch davon profitiert, der Weiterentwicklung der Hybrid-Aggregate zugestimmt zu haben – schließlich durfte man damit auch selbst auf hohem Niveau Neuerungen am Antriebsstrang einführen. Auch das dürfte zusätzliche Sicherheit geben.

Vom ersten Moment der Barcelona-Tests an bestand kein Zweifel, dass sich auch das interne Fahrerduell bei Mercedes wieder zuspitzen wird. Hamilton relativierte den Sieges-Hatrick von Rosberg zum Ende des letzten Jahres damit, dass er die entscheidenden letzten fünf,

zehn Prozent seiner Leistungsfähigkeit nicht mehr ins Rennen gesteckt habe, nachdem er den Titel in der Tasche hatte. Das aber war schon der Anfang seiner Saisonvorbereitung

«Ich hatte vermutlich noch nie eine bessere erste Ausfahrt.»

LEWIS HAMILTON

für 2016: «Ich muss mir jedes Jahr eine neue Motivation suchen. Für dieses Jahr bin ich so motiviert wie immer. Schon Ende letzten Jahres wusste ich ja, dass Nico sehr stark und sehr schnell sein wird in der neuen Saison, und das ist meine Her-

ausforderung – im dritten Jahr so viel zu erreichen wie in den letzten beiden.» Natürlich bedauert es Rosberg, dass sich das Auto wieder verändert hat, war doch der W06 am Saisonende maßgeschneidert für ihn: «Ich suche nach dem Schritt für die letzte Stufe zum Titelgewinn, und darum werde ich kämpfen.»

Hamilton befindet, dass der Auftakt zur Saison «unfassbar» gewesen sei, «das Auto fährt und fährt und fährt.» Wenn der Slogan nicht einst schon von VW belegt worden wäre, könnte er für die Robustheit des Silberpfeils stehen. Rosberg begeistert sich hingegen für die neue Nase, den ungewöhnlichen S-Schacht und die gezackten Bargeboards: «Wir müssen stets neue Innovationen bringen, um den anderen ein Stück voraus zu bleiben.» Immer wieder also Evolution, Revolution, Perfektion. ♦



MOMENT MAL!

Tyrann statt Tyrrell?

Warum so viele Kommissionen und Meetings, bis sich in der Königsklasse etwas bewegt, wenn man es doch so viel einfacher haben könnte: Bernie Ecclestone, Flavio Briatore und Wladimir Putin übernehmen die Kontrolle über die Formel 1, und im Nu wären alle Probleme gelöst. Zumindest die drei freundschaftlich verbundenen Herren würden das nicht im mindesten bezweifeln. Wer bisher schon beklagt, dass es der Rennserie etwas an Vernunft fehlt, der darf dann auch gleich die Demokratie auf die Minus-Liste setzen. Jean Todt als Präsident der obersten Automobilbehörde wäre dann nicht mehr nur in Sachen Verkehrssicherheit als Unterhändler der Vereinten Nationen gefragt.

Was für ein Schreckensszenario? Leider kein komplett ausgedachtes. Sondern nur der Rückschluss aus einem Interview, mit dem Ecclestone die erste Testwoche des Jahres eingeleitet hat. Der Promoter hat so seine eigene Ansicht von Marketing: «Wir haben die schlechteste Formel 1 aller Zeiten. Ich würde mein Geld nicht dafür ausgeben.»

Wörtlich oder gar ernst zu nehmen sind solche Aussagen nur, wenn man den Hintergrund betrachtet: Es ist der drohende Machtverlust, der den Briten zu der gezielten Provokation veranlasst hat. Sebastian Vettel hatte schon recht mit seiner Analyse: «Schade, ich gehe doch davon aus, dass Bernie den Sport liebt. Vielleicht will er ja was damit bezwecken...» Wollte (will) er – nämlich die künftigen Reglements in seinem Sinn beeinflussen, und vor allem die Macht der Hersteller beschränken, namentlich die von Mercedes und Ferrari. Beifall dafür kam praktisch nur aus Russland und von Briatore.

Ecclestone, der mit Todt zusammen an der Idee eines Billigmotors gescheitert war, lamentiert: «Das alles nur, weil wir uns in die Hand der Motorenhersteller begeben haben. Sie bilden ein illegales Kartell und bestimmen, wie der Sport zu laufen hat.» Am liebsten hätte er auch den Franzosen gleich

mit absetzen lassen. Würde die Formel 1 als Schlussverkaufsweltmeisterschaft funktionieren, bei der nach Belieben das Reglement geändert wird und nur Rennställe von Bernies Gnaden mitwirken? Es darf bezweifelt werden. Selbst Ecclestons alter Kumpel Niki Lauda zürnt: «Alles kommt ins Rollen, alle sind sehr positiv gestimmt, und dann zerstört er alles.»

Keine Sorge, es wird noch weitere Störfeuer geben. Denn die Rahmenbedingungen für die derzeitigen Machtverhältnisse in der Formel 1, nach denen Mercedes und Ferrari ein gewaltiges Mitspracherecht haben, gelten noch die nächsten vier Jahre. Man kann das für zu kompliziert, zu egoistisch, zu unflexibel halten. Aber es sind eben die Verträge, die die Beteiligten selbst aufgesetzt haben. Und Verträge sind, zumindest in Demokratien, nun mal bindend.

Die neuerliche Schelte hat der Formel 1 in der breiten Öffentlichkeit eher geschadet, und zu Fortschritten in Richtung eines revolutionär neuen Reglements hat sie auch nicht geführt. Stattdessen guckt die Welt jetzt wieder auf einen 85-Jährigen, der sich wünscht, dass Putin Europa regiert. Ob Ecclestons eigener britischer Humor (falls es sich um solchen handelt) außerhalb des Fahrerlagers ankommt, darf stark bezweifelt werden. Was wäre das auch für eine Lösung: Tyrann statt Tyrrell?



Elmar Brümmer



Brüder im Geiste: Bernie Ecclestone und Wladimir Putin

Testfahrten Barcelona

Ferrari top, aber der Silberpfeil

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Die viertägigen Testfahrten in Barcelona haben ein noch verschwommenes Bild hinterlassen. In erster Linie deshalb, weil Dominator Mercedes absolut keinen Wert auf Rundenzeiten gelegt hat. Trotzdem hat man erste Erkenntnisse gewonnen. Deshalb hier die Übersicht - Team für Team.

Testen ist Versteckspielen, Tarnen und Täuschen. Der Test in Barcelona war der beste Beweis dafür. Obwohl nur zwei Viertages-Sessions in diesem Jahr auf dem Programm stehen, ließ sich kaum jemand beim ersten Test in die Karten schauen.

Vor allem Mercedes hat keine Anstalten gemacht, Rundenzeiten zu fahren, bei denen der Konkurrenz die Ohren wackeln. Im Gegenteil: Silber fuhr mit angezogener Handbremse. Und legte Kilometer für Kilometer zurück. Am Ende kam man auf

elf Grand-Prix-Distanzen - ohne technische Probleme.

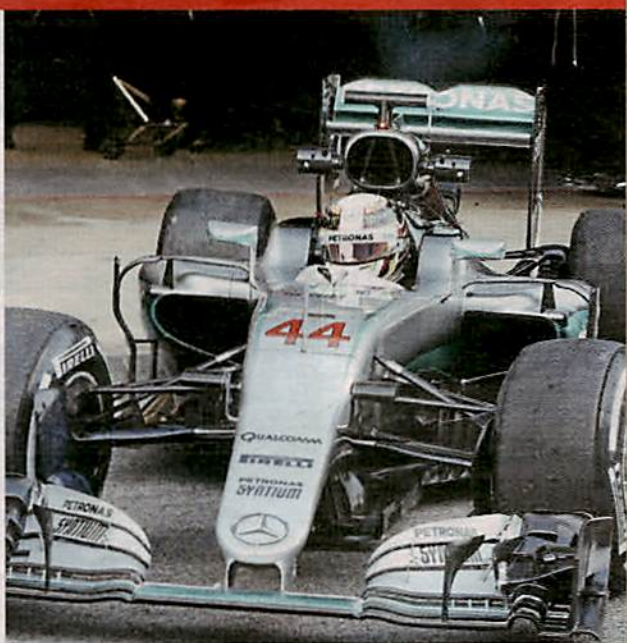
Anders Ferrari. Die Roten ließen schon in der ersten Testwoche Ultrasoft-Reifen aufziehen. Das erklärt die drei Tagesbestzeiten. Auch Force India machte ernst. Was Nico Hülkenberg am dritten Testtag an die Spitze des Klassements katapultierte. «Bei nur acht Tagen», so der Deutsche, «muss man ja auch mal was probieren.»

Zu den Verlierern der ersten Testwoche gehören Renault, McLaren und Rio Haryanto. Letzterer fiel gegen Teamkollege Pascal Wehrlein so stark ab, dass man fast von einem Einmann-Team sprechen muss. Auch Renault hat mit dem RS16 keinen Überflieger gebaut. Der Fokus der Franzosen liegt jetzt schon auf 2017. Und McLaren-Honda geriet nach zwei guten Testtagen ins alte Fahrwasser.

Noch ohne Erfahrung mit dem neuen Auto ist Sauber. Die Zürcher Oberländer greifen erst diese Woche mit dem C35 ins Testgeschehen ein. ♦

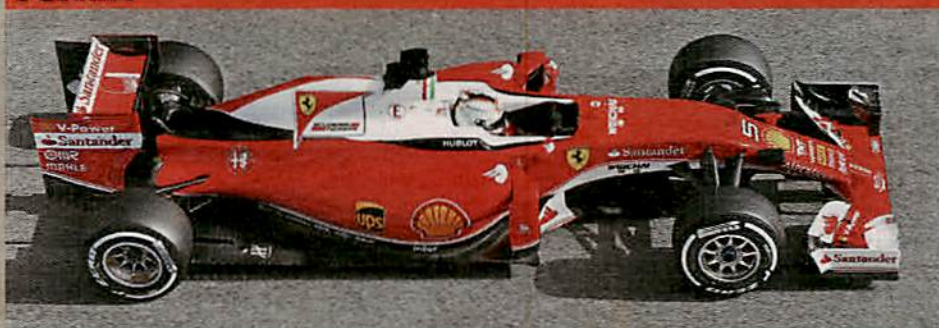
Mercedes

156, 172, 162 und 185. Das sind keine Bingo-Zahlen. Das sind die zurückgelegten Runden von Mercedes beim ersten Barcelona-Test. 3142 Kilometer haben Nico Rosberg und Lewis Hamilton abgespult. Das muss der Konkurrenz zu denken geben. An allen vier Testtagen absolvierte das Weltmeisterteam nur Longruns mit Medium-Reifen und relativ viel Sprit, um die Zuverlässigkeit zu prüfen. Wenn die Silbernen in der zweiten Woche wieder ein solches Pensum abspulen, dann fallen die gegenüber 2015 gestrichenen Testtage gar nicht ins Gewicht. Ach ja: Und irgendwann wird man auch noch eine weichere Mischung aufziehen. Dann wird die Konkurrenz endgültig sehen, wo man steht.



Stellt alles Bisherige in den Schatten: Mercedes spulte 3142 km ab

Ferrari



Der SF16-H ist ein guter Wurf - das beweisen die Zeiten: Aber ist er gut genug, um Silber zu schlagen?

Es war ein Abziehbild von 2015. Sebastian Vettel stanzte wie im Vorjahr in Jerez zweimal die Bestzeit in den katalanischen Asphalt. Das freut die Tifosi. Doch wie gut sind diese Zeiten? Vieles deutet darauf hin, dass Ferrari aufgeholt hat, aber noch (immer) nicht in Schlagdistanz zu Mercedes ist.

Vettel gelang die Wochenbestmarke im Rahmen einer Quali-Simulation. Auf den

neuen Ultrasoft-Reifen umrundete der Deutsche den 4,655 km langen Kurs in 1:22,810 min. Damit war er 1,871 Sekunden schneller als Nico Rosberg auf seiner Pole-Runde 2015 beim Spanien-GP.

Für Kimi Räikkönen lief es nicht so toll. Probleme mit dem Benzinssystem bremsen ihn am Mittwoch ein. Außerdem war seine Bestzeit mit den lila Slicks sechs Zehntel langsamer als die von Vettel.

Williams

Williams ist bekannt dafür, dass man bei Testfahrten keine Vorstandszeiten abliefern. Das entspricht nicht der Philosophie der Briten. Sich selber in die Tasche lügen - das gibt es nicht. Die Zeiten resp. die Platzierungen der beiden Williams-Kutscher (Bottas 14., Massa 21.) sind deshalb nicht repräsentativ. Warum auch sollte Williams ins Mittelfeld abrutschen? Der FW38 ist eine konsequente Weiterentwicklung. Und mit dem Vorgänger hat man schließlich problemlos den dritten Rang bei den Konstrukteuren an Land gezogen.

Ein paar Nicklichkeiten gab es in Barcelona dennoch. Bottas stand am ersten Tag

(80 Runden) etwas länger an der Box, als ihm lieb war. Konnte aber schon am zweiten Tag eine komplette Rennsimulation abspulen.

Auch Felipe Massa wurde leicht eingebremst. Ein Ölleck im Bereich des Motors zwang den Brasilianer am Mittwoch zwei Stunden vor der karierten Flagge zum Aussteigen. Davor hatte Massa aber immerhin 109 Runden abspulen können. Die Laune des Williams-Piloten war deshalb auch nicht sonderlich getrübt. Die Longrun-Pace sei sehr vielversprechend, meinte Massa, womit man den einen direkten Gegner (Force India) vermutlich schon jetzt abgehängt hat.



Unauffällig, aber effektiv: Williams arbeitete sein Programm ab



Zufrieden: Felipe Massa



Ab und zu muss man auch die Grenzen ausloten: Valtteri Bottas bei einem kleinen Verbremser

fährt und fährt und fährt

Red Bull

Wenn Superhirn Adrian Newey seine Finger im Spiel hat, werden die Autos meistens erst auf den letzten Drücker fertig. So auch der Red Bull RB12, der fünf Tage vor Testbeginn den letzten Crash-test erfolgreich absolvierte. Nicht selten haben solche Last-Minute-Aktionen dazu geführt, dass Red Bull zu Beginn der Wintertestfahrten Schwierigkeiten hatte, weil nicht alles so lief, wie man sich das erhofft hatte. Nicht so dieses Mal. Von den Neuwagen landete Daniel Ricciardo am ersten Testtag mit 87 Runden in der Distanzwertung auf P2. Sportchef Helmut Marko schwärmte in Barcelona, der RB12 sei das beste Chassis, das Red Bull je gebaut habe. «Es reagiert logisch auf Setup-Änderungen. Und es war

auf Antrieb schnell.» Und das, obwohl man immer noch mit einem PS-Manko leben muss. Im Duell mit den Ultrasoft-Reifen hatte Red Bull am Donnerstag das Nachsehen gegen Ferrari. Daniil Kvyat blieb bei seiner schnellsten Runde acht Zehntel hinter dem Ferrari. Doch dieser Abstand war auch schon größer. Nach einem Jahr öffentlicher Kritik bliesen Dr. Marko und Teamchef Christian Horner beim Testauftakt ins selbe Horn. Man spüre, dass Renault Fortschritte gemacht habe. Und es gehe in die richtige Richtung. Die Franzosen haben angekündigt, dass sie zum GP von Kanada ein erstes großes Update liefern wollen. Horner und Marko hoffen, dass es schon zum Europa-Auftakt kommt.



Daniil Kvyat: Auf Ultrasofts 0,8 Sekunden langsamer als Kimi



Auf Antrieb schnell und zuverlässig: Der neue Red Bull RB12

Force India



Nico Hülkenberg: Bestzeit am dritten Tag bei einer Quali-Simulation auf den Supersofts

Nach der besten Saison der Firmengeschichte gilt Force India längst nicht mehr als Geheimtipp. Der Test in Barcelona hat gezeigt: Die «Indier» sind eine ernst zu nehmende Bedrohung. Mit 1550 zurückgelegten Kilometern war man zwar nicht absolut top, aber man hielt sich solide auf Ferrari-Niveau. Überraschend war die Nomination von Testfahrer Alfonso Celis jr. Der Mexikaner durfte an zwei Tagen ran. Und das bei einem äußerst bescheidenen GP3-Leistungsausweis (in zwei Jahren ein Podestplatz!). Doch Geld regiert bekanntlich die Welt.

Und so machten die Stammfahrer Nico Hülkenberg und Sergio Pérez «artig» Platz. Beide holten dafür aus ihren Testtagen das Maximum heraus. Hulk fuhr mittwochs in 1:23,110 min eine klare Bestzeit. Dabei lag er nur drei Zehntel über der Wochenbestmarke von Sebastian Vettel, der diese Zeit aber auf Ultrasoft-Reifen markierte, die eine halbe Sekunde schneller sind als die Supersoft-Gummis, die Hülkenberg bei seiner Runde aufgezogen hatte. Hülkenbergs Fazit: Mit wenig Sprit laufe der neue VJM09 großartig. Auflängerer Stints stimme die Pace noch nicht.



Testfahrer Alfonso Celis jr.

Renault

Unglaublich, aber wahr. Renault hat die Saison schon vor dem ersten Rennen abgeschlossen. Und arbeitet unter Volldampf am 2017er-Auto. Wenn ein paar WM-Zähler zusammenkommen, sei man zufrieden, heißt es aus Paris. Dafür, dass der RS16 aufgrund des Wechsels von Mercedes- auf Renault-Triebwerke erst in letzter Sekunde

fertig wurde, lief er in Barcelona ordentlich (1596 km). Vor allem Rückkehrer Kevin Magnussen konnte sich mit 264 zurückgelegten Runden nicht beklagen. Anders Jolyon Palmer. 37 Runden am ersten Tag (Software-Probleme) und 42 am zweiten (Turboladerschaden) waren für den FI-Neuling ernüchternd. «Ich hatte mir mehr erhofft!»



Kam auf 264 Runden: Formel-1-Rückkehrer Kevin Magnussen



Und los geht's: Die Jungfernfahrt des Renault-Werksteams übernahm F1-Neuling Jolyon Palmer

SUTTON-IMAGES.COM

XPB

XPB

Toro Rosso

Eigentlich kann man mit der Größe eines Teams wie Toro Rosso in nur drei Monaten kein neues Auto bauen. Doch mehr Zeit hatte das Team aus Faenza nicht. Erst Ende Oktober war klar, dass man von Renault- auf Ferrari-Triebwerke wechseln würde. Deshalb glich der Bau des STR11 einer Herkulesaufgabe. Zusammen mit 150 zusätzlichen Mitarbeitern schaffte man das Wunder. Nur mit der Lackierung klappte es nicht mehr. Deshalb trat man beim ersten Test ganz in Blau an.

Der Kraftakt zahlte sich aus. Toro Rosso legte in vier Tagen 2080 Kilometer zurück. Und es hätten noch mehr sein können. Am ersten Tag wurde Carlos Sainz jr. durch ein Problem im Ölkreislauf des Getriebes gestoppt.

Auch am dritten Testtag lief für Sainz jr. nicht alles nach Wunsch. Beim Boxenstopp-Training war das rechte Hinterrad am Toro Rosso nicht richtig festgezurrnt worden. Kurz hinter der Boxenausfahrt rollte der STR11 deshalb aus. Viel Zeit kostete dieser Fauxpas jedoch nicht. Mit 161 Runden legte der Spanier am dritten Tag die größte Distanz aller Piloten zurück.

Auch Verstappen war fleißig. Mit 231 Umläufen an zwei Tagen entledigte sich «Mad Max» seines im Winter angesetzten Rosts im Nu. Wer glaubt, Toro Rosso habe durch die Extra-Anstrengungen schon sein ganzes Pulver verschossen, der täuscht sich. Für den zweiten Test haben die Italiener ein großes Aero-Upgrade angekündigt.



Bruderduell in der Boxengasse



Max Verstappen: 231 Runden



Nur die Lackierung war noch nicht fertig: Der neue Toro Rosso spulte fleißig Kilometer ab

Sauber



Macht die Jungfernfahrt: Nasr



Neue Sponsoren am Sauber

Als einziges Team war Sauber mit dem Vorjahresmodell vor Ort. Der neue C35 kommt erst diese Woche zum Einsatz. Mit dem Brasilianer Felipe Nasr am Dienstag und Donnerstag und dem Schweden Marcus Ericsson am Mittwoch und Freitag hinterm Lenkrad. Die Sauber-Zeiten der ersten Woche sind deshalb wenig aussagekräftig. Und von geringer Bedeutung.

Die verspätete Premiere des C35 hat ihren Grund. Ursprünglich waren die Testfahrten für Anfang März geplant. Doch im Oktober wurden der Saisonstart und damit auch die Testtermine nach vorne verlegt. Im Gegensatz zur Konkurrenz

konnte Sauber die Entwicklung und Produktion offenbar nicht beschleunigen.

Den ersten Test nutzten die Schweizer in erster Linie für Aero- und Set-up-Fahrten. Für die beiden Fahrer war es wichtig, wieder im Auto Platz nehmen zu können, «auch wenn es sich dabei um das Vorjahresfahrzeug handelte», sagte Ericsson.

Mit IFS (Software), CNBC (US-Fernsehsender) und Malbun (Fleischspezialitäten aus Liechtenstein) hat Sauber auf den Heckflügel-Endplatten ein paar neue Sponsoren präsentiert. Beim zweiten Test wird auch die Uhrenfirma Edox als Premium-Partner dazustoßen.



Bedeutungslose Zeiten: Ericsson bei Aero-Tests im alten C34

McLaren

McLaren, Honda und Fernando Alonso standen nach der desaströsen Saison 2015 im Fokus der ersten Testfahrten. Englische Medien wollten im Vorfeld sogar wissen, dass der stolze Spanier den Bettel nach dem ersten Tag hinschmeißen könnte, wenn es wieder nicht läuft. Doch so weit kam es nicht. Nachdem Jenson Button die Jungfernfahrt absolviert hatte, legte Alonso am zweiten Tag 119 Runden zurück. Damit schaffte der Lokalmatador an einem Tag mehr Kilometer als in seinem kompletten Testwinter 2015.

Trotz klar erkennbarer Fortschritte ließ Alonso die Kirche aber im Dorf. «Dass wir Fortschritte machen würden, war klar. Man muss sich ja nur mal vor Augen führen, woher wir kommen. Da ist es

nicht schwierig, besser dazustehen als vor einem Jahr.»

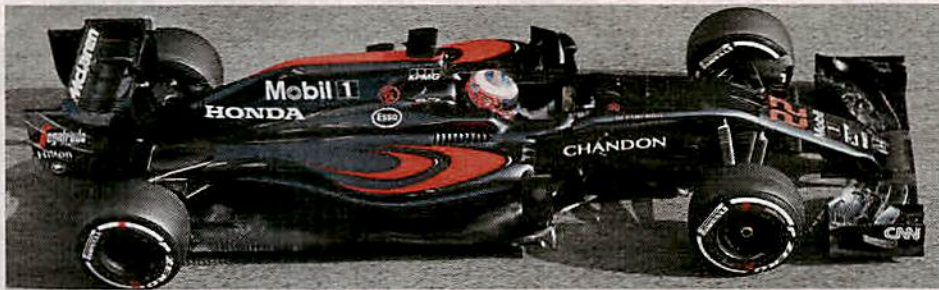
Als hätte Alonso es geahnt, schlich sich ab dem dritten Tag wieder der Defektheufel ein. Ein Hydraulikleck sorgte dafür, dass Button nach dem Mittagessen zum Zuschauer wurde. Immerhin hatte er zu dem Zeitpunkt bereits 51 Runden absolviert. Denn am vierten und letzten Tag ging gar nichts mehr. Nach drei Runden (total 1196 km) stellten die Mechaniker ein Leck im Kühlsystem fest. Schlimmer noch: Die undichte Stelle konnte auf die Schnelle nicht behoben werden. Alonso konnte seinen Fans nur noch von der Boxenmauer zuwinken. Das Ziel, aus eigener Kraft aufs Podium zu fahren, ist für den Moment wieder in weite Ferne gerückt.



Erinnerte an 2015: Buttons früher Feierabend am dritten Testtag



Alonso: Hin- und hergerissen



Zwei Tage lang lief alles rund für McLaren-Honda. Dann schlich der Fehlerteufel wieder ein

Manor Racing



Guter Einstand: Wehrlein und Manor – das passt jetzt schon

Eines steht jetzt schon fest: Manor wird 2016 nicht mehr nur hinterherfahren. Mit dem neuen MRT05 waren die Briten in Barcelona beim ersten Test fünf Sekunden schneller als beim Spanien-GP 2015. Wo genau das B-Team von Mercedes liegt, ist jedoch schwer einzuschätzen. Der direkte Gegner Sauber hat in der ersten Testwoche noch mit dem Vorjahresauto geprobt.

Neuling Pascal Wehrlein spulte an zwei Tagen 125 Runden ab. Am ersten Tag suchte der DTM-Champion noch nach der richtigen Balance.

«Doch mit jedem Kilometer ging's besser», so der Wonnendorfer. Stolz darf das Team darauf sein, dass es kaum technische Probleme gab. Und Wehrlein strotzte nur so vor Arbeitseifer.

Ein Problem könnte die Nummer 2 werden. Rio Haryanto entpuppte sich nicht nur als zu langsam. Er sorgte mit zwei Ausritten ins Kies auch für zwei Unterbrechungen. Außerdem konnte er sich vom ersten zum zweiten Tag nicht steigern. Mit 1182 zurückgelegten Kilometern war Manor das Schlusslicht.



Der Geldesel auf Abwegen: Rio Haryanto landet im Kiesbett

Haas F1

Der Neueinsteiger agierte bei seiner Testpremiere in Barcelona nicht wie ein Rookie. Haas hinterließ einen soliden Eindruck – mit ordentlichen Zeiten. Die Rote Laterne ließ man sich nicht einmal anhängen. Im Gegenteil: Romain Grosjean fuhr am dritten Testtag (auf Soft-Reifen) die zweitbeste Zeit und war damit schneller als das Werksteam aus Maranello.

Der Genfer erlebte aber auch eine Schrecksekunde.

Nach 13 Runden riss es ihm bei der Anfahrt zu Turn 1 mit Tempo 320 den Frontflügel samt Trägern weg. Bis neue, verstärkte Teile eintrafen, musste Grosjean mit einer Topp-speed-Begrenzung von 300 km/h leben. Außerdem wurde er aufgefordert, sich von den Kerbs fernzuhalten.

Esteban Gutiérrez absolvierte am letzten Testtag die erste Rennsimulation – mit einem «ECU-issue». Insgesamt spulte Haas 1308 km ab.



Gutiérrez bei Rennsimulation



Teamchef Günther Steiner



Nach der Schrecksekunde: Grosjean ohne Frontflügel

KOMPAKT

»» **Honda** Yasuhisa Arai, Rennchef von Honda, ist zurückgetreten. Laut Teamchef Éric Boullier, weil er das Rentenalter von 60 Jahren erreicht habe. Nachfolger wird Yusuke Hasegawa. Der äußerte sich in einem Interview überrascht ob der Beförderung. Was die Frage aufwirft: War Arais Abgang tatsächlich so geplant?

»» **Manor** Piers Hunnisett, Manager von Formel-1-Neuling Rio Haryanto, hat Gerüchte, wonach sein Schützling nicht für die ganze Saison bestätigt sei, ins Reich der Fabeln verbannt. «Es ist alles in trockenen Tüchern», sagt Hunnisett, «für die komplette Saison.» Angeblich soll Manor noch mehr Sponsorengelder von Haryanto verlangt haben. Der Indonesier hat sich bei Manor für teures Geld eingekauft, gilt aber nicht unbedingt als Überflieger.

»» **Monza** Ex-Teamchef Flavio Briatore beziffert die Chancen, dass der Große Preis von Italien im Kalender bleibt, mit einer Wahrscheinlichkeit von 90 Prozent. Er warnt seine Landsleute aber auch vor einem zu riskanten Poker mit Bernie Ecclestone. Der Langzeitfreund des Formel-1-Zampanos sagt klipp und klar: «Bernie ist es egal, wer ihn zahlt. Hauptsache er wird bezahlt.» ♦ CE

FORMEL-1-TESTFAHRTEN BARCELONA

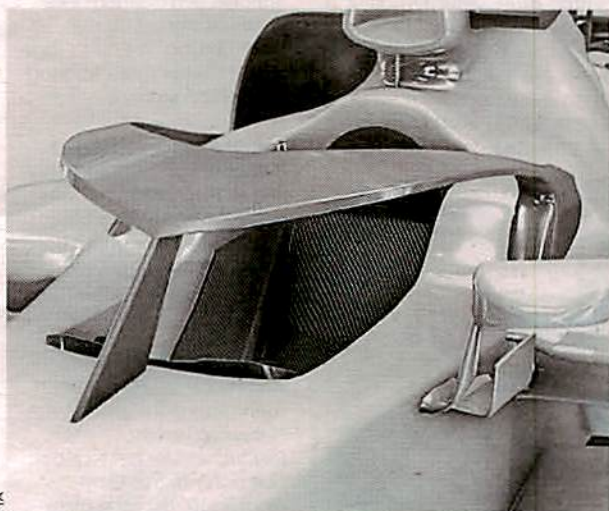
Fahrer	Auto	Tag 1	Tag 2	Tag 3	Tag 4	Bestzeit
1. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF16-H	1:24,939 (69)	1:22,810 (126)	-	-	1:22,810
2. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM09	-	-	1:23,110 (99)	-	1:23,110
3. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF16-H	-	-	1:25,977 (78)	1:23,477 (80)	1:23,477
4. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-TAG RB12	1:26,044 (87)	1:23,525 (112)	-	-	1:23,525
5. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM09	-	1:23,650 (101)	-	-	1:23,650
6. Daniil Kvyat (RUS)	Red-Bull-TAG RB12	-	-	1:26,497 (74)	1:24,293 (96)	1:24,293
7. Alfonso Celis jr. (MEX)	Force-India-Mercedes VJM09	1:26,298 (58)	-	-	1:24,840 (75)	1:24,840
8. Nico Rosberg (D)	Mercedes W07	-	1:24,867 (172)	1:26,084 (74)	1:26,212 (86)	1:24,867
9. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C34 (2015)	1:27,555 (88)	1:25,237 (108)	-	-	1:25,237
10. Kevin Magnussen (DK)	Renault RS16	-	-	1:26,014 (111)	1:25,263 (153)	1:25,263
11. Max Verstappen (NL)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	-	1:26,539 (121)	-	1:25,393 (110)	1:25,393
12. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes W07	1:25,409 (156)	-	1:26,421 (88)	1:26,295 (99)	1:25,409
13. Esteban Gutiérrez (MEX)	Haas-Ferrari VF-16	-	1:25,524 (79)	-	1:27,802 (89)	1:25,524
14. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW38	1:26,091 (80)	1:25,648 (134)	-	-	1:25,648
15. Romain Grosjean (F)	Haas-Ferrari VF-16	1:28,399 (31)	-	1:25,874 (82)	-	1:25,874
16. Pascal Wehrlein (D)	Manor-Mercedes MRT05	1:28,292 (54)	1:25,925 (71)	-	-	1:25,925
17. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C34 (2015)	-	-	1:26,392 (115)	1:26,053 (121)	1:26,053
18. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4/31	-	1:26,082 (119)	-	keine Zeit (3)	1:26,082
19. Jolyon Palmer (GB)	Renault RS16	1:29,356 (37)	1:26,189 (42)	-	-	1:26,189
20. Carlos Sainz jr. (E)	Toro-Rosso-Ferrari STR11	1:27,180 (55)	-	1:26,239 (161)	-	1:26,239
21. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW38	-	-	1:26,712 (109)	1:26,483 (54)	1:26,483
22. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4/31	1:26,735 (84)	-	1:26,919 (51)	-	1:26,735
23. Rio Haryanto (RI)	Manor-Mercedes MRT05	-	-	1:28,249 (78)	1:28,266 (51)	1:28,249

Strecke: 4,655 km. Wetter/Asphalt: 22.2. (Mo) sonnig/trocken, 7–21°/10–24°; 23.2. (Di) sonnig/trocken, 10–20°/10–22°; 24.2. (Mi) sonnig/trocken, 9–18°/10–25°; 25.2. (Do) sonnig/trocken, 9–20°/11–27°

Fettdruck = Fahrer mit jeweiliger Tagesbestzeit und Gesamtbestzeiten aller Fahrer
Nächste Testfahrten: 1.–4.3. in Barcelona (E)

Cockpitschutz

Lieber Tschüss als «Halo»



Zehn Kilogramm schwer: Der umstrittene F1-Heiligenschein

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Sicherheit ist wichtiger als Optik. Daran zweifelt niemand. Doch der zehn Kilogramm schwere Cockpitschutz «Halo», der 2016 kommen soll, hat mehr Kritiker als nur Nico Hülkenberg, der als Einziger(!) öffentlich dagegen wettert. Auch viele Fans finden die Idee gar nicht prickelnd.

