

MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens -
Abo.-Service: Motor-Presse (Schweiz) AG, 8604 Volketswil



Formel 1 - Daniel Ricciardo
**Auch als «Verlierer»
ein Siegertyp** S. 6



MotoGP - Jorge Lorenzo
**Interview mit dem
Rossi-Bezwinger** S. 24

Rallye-WM / Sébastien Ogier gewinnt Monte - Herausforderer Hyundai chancenlos

VW unschlagbar

Weltmeister Sébastien Ogier liefert beim unterhaltsamen Saisonauftakt in Monte-Carlo eine überzeugende Vorstellung ab und fährt seinen 26. WM-Sieg im Dienste von VW ein. Herausforderer Hyundai hat mit dem neuen Modell i20 WRC seine liebe Mühe und kann die Wolfsburger zu keiner Zeit ärgern. Überraschungsmann Kris Meeke (Citroën) wird ein Stein zum Verhängnis. **Ab S. 15**



Jeden
Dienstag
neu

**motorsport-
aktuell.com**

Formel 1
**Sind 21 Grands Prix
zu viel des Guten?** S. 18

MotoGP
**KTM im Zeitplan -
Lüthi darf testen** S. 23

Panorama - Serie
**Motoball: Nichts
für Weicheier** S. 34



LIEBE LESER!

In etwas mehr als sieben Wochen geht die Formel-1-Saison los. Am 20. März fällt der Startschuss in Melbourne. Bis dahin wird noch viel entwickelt und natürlich auch noch fleißig getestet. Danach stehen 21 Grands Prix auf dem Programm. Das ist Rekord. Aber ob die Formel 1 darauf stolz sein kann? Ich fürchte – nein! 21 Rennen plus noch zweimal zwei Testtage in Barcelona und Silverstone während der Saison: Das ist zu viel des Guten (siehe Seite 4). Nicht nur für all die, die diese (Reise)-Strapazen auf sich nehmen (müssen). Sondern auch für die Zuschauer. 21 Grands Prix sorgen für eine Übersättigung. Erst recht, wenn die Rennen noch an Orten stattfinden, zu denen der durchschnittliche Formel-1-Fan keine Beziehung hat – Stichwort Russland und Aserbaidschan. Dazu kommt die Überlegenheit von Mercedes. Die haben sich die Silbernen zwar hart erarbeitet. Gleichzeitig lähmt sie die Formel 1. Wenn ein Gerhard Berger mit 210 Formel-1-Starts sagt, er schlafe vor dem Fernseher ein (siehe rechts), dann ist es höchste Zeit, dass etwas unternommen wird.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Jorge Lorenzo (E)
WO? Palma de Mallorca (E)

WAS? Der MotoGP-Champion
übt für eine zweite Karriere



WER? Tiago Monteiro (P), Toni Bou (E),
Marc Márquez (E) und Dani Pedrosa (E)

WO? Circuito Castellolí bei Barcelona (E)
WAS? Die Honda-Armada flankiert von Type-R-Modellen



WER? Die ehrwürdige «Monte»
WO? Im Hinterland von Monte Carlo (MC)

WAS? Kaum eine andere Rallye bietet ein solches Spektakel und wird auf Straßen ausgetragen, die die Spreu vom Weizen trennen

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: Berger übt Kritik an der Königsklasse; Nürburgring: Herrschend endlich etwas mehr Klarheit? S. 3
- ! FORMEL 1 21 Grands Prix sind zu viel des Guten S. 4
- ! FORMEL 1 Das Erfolgsrezept des Dany Ricciardo? S. 6
- FORMEL 1 V6-Turbos bleiben bis ins Jahr 2020 S. 8
- GP3 Interview mit CH-Talent Kevin Jörg S. 9
- LANGSTRECKEN-WM Der Plan der Champions S. 10
- SPORTWAGEN Vorschau auf die 24h von Daytona S. 11
- DTM Würfel sind gefallen: ARD bleibt TV-Partner S. 12
- 24H DUBAI Interview mit «Mr. 24 hours» Gerrie Willems S. 14
- ! RALLYE-WM Ogier siegt beim Saisonauftakt S. 15
- RALLYE DAKAR Porträt von Sieger Peterhansel S. 20

MOTORRAD

! THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: KTM liegt im Zeitplan; Tom Lüthi soll testen; SBK-WM: Jagd auf Kawasaki hat begonnen S. 23
- ! MOTOGP Interview mit Weltmeister Lorenzo S. 24
- MOTOGP Weltmeister Yamaha gibt Vollgas S. 26
- MOTO2 Kalex mit vielen neuen Ideen S. 27
- SUPERCROSS Roczen mit Startproblemen S. 29
- RALLYE DAKAR Porträt von Sieger Toby Price S. 30

PANORAMA

- ! SERIE Crazy Racing: Moto- und Autoball S. 34
- TOP-JOURNALIST Rainer Braun im «Ruhestand» S. 36
- BOXENGEFLÜSTER Fanshop, Namen & Nachrichten, Leserbrief S. 38
- IMPRESSUM S. 39
- SERVICE Termine, TV-Programm, MSA-Tipp S. 39

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:
XPB, SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT

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

MOTOR
SPORT
aktuell

Formel 1 - Gerhard Berger

Kritik an Königsklasse

Von MICHAEL SCHMIDT

Gerhard Berger sieht die Formel 1 heute aus der Perspektive eines Fans. Der 56-jährige Österreicher macht sich Sorgen über die Sackgasse, in die sich der Sport manövriert hat. Er sagt: «Ich schlafe vor dem Fernseher ein.»

Er hat 210 Grands Prix bestritten. Zehn davon gewonnen. Zweimal wurde er WM-Dritter. Nach seiner aktiven Zeit war er bei BMW und Toro Rosso auf der anderen Seite der Boxenmauer erfolgreich. Gerhard Berger (56) weiß, wie die F1 funktioniert. Er ist ein alter Hase. Und seine Meinung hat Gewicht. Wenn er sagt: «Ich schlafe vor dem Fernseher ein!», dann besteht Handlungsbedarf. Dringender Handlungsbedarf.

Die Soloshow von Mercedes ist aus technischer Sicht zu bewundern. Doch sie macht die Formel 1 auf Dauer langweilig. Berger kennt das Problem. Solche Dominanzen hat es früher schon gegeben. «Aber es gibt vier Unterschiede zu der McLaren-Siegesserie zu meiner Zeit. Erstens: Die Fans wurden damals wenigstens noch durch das Fahrerspektakel unterhalten. Jeder hat gesehen: Das ist ein Ritt auf der Kanonenkugel. Zweitens: Die Rennen waren trotzdem unberechenbar, weil es so viele Ausfälle gegeben hat. Oder weil so viele Fehler passiert sind. Wer bleibt heute noch ohne Sprit liegen?



Gerhard Berger: «Die F1 ist kein Ritt auf der Kanonenkugel mehr»

Der Sport ist heute so perfekt, dass die Dominanz eines Autos den Unterhaltungswert mehr beeinträchtigt. Drittens: Fehler wurden nicht verziehen. Wer zu schnell war, ist in der Leitplanke geklebt. Heute wird ein Ausrutscher nicht mehr bestraft. Wer sich dreht, wird von riesigen Auslaufzonen aufgefangen. Der Fahrer kommt wieder zurück auf die Strecke und verliert in der Regel noch nicht einmal einen Platz. Viertens: Es

gibt nicht mehr fünf Fernsehsender, sondern 200. Man muss sich nicht mehr unbedingt am Sonntagmittag um 14 Uhr einen Grand Prix anschauen. Das Angebot ist viel besser und größer als früher.»

Die MotoGP macht's vor

Was also muss gemacht werden? Wo würde Berger den Hebel ansetzen? «Das Auto muss mehr Leistung als Grip haben», sagt der Tiroler. «Das beste Bei-

spiel ist die MotoGP. Die haben 270 PS, wiegen 160 Kilogramm, haben null Abtrieb und eine begrenzte Auflagefläche vom Reifen. Da sieht jeder Zuschauer sofort, was die Jungs draufhaben. Das ist Motorsport pur. In der Formel 1 haben wir das Gegenteil. Das kombiniert mit den leisen Motoren ist weder Show, Herausforderung noch Spektakel. Das wird uns der Fan mittelfristig nicht verzeihen.» Berger fordert deshalb «Regeln, bei denen das Auto, der Motor, der Fahrer und das Team im Gleichgewicht sind.»

Außerdem wünscht er sich wieder richtig fette Motoren – so wie zu seiner Zeit im Turbozeitalter. «700 oder 800 PS sind für die Formel 1 einfach zu wenig. Es gibt genug Supersportwagen für die Straßen, die mehr PS haben. 1986 sind wir mit bis zu 1400 PS herumgefahren. Ohne elektronische Hilfen. Ohne eine perfekte Aerodynamik, die das Auto wie auf Schienen fahren lässt. Wir haben heute so sichere Rennstrecken und Autos, dass man sich mehr Leistung locker leisten kann. Das sehen auch die Zuschauer. Formel-1-Fahren ist heute kein Ritt auf der Kanonenkugel mehr. Es ist ein Schaulaufen von wahnsinnig komplizierter Technik. Der Fahrer fällt hinten runter. Wenn ein Debütant bei Testfahrten nach einem Tag bis auf drei Zehntelsekunden an die Bestzeit rankommt, ist die Anforderung nicht hoch genug. Die Anforderung muss verändert werden.» ♦

Volkswagen

Wer folgt auf Capito?

Jost Capito wird künftig für McLaren arbeiten. Weiter unklar ist jedoch, wer sein Nachfolger bei Volkswagen wird. Der scheidende Sportchef rechnet damit, dass die Suche nach einem Kandidaten noch eine Weile dauern wird, möglicherweise sogar bis Mai. «Ich werde die nächsten drei oder vier WMLäufe sicher noch dabei sein. Es könnte auch länger dauern», sagt Capito am Rande des WMAuftaktes in Monte Carlo.

Zudem betont der 57-jährige Diplom-Ingenieur nochmals, dass sein Wechsel nichts mit dem VW-Abgasskandal zu tun hat: «Meine Entscheidung ist einzig und allein mit der neuen Herausforderung bei McLaren begründet. Dass sein Abschied von VW ein erstes Zeichen auf einen WM-Ausstieg der Wolfsburger sei, wies Capito noch einmal zurück: «Wir haben eine Zusage bis Ende 2019, daran hat sich nichts geändert. Eine Garantie ist das natürlich nicht.»

Auch 2017 mit drei Autos

Die von der Konzernspitze geforderten Einsparungen habe das Team an Stellen umgesetzt, die keinen Einfluss auf die Leistung haben. Capito: «Wir geben für Testfahrten oder Gästeprogramme weniger Geld aus.» Und: «Wir planen, auch 2017 mit drei Autos an den Start zu gehen.» Alles unter der Voraussetzung, die neue VW-Chef-ette zieht angesichts der drohenden Strafzahlungen nicht doch noch vorzeitig den Stecker. Denn spätestens wenn Capitos Nachfolge geklärt ist, wird sich zeigen, welchen Wert die heutigen Aussagen haben. ♦ RK

Nürburgring

Mehr Klarheit – oder doch nicht?

Am Nürburgring herrscht seit vergangener Woche wieder etwas mehr Klarheit über die Besitzverhältnisse: Pharmamagnat Viktor Charitonin ist nun «Alleinherrscher» am Ring – zumindest, und da wird es wieder unklarer, wenn der Verkaufsprozess des Nürburgrings als europarechtskonform eingestuft wird.

Die Holding des russischen Pharmamagnaten Viktor Charitonin ist seit vergangener Woche einzig verbleibender Gesellschafter, nachdem die Motorsportfirma Getspeed ihre

Anteile deutlich reduziert hat und damit die Rolle in der Geschäftsführung aufgibt. Der Gesellschafterstreit – laut «Wirtschaftswoche» trat man mehr als zehn Prozesse gegeneinander los – lähmte zuletzt Betrieb und wirtschaftliche Entscheidungen am Eifelkurs. Nun also herrscht mehr Klarheit. Ob es für den Motorsport am «Ring» gut oder schlecht ist, dass nun Charitonin de facto allein das Sagen hat, bleibt abzuwarten.

Lief der Verkauf sauber ab?

Zumal noch immer nicht geklärt ist, ob der Verkaufsprozess überhaupt europarechtskon-

form abgelaufen ist. Statt eines Kauf- gibt es nach wie vor nur einen Pachtvertrag. Zwar segnete die EU-Kommission den Verkaufsprozess ab, der Verein «Ja zum Nürburgring e.V.» und das US-Technologieunternehmen NeXovation sind jedoch bekanntlich anderer Meinung und haben beim Europäischen Gericht in Luxemburg gegen den Beschluss geklagt.

Fällt dort keine Entscheidung, würde der Prozess in nächster Instanz vor den Europäischen Gerichtshof gehen. Dann würde es Jahre dauern, bis klar ist, ob Charitonin wirklich freie Fahrt in der Eifel hat. ♦ MBR



Nürburgring: Besitzverhältnisse klarer, Rechtslage weiter offen

WM-Kalender

Die Mammut-Formel: Eine

Von ELMAR BRÜMMER

Die Formel 1 steht vor einer Marathon-Saison mit 21 Grands Prix. Wir beleuchten, was das zu bedeuten hat. Sagen, warum Weltmeister Mercedes ein B-Team formt und fragen uns: Ist die Grenze des Zumutbaren längst überschritten?

So ganz jungfräulich ist ein Jahreskalender Ende Januar ja ohnehin nicht mehr, aber wer sich vor den ersten Reifentests jetzt Zeit genommen hat, auch sein Formel-1-Jahr zu planen, der hat 21 Wochenenden verplant. Die Saison 2016 wird eine werden, wie es noch keine gegeben hat – die längste in der Geschichte der Königsklasse, jedenfalls was die Anzahl der Grands Prix angeht. Auch wenn sie mit einem Neujahrrennen (siehe rechts) nicht mithalten kann.

Dafür wird sich diese WM ziehen, selbst die Mammutveranstaltungen Fußball-EM oder Olympia wirken dagegen nur als kurze Unterbrechungen. Die Formel 1 nimmt NASCAR-Ausmaße an. Vermutlich würde Bernie Ecclestone am liebsten auch 36 Rennen fahren lassen. Sorge, dass er dafür Austragungsorte findet, muss er nicht unbedingt haben. Die Expansionspolitik (siehe Russland und Aserbaidschan) war schon immer umstritten. In diesem Jahr aber gilt die Sorge eher der Anzahl – wobei die Geografie durchaus eine Rolle spielt. Innerhalb einer Woche von Montreal nach Baku, das bringt nicht nur die Logistik-Experten an den Rand des Machbaren. Man könnte vielleicht auch sagen: des Wahnsinns. Und das betrifft nicht nur die Termine.

Für große Rücksicht auf das mitreisende Personal ist der

globale Wanderzirkus Formel 1 ohnehin nicht bekannt, aber die Belastungen in diesem Jahr werden extrem. Selbst die Europasaison wird stressiger als sonst: Mit Spielberg/Silverstone, Budapest/Hockenheim und Spa/

«Wir haben doch schon bei 19 Rennen die Grenze erreicht.»

TOTO WOLFF

Monza gibt es die Klassiker immer als Back-to-back-Rennen.

Zweimal Action innerhalb einer Woche, das ist cool für den Fan. Allerdings wird es, je nachdem wie der kommende Som-

mer vom Wetter her ausfällt, die Quoten nicht unbedingt steigern. An diesen komprimierten Beispielen sieht man auch, welche Gefahr da noch droht: Die der Übersättigung, was für ein exklusives Produkt wie die Königsklasse zur Gefahr werden kann.

Mercedes plant B-Team

Sicher, Ecclestone hat das Problem, dass er eine Menge Interessen unter einen Hut bringen muss, der Rennkalender ist ein Puzzlespiel. Und ähnlich wie bei einem Dienstplan im Büro kann man es nicht allen recht machen. Zumal die meisten Rennstallbesitzer eine klare Meinung haben: Sie verdienen nur mit Rennen richtig Geld, der Kalender 2016 maximiert also ihre Gewinne. Und die Fahrer sagen doch ohnehin immer, dass sie am liebsten jedes Wochenende fahren würden. Ja,

das sind die Wünsche – aber die bestehen eben auch aus viel Theorie. Denn kaum waren die 21 GP im dritten Anlauf fixiert, das Testprogramm auf zwei halbe Wochen und ein paar Tage während der Saison gekürzt, begann das Stöhnen. Zu Recht.