Man braucht nur etwas in die Formel-1-Foren zu gehen. Und schon hat man ein Bild, was die Fans vom geplanten Cockpitschutz «Halo» in der Königsklasse halten. Das sei der Sargnagel der F1, heißt es beispielsweise bei MS total. Oder: «Das war's! Für mich gibt es 2017 keine Formel 1 mehr!» Ein anderer User schreibt: «Halo-Concept: die nächste Lachnummer der Formel 1. Der Niedergang der Serie geht manchen wohl nicht schnell genug.» Und auch in englischsprachigen Foren sieht es nicht viel anders aus. Bei Autosport schreibt ein langjähriger Fan treffend: «Ich sage der F1 lieber Tschüss als «Halo»!»

Zuerst testen, dann einführen?

Unter den Fahrern gibt es nur einen, der sich öffentlich dagegen stellt: Nico Hülkenberg. Für ihn muss ein Formel 1 offen sein. Der Rest ist dafür – oder er hat wie so oft keine Meinung.

Fakt ist: Die Fahrergewerkschaft GPDA hat den Cockpitschutz gefordert. Und ihn jetzt auch gekriegt. In welcher Form, steht noch nicht ganz fest. Zehn Kilogramm schwer soll der «Käfig» aus fünf Zentimeter di-

ckem Stahlrohr sein. Kritiker sagen: Das passt zu einem Traktor, nicht aber zu einem F1-Auto.

Ob die Aufregung gerechtfertigt ist? Die Fanumfrage, die 2015 durchgeführt wurde, hat sich auch mit dem Thema Sicherheit auseinandergesetzt. 83 Prozent der Befragten haben sich darin gewünscht, dass sich die Fahrer mehr für ihre eigene Sicherheit einsetzen. Das haben sie jetzt getan. Deshalb ist die Schlussfolgerung eines Users bei ams folgerichtig: «Die FIA setzt nicht nur die eigenen Interessen um, sondern auch die der Fans, nach denen in der Umfrage ja ausdrücklich gefragt wurde.»

bleibt das Thema Sicherheit. Reicht eine solche Bügelkonstruktion, die F1-Boliden bald wie Midget-Renner aussehen lassen (siehe Seite 34), um den Fahrer vor herumfliegenden Teilen zu schützen? Die oberste Automobilbehörde ist überzeugt. Und zieht die offene Variante einer Kampfjet-Kanzel vor. Mit Letzterer, so heißt es, würde man sich zu sehr von den Wurzeln des Formelsports entfernen.

Das letzte Wort ist noch nicht gesprochen. Vielleicht ist in den Diskussionen noch Platz für den Vorschlag eines Users auf einer französischen Plattform. «Vielleicht wäre es gut», steht da geschrieben, «wenn die FIA die Bügellösung zuerst ein Jahr in einer anderen Formelklasse testen würde. Dann könnte man Reaktionen sammeln. Außerdem findet das Ganze dann etwas abseits des öffentlichen Interesses statt. Und die Formel 1 müsste nicht schon wieder den Kopf für etwas herhalten, das die Abwanderung der Fans beschleunigt.» ♦

IndyCar

307,2 km/h Schnitt

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Hélio Castroneves hat bei Testfahrten in Phoenix mit 307,206 km/h einen neuen inoffiziellen Rundenrekord aufgestellt. 21 Autos haben beim Test teilgenommen.

Der letzte Auftritt der IndyCars im Phoenix International Raceway geht zurück auf 2005. Damals handelte es sich noch um ein klassisches Ein-Meilen-Oval. Inzwischen ist die Strecke auf 1,022 Meilen angewachsen, also 35 Meter länger. Das hinderte die neue IndyCar-Generation jedoch nicht daran, einen neuen Rundenrekord aufzustellen. Wenn auch einen inoffiziellen. Denn offizielle Rekorde werden nur an Rennwochenenden in die Geschichtsbücher eingetragen.

Die einstige Bestmarke von Arie Luyendyk betrug 295,466 km/h. Und stammte aus dem Jahr 1996. Die neue (inoffizielle) Bestzeit stellte Hélio Castroneves auf. Der Penske-Pilot umrundete die Strecke in 307,206 km/h. 17 weitere Fahrer unterboten den alten Rekord. Damit

steht jetzt schon fest: Luyendyks Bestmarke ist Geschichte, wenn die IndyCar-Serie am 1./2. April in Phoenix ihren zweiten Saisonlauf bestreitet.

Die beinahe schon furchterregenden Tempis kamen nicht überraschend. Schon im Vorfeld war klar, dass die neue IndyCar-Generation mit ihren High-speed-Set-ups auch in kleinen Ovalen pfeilschnell sein werden. «Außerdem», wirft Castroneves Teamkollege Will Power ein, «ist die Oberfläche in Phoenix extrem glatt. Du wirst von Runde zu Runde immer schneller. Interessant wird es sein, wie sich diese Geschwindigkeiten im Pulk anfühlen.»

Damit spricht Power, der mit 117 Umläufen die wenigsten Runden drehte, einen wichtigen Punkt an. Die 21 Fahrer, die beim Test teilnahmen, lagen nur 0,7 Sekunden auseinander (der Langsamste Jack Hawksworth crashte). Das ist selbst für ein Ein-Meilen-Oval ein absoluter Spitzenwert.

Große Überraschungen gab es beim Zweitagesgestern in Arizona sonst nicht. Mit zwei Penske-Piloten an der Spitze bot sich ein gewohntes Bild. Dahinter

reichten sich die Oval-Spezialisten Josef Newgarden und Ed Carpenter (beide Carpenter Racing) ein. Bester Honda-Pilot war Marco Andretti, der die fünftschnellste Zeit markierte.

Meister Scott Dixon war auf seiner schnellsten Runde 2,409 km/h langsamer als Castroneves. Fast gleich schnell (auf P10) war Juan-Pablo Montoya.

Rückkehrer James Hinchcliffe («Ich fühle mich wieder topfit») landete auf Rang 16 vor Gabby Chaves, der bei Schmidt den wegen Visa-Problemen verhinderten Mikhail Aleshin ersetzte. Für Ex-Formel-1-Pilot Max Chilton endete der erste richtige Test mit Ganassi auf Platz 18. Vor Luca Filippi (Dale Coyne), der mit jedem Kilometer mehr Vertrauen ins Fahren auf dem Oval bekommt.

Auch Andretti im Retro-Look

Apropos Ganassi: Das Meisterteam ist nicht der einzige Rennstall, der im Retro-Design antritt (siehe MSA 8). Auch Andretti erinnert an alte Zeiten. Ex-Meister Ryan Hunter-Reay fährt 2016 mit einer Lackierung, die an die USAC-Zeit von Mario Andretti 1972 erinnert (siehe Bild). ♦



Neu und Alt: Die Lackierung des Hunter-Reay-Autos und die von 1972 (kl. Bild) von Mario Andretti

KOMPAKT

»» **IndyCar** Alexander Rossi hat das Rennen um das vierte Cockpit bei Andretti Autosport gemacht. Der US-Amerikaner, der 2015 noch für Manor Formel 1 fuhr und beim Test in Phoenix (oben) noch zuschauen musste, wird Teamkollege von Marco Andretti, Ryan Hunter-Reay und Carlos Muñoz.

»» **IndyCar** Ähnlich wie in der Formel 1 kommt auch bei den IndyCars eine Rennkommission zum Einsatz. Im Vergleich zur F1, wo an einem

GP-Wochenende ein Ex-Pilot die sich in ihrer Zusammensetzung ständig ändernde Rennleitung unterstützt, setzt die IndyCar auf ein Trio, das unverändert bleiben soll. Zu den IndyCar-Schiedsrichtern gehören: Indy-500-Sieger Arie Luyendyk, Ex-Pilot Max Papis und Dan Davis, Ex-Motorsportchef bei Ford.

»» **IndyLights** Formel-3-Meister Felix Rosenqvist wechselt in die Lights. Der Schwede fährt für Belardi Auto Racing. Auch Dean Stoneman wechselt in die US-Serie zu Andretti.

»» **GP3** ART hat neben dem Japaner Nirei Fukuzumi zwei weitere Fahrer bekannt gegeben: Alex Albon und McLaren-Junior Nyck de Vries.

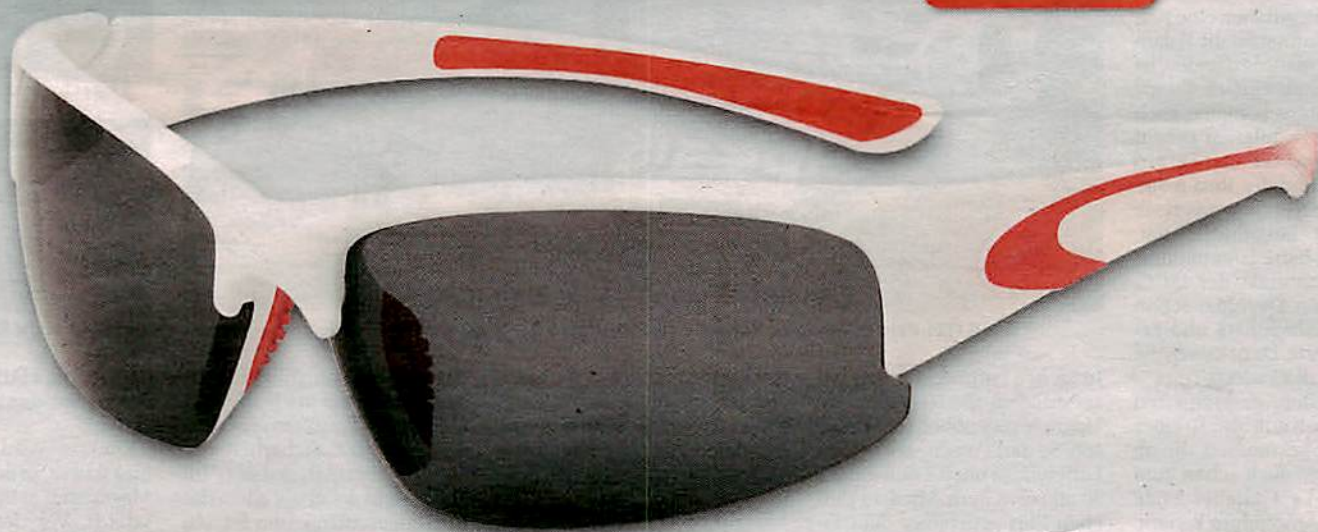
»» **GP3** Das Schweizer Jenzer-Team hat seinen ersten Piloten bestätigt. Es handelt sich um den Malaysier Akash Nandy, der in der Renault Alps und dem Remus F3-Pokal Erfahrungen gesammelt hat. Noch nicht ganz fix war bei Redaktionsschluss die Weiterverpflichtung von Ralph Boschung. ♦ CE

**MOTOR
SPORT**
aktuell

SPORTLICHER AUFTRITT

10 Hefte **MOTORSPORT** aktuell zum Sparpreis
plus **EUROPT-Sonnenbrille GRATIS** dazu!

30%
ERSPARNIS!



GRATIS **EUROPT-Sport-Sonnenbrille**

- 2 Paar Wechselgläser (Cat 2 oder 3, UV 400)
- Fassung aus Polycarbonat (weiß/rot)
- inkl. Etui

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9307, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beilehrung, Belehrung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oersching (Vorsetz), Heino Dührkop, Dr. Michael Rath, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, als leitender Unternehmer, HRB 93752.

Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende ■ 30% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
■ Alle Ausgaben pünktlich frei Haus ■ Tolles Extra dazu ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Bezug nach dem Test jederzeit kündbar

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 30% Preisvorteil testen. Best.-Nr. 1403105

Ich bestelle das Probeabo (10 Ausgaben) für nur 13,90 € (D, A) (CH: 25.90 SFr.) statt 20,- € (D) (A: 21,- €; CH: 35.00 SFr.) im Einzelkauf. **Mein Geschenk**, die **EUROPT-Sport-Sonnenbrille**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** dann weiterhin, für jährlich zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) bei 50 Ausgaben im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

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 bequem per Bankeinzug:

IBAN
BIC Geldinstitut

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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** Aboervice, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum Unterschrift

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

Langstrecken-WM

Die wilde BoP-Fahrt

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Rund 50 Tage vor dem Saisonstart in Silverstone wurden die BoP-Einstufungen für die GT-Klassen festgelegt. Die Sicherheit in Le Mans wird erneut erhöht.

Mit neuen Regularien eine passende Einstufung für die Balance of Performance zu finden, ist alles andere als einfach. Zumal nur zwei Autos komplett nach den neuen Regularien gebaut wurden (Ford GT und Ferrari 488 GTE), und der Rest lediglich eine Anpassung ans neue Regelwerk bekommen hat. Aber: Man hatte ja zumindest vom Saisonauftakt der ISCC, den 24h von Daytona, schon einige Anhaltspunkte und Erfahrungswerte. Dazu kamen die Ergebnisse des Ladoux-Tests.

Mit all den gesammelten Daten ist man nun also zu einer Einstufung gekommen, die ab sofort – ergo auch schon zum Prolog in Le Castellet Ende März – zur Anwendung kommt. In der GTE-Pro sind Porsche 911 RSR, Ferrari 488 GTE sowie die Corvette C7.R (die vermutlich nur in Le Mans fahren wird) mit dem Basisgewicht von 1240 kg gelistet. Ford (+ 20 kg) muss zuladen, Aston Martin (- 10 kg) verliert sogar ein paar Kilos.



Das GTLM-Feld in Daytona: Für die GTE-Pro-Klasse der WEC wird die BoP leicht angepasst

In Sachen Luftmengen-Begrenzer erhalten alle Hersteller ein Upgrade gegenüber der Vorsaison. So darf Porsche die beiden Lufteinlässe um 0,7 mm auf 2 x 30 mm erweitern. Mit dem gleichen Plus gegenüber dem Finale 2015 darf der Aston Martin Vantage jetzt durch 2 x 29,8 mm atmen. Für die Corvette gelten 2 x 29,3 mm.

Die von Turbomotoren befeuerten Ford und Ferrari werden über den Ladedruck begrenzt. Dieser fällt gegenüber der IM-

SA-Einstufung etwas geringer aus. Jedoch sind auch die Saugmotoren der Konkurrenz im Vergleich zur US-Serie etwas zugeschnürter.

Porsche-Kurven 2016 sicherer

Etwas einfacher ist die Einstufung bei den Vorjahresmodellen, die 2016 in der GTE-Am weiter zum Einsatz kommen. Gegenüber 2015 muss Corvette 20 kg zuladen, Porsche 10 kg und Ferrari noch 5 kg. Der Aston Martin bleibt unverändert.

Für das Saisonhighlight in Le Mans, wo dann auch alle fünf GT-Marken vertreten sein werden, wird die Sicherheit der Strecke abermals erhöht. Im Fokus steht dabei vor allem das Kurvengeschlängel im letzten Streckenteil. Dort hatte es im vergangenen Jahr zwei heftige Crashes gegeben: Jan Magnussen flog während des Qualifyings mit seiner Corvette ausgangs der Leitplanken. Am Sonntagvormittag erwischte es dann



5 kg schwerer: 2016er Ferrari



Le Mans: mehr SAFER-Barrieres

den Aston Martin von Roald Goethe ausgangs der «Corvette»-Kurve.

Konkret wird die Doppel-Linkscurve, an deren Ende auch Magnussen abflog, weiter entschärft. Vor der Betonmauer wird eine SAFER-Barrier aufgebaut, wie sie z. B. aus dem US-Rennsport bekannt ist. Dabei wird vor die eigentliche Wand eine weitere gestellt. Dazwischen kommen Schaumstoffkeile, die die Wucht des Aufpralls abfedern sollen. ♦

ISCC

LMP2-Teams wieder schnell



Schnellster beim Sebring-Test: Ligier von Michael Shank Racing



Für BoP-Vergehen in Daytona bestraft: GTD-Lamborghini

Wie beim Saisonauftakt in Daytona dominierten die LMP2-Renner in der vergangenen Woche auch die zweitägigen Testfahrten in Sebring. Lamborghini für BoP-Vergehen bestraft.

Dabei war der Franzose Olivier Pla im Ligier-HPD von Michael Shank Racing (MSR) mit 1:51,546 Minuten allerdings nur 0,115 Sekunden schneller als Nicolas Lapierre im Oreca-Nissan des Teams Dragon Speed. Die in Delray Beach an der Ostküste Floridas ansässige Mannschaft, die sich bisher im GT-Sport einen Namen gemacht hat, bestreitet bei den 12h Sebring einen Gaststart und wechselt dann nach Europa in die European Le Mans Series (ELMS).

Hinter drei Daytona-Prototypen, die von Dalziel/Goossens, Albuquerque/Barbosa/Fittipaldi sowie Angelelli/Barrichello

und den Taylor-Brüdern pilotiert wurden, fuhr das Daytona-Siegerteam ESM in der Besetzung Ed Brown, «Pipo» Derani, Scott Sharp und Johannes van Overbeek die sechstbeste Zeit.

Lamborghini manipuliert

In der GTLM-Klasse lagen BMW, Ferrari und Porsche, die mit jeweils einem Sportwagen vertreten waren, nur wenige Hundertstelsekunden auseinander. Wie schon in Daytona konnte Neueinsteiger Ford die Topzeiten der Konkurrenz nicht gefährden. Die beiden Ganassi-GT, die von Sébastien Bourdais, Joey Hand und Dirk Müller sowie Ryan Briscoe, Richard Westbrook und Neuverpflichtung Scott Dixon pilotiert wurden, hatten fast acht Zehntelsekunden Rückstand auf die Bestzeit (1:58,705 Minuten) von Dirk Werner im RLL-BMW M6. Das Corvette-Werks-

team war in Sebring nicht vertreten. Die US-Truppe war direkt nach dem Daytona-Doppelsieg nach Sebring gereist und hatte sich bereits Anfang Februar auf den Langstreckenklassiker am 19. März vorbereitet.

23 Tage nach Daytona gibt es jetzt auch endlich ein offizielles Endergebnis. Denn die Nachuntersuchungen bei den GTD-Lamborghini sind nun abgeschlossen. Ergebnis: Man war mit einem nicht FIA-konformen Air Restrictor unterwegs, der mehr Leistung und unheimlichen Speed der Lambos zur Folge hatte – man war über eine Sekunde schneller als die Gegner.

Die Strafe: Alle Lamborghini bekommen 5 Minuten Zeitstrafe (bester Lambo dadurch nur noch auf P10), Verlust aller Herstellerpunkte und 25000 Dollar Geldstrafe für Lamborghini. Der ebenfalls kontrollierte Audi-Motor war regelkonform. ♦ AW

Tourenwagen-WM

Das erste Treffen



Trifft beim Vallelunga-Test erstmals auf Volvo: das WTCC-Feld mit Citroën, Honda und Co.

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Diese Woche versammeln sich die WTCC-Teams zum offiziellen Test im italienischen Vallelunga. Erstmals treffen die etablierten Protagonisten auf die Neueinsteiger von Volvo.

Nun ist ein Test ja nicht immer besonders aussagekräftig. Aber als man sich 2014 zum offiziellen Test in Valencia einfand und Neueinsteiger Citroën auf Anhieb Kreise um die Konkurrenz fuhr, war die Marschroute bereits weitgehend klar.

Dass Volvo (siehe auch unser großes Interview auf S. 14/15) ähnlich einschlagen könnte wie seinerzeit die Doppelwinkler,

ist eher unwahrscheinlich. Denn dafür waren die Franzosen, die ihr letztes Jahr als Werksteam in Angriff nehmen, schlicht zu dominant.

Mit der Vorbereitung, die ähnlich gewissenhaft ablief wie bei Citroën, könnten die Schweden das Feld dennoch kräftig aufmischen und für einige Überraschungen sorgen.

Die Konkurrenz schläft nicht

Doch die Konkurrenz hat über den Winter – wie berichtet – natürlich auch nicht geschlafen. Dazu kommt die Wettkampferfahrung mit den aktuellen TCI-Regularien. Einzig Citroën hat sein Engagement leicht zurückgefahren und startet bekanntlich mit zwei Werkswagen für

Doppel-Weltmeister José María López sowie Yvan Muller.

Honda hat nicht nur auf drei Werksautos von JAS Motorsport aufgestockt, sondern mit den Neuzugängen Rob Huff sowie Norbert Michelisz auch an der Fahrerfront aufgerüstet.

Lada ist und bleibt unter den bekannten Marken die Wunderlüte. Gelingt der Anschluss nach vorne? Und vor allem: Erfolgen die Leistungen dann auch konstanter als bisher?

Bleiben die RML-Chevrolet-Teams. Da hier kein Werk im Hintergrund mitentwickelt und die Teams die Kosten mittragen müssen, wird die Lücke nach vorn tendenziell größer werden. Aber vielleicht gibt schon der Test etwas Aufschluss. ♦

TCR Int. Series

Der Meister wechselt

Wenig überraschend hat der Premierenchampion Stefano Comini einen Teamwechsel für 2016 bekannt gegeben. Gleichzeitig wechselt er auch die Marke.

Dass der bisher maßgeblich von Seat Schweiz unterstützte Tessiner nicht bei Target Competition bleiben würde, war klar. Das Team aus Südtirol wechselt bekanntlich von Seat zu Opel. Dass Comini aber nicht zu einem Seat-Team geht, ist dann doch eine Überraschung.

Das belgische WRT-Team hat sich die Dienste des Schweizlers gesichert und wird unter dem Namen «Leopard Racing» zwei VW Golf TCR an den Start bringen. Das zweite Fahrzeug wird Le-Mans-Klassensieger und Tourenwagen-Einsteiger Jean-Karl Vernay pilotieren.

«Das wird ohne Zweifel das bisher arbeitsreichste Jahr für WRT werden», sagt Teamchef Vincent Vosse, der mit seiner aus dem GT3-Sport etablierten Truppe (u.a. Siege bei 24h Spa, 24h Nürburgring und BGTS-Meister) in Form der TCR Neuland betritt.



Neues Team und Auto: Comini

Ein weiterer Seat-Star steht ebenfalls vor einem Team- und Markenwechsel. Es wird kolportiert, dass der letztjährige Titelanwärter Pepe Oriola wohl zum Ex-Team von Comini, also Target, wechseln wird.

Euro-Trophy ausgeschrieben

Die TCR-Leitung hat vergangene Woche verkündet, für die Europa-Rennen eine zusätzliche Wertung auszuschreiben. Zur «TCR Trophy Europe» werden alle Europa-Rennen der International Series gezählt. Interessant: Für den 7. August steht auch der Nürburgring dabei. Bei den ursprünglichen Terminen war der Deutschland-Auftritt für den 19. Juni in Oschersleben geplant. Apropos Termine: Auch für den BoP-Test gibt es jetzt einen – am 14./15. März in Valencia. ♦ MBR

ADAC GT Masters

Angriff der Audi-Teams

Zweimal konnten sich Audi-Mannschaften schon den Fahrertitel in der Liga der Supersportwagen sichern. Für den Angriff auf einen dritten Titel sind bärenstarke Teams dabei – u.a. mit Laurens Vanthoor und Christopher Mies.

Nach dem Wechsel des Abt-Teams, das bislang alle Fahrer- und Teamtitel für Audi holte, zu Bentley darf die Kundensportabteilung der Ingolstädter auf weitere Pokale hoffen.

In erster Linie dank des Teams APR Motorsport (bisher MS Racing), das sich bereits in der vergangenen Saison als stärkstes Audi-Team etablierte und am Nürburgring beide Rennen gewinnen konnte. Für die neue Saison bleibt man der Marke treu, wechselt jedoch auf den neuen Audi R8 LMS. In den auffällig orangefarbenen Autos sitzen erneut echte Hochkaräter.

Unverändert wechseln sich Daniel Dobitsch und Edward Sandström in einem der beiden Autos ab. Das zweite Fahrzeug verdient jedoch die Bezeichnung «Weltklasse», starten hier doch Superstar Laurens Vanthoor und Ex-Carrera-Cup-Meister Florian Stoll.

Auch Land stark aufgestellt

Auch die Markenkollegen von Land Motorsport, die neu in die Serie einsteigen, haben sich stark aufgestellt. Im ersten Auto teilen sich Marc Basseng – im Vorjahr MS Racing – und der Sieger der Porsche GT3 Cup Challenge Benelux, Peter Hoenen, ab. Das zweite Auto pilotieren der letztjährige 24h-Nürburgring-Sieger und australische GT-Champion Christopher Mies sowie Ex-Porsche Junior Connor de Phillippi. Erste Rennerfahrung mit dem R8 sammelte die Land-Truppe bei den 24h von Dubai. ♦ MBR



Wie in Dubai (Foto) auch GT Masters mit Audi: Land Motorsport

V8 Supercars

Abschieds-Titel für Ford?

Am Wochenende startet die V8-Supercars-Serie in Adelaide in die neue Saison. Werksseitig hat Ford sich – trotz Titel von Mark Winterbottom 2015 – bekanntlich zurückgezogen. Und während 2016 noch mit den bestehenden Autos gefahren werden kann, hat man sich bei Ford auch dagegen entschieden, ein Auto gemäß der neuen Regeln ab 2017 zu bauen.

Die Frage der Saison könnte also durchaus heißen: Bekommt Ford noch einen Abschieds-Titel? Die Chancen jedenfalls stehen so gut wie selten. Im Vorjahr dominierten Champion Winterbottom und sein junger Teamkollege Chaz Mostert teilweise nach Belieben. Konkurrenzfähiges Material ist also vorhanden.

Ungemach droht vor allem in Form der vorherigen Dauermeister von Triple Eight Racing. Im Holden-Topteam ist mit Shane van Gisbergen ein echter Titelanwärter neu dabei, der Jamie Whincup und Craig Lowndes mächtig einheizen wird. Auch Volvo und Nissan werden stärker erwartet. ♦ MBR



Titelverteidiger: Winterbottom

Will in drei Jahren um die WTCC-Titel fahren: Polestar- und Cyan-Racing-Chef Christian Dahl



Christian Dahl

«2018 um WM kämpfen»

Zur Person Christian Dahl

Geburtsstag 10. Februar 1972
Geburtsort Stockholm (S)
Herkunftsland Schweden

KARRIERE (FAHRER)

1982-1988 Kartsport
1990 Schwedische Gruppe-N-Meisterschaft (Opel Kadett)
1991/1992 Schwedische Gruppe-N-Meisterschaft (Honda Civic)
1993 Skandinavischer Renault-Clio-Cup

KARRIERE (BERUFLICH)

1988 erste Techniker-Schulungen
1992 Gründung eigenes Rennteam
1994 erstes Jahr als reiner Teamchef
1995 Mechaniker von Jan Nilsson (Clio)
1996 Mechaniker Renault Spider Euro S.
1997 Mechaniker in der STCC
1998 Chefmech. Opel Team Sweden (STCC) mit T. Johansson/J. Brunstedt
1999 Gründ. Mobil 1 Ford Racing (STCC)
2000 Chefmech. Kristoffersson M'Sport
2001 Teammanager Flash Engin. (STCC)
2005 Übernahme Flash Engineering, Umbenennung in Polestar Racing
2009 Gründung Polestar Performance
2015 Verkauf Polestar Perf. an Volvo, Umben. Polestar Racing in Cyan Racing

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Volvo steht vor dem Vollzeit-Einstieg in die Tourenwagen-WM. Rund einen Monat vor dem Saisonstart hatte MSA die Gelegenheit zum Interview mit Christian Dahl, Chef des Volvo-Rennteams Cyan Racing.

Wie geht es mit dem WTCC-Projekt voran? Läuft alles nach Plan?
CHRISTIAN DAHL: Wir stellen uns, glaube ich, ganz gut an. Es hat jetzt ja doch lange gedauert. Wegen der Übernahme von Volvo durch Geely und weil es neue technische Regularien geben sollte, lag erstmal alles auf Eis. Aber Ende 2013 hat Volvo sich dazu entschieden, mit den neuen Regularien in die WTCC einzusteigen. Wir haben also jetzt schon zwei Jahre Entwicklungszeit, auch wenn vieles lange geheim gehalten wurde. Als wir letzten Sommer den Einstieg verkündeten, dachten viele, es sei eine schnelle Entscheidung gewesen – was es natürlich nicht war.

Bis jetzt läuft alles nach Plan. Man kann aber auch nur schlecht Vergleiche mit der Konkurrenz anstellen, wenn man nicht gegen sie fährt. Wir haben also einfach das beste Auto gebaut, das wir konnten, sowie die besten Leute ins Team geholt und die besten Fahrer verpflichtet, die wir bekommen konnten. Beim offiziellen Test in Valledlunga (diese Woche, d. Red.) wird man erstmals den direkten Vergleich mit der Konkurrenz haben. Langfristig bin ich sehr optimistisch. Aber Citroën macht natürlich einen super Job, also mal schauen, wann wir ihnen Paroli bieten können.

Über Citroën haben sich sicher so einige gewundert ...

Sie haben natürlich eine großartige Motorsportabteilung, die den Umstieg von Rallye auf Tourenwagen super umgesetzt hat. Dazu gab es neue Regularien, als sie eingestiegen sind, das Timing war perfekt. Als die anderen Rennen mit den alten Autos führen, konnten sie schon voll das neue Auto entwickeln. Aber wir werden uns sicher auch nicht schlecht schlagen. Lediglich die erste Saison wird wohl sehr herausfordernd.

Wie sehen Sie die aktuellen technischen Regularien?

Ehrlich gesagt, sehr gut. Mit den alten S2000-Autos, als wir auch unser C30-Programm gemacht haben, brauchte man ein gutes Basisfahrzeug, um ein gutes Rennauto zu bekommen. Mit den neuen TCI-Regeln aber kann man aus fast allem ein gutes Rennauto entwickeln, sofern die Größe des Autos halbwegs passt. Es gibt viele Freiheiten, aber als Werksteam sind die Entwicklungskosten noch sehr vertretbar. Da hat die WTCC gute Arbeit geleistet.

Aber es gibt ja schon Unterschiede, wenn man z. B. wie Honda ein Steil statt Stufenheck hat. Braucht man unbedingt eine Limousine, um ein top TCI-Auto zu bauen?

Ich bin ziemlich überrascht, und viele andere auch, dass Honda sich für den Civic mit Steilheck entschieden hat. Beim Blick auf die Regularien sieht man sofort, dass es besser ist, eine Limousine zu haben. Und jeder andere hat ja auch eine. Als wir Ende 2013 geschaut haben, welches Modell wir nehmen, wollten wir auch zuerst auf den V40 – als Nachfolger des C30 – setzen. Je mehr wir uns damit beschäftigten, desto klarer wurde aber, dass wir den S60 nehmen sollten. Das war für Polestar ohnehin besser, denn der S60 ist strategisch als das sportliche Volvo-Modell ausgelegt.

Wann haben Sie denn endgültig Grünes Licht bekommen?

Ein formloses «Go» gab es Ende 2013, also, dass wir uns das Reglement genauer anschauen und mal ein Grunddesign entwerfen sollten. Mitte 2014 kam das offizielle Startsignal. Ein Jahr später haben wir es bekannt gegeben. Das passte ganz gut, weil kurz zuvor die Übernahme von Polestar durch Volvo erfolgte.

In wiefern hilft Ihnen diese Übernahme? Merken Sie das?

Ich habe mit Polestar 2009 angefangen, und in den folgenden sechs Jahren haben wir uns gut profilieren können. Wir haben mit Motortuning angefangen und 2013 haben wir unser erstes komplettes Auto gemacht. Die Partnerschaft mit Volvo war gut, aber je größer es wurde, desto schwieriger konnte man es als kleiner Unternehmer steuern. Als das Angebot kam, die Performance-Schiene an Volvo zu verkaufen, und auch noch mehr Ressourcen für den Motorsport zu bekommen, war es eine einfache Entscheidung. Das ist so ähnlich wie bei Mercedes und AMG – wenn auch in einer anderen Größenordnung. Die Basis ist mit Volvo einfach viel stabiler als vorher.

Sie haben Geely schon genannt.

Mischen die sich in die Motorsport-Aktivitäten ein, oder liegt das ganz in der Hand von Volvo?

Ich habe weder Ford (den vorherigen Volvo-Besitzer, d. Red.) noch Geely bewusst wahrgenommen. Mein Gefühl sagt mir aber, dass Geely der weitaus bessere Besitzer für Volvo ist. Mit Ford gab es immer einen ziemlichen Konkurrenzkampf. Im Geely-Besitz kann Volvo wieder viel eigenständiger sein und sich selbst entwickeln.

Ihre WTCC-Fahrer, Thed Björk und Fredrik Ekblom, klingen ja sehr optimistisch. Stimmen Sie da ein?

Langfristig werden wir sicher um die Weltmeisterschaft kämpfen. Fredrik hat gesagt, dass wir 2016 schon Rennen gewinnen können. Okay, es gibt ein Reversed Grid und man

kann mal Glück haben, aber ohne das werden wir 2016 nicht gewinnen. 2017 wollen wir aus eigener Kraft Rennen gewinnen und 2018 um die WM kämpfen können. Wir haben auf jeden Fall die nötigen Zutaten. Also: Ich bin auch optimistisch, aber nicht so sehr wie Fredrik. Wieso haben Sie sich eigentlich für diese Stammfahrer entschieden und nicht für den WTCC-erfahrenen Robert Dahlgren?

«Haben das beste Auto gebaut, das wir konnten.»

CHRISTIAN DAHL

Zwischen Thed und Fredrik stimmt die Chemie einfach. Sie fahren seit Jahren in der gleichen Meisterschaft gegen- und miteinander, seit vier Jahren für Cyan Racing (das Polestar-Rennteam, d. Red.). Man könnte zwar sagen, dass sie sich dann zu wohl fühlen und nicht genug pushen, aber auf der anderen Seite haben sie überhaupt keine Allüren. Sie arbeiten immer im Dienste des Projekts. Außerdem sind beide fantastische Fahrer. Deshalb haben wir sie für die erste Saison, wo wir nur zwei Autos haben, ausgewählt. Wenn wir weitere Autos einsetzen, kommt hoffentlich auch Robert wieder zu WTCC-Einsätzen. Er ist zudem ein großartiger Entwicklungsfahrer und hilft auf dieser Seite dem Projekt ungemein.

Wieso haben Sie sich für ein Nationalteam mit nur schwedischen Teammitgliedern entschieden? Das haben wir immer schon so gemacht, um in Schweden ein starkes Fundament aufzubauen. In Schweden wird es auf lange Sicht ohnehin schwer, Leute von anderswo zu bekommen und zu halten. Das geht vielleicht für zwei Jahre, aber dann zieht es die Leute zurück in die Heimat. So wird es schwer, Kontinuität hereinzubringen. Seit ich Cyan Racing (damals Flash Engineering, d. Red.) übernommen habe, habe ich immer schwedischen Leuten und Talenten den Vorzug gegeben, um langfristig in sie zu investieren. Ich denke, das funktioniert ganz gut.

Und bezogen auf die Fahrer? Gab es da nicht Überlegungen, TCI-erfahrene, nicht-schwedische Piloten ins Projekt zu holen? Ja, absolut. Da haben wir viel experimentiert und einige Fahrer getestet. Da muss ich unsere Fahrer auch loben, die uns immer alle Freiheiten gelassen haben. Kurzfristig mag es die erfolversprechendere Variante gewesen sein, einen

TCI-erfahrenen Topfahrer ins Projekt zu holen, aber am Ende haben wir uns doch dafür entschieden, auf unsere bekanntesten Größen in Form von Thed, Fredrik und Robert zu setzen. Wird das Auto auch in Eigenregie entwickelt und gebaut?

Alles, was man laut Reglement selbst entwickeln darf, machen wir selbst. Wir haben bei Polestar alles, was wir brauchen, inklusive Motorenentwicklung. Und in den Windkanal gehen wir bei Volvo direkt. Wir versuchen also, alles selbst zu machen. Nur wenn es größere oder spezifische Probleme gibt, holen wir uns Unterstützung von Volvo.

Am Wochenende starten ja die V8 Supercars in Adelaide in die neue Saison. Wie entwickelt sich Ihr Programm in Australien?

Ich denke, diese Saison wird gut für uns werden. Letztes Jahr gab es einige technische Probleme, aber diese sollten wir aus-sortiert haben. Auch den Speed, den wir gegenüber 2014 verloren hatten, sollten wir wiedergefunden haben. Dazu gehen wir mit zwei starken Fahrern ins Rennen (Scott McLaughlin und James Moffatt, d. Red.). Die letzten beiden Jahre fiel der jeweils andere Fahrer ja doch etwas gegenüber McLaughlin ab. Ist schon entschieden, welches Modell Volvo dort mit den neuen Regeln ab 2017 einsetzen wird? Noch nicht. Das Programm ist ja zunächst nur für drei Jahre angelegt, endet also nach dieser Saison. Bevor nicht ent- schie-

«Zwischen Thed und Fredrik stimmt die Chemie einfach.»

CHRISTIAN DAHL

den wurde, ob es dort weitergeht, arbeiten wir auch noch nicht an einem 2017er Auto. Ein Blick nach Skandinavien: In der STCC dominiert Ihr Team seit Jahren - auch 2016 wieder? Das hoffe ich! Durch den WTCC-Einstieg stehen natürlich nicht mehr so viele Ressourcen zur Verfügung. Im Vergleich zur Konkurrenz sind wir aber immer noch in einer guten Situation. Robert wird ja dort auch fahren, und es ist sicher nicht verkehrt, dass er 2016 Rennen fährt. Es ist die 21. Saison für Volvo und Cyan Racing in der STCC, diese Tradition verpflichtet natürlich auch. Aktuell erlebt die STCC aber nicht gerade ihre Blütezeit, oder? Absolut nicht. Ich denke aber auch nicht, dass es an den Autos (nach TTA-Reglement, d. Red.) liegt, auch wenn man sich

damit die Erklärung natürlich leicht machen könnte. Es liegt eher daran, dass Motorsport in Schweden allgemein nicht so groß ist. Es gab natürlich Zeiten in den letzten 20 bis 25 Jahren, in denen die STCC fantastisch war. Dazwischen gab es aber auch immer wieder weniger erfolgreiche Zeiten. Ich bin dennoch sehr froh, dass wir trotz des Schritts in die WM auch hier weiter dabei sind, und ich hoffe natürlich, die STCC wird auch wieder stärker.

Was müsste dafür passieren?

Wenn man sich die Rennen anschaut, ist das ja trotzdem gut. Man hat TV-Übertragungen, es gibt verschiedene Hersteller. Es gibt die gleichen namhaften Fahrer wie zuvor. Aber im Racing hat sich so wie überall die wirtschaftliche Situation einfach verändert. Und es gibt nicht die eine Sache, den einen Schlüssel. Es ging aber natürlich ab 2012 abwärts, als es zwei Meisterschaften gab (STCC und TTA-Serie, d. Red.). Seitdem ist es schwierig.

Würde ein Wechsel zum Beispiel zum TCR-Reglement helfen?

Viele sind dieser Meinung, ich bin aber nicht davon überzeugt. Die aktuellen TTA-Autos sind gar nicht so teuer, wie man denkt. Die laufenden Kosten sind nämlich nicht höher als beim TCR-Auto. Dafür hat man viel spektakulärere Boliden. Letztendlich ist es eine Entscheidung der Vermarkter, aber ich persönlich bin nicht davon überzeugt, dass mit einem Wechsel zum TCR-Reglement gleich neue Hersteller kommen würden.

Aber würde es dann nicht mehr Privaters geben?

Vielleicht. Aber man kann gebrauchte TTA-Autos zum Preis von neuen TCR-Autos kaufen, und trotzdem gibt es aktuell nicht viele Privaters. International sieht es natürlich ganz anders aus, da ist die TCR wirklich stark aufgestellt. Und meiner Meinung nach wird auch die STCC früher oder später umsteigen müssen.

Stichwort TCR: Gibt es dazu Überlegungen von Volvo?

Ich glaube nicht - und ich hätte sicher davon gehört. Aber mit den Programmen in STCC, V8 Supercars und der WTCC sind wir bei Polestar ja auch schon ziemlich voll. Wir haben ganz sicher ein Auge auf die Entwicklung der TCR. Eines der Honda-Teams, West Coast Racing, ist ein Partner von uns. Deshalb denke ich, da haben wir auch einen guten Einblick in die Entwicklung der Szene. Für Volvo ist aktuell die WTCC als globale Plattform ideal.

Und wie lange werden Sie der WTCC mindestens treu bleiben?

Es ist als mehrjähriges Programm angelegt, also mindestens drei Jahre. Bleibt die Serie stabil, sind wir vielleicht auch zehn oder mehr Jahre dabei. ♦



Der Ursprung des Cyan-Rennstalls: «Flash Engineering» 1996



Der Ur-S60: 2003 in der Tourenwagen-EM mit u.a. Rydell



Evaluationsjahr: 2011 schnupperte Volvo mit dem C30 WM-Luft



Volvos Traum-Fahrerduo: Thed Björk (l.) und Fredrik Ekblom



Beim Roll-out: fertig beklebter Volvo S60 Polestar TC1

NACHRICHTEN

Teammeister geben Programm bekannt

BGTS Die amtierenden Teammeister von WRT haben ihre Pläne für die neue Saison veröffentlicht. Neben den 24h am Nürburgring, wo man als Vorjahressieger wie berichtet einen Audi R8 LMS an den Start bringen wird, umfasst das GT3-Programm die beiden Blancpain-Serien. In der Sprintserie bringt man vier Audi an den Start, in der Endurance-Serie deren vier – für die 24h Spa kommt auch hier ein fünftes Auto dazu. Aus deutscher Sicht starten für WRT Christopher Mies in der Sprint- und Pierre Kaffer in der Endurance-Serie.

VLN-Teams fahren für guten Zweck

Race4Hospiz Bereits zum 7. Mal wurde am vergangenen Samstag auf der Daytona-Kartbahn in Essen für das Kinderhospiz Balthasar in Olpe gefahren. Beim Rennen über 9 Stunden engagierten sich auch viele Rennteams aus dem Automobilsport, speziell aus der VLN. So waren unter anderem Avia Racing, Ring Racing, Lubner Motorsport oder das Team Wikispeed am Start. Nach 341 Runden gewannen erneut die Dauersieger von Avia Racing, diesmal knapp vor dem Team «Eifelkind Youngster» und «RoSt-Racing RT».

Nemecheck und Busch feierten

NASCAR John-Hunter Nemecheck, Sohn von und Fahrer für das Team von «Front Row Joe» Nemecheck, hieß der Sieger des Truck-Rennens in Atlanta. Die meisten Führungsrunden sammelte Matt Crafton, der jedoch unverschuldet nach einem Unfall ausschied. Einen Tag später holte sich Sprint-Cup-Champion Kyle Busch seinen ersten Saisonsieg in der zweiten NASCAR-Liga, der Xfinity-Serie, an gleicher Stelle.

Göransson wechselt zum Volvo-Team

STCC Trotz des Wechsels von Thed Björk und Fredrik Ekblom in die WTCC wird das Team Cyan Racing (Volvo) auch in diesem Jahr drei Autos am Start haben. Den dritten S60 neben Robert Dahlgren und Prinz Carl Philip Bernadotte wird der vierfache STCC-Champion Richard Göransson pilotieren. ♦ MBR

DTM

BMW mit Bestzeit

Von ARNO WESTER

Zehn Fahrer von Audi, BMW und Mercedes-Benz haben vergangene Woche beim gemeinsamen, dreitägigen DTM-Test auf dem Circuito Montebalco im Südwesten Spaniens insgesamt 2327 Runden (7811,74 km) abgespult. Timo Glock (BMW) konnte bei seinem einzigen Auftritt am letzten Tag die vorherige Bestzeit von Mattias Ekström (Audi) unterbieten.

Obwohl Testfahrten bekanntermaßen nur wenige Rückschlüsse auf die tatsächliche Performance für die am 7. Mai in Hockenheim beginnende Saison zulassen, darf man wohl jetzt schon prognostizieren, dass es in der DTM-Saison 2016 wieder einen spannenden Dreikampf um Meisterschaftspunkte und drei Titel in der Fahrer-, Hersteller- und Teamwertung geben wird. Obwohl die drei Hersteller unterschiedliche Programme abspulen, lagen die jeweils besten Fahrer einer Marke innerhalb von weniger als dreieinhalb Zehntelsekunden (siehe untenstehende Tabelle).

Ekström war der Fleißigste

«Wir konnten unser Programm gut abarbeiten. Zudem habe ich den Test genutzt, um meine ersten Schritte mit meinem neuen BMW Team RMG zu machen und mich mit meinem neuen Ingenieur sowie der Mannschaft um Stefan Reinhold vertraut zu machen», sagte Timo Glock nach seiner Bestzeit auf dem andalusischen Kurs. BMW Motorsport nutzte die drei Tage bei guten äußeren Bedingungen, um an der Feinabstimmung des BMW M4 zu feilen.

Fleißigster Testfahrer war Ekström, der wie Audi-Markenkollege Jamie Green an allen drei Tagen im RS5 saß und insgesamt 499 Runden abspulte. Der Schwede war lediglich 0,118 Sekunden langsamer als Glock.



Neues Gewand: Ex-Champ Marco Wittmann war im für 2016 umdesignten M4 DTM Drittschnellster



Mit 499 Runden fleißigster Tester: Ekström



Schnellster Mercedes-Pilot: Wickens

Für Audis DTM-Leiter Dieter Gass sind die Rundenzeiten bei Testfahrten nicht wirklich aussagekräftig – und diese Einschätzung dürfte den Nagel auch auf den Kopf treffen.

«Wir haben mit beiden Autos sehr viele Daten gesammelt, die wir nun in Neuburg zusammenführen und auswerten werden. Die Aufgabe ist, das Beste herauszulesen und für den ITR-Test in Hockenheim (5.–8.4.) an unsere Teams weiterzugeben», erklärte Gass. «Es geht darum, dass wir die richtigen Set-up-Optionen haben, um bei unterschiedlichen Bedingungen immer optimal vorbereitet zu sein. Das ist bei der extremen Leis-

tungsdichte in der DTM ganz entscheidend.»

Probleme bei Mercedes

Auch für Ulrich Fritz ist der Test, bei dem Robert Wickens im neuen C63 schnellster Sternfahrer war, «grundsätzlich zufriedenstellend verlaufen. Wir konnten unser Testprogramm zu großen Teilen abarbeiten und wichtige Erkenntnisse gewinnen», meinte der Mercedes-AMG-DTM-Teamchef, der allerdings auch einräumte, dass noch eine Menge Arbeit zu erledigen sei. Ex-Champion Gary Paffett konnte wegen technischer Probleme am letzten Tag nur 41 Runden abspulen.

Bei dem Test wurden von allen drei Herstellern gemeinsam mit dem DMSB auch neue Systeme zur Optimierung der Sicherheit während der verschiedenen Wochenend-Sessions getestet. Zudem wird laut Gass daran gearbeitet, dass es noch mehr Abwechslung und weniger Blockbildung innerhalb der Hersteller gibt. Dabei spielen natürlich die Performance-Gewichte und auch das Drag Reduction System (DRS) eine große Rolle. Vor allem das DRS soll mehr als bisher zum Überholen genutzt werden und nicht dazu dienen, lediglich hinter einem schnelleren Auto herfahren zu können. ♦

DTM-TESTFAHRTEN MONTEBLANCO (E)

Fahrer	Auto	Tag 1 (Rdn.)	Tag 2 (Rdn.)	Tag 3 (Rdn.)	Bestzeit (Ges.-Rdn.)
1. Timo Glock (D)	BMW M4 DTM	-	-	1:21,311 (137)	1:21,311 (137)
2. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5 DTM	1:21,614 (179)	1:21,429 (206)	1:21,929 (114)	1:21,429 (499)
3. Marco Wittmann (D)	BMW M4 DTM	1:22,327 (140)	1:21,530 (161)	-	1:21,530 (301)
4. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C63 DTM	1:21,653 (118)	-	-	1:21,653 (118)
5. Jamie Green (GB)	Audi RS 5 DTM	1:22,102 (101)	1:21,711 (200)	1:22,143 (146)	1:21,711 (447)
6. Paul di Resta (D)	Mercedes-AMG C63 DTM	-	1:21,836 (145)	1:21,932 (104)	1:21,836 (249)
7. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4 DTM	1:22,000 (125)	1:23,448 (125)	-	1:22,000 (250)
8. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C63 DTM	-	1:22,062 (54)	1:22,415 (41)	1:22,062 (95)
9. Augusto Farfus (BR)	BMW M4 DTM	-	-	1:22,278 (157)	1:22,278 (157)
10. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C63 DTM	1:22,710 (74)	-	-	1:22,710 (74)

NASCAR Atlanta

Earnhardt eingeholt

Mit seinem 76. Laufsieg im NASCAR-Oberhaus zog Jimmie Johnson mit Dale Earnhardt Sr. in der ewigen Bestenliste gleich. Toyota-Dominanz scheint zu Ende.

Daytona war nur eine Momentaufnahme – die Konkurrenz von Toyota atmet auf. Dass es jetzt in Atlanta einen Chevrolet-Doppelsieg zu feiern gab, erzählt aber nur die halbe Story. Denn über weite Strecken konnte speziell Martin Truex aus dem Gibbs-Kundenteam um die Spitze mitreden.

Nur zweimal Gelbphase

Johnson darf seinen Sieg Crew Chief Chad Knaus verdanken. Der holte den sechsfachen Champion nämlich sehr früh zum letzten Stopp auf der reifenmordenden Betonstrecke. Mit dem «Undercut» fuhr er sich 15 Sekunden Vorsprung vor Kevin Harvick – der die meisten Führungsrunden sammelte – heraus, die der Champ von 2014 nicht mehr aufholen konnte. Spannung kurz vor Schluss: Da platzte bei Ryan Newman ein Reifen und es gab ein zweites Mal Gelb. Die erste Gelbphase gab es nach 210 Runden unter Grün (Atlanta-Rekord) wegen einer herrenlosen Plastikflasche. Johnson blieb beim Restart cool, Harvick und Truex fielen noch zurück. ♦ MBR/WM



Die Männer des Tages: Sieger Johnson vor Harvick (131 Lead Laps)

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Atlanta/Georgia (USA): 330 Rdn. à 2,478 km; 39 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.
 1. Jimmie Johnson (Chevrolet); 2. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 3. Kyle Busch (Toyota); 4. Kurt Busch (Chevrolet); 5. Carl Edwards (Toyota); 6. Kevin Harvick (Chevrolet); 7. Martin Truex Jr. (Toyota); 8. Chase Elliott (Chevrolet); 9. Brad Keselowski (Ford); 10. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 11. Austin Dillon (Chevrolet); 12. Joey Logano (Ford); 13. Greg Biffle (Ford); 14. Casey Mears (Chevrolet); 15. Aric Almirola (Ford); 16. Denny Hamlin (Toyota); 17. Ty Dillon (Chevrolet); 18. Paul Menard (Chevrolet); 19. Matt Kenseth (Toyota); 20. Danica Patrick (Chevrolet); 21. Jamie McMurray (Chevrolet); 22. Trevor Bayne (Ford); 23. Kasey Kahne (Chevrolet); 24. Ryan Newman (Chevrolet); 25. Ryan Blaney (Ford); 26. Kyle Larson (Chevrolet); 27. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 28. Chris Buescher (Ford); 29. Matt DiBenedetto (Toyota); 30. Michael Annett (Chevrolet); 31. Brian Scott (Ford); 32. David Ragan (Toyota); 33. Michael McDowell (Chevrolet); 34. Regan Smith (Chevrolet); 35. Clint Bowyer (Chevrolet); 36. Landon Cassill (Ford).
 Stand nach 2 von 36 Rennen: 1. Kyle Busch 78 Punkte; 2. Truex Jr. 75; 3. Harvick 74; 4. Edwards 73; 5. Johnson 70; 6. Hamlin 70; 7. Kurt Busch 69; 8. Logano 64; 9. A. Dillon 63; 10. Almirola 55; 11. Keselowski 54; 12. Kenseth 51; 13. Stenhouse Jr. 50; 14. Larson 49
 Nächstes Rennen: 6. April, Las Vegas/Nevada (USA)
 Internet: www.nascar.com

Daytona 500

Finish war sogar noch enger

NASCAR hat das Resultat des Sprint-Cup-Auftakts nach Auswertung des Zielfotos korrigiert. Neue Rekorddifferenz zwischen den Plätzen 1 (Hamlin) und 2 (Truex): 0,010 Sekunden.

Damit wurde der alte Rekord genau halbiert. Den bisher geringsten Abstand (0,020) gab es 2007 zwischen den beiden Chevrolet-Piloten Kevin Harvick und Mark Martin.

Denny Hamlin war bei der 58. Auflage des Daytona 500 vor 101500 Fans (Tribünen ausverkauft) der 37. verschiedene Sieger. Rekordgewinner ist NASCAR-Legende und Rekordchampion Richard Petty mit sieben Erfolgen. Auch sein Team Petty Enterprises führt mit neun Siegen die Bestenliste an. Vier Autos eines Teams (Joe Gibbs Racing) in den Top 5 bedeuten ebenso neuen Daytona-Rekord wie das Preisgeld von 1773068 US-Dollar, mit dem

Hamlin sein persönliches Preisgeld-Konto auf 57,4 Millionen US-Dollar aufstocken konnte.

Kindheitstraum wurde wahr

Rekordverdächtig und zumindest bemerkenswert: Die Top-29-Fahrer waren nach mehr als 800 Rennkilometern nur 1,849 Sekunden auseinander.

Nach seinem ersten Triumph beim größten Rennen Amerikas veröffentlichte Mary Lou Ham-

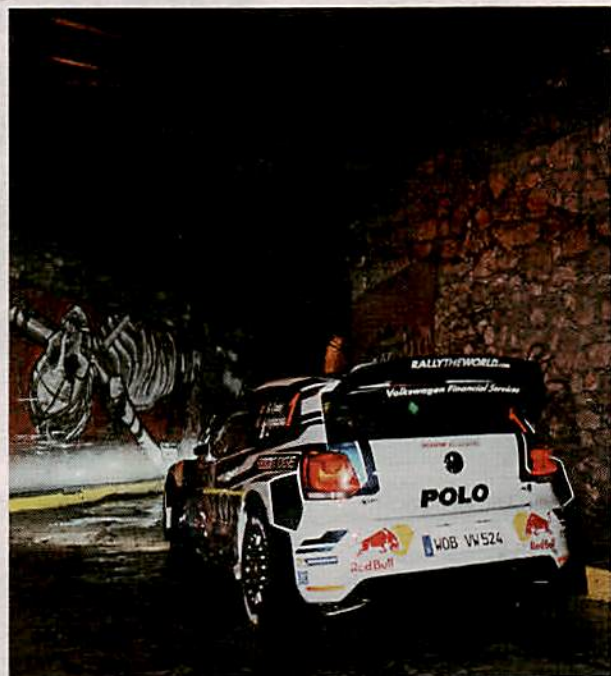
lin via Twitter einen Brief ihres 35 Jahre alten Sohnes, den dieser in der Grundschule verfasst hatte. «Mein Wunsch ist, die Daytona 500 zu gewinnen», hatte der kleine Denny damals geschrieben. «Mein Auto wäre rot, weiß, blau und gold. Ich könnte eine Million Dollar gewinnen.» Dieser Kindheitstraum und noch viel mehr (siehe Preisgeld) ist fast perfekt in Erfüllung gegangen! ♦ AW



Sogar noch enger als zuerst gemessen: Daytona-Finish

Rallye-WM

Spektakuläres Jubiläum



Champ im Untergrund: Ogier 2015 in den Tunneln von Guanajuato

In Mexiko wechselt die Rallye-WM auf den bevorzugten Schotter-Belag. Besonders heiß auf die spektakulären Wertungsprüfungen: Sébastien Ogier, der in Mittelamerika seinen 100. WM-Lauf bestreitet.

Die Winterspiele liegen hinter den weltbesten Rallyefahrern. Der erste von sechs aufeinanderfolgenden Schotterläufen in Mexiko ist ein ganz Besonderer, denn in Mexiko geht es hoch hinaus. Auf der Wertungsprüfung «El Chocolate» erreichen die Wettbewerbsautos bei Kilometer 45,6 nach einem langen Aufstieg in einer schnellen Rechtskurve den höchsten Punkt des Jahres. 2746 Meter über Normalnull bilden das Dach der Rallye-WM.

Mit jedem Höhenmeter sinkt der Sauerstoffgehalt in der Luft und damit der wichtigste Brennstoff für die 1,6-Liter-Turbomotoren. Nur mit einer klugen Motorsteuerung, die aus den Gegebenheiten das Maximum herausholt, ohne dabei die Standfestigkeit des Motors aufs Spiel zu setzen, können die Ingenieure diesem Effekt entgegenwirken, der bis zu 30 Prozent der Motorleistung kostet. Die Fahrer müssen zudem ihren Fahrstil an die nun kraftloseren Dienstwagen anpassen. Besonders gut darin ist Vorjahressieger Ogier, der in Mittelamerika seinen 100. WM-Lauf bestreitet. Teamkollege Jari-Matti Latvala

kommt auf 159 Einsätze, Hyundai-Pilot Dani Sordo startete 120 Mal. Selbst Privatier Martin Prokop, der in Mexiko sein WM-Comeback feiert, nahm an 115 WM-Läufen teil. Der nächste Fahrer, der in den 100-er Club aufgenommen wird, dürfte Mads Östberg sein, aktuell bei 92 WM-Einsätzen. Weit entfernt ist Hayden Paddon, der in Mexiko seinen 50. WM-Start feiert. Nur M-Sport-Pilot Eric Camilli verfügt über noch weniger Erfahrung als der Hyundai-Fahrer.

Auftakt im Untergrund

Der extrem kompakte WM-Lauf über 1077,71 Gesamtkilometer und 21 Wertungsprüfungen über 399,71 km beginnt im Untergrund. Die knapp ein Kilometer lange Zuschauerprüfung führt zumeist auf unterirdischen Straßen durch das auf der Liste des Unesco-Weltkulturerbes aufgeführte Guanajuato. Das Gegenteil am finalen Sonntag: Die drittletzte WP reizt das FIA-Reglement aus, ist mit 80 Kilometern Länge die längste der jüngeren WM-Geschichte. Es stehen 29 Fahrer am Start, zwölf sitzen in einem World Rally Car.

Für Spannung sorgt erneut die WRC2 (10 Teilnehmer). Armin Kremer rückte den Lauf in Mittelamerika in sein Programm und trifft unter anderem auf Toyota-Junior Teemu Suninen, der in Schweden und Monte Carlo glänzte, nun aber erstmals in die WRC2 eingeschrieben ist. ♦ RK

DRM

Skoda gegen Peugeot



Nach erfolgreichem Test: DRM oder mehr? Skoda-Pilot Kreim ist auch in der Asien-Pazifik-Meisterschaft ein Thema

Von MICHAEL HEIMRICH

Am Wochenende beginnt im Saarland die zehnte umfassende Deutsche Rallye Meisterschaft. An der Spitze bahnt sich ein spannendes Titelduell zwischen Skoda und Peugeot an.

Nach dem Ende der Porsche-Ära hat sich die Spitze der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) neu sortiert. Ab sofort bilden die modernen R5-Fahrzeuge die Speerspitze, der 911 GT3 von Titelträger Ruben Zeltner verlor seine Startberechtigung. «Nur noch zum Spaß» will sich der Sachsenring-Chef bei ausgesuchten Läufen im «neuen» Gruppe-H-Porsche sehen lassen. «Nun sind die Jüngeren an der Reihe», so Zeltner und spielt damit auf das Duell zwischen Christian Riedemann und Fabian Kreim um seine Nachfolge an.

Riedemann sitzt im Peugeot 208 T16, den der deutsche Importeur mit dem hessischen Romo-Team an den Start bringt, und der exakt 30 Jahre nach dem Triumph durch Michèle Mouton erneut den Titel holen soll. «Diese Chance will ich auf jeden Fall nutzen», so der Norddeutsche (siehe Nachgehakt). Sein ärgster Titel-Konkurrent weiß noch gar nicht, ob er diese Rolle ausfüllen kann. Zwar hat Fabian Kreim in seinem Fabia R5 vergangene Woche rund 180 Testkilometer abgespult und ist damit bestens vorbereitet. Der Hesse kann aber womöglich gar um einen kontinentalen Titel kämpfen. Beim Skoda Werksteam steht der Crumbacher ganz oben auf der Liste für die Asien-Pazifik-Meisterschaft. Kommt das Projekt zustande, dürfte der Reisestress



Mit Peugeot 208 T16: Riedemann (r.)/Vanneste



2WD-Favorit: Mohe im Renault Clio R3T

für Kreim losgehen und einige DRM-Läufe gestrichen werden.