Toto Wolff, der Teamchef von Weltmeister Mercedes, ist nicht als Jammerer bekannt, aber er hat eine klare Meinung zur Abschaffung der Obergrenze von 20 WM-Läufen: «Wir haben doch schon bei 19 Rennen gesehen, dass es zum Saisonende hin an die physischen und mentalen Leistungsgrenzen geht.» Der Österreicher schlägt Alarm, auch wenn er weiß, dass sich am Maximalprogramm höchstens durch politische oder finanzielle Unpässlichkeiten (Austin?) etwas ändern lässt: «Das ist einfach nicht mehr machbar.» Sehenden Auges in die Erschöpfung fahren, das würde nicht der



Am 20. März geht's los: Der vorgezogene Auftakt in Melbourne hat den Zeitplan einiger Teams durcheinandergebracht – Zusatzschichten über die Feiertage waren normal

Saison am Begrenzer

Südafrika 1965 Auftakt am Neujahrstag

gewohnten Perfektion beim Champion-Team entsprechen. Deshalb wird in Brackley, ebenso wie in den meisten anderen Rennstallzentralen, bereits an Alternativkonzepten gearbeitet, um die Leistungsfähigkeit zu erhalten: «Das ist ein komplexes Thema», weiß Wolff. «Vielleicht müssen wir eine zweite Schicht einführen, vielleicht brauchen unsere Leute mehr Erholungszeit. Wir wollen die maximale Leistung aus dem Team heraus holen, und das geht nicht, wenn alle 365 Tage im Jahr arbeiten.»

Mercedes will ein B-Team an den Start bringen – eine zweite Schicht von Mechanikern, die jenen zur Hand geht, die am härtesten ranmüssen, vor allem also das Auf- und Abbaupersonal. Eine komplette Doppelschicht aber ist nicht möglich – dagegen sprechen die Regeln, die Finanzen und für Wolff die Tatsache, «dass wir eine Menge

Mitarbeiter haben, die man nicht auswechseln kann, weil sie einfach die besten sind.»

Willkommen im roten Bereich

Die Vorverlegung des ursprünglich für den 10. April vorgesehenen Saisonauftaktes in Melbourne auf den 20. März hat schon über die Winterpause einen Vorgeschmack auf den Terminstress gegeben – in vielen Rennfabriken fielen die Weihnachtstagen kürzer aus, um die neuen Rennwagen pünktlich fertig zu bekommen. McLaren allein hat über die Feiertage acht Sonderschichten gefahren. Sauber bringt seinen neuen C35 aus Kapazitätsgründen erst zur zweiten Testwoche auf die Piste (siehe auch Seite 8). Alles hat eben seine Grenzen. Willkommen im roten Bereich.

Auch für die Fahrer wird es ein langer Ritt, dementsprechend haben die meisten die

letzten Wochen für ein kombiniertes Vergnügungs-Sportprogramm genutzt. Sebastian Vettel (mit einem Alt-Ferrari in Fiorano) und Max Verstappen bei seinem Schnee-Stunt in Kitzbühel machten sich bereits wieder mit ihrem Lieblingssportgerät vertraut, aber die meisten Piloten quälten sich im Fitnessstudio. Oder kombinierten, wie Lewis Hamilton beim Snowboard-Ausflug mit Skistar Lindsay Vonn, Sport und Spaß. Zur gleichen Zeit wurde Haas-Neuzugang Esteban Gutiérrez beim Stabilitätstraining gesichtet – er ließ sich im Kampf gegen die Fliehkräfte kopfüber herumwirbeln. Die Rolle der Physiotherapeuten wird enorm wichtig sein: Sie müssen die Balance zwischen Grundkondition, Rennfitness und Erholung finden. Es ist ein noch aufwendigeres Fein-Tuning nötig – wie bislang nur bei den Rennwagen.

Denn die Menschen sind die treibenden Kräfte, und ihr Hybridantrieb ist leider begrenzt. Bei Toro Rosso in Faenza konnte man besichtigen, wie sich die Mechanikermannschaft mit Gymnastik für das Trockentraining der Boxenstopps in Schuss bringt. Kniebeugen, damit es in den nächsten neun Monaten nicht zum Kniefall kommt.

Aber es hätte ja auch noch schlimmer kommen können: Vor drei, vier Jahren wurden sogar 22 Rennen diskutiert ... Und trotzdem wird eine der großen Fragen in dieser Saison sein: Wie viel ist zu viel? Die Antwort werden wir erst Ende November kennen. Und sie wird Auskunft darüber geben müssen, wie es um die Formel-1-Zukunft bestellt ist: Der Profit darf auf keinen Fall auf Kosten der Leistungsfähigkeit gehen. 2016 wird deshalb zum Testfall, zu einem Jahr am Begrenzer. ♦

Zweimal fand der Saisonauftakt der Formel 1 am Neujahrstag statt: 1965 (in East London) und 1968 (in Kyalami). Auch 1967 fiel der Saisonauftakt auf Anfang Januar. Da wurde das Rennen am 2. Januar ausgetragen.

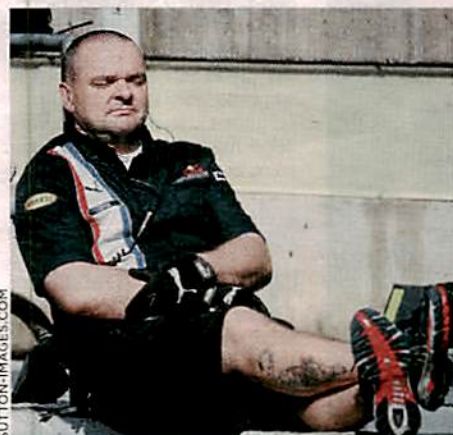
Beim Rennen 1965 siegte Jim Clark auf Lotus. Überlegen mit einer halben Minute Vorsprung auf den amtierenden Weltmeister John Surtees (Ferrari). Dritter wurde Graham Hill (B.R.M.). Clarks Teamkollege Mike Spence verschenkte einen möglichen Doppelsieg mit zwei Drehern und landete auf P4.

Das Rennen an sich war kein Brüller. Die Umstände, wie es zu diesem GP kam, und was sich sonst noch an diesem Wochenende abspielte, schon eher. Eigentlich hätte der GP eine Woche früher stattfinden und das Ende der Saison 1964 markieren sollen. Doch die Veranstalter wollten das Rennen nicht an Weihnachten austragen und verschoben den Termin. So wurde aus East London 1964 East London 1965.

Interessant war auch die Anzahl der Privatfahrer. Neben den Werksteam waren 18 (!) Kundenautos gemeldet. Darunter südafrikanische Exoten wie der LDS Mk2 oder der Alfa Romeo Special, der mit dem Lokalfeldhelden Peter de Klerk immerhin Zehnter wurde.

Besondere Umstände erforderten auch bei Ferrari eine gewisse Improvisationskunst. Die Italiener fuhren in Südafrika zwar wieder in Rot, nachdem man beim letzten Rennen 1964 in den USA aus Protest gegen den italienischen Automobilverband die Autos in weiß-blau, den Farben des N.A.R.T (North American Racing Team), lackiert hatte. Doch weil Enzo Ferrari seine Lizenz noch nicht wiederhatte, musste sich die Scuderia unter dem Namen von Teammanager Eugenio Dragoni einschreiben lassen.

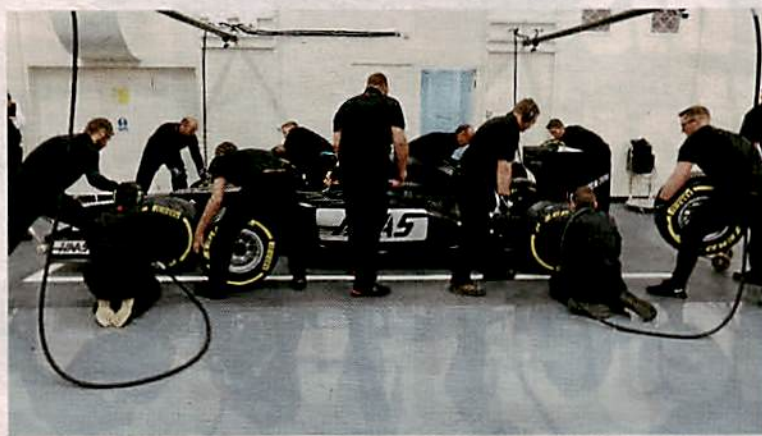
Noch skurriler mutet aus heutiger Sicht die Wahl der Reifen an. Die Fahrer konnten für das Rennen zwischen Dunlop- und Goodyear-Gummis auswählen! Von den Top-Fahrern entschied sich nur Dan Gurney für die Goodyear-Schlappen. ♦ CE



Sieht man immer öfter: Schlafender Mechaniker



Der Job ist schon Stress genug: 2016 müssen die Teams 21 GP über sich ergehen lassen



Trockenübungen: Neuling Haas probt schon jetzt den Ernstfall mit den Mechanikern



GP Südafrika 1965: Sieger Clark

WM-KALENDER 2016

Datum	Grand Prix
20. März	Australien, in Melbourne
3. April	Bahrain, in Sakhir
17. April	China, in Shanghai
1. Mai	Russland, in Sotschi
15. Mai	Spanien, in Barcelona
29. Mai	Monaco, in Monte Carlo
12. Juni	Kanada, in Montreal
19. Juni	Europa, in Baku
3. Juli	Österreich, in Spielberg
10. Juli	Großbritannien, in Silverstone
24. Juli	Ungarn, in Budapest
31. Juli	Deutschland, in Hockenheim
28. August	Belgien, in Spa-Francorchamps
4. September	Italien, in Monza
18. September	Singapur, in Singapur
2. Oktober	Malaysia, in Sepang
9. Oktober	Japan, in Suzuka
23. Oktober	USA, in Austin
30. Oktober	Mexiko, in Mexiko-City
13. November	Brasilien, in São Paulo
27. November	Abu Dhabi, in Yas Marina

Könnte Werbung für Zahnpasta machen: Red-Bull-Superstar Dany Ricciardo



Daniel Ricciardo

Auch als «Verlierer» ein Siegertyp

Zur Person Daniel Ricciardo

Geburtstag 1. Juli 1989
Geburtsort Perth
Herkunftsland Australien

KARRIERE

2000–2004 Karting
2005 Australische Formel Ford
2006 Formel BMW (Asia P3, GB P20)
2007 Ital. Formel Renault (P6)
2008 Formel Renault Eurocup (P2),
Meister der westeuropäischen Serie
2009 Britische Formel 3 (Meister)
2010 Formel Renault 3.5 (P2)
2011 Formel Renault 3.5 (P5), Formel 1
mit HRT (Gesamt-27.)
2012 Formel 1 mit Toro Rosso (18.)
2013 Formel 1 mit Toro Rosso (14.)
2014 Formel 1 mit Red Bull (3., 3 Siege)
2015 Formel 1 mit Red Bull (8., 2 Podest-
plätze)
2016 Formel 1 mit Red Bull

HOBBYS

Quadbike, Karting, Tennis

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Noch gut sieben Wochen bis zum Saisonstart. Und Daniel Ricciardo (26) ist so etwas wie das «Dark Horse» der Formel 1. Fahrerisch besteht kein Zweifel, dass der Australier im Dienste von Red Bull zu den absoluten Top-Piloten zählt. Doch die Frage wird sein: Was taugt sein neuer RB12? Und wie stark ist der modifizierte Renault/TAG-Motor?

Hier ein Grinsen, da ein Handshake, dort ein Schwätzchen – wer Daniel Ricciardo im Fahrerlager sieht, der denkt unweigerlich: Dieser Mann kann keine Feinde haben. Der kommt mit jedem klar.

Und so ist es auch. Ricciardos Dauersmile ist nicht gespielt. Seine Freundlichkeit und seinen Charme hat er sich nicht aus Imagegründen zugelegt. Das würde ihm auch niemand abkaufen. Ricciardo ist so, wie er ist: nett, zuvorkommend, lustig und geradeaus. Aber nie verletzend. Sondern immer mit einer Portion Humor, mit der man ihm alles verzeihen würde.

Manche bezeichnen ihn als den perfekten Schwiegersohn. Für andere ist er einfach der sympathischste Vollgas-Held, der die F1 zu bieten hat. Selbst so etwas wie langweilige Presserunden kriegen mit dem Vorzeige-Australier Unterhaltungswert. Er ist – um es kurz zu machen – eine erfrischende Brise in einer abgehobenen Welt von Ego manen und Besserwissern.

Happy-go-lucky-Mentalität

Ricciardo, 1989 im westaustralischen Perth geboren, hat die Leichtigkeit des Lebens mit der Muttermilch aufgesogen. Er sei schon immer ein aufgeweckter Junge gewesen, meint er. Die Schule habe er auf die leichte Schulter genommen, ohne dabei aber schlecht abgeschnitten zu haben. Streiche seien an der Tagesordnung gewesen: «Lachen gehört zu meinem Naturell. Es macht das Leben einfacher.»

Als er in die Formel 1 kam, hat er diese Einstellung mitgenommen. Allerdings nicht mit dem Hintergedanken, er müsse dort besonders witzig sein: «Ich dachte einfach: Wenn ich die Sache fröhlich angehe, dann würde es mir sicher leichter fallen. Denn wer Spaß im Leben hat, der hat auch Freude am Job.»

Und Ricciardo liebt seinen Job: «Mir ist bewusst, dass ich einen privilegierten Beruf ausüben darf. Wer kann schon von sich behaupten, er sei Formel-1-Rennfahrer? Ich weiß aber auch, dass ich nicht ewig Formel 1 fahren werde. Das ist nur ein Abschnitt meines Lebens. Also heißt es: Konzentriere dich darauf und genieße es. Und das tue ich. Warum sollte ich mit einem

Gesicht wie sieben Tage Regenwetter durchs Fahrerlager laufen? Danke, davon gibt es im Paddock doch schon genug!»

Ricciardos Happy-go-lucky-Mentalität steht dem Aussie in kleinster Weise im Weg. An Professionalität mangelt es ihm nicht, nur weil er viel und gerne lacht. «Daniel ist äußerst diszipliniert», sagt Toro-Rosso-Chef Franz Tost, bei dem Riccardo zwei Jahre lang die wohl härteste, aber auch beste Schulbank



«Wer Spaß im Leben hat, hat auch Freude am Job.»

DANIEL RICCIARDO

gedrückt hat. «Er hat schon bei uns Anweisungen im Rennen haargenau umgesetzt», erinnert sich Tost. «Einmal schickten wir ihn 25 Runden vor Schluss mit neuen Options auf die Strecke. Er lag nur eine Sekunde vor Massa. Und wir sagten ihm, er müsse diesen Abstand genau so beibehalten. Gleichzeitig solle er seine Reifen am Leben erhalten. Er hat beide Anforderungen erfüllt.»

Tost war schon vor dem ersten Rennen klar, dass Riccardo aus einem speziellen Holz geschnitzt ist. Er habe die Basis, um in der Formel 1 Erfolg zu haben, mitgebracht, ist der Tiroler überzeugt. Und er sei immer einer gewesen, der sich bis spät abends im Fahrerlager mit den Ingenieuren unterhielt.

Sein Interesse am Datenstudium war allerdings nicht von Anfang an vorhanden. Zumindest nicht in der Tiefe. Aber das ist der Red-Bull-Zögling keine Ausnahme. In den Nachwuchskategorien ist alles etwas anspruchsloser. Neben einem Renn- gibt es in der Regel nur noch einen Dateningenieur. In der Formel 1 sieht das anders aus. Hier fällt eine Armada von Technikern über einen Fahrer her. Damit muss man erst einmal klarkommen. Tost weiß: «Viele Fahrer, die in die Formel 1 kommen, denken: Ich habe es geschafft. Ich habe die Spitze des Eisbergs erklommen.» Aber sie sind erst am Anfang. Und begreifen nicht, dass sie eben erst aus dem Kindergarten entlassen worden sind.»

Entscheidend ist die erste Phase. Und dort hat Riccardo sofort begriffen, was zu tun ist. Als er 2014 zu Red Bull stieß, hatte er so viel Erfahrung im Gepäck, dass er wusste, wie er die Werkzeuge richtig einsetzen muss. Anders kann man sich nicht erklären, wie er sich in einem Team, das durch und durch auf den viermaligen Weltmeis-

ter Sebastian Vettel getrimmt war, durchsetzen konnte.

Unspektakulär, aber schnell

Ricciardo verfügt nicht über einen spektakulären Fahrstil. «Aber das war schon immer so», bestätigt Nachwuchsteamchef Trevor Carlin, mit dem der Aussie 2009 in der britischen Formel 3 zusammenarbeitete. «Ich weiß noch, wie ich ihn in Spanien bei einem Rennen in Albacete zum ersten Mal sah. Er war vom ersten Moment an schnell. Auf einer Rennstrecke, die er nicht kannte. Und das auffallend unspektakulär.»

Als Dany Ricciardo bei Red Bull anfang, war ihm klar, dass er mit Vettel einen harten Brocken hatte. Den härtesten vielleicht. Nicht, dass Vettel in seinem Territorium unbezwingbar gewesen wäre. Mark Webber ist ja auch ab und zu in die Phalanx des Deutschen eingebrochen. Aber Vettel war im Team nicht nur hoch angesehen. Alles war um ihn herum aufgebaut. Und Anfang 2014 rechnete niemand damit, dass sich daran so schnell etwas ändern würde, geschweige, dass Vettel zu Ferrari flüchten könnte. Doch Riccardo wechselte zum exakt richtigen Zeitpunkt. Das Motorenreglement traf den Serienweltmeister wie der Blitz. Vettels fahrerische Vorteile waren weggeblasen. Und Riccardo konnte daraus Profit ziehen.

Es ist denkbar, dass Vettel unter diesen Umständen (und nach



«Ein Gesicht wie sieben Tage Regenwetter? Nein danke!»

DANIEL RICCIARDO

all den Erfolgen) schneller «müde» wurde. Im Gegensatz zu Riccardo, der vor Begeisterung kaum zu bremsen war. Für ihn war klar: Der Red Bull 2014 war trotz des schwächelnden Renault-Motors das beste FI-Auto, das er je bewegen durfte. Im Gegensatz zu Vettel hatte er keine Vergleichsmöglichkeiten. Zumindest nicht mit früheren Red Bulls. Die Gefahr, ein verinnerlichtes Fahrgefühl abzurufen, das einen Jahre zuvor von Titel zu Titel fahren ließ, gab es bei «Ricci» nicht. «Und das war ein Vorteil», urteilt Teamchef Christian Horner.

Trotzdem war das nicht alles, was Riccardo letztendlich über Vettel triumphieren ließ. Der Neuzugang hatte auch die Pirelli-Reifen besser im Griff als sein alteingesessener Stallgefährte. Obwohl er in den Nachwuchs-

kategorien nicht als Reifenflüsterer bekannt war: «Aber das ist normal. Dort, wo ich gefahren bin, musste man nicht viel Rücksicht auf die Reifen nehmen. Du konntest so viel quer stehen, wie du wolltest, und warst immer noch schnell.»

Nach einem Drittel der Saison stellte Vettel nüchtern fest, dass sein Gegenüber kaum Schwächen hatte. Doch Vettel hängte ihn in langsamen Kurven ab. Und von denen gab es übers Jahr gesehen mehr. Riccardo war überall flott. Riccardo fragte sich irgendwann: «Warum kann er schneller fahren und erst noch weniger Reifen verbrauchen?»

In Ungarn Sieg verschenkt

Vettels «Flucht» zu Ferrari machte Riccardo binnen eines Jahres zum Teamleader. Eine Rolle, auf die er sich nichts einbildet. Aber die er 2015 gegen seinen neuen Teamkollegen Daniil Kvyat verteidigte, auch wenn es am Ende 92:95 in Sachen WM-Zähler hieß.

Das beste Rennen Ricciardos war Ungarn. Auch wenn er im Ziel als Dritter hinter Kvyat lag. «Ich hätte gewinnen können», meint Riccardo. Und damit liegt er bestimmt nicht falsch. Hätte er sich beim Kampf um Platz 2 an Nico Rosberg nicht den Frontflügel kaputtgefahren. Hinterher kassierte er dafür Schelte. Doch dagegen wehrt sich der dreimalige GP-Sieger: «Den Mercedes hätte ich an einer anderen Stelle nicht gekriegt. Dafür war mein Topspeed zu schlecht. Also musste ich etwas riskieren. Außerdem sah ich etwas weiter vorne bereits Vettel im Ferrari in Führung liegend. Und ihn hätte ich mir geschnappt. Womöglich auf der Geraden.»

Ricciardo ist bekannt dafür, dass er nicht lange fackelt. Dabei ist die Quote der Manöver, die in die Hose gehen (siehe Ungarn) verschwindend klein. «Ich bin einmal, das ist schon lange her, von einer Rennstrecke nach Hause gefahren und habe mich geärgert, dass ich nicht forsch genug angegriffen habe. Ich habe mir danach geschworen, dass ich dieses Gefühl nie mehr haben will. Ich möchte immer sagen können: Ich hab's wenigstens versucht.»

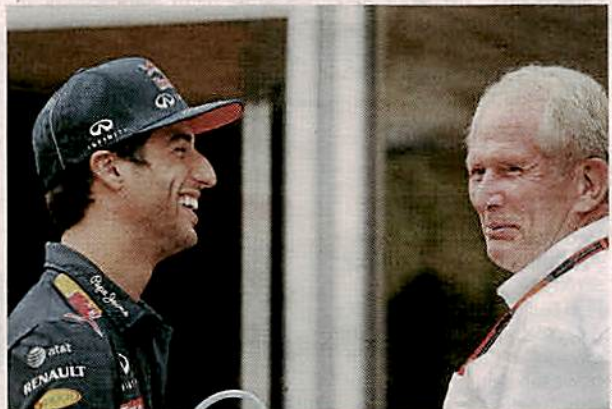
Dieses Motto gilt für Riccardo auch, wenn er in etwas mehr als sieben Wochen zu seinem Heim-GP startet. Sein Abschneiden dort hängt von den Fortschritten ab, die Renault gemacht hat. Ob Riccardo daran glaubt, 2016 wieder regelmäßig vorne mitzumischen, oder ob er wieder auf der «Verliererseite» steht? «Bei uns arbeiten nur Siegertypen. Ich bin sicher, wir werden wieder gewinnen.» ♦



Das liebt er: Daniel Ricciardo mit Freunden zu Hause in Australien



2015 ohne Sieg: Riccardo und Red Bull hoffen auf ein besseres Jahr



Immer zu Spaß aufgelegt: Riccardo und Mentor Helmut Marko



Ausgleichssport im australischen Sommer: Riccardo auf einer KTM

NACHRICHTEN

Argentinien will F1 und Fußball-WM

Kalender Mit 21 Rennen ist der WM-Kalender 2016 so voll wie noch nie (Seite 4). Trotzdem ist es nicht auszuschließen, dass noch mehr Grands Prix dazukommen. Heißer Anwärter auf eine Rückkehr ist Argentinien. Dort wurde zuletzt 1998 gefahren. Und F1-Chef Bernie Ecclestone sagt: «Ja, wir verhandeln mit ihnen.» Aus Argentinien heißt es: «Wir wollen die Fußball-WM und die F1 zurückhaben.»

Marciello und Ferrari: Getrennte Wege

Ferrari Raffaele Marciello und Ferrari haben sich getrennt. Der in Zürich geborene Italiener galt als vielversprechendes Talent und sollte in die Fußstapfen des tödlich verunglückten Jules Bianchi treten, der ebenfalls Mitglied der Academy war. Marciello, 2015 GP2-Gesamtsiebter, lässt nach der Trennung kein gutes Haar an Ferrari-Teamchef Maurizio Arrivabene: «Ich hatte nie ein gutes Verhältnis zu ihm.» Die Trennung von Ferrari bedeutet, dass Marciello ab sofort auch nicht mehr Ersatzfahrer bei Ferrari-Kunde Sauber ist. 2016 wird «Lelo» eine dritte GP2-Saison bestreiten: bei Russian Time. ♦ CE

KOMPAKT

»» **Red Bull** Max Verstappens Ausfahrt im Schnee auf der Streif in Kitzbühel soll für Red Bull Folgen haben. Laut österreichischen Medien soll die Aktion nicht genehmigt gewesen sein. Red Bull behauptet das Gegenteil. Es drohen 30000 Euro Strafe.

»» **Ferrari** Sportchef Massimo Rivola hat einen neuen Job: Er ist ab sofort Leiter der Nachwuchsakademie der Scuderia. Sein Vorgänger Luca Baldisserrri wird sich um die Belange von Ex-Junior Lance Stroll kümmern.

»» **McLaren** Testfahrer Stoffel Vandoorne hat keine Garantie, dass er 2017 zum Stammpiloten aufrückt. Alles hängt davon ab, ob das Team mit Alonso/Button weitermacht oder nicht.

»» **Manor** Gute News vom Hinterbänker: Die Briten haben nicht nur die Crash-Tests bestanden, sie haben auch ein neues Logo und treten 2016 als Manor Racing an. ♦ CE

Motoren

V6-Turbos bis 2020

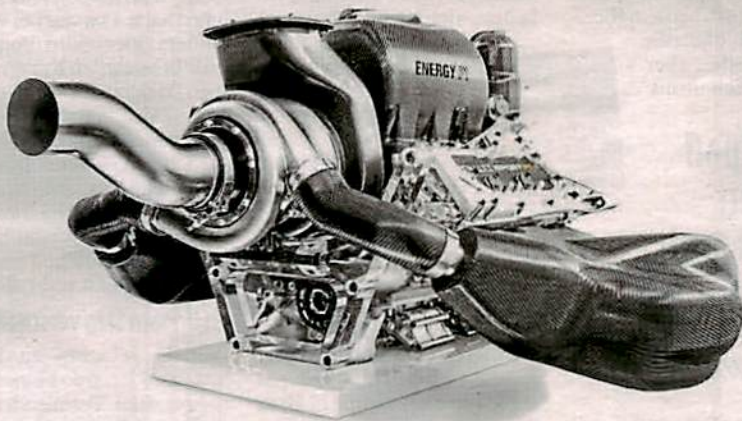
Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

Die Formel-1-Verantwortlichen haben sich bei ihren Meetings in Genf auf Kostensenkungen in Sachen Motor und Getriebe geeinigt. Eine ganz neue Antriebsformel soll es aber bis ins Jahr 2020 nicht geben.

Monatlang wurde in der Formel 1 über neue Motoren diskutiert. Von einem komplett neuen Reglement war die Rede. Ja auch von Billigmotoren. Nun haben sich die FIA, die Teams und die Motorenhersteller darauf geeinigt, dass sich in Sachen Antriebsformel vorerst gar nichts ändern wird. Die V6-Hybrid-Motoren sollen bestehen bleiben, so lautet die wichtigste Entscheidung der Sitzungen der Strategiegruppe und der Formel-1-Kommission in Genf.

Nur noch 3 Getriebe pro Saison

Details wurden noch nicht offiziell bekannt gegeben. Es ist jedoch anzunehmen, dass es künftig mehr Standardteile im Antriebsstrang geben wird. Die wichtigen Bausteine sollen jedoch weiter individuell entwickelt werden, damit sich die Hersteller einen Wettbewerbsvorteil verschaffen können.



Alles beim Alten: Nur sollen die V6-Hybridturbos (im Bild: Renault) für Kunden günstiger werden

Klar ist, dass die Motoren für Kundenteams günstiger werden. Auf welche Summe sich die Verantwortlichen geeinigt haben, steht noch nicht fest. Im Raum standen zuletzt zwölf Millionen Euro pro Saison. Das ist immer noch ein Haufen Geld – fast fünf Millionen mehr, als Ecclestone angestrebt hat. Doch es ist immerhin eine vernünftiger Basis. Und man ist wieder dort, wo man vor dem Hybrid-Zeitalter schon einmal war.

Die Verantwortlichen wollen zudem sicherstellen, dass alle

Teams mit Motoren versorgt werden und keiner ohne Antrieb dasteht. Eine Situation wie bei Red Bull und Toro Rosso soll sich nicht wiederholen. Um die Kosten weiter zu senken, wurde ebenfalls entschieden, dass ab 2018 nur noch drei Getriebe pro Auto und Saison eingesetzt werden.

Nachtanken erneut abgelehnt

Weitere Details über Regeländerungen sollen in den nächsten Tagen verkündet werden. Sicher vom Tisch ist der Vor-

schlag der Wiedereinführung des Nachtankens, der überraschend auf die Agenda kam. Er wurde mehrheitlich von den Teams abgelehnt.

Die Idee dazu stammte von FIA-Präsident Jean Todt, der mit einer Wiedereinführung der Tankstopps die Show verbessern wollte. Doch dieses Argument hat a) noch nie gezogen und ist b) aus vernünftigen Gründen vom Tisch. Was aber nicht heißt, dass man gegen weitere Schnellschüsse aus der Hüfte gewappnet ist. ♦

Präsentationen

Alles nur noch im Netz

Die Zeit der aufwendigen und teuren Präsentationen ist in der Formel 1 endgültig vorbei. Die Teams stellen ihre neuen Autos im Internet vor – wenn überhaupt.

Der Formel-1-Testwinter beginnt 2016 nicht wie sonst üblich Anfang, sondern in diesem Jahr erst Ende Februar (22.2.) in Barcelona. Die Ingenieure bekommen damit etwas zusätzliche Zeit geschenkt, die natürlich intensiv genutzt wird. Keine Minute darf bei der Entwicklung und beim Bau der neuen F1-Generation verschwendet werden. Einen ersten Blick auf die neuen Autos gewähren die Teams wie üblich erst zum Test-Start – oder ganz kurz davor.

McLaren hat nun als erstes Team offiziell bekannt gegeben, wann der neue MP4-31 enthüllt wird. Das Team aus Woking wird einen Tag vor Testbeginn,

am 21. Februar, einige Bilder des Autos auf seiner Webseite veröffentlichen. Auf eine feierliche Präsentation in der Boxengasse müssen die Fans verzichten.

Von den anderen Teams gibt es noch keine Angaben. Höchstens Mutmaßungen. Ferrari (ebenfalls im Netz) macht ein

großes Tamtam um seine Vorstellung. Als provisorisches Datum steht der 20. Februar. Red Bull und Mercedes werden das Geheimnis um das neue Auto wie üblich wohl erst vor Ort lüften. Das hat bei beiden Tradition. Renault hat immerhin mitgeteilt, dass das neu formierte

Werksteam am 3. Februar in Paris vorgestellt wird. Dabei gibt es aber noch nicht das neue (gelb-schwarze) Auto zu sehen.

Manor gab bekannt, dass man erst in Barcelona die Hüllen fallen lasse. Einzig Haas (als Neuling) könnte noch was Spezielles im Schilde führen. Laut La Gazzetta dello Sport soll deren Auto in Ferrari-Gelb lackiert werden. Erste Bilder davon soll es ab dem 20. Februar geben.

Auch bei Sauber werden wir keine echte Präsentation sehen. Im Gegenteil: Das neue Auto wird nicht rechtzeitig fertig. Stattdessen tritt das Team aus Hinwil zum Start in den Testwinter mit dem Vorjahresmodell an. Das neue Auto soll erst in der letzten Testwoche debütieren. Damit bleiben den Fahrern und Ingenieuren nur vier Tage, um den C35 für den ersten Renneinsatz in Melbourne (20. März) vorzubereiten. ♦ TG/CE



2016 Livery Design Concept - Haas F1 Team

Soll in Ferrari-Gelb daherkommen: Studie des neuen Haas F1

GP3 - Kevin Jörg

«Ich kann den Würfel nicht lösen»

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Sein Ziel heißt Formel 1. Und daran arbeitet er hart. Doch Kevin Jörg (20) hat weit mehr als nur einen schweren Gasfuß zu bieten. Der Mann aus dem St. Gallischen ist ein Rennfahrer mit Grips – ein wahres Physik- und Mathematikgenie.