Starke Privatisers

Beim Saisonstart am Wochenende sind beide dabei. 87 Teams haben sich für die Saarland-Pfalz-Rallye angemeldet. Die beiden Werksautos an der Spitze werden durch starke Privatisers flankiert. Yannick Neuville, Bruder von Hyundais WM-Pilot Thierry, greift in einem Skoda Fabia S2000 an. Auf dasselbe Fahrzeug vertraut auch

Dominik Dinkel, der den Start bei allen zehn Läufen plant. Peugeot-Partner Romo setzt einen weiteren 208 T16 R5 für Dirk Riebensahm ein. Georg Berlandy und Nico Leschhorn komplettieren das Aufgebot und steuern je einen 207 S2000. Immer für Top-Positionen gut ist auch das Mitsubishi-Trio Peter Corazza sowie Vater und Sohn Hermann Gaßner, die bei sporadischen Starts mit ihren bewährten Mitsubishi Lancer R4 um die Podestplätze mitkämpfen wollen.

In der neuen 2WD-Meisterschaft für zweiradangetriebene Fahrzeuge muss sich Renault-Pilot Carsten Mohe im Clio R3T gegen eine starke Citroën-Armada, darunter Philip Knof, Patrick Pusch und Lukas Meter, erwehren. Das Starterfeld beim Auftakt füllen die Markenpokale von Citroën und Opel auf. Vor allem die R1-Wertung der Citroën Racing Trophy verspricht durch starke Neueinsteiger nicht weniger Spannung als die Spitze des Feldes. ♦

NACHGEHAKT BEI Christian Riedemann

(28/D). Der ehemalige WM-Junior spricht über seine Ziele in der Deutschen Rallye Meisterschaft, sein neues Einsatzfahrzeug und was er von seinem wichtigsten Gegner hält.

Von MICHAEL HEIMRICH

Ein ganz neues Projekt – wie aufregend waren die letzten Wochen? Wir, allen voran Teamchef Roland Leschhorn, haben lange für die Umsetzung gekämpft. Es ist großartig, dass Peugeot Deutschland mit dabei ist. Als die Zusage kam, war das ein großartiges Gefühl.

Wie schätzt du euer Paket ein? Der Peugeot 208 T16 ist nicht nur konkurrenzfähig, mit ROMO Motorsport haben wir auch ein Einsatzteam, dass sich

mit dem Auto bestens auskennt. Ich werde mich voll reinhängen und alles geben, um das Projekt zum Erfolg zu führen.

Das Saisonziel dürfte klar sein, oder? Natürlich wollen wir den DRM-Titel holen. 2014 war ich Vizemeister, jetzt habe ich alles zusammen, um noch einen Schritt nach vorn zu kommen.

Wie schätzt du deinen Hauptgegner Fabian Kreim ein? Keine Frage, auch er hat ein

sehr professionelles Umfeld und das Talent, um den Titel zu holen. Ich freue mich auf das Duell. Aber auch andere Fahrer dürften für Überraschungen sorgen.

Wirst du vor dem Saisonstart noch einmal testen können? Wir werden versuchen, einen kleinen Test zu organisieren. Aber die Zeit ist knapp und es sieht so aus, als ob ich erst bei der Saarland-Pfalz-Rallye wirklich im Auto sitzen kann. Aber auch das werden wir meistern.



NACHRICHTEN

Camilli holt alten Beifahrer zurück

Rallye-WM Die «Ehe» mit Nicolas Klinger war nur von kurzer Dauer. Um nach zwei Abflügen in Folge die Trendwende einzuleiten, holt M-Sport-Pilot Eric Camilli seinen alten Beifahrer Benjamin Veillas zurück ins Cockpit. «Ich hatte das Gefühl, dass ich gerade jetzt etwas Vertrautes im Auto brauche. Nicolas (Klinger) und ich haben nicht in die gleiche Richtung gearbeitet. Das ist jedoch sehr wichtig, um erfolgreich zu sein», so Camilli, der lieber auf den WRC-unerfahrenen Veillas setzt.

Östberg startet beim EM-Auftakt

Rallye-EM Auf Einladung von Sponsoren startet M-Sport-Werksport Mads Östberg beim EM-Auftakt auf Gran Canaria (10.-12. März). Der Norweger, der dabei auch seinen Fahrstil auf Asphalt weiter schulen will, wird mit einem Ford Fiesta R5 antreten, der vom spanischen Team RMC eingesetzt wird. Noch hat das Auto nicht die neuesten Evo-Teile, doch Östberg kündigte bereits an, dass er bei M-Sport Druck machen wird, damit sein Auto auf dem neuesten Stand ist.

Auch Grössing im Ford Fiesta WRC

ÖRM Nächster WRC-Zugang in Österreich. Nachdem bereits Hermann Neubauer sein neues Projekt vorgestellt hat, schließt sich Gerwald Grössing an. Er wird mit einem Ford Fiesta WRC des italienischen Rennstalls Step Five in der ÖRM antreten. Das gemeinsame Ziel: Endlich Abo-Champion Raimund Baumschlager in dessen Skoda Fabia R5 vom Thron zu stoßen. Der erste Versuch steigt am 18./19. März beim Saisonauftakt im Rebenland.

HJS muss geplante R3-Trophy absagen

HJS R3 Trophy Bittere Pille für die Organisatoren der neuen HJS R3 Trophy. Weil man nicht die gewünschte Mindestanzahl an Teilnehmern realisieren konnte, wurde die Serie abgesagt. Die geplante HJS R3 Trophy sei damit endgültig vom Tisch. Insgesamt haben über 50 Fahrer an TMG-Testfahrten mit dem GT86 CS-R3 teilgenommen. ♦ RK/MH

MotoGP

Bradl testet neue Werks-Aprilia

Von IMRE PAULOVITS

Letzte Woche war es endlich so weit: Die beiden Aprilia-Werksfahrer Stefan Bradl und Álvaro Bautista konnten in Katar drei Tage lang die völlig neue MotoGP-Aprilia testen. Trotz der späten Jungfernfahrt sind sie nun für die Saison optimistisch.

«Das Motorrad hat wirklich nichts mehr mit dem, das wir letztes Jahr gefahren sind, gemeinsam», konstatierte Stefan Bradl. «Es ist deutlich handlicher geworden und angenehmer zu fahren.» Doch Bradl stellt auch klar: «Es war erst das erste Roll-out, und wir haben noch sehr viel Arbeit vor uns.»

Weil für das völlig neukonstruierte Motorrad erst einmal alle Zulieferteile in der geforderten Qualität eintreffen mussten, ist Aprilia arg in Verzug geraten. Während die Konkurrenz bereits auf eine solide Basis bauen konnte, nach sechs Testtagen in diesem Jahr bereits vieles steht, und nur noch an der Feinabstimmung gearbeitet werden muss, ist man bei Aprilia noch nicht viel weiter als bei ersten Funktionstests. «Wir stehen gerade erst in den Startlöchern», bestätigt Bradl. «Wir sind aber zuversichtlich, dass wir bald konkurrenzfähig sein werden und unter die ersten zehn fahren können.»

Hatten sich die Aprilia-Fahrer letztes Jahr noch damit abfinden müssen, dass ihr Motorrad etwa



Erste Ausfahrt mit der neuen Aprilia: komplett neues Motorrad

zehn Kilo Übergewicht hatte und der Motor auf Serien-Basis nur einen Kompromiss darstellte, freuten sich Bradl und Bautista nun, dass sich mit dem reindrassigen Prototyp die Handlichkeit und die Beschleunigung enorm verbessert haben. «Meine Hoffnungen haben sich bestätigt», freut sich Bradl. «Das ganze Paket ist viel besser zu fahren, da liegt noch eine ganze Menge drin. Bis zu den nächsten Tests in der nächsten Woche gehen die Techniker durch die ganzen Daten. Und die Abstimmungen, die wir jetzt für gut befunden haben, werden übernommen. Nach diesem letzten Test bleibt den Technikern im Werk dann noch einmal zwei Wochen Zeit,

die Dinge anzufertigen, die wir für den WM-Auftakt noch als nötig befinden werden.»

Viel Optimismus im Team

Vor den drei Testtagen in Katar hatte nur Aprilia-Testfahrer Mike di Meglio in Aragón ein kurzes Shakedown gemacht, so wurde in Losail an allen Bereichen des neuen Motorrades gearbeitet. «Diese drei Tage waren sehr positiv für uns», sagt Aprilia-Rennleiter Romano Albersiano. «Wir haben eine Menge Daten mit nach Hause nehmen können. Es gibt natürlich noch ein paar Problemstellen, die wir lösen müssen, aber alles in allem haben wir nun die Bestätigung, dass das neue Mo-



Bradl über die neue Aprilia RS-GP: «Das Bike hat viel Potenzial»

torrad von seiner dynamischen Performance deutlich besser ist als sein Vorgänger. Wir werden die Weiterentwicklung nun beschleunigen und sind zuversichtlich, dass wir während dieser Saison auf ein interessantes Level kommen werden.»

Auch Teamchef Fausto Gresini war von der neuen Aprilia angetan. «Ich habe das Gefühl, dass das neue Baby mit dem richtigen Fuß auf die Erde gekommen ist», so der 125er-Weltmeister von 1985 und '87. «Beide Fahrer haben bestätigt, dass das Bike ein klarer Fortschritt ist.» Álvaro Bautista wurde da deutlicher: «Wir stehen bereits jetzt auf dem Niveau, auf dem wir 2015 aufgehört haben. Dabei

steht das neue Bike erst am Anfang seiner Entwicklung, und es ist noch viel Raum für Verbesserungen vorhanden, das alte war hingegen bereits ausgereizt.»

Auf dem ersten Blick fällt auf, dass nun die Auspuffanlage des hinteren Zylinderpaars wie bei der Honda und der Ducati nach hinten führt. Die Verkleidung hat die Form des letzten Jahres übernommen, aber die ganze Maschine wirkt deutlich kompakter. Stefan Bradl: «Bis wir mit dem Motorrad völlig zufrieden sein können, haben wir noch einen langen Weg vor uns. Aber ich danke, wir sind voll und ganz auf dem richtigen Weg.» ♦

Superbike-WM

Freud und Leid des neuen Formats

Dass nun das erste Superbike-WM-Rennen jeweils am Samstag stattfindet und das zweite am Sonntag, hat für heftige Diskussionen gesorgt.

Die Dorna und der Veranstalter von Phillip Island konnten sich am Wochenende freuen: Über beide Tage kamen insgesamt 61000 Zuschauer zum WM-Auftakt, so viele wie noch nie in Phillip Island. Und am Samstag, wo nun das erste Rennen stattfindet, war der Zuwachs besonders zu spüren. «Unser Konzept hat sich klar bestätigt», frohlockte Benjamin Cobb, der neue Medien-Chef der Superbike-WM.

Doch es gab nicht nur Freudentaumel. «Der Zeitplan kommt uns gar nicht entgegen»,

stellte BMW-Motorrad-Rennleiter Berti Hauser fest. «Wir haben derzeit zwei neue Teams, die sich an das Material gewöhnen. Dafür haben wir am Freitag mit zweimal zwei Stunden Freiem Training eigentlich zu viel Fahrzeit, am Samstag aber nur 15 Minuten. Und dann kommt schon die Wahrheit bei der Superpole. Das ist ganz eindeutig zu wenig, da können wir so gut wie nichts machen. Die Dorna muss hier ein Einsehen haben, dass die neuen Teams so nicht arbeiten können. Den Topteams ist das egal. Die haben ihre Daten und wissen, was sie brauchen. Wir hingegen müssten über die Tage verteilt die Zeit nutzen.»

Eines ist sicher: In Buriram wird es in zwei Wochen genau wie in Australien ablaufen. Hau-

ser hofft aber: «Für den nächsten Lauf steht der Zeitplan längst, und wir haben auch keine Zeit mehr für Diskussionen. Aber ich hoffe, dass wir beim Europa-Auftakt in Aragón am ersten April-Wochenende eine Lösung haben werden.»

Auf der Fahrer-Seite sah es ähnlich aus: Denen mit viel Erfahrung war es eigentlich egal, Neulinge waren hingegen kritisch: «Wenn sich am Samstag das Wetter ändert, haben wir nur eine Viertelstunde. Da kann man an der Abstimmung nichts probieren und ändern, da haben wir den Erfahrenen gegenüber klar einen Nachteil», meinte Umsteiger Alex de Angelis. Jetzt muss sich zeigen, ob sich an dem Zeitplan noch was machen lässt. ♦ IP



WM-Auftakt Phillip Island: viele Zuschauer, wenig Zeit für Neulinge

Nach sechs Jahren
getrennt: Lüthi (l.) mit
Technikchef Willeke (r.)

Von WERNER J. HALLER

Thomas Lüthi will wieder nach ganz oben. Der WM-Titel in der Moto2-Klasse ist das Ziel. Deshalb hat der Exweltmeister aus der Schweiz dieses Jahr einen neuen Mann an seiner Seite. Gilles Bigot ersetzt den langjährigen Cheftechniker Alfred Willeke.

Alfred Willeke war im Winter vor einem Jahr unantastbar. Damals wurde praktisch alles und jedes im Rennfahrerleben des Tom Lüthi über den Haufen geworfen. Der Schweizer wechselte erstmals seit seinem Einstieg in die Motorrad-Weltmeisterschaft im Sommer 2002 das Team, fuhr nicht mehr im Rennstall seines langjährigen Managers, Förderers und eben Teamchefs Daniel Epp. Dazu bekam Lüthi erstmals in seiner nunmehr über zehnjährigen Grand-Prix-Karriere einen starken Teampartner zur Seite gestellt, und der war ausgerechnet sein aufstrebender Landsmann Dominique Aegerter. Lüthi sattelte außerdem nach vier Jahren noch um, vom Schweizer Motorrad-Hersteller Suter auf die mittlerweile in der Moto2-WM dominierende Kalex-Maschine aus Deutschland. Ein bisschen viel Trubel für einen Rennfahrer, dem man in den Schweizer Medien über Jahre gerne und öfter Nestwärme andichtete. «Diese Veränderungen habe ich gut «verdaut». Ich musste es letztlich hinnehmen, es passierte automatisch», sagt Tom Lüthi rückblickend. «Wichtig war für mich in dieser Zeit aber Alfred Willeke. Ich habe ihn mitgenommen in dieses neue Umfeld, und seine Präsenz hat mir bei diesem ganzen Prozess sehr geholfen. Er hat mich gekannt, ich habe ihn gekannt – und wir haben gewusst, wie wir miteinander arbeiten müssen.»

Immer vorne, aber nie spitze

Ein Cheftechniker sei ein «gewichtiger Teil» im Umfeld eines Rennfahrers, sagt Lüthi. Aber ausgerechnet dieses wichtige Puzzleteil, diese Konstante im Rennfahrerleben des Exweltmeisters aus der Schweiz (2005 in der 125er-Klasse), brach Ende der letzten Saison weg. Sechs Jahre lang – oder seit dem Einstieg in die damals neue Moto2-Klasse 2010 – hatte Lüthi Alfred Willeke an seiner Seite. Mit keinem anderen Cheftechniker arbeitete er länger zusammen. «Ich habe mich im Verlauf des letzten Jahres öfter mit Alfred unterhalten. Wir haben uns gefragt, ob ich eine Veränderung brauche oder ob es bei ihm an der Zeit wäre. Schließlich redeten auch noch mein damals neuer Teamchef Fred Corminboeuf und mein langjähriger Manager Daniel Epp mit. Wir fragten uns, was es braucht, damit ich im Ti-

Thomas Lüthi

Der letzte Baustein

Zur Person Thomas Lüthi

Geburtsdag 6. September 1986
Geburtsort Linden (CH)
Herkunftsland Schweiz

KARRIERE

2002–2004 WM-27./15./25. GP 125
2005 Weltmeister GP 125 (Honda)
2006 8. Rang GP 125 (Honda)
2007 8. Rang GP 250 (Aprilia)
2008 11. Rang GP 250 (Aprilia)
2009 7. Rang GP 250 (Aprilia)
2010 4. Rang Moto2-WM (Moriwaki)
2011 5. Rang Moto2-WM (Suter)
2012 4. Rang Moto2-WM (Suter)
2013 6. Rang Moto2-WM (Suter)
2014 4. Rang Moto2-WM (Suter)
2015 5. Rang Moto2-WM (Kalex)
1 WM-Titel, 10 Siege, 41 Podestplätze
Hobbys
Skifahren, Kitesurfen, Mountainbiken

telkampf wieder ein Wörtchen mitreden kann. Ich kam dann zu dem Schluss, dass ich nochmals etwas Großes in meinem Umfeld verändern möchte», erklärt Lüthi die Trennung von Cheftechniker Willeke. Mit dem Deutschen war der Schweizer in den sechs gemeinsamen Jahren zwar immer unter den sechs besten Fahrern der Moto2-WM-Endwertung klassiert – aber eben auch nicht unter den besten drei

«Gilles Bigot ist innerhalb des GP-Zirkus eine Legende.»

DOMINIQUE AEGERTER

(2010: 4. WM-Platz; 2011: 5.; 2012: 4.; 2013: 6.; 2014: 4.; 2015: 5.). Auffallend war in all diesen Jahren, dass Lüthi irgendwann während der Saison – öfter ab dem Frühsommer – den Anschluss zur Spitze verlor. Man hätte sich im Set-up des Motorrads veranrannt, man müsse wieder zurück zur Basis, lautete meist die Begründung.

Wohlgermerkt: Lüthi's bisherige Endklassierungen in der Moto2-WM sind die Resultate von starken Leistungen. Es sind Top-Platzierungen. Aber für ambitionierte Sportler sind sie unter dem Strich eben auch nicht mehr als Ehrenplätze. «Davon will ich wegkommen», sagt Lüthi entschieden. «Ich will endlich an der Spitze mitkämpfen, während einer Saison konstant vorne bleiben», sagt der Schweizer zu seinem Ziel in der bevorstehenden Moto2-Weltmeisterschaft. Er ist zuversichtlich: «Jetzt kenne ich seit einem Jahr mein Team, ich kenne meinen Teampartner Dominique Aegerter, ich kenne mein Kalex-Motorrad.» Aber die Ehrenplätze zeigen auch auf, dass die Luft an der Spitze zunehmend dünner wird. «Man kann meine Karriere in der Moto2-Klasse von zwei Seiten her betrachten: Einerseits bin ich seit zig Jahren an der Weltspitze dran, aber andererseits eben nie ganz vorne. Nun habe ich die für mein Ziel wichtigen Bausteine zusammen. Der Faktor Glück gehört dazu, klar. Aber alles in allem kann ich jetzt um den Titel kämpfen.»

«Spannende Angelegenheit»

Den letzten großen Baustein hat Lüthi nun in seinem kleinen Techniker-Team. Willeke wurde durch Gilles Bigot ersetzt. Von dem Franzosen, der 1999 beim Honda-Werksteam und an der Seite des Spaniers Álex Crivillé die WM in der damaligen Halbliter-Königsklasse gewann, verspricht sich der Schweizer Ex-

Champion viel. «Für mich ist das auf jeden Fall eine sehr spannende Angelegenheit. Für mich ist diese Zusammenarbeit mit Gilles ein Anreiz. Ich werde mich auf einen neuen Arbeitsstil einstellen müssen. Ich werde meine Arbeitsweise hinterfragen müssen. Ich werde auf neue Ideen stoßen und diese einbringen können. Genau so ergeht es Gilles», erklärt Lüthi. «Vielleicht ist es eben das, was mir noch fehlt, um diesen Schritt vorwärts machen zu können.»

Kampf um Bigot

Für Lüthi ist Bigot dennoch kein Unbekannter. Der Franzose war während der letzten fünf Jahre der Cheftechniker von Dominique Aegerter. Letzte Saison lernte Lüthi den Mann an der Seite seines damals neuen Teamkollegen und Landsmannes nach und nach kennen – sehr zum Widerwillen von Aegerter, der sich zuvor öffentlich in Schweizer Medien stark gemacht hatte für «seinen» Cheftechniker. «Als 2014 durchsickerte, dass Tom im kommenden Jahr mein Teampartner werden sollte, stimmte mich das zuerst skeptisch», erinnert sich Aegerter. «Wird das klappen, Tom und ich in einem Team?, fragte ich mich. Während der vergangenen Saison lernte ich aber Tom kennen, und mit ihm auch dessen Cheftechniker Alfred Willeke. Innerhalb des Teams verglichen wir auch die Daten der Motorräder. So lernte ich auch die Vorzüge, die Sichtweise eines

«Sepp Schlögl war und ist für mich ein Technik-Gott.»

THOMAS LÜTHI

anderen Cheftechnikers kennen.» Was einst unvorstellbar war, bereitete Aegerter auf diese Saison hin offenbar keine Mühe mehr. Bigot «durfte» in Lüthi's Box wechseln, für Aegerter wurde Florian Chiffolleau vom Tech3-Team geholt.

Aber auch wenn Tom Lüthi seinen neuen Cheftechniker bereits ansatzweise kennt, muss er sich auf einen ganz anderen Charakter als zuvor Alfred Willeke einstellen. Willeke sei einer, der – etwas übertrieben gesagt – jede Schraube eines Motorrads mindestens einmal in Händen gehalten haben muss, sagt Lüthi. Bigot dagegen sei einer, der Motorrad auch mal Motorrad sein lasse – und dem Fahrer und seinem Fahrstil mehr Verantwortung überträgt. «Gilles ist innerhalb des GP-Zirkus eine Legende!», betont Aegerter

überschwänglich. «Er arbeitet ruhig, und er hat sehr viel Erfahrung.» Lüthi nimmt diese Herausforderung gerne an, dass er unter den Fittichen von Bigot als Fahrer mehr Verantwortung trägt: «Ich finde das unheimlich spannend. Falsch kann es nicht sein, dass ich als Fahrer mehr in der Verantwortung stehe. Denn die Moto2 ist technisch ausgereizt. Klar können wir noch hier und da am Motorrad etwas ändern, aber wir haben garantiert nicht so viele Optionen wie vergleichsweise in der MotoGP-Klasse. Insofern muss der Fahrer in der Moto2-WM das Zünglein an der Waage sein.»

Die «80:20-Theorie»

Eine Cheftechniker-Ikone würde das sogar unterschreiben – denn von Jeremy Burgess stammt die «80:20-Theorie». Der Australier sagte einst, dass ein Fahrer zu 80 Prozent über Erfolg oder Misserfolg entscheidet, das Motorrad hingegen nur zu 20 Prozent. Burgess muss es wissen, möchte man meinen: Er gewann in der Königsklasse und mit Motorrad-Legenden wie Wayne Gardner, Mick Doohan und Valentino Rossi viele Weltmeisterschaften. Von Letzterem trennte er sich Ende der Saison 2013 – nach 14 sehr erfolgreichen Jahren mit sieben WM-Titeln. Rossi erklärte diesen für die Öffentlichkeit nur schwer nachvollziehbaren Schritt mit einem «neuen Motivationsschub». Rossi sollte Recht bekommen.

Und auch Tom Lüthi kennt einen solchen Motivationsschub – hervorgerufen durch einen Cheftechniker. Vor der WM 2005 folgte auf den Deutschen Manfred Wittenborn dessen Landsmann Sepp Schlögl. Der Bayer brachte einen gewaltigen Leistungsausweis mit: Mit deutschen Piloten wie Anton Mang, Ralf Waldmann, Reinhold Roth, Dieter Braun und Helmut Bradl gewann er fünf WM-Titel, elf Vizeweltmeisterschaften und 65 Grands Prix. «Sepp war für mich ein Gott, und er ist es immer noch», schwärmt Lüthi heute. «Natürlich, ich war damals 18-jährig, ein Teenager, und ziemlich unerfahren in der GP-Welt. Deshalb habe ich Sepp geglaubt, was er gesagt hat. Aber er war nicht der Typ, der den Fahrer instruierte. Er war der Tüftler, der ohne Computer arbeitete. Das war wirklich alte Schule. Er hat beim Motorrad Temperatur gemessen, Luftdruck angepasst, dann noch die richtige Düse rein... So was hat der Sepp perfekt im Griff gehabt.»

Ende 2005, an der Seite von Technik-Guru Sepp Schlögl, war Tom Lüthi 125er-Weltmeister. Nach ganz oben will Lüthi jetzt nochmals – zusammen mit seinem neuen Cheftechniker Gilles Bigot. ♦



«Der ist meiner»: Aegerter (l.) 2015 mit «selnem» Technikchef Bigot



Weltmeister 2005: Lüthi in den Armen von «Technik-Gott» Schlögl



Sieben WM-Titel in 14 Jahren: Das Erfolgsduo Rossi (l.) und Burgess

MotoGP

Die neuen Farben der Roten

Von IMRE PAULOVITS

Zwischen den Tests von Phillip Island und Losail hat Ducati sein MotoGP-Team für dieses Jahr vorgestellt. Nicht nur die neue Farbgebung ist aufregend.

Es war einfach Heimvorteil. Während die Konkurrenz ihren Hauptsponsoren entgegenkam und die Orte der Teamvorstellung nach deren Wünschen suchte, nutzte das Ducati-Werks-team die Räumlichkeiten der eigenen Fabrik und fuhr dafür im Auditorium Ducati in Borgo Panigale die volle Workforce des Unternehmens auf. Einer ihrer wichtigsten Sponsoren, die italienische Telecom Mobile, hatte trotzdem ihren großen Auftritt, denn über sie wurde der Event live in die ganze Welt ausgestrahlt.

Bei solch geballter Ladung von Stärke fiel es auch Ducati-CEO Claudio Domenicali nicht schwer, starke Worte zu finden. «Wir haben eine solide, hochwertige Truppe, die dank ihres Talents, ihrer Erfahrung und ihres Teamgeistes die wahren Ducatisti repräsentiert», so Domenicali. «2016 wird unsere vierzehnte Saison in der MotoGP sein, und Ducati ist heute ganz anders als bei ihrem Debüt 2003. Es ist eine gesunde, solide Firma, die in einer signifikanten Weise gewachsen ist. Ducati Corse mit Andrea Dovizioso, Andrea Iannone, Michele Pirro und dem Ausnahme-Testfahrer

Casey Stoner hat einen außergewöhnlichen Wert, und ich habe vollstes Vertrauen in Gigi Dall'Igna und seine Truppe.»

Dall'Igna selbst schwenkte ebenfalls auf diese Linie ein: «Die Desmosedici GP16 ist die Evolution des Motorrads, das wir letztes Jahr hatten. Unser Ziel ist es, mit ihr bei jedem Rennen der Weltmeisterschaft an der Spitze mitzufahren. 2015 haben wir acht Podestplätze, darunter vier zweite Plätze, herausgefahren. Wir hatten über die Saison aber nicht immer die

notige Konstanz. Diese wollen wir dieses Jahr verbessern, wollen immer um die Spitze mitkämpfen und wieder auf die Siegesstraße zurückkehren.»

Italienische Eleganz

Die GP16, die wir bislang bei den Tests in Malaysia und Australien ganz in Schwarz gesehen haben, präsentierte sich in ihrer endgültigen Lackierung aufregend und typisch italienisch. Die Designer dort haben es einfach drauf, wie man mit Formen und Farben

gleichzeitig Kraft und Eleganz darstellt. Die Desmosedici bekam dieses Jahr mehr Weiß zu dem matten Rot, das vor zwei Jahren eingeführt wurde, und auch die Flügel sind nun lackiert. Es macht ganz den Eindruck, dass dabei das Rot-Weiß-Muster geschickt so gewählt wurde, dass es kaschiert, wenn während der Saison an den Formen der Flügel gearbeitet wird.

All das täuscht aber nicht darüber hinweg, dass Ducati beim letzten Test, der bereits

nächste Woche in Katar stattfindet, noch eine Menge Arbeit vor sich hat. «Ich habe bei den zwei bisherigen Tests viele positive Aspekte an dem Motorrad feststellen können», so Andrea Dovizioso. «Aber wir brauchen noch immer etwas mehr Zeit, um uns auf die Michelin-Reifen einzustellen. Aber mein bisheriges Gefühl sagt, dass die Dinge sehr gut stehen.»

Wie gut sie im Vergleich zur Konkurrenz stehen, werden wir schon sehr bald sehen. ♦



Andrea Iannone, Ducati D16 GP16, Andrea Dovizioso (von links): Neue Farben und viel Ambition für die neue MotoGP-Saison

MotoGP

Ducatis MotoGP-Bike mit Spikes

Avintia Racing stellte sein MotoGP-Team mit einer großen Show im Schnee von Andorra vor. Dies soll aber nicht das einzig Auffällige sein, das das spanische Team dieses Jahr leistet.

Bei dem MotoGP-Test auf Phillip Island waren sie die Sensation. Mit der Ducati D16 GP14.2, die vor zwei Jahren als Werksmotorrad trotz technischer Hilfe aus dem Reglement noch unterlegen war, schaffte Héctor Barberá die fünftschnellste und Loris Baz die siebtschnellste Zeit. So lagen sie nun als kleines Privatteam trotz gleicher technischer Vorschriften für alle, dafür mit Michelin-Reifen, auf Augenhöhe mit der Spitze und klar vor den beiden Werks-Ducati.

Frisch aus Australien zurückgekehrt, präsentierte das Team seine Fahrer, Motorräder und die neue Lackierung für dieses Jahr bei einem riesigen Publikumsspektakel, das Teambesitzer Raúl Romero zusammen mit dem Tourismusverband von Andorra auf 2250 Metern Höhe im Skigebiet von Grandvalira in den Pyrenäen veranstaltet hat. Dazu war das Motorrad von Baz mit Spikes-Reifen bestückt, und der Franzose fuhr das Bike über die Skipiste zur Show-Bühne, während Barberá mit dem Snowmobil daherkam.

Nach der Vorstellung auf dem Berg machten die beiden MotoGP-Piloten dann im Zentrum von Grandvalira weiter, fuhren mit ihren Bikes durch die Straßen und standen schließlich

den vielen überraschten Zuschauern Rede und Antwort.

Viel vorgenommen

Dieser Show will das spanische Privatteam, das letztes Jahr mit Barberá die letztmals ausgeschriebene Open-Wertung in der MotoGP gewonnen hat, Taten auf der Strecke folgen lassen. Héctor Barberá will zeigen, dass er auch ohne Sonderwertung zu den besten gehört. «Unser Team hat bei den Tests hervorragende Arbeit geleistet», so der 29-jährige Spanier. «Deshalb glaube ich, dass wir dieses Jahr noch näher an der Spitze dran sein können. Ich kann das erste Rennen in Katar kaum noch erwarten.» Vor diesem steht noch der letzte Test ab Mittwoch dieser Woche. ♦ IP



Loris Baz: Mit der MotoGP-Ducati und Spikes auf der Skipiste

Moto2

«Neues Zuhause gefunden»

Von MARKUS LEHNER

Das 2016 erstmals mit zwei Fahrern – Sandro Cortese und Jonas Folger – antretende Dynavolt-Intact-Team wurde in Memmingen offiziell der Presse vorgestellt.