Du hast für Trident und Arden getestet. Die GP3-Saison 2016 bestreitest du nun aber für Dams. Wie ist es dazu gekommen?

KEVIN JÖRG: Ich hatte diverse Angebote. Und habe mir im Winter auch die Werke der Teams angeschaut, die infrage kommen. Bei Dams hat alles gepasst: Deshalb habe ich mich für dieses Team entschieden.

Du hast auch die neue Formel V8 3.5 ausprobiert. Warum hast du ihr die GP3 vorgezogen?

Die Tests, die ich absolvierte, verliefen sehr gut. Ich war stets ganz vorne. Aber ich habe für diese Serie nicht dasselbe gute Gefühl wie für die GP3. Dort ist das Feld deutlich stärker. Der Konkurrenzkampf größer.

Und wie stand es um die Verlockung eines noch schnelleren Autos als in der GP3?

Die Verlockung war groß. Und ich kam mit dem Auto in der neuen V8-Serie auch bestens zurecht. Aber ich sehe die bessere Perspektive in der GP3.

Auch wenn du da weniger zum Fahren kommen wirst? Das stimmt. Aber das ist für alle gleich.

Der Zeitpunkt für einen Einstieg in die GP3 scheint ideal. Ihr kriegst ein neues Auto.

Ja, damit schmilzt der Erfahrungsvorsprung jener Piloten, die bereit GP3 gefahren sind.

Wann testet ihr zum ersten Mal? Am 2./3. März gibt es in Magny-Cours einen Shakedown. Aller-



Kevin Jörg: Der Schweizer Nachwuchsfahrer will in die Formel 1



2016 setzt Jörg auf die GP3 (im Bild: Test mit Trident in Abu Dhabi)

dings wird jedes Team bei diesem Test nur je ein Auto zur Verfügung haben. Der erste richtige Test geht vom 22. bis 24. März in Estoril über die Bühne. Man liest von dir, dass deine Oma den GP3-Test in Abu Dhabi bezahlt hat.

Das stimmt. Meine Familie steht voll hinter ixmir. Aber natürlich habe ich auch Sponsoring. Rennsport ist heute so kostspielig, dass man das nicht privat stemmen sollte. Bis und mit Kart geht es vielleicht noch. Aber danach! Aber auch Kart kann schon richtig teuer sein.

Ja, stimmt. Aber ich bin da günstig davongekommen. Ich bin nur in der Schweiz gefahren. Hab keine WM-Läufe bestritten. Und du hast spät angefangen.

Ja, erst mit zwölf. Du hast parallel Abitur gemacht. Wie ging das?

Mit einem Rektor, der viel Verständnis hatte. Ich konnte so viel fehlen, wie ich eben fehlen musste. Es gab nur eine Bedingung: Ich musste den Stoff irgendwie sonst pauken.

Du hast sogar mit einer sehr außergewöhnlichen Abschlussarbeit auf dich aufmerksam gemacht. Du hast einen Roboter

Zur Person

Kevin Jörg

Geburtstag 11. September 1995
Geburtsort Lachen (CH)
Herkunftsland Schweiz

KARRIERE

2008–2010 Karting
2011 BMW Talentcup
2012 Formel Abarth (6.)
2013 F. Renault Alps (4.), Eurocup (23.)
2014 F. Renault NEC (13.), Eurocup (6.)
2015 F. Renault NEC (2.), Eurocup (3.)
2016 GP3 mit Dams

HOBBYS

Motorsport, Karting, Tischtennis

Und der kann diesen Würfel zusammensetzen, egal in welcher Konstellation er ist?

Ja. Er liest zuerst die Felder ein. Dann berechnet er anhand von Algorithmen den Lösungsweg. Was für eine Note hast du dafür gekriegt?

Eine 5–6 (in der Schweiz ist die 6 die beste Note, d. Red.). Für den schriftlichen Teil hatte ich wenig Zeit. Deshalb nur eine 5–6. Helfen dir deine ausgezeichneten Kenntnisse in Mathematik und Physik auch im Rennsport?

Ich glaube, wenn ich mit einem Ingenieur rede, verstehe ich haargenau, worum es geht. Und ich weiß auch, was die Physik im Auto zulässt. Also eine kleine Hilfe ist es sicher.

Mathéo Tuscher, Alex Fontana, Patric Niederhauser: Sie alle hatten dasselbe Ziel wie du: die Formel 1. Und sie sind nicht weiter als GP3 gekommen. Macht dir das keine Sorgen? Oder gehst du anders an die Sache heran?

Ich gehe meinen eigenen Weg. Und schaue da nicht so sehr nach links und rechts. Nimmt man deren Schlussresultat, war das wahrscheinlich zu wenig. Da hat vermutlich die Konstanz gefehlt. Aber es gibt sicher auch noch andere Gründe. Doch ich schaue da lieber nur auf mich.

Du hast selber noch nie einen Titel im Automobilrennsport gewonnen. Stört dich das?

Ich war 2015 nahe dran. Bis zum letzten Rennen im Eurocup. Hätte ich ihn gewonnen, wäre einiges einfacher geworden.

Wieso?

Weil der Sieger ein großzügiges Preisgeld bekam (eine halbe Million Euro, d. Red.).

Die er aber in die V8 hätte stecken müssen.

Nicht unbedingt, was ich gehört habe. Weil Renault nicht mehr dabei ist, kann der Sieger Jack Aitken es möglicherweise auch für die GP3 gebrauchen. ♦



Selfmade: Jörgs Würfelroboter

entwickelt, der diesen verflixten Rubik-Würfel lösen kann. Erzähl! Ursprünglich wollte ich eine Abschlussarbeit in Verbindung mit Motorsport machen. Aber ich habe da kein passendes Thema gefunden. Da kam mir die Idee mit diesem Rubik-Würfel. An dem ich gescheitert bin. Aber du kannst ihn im Schlaf lösen. (Lacht.) Nein! Ich kann ihn selber nicht lösen.

Ist nicht wahr? (Lacht wieder.) Doch.

Aber du kannst einen Roboter entwickeln, der ihn für dich löst. Ja. Die Hardware stammt übrigens von Lego.

Formel E

Kein Rennen am Norisring

Die Idee, dass am Berliner Tempelhof abgesagte Formel-E-Rennen am Norisring nachzuholen, ist vom Tisch.

Es wäre eine tolle Kulisse gewesen. Und MSa-Kolumnist Daniel Abt freute sich schon auf ein Rennen am Dutzendteich. Weil er die Strecke von der F3 bestens kennt. Und es ein richtiges Heimrennen für Abt geworden wäre. Doch nun ist die Entscheidung gefallen. Der Norisring wird nicht für das abgesagte



Neu bei Venturi: Mike Conway

Rennen am Tempelhof einspringen. Die Zeit (bis zum 21. Mai) sei zu knapp, um ein solches Großprojekt durchzuführen, heißt es bei der Imedia, der Kommunikations- und Marke-

ting-Agentur, die die Verhandlungen mit der Formel E führte.

Villeneuve nicht mehr dabei

Ob nach der Absage am Norisring in Deutschland überhaupt noch ein Rennen stattfindet, steht in den Sternen. Sicher nicht mehr dabei sein wird Jacques Villeneuve. Der Ex-Weltmeister hat sich nach nur drei Rennen von seinem Team Venturi getrennt. Angeblich im «gegenseitigen Einvernehmen». Sein Ersatz: Mike Conway. ♦ CE

KOMPAKT

»» IndyCar Honda hat in Sebring sein neues Aero-Kit getestet – in Tarnlackierung.

»» GP2 Formel-3-Vizemeister Antonio Giovinazzi (I) wechselt in die GP2 zu Prema.

»» GP2/GP3 Campos hat seine Piloten bekannt gegeben. In der GP2 treten die Spanier mit Mitch Evans und Sean Gelaen an. In der GP3 setzt der Ex-Minardi-Pilot auf Alex Palou, Steijn Schothorst und Konstantin Tereschenko.

»» GP3 Die Testdaten der GP3: 22.–24.3., Estoril; 7./8.4., Valencia; 20./21.4., Barcelona; 7./8.6., Spielberg.

»» Formel 3 Das Team Motopark hat den Schweden Joel Eriksson für die EM 2016 unter Vertrag genommen. Teamkollegen sind Sérgio Sette Câmara und Niko Kari.

»» Formel 4 Manuel Maldonado, der Cousin von F1-Pilot Pastor, fährt 2016 für Cram in der italienischen F4. ♦ CE

Langstrecken-WM

Der Plan der Champions

von MICHAEL BRÄUTIGAM

Zwar gönnt Porsche sich im Januar eine «Testpause», gearbeitet und geplant wird im Hintergrund aber natürlich trotzdem kräftig.

Zur Saison 2016 gibt es ja auch einige Regeländerungen, die es umzusetzen gilt. Die rein aus dem Kraftstoff nutzbare Energiemenge verringert sich um 10 MJ pro Le-Mans-Runde und dementsprechend weniger auf den kürzeren Strecken. Außerdem wird die Systemleistung auf 1000 PS «gedeckelt». Dazu kommen leichte Änderungen bei der Aerodynamik.

«Die Reglementänderungen machen uns laut eigenen Berechnungen in Le Mans erst mal vier Sekunden langsamer. Ob oder wie viel wir davon durch die Weiterentwicklung am 919 Hybrid wieder kompensieren können, wissen wir noch nicht», sagt Alex Hitzinger, Technischer Leiter in Porsches LMPI-Projekt. Außerdem sei der 2016er-Bolide – anders als bei Audi und Toyota – keine Neuentwicklung. «Es gibt daher auch keinen expliziten Roll-out-Termin, das Auto wird Stück für Stück von der 2015er- auf die 2016er-Spezifikation umgebaut.»

Noch drei Tests vorm Prolog

Ein erster Dauerlauf mit 2015er-Komponenten hat schon im



Richten ihren Blick auf 2016 und auf mögliche weitere Titel: Fritz Enzinger (l.) und Alex Hitzinger

Dezember stattgefunden, die zwei für Februar angesetzten Abu-Dhabi-Tests (2.–5. sowie 14.–17.2.) sollen der Verbesserung der Performance dienen, ehe im März noch mal ein Dauerlauf auf dem Programm steht. Beim ersten Test wird die Besetzung des «alten» 18er- und «neuen» 2er-Autos, Marc

Lieb, Romain Dumas und Neel Jani, ihre Runden abspulen. Die Weltmeister Timo Bernhard, Brendon Hartley und Mark Webber, die dementsprechend mit der Startnummer 1 in die neue Saison gehen, greifen dann beim zweiten Test ein.

«Neben der technischen Weiterentwicklung des 919 Hy-

brid gibt es per neuestem sportlichen Reglement auch Änderungen bezüglich der Boxenstopp-Abläufe. Ein intensives Training mit den Renn-Crews findet daher im Rahmen der Testfahrten im Februar statt», ergänzt Teamchef Andreas Seidl die weiteren Punkte im Test-Lastenheft.

Projektleiter Fritz Enzinger, der seine Truppe im zweiten Jahr bereits zum Le-Mans-Sieg und beiden WM-Titeln führte, ist derweil vom Produkt WEC überzeugt. «Die WEC mit ihrem Effizienzreglement und großen technischen Freiheiten ist die richtige Plattform für Porsche, um Technologien für zukünftige Straßensportwagen zu entwickeln und zu erproben.» Gleichzeitig hat er eine gute Nachricht für die Fans: «2016 wollen wir die Vermarktung der Langstrecken-Weltmeisterschaft zusammen mit der FIA, dem ACO, der WEC-Organisation und unseren Mitbewerbern weiter verbessern.»

Audi: Trainieren und testen

Bei der Konkurrenz von Toyota ist man mit dem TS 050 Hybrid wie berichtet schon im Testbetrieb, bei Audi wird man in der kommenden Woche Reifentests mit Michelin absolvieren, bevor weitere Entwicklungstests anstehen. Es gilt schließlich, verlorene Prüfkilometer aufzuholen.

Am Teamspirit dürfte es bei den «Audianern» jedenfalls nicht scheitern. Neben den DTM-waren auch die WEC-Akteure vergangene Woche beim gemeinsamen Trainingslager auf Lanzarote. Wie die sechs Werksfahrer schwitzten dabei auch Motorsportchef Wolfgang Ullrich und LMPI-Leiter Chris Reinke. ♦

Asian Le Mans Series Sepang

Sieg für Mies, Titel für die Schweiz

Nach ihrem Sieg in Thailand waren Sean Gelael und Antonio Giovinazzi auch beim Finalrennen in Sepang nicht zu stoppen. Klassensieg bei der ALMS-Premiere für Christopher Mies.

Für Mies war es ein Einstand nach Maß. Am Samstag holte er mit dem Audi R8 LMS des Teams Absolute Racing bereits knapp die Pole-Position vor den Teamkollegen Adderly Fong und Andrew Palmer im Bentley – übrigens das erste Mal seit dem Le-Mans-Sieg 2003, dass bei einem ACO-sanktionierten Rennen ein Bentley startete.

Im dreistündigen Rennen musste Mies bis zur vorletzten Runde kämpfen, in der er dann jedoch die Führung eroberte

und seine Premiere mit dem Sieg krönte: «Megacool», freute sich Mies, der natürlich nicht vergaß, sich bei seinen Teamkollegen Alessio Picariello und Jeffrey Lee zu bedanken.

Schweizer holen den Titel

Im Kampf um den Gesamtsieg sah die Sache wesentlich deutlicher aus. Wie schon bei ihrem

Seriendebüt in Buriram waren Sean Gelael und Antonio Giovinazzi die Alphatiere im LMP2-Lager. Am Ende gewann man mit fast einer Runde Vorsprung vor Oliver Webb und Niki Leutwiler im Race-Performance-Oreca, die mit P2 aber locker den Titel klarmachten. Den Schweizern ist mit dem erhofften Titel auch ein Startplatz bei

den 24 Stunden von Le Mans im Juni sicher.

In der LMP3-Klasse krönten die bereits feststehenden Meister von DC Racing (David Cheng/Ho-Pin Tung/Thomas Laurent) ihre Saison, indem sie auch den vierten und letzten Lauf deutlich gewannen.

Bei den CN-Fahrzeugen trat diesmal nur das Team Avelon

Formula an (Giorgio Maggi/Denis Lian), mit den vollen Punkten holte man den Titel.

In der GT-Am-Klasse siegten die bisherigen Einzelkämpfer Paul Ip, Akash Nandy und Yuan Bo vor ihren neuen Konkurrenten vom Team Starspeed Racing (Lamborghini), die Meisterschaft hatte man aber natürlich eh schon sicher. ♦ MBR



Mit P2 den ALMS-Titel klargemacht: Race Performance



Debüt-Klassensieg: Christopher Mies im Absolute-Racing-Audi

24h Daytona - Vorschau

Viele Sieg-Favoriten

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

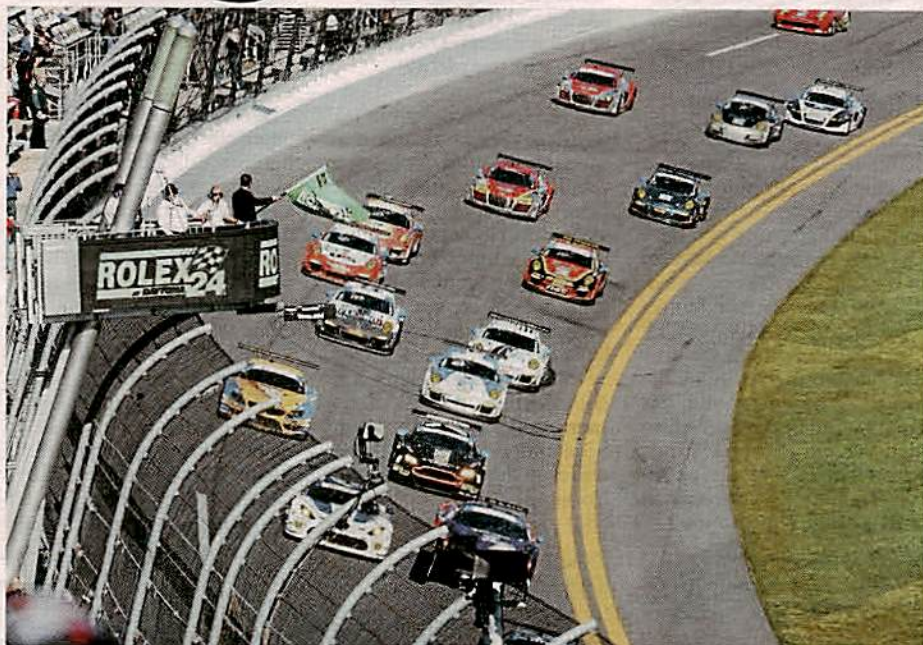
Am Wochenende steht mit den 24h von Daytona der Auftakt der IMSA WeatherTech Sports Car Championship (ISCC) an. Bei den Anwärtern auf den Gesamtsieg sorgen BoP-Änderungen für Diskussionen.