Nach den Schweizern mit ihrem Derendinger/Technomag-Team mit den beiden Stars Thomas Lüthi und Dominique Aegerter hat nun auch Deutschland sein «Dream Team» mit den einheimischen Fahrern Sandro Cortese (26) und neu Jonas Folger (23). Bisher war Cortese drei Jahre allein für das Team unterwegs, jetzt bekommt er durch den letztjährigen WM-Sechsten (zwei GP-Siege) starke Konkurrenz. Bei den bisherigen drei Testtagen in Valencia und Jerez hielten sich die beiden mit gebrauchten Reifen zeitenmäßig die Waage. Doch während Cortese einmal stürzte, glänzte Folger mit frischen, weichen Reifen mit absoluten Topzeiten nur unweit derjenigen von Weltmeister Johann Zarco entfernt.

Folger: «Konstanz hat gefehlt»
«Ich habe bei Dynavolt Intact ein neues Zuhause gefunden», blickt Neuzugang Folger optimistisch auf die neue Saison.



Sandro Cortese (vorn) und Jonas Folger: Während der ganzen Saison voneinander profitieren

«Nicht nur, weil ich nicht mehr in einem spanischen, sondern in einem deutschen Team stecke, sondern weil ich auf Topmaterial und eine wirklich tolle Crew vertrauen kann. Die Teampräsentation vor rund 400 geladenen Gästen war absolut super, so was habe ich in meiner ganzen Karriere bisher noch nie erlebt.»

Folger gibt zu, dass er bereits beim ersten Test mit dem neuen Team im vergangenen November wusste, dass der Entscheid zum Wechseln richtig

gewesen war: «2015 hatte ich eine tolle Saison – mit zwei Siegen und Platz 6. Aber die Konstanz hat gefehlt, deshalb habe ich mich zu einer Änderung des Umfelds entschlossen. 2016 will ich konstant ganz vorne mitmischen. Mit meinem neuen deutschen Team ist diese Zielsetzung nicht vermessen. Die Zusammenarbeit mit Crewchief Patrick Mellauner stimmt bereits hundertprozentig.»

Teamkollege Sandro Cortese ist froh, dass er mit Folger einen starken Teampartner bekom-

men hat: «Ich war drei Jahre Einzelkämpfer im Team. Das war einerseits wunderschön, und ich genoss die gesamte Aufmerksamkeit. Andererseits war es oft schwer, ohne Vergleichsmöglichkeiten die passende Richtung einzuschlagen.»

Cortese: «Mehr ausprobieren»
Cortese weiter: «Auf technischer Ebene können wir nun mehr Dinge ausprobieren. Ich bin überzeugt, dass wir beide über die Saison hinweg voneinander profitieren werden.» ♦

Moto2

«Es fehlen 2 oder 3 Zehntel»



Marcel Schrötter: Erster Kalex-Test ohne größere Probleme

Marcel Schrötter beendete die Winterpause mit zwei Testtagen auf der neuen AGR-Kalex in Jerez.

Marcel Schrötter (23) und das AGR-Team starteten ihr Testprogramm für die neue Moto2-Saison wie viele andere Teams und Fahrer in Jerez. Gute Bedingungen mit viel Sonnenschein erlaubten lange Trainingszeiten. Schrötter musste sich erst von seiner letztjährigen Tech3 auf die AGR-Kalex umgewöhnen. Schrötter fuhr total 137 Runden.

«Wir haben einiges ausprobiert, und es sind keine größeren Probleme aufgetaucht», erzählte Schrötter. «Ich bin rasch auf gute Zeiten gekommen, das Gefühl für die Kalex war sofort gut. Dennoch bin ich mit dem Ergebnis nicht ganz zufrieden. Ich hätte die Rundenzeit gerne weiter gesenkt. Klar, bei einem Test muss man nicht Erster sein, aber nach meinem Geschmack fehlen zwei, drei Zehntel. Andererseits bin ich mit meiner konstant schnellen Pace mit gebrauchten Reifen zufrieden.» ♦ ML

Moto2

«Punkte gibt es erst in Katar»

Dominique Aegerter saß in Jerez erstmals seit sechs Monaten wieder völlig gesund auf seiner Technomag-Interwetten-Kalex.

«Das war ein richtig geiles Gefühl, wieder schmerzfrei im Sattel zu sitzen» freute sich der beim Aragón-GP im Herbst 2015 arg verletzte Schweizer Dominique Aegerter nach den zwei erfolgreichen Testtagen in Jerez, den ersten des Teams mit Aegerter, Tom Lüthi und Robin Mulhauser. «Weder der Rücken noch die Hand machten Probleme, es gab nur etwas Muskelkater nach dem ersten Tag, trotz viel Motocross-, Fitness- und Ausdauertrainings im Winter. Die für das Rennfahren spezifische Muskulatur wird eben nur direkt auf dem Moto2-Bike richtig beansprucht.»

Gemäß Aegerter fuhr Lüthi mit 1:42,8 eine Zehntel schneller als er, während Mulhauser mehr als eine Sekunde auf die beiden verlor. «Mal schauen, wie wir bei den offiziellen IRTA-

Tests diese Woche hier in Jerez dastehen werden», meinte Aegerter. «Aber wie schnell oder wie langsam wir wirklich sind, werden erst die Resultate beim Katar-GP zeigen. Im Moment fehlt bei uns etwas die Konstanz, aber wir hatten in Jerez nur dreimal eine Stunde Zeit. Die Bedingungen waren bei den drei Turns unterschiedlich. Insgesamt hätte ich gerne im Vorfeld der Saison mehr getestet, aber das war aus verschiedenen Gründen nicht möglich.» ♦ ML



Dominique Aegerter: Wieder fit

NACHRICHTEN

Indonesien-GP an neuem Ort erst 2018

Motorrad-WM Nachdem sich die indonesische Regierung nicht mit dem Betreiber des Sentul International Circuit über die Finanzierung der Umbauarbeiten einigen konnte, kam Dorna-Vize Javier Alonso zu neuen Verhandlungen nach Jakarta. Ihm wurde versichert, dass eine neue Strecke auf der Insel Sumatra entstehen wird, in der Jakabaring Sport City in Palembang, wo bereits mehrere Sportanlagen angelegt worden sind und wo 2011 die Southeast Asian Games stattgefunden haben. Bis 2017 wird die Strecke aber nicht fertig, so wurde 2018 als erster Austragungstermin für den Indonesien-GP vereinbart.

Die Moto2-Testzeiten von Jerez

Moto2 Nicht alle Teilnehmer der zwei Tage dauernden privaten Tests vergangene Woche in Jerez-de-la-Frontera fuhren mit Transpondern, darunter auch Tom Lüthi und Dominique Aegerter. Die inoffizielle Zeitenliste der Moto2-Fahrer: 1. Simone Corsi (I, Speed-up), 1:42,361; 2. Lorenzo Baldassari (I, Kalex); 3. Axel Pons (E, Kalex), 1:42,638; 4. Marcel Schrötter (D, Kalex), 1:42,912; 5. Mattia Pasini (I, Kalex), 1:43,077; 6. Luca Marini (I, Kalex), 1:44,257; 7. Xavier Siméon (B, Speed-up). ♦ IP/ML

KOMPAKT

»» **Moto3** Bei privaten Tests in Jerez war Jorge Navarro (E, Honda) mit 1:47,383 der Schnellste vor Enea Bastianini (Honda) mit 1:47,632. Drittschnellster war Hiroki Ono (Honda), gefolgt von Jules Danilo (F, Honda). Jorge Martin stürzte zweimal mit der Mahindra, die beiden Peugeot-MC-Saxoprint-Piloten John McPhee und Alexis Masbou belegten die Ränge 8 und 11. GP-Lady María Herrera, die noch keinen WM-Platz gefunden hat, war mit einer KTM ebenfalls auf der Strecke.

»» **Moto3** Leopard-Moto3-Zugang Andrea Locatelli fuhr in Jerez wie auch andere Moto2- und Moto3-Fahrer ohne Transponder. Der junge Italiener stürzte in Turn 12 heftig, blieb aber unverletzt. ♦ ML

Der Herr über die wilde Meute:
Jonathan Rea (#1) hatte die Rennen
im Griff und gewann zweimal

Phillip Island

Reas Serie geht weiter

Von IMRE PAULOVITS

Superbike-Weltmeister Jonathan Rea hat die neue Saison nach Maß begonnen: mit einem Doppelsieg.

Was hat sich über den Winter nicht alles getan: Kawasaki hat ein neues Modell der Ninja ZX-10R gebracht, Ducati hat gewaltig weiterentwickelt, und es sah bei den Tests so aus, als hätte sich Ex-Weltmeister Tom Sykes so an der Niederlage gegen seinen Teamkollegen Jonathan Rea aufgezogen und motiviert, dass er die Entwicklung effektiver vorantreibt und schneller ist. Doch Rea hatte es schon vor dem WM-Auftakt gesagt: «Wenn das erste Rennen losgeht, wird das Gerede aufhören.» Er sollte Recht behalten. Denn er gewann die beiden Auftaktläufe genauso überlegen, wie er sich letztes Jahr seinen Weg zum Titel gebahnt hat. Betrachtet man nur die nackten Zahlen, sieht es nach ganz knappen Siegen aus – im ersten Lauf trennten ihn im Ziel nur 63 Tausendstelsekunden von Chaz Davies. Doch in Wahrheit war keiner der Siege gefährdet, denn Rea hat wieder genauso präzise geplant und ausgeführt wie im Vorjahr. Er war immer Herr der Situation.

Die Zusammenarbeit mit seinem Team ist geradezu perfekt. Und weil sie genau analysiert hatten, wo die Konkurrenz ihre Stärken und Schwächen hat, haben sie für die beiden Rennen genau das Motorrad zusammengestellt, das benötigt wurde, um diese zu schlagen. In Turn 5 hatte Rea eine Schwäche. Wenn Davies ihn vor Turn 4 ausbremsen konnte, zog er ihm dort im-

mer davon. Doch Rea wusste, dass dies nicht die Schlüsselstelle ist. Er ließ sein Motorrad auf Bremsstabilität abstimmen, um so «ein Anti-Davies-Bike» zu haben. Den Rest überließ er dem höheren Topspeed der Kawasaki.

So schaffte er als erster Weltmeister seit Troy Bayliss 2002, die WM-Kampagne beim Auftakt mit einem Doppelsieg zu beginnen.

Erstarkte Konkurrenz

Wenn die Aprilias beim Debüt unter der Regie des Ioda-Teams auch nicht ihre letztjährige Stärke auffahren konnten, hat sich die restliche Konkurrenz verstärkt. Obwohl die Honda Fireblade nunmehr acht Jahre alt ist, ist es der Ten-Kate-Truppe im Winter durch unermüdliche Entwicklungsarbeit wieder gelungen, das Motorrad erneut näher an die Konkurrenz heranzubringen. Dass dabei der 23-jährige Holländer Michael van der Mark seinen neuen Teamkollegen Nicky Hayden, immerhin MotoGP-Weltmeister von 2006, genauso in den Schatten stellte wie im Vorjahr den amtierenden Superbike-

Weltmeister Sylvain Guintoli, überraschte Hayden selbst nicht im Geringsten. «Ich habe bei den Tests in Winter schon gesehen, wie schnell Michael ist», gab Hayden zu. «Dass er es ist, wusste ich schon vorher. Ich brauchte mir nur seine Rundenzeiten von den Suzuka 8 Hours anzusehen. Er ist ein Talent und der Mann der Zukunft.»

Hayden selbst ließ sich auch nicht lumpen. Nachdem er im ersten Rennen wegen nachlassendem Vorderreifen zurückfiel, lernte er schnell, ließ sich den härteren Vorderreifen aufziehen und wäre fast aufs Podest gefahren. Wäre da nicht der ebenfalls erstarkte Davide Giugliano gewesen, der ihn vor dem Zielstrich noch abfing. «Darauf bin ich besonders stolz», sagte der nun wieder völlig genesene Giugliano. «Denn Nicky hat wirklich viel Erfahrung.»

Yamahas Rückkehr in die Superbike-WM konnte sich auch sehen lassen. Wenn Alex Lowes auch einmal stürzte und einmal gleich ganz nach hinten fiel, brachte Sylvain Guintoli die R1 einmal als Vierter, einmal als Fünfter ins Ziel. ♦

NACHGEHAKT BEI Jonathan Rea

(GB/29). Der Weltmeister zu seinem Doppelsieg beim WM-Auftakt, und ob er wieder eine Serie wie im Vorjahr plant.



Von IMRE PAULOVITS

? Du hast wieder zwei überlegte Siege herausgefahren. Es waren sehr komplexe Rennen, aber ich hatte in beiden den gleichen Plan. Ich wusste, dass hier niemand davonfahren kann. So habe ich mich auf die letzten fünf Runden konzentriert und so in Führung gesetzt, dass ich nicht mehr mit fünf, sondern nur noch mit einem, maximal zwei Gegnern zu kämpfen hatte. In beiden Rennen hat Chaz dann in der letzten Runde seinen Angriff probiert. Aber beide Male an einer Stelle, wo eigentlich kein Platz war. Leider hat er im zweiten Lauf einen Fehler gemacht und ist gestürzt. Zwischen Samstag und Sonntag haben wir umgebaut, und mein Team

hat mir ein Bike gegeben, mit dem ich auf der Bremse gegenhalten konnte. Ich bin stolz darauf, Kawasaki diesen Doppelsieg zu widmen, denn wir haben ein komplett neues Motorrad, und das haben wir bei den Winter-Tests sehr gut aussortiert.

? Glaubst du, dass du nun eine Serie wie im Vorjahr hinlegen kannst? Wie letztes Jahr wird es sicher nicht. Aber ich gehe die Saison genau wie damals Schritt für Schritt an. So eine Saison wie die letzte gelingt nur ganz selten. Es sind auch viele sehr starke Leute da. Nicht mehr nur noch Chaz, Tom und ich, sondern auch van der Mark und Giugliano. Deshalb muss ich immer so weit vorn wie möglich landen, wenn ich den Titel will.



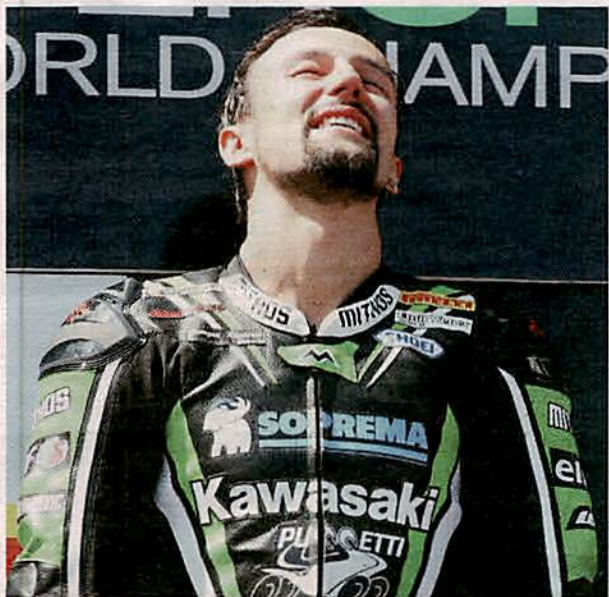
Mann der Zukunft: Michael van der Mark ist WM-Tabellenzweiter



Alles riskiert, alles verloren: Chaz Davies stürzte im zweiten Lauf

Supersport-WM

Krummenacher Spitze!



Von IMRE PAULOVITS

Der Schweizer Randy Krummenacher feierte in der Supersport-WM einen Einstand nach Maß - mit Sieg und WM-Führung.

Es war fast nicht zu glauben: Als es im letzten Renndrittel des Supersport-WM-Laufes leicht zu tröpfeln begann, schmolz die Führung von Weltmeister Kenan Sofouglu an der Spitze schlagartig zusammen. Doch dann stürzte nicht der völlig entfesselt aufholende Randy Krummenacher, sondern Sofouglu, der dem Druck seines neuen Teamkollegen nicht standhielt. Und so gewann Krummenacher sein erstes Supersport-WM-Rennen. Sein letzter Sieg liegt acht Jahre zurück: Es war in der Spanischen 125er-Meisterschaft 2008, die er

in dem Jahr gewann. Danach folgten sieben Saisons in der 125er-WM und in der Moto2-WM, wo der Schweizer seine Ziele nie verwirklichen konnte. Doch mit dem Wechsel zum Kawasaki-Werksteam in die Supersport-WM hat der 26-Jährige nun sein passendes Betätigungsfeld gefunden.

Mehr Druck gemacht

«Die Regentropfen haben den Unterschied gemacht», gestand Krummenacher. «Ich musste mich überwinden, doch ich habe gemerkt, dass der Grip nicht nachgelassen hat, mein Bike hat mir beste Rückmeldung gegeben.»

Doch er bleibt auf dem Boden: «Das Supersport-Bike liegt mir zwar, aber ich bin noch immer am Lernen. Aber dieser Sieg motiviert mich, dass ich noch härter dran arbeite.» ♦

NACHRICHTEN

Schmitter: Gesetztes Ziel erreicht

Supersport-WM Der aus der Supersport-WM aufgestiegene 21-jährige Schweizer Dominic Schmitter brachte die Grillini-Kawasaki zweimal als 16. ins Ziel und verpasste so zweimal nur knapp die Punkteränge: «Ich wurde am ersten Testtag von einem anderen Fahrer abgeräumt, dabei habe ich meinen rechten großen Zeh angebrochen. Aber das Fahren ging von den Schmerzen her, und ich bin mit dem Resultat zufrieden. Wir haben viel am Fahrwerk gearbeitet und das Motorrad verbessert. Auf diesem schnellen Kurs bin ich auch nicht ganz ans Limit gegangen, denn ein Sturz hier kann gleich die ganze Saison kaputt machen.»

Kevin Wahr: Zwei Stürze und kein Start

Supersport-WM Zunächst ist die Woche in Australien beim ersten Einsatz von Kevin Wahr bei Lorini-Honda richtig gut losgegangen. Bei den Tests war er zeitweilig Schnellster. «Das Motorrad hat gleich richtig gut für meinen Fahrstil gepasst», freute sich Wahr. «Als sich das Wetter zum Wochenende geändert hat, hat das Motorrad zwar nicht mehr ganz so gut gearbeitet, ich war aber trotzdem noch gut dabei. Leider bin ich dann am Samstagvormittag im letzten freien Training gestürzt, und das Motorrad wurde zur Superpole nicht fertig.» Noch schlimmer wurde es am Sonntag: Wahr stürzte im Warm-up noch mal und bekam vom Ärtzeteam Rennverbot. ♦ IP

Superbike-WM

Reiterberger: wacker durchgekämpft

IDM-Superbike-Meister Markus Reiterberger hat bei seinem ersten großen Auftritt als permanenter Superbike-WM-Pilot gekämpft und die an ihn gestellten Erwartungen mehr als erfüllt. Dass er dabei bei zwei Stürzen so einige Blessuren davontrug, kann seinen weiteren Tatendrang nicht mindern.

Bei den letzten Tests vor dem WM-Auftakt war er am Dienstag gestürzt und hatte sich dabei den Ellenbogen aufgeschürft. Mehr aber hat er sein neu aufgebautes Motorrad ramponiert und auf dem schnellen Kurs von Phillip Island erst einmal einen Dämpfer bekommen. Doch bis zu den Trainings war das Selbstvertrauen des 21-Jährigen wiederhergestellt, und er begann sie gleich

als Siebter und qualifizierte sich in der Superpole als Elfter.

Im ersten Rennen kämpfte er in der letzten Runde Nicky Hayden nieder und war schon auf dem Weg zum neunten Platz. Doch dann platzte ihm in der Zielkurve der Hinterreifen und

er stürzte. «Vermutlich war es ein schleicher Plattfuß, bei dem der Luftdruck innerhalb einer Runde unter die kritische Grenze gesunken ist», sagte Pirelli-Rennleiter Giorgio Barbier, nachdem der Reifen untersucht worden war.

Im zweiten Rennen wurde der Kampfgeist von Reiterberger dann belohnt. Er war lange auf dem achten Platz und fiel zwischenzeitlich hinter seine BMW-Kollegen Jordi Torres und Josh Brookes zurück. Doch dann kämpfte er Brookes in der letzten Runde nieder und wurde Achter. «Ich hatte zwischen durch einen Fehler gemacht, der hat mich in dieser Runde zwei Sekunden gekostet, da konnten Torres und Brookes vorbei. Doch ich konnte mich wieder herankämpfen und Josh überholen», freute sich der Bayer.

Jetzt kuriert er erst einmal seine Blessuren aus und bereitet sich noch intensiver auf die WM-Runde in Thailand vor. ♦



Reiterberger vor Teamkollege Torres

Superbike-WM

BMW: Einsatz intensiviert

Mit zwei neuen Teams geht BMW die Superbike-WM wieder so ernst an wie zu Zeiten des Werkseinsatzes.

Man hat die BMW-Ingenieure nicht mehr so intensiv arbeiten gesehen, seit sich BMW Ende 2013 werksseitig aus der Superbike-WM zurückgezogen hat. Ständig wurden die Daten der beiden Teams Althea und Milwaukee abgefragt und Sitzungen mit den Technikern der bei-

den Teams abgehalten. Dabei wirkten alle hochmotiviert und organisiert. Kein Vergleich mit dem letzten Jahr, wo die weiß-blaue Flagge nur noch auf Halbmast hing.

Sozialer Lernprozess

Dabei gab es einiges an neuen Teilen an den Motorrädern zu entdecken, aber auch Dinge, die aus der Zeit des Werkseinsatzes

zurückgekehrt sind. Wie die Unterzug-Schwinge von Suter, die jetzt von Althea benutzt wird. Mit ihr und den neuen Öhlins-Federelementen kann Markus Reiterberger nun mehr Schräglage fahren.

Dass BMW trotzdem in einer Lernphase ist, daraus macht Rennleiter Berti Hauser aber keinen Hehl. «Wir haben



Suter-Schwinge

zwei neue Topteams, und da ist auch eine Menge Sensibilität drin. Wir müssen lernen, wie das Team südlich der Alpen arbeitet, und wie das westlich des Ärmelkanals», so Hauser. «Aber ich bin von der Arbeitsweise beider schwer angetan, und alle vier Spitzenfahrer geben uns sehr genaue Rückmeldungen. Wir adaptieren uns da optimal und bieten ihnen alles an, was wir in unserem technischen Baukasten haben.» ♦ IP

KOMPAKT

»»» **Superbike-WM** Ducati büßte gleich zwei Piloten ein: Fabio Menghi stürzte bei den Tests und zog sich einen Beckenbruch zu. Xavi Forés brach sich beim Sturz im Freitags-Training einen Finger, versuchte zwar in Lauf 1 zu fahren, musste aber aufgeben.

»»» **Superbike-WM** Weil sich Grillini-Pilot Josh Hook an der Schulter verletzte, sollte Superstock-600-Cup-Sieger Toprak Razgatlioglu einspringen. Doch der brach sich am Freitag einen Mittelfußknochen. ♦ IP

Höhepunkte der Rennen

1. Lauf:

Start: Pole-Sitter Sykes schafft den Run zu Turn 1 am schnellsten.

1. Runde: Rea geht aus der Zielkurve heraus in Führung. Reiterberger ist Zehnter.

2. Runde: Davies und van der Mark schnappen sich Giugliano.

3. Runde: Sykes geht aus dem Windschatten vorbei an Rea in Führung.

4. Runde: Davies bremst Rea vor Turn 4 aus und übernimmt P2.

5. Runde: Davies läuft weit und Rea und Giugliano drücken sich vorbei.

7. Runde: Rea geht auf der Geraden an Sykes vorbei in Führung.

8. Runde: Giugliano und Davies verdrängen Sykes auf P4. Reiterberger fällt auf P12 zurück.

9. Runde: Auch van der Mark und Hayden an Sykes vorbei.

10. Runde: Davies schnappt sich Giugliano, dann auch van der Mark.

12. Runde: Giugliano wieder Zweiter.

14. Runde: Davies überrumpelt seinen Teamkollegen, Hayden wird langsamer.

16. Runde: Van der Mark setzt sich auf P3, Reiterberger überholt Torres (PIO).

21. Runde: Hayden nur noch Neunter, hinter ihm Reiterberger.

22. Runde: Davies drückt sich in der Honda-Corner vorbei an Rea, doch der kontert umgehend und gewinnt. Reiterberger schnappt sich Hayden, doch in der Zielkurve platzt sein Reifen und er stürzt.

2. Lauf:

Start: Wieder Sykes vor Rea und Giugliano.

1. Runde: Rea überholt Sykes, doch der kontert. Reiterberger ist 11.

2. Runde: Sykes vor Rea und van der Mark, Reiterberger schon 9.

6. Runde: Reiterberger 8.

11. Runde: Sykes wird herausgetragen, Rea und van der Mark gehen vorbei, dann auch Davies.

12. Runde: Van der Mark geht in Führung.

14. Runde: Reiterberger fällt hinter Torres und Brookes zurück auf P10.

19. Runde: Rea übernimmt die Führung, Hayden vor auf P3.

21. Runde: Davies in Turn 4 an Rea vorbei.

22. Runde: Rea wieder vorn, Davies versucht es in Turn 4 und stürzt. Giugliano schnappt sich Hayden, Reiterberger sich Torres.

SUPERBIKE-WM 2016 / Resultate

Phillip Island/AUS: 27. Februar; 1. Lauf; 97,790 km über 22 Rdn. à 4,445 km; 23 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 22 Grad; Asphalt: 36 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	22	33:47,823	1:31,547	25
2. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	22	+0,063	1:31,540	20
3. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	22	+0,487	1:31,469	16
4. Davide Giugliano (I)	Ducati Panig. 1199R	22	+0,647	1:31,445	13
5. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	22	+3,429	1:31,603	11
6. Sylvain Guintoli (F)	Yamaha YZF-R1	22	+3,510	1:31,767	10
7. Leon Camier (GB)	MV Agusta F4 RR	22	+10,721	1:32,052	9
8. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	22	+11,539	1:31,812	8
9. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP	22	+15,534	1:31,704	7
10. Josh Brookes (AUS)	BMW S 1000 RR	22	+23,239	1:32,237	6
11. Roman Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	22	+23,411	1:32,470	5
12. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	22	+24,012	1:31,865	4
13. Karel Abraham (CZ)	BMW S 1000 RR	22	+37,281	1:32,792	3
14. Mike Jones (AUS)	Ducati Panig. 1199R	22	+44,270	1:32,774	2
15. Sylvain Barrier (F)	Kawasaki ZX-10R	22	+46,357	1:32,991	1
16. Dominique Schmitter (CH)	Kawasaki ZX-10R	22	+1:08,238	1:34,432	-
17. Saeed Al Sulaiti (Q)	Kawasaki ZX-10R	22	+1:08,299	1:34,179	-
18. Péter Sebestyén (H)	Yamaha YZF-R1	22	+1:30,711	1:34,770	-
19. Imre Tóth (H)	Yamaha YZF-R1	21	+1 Rd.	1:37,360	-
Nicht klassiert:					
- Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	21	+1 Rdn.	1:31,940	-
- Alex Lowes (GB)	Aprilia RSV4 RF	16	+6 Rdn.	1:31,848	-
- Xavier Forés (E)	Ducati Panig. 1199R	11	+11 Rdn.	1:32,417	-
- Alex De Angelis (RSM)	Aprilia RSV4 RF	3	+19 Rdn.	1:33,192	-

Durchschnittstempo des Siegers: 173,607 km/h
Schnellste Runde: Giugliano, 22. Runde, in 1:31,445 min (=174,990 km/h)

Phillip Island/AUS: 28. Februar; 2. Lauf; 97,790 km über 22 Rdn. à 4,445 km; 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 22 Grad; Asphalt: 41 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	22	33:48,377	1:31,386	25
2. Michael v. d. Mark (NL)	Honda CBR 1000 RR SP	22	+0,831	1:31,532	20
3. Davide Giugliano (I)	Ducati Panig. 1199R	22	+1,472	1:31,579	16
4. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP	22	+1,511	1:31,448	13
5. Sylvain Guintoli (F)	Yamaha YZF-R1	22	+2,439	1:31,519	11
6. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	22	+3,320	1:31,446	10
7. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	22	+13,744	1:32,927	9
8. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	22	+15,084	1:31,850	8
9. Josh Brookes (AUS)	BMW S 1000 RR	22	+15,106	1:31,993	7
10. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	22	+16,276	1:31,321	6
11. Karel Abraham (CZ)	BMW S 1000 RR	22	+30,147	1:32,562	5
12. Roman Ramos (E)	Kawasaki ZX-10R	22	+30,251	1:32,392	4
13. Alex De Angelis (RSM)	Aprilia RSV4 RF	22	+30,437	1:32,285	3
14. Alex Lowes (GB)	Aprilia RSV4 RF	22	+39,946	1:32,727	2
15. Sylvain Barrier (F)	Kawasaki ZX-10R	22	+53,515	1:33,929	1
16. Dominique Schmitter (CH)	Kawasaki ZX-10R	22	+58,450	1:33,934	-
17. Saeed Al Sulaiti (Q)	Kawasaki ZX-10R	22	+1:01,836	1:33,796	-
18. Péter Sebestyén (H)	Yamaha YZF-R1	22	+1:30,672	1:34,266	-
19. Imre Tóth (H)	Yamaha YZF-R1	21	+1 Rd.	1:36,842	-
Nicht klassiert:					
- Mike Jones (AUS)	Ducati Panig. 1199R	11	+11 Rdn.	1:32,551	-
- Leon Camier (GB)	MV Agusta F4 RR	7	+15 Rdn.	1:32,514	-
- Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	2	+20 Rdn.	2:01,874	-

Durchschnittstempo des Siegers: 173,559 km/h
Schnellste Runde: Davies, 4. Runde, in 1:31,321 min (=175,228 km/h)

Nächstes Rennen: 12./13. März, Chang Thai/T
Internet: www.worldsbk.com

STRECKE

Phillip Island



Freie Trainings (3 Läufe)	min	Superpole (2 Läufe)	min
1. Guintoli	1:30,865	1. Sykes	1:30,020
2. Van der Mark	1:31,249	2. Giugliano	1:30,098
3. Rea	1:31,324	3. Rea	1:30,170
4. Sykes	1:31,363	4. Guintoli	1:30,281
5. Camier	1:31,445	5. Lowes	1:30,354
6. Hayden	1:31,475	6. Van der Mark	1:30,468
7. Giugliano	1:31,527	7. Hayden	1:30,479
8. Davies	1:30,593	8. Savadori	1:30,609
9. Savadori	1:31,725	9. Davies	1:30,717
10. A. Lowes	1:31,825	10. Camier	1:30,795
11. Reiterberger	1:31,854	11. Reiterberger	1:31,031
12. Ramos	1:32,030	12. Torres	1:31,207
13. Torres	1:32,370	13. Forés	1:31,871
14. Jones	1:32,476	14. Brookes	1:31,927
15. De Angelis	1:32,530	15. Barrier	1:32,077
16. Barrier	1:32,553	16. Abraham	1:32,117
17. Forés	1:32,696	17. Ramos	1:32,194
18. Brookes	1:32,704	18. De Angelis	1:33,507
19. Razgatlioglu	1:33,459	19. Schmitter	1:33,664
20. Abraham	1:33,491	20. Al Sulaiti	1:33,690
21. Schmitter	1:34,243	21. Jones	1:33,772
22. Al Sulaiti	1:34,861	22. Sebestyén	1:34,346
23. Sebestyén	1:34,990	23. Tóth	1:36,272
24. Tóth	1:35,946	24. Razgatlioglu	-

Plätze 1-10: zugelassen für Q2
Plätze 11-24: in Q1 um 2 Plätze für Q2



WM-Stand Fahrer	Punkte
1. Rea	50
2. Van der Mark	36
3. Giugliano	29
4. Davies	26
5. Guintoli	21
6. Sykes	21
7. Hayden	20
8. Torres	17
9. Brookes	13
10. Camier	9
12. Reiterberger	8

WM-Stand Hersteller	Punkte
1. Kawasaki	50
2. Honda	36
3. Ducati	35
4. Yamaha	21
5. BMW	17
6. MV Agusta	9
7. Aprilia	7



Gimme Five: Randy Krummenacher ist Supersport-WM-Leader

SUPERSPORT-WM 2016 / Resultate

Phillip Island (AUS): 1. WM-Lauf; 18 Runden à 4,445 km = 80,010 km; 26 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter: trocken, Temp. Luft/Asphalt 20/35 Grad

1. Randy Krummenacher (CH/Kawasaki) in 28:34,745 min (= 167,976 km/h);
2. Federico Caricasulo (I/Honda) +2,474 sec zurück; 3. Anthony West (AUS/Yamaha) +2,761; 4. Christian Gamarino (I/Kawasaki) +2,917; 5. Patrick Jacobsen (USA/Honda) +3,200; 6. Alex Baldolini (I/MV Agusta) +3,545; 7. Gino Rea (GB/MV Agusta) +3,558;
8. Ondrej Jezek (CZ/Kawasaki) +12,835; 9. Roberto Rolfo (I/MV Agusta) +12,895;
10. Aiden Wagner (AUS/MV Agusta) +18,172; 11. Nico Terol (E/MV Agusta) +18,195;
12. Glenn Scott (AUS/Honda) +18,334; 13. Zulfahmi Khairuddin (MAL/Kawasaki) +19,902; 14. Alex Phillis (AUS/Honda) +38,311 15. Mitch Levy (AUS/Yamaha) +38,412; 16. Luke Stapleford (GB/Honda); - nicht gestartet: Kevin Wahr (D/Honda)
Schnellste Runde: Lorenzo Zanetti (I/MV Agusta), 1:34,152 min (= 169,959 km/h)
Stand (nach 1 von 12 Läufen): 1. Krummenacher 25; 2. Caricasulo 20; 3. West 16
Nächstes Rennen: 13. März 2016, Chang Thai/T
Internet: www.worldsbk.com

IDM Superstock 600

Lauslehto bleibt eisern dabei

Von ANKE WIECZOREK

Vor vier Jahren wurde Tatu Lauslehto Meister in der IDM Supersport. Bisher gelang ihm die Titelverteidigung nicht, jetzt wagt er den letzten Versuch.