Die gute Nachricht vorweg: Trotz des Wechsels von Mike Rockenfeller in die GTLM-Klasse (siehe Text unten) gibt es diesmal gleich drei deutschsprachige Vertreter in der Topklasse der Prototypen.

Andreas Wirth, bekannt aus dem ADAC GT Masters, startet auf dem DeltaWing. Nach starker Vorstellung beim offiziellen Vortest, dem «Roar», kommt es bei diesem Auto vor allem auf die Standfestigkeit an, wenn man um den Sieg fighten will. Von Hause aus bessere Chancen auf den Triumph hat Alex Wurz, der für das Ganassi-Team an den Start geht. Im Riley-Ford mit der Nummer «01» teilt er sich die Lenkardarbeit mit WEC-Champion Brendon Hartley, Tourenwagen-Ass Andy Priaulx und Ferrari-Schützling Lance Stroll.

Große BoP-Änderungen

Wurz' Landsmann Thomas Gruber ist hierzulande weitgehend unbekannt. Größter Erfolg: ein Sieg beim Aston Martin Festival. Er startet im «Highway to Help»-Riley-BMW mit



Der Start 2015: Auch in diesem Jahr ist das Feld bei den 24h von Daytona wieder bunt gemischt

vier weiteren Herrenfahrern und ohne realistische Chance auf einen Top-Platz.

Für größere Diskussionen sorgen umfassende BoP-Änderungen, die nach dem «Roar» nochmals vorgenommen wurden. Der DeltaWing muss 5 kg zuladen und bekommt weniger Turbo-Ladedruck. Auch die Ligier-Hondas müssen zuladen (10 kg) und den Ladedruck reduzieren. Nur Letzteres gilt für die Mazdas und die Riley-Ford von Ganassi. Interessanterweise

unberührt bleiben die Corvette DP, sogar 10 kg ausladen darf der BR01 des russischen Teams SMP Racing.

Ein großer Favoritenkreis

Trotz aller Diskussionen, die diese Anpassungen nun entfacht haben: Favoriten auf den Gesamtsieg gibt es unter den 13 Fahrzeugen der Topklasse einige. Allen voran die Vorjahressieger von Chip Ganassi Racing, die im zweiten Auto (neben Wurz und Co) in unveränderter

Besetzung zu 2015 antreten: Scott Dixon, Tony Kanaan, Kyle Larson und Jamie McMurray.

Die Vorjahressieger (und amtierenden Meister) João Barbosa und Christian Fittipaldi kämpfen in der AER-Corvette gemeinsam mit Filipe Albuquerque und Daytona-Rekordsieger Scott Pruett um einen weiteren Triumph. Neben den LMP2 (inkl. Mazda) und dem Geheimtipp DeltaWing ist zudem die Taylor-Corvette ein ganz heißer Siebkandidat. ♦

24h Daytona - Deutschsprachige

30 sprechen Deutsch

Neben den drei deutschsprachigen Piloten in der Topklasse (siehe oben) gehen – Stand 24. Januar – noch 27 weitere Fahrer aus Deutschland, Österreich und der Schweiz an den Start. Die mit Abstand meisten von ihnen, nämlich deren 20, starten in der GTD-Klasse. Das «deutscheste» Auto ist dabei der Frikadelli-Porsche, auf dem – nach langem Hin und Her – nun auch Sabine Schmitz neben Klaus Abbelen, Frank Stippler, Sven Müller und Patrick Huisman ins Geschehen eingreift.

Auf dem Konrad-Lamborghini in der GTD-Klasse vereinen sich mit Rolf Ineichen (CH), Franz Konrad (A) und Marc Basseng (D) alle drei Nationen – verstärkt durch Lance Willsey und Fabio Babini.

Weitere deutschsprachige Fahrer sind z. B.: Maro Engel

(Starworks/PC), Mike Rockenfeller, Marcel Fässler (Corvette/GTLM), Dirk Werner, Lucas Luhr (BMW/GTLM), Dirk Müller, Stefan Mücke (Ford/GTLM), Mario Farnbacher, Wolf Henzler (AJR/GTD), René Rast, Marco Seefried (Magnus/GTD), Jörg Bergmeister, Norbert Siedler (Park Place Porsche/GTD) sowie Marco Wittmann und Jens Klingmann (Turner/GTD). ♦ MBR/AW



Daytona-Premiere: Schmitz

24h Daytona - GT-Klassen

Neue Modelle vorm Debüt

Ganze 33 der 54 Fahrzeuge, die beim 50-jährigen Jubiläum des ersten tatsächlichen 24h-Rennens in Daytona an den Start gehen, entfallen auf die GT-Klassen GTLM und GTD, wo es jeweils viele neue Fahrzeuge zu beobachten gilt.

Das am heißesten diskutierte Auto ist der neue Ford GT für die GTLM-Klasse. Viele Mitstreiter sagen, es handle sich um einen reinen Prototyp, der mit GTs im ursprünglichen Sinne nichts mehr zu tun hat. Das Serienauto, das 2016 auf den Markt kommt, hat sich am Rennwagen orientiert und nicht umgekehrt. Ferrari hat den 488 GTB klassisch als GTE/GTLM-Auto entwickelt.

Der BMW M6 GTLM, der anlässlich des 100-jährigen Firmenjubiläums von BMW in Sonderlackierung antritt, ist ein

nur für Nordamerika homologiertes Fahrzeug für diese Klasse und basiert auf dem M6 GT3. Beide Modelle feiern in Daytona gemeinsames Renndebüt.

Die Vorjahressieger haben in Daytona übrigens «Heimvorteil»: 2015 gewannen in der GTLM-Klasse Corvette und in der GTD-Klasse die Viper von Riley Motorsports – u. a. mit Dominik Farnbacher, der dort auch diesmal mitfährt. ♦ MBR/AW



Heiß diskutiert: Ford GT

ZUM THEMA

ISCC

» Name Ab der Saison 2016 ist nicht mehr die Rolex-Zweitmarke Tudor, sondern die Firma «WeatherTech» – die hauptsächlich Fußmatten und Kofferraumwannen für Pkws herstellt – Hauptsponsor der Serie. Nach alter Nomenklatur würde sich daraus die wenig handliche Abkürzung «WTSCC» ergeben. Das hat auch die Serien-Orga eingesehen. Deshalb ist nun die offizielle Abkürzung von der IMSA abgeleitet (siehe «Klassen»).

» **Klassen** Unterteilt ist das Starterfeld der «IMSA Sports Car Championship» (ISCC) in vier verschiedene Klassen, von denen jedoch nicht alle auch bei allen Rennen starten. In der «Prototype»-Klasse treffen Daytona-Prototypen, LMP2-Boliden sowie der DeltaWing aufeinander. In der «Prototype Challenge» fahren Einheitsfahrzeuge vom Typ Oreca FLM09. In der GT-Le-Mans-Klasse kommen Fahrzeuge nach dem neuen GTE-Reglement zum Einsatz, das auch in der Langstrecken-WM (WEC) gilt. Die GT-Daytona-Klasse fährt mit Fahrzeugen nach GT3-Spezifikationen.

» **Termine** Nach dem Saisonstart kommenden Wochenende in Daytona sind die weiteren Stationen: 19. März, 12h Sebring (alle Klassen); 16. April, Long Beach (P/PC/GTLM); 1. Mai, Monterey (alle); 4. Juni, Detroit (P/PC/GTD); 3. Juli, 6h Watkins Glen (alle); 10. Juli, Bowmanville/Mosport (alle); 23. Juli, Lime Rock Park (PC/GTLM/GTD); 7. August, Road America (alle); 28. August, Virginia (GTLM/GTD); 17. September, Austin (alle); 1. Oktober, Road Atlanta/Petit Le Mans (alle).

» **Reifen** In den Klassen «Prototype» (P), «Prototype Challenge» (PC) und «GT Daytona» (GTD) liefert Continental Einheitsreifen. Einziger in der «GT Le Mans» (GTLM) gibt es theoretisch einen freien Reifenwettbewerb. Nach dem Ausstieg von Falken vertrauen in diesem Jahr aber alle Teams auf Michelin-Pneus.

» **Internet** Außerhalb der USA können die Rennen über die offizielle Webseite der ISCC – www.imsa.com – im Livestream verfolgt werden. Rennstart in Daytona ist am Samstag (30. Januar), um 20.40 Uhr MEZ. ♦ MBR

DTM

Weiter auf ARD im TV

Die Würfel sind gefallen – nur die offizielle Verkündung fehlt noch: Wie MSA bereits spekuliert hat, wird die ARD auch in den kommenden beiden Jahren live und exklusiv im Ersten über die populärste Tourenwagen-Serie Europas berichten.

Eine entsprechende vertragliche Vereinbarung für die Jahre 2016 und 2017 wurde nach MSA-Informationen inzwischen von den Verantwortlichen der ARD und der DTM-Dachorganisation ITR unterschrieben. Demnach werden wieder, wie schon im vergangenen Jahr, beide Rennen am Samstag und Sonntag live gezeigt. Auch das Qualifying können DTM-Fans weiterhin im Live-Streaming auf sportschau.de sehen.

Das neue Zwei-Rennen-Format hat vor allem am Samstag

für bessere Einschaltquoten und damit höheren Marktanteil gesorgt. Die langfristige Partnerschaft, die seit dem DTM-Comeback 2000 von beiden Seiten gepflegt wird, ist ein wichtiger Erfolgsfaktor der DTM.

Wittmann vor USA-Debüt

Ex-DTM-Champ Marco Wittmann feiert am kommenden Wochenende Premiere: Der Franke bestreitet erstmals überhaupt ein Rennen in den USA und verstärkt beim 24h-Rennen in Daytona das Fahreraufgebot des US-Teams Turner Motorsport im neuen BMW M6 GT3. «Ich habe schon sehr viel über das Rennen gehört. Auch die ganze Atmosphäre und das Drumherum in Daytona sollen einmalig sein. Ich bin gespannt, wie es sich im Vergleich zu Europa anfühlt. Die Vorfreude ist groß», meint Wittmann. ♦ AW

24h Series

Kox: Ärger über Strafe

Nach einer (weiteren) Kollision beim 24h-Rennen von Dubai wurde das Team der Scuderia Praha für das nächste Rennen der 24h Series gesperrt. Das gefällt Peter Kox gar nicht.

Der Niederländer, der seit Jahren für das Ferrari-Team startet, was auch in Dubai der Fall war, wandte sich in einem offenen Brief an Promoter Creventic. «Wenn man 100 Autos auf einer 5,39-Kilometer-Strecke fahren lässt, muss man nicht Einstein sein, um zu wissen, dass es Zwischenfälle geben wird!», heißt es darin.

Das Kuriose: Das Team war zu dem Zeitpunkt, als die Rennsperre ausgesprochen wurde, bereits doppelt bestraft. Einmal, weil man durch die Kollision – Unfallgegner Thomas Martinsson erlitt dabei Knochenbrüche –

ausgefallen war. Zum anderen hatte man für das nächste Rennen eine Strafversetzung um 10 Startplätze bekommen. Kurz vor Rennende wurde diese Strafe dann noch durch die Startstrafe beim nächsten Rennen, den 12h in Mugello, verschärft.

Der Zeitpunkt war denkbar ungünstig gewählt, schließlich lief gerade die Endphase und so blieb keine Zeit mehr für Diskussionen mit dem Rennleiter, der nachher aber zugeben musste, dass für ihn das Thema schon abgehakt gewesen sei.

«Creventic wollte (ein Zeichen setzen). Aber sie haben das ganze Team bestraft, anstelle – wie es üblich ist – den betreffenden Fahrer», schreibt Kox in seinem Brief weiter. Wieder einmal war es nämlich Unfallfahrer Matteo Malucelli, der negativ auffiel – und der jetzt das Team mit reinreißt. ♦ MBR

KOMPAKT

ADAC GT Masters Wie in der letzten MSA angekündigt, wird das Abt-Team diese Saison mit Bentley an den Start gehen. Für die Vermarktung zeichnet das Team Abt Sportsline von Hans-Jürgen Abt verantwortlich, die Renneinsätze der drei Autos übernimmt das Team von Bruder Christian (C. Abt Racing).

TCR Für die neue Saison in der International Series wurden einige technische Neuerungen vorgenommen. Fahrhilfen wie ABS, ESP und Traktionskontrolle sind ab sofort verboten. Das Mindestgewicht wurde um je 10 kg verringert, das maximale Ausgleichsgewicht dafür um 30 kg erhöht. Fahrzeughöhe und Restriktoren sind nicht mehr Bestandteil der BoP.

Audi Sport TT Cup Sieben statt sechs Rennevents mit jeweils zwei Läufen wird der Markenpokal 2016 absolvieren. Neben sechs Starts im Rahmen der DTM (Hockenheim I, Norisring, Zandvoort, Nürburgring, Budapest, Hockenheim II) ist man außerdem beim 24h-Rennen am Nürburgring am Start, wo man jedoch nicht auf der Nordschleife fährt. ♦ MBR



Weiter auf ARD live im TV zu sehen: Rennen der DTM



Da war die Welt noch in Ordnung: der Praha-Ferrari in Dubai

Trophée Andros Lans-en-Vercors

Enger Zweikampf um den Titel

Von BERNHARD SCHOKE

Die Rennen in Lans-en-Vercors brachten neue Dramatik in den Titelkampf: Franck Lagorce gewann an beiden Tagen und verkürzte den Abstand zu Leader Jean-Baptiste Dubourg.

Der nominale Vorsprung des führenden «JB», wie der ältere der beiden Brüder auch ge-

nannt wird, beträgt zwar auf dem Papier deutliche 15 Punkte, aber er berücksichtigt nicht die beiden vom Reglement vorgesehenen Streichergebnisse.

Dadurch büßt er ihn gegenüber seinem Verfolger Franck Lagorce nahezu ein. Und die aktuell so verbleibenden drei Zähler kann man auf dem Eis ganz schnell verlieren. Vor allem dann, wenn Publikumsliebbling Lagorce – aufgrund seiner

spektakulären Fahrweise – weiter seine Nerven so gut unter Kontrolle hat wie in der laufenden Saison. So könnte «Frankie», wie der einstige Fl-Starter gerufen wird, nicht nur aktiv in den Titelkampf eingreifen, sondern ihn auch gewinnen.

Nahezu sicher ist ihm eine Top-3-Position in der Gesamtwertung. Um diese kämpfen, entgegen den Prognosen vieler Insider, auch Benjamin Rivière

und Adrien Tambay. Beide fighteten am zweiten Wertungstag um die beste Ausgangsposition.

Tambay: Wasserträger Panis

Rivière hatte dafür bereits in der ersten Läufe des Jahres die Grundlage gelegt. DTM-Pilot Tambay kam dagegen im Verlauf der Saison immer besser mit dem Audi S1 zurecht. So konnte er selbst seinen erfahrenen Team-Kollegen Olivier Pa-

nis hinter sich lassen. Rivière zeigte dann im zweiten Finale wie auch JB Dubourg Nerven. Tambay konnte mit Rückenbedeckung von Panis seinen Startplatz drei verteidigen, der ihm diese Position auch in der Gesamtwertung einbrachte. Platz 2 ging an Jean-Philippe Dayraut, der jetzt zusammen mit dem Saintéloc-Team den in den ersten Rennen nicht einfachen Mazda 3 im Griff hat. ♦



Weiter Gesamtleader: Jean-Baptiste Dubourg



Verfolger: Lans-Doppelsieger Franck Lagorce

TROPHÉE ANDROS / Resultate

Lans-en-Vercors/F: Finale à 5/6 Runden; Streckenlänge 800 Meter; Höhenmeter 1420
 Freitag, 1. Finale: 1. Didier Thorat (F/Mazda) 5:11,281 min; 2. Jacques Wolf (F/Mazda) +0,813; 3. Christophe Jouet (F/Renault) +2,818; 4. Eddy Bénézet (F/Dacia) +3,960
 Freitag, 2. Finale: 1. Franck Lagorce (F/Dacia) 4:54,398 min; 2. Benjamin Rivière (F/DS) +1,289; 3. Adrien Tambay (F/Audi) +3,104; 4. Jean-Baptiste Dubourg (F/Renault) +3,920
 Samstag, 1. Finale: 1. Eddy Bénézet (F/Dacia) 3:58,685 min; 2. Didier Thorat (F/Mazda) +1,014; 3. Marlene Broggi (F/Renault) +13,227; 4. Margot Laffite (F/DS) +14,169
 Samstag, 2. Finale: 1. Franck Lagorce (F/Dacia) 4:37,030 min; 2. Jean-Ph. Dayraut (F/Mazda) +2,197; 3. Adrien Tambay (F/Audi) +3,002; 4. Olivier Panis (F/Audi) +4,339
 Stand: 1. J.-B. Dubourg 536 Punkte; 2. Lagorce 521; 3. Tambay 494; 4. Rivière 491; 5. A. Dubourg 454; 6. Pernaut 440; 7. Panis 435; 8. Heikkinen 416; 9. Fontanel 387

Nächstes Rennen: 30. Januar 2016, Super Besse/F
 Internet: www.tropheeandros.com

«Mister 24 Hours»: Gerrie Willems von Creventic, dem Promoter der 24h Series

Gerrie Willems

«Sind auf gutem Weg»



Volles Starterfeld: In Dubai waren 100 Autos gemeldet, von denen letztlich 98 ins Rennen gingen

Von MARTIN BERRANG

Beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring 2005 begann die Erfolgsgeschichte der 24h von Dubai und damit auch die der niederländischen Agentur Creventic. Mittlerweile hat das Event Kultstatus erreicht, und die «24h Series» wächst. MSA sprach mit Creventic-Chef Gerrie Willems.

In der Eifel fanden die Flyer für die erste Auflage des Wüstenrennens damals reißenden Absatz. Von bei der ersten Auflage rund 60 Startern mit Amateurcharakter hat sich das Event auf die Maximalgröße von 100 Startern und auf absolutes Profiniveau gesteigert. Nach anfänglichen Schwierigkeiten, weitere Rennen zu veranstalten, hat sich die ganze Geschichte mittlerweile zu einer erfolgreichen Serie entwickelt. 2014 wagte Willems einen Neuanfang und platzierte mit den 12h von Mugello sowie Zandvoort gleich zwei neue Veranstaltungen, die beide ein voller Erfolg werden sollten. Im letzten Jahr holte sich Creventic für die «24h Series» ein FIA-Prädikat und lancierte ein weiteres 24h-Rennen – in Le Castellet. Jetzt plant man, eine reine Tourenwagenserie laufen zu lassen. Für den ersten Lauf, die 24h in Silverstone, sind fast 70 der 80 Startplätze bereits vergeben. Im Juni folgt dann ein weiteres 24h-Rennen auf dem Slovakiaring und später noch ein 12h-Rennen in Deutschland. Zwar wollte man es uns noch nicht bestätigen, doch dürfte es sich dabei um den «Racepark» in Meppen handeln.

Wie zufrieden seid ihr mit der 11. Auflage der 24h von Dubai?
GERRIE WILLEMS: Wir sind sehr zufrieden. Natürlich war die Strecke mit fast 100 Autos sehr voll, und es gab einige Unfälle, doch unser Feedback von Fahrern und Teamchefs war sehr positiv. Sie sagen, dass bis auf wenige Ausnahmen absolut fair gefahren wurde.
In diese Richtung passt wohl auch die doch sehr scharfe Strafe für die Scuderia Praha, die ein Startverbot für die 12h von Mugello bekommen hat?
 Ich finde, man muss den Ausschluss für Mugello nicht als Strafe sehen, sondern das Team soll wacherüttelt werden, die grobe Fahrweise zu überdenken. Das ist nicht der Stil, den wir uns auf der Rennstrecke wünschen. Die Scuderia muss einfach sehen, dass es irgendwo Grenzen gibt. Natürlich waren sie nicht begeistert, wir hoffen aber, dass sie in Zandvoort dennoch wieder bei uns fahren.
Als es 2006 mit dem ersten 24h-Rennen in Dubai losging, lag die Strecke mitten in der Wüste, dann wurde drum herum gebaut, und jahrelang ist nicht mehr viel

passiert. Jetzt wird wieder kräftig gebaut. Siehst du die Gefahr, dass die ansonsten kaum genutzte Strecke auf lange Sicht geschlossen wird – auch wegen der unvermeidbaren Lärmprobleme mit den Anwohnern?

Das Problem sehe ich nicht, ich glaube, es wird einfach nur wieder mehr gebaut wegen der Expo 2020. Der Lärm ist sicherlich ein Punkt, es könnte schon sein, dass in der Zukunft einige Autos leiser werden müssen. Zudem haben wir mit der fantastischen Strecke in Abu Dhabi eine zusätzliche Option. Wir hatten schon einmal einen Test dort angeboten und viele Anfragen dafür bekommen. Ich denke, früher oder später werden wir dort einmal fahren.
Das Feld war mit rund 100 Autos in Dubai eigentlich zu voll. Was hältst du davon, das Rennen zu teilen, also am Anfang der Woche die Tourenwagen fahren zu lassen, einen Tag für den Aufbau einzuplanen und dann die GTs am Ende der Woche rennen zu lassen?

Die Idee ist eigentlich gut, doch wir betreiben Breitensport und wollen alle zusammen fahren lassen, weil das oft genug den Reiz des Rennens ausmacht. Zudem machen wir ja auch eine reine Serie für Tourenwagen mit einem 24-Stunden-Rennen auf dem Slovakiaring im Juni und einem weiteren 12-Stunden-Rennen in Deutschland. Wobei ich da noch keine Rennstrecke oder einen Termin bestätigen möchte.

Im letzten Jahr habt ihr einige Termine nach der Bekanntgabe der VLN-Termine verlegt. Wie sieht es in diesem Jahr aus?
 Wir haben viele Teams aus der VLN. Solche Situationen möchten wir natürlich vermeiden und versuchen alles, was geht. Dieses Jahr konnten wir aber leider nur den Termin von Brünn um eine Woche nach hinten legen. Mehr war leider nicht möglich, was sehr schade ist. Dadurch haben wir zwei Terminüberschneidungen mit der VLN, Silverstone mitgerechnet sogar drei.
Wenn wir schon bei der VLN sind. Bei euch wird es immer besser, und die Starterzahlen gehen ständig nach oben. Bei der VLN zeigt der Trend eher in die andere Richtung. Was macht ihr richtig und die VLN weniger gut?
 Ich weiß nicht, was die VLN falsch macht, für uns ist es aber enorm wichtig, auf die Fahrer und Teamchefs zu hören. Wir können nicht alles machen, versuchen aber dennoch, die Wünsche unserer Kunden so weit als möglich zu berücksichtigen.
Neben der neuen Tourenwagenserie wollt ihr noch weiter expandieren, wie geht es weiter?
 Wir sind auf einem guten Weg, vielleicht wird es bereits 2017 einen Ableger in Amerika geben. Da sind wir sehr zuversichtlich. ♦

MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

GRATIS
für Sie zur Wahl



1. Amazon.de Gutschein
(nur in D und A bestellbar)



2. JET Tankgutschein
(nur in D bestellbar)

3. BestChoice Einkaufsgutschein

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. 1398845

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) inkl. MwSt. und Versand. Mein Geschenk, den Gutschein meiner Wahl, 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. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland und Österreich, sonstige Angebote auf Anfrage oder im Shop.

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

Ich wähle folgenden Gutschein: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. Amazon.de, Wert: 30,- € 2. JET, Wert: 30,- € 3. BestChoice, Wert: 30,- €

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**

Weiß schon, wo es durchgeht:
Weltmeister Ogier ist bereits in
bestechender Frühform



Monte Carlo

Ogiers Ausrufezeichen

Von REINER KUHN und
MICHAEL HEIMRICH

Weltmeister Sébastien Ogier liefert beim unterhaltsamen Saisonstart in Monte Carlo eine überzeugende Vorstellung ab. Im Gegensatz zur Konkurrenz. Vor allem hinter dem neuen Hyundai i20 WRC steht noch ein Fragezeichen.

Ein dicker Steinbrocken sorgte für die Vorentscheidung. Wie die Fahrer vor ihm, nahm Kris Meeke auf der zwölften Prüfung einen Linksabzweig mit einem eleganten Drift. Dabei krachte der Citroën-Pilot auf jenen Stein, der mittig auf der Idealinie lag und nach jedem Auto etwas weiter nach oben lugte. Während die Konkurrenten nur

einen heftigen Aufsetzer spürten, riss es Meeke den Unterbodenschutz weg. Kurze Zeit später bekam das Getriebe einen tödlichen Treffer und stellte den Dienst ein. Der Nordire musste aufladen lassen und vorzeitig die Koffer packen. Warum der Stein ausgerechnet sein Auto derart ramponierte, darüber wurde anschließend viel spekuliert. Die wahrscheinlichste Erklärung liefert Citroën-Sportchef Yves Matton: «Die Fahrer vor ihm haben den Stein mehr seitlich touchiert, Kris aber leider mittig.» Zudem soll der DS3 extrem tief dahergekommen sein. Meeke musste beim Set-up Kompromisse eingehen, um das Tempo von Sébastien Ogier mitgehen zu können. Dieser konnte seinen Polo etwas konservativer abstimmen.

Der Weltmeister zollte seinem einzigen Konkurrenten durchaus Respekt, weil dieser ihm sogar mehrfach die Führung streitig machte. Doch am Samstagmorgen brannte Ogier auf der über 51 Kilometer langen Prüfung von Lardier et Valença nach Faye eine so deutliche Bestzeit in den Asphalt, dass Meeke umgehend bewusst wurde, dass er nur noch Zweiter werden konnte. Immerhin versuchte der Nordire noch ein paar Achtungszeichen zu setzen, bis ihn ebenjener Stein ins Aus beförderte.

Latvalas liebe Mühe

Für Jari-Matti Latvala war zu diesem Zeitpunkt ebenfalls Schluss. Mit dem üblichen «Monte»-Mix aus vereisten und trockenen Abschnitten hatte der

Finne seine liebe Mühe. An einen Angriff auf seinen Teamkollegen Ogier war nicht im Ansatz zu denken. «Wenn ich es auf das Podium schaffe, bin ich schon zufrieden», meinte Latvala. Doch daraus wurde nichts. Auf der elften Prüfung geriet er nach einer schnellen Rechtskurve in einen Straßengraben. Dort wurde der Polo ausgehebelt und stand plötzlich im rechten Winkel zur Fahrbahn. Latvala rutschte auf eine Wiese, wo sich Zuschauer gefährlich nah an der Strecke aufhielten. Einen Besucher nahm Latvala mit seinem Polo auf die Hörner. Zum Glück kam der Mann mit dem Schrecken und ohne Blessuren davon. Weil sich Latvala so schnell wie möglich wieder in die Prüfung zurück kämpfte, verstieß er gegen das geltende Reglement, das

in diesem Fall vorsieht, dass der Fahrer stoppen muss, um sich ein Bild von der Situation zu verschaffen. Latvala bekam deshalb eine Strafe von 5000 Euro aufgebürdet und wird im Wiederholungsfall von einem WM-Lauf ausgeschlossen. Es war das i-Tüpfelchen auf einem verkorksten Tag. Denn beim Austritt hatte er die Aufhängung des linken Vorderrads beschädigt und musste aufgeben. Weil die Monte-Veranstalter ausgerechnet für den Sonntag keinen Neustart unter Rally2-Reglement erlaubten, war für Latvala und Meeke der Saisonauftakt zu Ende.

Kubicas Reparatur-Verzicht

Schon tags zuvor hatte die «Königin der Rallyes» ihre Opfer ge-

FORTSETZUNG S. 16



Erstes Podium für den neuen Hyundai i20 WRC: Neuville kriegt trotz Problemen noch die Kurve

FORTSETZUNG VON S. 15

fordert. Nach dem nächtlichen Auftakt am Donnerstag sorgte Robert Kubica für Schlagzeilen. Auf vereister Strecke rutschte der Ford-Pilot sprichwörtlich im Schrittempo gegen einen Baum, doch der Einschlag reichte aus, um die Front des Autos nachhaltig zu beschädigen. Wenig später kam Elfyn Evans im Ford Fiesta R5 ebenfalls zu schnell um jene Ecke und kickte mit dem Heck gegen das gestrandete Kubica-Auto. Während Evans durch den Aufprall auf die Strecke zurückgeworfen wurde, bekam der Fiesta des Polen den Rest. Weil das Budget von Kubica nicht ausreichte, verzichtete er auf eine Reparatur vor Ort und verabschiedete sich mit einem Tiefschlag aus der Weltmeisterschaft. Zwar hat der ehemalige Formel-1-Pilot auch für die kommende Rallye Schweden genannt, doch eine feste Zusage ist das nicht.

Ein ähnlicher Fehler wie Kubica unterlief noch zwei weiteren Piloten aus der Spitzengruppe. Hayden Paddon schlug sich das Hinterrad seines Vorjahres-Hyundai krumm, kam aber noch ins Ziel. M-Sport-Neuzugang Eric Camilli blieb wie Kubica im Unterholz stecken. Dabei hatte der Franzose gerade angefangen der Welt zu zeigen, warum ihn Malcolm Wilson verpflichtet hatte. Waren die ersten beiden Nachtprüfungen noch relativ ernüchternd verlaufen, drehte Camilli am Freitag richtig auf und setzte bei seinem WRC-Debüt die ersten Topzeiten. Bis zu je-

nem Moment auf der sechsten Prüfung.

Wo steht Hyundai?

Bei Hyundai musste man sich zu diesem Zeitpunkt die Frage gefallen lassen, was man in den letzten Wochen getestet hatte. Der neue i20 WRC ist der Hoffnungsträger der Koreaner und Fans, die auf einen ernstzunehmenden VW-Gegner hofften. Doch die ersten Prüfungen verliefen enttäuschend. Thierry Neuville und Dani Sordo klagten über fehlende Balance. In den Servicepausen wurde wie verrückt am Fahrwerk gearbeitet. Immerhin fing sich Neuville und konnte im Verlauf des Wochenendes sein Tempo steigern.

Aber Sordo war völlig von der Rolle. Ein Ausrutscher und der daraus resultierende Fahrwerkschaden (WP9) fiel gar nicht mehr ins Gewicht, so groß war der Rückstand zur Halbzeit. Erst am späten Samstagabend schien der Spanier mit dem Auto im Reinen, vier zweitbeste Zeiten in Folge stimmten optimistisch.