Es knackt und knirscht gewaltig auf dem Boden, und Tatu Lauslehto freut sich tierisch über die tiefen Temperaturen. In seiner Heimat Finnland ist jetzt Eis-Racing angesagt. Der 32-Jährige nimmt an der Finnischen Meisterschaft teil. Mit einer tiefer gelegten 250-ccm-Crossmaschine und Spikes auf den Reifen. Alles nur so aus Spaß und um für die bevorstehende Straßensaison nicht aus der Übung zu kommen. Lauslehto ist nach Aussagen seines deutschen IDM-Teamchefs Thomas Mayer, für den er die IDM Superstock 600 bestreiten wird und der ihn im hohen Norden besuchte, in der Lernphase. Aber er gewann vor anderthalb Wochen eines von vier Rennen.

Anmeldung trotz Unwissenheit

Wann er das erste Mal wieder auf der GSX-R 600 des Teams Suzuki Stoneline Mayer sitzen wird, ist fraglich. Thomas Mayer bemerkt ironisch: «Das ist schon recht lustig. Die Einschreibefrist für die IDM Super-



Seit Jahren wie Topf und Deckel: Suzuki Stoneline Mayer und Tatu Lauslehto

stock 600 endete am 29. Februar. Aber es gibt noch gar kein Reglement.» Dass die Motorradbasis jedoch – ähnlich wie zuletzt in der Supersportklasse – noch näher an die Serie angelehnt sein wird, ist klar. «Aber was ist mit dem Ölkühler, dem Wärmetauscher und den ganzen Feinheiten? Obwohl Suzuki zukünftig mit dem jetzigen Motorrad wohl noch schwerer um den Titel zu kämpfen hat, meldete Mayer seinen Finnen trotzdem an. «Ich habe die Unterlagen am Freitag noch recht-

zeitig abgeschickt. Wer sich später einschreibt, muss 238 Euro zusätzlich für die Bearbeitung bezahlen. Das wollte ich mir sparen.»

Fahrerisch zu kurz kommt Lauslehto vorläufig aber nicht. KTM hat ihn als Testfahrer für die neuen Moto2-Entwicklungen engagiert. Das Rollout fand Anfang Februar auf dem neuen Kurs von Almería statt. «Seine Verpflichtung war höchst geheim. Ich habe auch erst davon erfahren, als es offiziell wurde», sagt Mayer. «Aber es ist gut, so

hat er schon einige Kilometer gemacht, bevor es dann bei uns losgeht.» Diesmal muss die Titelverteidigung gelingen. 2015 war Lauslehto am Saisonende punktgleich mit Jan Bühn. Meister wurde der Deutsche. Er hatte die besseren Einzelergebnisse. Eigentlich sollte Lauslehto 2016 wie sein Gegner Bühn in die IDM Superstock 1000 aufsteigen. Aber das dafür geeignete neue Modell von Suzuki ist noch nicht in Sicht. Aus der zuerst angekündigten Lieferung im Juli ist August geworden. ♦

IDM Superstock 600

Ströhlein pendelt hin und her



Ein Schritt zurück für den nächsten Schritt nach vorn: Ströhlein

Sarah Heide bleibt, aber Suzuki-Laux-Teamkollege Stefan Ströhlein verabschiedet sich. Mit der Option auf eine spätere Rückkehr in die 1000er-Klasse.

Ströhlein wurde als Privatier mit Unterstützung von Stefan Laux Gesamt-Siebter in der IDM Supersport 600. Doch 2016 kehrt er dorthin zurück, wo er herkam: in die Suzuki GSX-R 750 Challenge. «Das ist zwar keine IDM, aber das Angebot ist attraktiver», so der 31-jährige

Bayer. «Auf den Sieger wartet eine nagelneue GSX-R 1000, die er ein Jahr in einer Stocksport-Serie einsetzen kann.» Ströhlein will das Motorrad gewinnen. 2014 wurde er in der Challenge Gesamt-Dritter. Ausschlaggebend ist für Ströhlein auch, dass er für den Cup nur ein Drittel des Geldes im Vergleich zur IDM aufbringen muss. Mit einer gewonnenen GSX-R 1000 wäre eine Comeback allerdings sehr wahrscheinlich, «aber das ist jetzt noch Zukunftsmusik.» ♦ AWI

ADAC Northern Europe Cup

Von den WM-Stars lernen

Von MARKUS LEHNER

NEC- und Red-Bull-Rookies-Pilot Kevin Orgis trainierte in Jerez mit den WM-Stars.

Der 16-jährige Kevin Orgis testete in Jerez mit dem Kiefer Racing Team die Honda NSF 250 R, mit der er den ADAC Northern Europe Cup (NEC) bestreiten wird. Orgis profitierte dabei von der Anwesenheit des neuen Leopard-Moto2-WM-Teams sowie anderer Moto2- und Moto3-WM-Teams.

Trotz nicht optimaler Witterungsbedingungen drehte Orgis 58 Runden und lieferte auf der Standard-Moto3-Honda gemäß Teammanager Stefan Kiefer einen fehlerfreien Job mit ansprechenden Rundenzeiten ab. Orgis, der 2016 auch im Red Bull Rookies Cup startet, meinte zu seinem Moto3-Debüt in Jerez: «Alles war neu für mich, sowohl die Rennstrecke als auch das Motorrad. Die Umstellung gelang mir aber rasch, ich kam relativ locker auf ansprechende

Rundenzeiten. Doch dann dauerte es einige Zeit, bis ich mich weiter steigern konnte. Wir haben ein paar Dinge ausprobiert. Am Nachmittag haben wir einen neuen Reifen montiert, danach lief es viel besser. Es machte Spaß, mit den Jungs aus der WM zu trainieren. Dabei habe ich mir einiges abgeschaut.»

Teammanager Stefan Kiefer war von Orgis angetan: «Das Rollout ließ sich mit unserem privaten Test des Moto2-Teams perfekt vereinbaren. Kevin drehte viele Runden und konnte sich praktisch bei jedem Run steigern. Auch die Rundenzeiten waren in Ordnung.» ♦



Orgis: NEC und Rookies Cup

NACHRICHTEN

Smrz folgt Bruder auf BMW in die BSB

Britische Superbike-Meisterschaft Nachdem die Verhandlungen des Tschechen Matej Smrz für eine weitere IDM-Superbike-Saison erfolglos blieben, hat er in der BSB angedockt. Damit folgt er seinem älteren Bruder Jakob. Der jüngere Smrz hat im Team PR Racing unterschrieben, das mit BMW fährt. Damit ergeben sich beste Voraussetzungen, denn der 31-Jährige bringt von seinem letzten IDM-Arbeitgeber Wilbers-BMW bereits ein Jahr Erfahrung auf der S 1000 RR mit. Er wurde darauf Gesamt-Vierter.

IDM-Tickets jetzt zum Vorzugspreis

IDM Der Vorverkauf für die Superbike-IDM 2016 hat begonnen. Jetzt zuschlagen lohnt sich. Das Wochenend-Ticket gibt es im Vorverkauf bereits für 26 Euro. An der Tageskasse kostet es regulär 34 Euro. Karten für Samstag oder Sonntag kosten 16 beziehungsweise 22 Euro statt regulär 20 und 28 Euro. Zu bestellen über die IDM-Homepage. Eintrittskarten für die Rennen im Rahmen der DTM und der Superbike-WM sind gesondert erhältlich.

CEV: Elf Prozent der Fahrer sind Italiener

CEV-Junior-WM Immer mehr junge italienische Talente versuchen, sich über die spanische Junior-WM (CEV) nach oben zu arbeiten. 2015 stammten elf Prozent der CEV-Teilnehmer aus Italien. Eine der treibenden Kräfte im Hintergrund ist Paolo Simoncelli, Vater des 2011 in Sepang verunglückten Marco Simoncelli. Für sein Team SIC58 Squadra Corse starteten 2015 nicht weniger als sieben Fahrer in der Moto3- und PreMoto3-Klasse. ♦ AWI/ML

KOMPAKT

»» **Tourist Trophy** Das Saroléa-Team aus Belgien wird die TT für E-Motorräder mit den TT-Stars Lee Johnston und Dean Harrison bestreiten.

»» **CEV-Moto2** Ex-Moto3-WM-Pilot Remy Gardner (AUS), Sohn des 500er-Weltmeisters Wayne Gardner, fährt 2016 in der Moto2-EM. ♦ ML

Motocross-GP Doha-Losail

Gajser ist der neue Star



Bobryshev (#777) gewinnt den MXGP-Start, direkt hinter ihm Tim Gajser (#243), Nagl (#12) in der Mitte

Von ALEX HODGKINSON

Die MXGP-Klasse hat einen neuen Star. Bei seinem Debüt in der Königsklasse dominierte Tim Gajser beide Läufe in Losail/QAT souverän. Max Nagl wurde nur Zehnter.

Als der slowenische Teenager im Herbst nach seinem unerwarteten MX2-WM-Titel-Gewinn die Option auf einen Aufstieg in die Königsklasse bekam, zweifelten viele Beobachter am Sinn dieses Wechsels. Gajser's Doppelsieg in Katar war seine eindrucksvolle Antwort! Der Slowene gewann in keinem

Lauf den Start, übernahm aber die Führung in der achten Runde des ersten Laufes von Honda-Markenkollege Evgeny Bobryshev und sprintete schon in der Startrunde zu Lauf 2 an Gautier Paulin vorbei.

Gajser: «Ich hatte zwei gute Starts und blieb kühl. Ich hatte keinen Druck vor oder während des Rennens. Das war mein erster GP-Doppelsieg, gleich bei meinem Einstieg in die MXGP.»

Nur Romain Febvre konnte die Hondas im ersten Lauf in Sichtweite halten, aber zur Halbzeit des Rennens war seine Hoffnung weg: «Ich hatte wegen meiner Verletzung wenig Zeit auf dem Motorrad und bin

zu steif gefahren.» Der Weltmeister machte sich auch im zweiten Lauf auf die Jagd nach dem roten Teufel, aber ein Ausreiter kostete ihn seine Siegeschance.

Max Nagl: Kein Rhythmus

Rundenlang fuhr Multi-Champion Toni Cairoli als engster Verfolger, bevor Febvre ihn in der elften Runde eingeholt hatte. Trotzdem war der Sizilianer zufrieden: «Ich fahre wegen meines Rippenbruchs zum ersten Mal seit fünf Wochen. Es wird einige Wochen dauern, bis ich wieder zu meiner alten Form komme.» Vier Runden vor Schluss nutzte Bobryshev einen

Fahrfehler Cairoli's, um sich den letzten Podestplatz zu sichern.

Vorjahressieger Max Nagl erlebte ein enttäuschendes Wochenende. Schon in der Qualifikation kam er nur auf Platz 7, und die WM-Läufe brachten nur die Plätze 12 und 6. «Das Vorderrad stieg direkt nach dem ersten Start hoch, und ich verlor am Anfang einige Plätze, da ich keinen Rhythmus fand», erklärte Nagl. «Im Mittelfeld konnte ich meine Spuren nicht fahren. Man sieht, wie wichtig ein guter Start ist.» Der zweite Lauf lief besser; mit konstanten Rundenzeiten eroberte der Bayer sechs Runden vor Schluss Rang 6.

Clément Desalle bekam während der Woche den Segen der behandelnden Ärzte für einen Start in Katar. Bei seiner Ankunft in Losail musste er auch den FIM-Arzt mit zehn Liegestützen überzeugen. Der neue Kawasaki-Leader hat eine Metallschiene und Schrauben im linken Unterarm, um die Radiusfraktur zu stützen, und er trägt auf der Strecke einen orthopädischen Handschuh.

Die Taktik war klar. Er fuhr in der Qualifikation nur ein Minimum an Runden und blieb auch in den Punkteläufen das Schlusslicht: «Die Schmerzen sind fast unerträglich. Ich kann weder den großen Sprung noch die Wellen voll fahren, aber es gibt nur 21 Starter – und jeder Ausfall bedeutet einen Punkt.» Es waren nach zwei Läufen magere drei Zähler, aber KRT-Teambesitzer Thierry Chizat Suzzoni blieb stur: «Die drei Punkte könnten am Ende die WM entscheiden.»

Jeffrey Herlings war der dominante Fahrer in der MX2. Er übernahm in der 14. Runde im ersten Lauf die Führung von Dylan Ferrandis, überholte den Franzosen in der Startrunde des zweiten Laufes und verbuchte einen deutlichen Sieg.

Herlings: Training in der Sauna

«Das Überholen war nicht leicht auf dieser Strecke, aber ich habe die Ruhe behalten und wartete auf einen Fahrfehler von Ferrandis. Ich konnte gleichzeitig verschiedene Spuren testen. Als nur noch fünf Runden zu fahren waren, wusste ich, dass ich den Pass setzen muss. Ich konnte Lauf 2 kontrollieren, aber jetzt fliege ich nach Hause. Es soll dort sehr kalt sein, und in Thailand wird es sehr heiß. Ich glaube, ich gehe in die Sauna zum Trainieren.»

Jeremy Seewer lag im ersten Lauf in Führung: «Ich konnte einen Fahrfehler von Ferrandis nutzen und habe die Führung einige Runden lang verteidigt, aber ich bin krank angekommen und musste ihn und Herlings ziehen lassen.»

Im zweiten Lauf setzte der Schweizer drei Runden vor Schluss alles auf eine Karte: «Ich habe zu Jonass aufgeholt; es ging um das Podest. Es ging schief, aber ich bin nicht derjenige, der auf Nummer sicher fährt.» Trotzdem fliegt er als WM-Vierter nach Thailand.

Henry Jacobi war bester Honda-Fahrer in der MX2. Der Thüringer musste aber im zweiten Lauf die Zähne zusammenbeißen: «Anstie ist mir ins rechte Fußgelenk gefahren.» ♦



Weltmeister Romain Febvre (#461) diesmal als Jäger



MX2-Start: Jonass (#41) ist vorn, von rechts kommt Herlings (#84)



Rookie-Sieg: Tim Gajser



Seewer vor Ferrandis

MOTOCROSS-GP KATAR / Resultate MXGP

Doha-Losail/QAT: 27. Februar 2016, 1. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 28 Grad.

1. Lauf: 21 Fahrer gestartet, 21 gewertet; 18 Runden à 1,595 km = 28,710 km
 1. Tim Gajser (SLO/Honda), 18 Runden in 33:56,516 min (= 50,751 km/h)
 2. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda), 7,507 sec zurück
 3. Romain Febvre (F/Yamaha), 19,644 sec zurück
 4. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 5. Shaun Simpson (GB/KTM); 6. Antonio Cairoli (I/KTM); 7. Glenn Coldenhoff (NL/KTM); 8. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 9. Tommy Searle (GB/Kawasaki); 10. Gautier Paulin (F/Honda); 11. Ben Townley (NZL/Suzuki); 12. Max Nagl (D/Husqvarna); 13. José Butron (E/KTM); 14. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 15. Milko Potisek (F/Yamaha); 16. Tanel Leok (EE/Husqvarna); 17. Christophe Charlier (F/Husqvarna); 18. Alessandro Lupino (I/Honda); 19. Kei Yamamoto (JPN/Honda); 20. Clément Desalle (B/Kawasaki); 21. Alex Snow (GB/Yamaha)
Schnellste Runde: Gajser, Honda, in 1:46,631 min (= 53,849 km/h)

2. Lauf: 28 Fahrer gestartet, 23 gewertet; 18 Runden à 1,594 km = 28,710 km.
 1. Tim Gajser (SLO/Honda), 18 Runden in 34:07,633 min (= 50,476 km/h)
 2. Romain Febvre (F/Yamaha), 8,230 sec zurück
 3. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda), 9,952 sec zurück
 4. Antonio Cairoli (I/KTM); 5. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha); 6. Max Nagl (D/Husqvarna); 7. Shaun Simpson (GB/KTM); 8. Tommy Searle (GB/Kawasaki); 9. Kevin Strijbos (B/Suzuki); 10. Glenn Coldenhoff (NL/KTM); 11. Ben Townley (NZL/Suzuki); 12. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 13. Tanel Leok (EE/Husqvarna); 14. Milko Potisek (F/Yamaha); 15. José Butron (E/KTM); 16. Alessandro Lupino (I/Honda); 17. Christophe Charlier (F/Husqvarna); 18. Kei Yamamoto (JPN/Honda); 19. Clément Desalle (B/Kawasaki); 20. Alex Snow (GB/Yamaha); 18 Runden zurück: 21. Gautier Paulin (F/Honda)
Schnellste Runde: Gajser, Honda, in 1:47,226 min (= 53,550 km/h)
Nächstes Rennen: 6. März 2016, Suphan Buri/THA
 Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MXGP

1. Gajser	50
2. Febvre	42
3. Bobryshev	42
4. Van Horebeek	34
5. Cairoli	33
6. Simpson	30
7. Searle	25
8. Strijbos	25
10. Nagl (D)	24
12. Guillod (CH)	16

WM-Stand Hersteller MXGP

1. Honda	50
2. Yamaha	42
3. KTM	34
4. Kawasaki	25
5. Suzuki	25
6. Husqvarna	24

MOTOCROSS-GP KATAR / Resultate MX2

Doha-Losail/QAT: 27. Februar 2016, 1. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 28 Grad.

1. Lauf: 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet; 18 Runden à 1,595 km = 28,710 km
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 18 Runden in 34:36,485 min (= 49,774 km/h)
 2. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki), 2,127 sec zurück
 3. Pauls Jonass (LV/KTM), 36,086 sec zurück
 4. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 5. Aleksandr Tonkov (RUS/Yamaha); 6. Petar Petrov (BG/Kawasaki); 7. Samuele Bernardini (I/TM); 8. Brent van Doninck (B/Yamaha); 9. Jens Getteman (B/KTM); 10. Max Anstie (GB/Husqvarna); 11. Thomas Covington (USA/Husqvarna); 12. Alvin Östlund (S/Yamaha); 13. Brian Bogers (NL/KTM); 14. Ben Watson (GB/Husqvarna); 15. Henry Jacobi (D/Honda); 16. Karel Kutsar (EE/KTM); 17. Damon Graulus (B/Honda); 18. Freek van der Vlist (NL/Kawasaki); 19. Maykal Grisha Ivanov (BG/KTM); 20. Jorge Zaragoza (E/Honda); 6 Runden zurück: 21. Benoit Paturel (F/Yamaha); 7 Runden zurück: 22. Vsevolod Brylyakov (RUS/Kawasaki)
Schnellste Runde: Herlings, KTM, in 1:48,527 min (= 52,908 km/h)

2. Lauf: 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet; 18 Runden à 1,595 km = 28,710 km
 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 18 Runden in 34:39,257 min (= 49,708 km/h)
 2. Dylan Ferrandis (F/Kawasaki), 17,253 sec zurück
 3. Pauls Jonass (LV/KTM), 33,722 sec zurück
 4. Brent van Doninck (B/Yamaha); 5. Jeremy Seewer (CH/Suzuki); 6. Petar Petrov (BG/Kawasaki); 7. Aleksandr Tonkov (RUS/Yamaha); 8. Benoit Paturel (F/Yamaha); 9. Vsevolod Brylyakov (RUS/Kawasaki); 10. Samuele Bernardini (I/TM); 11. Jorge Zaragoza (E/Honda); 12. Brian Bogers (NL/KTM); 13. Damon Graulus (B/Honda); 14. Ben Watson (GB/Husqvarna); 15. Thomas Covington (USA/Husqvarna); 16. Jens Getteman (B/KTM); 17. Alvin Östlund (S/Yamaha); 18. Henry Jacobi (D/Honda); 19. Freek van der Vlist (NL/Kawasaki); 1 Runde zurück: 20. Karel Kutsar (EE/KTM); 16 Runden zurück: 21. Maykal Grisha Ivanov (BG/KTM); 18 Runden zurück: 22. Max Anstie (GB/Husqvarna)
Schnellste Runde: Herlings, KTM, in 1:48,241 min (= 53,048 km/h)
Nächstes Rennen: 6. März 2016 Suphan Buri/THA
 Internet: www.mxgp.com

WM-Stand Fahrer MX2

1. Herlings	50
3. Ferrandis	44
2. Jonass	40
4. Seewer (CH)	34
5. Van Doninck	31
6. Petrov	30
7. Tonkov	30
8. Bernardini	25
9. Bogers	17
19. Jacobi (D)	9

WM-Stand Hersteller MX2

1. KTM	50
2. Kawasaki	44
3. Yamaha	34
4. Suzuki	34
5. TM	25
6. Husqvarna	18
7. Honda	16

NACHRICHTEN

Cosworth arbeitet für Kawasaki Europe

MXGP Kawasaki Europe und Cosworth haben eine dreijährige Zusammenarbeit bei der KX250F GP-Motorenentwicklung vereinbart. Die englische Motorschmiede arbeitet in der MXGP bereits mit Steve Dixon, dessen Team 2015 zu Kawasaki gewechselt war, aber die neue Vereinbarung erhöht den Einsatz. KME Sportmanager Steve Guttridge: «Wir haben 2015 in Assen eine mögliche Zusammenarbeit diskutiert und schnell ein Dreijahresabkommen getroffen. Wir haben gesehen, wie erfolgreich Max Anstie unterwegs war, und die Zusammenarbeit betrifft unsere beiden Teams KRT MX2 und DRT.»

Platz 4 für Larissa Papenmeier in Doha

WMX Die Neuseeländerin Courtney Duncan aus Dunedin dominierte überraschend den Auftakt zur Damencross-WM in Katar. Sie gewann beide Läufe. Vor wenigen Wochen hatte die 20-Jährige die MX2-Jungs in ihrer Heimat besiegt. Larissa Papenmeier wurde Vierte, Anne Borchers Zehnte. ♦ AH

Supercross-WM Atlanta

Rückschlag für Ken Roczen

Während KTM durch Ryan Dungey und Marvin Musquin einen Doppelsieg landete, kam Ken Roczen nur auf Platz 6. Der Titel ist für den Thüringer wieder in weite Ferne gerückt.

Das Rennen im Georgia Dome in Atlanta begann für Roczen, Gewinner des letzten Rennens in Arlington, gut. Als Sieger des Heatraces vor Cole Seely, Jason Anderson und Marvin Musquin

qualifizierte er sich direkt für das Finale. Doch im «Main» verpatzte der Exweltmeister den Start und musste von P16 unter den 22 Finalisten die Jagd aufnehmen. Bis auf Platz 6 konnte sich der Tabellenzweite durch das Feld kämpfen, dann waren die 20 Runden um. An den Fünften Justin Brayton kam Roczen nicht mehr ran. «Ich hatte eine ganz unglückliche erste Kurve. Jetzt müssen wir nach vorne schauen zum nächs-

ten Rennen in Daytona», war Roczens knapper Kommentar.

Stewart behindert Musquin

Marvin Musquin führte zu nächst knapp vor Chad Reed, dann übernahm Titelverteidiger Ryan Dungey Platz 2, und das KTM-Duo konnte sich etwas absetzen. Sensationell führte der Franzose auch in der letzten Runde noch vor seinem Teamleader. James Stewart startete erstmals nach seinem Sturz

mit Gehirnerschütterung wieder, kam auch ins Finale, aber rangierte nur im Mittelfeld. In der Schlussrunde lief Musquin auf den Suzuki-Piloten auf, der übersah die blaue Flagge; Musquin verlor den Rhythmus, kam von der Strecke ab, was Dungey ausnutzte, um vorbei und zum Sieg zu fahren. Altmeister Reed wurde Dritter und bester Yamaha-Pilot. Dem Tabellenzweiten Roczen fehlen auf Dungey jetzt schon 33 Punkte. ♦ TS



Sieg in der letzten Runde: WM-Spitzenreiter Ryan Dungey

SUPERCROSS-WM / Resultate

Atlanta/USA: 27. Februar 2016, 8. WM-Lauf.
Finale: 1. Ryan Dungey (USA), KTM; 2. Marvin Musquin (F), KTM; 3. Chad Reed (AUS), Kawasaki; 4. David Millsaps, Kawasaki; 5. Justin Brayton, KTM (beide USA); 6. Ken Roczen (D), Suzuki; 7. Jason Anderson, Husqvarna; 8. Justin Bogle, Honda (alle USA); 9. Christophe Pourcel (F), Husqvarna; 10. Cole Seely, Honda; 11. Eli Tomac, Kawasaki; 12. Weston Peick, Yamaha; 13. Mike Alessi, Honda; 14. James Stewart, Suzuki; 15. Vince Friese, Honda; 16. Trey Canard, Honda; 17. Jacob Weimer, Suzuki; 18. Kyle Cunningham, Suzuki; 19. Thomas Hahn, Yamaha; 20. Nicholas Schmidt, Suzuki; 21. Aj Catanzaro, Kawasaki; 22. Heath Harrison, Kawasaki (alle USA)
Stand nach 8 Läufen: 1. Dungey, 191 Punkte; 2. Roczen 158; 3. Anderson 145; 4. Seely 134; 5. Reed 132; 6. Tomac 129; 7. Musquin 114; 8. Millsaps 103; 9. Brayton 98; 10. Weimer 77; 11. Pourcel 64; 12. Canard 62; 13. William Hahn (USA), 56; 14. Peick 49; 15. Alessi 48; 16. Friese 32; 17. Bogle 31; 18. Dean Wilson (USA), 18

Nächstes Rennen: 5. März 2016, Daytona/USA
 Internet: www.amasupercross.com

KOMPAKT

»» **MXGP** Wenige Tage nachdem sich Ken de Dycker einen Oberschenkel brach, musste sich Teamkollege Matis Karro einer Knieoperation unterziehen. Damit ist das 24MX-Honda-Team komplett aus dem MXGP-Lauf in Thailand ausgeschaltet.

»» **Motocross-WM** Beim Fahrerbriefing in Katar sprach der FIM-Motocross-Kommissionsvorsitzende Tony Skillington ernste Worte: «Ab diesem Jahr ist ein Rückenprotektor Pflicht, ohne Ausnahme!»

»» **Eisspeedway** Zehn deutsche Piloten kämpfen in Berlin am Donnerstag um die erste «DMSB-Meisterschaft».

»» **Eisspeedway** Max Niedermaier hat für die GP-Läufe 5 und 6 in Berlin am Wochenende die Veranstalter-Wildcard erhalten. Stefan Pletschacher kehrt auf seinen GP-Stammpfad zurück. ♦ AH/RP/TS

SuperEnduro-WM Belo Horizonte

Lettenbichler auf Kurs

Von ROBERT PAIRAN

Mit einem knappen Tages-sieg konnte Cody Webb in Brasilien an seine Favoritenrolle der ersten Saisonhälfte anknüpfen.

Absolut auf Augenhöhe lagen der US-Amerikaner, sein Landsmann Colton Haaker und der Brit Jonny Walker, der in der Superpole bereits den ersten WM-Punkt holen konnte. Doch im Verlauf der drei Finals wurde um jede Platzierung hart ge-

kämpft. Webb konnte den ersten Lauf für sich entscheiden. Auch im zweiten Lauf mit umgekehrter Startaufstellung ging er zunächst in Führung. Doch ein Sturz warf ihn auf Platz 3 zurück, und es bedurfte eines harten Kampfes, noch am Husqvarna-Piloten Haaker vorbeizukommen. Mit jeweils einem Sieg und einem zweiten Platz lag er mit Walker vor dem letzten Lauf gleichauf.

Doch dieser letzte Lauf ging an Haaker, während sich Webb zehn Runden lang hinter Wal-

ker die Zähne ausbiss. In der letzten Kurve konnte der Amerikaner dann am KTM-Teamkollegen vorbeiziehen.

Webb Sieger, Walker Leader

«Ich bin so froh, dass ich wieder ganz oben auf dem Treppchen stehe», meinte Tagessieger Webb, der auf WM-Leader Walker aufschließen konnte. «Es

hing alles von der letzten Kurve ab, wo ich Walker überholte.»