Kollege Neuville gelang nach Meekes Ausfall der Sprung auf das Podium. Und mit einer riskanten Reifenstrategie konnte er noch an den vor ihm liegenden Andreas Mikkelsen herandrücken. Doch der Norweger sicherte im Finale den VW-Doppelsieg souverän ab. Neuville zitterte sich dagegen ins Ziel. Auf den letzten Kilometern gab



Souverän auf Platz 2: Mikkelsen sicherte den VW-Doppelsieg



Wie bitte? Bestrafter Latvala



Mit neuem Co: Östberg auf P4



Lichtblick: Meeke schied früh aus, forderte aber Weltmeister Ogier

es ein Antriebsproblem. Zum Glück ging alles gut, und Neuville holte das erste Podium des neuen Hyundai: «Das Auto hat großes Potenzial.» Das muss es auch. Denn mit welcher Selbstverständlichkeit Ogier seinen vierten Monte-Sieg und dritten in Folge einfuhr, lässt nicht viel Spannung für die Saison erwarten. «Schade, dass Meeke so früh ausgefallen ist. Das Duell mit ihm machte Spaß», meinte Ogier, der sich offenbar auch ebenbürtige Gegner wünscht.

Drei R5-Autos in den Top 10

Die mangelnde Qualität und Quantität an der Spitze des Starterfelds sorgte nebenbei dafür, dass in den Top 10 drei (!) R5-

Fahrzeuge auftauchten. Herausragend dabei die Leistung von Evans, der von M-Sport-Chef Wilson aus dem WRC-Cockpit genommen wurde und nun für den überarbeiteten Fiesta R5 die Werbetrommel rühren muss. Die Zeiten, die Evans dabei setzen konnte, sorgten bei der Konkurrenz für Aufregung. Wilson war zufrieden, auch mit dem Auftritt von Mads Östberg. Der war in der Winterpause ins Team zurückgekehrt und hatte mit Ola Floene einen neuen Co im Gepäck. Die Wiedereingewöhnung in den Fiesta dauerte eine Weile, deshalb war Östberg mit dem vierten Platz nicht unzufrieden: «Wenn man das alles zusammen betrachtet, ist das Ergebnis sogar sehr gut.» Auch Stephane Lefebvre hatte Grund zur Freude. Nach dem Ausfall von Meeke hielt er nicht nur die Citroën-Fahnen hoch. Seine Schnitzer fielen zwar zeitenmäßig ins Gewicht, doch durch die etlichen Ausfälle spülte es den Franzosen auf den fünften Gesamtrang. Auf den komplett trockenen Prüfungen des Sonntags kam Lefebvre zudem besser zurecht und verpasste in der finalen Powerstage die drittbeste Zeit nur um einen Wimpernschlag. «So die Rallye zu beenden ist immer ein gutes Zeichen», befand die französische Nachwuchshoffnung, dem sein Landsmann Ogier erneut zeigte, welchen weiten Weg er noch vor sich hat. Mit dem Auftakt-sieg und der Bestzeit auf der finalen Prüfung heimste der Weltmeister einmal mehr maximale WM-Punkte ein. ♦

NACHGEHAKT BEI Sébastien Ogier

(32/F) Der dreimalige Weltmeister über den gelungenen Saisonstart, seine frühe Dominanz, mögliche Titelkonkurrenten und die Zukunft bei Volkswagen Motorsport.

Von REINER KUHN

? Gratulation zum Auftakt-sieg. War es diesmal einfacher oder schwerer als im Vorjahr? Davon abgesehen, dass die «Monte» immer schwierig ist, war es in diesem Jahr keinen Deut einfacher als im Vorjahr gegen Loeb. Kris (Meeke) hat einen super Job gemacht und war richtig stark.

? Hattest du im Hinterkopf, dass er nicht bei allen WM-Läufen startet? Daran dachte ich nicht. Auch wenn mein Ziel der Titel ist, will ich schon auch gewinnen und nicht Zweiter wer-

den – vor allem bei der «Monte». In Schweden kann das wieder anders aussehen. Da kämpft ein Rudel um die Podiumsplätze und den Sieg. Und wenn es schneit, habe ich eher schlechte Karten.

? Siehst du in Teamkollege Andreas Mikkelsen diese Saison den größten Titelkonkurrenten?

Er ist sehr konstant und zählt nicht nur in Schweden zum Favoritenkreis. Aber ehrlich gesagt, gibt es noch einige Läufe, bei denen ihm noch der letzte Speed fehlt. Auf der Liste sollte man ihn trotzdem haben.



? Wie steht es um deine Zukunft? Machst du dir Sorgen, weil Jost Capito das Team verlässt? Wie jeder andere war auch ich von der Nachricht erst einmal überrascht. Er hat mir gesagt, dass es weitergeht. Zudem gibt es bisher keine negativen Anzeichen, also was soll ich mir jetzt Gedanken machen? Warten wir es einfach ab, wer ihm nachfolgt. An der Persönlichkeit und der Art und Weise, wie sein Nachfolger die Dinge angeht, wird man am ehesten erkennen, wo es hingehet.

Reifenwahl

Über Kreuz und doch quer

Von REINER KUHN

Die richtige Reifenwahl gilt als Schlüssel zum Erfolg. Doch wegen der reglementbedingten Beschränkungen müssen die Teams improvisieren und greifen zu ungewöhnlichen Mitteln.

Die Suche nach dem optimalen Grip mutiert beim Saisonauftakt in den winterlichen Seealpen alljährlich zum munteren Reifen-Roulette. Diesmal durften die Toppiloten an den vier Rallyetagen maximal 39 Reifen aus einem klar definierten Kontingent aufziehen. Zur Auswahl standen 80 Pneu und vier verschiedene Reifentypen. Neben der bei allen Asphaltläufen zum Einsatz kommenden Slick-Mischung «soft» (hier maximal 20 Stück) jene drei nur bei der



Qual der Wahl: Hier liegt nur eine Handvoll Reifen mit Spikes

«Monte» zur Verfügung stehenden Varianten «super-soft» (24) sowie die ebenfalls 18 Zoll großen Winterreifen ohne Spikes (12) und mit Spikes (24). Um auf den meist trockenen, zwischendurch jedoch nassen,

teilweise vereisten und auch schneebedeckten Pisten für alle Eventualitäten gewappnet zu sein, waren die Teams zumeist mit zwei Ersatzrädern unterwegs. «Sind jeweils zwei gleiche Reifen montiert, ergeben sich

rund 60 sinnvolle Kombinationsmöglichkeiten», rechnet Michelin-Rallyechef Jacques Morelli vor. Aber nicht nur die Wahl der richtigen Pneu ist Teil des Strategiespiels für die Fahrercrews und ihre Eisspione, sondern auch die Art und Weise der Montage.

Eigenart des Antriebsstrangs

Gefragt ist der perfekte Kompromiss. Einer davon ist die sogenannte «Überkreuz-Montage» von unterschiedlichen Reifen. Beispielsweise gleichzeitig Slick- und Spikereifen, wobei die Slicks vorne links und hinten rechts, die Winterpneu mit Nägeln entsprechend gegenüber montiert werden. Dass diese abenteuerlich anmutende Variante funktioniert, liegt an der Eigenart des Antriebsstrangs in einem World Rally Car. In Vorder- und Hinterachse arbeiten

Sperrdifferenziale, in der Mitte fehlt das Differenzial, der Durchtrieb ist starr. Das bedeutet, dass die Drehzahlen der Räder auf beiden Fahrzeugseiten und zwischen Vorder- und Hinterachse nur geringfügig voneinander abweichen können. Gute Traktion von einem Rad wird weitgehend auf alle anderen Räder übertragen, einseitig oder an einer Achse durchdrehende Räder gibt es praktisch nicht. Nicolas Vouilloz, der ehemalige Eisspion von Sébastien Ogier, gilt als Erfinder der gekreuzten Reifen. «Wir haben das vor Jahren bei Reifentests mit Michelin ausprobiert und waren erstaunt, wie gut es funktioniert», so der 39-Jährige aus Nizza, der die Extreme auch auf zwei Rädern beherrscht: Vouilloz war zehnmal Weltmeister im Mountainbike-Downhill. ♦

WRC2

Nur Kremer konnte Evans folgen

Während M-Sport-Profi Elfyn Evans dem Saisonauftakt im überarbeiteten Ford Fiesta R5 den Stempel aufdrückte, unterstrich Armin Kremer eindrucksvoll, dass seine starken Auftritte 2015 kein Zufall waren.

Früh kristallisierte sich in der zum Saisonauftakt mit 14 zum Teil werksunterstützten Teilnehmern stark besetzten WRC2 ein Topfavorit heraus. Drei Prüfungen dauerte es, bis sich M-Sport-Werkspilot Elfyn Evans im überarbeiteten Ford Fiesta R5 in WP4 an die Spitze des Feldes setzte – nach einem

Reifenschaden in der Auftaktprüfung und fast zwei Minuten Rückstand auf die Konkurrenz. Im Windschatten schlidderten aber nicht die hoch gehandelten französischen Jungtalente Quentin Gilbert, Yoann Bonato und Quentin Giordano (alle DS) sowie Julien Maurin (Skoda) durch die Seealpen, sondern der deutsche Routinier Armin Kremer.

Erst als der Mecklenburger im BRR-Skoda am Samstag einen Mast traf (WP9), einen Highspeed-Dreher auf die glatte Bahn legte (WP10) sowie nach einem Reifenschaden sechs Kilometer auf der Felge fahren musste und

dabei nochmals über eine Minute verlor, konzentrierte sich der 47-Jährige darauf, gegen die nachdrängenden Wettbewerber Rang 2 ins Ziel zu verteidigen. Allerdings nicht, ohne seinen ursprünglichen Ambitionen noch mal Nachdruck zu verleihen und auf der ersten Sonntag-WP auf trockener Piste die Bestzeit zu markieren.

Weil sein ärgster Verfolger, Junior-Weltmeister und Citroën-Protégé Gilbert gleichzeitig wegen Motorproblemen Zeit verlor, nahm Kremer sofort wieder ein wenig Tempo heraus. Dadurch konnte sich Interims-Teamkollege Esapekka Lappi

noch am Deutschen vorbeischieben. Der finnische Skoda-Werkspilot, der nur zum Lernen am Start war, wurde aber nicht in der WRC2 gewertet.

Beindruckende Premiere

Von all dem unbeeindruckt fuhr Evans zum Sieg und lieferte eine beeindruckende Premiere der Evolutionsversion des Ford Fiesta R5 ab. Trotz zweier Reifenschäden hatte der ehemalige WRC-Pilot im Ziel über zwei Minuten Vorsprung auf Kremer. Dritter wurde Quentin Gilbert (+21,3 sec). Julien Maurin, der lange ebenfalls um die Spitze fuhr, musste seinen Skoda am

Samstag nach einem Motorbrand abstellen. Den Sieg in der Kategorie WRC3 sicherte sich der Norweger Ole Christian Veiby (DS 3 R3). ♦ RK



Auf und davon: Evans

AUS DEM SERVICEPARK Von REINER KUHN

Der schwedische Schauspieler **Michael Nyqvist** («Verblendung») durfte sich vor dem WM-Auftakt ebenso durch die Straßenschluchten von Monaco pilotieren lassen wie Tennis-Grand-Slam-Siegerin **Caroline Wozniacki**, die zweimal mit olympischem Gold dekorierte Skifahrerin **Pernilla Wiberg** oder die Fußballer **Thomas Helmer**, **Jean-Pierre Papin** und **Jari Litmanen**.

Bevor das Damenduo **Coralie Schneider** und **Ella Kremer** in der deut-

schen Citroën Trophy angreift, konnte es beim WM-Auftakt **Armin Kremer** über die Schulter schauen. Der naheliegende Grund für die exklusive Nachwuchsschulung: Die 17-jährige Beifahrerin ist die Tochter des



A. Kremer, C. Schneider, E. Kremer (v.l.)

WRC2-Piloten. Ebenfalls dabei: die deutschen Werksjunioren **Fabian Kreim** (Skoda) und **Marijan Griebel** (Opel), die als Wettercrews agierten.

Bis eine Stunde vor dem Start einer Prüfung durften die Eisspione über die WPs fahren und letzte Infos für ihre Piloten sammeln. Einmal mehr unter den Fährtsuchern waren die Routiniers **Pierro Liatti**, **Toni Gardemeister**, «PG» **Andersson**, **Bruno Thiry**, **Simon Jean-Joseph** oder Rai-

mund Baumschläger. Der deutsche «Monte»-Neuling **Maximilian Koch** hatte zunächst **Walter Röhl** überzeugen können, doch weil der Ex-Weltmeister wegen Präsentationsaufgaben für Porsche absprang, gab Vater **Robert Koch** letzte Tipps.

Clevere Idee von **Volkswagen**: Statt nach drei Tagen in Gap für den Zieleinlauf in Monte Carlo nochmals eine Hospitality aufzubauen, platzierte man den Service direkt vor dem Kuitlokal «Stars 'n' Bars» und lud

VIPs, Gäste und Medienvertreter zum gemütlichen Austausch ins Restaurant.



Clever: VW lädt ein bei «Stars 'n' Bars»

MEINE RALLYE

Fahrer-Kommentare nach der Rallye Monte Carlo

< Andreas Mikkelsen (2.)

«Ein fantastischer Saisonstart. Zweiter bei der «Monte» – das ist sowieso etwas Besonderes. Zudem war es für meinen neuen Beifahrer Anders Jaeger der denkbar schwierigste Einstieg.»



Thierry Neuville (3.) >

«Alles in allem können wir mit dem Wochenende und dem Podium im neuem Auto sehr zufrieden sein. Nur so ein nervenaufreibendes Ende mit Getriebeproblemen brauche ich nicht mehr.»



< Mads Östberg (4.)

«Mein Resümee ist positiv. Denn es dauerte ein bisschen, bis ich mit dem ungewohnten Auto, dem neuen Beifahrer und den Bedingungen klar kam. Jetzt passt's, also greifen wir ab Schweden an.»



A. Kremer (10./2. WRC2.) >

«So ein prima Auftakt bei dieser starken Konkurrenz und den Bedingungen macht Lust auf mehr. Nur der Samstag war mit zwei Aha-Erlebnissen und einem Reifenschaden nicht unser Tag.»



< Jari-Matti Latvala (out)

«Was geschehen ist, tut mir sehr leid. Ich bin froh, dass es für den Zuschauer so glimpflich ausging und nichts Ernstes passiert ist. Die Entscheidung der Stewards akzeptieren wir.»



Robert Kubica (out) >

«Im besseren Schritttempo von der Strecke zu rutschen und aus dem Rennen zu sein, ist unglaublich enttäuschend. Gerade bei der vielen Mühe, die wir in dies alles stecken.»



Experten-Urteil

Reiner Kuhn

Sonderkorrespondent



Fahrer der Rallye

Armin Kremer

Statt an die Fährten der Youngsters in ihren meist werksunterstützten R5-Boliden heftete sich der Skoda-Privatier an jene von M-Sport-Werkspilot Elyfn Evans und kämpfte zwischenzeitlich gar um den WRC2-Sieg. Dass Kremer nach zwei Aha-Erlebnissen und einem Reifenschaden am Samstag etwas vom Gas ging und die junge Konkurrenz wieder näher kam, unterstreicht nur, wie abgeklärt und clever der 47-jährige Unternehmer agierte. Platz 2 in der WRC2, ein WM-Zähler im Gesamtklassement und bester Pirelli-Pilot – mehr ist kaum machbar.



Heimlicher Gewinner

Kris Meeke

Auch wenn ein auf der Idealinie liegender Felsbrocken den starken Auftritt des Nordiren vorzeitig beendete: Der Citroën-Pilot war der Lichtblick beim Saisonauftakt. Einem Dreijahresvertrag und langfristiger Perspektive sei Dank geigte Meeke relaxt und dennoch hochmotiviert auf. Als Einziger konnte der 36-Jährige dem Weltmeister vor dessen Haustür nicht nur mit Respektabstand folgen, sondern auch unter Druck setzen.