Bei den Junioren lief Manuel Lettenbichler wieder zur Bestform auf, holte sich in allen drei Läufen den Sieg und vergrößerte damit weiter seinen Vorsprung in der WM. Tim Apolle, der zweite Deutsche, wurde Vierter und verteidigte auch in der WM Platz 4. ♦

SUPERENDURO-WM / Resultate

Belo Horizonte/BRA: 27. Februar 2016, 4. WM-Wettbewerb.

1. Finale: 1. Cody Webb (USA/KTM), 11 Rdn. in 7:01.955 min; 2. Colton Haaker (Husqvarna/USA), +10.206 sec; 3. Jonny Walker (GB/KTM), +42.197 sec; 4. Mario Román (E/Husqvarna); 5. Alfredo Gómez (E/KTM); 6. Taylor Robert (USA/KTM); 7. Kevin Rookstool (USA/Sherco); 8. Ty Tremaine (USA/KTM); 9. Aurelien Addesso (F/Beta); 10. Rico Rigor (BRA/KTM)
2. Finale: 1. Walker, 11 Rdn. in 7:09.773 min.; 2. Webb, +2.108 sec; 3. Haaker, +3.647 sec; 4. Robert; 5. Gómez; 6. Román; 7. Tremaine; 8. Addesso; 9. Rookstool; 10. Rigor
3. Finale: 1. Haaker, 11 Rdn. in 6:56.128 min; 2. Webb, +8.250 sec; 3. Walker, +11.820 sec; 4. Robert; 5. Gómez; 6. Tremaine; 7. Román; 8. Addesso; 9. Rookstool
WM-Stand (nach 4 von 6 Läufen): 1. Walker, 212 Punkte; 2. Webb 203; 3. Haaker 188; 4. Gómez 142; 5. Robert 141; 6. Tremaine 116; 7. Roman 109; 8. Tadeusz Blazusiak (PL/KTM), 79; 9. Rookstool 71; 10. Andreas Linusson (S/KTM), 45; 11. Addesso 35; 12. Daniel Gibert-Gatell (E/Sherco), 27; - ferner: 19. Edward Hübner (D/Sherco), 9

Nächstes Rennen: 12. März 2016, Prag/CZ
Internet: www.enduro-abc.com



Plus drei Siege: Manuel Lettenbichler zielstrebig in Richtung Titel

Indoor-Trial Bielefeld

Ferrer begeistert in Ostwestfalen

Beim 28. Hallentrial in Bielefeld gewann erstmals der 25-jährige Alexandre Ferrer. Dabei blieb es bis zur letzten Prüfung in der Seidenstickerhalle mehr als spannend.

In der Qualifikation war der Franzose scheinbar nicht zu schlagen, machte keinen Fehler, während sein Landsmann Benoît Bincz an einer Sektion scheiterte und sich der Deutsche Franz Kadlec mit nur sieben Punkten für das Podium empfahl.

Im Finale der Besten absolvierten die vier dann jede Sektion gemeinsam, wobei sich der 18-jährige Kadlec noch einmal steigerte: Vor der letzten Sektion war er punktgleich mit Fer-

rer, schaffte dann aber die Aufgabe nicht. Ferrer war der Einzige im Fahrerfeld, der die verschärfte Aufgabe lösen konnte und sich so den Sieg holte.

Junklewitz heimstark

Lokalmatador Jan Junklewitz konnte trotz seines Ausscheidens in der Qualifikation die Halle erhobenen Hauptes verlassen. Punktgleich mit dem Vierten, wurde er nur aufgrund der Anzahl von Null-Fehler-Sektionen auf den undankbaren fünften Platz gewertet.

Der zweifache Bielefeld-Gewinner Michael Brown aus England stand nach langer Verletzungspause erst seit drei Monaten wieder auf den Fußrasten seiner GasGas. ♦ RP



A. Ferrer

FMX-WM Berlin

Bester WM-Auftritt von Luc Ackermann

Mit zwei Siegen vergrößerte Maikel Melero in Berlin seinen Vorsprung auf Remi Bizouard. Luc Ackermann wurde am Samstag sensationell Vierter.

Am Freitag lief es schlecht für die Ackermann-Brothers beim «Heimspiel» in Berlin: Hannes



Luc Ackermann auf Platz 4

hatte wegen seiner lädierten Schulter einen Dead Sailor, Luc stürzte beim Flair. Keiner kam ins Finale. Anders der zweite Tag: Luc gewann den Best-Whip-Contest, im Finale scheiterte der 18-Jährige hauchdünn am Australier Rob Adelberg und damit am möglichen Podium.

Melero stellt neuen Rekord auf

Das Duell um die Tagessiege lieferten sich einmal mehr der Spanier Maikel Melero und der Franzose Remi Bizouard. Weltmeister Melero gewann an beiden Abenden, stellte mit den Erfolgen 7 und 8 in Serie einen neuen Rekord in der FMX-WM auf und hat jetzt zehn Punkte auf Bizouard. ♦ TS

FMX-WELTMEISTERSCHAFT / Resultate

Berlin/D: 26./27. Februar 2016, 3. + 4. WM-Lauf.

Finale Freitag: 1. Maikel Melero (E/Yamaha), 462 Punkte; 2. Remi Bizouard (F/Kawasaki), 442; 3. Rob Adelberg (AUS/Yamaha), 430; 4. David Rinaldo (F/Yamaha), 426; 5. Petr Pilát (CZ/KTM), 398; 6. Pat Bowden (AUS/Yamaha), 363. - Ferner: 7. Jose Miralles (E/KTM), 286; 8. Brice Izzo (F/Yamaha), 207; 9. Luc Ackermann (D/Husqvarna), 306
Finale Samstag: 1. Melero, 463 Punkte; 2. Bizouard 442; 3. Adelberg 436; 4. Ackermann 420; 5. Rinaldo 390; 6. Pilát 382. - Ferner: 7. Bowden 346; 8. Miralles 330; 9. Izzo 324; 10. Hannes Ackermann (D/KTM), 314

WM-Stand nach 4 von 13 Läufen: 1. Melero, 80 Punkte; 2. Bizouard 70; 3. Rinaldo 62; 4. Adelberg 56; 5. Pilát 48; 6. L. Ackermann 39; 7. Bowden 35; 8. Miralles 35; 9. Izzo 21

Nächster Lauf: 4. März 2016, Stockholm/S
Internet: www.nightofthejumps.com

NACHRICHTEN

Wird Schweizer GP ein Groß Erfolg?

Motocross-WM Das Interesse am ersten MXGP der Schweiz seit vielen Jahren in Frauenfeld (7. August) ist laut Initiator und CEO des Organisationskomitees, Willy Läderach, überwältigend: «Wir haben noch keine Werbung gemacht, trotzdem sind bei der Motorradausstellung Swiss-Moto in Zürich bereits mehr als 1000 Tickets über den Tisch gegangen. Unser Budget beträgt 1,2 Millionen Euro, zehn Unternehmen aus der Region teilen sich das Risiko. Wenn 15.000 Zuschauer kommen, schreiben wir schwarze Zahlen.» Frauenfeld besitzt einen Dreijahresvertrag mit Promoter Youthstream.

Harald Simon im Stechen EM-Dritter

Eisspeedway-EM Am vorletzten Montag in Ufa/RUS verpasste Harald Simon die Chance auf EM-Gold oder -Silber: Der Waldviertler hätte mit einem Sieg im A-Finale vor Nikolai Krasnikov erstmals Europameister werden können, stürzte aber in der Startkurve und wurde disqualifiziert. In einem nun fälligen Stechen um Platz 2 gegen den Russen Dmitri Soljanikov führte Simon mit großem Vorsprung bis zur letzten Kurve,



«Nur» Bronze: Harald Simon

in der er erneut stürzte. Der achtfache Weltmeister Krasnikov gewann an beiden Tagen und holte den ersten EM-Titel seiner Karriere.

Huckenbeck startet in Elite League

Speedway Kai Huckenbeck wird einziger deutscher Fahrer in der obersten britischen Speedwayliga sein. Der 23-jährige Emsländer unterschrieb einen Vertrag beim ostenglischen Verein King's Lynn. In der Bundesliga startet der Werlter für Brokstedt. Kevin Wölbert und Erik Riss bleiben in der Premier League bei Titelverteidiger Edinburgh. ♦ ML/TS

INDOOR-TRIAL / Resultate

Bielefeld/D: 28. Februar 2016, 7 Sektionen, 1 Parallelrennen.

Qualifikation: 1. Alexandre Ferrer (F/Sherco), 0 Punkte; 2. Benoît Bincz (F/Scorpa), 5; 3. Franz Kadlec (D/GasGas), 7; 4. Gianluca Tournour (I/GasGas), 10; 5. Jan Junklewitz (D/Sherco), 10; 6. Michael Brown (GB/GasGas), 13; 7. Jarmo Robrahn (D/Beta), 15; 8. Sascha Neumann (D/Scorpa), 26

Finale: 1. Ferrer, 7 Punkte; 2. Kadlec 11; 3. Tournour 17; 4. Bincz 19

Internet: www.hallentrial.com

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW

Leistungskits für alle neuen 1er! Ganz neu: 116i-118i auf ca. 153 kW/210 PS 320 Nm inkl. Vmax. www.wintertuning.de H

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

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



X3 xDrive 2.0 D, EZ 1/2012, 65000 km, 135 kW (184 PS), weiß, SD, Automatik, M-Paket, 21.550,- €. Tel. 0151/45659022, petnaegele@gmail.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31516



BMW M3 CSL Lizenzversion, EZ 2003, 80000 km, Zustand sehr gut, VB 107.000,- €. Tel. 0170-5647007



650 i x Drive, EZ 12/2015, 600 km, 331 kW (450 PS), grün, Leder, Klima, NR-Fzg., seltene Gelegenheit! BMW 650 i x Drive, 8 Zyl., Sonderlackierung "British Racing Green uni", Individual Volleradausstattung (Schwarz, Amarobraun), Serienmäßige Komplettausstattung, Standheizung, elektrisches Glasdach, M Sportpaket, 8-fach bereit nagelneu (Sommer/Winter) inklusive Felgen, 90.000,- € (MwSt. awb.). Tel. 0172-4015223, c.roth@bempflinger.de

BMW Alpina



BMW Z8 ALPINA GELEGENHEIT 037/555, EZ 6/2003, 37000 km, silber, Leder schwarz, 1 von 105 Europa-Fahrzeugen, kein US-Import! Neuw. Zustand, 350.000,- €. Automobile B. Hinkel GmbH, Marktstrasse 45 + 47, 56564 Neuwied, Tel. 0171/6850000 H

Cobra

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

Ferrari

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

Jaguar

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

Mercedes



VP Spirit Design-Paket für Mercedes-Benz Vito / V-Klasse (BM447), (Frontspoiler-Seitenschweller-Heckschürze-Auspuffrohr), Verkaufspreis ab 5.990,- € inkl. Lackierung, Montage, MwSt. und TÜV. VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

Mercedes-Benz Typ C 250 BlueTec 4Matic T-Modell, grau, Baujahr März 2015, km-Stand: 11068 mit Übernahme des Leasingvertrages bis März 2019, mtl. Leasingrate 750,- € inkl. MwSt. abzugeben. Tel. 01520-7951008

VANSPTS.DE BY HARTMANN-TUNING



EINZELSTÜCK mit V8-Sound!
„MetroLINE“ - HARTMANN Citan 111 CDI, EZ 06/2014, ca. 6000 km, Aerodynamikpaket MetroLINE (Front-, Seiten-, Heck- und Dachspoiler), Vollleder schwarz + Sportlenkrad, Sportfedersatz, 17" oder 18" Wunschfelge ist im Preis enthalten, Chiptuning, Klima und vieles mehr. Verbr. l/100 km: in.orts 5,0; auß.orts 4,4; komb. 4,6; CO2 komb.: 119 g/km, CO2-Effizienz: A. 35.164,- € (MwSt. awb.) VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31504

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



G 320E Aut., EZ 12/95, 83800 km, 155 kW (211 PS), Klima, SD, Topzust., 33.900,- € (MwSt. awb.) Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL Thomas Franz, Wolfratshausen Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31414

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



300 SEL 6.3 AMG 1971, 320 PS! Orig. 67.000 km! 175.000,- €. Cargold, Beuerberg GmbH, Beuerberg 19, 83083 Riedering, Tel. 08036-7004, www.cargold.com H
mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 31394

Mini

Leistungskits für alle MINI! Ganz neu: MINI F56 Cooper S bis 235 kW/320 PS 450 Nm inkl. Vmax. www.wintertuning.de H

Porsche

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

Original PORSCHE Rückfahrkamera



www.digitaletechnik.de

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

911 Speedster Paket bestehend aus G-Modell Speedster breit und 964 schmal. Beide Speedster in erstklassigem Zustand, einzeln oder im Paket abzugeben! Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, 05202/72000, www.axelschuette.de H

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

Porsche 356 B Carrera 2 Coupé, Bj. 1962, sehr gut dokumentiert. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H
mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 31443

Porsche 356 B Roadster, Bj. 1960, Originalfahrzeug in sehr gutem Zustand. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H
mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 31445

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatz. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

Privat sucht Boxster Spyder, seriöse Barabwicklung, Angebote mit realistischen Preisvorstellungen an Tel. 0172/5638090 oder gmaase@t-online.de

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

FIM-LIVE.com FIM-LIVE.com FIM-LIVE.com FIM-LIVE.com FIM-LIVE.com

EISSPEEDWAY WELTMEISTERSCHAFT

präsentiert von **antenne** 99.7 BRANDENBURG **radioBERLIN** 88.8

**5./6. März 2016
BERLIN**

HORST-DOHM-EISSTADION
B.-WILMERSDORF
FRITZ-WILDUNG-STR. 9

Das am Donnerstag (3.3.)

www.eisspeedwayberlin.de

Verschiedenes

Digitale Tuningboxen f. Dieselfahrzeuge
u. Benzindirektspritzer ab 148,- €;
+ 20-25% Leistung und Drehmoment ;
www.asa-tuning.de, +49-7622-673635 H

LOGO in Garn
Aufnäher, Direktbestückung, ab 1 Stück,
Liefen von Team-Bekleidung, Hemden,
Caps, Overalls usw. Telefon 05021/62198,
www.logo-in-garn.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE

2016
Starten Sie mit uns!

BAUER AG · 79312 Emmendingen (D) · TEL. +49(0)7641.93307-0

Versicherungen
für den Motorsport
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

sportvers.de

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

Zubehör

Turboprobleme? STK Turbo Technik,
02682/26299-0, www.turbolader.net,
mail@turbolader.net H

Beratung - Verkauf - Service

BELL
HELMETS

Direkt
vom
Importeur

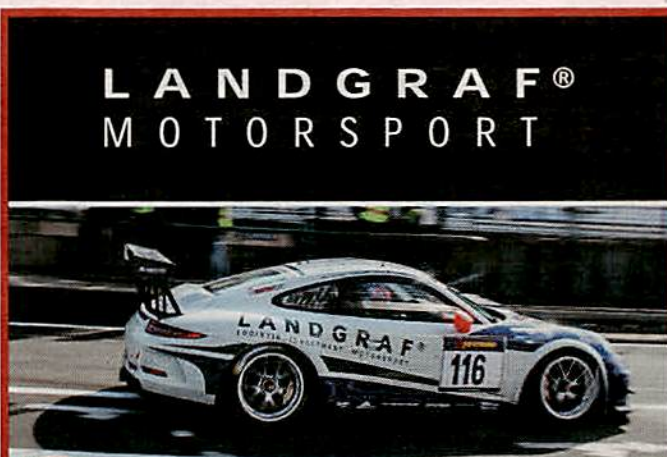
Lütticke motorsport
02354-7046993
www.lms-racing.com

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung
Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

Motorradmarkt

Zubehör

wilbers.de



FAHRERPLÄTZE VLN 2016

PORSCHE 991 CUP

PRO LAUF 9.800 €

CAYMAN GT4

PRO LAUF 7.600 €

991 V6

PRO LAUF 4.800 €

UMFANGREICHES PAKET I
HOSPITALITY I ETC.

Preise verstehen sich bei fester
Buchung der kompletten Saison

FAHRERPLÄTZE 24h-RENNEN NÜRBURGRING 2016

PORSCHE 991 CUP

19.500 €

CAYMAN GT4

15.500 €

991 V6

11.000 €

UMFANGREICHES PAKET I
HOSPITALITY I ETC.

info@landgraf-motorsport.de
www.landgraf-motorsport.de

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/32068888
Fax 0711/182-2550

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

MOTOR SPORT aktuell
MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Serie - 8. Folge: Sprint Cars/Midget Cars

Mit 800 PS im



Im ständigen Drift über losen Untergrund: Die spektakulär verflügelten Sprint Cars der «World of Outlaws» sorgen für beste Renn-Unterhaltung

Von WOLFGANG MONSEHR

Rennen mit Sprint Cars und Midget Cars sind in den USA eine große Sache. Für Europäer sehen sie einfach verrückt aus. Verrückt genug für Teil 8 unserer Serie.

Amerika ist nicht nur bekannt für seine unbegrenzten Möglichkeiten, sondern auch für die schier unerschöpfliche Kreativität der Unterhaltungsbranche – und das bezieht sich nicht nur auf die Filmindustrie. Auch im Sportbereich gibt es die unmöglichsten Disziplinen. So gibt es in den USA zum Beispiel eine Meisterschaft im Hamburger-schnell-essen oder einen Wettbewerb im Karussell-Dauerfahren, und der Gewinner kann hier wirklich ganz beachtliche Preisgelder einstreichen. Kurz: Der Verrücktheit sind keine Grenzen gesetzt.

Das gilt natürlich auch für den US-Automobilsport. Disziplinen, Meisterschaften und Fahrzeuge, bei denen jeder europäische Rennveranstalter den Kopf schütteln würde, sind im

Land der unbegrenzten Möglichkeiten normal. Der wildeste und verrückteste Motorsport überhaupt sind die populären Sprint-Car- und Midget-Rennen, die sowohl auf Asphalt-Tracks als auch auf Dirt-Oval-Kursen ausgefahren werden.

Dabei charakterisiert der Begriff «Dirt» nur den Zustand der Rennstrecke, dass nämlich auf einem meist 400 bis 800 Meter kurzen Ovale ohne Asphaltdecke gefahren wird. Die US-Dirt-Ovale sind nicht mit den europäischen Autocross-Schlamm-schlachten zu vergleichen: Der Unterboden solcher Rennstrecken besteht aus sehr hartem Lehm.

Optisch haben sich die Fahrzeuge in den vergangenen Jahrzehnten kaum verändert. Charakteristisch ist ein Rohr-rahmenchassis mit Bootsheck und einem großvolumigen (3600–4100 ccm) V8-Motor, welcher mit Methanol befeuert wird. Chevrolet, Chrysler/Dodge und Ford bauen die populärsten Triebwerke, aber seit einiger Zeit drängen auch Honda und Toyota in diesen lukra-

tiven Markt. Bei den Sprint Cars beträgt die Leistung zwischen 750 und 800 PS. Die Triebwerke der Midgets, optisch eine kleinere Version der Sprint Cars, leisten im Schnitt 250 bis 300 PS. Sowohl Sprint Cars als auch Midgets haben einen Direktantrieb und keinen Startermotor, die Fahrzeuge müssen also von Servicewagen angeschoben werden und absolvieren ihren Start immer rollend.

NASCAR-Fahrer mit Teams

Mit diesen technisch relativ primitiven Konstruktionen werden die wildesten Rennen in der US-Motorsport-Landschaft ausgefahren. In fast jeder amerikanischen Stadt, selbst in den kleinsten Ortschaften, gibt es Dirt-Oval-Rennstrecken. Mittlerweile ist die Vielzahl der diversen Sprint-Car- und Midget-Meisterschaften sowie Serien und Veranstalter nicht mehr zu überblicken.

Doch zwei Rennserien heben sich vom Rest ab, und hier fahren die Top-Piloten: zum einen die World of Outlaws-Serie (WoO), die US-Top-Kategorie

der amerikanischen Sprint-Car-Meisterschaften.

Die NASCAR-Routiniers Tony Stewart, Kasey Kahne sowie Kyle Larson setzen hier eigene Teams ein oder steigen von Zeit zu Zeit selbst ins Cockpit – in dem der Fahrer übrigens schief sitzt, da man fast nur quer fährt. Die WoO-Fahrzeuge zeichnen sich durch ihren übergroßen Spoiler (der hydraulisch verstellbar ist) auf dem Cockpitschutzkählig sowie einen kleineren Spoiler über der Vorderachse aus.

Im aktuellen Jahr umfasst der Meisterschaftskalender fast 90 (!) Rennen. Das heißt, es wird auch mehrmals in der Woche gefahren. Die größte Veranstaltung dieser Serie ist seit Jahrzehnten die «National Derby Week», welche immer Anfang August im kleinen Städtchen Knoxville/Iowa ausgefahren wird.

Top-Fahrer in der WoO (= World of Outlaws-Serie) sind die komplette Kinser-Familie, die seit Jahrzehnten diesen Sport dominiert, sowie Donny Schatz, Brad Sweet, Daryn Pitt-

man sowie der seit Jahren in Amerika lebende Australier Paul MacMahan.

Maxim, Gaerte, Gambler und Rodac sind die etabliertesten Chassishersteller. Rennfertig ist ein WoO-Sprint-Car für 70.000 US-Dollar zu kaufen. Parallel zu den WoO-Sprint-Cars haben sich nun die WoO-Late-Models etabliert – im Grunde nichts anderes als ein Sprint Car mit einer Karosserie. Mit solchen Fahrzeugen trägt Tony Stewart auf seiner Rennstrecke, dem Eldora-Speedway, jedes Jahr sein Allstar-Einladungsrennen aus.

Neben der WoO-Meisterschaft ist der USAC (United States Automobile Club) der zweite populäre Ausrichter von US-Sprint-Car- und -Midget-Rennen. Der USAC, der 1955 vom Besitzer des Indianapolis Motor Speedway, Tony Hulman, gegründet wurde, hat in seinem Portfolio gleich mehrere Sprint-Car- und Midget-Serien, wobei diese auch auf Asphalt-Ovalkursen fahren.

Die USAC-Top-Kategorie sind die Silvercrown-Sprint-Cars mit einem 3100ccm-V8-Motor.

Lehm-Oval



Asphalt-Pendant: die Slick-bereiften Silvercrown-Autos der USAC



Regelmäßige Dirt-Gäste: NASCAR-Fahrer wie Ricky Stenhouse Jr.



Action pur: WoO-Sprint-Car



Kleiner Bruder: Midget Car



Auch Publikumsliebliche: Die WoO-«Late Models» mit an Serienfahrzeuge angelehnten Optik

Diese Fahrzeuge ohne Flügel fahren ausschließlich auf Asphaltkursen. Top-Veranstaltung für diese Fahrzeuge ist jedes Jahr das «Little 500», das am Abend vor dem Indy 500 auf dem Anderson-Speedway nördlich von Indianapolis ausgefahren wird. Dabei gilt es, 500 Runden auf einem 400-m-Ovalkurs unbeschadet zu überstehen.

Die Dirt-Sprint-Cars sind das Pendant der Silvercrown-Monster und werden ausschließlich auf Dirt-Ovalen gefahren. Die Motorleistung, allerdings aus 4100ccm Hubraum, ist fast identisch mit den Silvercrown-Cars: 700 bis 780 PS.

«In der Historie verankert»

Die USAC-Midgets ist die populärste Kategorie, und hier rekrutieren sich auch immer wieder Top-Fahrer für den NASCAR- und IndyCar-Sport. Die Motoreinteilung bei den Midgets ist in diverse Gruppen für verschiedene Motorenhersteller untergliedert. Grundregel ist jedoch, dass alle USAC-Midgets über einen Vierzylinder-Motor mit Drehzahlbegren-

zer und zwischen 2500 und 3000 ccm Hubraum verfügen. Die beiden Renommier-Veranstaltungen sind das Chili-Bowl in Tulsa/Oklahoma sowie der Turkey-Night-Grand-Prix in Perris/Kalifornien. Um den Einstieg in diesen Sport zu erleichtern, hat der USAC seit einigen Jahren auch Nachwuchsserien ausgeschrieben.

«Vielleicht sehen unsere Rennen für Europäer verrückt, gefährlich, abenteuerlich oder eigenartig aus. Aber Sprint-Car- und Midget-Rennen sind fest in der US-Rennsport-Historie verankert. Seit Jahrzehnten gibt es hier den Nachwuchs für den NASCAR- und IndyCar-Motorsport. Wer jemals ein Sprint-Car- oder Midget-Rennen gesehen hat, für den ist anderer Motorsport nur noch kalter Kaffee», erläutert USAC-Pressesprecher Dick Jordan in patriotischem Stolz diese für Europäer sehr spezielle Art des Motorsports. ♦

NÄCHSTE FOLGE:
STADIUM SUPER TRUCKS

ZUM THEMA Sprint/Midget Cars

Anfänge In den USA gab es die ersten Dirt-Rennen schon wenige Jahre, nachdem die ersten Automobile über holprige Straßen fuhren. Als Rennstrecken dienten meist ehemalige Pferderennbahnen oder mit Holzbohlen ausgelegte Radrennstrecken («Boarder Races»).

Entwicklung Viele (auch spätere) Größen wie A.J. Foyt oder Mario Andretti verdienten sich ihre ersten Sporen in diesen Rennen. Weil sie abseits von Sporthohheiten und Lizenzregulierungen immer dort fuhren, wo es Preisgelder abzustauben galt, wurden sie schnell als «Outlaws» (Gesetzlose) bezeichnet. Diesen Begriff nahm Ted Johnson bei der Gründung seiner Serie, der «World of Outlaws» wieder auf, da man mit keiner be-

stehenden Behörde zusammenarbeiten wollte. Es wurde eine echte Erfolgsgeschichte – und so lukrativ, dass die meisten Sprint-Car-Stars heute gar keine Ambitionen mehr haben, in NASCAR oder IndyCar um-/aufzusteigen.

Modus Wie in Europa beispielsweise durch Rallycross bekannt, muss man sich auch bei Sprint/Midget Cars – unabhängig vom Veranstalter – über Vorläufe für ein Finale qualifizieren.

Reifen Aktuell machen Goodyear und Hoosier den Reifenmarkt unter sich aus. Firestone hat jedoch für die Zukunft Interesse bekundet.

Infos Im Internet unter www.worldofoutlaws.com oder bei der USAC unter www.usacracing.com. ♦ WM

Europa

England als Basis

Was in Amerika möglich ist, sollte doch auch in Europa machbar sein ... So in etwa war wohl der Gedankengang des Briten Les Eaton, der 1961 im englischen Städtchen Hednesford die «Spedeworth Ltd.» gründete. Eaton wollte Ovalrennen nach amerikanischem Sprint-Car-Vorbild in ganz Europa veranstalten. Der Plan ging nicht ganz auf: Außerhalb Englands und Irlands zeigten in den 70er-Jahren nur die Niederlande, Belgien und Deutschland Interesse an Rennen auf geteerten 400-m-Ovalen, meist in stillgelegten Kiesgruben.

Anfang der 70er-Jahre gab es im deutschen Raum zwei Ovale, wo auch regelmäßige Stars von der Britischen Insel starteten: Nettetal-Kaldenkirchen (bei Mönchengladbach) sowie Recklinghausen-Hochlarmark. Nach wenigen Jahren wurde jedoch der Druck der Umweltschützer zu groß und beide Strecken mussten geschlossen werden.

Über 20 Oval-Rennserien

Etwas länger konnten sich die Strecken in Tilburg (NL) und Opgimbe (B) behaupten, bis auch für sie Feierabend war. Dagegen ging Les Eatons Rechnung in seiner Heimat und in Irland auf. Dort entwickelte sich der Oval-Rennsport zu einer Goldgrube, und Top-Fahrer wie Barry Lee hatten ihre eigene Show im britischen TV.

Eaton und seine Spedeworth Ltd. veranstalteten Rennen mit Live-Übertragung, doch nach drei Jahrzehnten hatte Eaton den Kanal voll. «Man soll dann aufhören, wenn es am schönsten ist», sagte er im britischen Fernsehen in einer Live-Pressekonferenz, als er ankündigte, Spedeworth zu verkaufen und nach Südafrika auszuwandern.

Heute ist die Spedeworth Ltd. im Besitz des Ehepaares Deane und Janet Wood, die selbst früher Rennen fuhren. Über 20 Oval-Rennserien werden derzeit unter dem Spedeworth-Banner ausgefahren. ♦ WM



Ein Europa-Ableger: Superstox

IM RÜCKSPIEGEL

1996 1986
1976 1966

Die März-Highlights

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

... vor 20 Jahren



Melbourne: Villeneuve noch vor Hill – am Ende siegte Letzterer

Formel 1 Hoffnungen auf Siege zu Saisonbeginn hatten sich Michael Schumacher und Ferrari nicht gemacht. Da ist es schon fast verwunderlich, dass man sich beim Auftakt in Melbourne gleich als zweite Kraft hinter Williams etabliert. Im ab dieser Saison in einer einzigen Session ausgetragenen Qualifying landen die Ferrari auf den Plätzen 3 (Eddie Irvine) und 4 (Schumacher). Im Rennen herrscht zunächst Chaos: Johnny Herbert (Sauber) und David Coulthard (McLaren) berühren sich in der Bremszone vor Kurve 3. Martin Brundle (Jordan) merkt zu spät, wie stark vor ihm verzögert wird, und nutzt Herberts und Coulthards Autos als Rampe.

Sein Auto zerbricht in einem spektakulären Crash in zwei Teile. Rennabbruch. Beim Neustart ist Brundle – unglaublich, aber wahr – im «T-Car» wieder dabei. Und diesmal gibt es keine großen Dramen. Die Williams von

Damon Hill und Pole-Mann Jacques Villeneuve halten die Doppelführung über die ganze Renndistanz. Weil Villeneuves Motor aber Öl verliert, muss er Hill vorbeilassen und verpasst den Sieg bei seiner F1-Premiere. Irvine komplettiert das Podest, Schumacher fällt mit Bremsproblemen kurz nach Halbzeit aus.

Das zweite März-Rennen (Interlagos) gewinnt auf abtrocknender Strecke ebenfalls Hill. Villeneuve dreht sich im Zweikampf um P2 mit Jean Alesi (Benetton) raus. Der Franzose wird Zweiter. Michael Schumacher holt auf Platz 3 den ersten Podestplatz mit Ferrari.

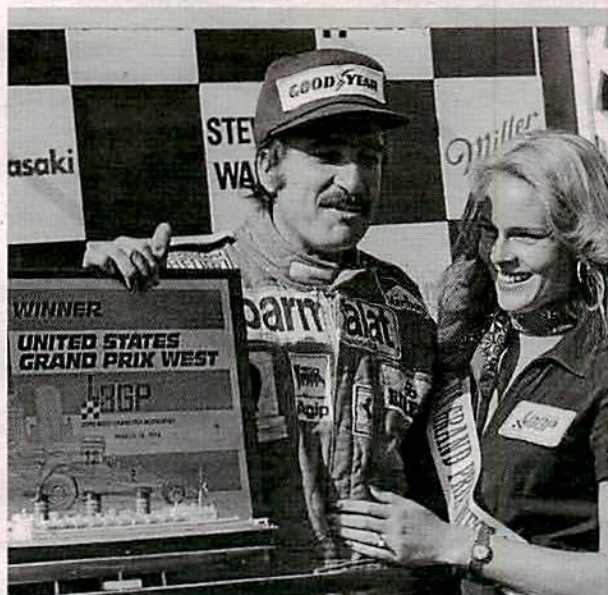
12h Sebring Wie in Daytona heißt es: Doyle Racing gegen Ferrari. Und wie beim 24h-Rennen einige Wochen zuvor ist es am Ende der Doyle-Riley&Scott, der über den 333 SP triumphiert. Gegenüber dem siegreichen Daytona-Aufgebot wurde lediglich Scott Sharp durch Eric van

de Poele ersetzt, Jim Pace und Wayne Taylor waren schon in Daytona mit an Bord. Für Porsche springen zwei GT-Klassensiege heraus: mit dem 911 GT2 Evo und den Fahrern Hans-Joachim Stuck/Bill Adam in der großen, mit dem 911 RSR und den Fahrern Andy Pilgrim/Will Pace/Larry Schumacher in der kleinen GT-Kategorie.

IndyCar Beim Auftakt in Miami fällt Pole-Mann Paul Tracy mit Getriebeproblemen aus, Sieger wird Jimmy Vasser. Zwei Wochen später in Rio holt André Ribeiro seinen ersten IndyCar-Sieg. Das dritte März-Rennen gewinnt im australischen Surfers Paradise erneut Vasser.

NASCAR Volles Programm: Vier Rennen hält der Winston Cup für den März bereit. Drei davon gewinnt Jeff Gordon: Richmond, Darlington und Bristol. In Atlanta wird Gordon hinter Sieger Dale Earnhardt und Terry Labonte Dritter.

... vor 40 Jahren



Der Dominator des GP in Long Beach: Clay Regazzoni

Formel 1 Gleich zwei Rennen gibt es im März. Am ersten Wochenende des Monats steht der Südafrika-GP in Kyalami an. Nach Bestzeit von Niki Lauda (Ferrari) beim Vortest sichert sich James Hunt (McLaren) wie schon beim Auftakt in Brasilien die Pole-Position. Der Brite erwischt aber einen schlechten Start, fällt hinter Lauda, Vittorio Brambilla (March) und Teamkollege Jochen Mass zurück. Der Deutsche winkt Hunt vorbei, kurz darauf ist auch der Italiener geknackt. Doch Lauda, der gleich am Start die Führung erobert, ist nicht einzuholen. Am Ende trennen Lauda und Hunt nur 1,3 Sekunden.

Ende März geht es zurück nach Amerika, diesmal in die USA. Beim United States Grand Prix West gibt es den saisonübergreifend fünften Ferrari-Sieg in Folge. Diesmal ist es jedoch nicht Lauda, sondern Teamkollege Clay Regazzoni – der die Siegesserie mit seinem Erfolg in Monza 1975 einläutete

–, an dem kein Weg vorbeiführt. Der Schweizer legt in Long Beach einen lupenreinen Hattrick hin: Pole-Position, Rennsieg mit über 40 Sekunden Vorsprung (auf Lauda) und schnellste Runde. Weil Hunt nach einem Unfall früh ausscheidet, baut Lauda seinen Vorsprung in der Fahrer-WM auf 14 Punkte aus. Erster Verfolger ist Patrick Depailler (Tyrrell), der nach P3 zum zweiten Mal in der laufenden Saison aufs Podest klettern darf. Lotus-Neuling Gunnar Nilsson crasht mit Aufhängungsschaden kurz nach dem Start mit 250 km/h in die Mauer, bleibt aber unverletzt.

12h Sebring Mit einem Sechsfach-Erfolg endet der Sportwagenklassiker, der nun neben seinem Status als IMSA-GT-Serie auch wieder ein FIA-Prädikat trägt. Im siegreichen Porsche 911 RSR sitzen Al Holbert und Michael Keyser, die von drei weiteren RSR gefolgt werden. Auf P5 und P6 machen zwei «normale» Elfer den Tri-

umph komplett. Best of the rest: BMW auf Platz 7.

Rallye-WM Zu den prominenten Ausfallopfern der zehnten Portugal-Rallye zählen Walter Röhrl/Claes Billstam (Opel/Getriebe), Hannu Mikkola/Jean Todt (Toyota/Unfall) und Jean Ragnotti/Jacques Jaubert (Alpine/Unfall). Sieger werden Sandro Munari/Silvio Maiga im Lancia Stratos HF – rund drei Minuten vor Ove Andersson/Arne Hertz im Toyota Corolla. **Tourenwagen-EM** Auftaktssieger beim 4h-Rennen in Monza werden mit sechs Runden Vorsprung Jean Xhenceval und Pierre Dieudonné im BMW 3.0 CSL von Luigi Racing. Die Erfolge in den zwei kleineren Klassen gehen an Alfa Romeo.

USAC Das Auftaktrennen der US-Formelserie in Phoenix gewinnt Bobby Unser. **NASCAR** Die Siege in den drei März-Rennen teilen Dave Marcis (Richmond), Cale Yarborough (Bristol) und David Pearson (Atlanta) unter sich auf.

des Automobilsports

... vor 30 Jahren



Perfekter Williams-Einstand: Piquet auf dem Weg zum Heimsieg



Nach Rückzug der Werke Portugal-Sieger: Moutinho/Fortes

Formel 1 Die neue Saison beginnt am 23. März in Jacarepaguá, Brasilien. Und das Team, über das geredet wird, heißt Williams. Das jedoch nicht nur aus sportlichen Gründen, sondern weil Teamchef Frank Williams zu Beginn des Monats einen schweren Autounfall erlebt. Bei der Rückfahrt von Testfahrten in Le Castellet zum Flughafen fährt er mit seinem Mietwagen zu schnell, kommt von der Straße ab, prallt gegen einen Felsen und überschlägt sich. Während der Beifahrer, Teammanager Peter Windsor, unverletzt bleibt, wird Williams' Wirbelsäule so gestaucht, dass er fortan an den Rollstuhl gefesselt sein wird: Querschnittlähmung.

Ohne seinen neuen Chef geht deshalb auch Nelson Piquets Williams-Rennpremiere in Südamerika über die Bühne. Bei seinem Heimrennen nahe Rio soll der zu diesem Zeitpunkt zweifache Weltmeister dennoch der

große Triumphator werden. Zwar holt Ayrton Senna im Lotus die Pole, im Rennen aber ist der Williams stärker – doch Pechvogel Nigel Mansell kollidiert in der Startrunde mit Senna und fällt aus. So scheint nur noch «Professor» Alain Prost mit einer Ein-Stopp-Strategie gegenüber Zweistopper Piquet eine Siegchance zu haben. Doch diese löst sich, in Form des TAG-Porsche-Motors im Heck seines McLaren MP4/2C, kurz nach Rennhalbezeit in Rauch auf.

Rallye-WM Die Rallye Portugal ist noch keinen Tag alt, da erlebt die Gruppe-B-Ära ihre dunkelste Stunde: Der einheimische Ford-Werksfahrer Joaquim Santos verliert die Kontrolle über seinen RS200 und crasht in die wie immer in Scharen zu den Pisten gekommenen Zuschauer. Drei Menschen werden getötet, 33 weitere verletzt. Während die Werksteams daraufhin alle Autos zurückziehen, gewinnt letzt-

lich der einheimische Rallye-Champion Joaquim Moutinho (Co Edgar Fortes) im Renault 5 Turbo. Es ist sein erster und einziger WM-Laufsieg.

Tourenwagen-EM Das Eröffnungsrennen in Monza gewinnen Tom Walkinshaw und Win Percy im Rover Vitesse.

DTM Beim Auftakt «Bergischer Löwe» im belgischen Zolder gehen 26 Fahrer und eine Fahrerin (Beate Nodes) an den Start. Nach 24 Runden siegt Kurt Thiim im Rover Vitesse vor den beiden schwedischen Volvo-Assen Per-Gunnar Andersson und Per Stureson.

12h Sebring Porsche feiert mit dem 962 einen Dreifach-Erfolg. Sieger: Hans-Joachim Stuck, Bob Akin und Jo Gartner.

NASCAR In North Carolina, wo nur drei Autos in der Führungsrunde ankommen, gewinnt Terry Labonte (Oldsmobile), in Atlanta Morgan Shepherd (Chevrolet).

... vor 50 Jahren



BILL STOWE

Teil 1 der Sebring-Tragödie: McLeans tödlicher GT40-Crash

12h Sebring Wie schon beim 24h-Rennen in Daytona gewinnen Ken Miles und Lloyd Ruby im Ford GT40, und Ford gelingt ein Dreifachsieg. Porsche holt mit Hans Herrmann/Joe Buzzetta/Gerhard Mitter (906) sowie George Follmer/Peter Gregg (904) zwei Klassensiege. Doch das sportliche Geschehen ist bei Rennende längst weit in den Hintergrund gerückt. Zwei Unfälle mit tödlichem Ausgang überschatten den Rennverlauf und sorgen für die größte Tragödie in der Renngeschichte.

Um 14.40 Uhr Ortszeit geht das Getriebe an Bob McLeans Ford GT40 in die Knie, die Hinterräder blockieren und McLean fliegt mit Highspeed ab. Durch einen Graben an einen Telefonpfosten, der den Tank aufreißt. Sofort geht das Auto in Flammen auf, McLean hat keine Chance und stirbt im Inferno. Zwei Stunden vor Rennende die zweite Tragödie: An Mario Andrettis Ferrari geht ebenfalls das Getriebe kaputt, er dreht sich,

trifft den Porsche von Don West, welcher daraufhin in eine Zuschauergruppe fliegt. Ein Familienvater (40) und seine 20- und 9-jährigen Söhne sterben direkt an der Unfallstelle. Eine 38-jährige Frau erliegt Stunden später ihren Verletzungen.

Tourenwagen-EM Mit dem 4h-Rennen von Monza wird die neue Saison eingeläutet. In drei Divisionen mit sechs Klassen wird mit Gruppe-2-Tourenwagen gefahren. Sieger werden Andrea de Adamich und Theodoro Zeccoli, die einen Siebenfach-Sieg(!) der Alfa Romeo GTA anführen. FI-Star Jochen Rindt kommt gar nicht zum Fahren, weil Fahrpartner Roberto Bussinello schon früh ausscheidet. Ein Ex-FI-Star dagegen, Giancarlo Baghetti, gewinnt mit seinem Abarth die kleine Klasse, während Claudio Maglioli im Lancia Fulvia in der mittleren Division siegt.

USAC Trotz großen Technik-Umbruchs in der Formel 1 herrscht in Europa noch Ruhe –

schließlich geht die Saison erst im Mai los. Jenseits des Großen Teichs wird das neue Formelsport-Rennjahr aber bereits eröffnet. Beim Auftakt in Phoenix, Arizona, holt sich der Italo-Amerikaner Mario Andretti im Hawk-Ford die Pole. Rennsieger wird nach 150 Runden aber Jim McElreath im ebenfalls Ford-befeuerten Brabham.

NASCAR Bei den drei März-Rennen gibt es drei verschiedene Sieger. Am 13. März siegt Paul Goldsmith (Plymouth), eine Woche später triumphiert mit Dick Hutcherson ein Ford-Pilot. Wiederum sieben Tage später jubelt mit Jim Hurtubise erneut ein Plymouth-Kutscher.

Formel V Nach der Entscheidung der ONS, die Formel V nicht allein VW-Technik vorzubehalten, hat sich Nürburgring-Legende Willi Martini an seine Interpretation eines kleinen BMW-Formelwagens gemacht. Er präsentiert seinen ersten Entwurf: den «Formel M» auf Basis des BMW 700.

Automobil-Stars gestern & heute

WAS MACHT EIGENTLICH...?



1992

UKYO
KATAYAMA

2015

Klein, quirlig, zäh – und immer für Überraschungen gut: Ukyo Katayama war zu Formel-1-Zeiten ein Original. Und er ist es heute noch. Der Japaner lebt ein Leben auf der Überholspur. Das Wort «unmöglich» gibt es für ihn nicht. Und Risiko ist Bestandteil seines Lebens. «Ich hätte schon ein paarmal sterben können», sagt Katayama ohne eine Miene zu verziehen.

Eigentlich hätte der Sohn eines ehemaligen Soldaten der kaiserlichen Armee Leichtathlet werden sollen. Doch einen Tag vor dem Leistungstest brach er sich auf dem Motorrad den Knöchel. «Ich musste mir eine neue Herausforderung suchen und entschied mich fürs Rennfahren.» Dort fing Ukyo ganz unten an – als rennfahrender Mechaniker. «Die anderen nannten mich Bettler», erinnert sich der heute 52-jährige, «weil ich immer altes Material aus den Abfalltonnen fischte.»

Im August 1985 entschied er sich, nach Europa zu gehen. Er landete in Paris und glaubte in England zu sein. 1986 brach er sich bei einem Rennen in Clermont-Ferrand Beine und Nacken. «Von da an trainierte ich wie ein Besessener, was erklärt, warum ich einen solchen Stiernacken gekriegt habe.» Aus dem Krankenhaus ist er damals geflüchtet. Aus Angst, es würde zu teuer werden. Erst später erfuhr er, dass er im Besitz einer französischen Rennlizenz ausreichend Versicherungsschutz hatte. Zurück in Japan fand er in Zibacs (Bekleidung) und Cabin (Tabak) zwei potente Sponsoren, die ihm schließ-

lich den Weg in die Formel 1 ebneten. Dort ging er 1992 für Larrousse, 1993 bis 1996 für Tyrrell und 1997 für Minardi bei insgesamt 95 Grands Prix an den Start. «Mein bestes Jahr war 1994. Da hätte ich in Barcelona, Hockenheim oder Monza aufs Podest kommen können. Doch jedes Mal versagte die Technik.» Nach P2 in Le Mans (mit Toyota) gründete Katayama sein eigenes Rennteam: TeamUKYO. Damit ging er in der japanischen SuperGT und ab 2002 bei der Dakar an den Start.

Seine zweite große Leidenschaft neben dem Rennfahren ist das Bergsteigen. Auch dort sprang Katayama dem Tod schon ein paarmal von der Schippe. 2009 wurde er am Mount Fuji schwer unterkühlt mit dem Hubschrauber geborgen. Seine beiden Begleiter starben bei –25 Grad. Auch 2004 musste er auf dem Weg zum Gipfel des Manaslu (8163 m. ü. M) eine Expedition abbrechen. Die holte er Jahre später erfolgreich nach – typisch Katayama.

Auch den Südpol hat der Mann aus Tokio bereits abgehakt. Und so manch ein Achttausender steht noch auf seiner Agenda. «Solange ich mag, werde ich weiter Bergsteigen», sagt Katayama. Fit hält er sich auf dem Fahrrad. Oder mit Triathlon. Seit 2012 besitzt er ein Fahrrad-Team, mit dem er an der USI World Tour teilnimmt. Allerdings nicht aktiv – «nur als Teammanager», so Katayama, über den Ex-GP-Kommentatorenlegenden Murray Walker einst sagte: «Er ist der beste F1-Fahrer, den es je gegeben hat.»

CHRISTIAN EICHENBERGER

Namen & Nachrichten

Vor 60 Jahren starb Ernst Loof

»» **Ernst Loof** Am Donnerstag, 3. März, jährt sich der Todestag von Ernst Loof zum 60. Mal. Der in Oschersleben geborene Loof war ab 1938 für die Renneinsätze von BMW verantwortlich. Nach dem Krieg gründete er 1948 die Firma Veritas und wurde damit auf Anhieb Deutscher Automobil- und Motorradmeister. Nur drei Jahre später meldete Veritas Konkurs an. Das hielt Loof aber nicht davon ab weiterzumachen. 1951 ließ er sich deshalb am Nürburgring nieder und baute den Veritas-Meteor, mit dem er, Hans Herrmann und Willi Heeks am Großen Preis von Deutschland 1953 teilnahmen. 1956 starb Loof 49-jährig an den Folgen eines Hirntumors.

»» **RCCO** Mit dem «Just a Minute» auf dem Hanse-Ring in Hamburg-Harburg beginnt am Mittwoch, 2. März, um

18.30 Uhr die 26. Saison der «großen kleinen» Rennserie RCCO (MSa 9). Als Titelverteidiger und Vorjahressieger des Rennens geht Jürgen Stüdemann mit einem Porsche 917 an den Start. Auch MSa ist mit dabei: Mit Le Mans-Sieger Frank Biela.

»» **Paul Smart** Der Sieger der legendären 200 Meilen von Imola 1972 machte mit seiner Frau, der Schwester des 2003 verstorbenen Barry Sheene, einen Australien-Urlaub, dessen letzte Station der Superbike-WM-Auftakt auf Phillip Island war. Der bis heute als Ducati-Botschafter gefeierte Brite traf sich dort neben den britischen Spitzenfahrern aus der WM auch mit seinem alten Kumpel Barry Ditchburn, der das im Rahmenprogramm stattfindende Classic-Event mitfuhr. Der britische Ex-Kawasaki-Werkspilot lebt heute in Melbourne. ♦ CE/IP



Ernst Loof



Paul Smart

LESERBRIEFE

Keine Zeit fürs Rennen
Zum geplanten neuen Qualifikationsformat der F1

Bernie Ecclestone schimpft über die «schlechteste Formel 1» und glaubt wohl, mit einem neuen Reglement für das Quali mehr Spannung für die Fans zu bringen. Ich darf das bezweifeln. Wenn alle paar Sekunden eine neue Reihung über den Bildschirm läuft oder eine neue Wertungstafel auftaucht, bleibt dem Zuschauer doch wenig Zeit, das eigentliche Renngeschehen zu verfolgen. Ich hoffe, ich habe nicht recht, denn ich wünsche mir eine spannende Formel-1-Saison 2016.
Rudolf Ratzemberger,
A-5010 Salzburg

Fast wie im Frühling
Zu den F1-Präsentationen 2016, MSa 10/2016

Ehrlich, ich weiß nicht, ob ich mich auf die neue Formel-1-Saison freuen soll – oder eben nicht. Klar habe ich mir die neuen Autos gerne angeschaut. Aber wenn man ehrlich ist: Sieht man von ein paar wenigen Abweichungen bei den Lackierungen ab, schauen ein Mercedes oder ein Red Bull doch in etwa gleich aus wie letztes Jahr. Löbliche Ausnahme: Ferrari mit der Nostalgie-Optik. Aber auch darüber hinaus: Kratzt den Lack ab, und ein

Auto sieht praktisch aus wie das andere. Was waren das für schöne Zeiten, als man alleine an einer Silhouette wusste: hier ein Ferrari, dort ein Tyrrell, da ein Ligier. Wenn man, wie jüngst in einer englischen Zeitung wieder, Formel-1-Boss Bernie Ecclestone in einem Interview sagen hört, dass die F1 langweilig geworden sei, dass er kein Geld ausgeben würde, um sich mit seiner Familie ein Rennen live anzusehen und dass man da was gegen unternehmen müsse, dann kriege ich als Fan fast Frühlingssglücksgefühle. Nur zu, Bernie: Eigentlich kann es ja nur wieder besser werden!
Kurt Röthlisberger,
CH-3000 Bern

Lieber «Serie» als F1
Zu den F1-Präsentationen 2016 und der MSa-Serie «Crazy Racing», MSa 10/2016

Das sind sie also: die neuen Formel-1-Autos. Und nach einem Test sieht alles danach aus, als ob Mercedes auch 2016 die Konkurrenz in Grund und Boden fährt. Dagegen ist eigentlich nichts einzuwenden. Die Silbernen haben sich diesen Vorsprung hart erarbeitet. Man darf sie dafür nicht bestrafen. Nachdenklicher macht mich, dass weder FIA (allen voran Jean Todt, der sich lieber um Sicherheit im Straßenverkehr kümmert), Bernie Ecclestone

noch irgendwelche Kommission sonst einen Weg aus der Krise findet. Da lobe ich mir die «Randserien», die MSa seit Anfang dieses Jahres vorstellt. Da geht es wirklich noch um Motorsport. Weiter so!
Albert Meier,
CH-4054 Basel

Begriff fehl am Platz
Zu «Interview mit Rossi-Bezwinger», MSa-Titel 6/2016

Diese Schlagzeile auf der MSa-Titelseite 6/2016 zum Interview mit Jorge Lorenzo ist lustig. Vor allem, wenn ein Jorge Lorenzo alles geschenkt bekam von einem Marc Márquez, der sich in Valencia zur Witzfigur machte. Wirklich traurig für die Fans. Sie sparen monatelang für ein Ticket in Valencia, die übrigens doppelt so viel kosten wie am Sachsenring, damit sie ein billiges Finale sehen. Schlecht für den Sport und für die Fans. Der Begriff «Rossi-Bezwinger» ist meines Erachtens fehl am Platz.
Silvio Körner,
D-09514 Wünschendorf

KONTAKT

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



Sein bestes Jahr in der Formel 1: Katayama 1995 bei Tyrrell

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70774 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 2577
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de

Redaktion: Michael Bräutigam (Redakteur),
 Christian Eichenberger (Chef vom Dienst)

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

Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
 Georg Dobes, Martin Grühler,
 Michael Heimrich, Sven Kopt, Annette Laqua,
 Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,
 Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
 Stefanie Szapka, Julius Tannert, Arno Wester,
 Anke Wiczorek, Michael Wolf
 England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding
 Japan: Shigeo Kibiki
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer
 Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller,
 Wolfgang Vlasaty
 Schweiz: Jörg Kaufmann
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: Martin Straka

Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,
 dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre
 Froidevaux, Claus Hermann, Nikolett Kovacs,
 Nico Schneider, XPB, LAT, sutton-images.com,
 Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Friedrich Weisse,
 Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard,
 Mike Rockenfeller

Grafik und Produktion:
 Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer

Schlussredaktion:
 Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70774 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182-01
 MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und
 sport Gruppe

Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Jens Katermann
 Stellvertreterin: Birgit Priemer

Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Rammes, Kai Feyerabend (Stv.)

Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger

Anzeigenleitung:
 Stefan Granzer
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699

Werbverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346

Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 leifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613

Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522

Herstellung:
 Rainer Jüttner (verantwortlich)

Syndication/Lizenzen:
 Tel: +49 (0)711 182 1579 / 2579

Druck:
 DZO Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
 Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg

Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft:
 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)

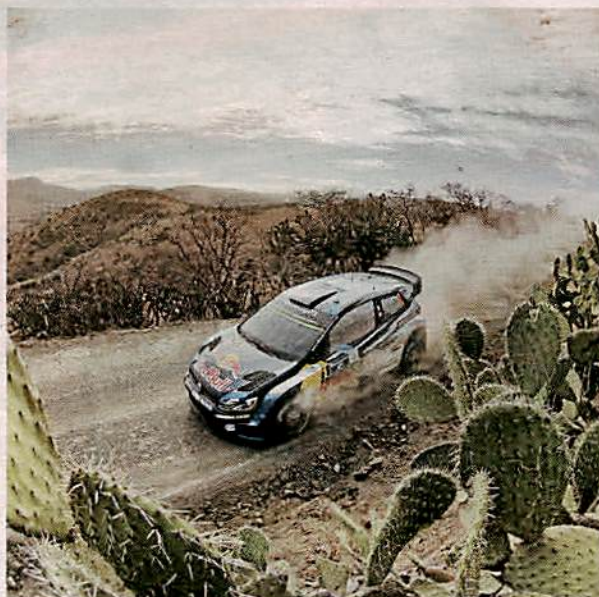
Jahresabonnement:
 € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €
 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf
 Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ih-
 rer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-
 oskkauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice:
 Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
 70158 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,
 Telefax 0711-182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
 © 2015 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
 ISSN 1421-8488

TIPP DER REDAKTION



When Playboys ruled the World Endlich März! Diesen Monat starten die Formel 1 und die MotoGP ihre Weltmeisterschaften, beide am Sonntag, den 20. März. Vor 40 Jahren machten in diesen prestigeträchtigen Rennserien die Briten Barry Sheene (im Bild rechts) und James Hunt das Rennen. Sie gaben aber auch neben der Rennstrecke mächtig Stoff. Youtube.com Barry Sheene & James Hunt - When Playboys ruled the World



«Ándale!»: Wird Ogier wieder zur «schnellsten Maus von Mexiko»?

TERMINE

AUTOMOBIL

3.-6.3.	Rallye, Rallye Mexiko	WM	MEX
4./5.3.	Rallye, Saarland Rallye/St. Wendel	DM	D
5./6.3.	V8-Supercars, Adelaide	AUS	AUS
6.3.	NASCAR, Las Vegas/Nevada		USA

MOTORRAD

3.3.	Eisspeedway, Berlin	DM	D
4.3.	Freestyle-Motocross, Stockholm	WM	S
5.3.	Supercross, Daytona/Florida	WM	USA
5./6.3.	Eisspeedway, Berlin	WM	D
6.3.	Motocross, Suphan Buri	WM	T

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 1.3.

12.40 Classic Races: Das 1000-km-Rennen Nürburgring 1984 (Doku.) MOTORVISION-TV
 19.05 Rallye-WM 2015, Rallye Mexiko, Rennen (Zus.) MOTORS-TV

MITTWOCH, 2.3.

12.40 Classic Races: Die CanAm-Serie 1973 (Doku.) MOTORVISION-TV
 20.20 Rallye-WM 2015, Rallye Mexiko, Rennen (Zus.) MOTORS-TV
 22.30 NASCAR, Atlanta/Georgia (USA), Rennen (W) MOTORVISION-TV

DONNERSTAG, 3.3.

12.15 Classic Races: Die goldenen Zeiten des Rallyesports (Doku.) MOTORVISION-TV

FREITAG, 4.3.

8.50 On Tour: Stockcar-Rennen Herzfelde (D/Reportage) MOTORVISION-TV
 12.15 Classic Races: Die Afrika-Rallye 1959 (Doku.) MOTORVISION-TV
 19.45 Rallye-WM, Rallye Mexiko, Rennen/1. Tag (Zus.) SPORT 1

SAMSTAG, 5.3.

1.25 Rallye-WM, Rallye Mexiko, Rennen/1. Tag (Zus.) SPORT 1+
 7.00 Classic Races: Die Rallye Argentinien (Doku.) MOTORVISION-TV
 8.20 NASCAR, Atlanta/Georgia (USA), Rennen (W) MOTORVISION-TV
 18.00 Rallye-WM, Rallye Mexiko, Rennen/2. Tag (Zus.) SPORT 1
 20.50 NASCAR, Atlanta/Georgia (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION-TV

SONNTAG, 6.3.

2.25 Rallye-WM, Rallye Mexiko, Rennen/2. Tag (Zus.) SPORT 1+
 16.25 Classic Races: Das Pikes-Peak-Bergrennen 1987 (Doku.) MOTORVISION-TV
 16.50 ADAC GT Masters 2015, Spa-Francorchamps (B), Rennen (Zus.) MOTORVISION-TV
 17.20 Porsche Carrera Cup 2015, Oschersleben (D), Rennen (Zus.) MOTORVISION-TV
 17.45 Porsche Carrera Cup 2015, Nürburgring (D), Rennen (Zus.) MOTORVISION-TV
 19.00 Rallye-WM, Rallye Mexiko, Rennen/Live Stage (live) SPORT 1+
 19.35 NASCAR - The List: Die schnellsten Fahrer (Doku.) MOTORVISION-TV
 21.00 NASCAR, Las Vegas/Nevada (USA), Rennen (live) MOTORVISION-TV

MONTAG, 7.3.

0.15 Rallye-WM, Rallye Mexiko, Rennen/3. Tag (Zus.) SPORT 1
 2.00 Rallye-WM, Rallye Mexiko, Rennen/3. Tag (Zus.) SPORT 1+
 7.50 NASCAR, Atlanta/Georgia (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION-TV
 12.15 Classic Races: Die Rallye East Africa (Doku.) MOTORVISION-TV
 13.10 Car History: Ford-Motorsport (Doku.)

MOTORVISION-TV

13.49 Car History: BMW-Racing (Doku.) MOTORVISION-TV
 19.55 NASCAR, Las Vegas/Nevada (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION-TV
 22.05 Rallye-WM, Rallye Mexiko, Rennen/1. Tag (Zus.) SPORT 1+
 22.30 Rallye-WM, Rallye Mexiko, Rennen/2. Tag (Zus.) SPORT 1+
 22.55 Rallye-WM, Rallye Mexiko, Rennen/Live Stage (Zus.) SPORT 1+
 23.30 NASCAR, Las Vegas/Nevada (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION-TV
 23.55 Rallye-WM, Rallye Mexiko, Rennen/3. Tag (Zus.) SPORT 1+

DIENSTAG, 8.3.

7.50 NASCAR, Las Vegas/Nevada (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION-TV
 12.20 Classic Races: Die 24 Stunden von Le Mans (Doku.) MOTORVISION-TV
 20.05 NASCAR, Atlanta/Georgia (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION-TV

MOTORRAD

DIENSTAG, 1.3.

16.30 Motocross-WM/MXGP, Doha (Q), 1. Rennen (W) MOTORS-TV
 17.20 Motocross-WM/MXGP, Doha (Q), 2. Rennen (W) MOTORS-TV

MITTWOCH, 2.3.

1.30, 10.00 Motocross-WM/MX2, Doha (Q), 1. Rennen (W) MOTORS-TV
 2.25, 12.35 Motocross-WM/MX2, Doha (Q), 2. Rennen (W) MOTORS-TV
 8.30 Motocross-WM, Doha (Q), Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 15.00 Motocross-WM, Doha (Q), Rennen (Zus.) EUROSPORT 2

FREITAG, 4.3.

12.40 Romaniacs - Die härteste Enduro-Rallye der Welt (Reportage) MOTORVISION-TV

SONNTAG, 6.3.

5.45 Motocross-WM/MX2, Suphan Buri (T), 1. Rennen (live) MOTORS-TV
 6.00 Motocross-WM/MX2, Suphan Buri (T), 1. Rennen (live) EUROSPORT 2
 7.00 Motocross-WM/MXGP, Suphan Buri (T), 1. Rennen (live) EUROSPORT 2
 7.00 Motocross-WM/MX2, Suphan Buri (T), 1. Rennen (live) MOTORS-TV
 8.45 Motocross-WM/MX2, Suphan Buri (T), 2. Rennen (live) MOTORS-TV
 9.00 Motocross-WM/MX2, Suphan Buri (T), 2. Rennen (live) EUROSPORT 2
 9.45 Motocross-WM/MXGP, Suphan Buri (T), 2. Rennen (live) MOTORS-TV
 10.00 Motocross-WM/MXGP, Suphan Buri (T), 2. Rennen (live) EUROSPORT 2

DIENSTAG, 8.3.

5.10 High Octane: Travis Pastrana/Motocross (Doku.) MOTORVISION-TV

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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



IM NÄCHSTEN HEFT/08.03.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: Tests in Barcelona
 Rallye-WM: Rallye Mexiko
MOTORRAD
 Motocross-WM: Suphan Buri

MOTORSPORT
aktuell

TOP AUSSTATTUNG!

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

MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.

GRATIS



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

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____ 19 _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ0000004985, 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 _____

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