Heimlicher Verlierer

Dani Sordo

Im Grunde ist es egal, ob er nun wegen fehlendem Vertrauen in sich oder die Technik unterging. Aber wie sich der seit seinem zweiten Rang 2007 (!) bei der Rallye Monte Carlo immer wieder zu den Mitfavoriten zählende Spanier diesmal präsentierte, dürfte wohl einen kräftigen Einlauf seines Chefs nach sich ziehen. Nicht weil der Routinier mit fast drei Minuten Rückstand auf WRC-Rookie Stéphane Lefebvre auf P6 einlief oder von den «Monte»-unerfahrenen Teamkollegen abgederbt wurde. Sondern weil er als top-nominierter Werkspilot von Hyundai mit der von ihm mitentwickelten Neukonstruktion haderte und öffentlich rumnörgelte. ♦



Höhepunkte der Rallye

1. Tag: Beim nächtlichen Auftakt setzen Ogier (VW) und Meeke (DS) die ersten Bestzeiten 2016.
2. Tag: Paddon (Hyundai) kracht gegen Baum, Kubica (Ford) fliegt ab (WP3); Camilli (Ford) rutscht von Strecke (WP6).
3. Tag: Sordo (Hyundai) beschädigt an Böschung die Aufhängung (WP9); gleiches Missgeschick passiert Latvala (VW) in WP11; Meeke bleibt nach Getriebeschaden liegen (WP12).
4. Tag: Thierry (Hyundai) klagt über Problem im Antriebsstrang, Ogier gewinnt die Powerstage vor Sordo und Teamkollege Mikkelsen und feiert seinen dritten «Monte»-Sieg in Folge und VW einen Doppelerfolg (WP16). Neuville wird bei der Premiere im neuen Hyundai i20 WRC Dritter.

PRÜFUNG FÜR PRÜFUNG

Shakedown

Shakedown (3,30 km): 1. Meeke in 2:07,2 min (= 95,93 km/h); 2. Ogier +0,2 sec; 3. Sordo +3,4; 4. Neuville +3,8; 5. Mikkelsen +3,7; 6. Latvala +4,2; 7. Kubica +4,7

1. und 2. Tag

Startreihenfolge (nach aktuellem WM-Stand): 1. Ogier; 2. Latvala; 3. Mikkelsen; 4. Östberg; 5. Meeke; 6. Neuville; 7. Neuville; 8. Sordo; 9. Paddon; 10. Tänak; 11. Kubica; 12. Lefebvre; 13. Bouffier; 14. Bertelli; 15. Camilli
 WP 1 (21,11 km): 1. Ogier in 12:21,9 min (= 102,43 km/h); 2. Meeke +4,1; 3. Mikkelsen +9,4; 4. Latvala +11,2; 5. Neuville +11,7; 6. Östberg +18,1; 7. Paddon +21,8
 WP 2 (20,23 km): 1. Meeke in 13:06,1 min (= 92,64 km/h); 2. Ogier +11,0; 3. Mikkelsen +1,7; 4. Paddon +17,2; 5. Östberg +21,3; 6. Neuville +23,8; 7. Lefebvre +26,8
 WP 3 (14,54 km): 1. Ogier in 8:07,5 min (= 107,37 km/h); 2. Meeke +0,9; 3. Latvala +2,1; 4. Mikkelsen +5,1; 5. Neuville +10,0; 6. Östberg +13,5; 7. Sordo +14,4
 WP 4 (25,55 km): 1. Meeke in 13:55,9 min (= 110,04 km/h); 2. Ogier +0,7; 3. Neuville +11,1; 4. Mikkelsen +12,1; 5. Camilli +15,6; 6. Östberg +16,3; 7. Latvala +17,0
 WP 5 (17,67 km): 1. Ogier in 9:23,6 min (= 112,87 km/h); 2. Latvala +3,3; 3. Meeke +8,2; 4. Mikkelsen +8,2; 5. Neuville +10,0; 6. Östberg +13,5; 7. Camilli +14,5
 WP 6 (14,54 km): 1. Ogier in 8:05,4 min (= 107,84 km/h); 2. Meeke +3,5; 3. Latvala +7,6; 4. Mikkelsen +7,6; 5. Sordo +13,1; 6. Neuville +13,2; 7. Östberg +15,3
 WP 7 (25,55 km): 1. Meeke in 14:16,9 min (= 107,34 km/h); 2. Latvala +3,7; 3. Ogier +5,8; 4. Neuville +17,6; 5. Lefebvre +30,7; 6. Sordo +32,0; 7. Östberg +33,0
 WP 8 (17,67 km): 1. Ogier in 9:31,3 min (= 111,35 km/h); 2. Latvala +9,1; +3. Meeke +10,3; 4. Mikkelsen +17,4; 5. Östberg +24,4; 6. Neuville +25,9; 7. Bouffier +33,6

3. Tag

Startreihenfolge (nach aktuellem WM-Stand): 1. Ogier; 2. Latvala; 3. Mikkelsen; 4. Östberg; 5. Meeke; 6. Neuville; 7. Sordo; 8. Tänak; 9. Lefebvre; 10. Bouffier; 11. Paddon
 WP 9 (51,17 km): 1. Ogier in 30:47,8 min (= 99,69 km/h); 2. Meeke +10,6; 3. Latvala +31,3; 4. Neuville +37,0; 5. Mikkelsen +113,5; 6. Östberg +113,9; 7. Paddon +125,2
 WP 10 (17,03 km): 1. Mikkelsen in 12:01,3 min (= 85,00 km/h); 2. Ogier +43,9; 3. Latvala +48,0; 4. Meeke +54,0; 5. Neuville +54,2; 6. Suarez +54,7; 7. Evans +111,0
 WP 11 (51,17 km): 1. Meeke in 30:26,6 min (= 100,85 km/h); 2. Ogier +3,4; 3. Mikkelsen +29,8; 4. Lefebvre +45,0; 5. Bouffier +46,8; 6. Östberg +47,7; 7. Neuville +1:02,1
 WP 12 (17,03 km): 1. Neuville in 11:39,6 min (= 87,63 km/h); 2. Paddon +13,4; 3. Sordo +15,5; 4. Östberg +31,3; 5. Mikkelsen +33,9; 6. Suarez +43,8; 7. Ogier +46,6
 WP 13 (36,35 km): 1. Neuville in 22:55,4 min (= 95,14 km/h); 2. Sordo +5,2; 3. Mikkelsen +17,6; 4. Lefebvre +21,5; 5. Paddon +25,9; 6. Östberg +31,9; 7. Ogier +35,0

4. Tag

Startreihenfolge (umgekehrt nach Ergebnis von Etappe 2): 1. Paddon; 2. Sordo; 3. Tänak; 4. Lefebvre; 5. Östberg; 6. Neuville; 7. Mikkelsen; 8. Ogier
 WP 14 (12,02 km): 1. Ogier in 8:15,0 min (= 87,42 km/h); 2. Sordo +0,7; 3. Neuville +1,6; 4. Mikkelsen +2,5; 5. Lefebvre +5,3; 6. Paddon +9,6; 7. Östberg +11,7
 WP 15 (21,24 km): 1. Mikkelsen in 14:09,2 min (= 90,04 km/h); 2. Sordo +2,5; 3. Lefebvre +8,6; 4. Neuville +12,2; 5. Paddon +11,0; 6. Östberg +12,2; 7. Ogier +13,6
 WP 16 (Powerstage/12,02 km): 1. Ogier in 8:09,6 min (= 88,39 km/h); 2. Sordo +1,4; 3. Lefebvre +5,9; 4. Mikkelsen +5,9; 5. Östberg 11,5; 6. Tänak +19,7; 7. Suninen +22,1



«Monte»-Coup von Kremer: WRC2-Zweiter und Gesamtzehnter

RALLYE-WM MONTE-CARLO 2016/Resultate

Start: Monaco, 21.-24. Januar 2016; 1. von 14 Läufen zur Rallye-WM; Gesamtdistanz: 1488,99 km, davon 377,59 km auf 16 Wertungsprüfungen; 64 Teams gestartet, 88 gewertet. Wetter: sonnig.

Team	Auto	Wertung Klassen	Rückstand	Leader	Bestzeiten	Pkte.
1. Ogier/Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC	1. WRC M*	3:49:53,1 h	WP 1,5,6,8-16	8	25+3**
2. Mikkelsen/Jaeger (N)	Volkswagen Polo R WRC	2. WRC M*	+1:54,5 min		2	18+1**
3. Neuville/Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC	3. WRC M*	+3:17,9		2	15
4. Östberg/Floene (N/S)	Ford Fiesta RS WRC	4. WRC M*	+4:47,7			12
5. Lefebvre/Moreau (F)	DS 3 WRC		+7:35,6			10
6. Sordo/Marti (E)	Hyundai i20 WRC	5. WRC M*	+10:35,5			8+2**
7. Tának/Molder (EST)	Ford Fiesta RS WRC	6. WRC M*	+11:39,9			6
8. Evans/Barritt (GB)	Ford Fiesta RS	1. WRC 2	+18:30,8			4
9. Lappi/Ferm (FIN)	Skoda Fabia R5		+20:41,0			2
10. Kremer/Winkhofer (D)	Skoda Fabia R5	2. WRC 2	+20:43,9			1
11. Gilbert/Jamoul (F/B)	DS3 R5	3. WRC 2	+21:05,0			
12. Suninen/Markkula (FIN)	Skoda Fabia R5		+23:39,8			
13. Giordano/Sarreaud (F)	DS3 R5	4. WRC 2	+25:03,4			
14. Margallan/Degout (F)	Skoda Fabia R5		+27:39,1			
15. Bonato/Giraudet (F)	DS3 R5	5. WRC 2	+30:16,5			
16. Delecour/De Castelli (F)	Peugeot 207 S2000		+30:25,4			
17. Suarez/Carrera (E)	Peugeot 208 T16	6. WRC 2	+36:49,1			
18. Ptaszek/Kozdron (POL)	Skoda Fabia R5	7. WRC 2	+40:22,6			
19. Veiby/Andersson (N)	DS3 R3	1. WRC 3	+40:49,8			
20. Felice/Bariani (I)	DS3 WRC		+44:14,1			
21. Berfa/Augustin (F)	Peugeot 208 R2	2. WRC 3	+44:36,4			
22. Athanassoulas/Zakheos (GR)	Skoda Fabia R5	8. WRC 2	+44:55,2			
Ferner:						
28. Burri/Levratti (CH/F)	Renault Clio RS R3		+48:47,7			
43. Brera/Forestier (CH)	Fiat Abarth 500 R3		+1:02:49,6 h			
49. Koch/Brunthaler (D)	Skoda Fabia S2000		+1:10:28,1			

* Diese Fahrer sind auch für die Markenwertung eingeschrieben ** Zusatzpunkte für die Power-Stage

Wichtigsten Ausfälle:

Kubica/Szczepaniak (PL)	Ford Fiesta RS WRC	Unfall, WP 3
Camilli/Klinger (F)	Ford Fiesta RS WRC	Unfall, WP 6
Latvala/Anttila (FIN)	Volkswagen Polo R WRC	Unfall, WP 12
Meeke/Nagle (GB/IRL)	DS 3 WRC	Getriebe, WP 12
Hahn/Schork (D)	Mitsubishi EVO IX	Antrieb, WP 13

Nächster WM-Lauf: Rallye Schweden, 11.-14. Februar 2016

Internet: www.wrc.com



VW-Doppelsieg und Hyundai-Coup: Jaeger/Mikkelsen, Ogier/Ingrassia und Neuville/Gilsoul (v.l.)



WM – Stand Fahrer

1. Ogier	28
2. Mikkelsen	19
3. Neuville	15
4. Östberg	12
5. Lefebvre	10
6. Sordo	10
7. Tának	6
8. Evans	4
9. Lappi	2
10. Kremer	1

WM – Stand Marken

1. Volkswagen Motorsport	25
Hyundai Shell World Rally Team	25
3. Volkswagen Motorsport II	18
4. M-Sport World Rally Team	12
5. DMack World Rally Team	8
6. Hyundai Mobis World Rally Team	6

WRC2 – Stand Fahrer

1. Evans	25
2. Kremer	18
3. Gilbert	15
4. Giordano	12
5. Bonato	10
6. Suarez	8
7. Ptaszek	6

WRC3 – Stand Fahrer

1. Veiby	25
2. Berfa	18
3. De Tommaso	15
4. Dubert	12
5. Koci	10
6. Brazolli	8
7. Fabre	6



WRC3-Sieger: Ole Christian Veiby

Toyota

Yaris WRC im Zeitplan

Neben einer Abordnung aus Japan waren auch Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen und sein Sportdirektor Jarmo Lehtinen beim Saisonauftakt. Man will nicht nur den Kontakt zur Szene halten, sondern auch auf Personalsuche gehen. Vor allem bei M-Sport beobachtet man das Treiben der Finnen mit Argwohn. Bereits beim Einstieg von Volkswagen und Hyundai verlor das Team von Malcolm Wilson Mitarbeiter an die Konkurrenz. Mittlerweile ist das Toyota-Team auf 40 Leute angewachsen. Die Arbeiten am World Rally Car laufen auf Hochtouren. «Die CAD-Entwicklung des Yaris ist abgeschlossen, und wir bauen das Chassis für den ersten Prototyp auf. Ab März wollen wir mit den Testfahrten be-

ginnen», bestätigte Lehtinen. Wo das Rollout und die ersten Probefahrten stattfinden ist unklar. Im März dürfte Väterchen Frost die Teambasis im finnischen Jyväskylä fest im Griff haben, ein Ausweichen in südliche Gefilde ist unausweichlich. Und wer sitzt am Steuer? «Es ist kein Geheimnis, dass uns Mikko Hirvonen und Juho Hänninen als Testfahrer zur Verfügung stehen», so Lehtinen. ♦ RK



Senegänger: Mäkinen, Lehtinen

Maximilian Koch

Private Gratwanderung

In den jungen Adern von Maximilian Koch fließt mindestens ebenso viel Benzin wie Blut. Das merkt man spätestens, wenn der Nachwuchsfahrer über sein «Monte»-Debüt spricht. «Von den Zeiten her habe ich mir schon etwas mehr erhofft», sagte der 21-jährige Regensburger. «Die Bedingungen waren alles andere als einfach. Zudem darf ich unseren Fabia S2000 nicht weglegen, sonst ist meine Karriere beendet.» Entsprechend zurückhaltend agierten er und die 19-jährige Copilotin Lisa Brunthaler und kamen mit über 40 Minuten Rückstand auf Armin Kre-

mer als Gesamt-49. ins Ziel. Erst warf fehlendes Vertrauen, dann technische Probleme und Strafzeiten das Duo zurück. «Was soll's, Meister sind noch keine vom Himmel gefallen», meint Koch und resümiert: «Gelernt habe ich hier mehr als in fünf DRM-Saisons.» ♦ RK



«Zerbrechlich»: Kochs Fabia

Opel Junior Team

Werkstrio mit Damenwahl

Ohne den 21 Jahre jungen Titelträger Emil Bergkvist, aber dafür mit drei statt bisher zwei Werks-Adam R2, geht Opel die Titelverteidigung in der Junior-EM an. Erneut im ADAC Opel Rallye Junior Team startet Marrijan Griebel (26). Neu dabei ist der Opel-Cup-Sieger Julius Tannert (25). Das Werkstrio komplettiert Chris Ingram (21). Der Brite hatte sich in der EM 2015 als einer der schärfsten Rivalen der Opel-Piloten Bergkvist und Griebel erwiesen.

Ingram nimmt die ebenfalls mit WM-Erfahrung aufwartende Katrin Becker (34) Platz.

Das Programm der drei Opel-Werksteams umfasst neben den sechs Läufen zur Junior-EM weitere Einsätze bei nationalen und internationalen Rallyes. Eines der Highlights für das neu formierte Trio ist dabei sicherlich die Teilnahme beim deutschen WM-Lauf Ende August rund um Trier. ♦ RK

Während Tannert erneut mit Copilotin Jennifer Thielen (31) antritt, fährt Griebel ab dem dritten Lauf auf den Azoren mit Lara Vanneste (25). Bis dahin weist ihm der Kremer-Co Pirmin Winkhofer (20) den Weg. Auf dem «heißen Sitz» neben



Griebel, Tannert, Ingram (v.l.)

Stéphane Peterhansel

Einsamer Rekord, doch das



Stéphane Peterhansel (r.) und die begehrte Dakar-Trophäe: Der Sieg mit Peugeot war sein insgesamt zwölfter – die Hälfte davon holte er auf zwei Rädern

Von CHRISTIAN SCHÖN

Peugeot-Pilot Stéphane Peterhansel feierte vergangene Woche seinen insgesamt zwölften Sieg bei der härtesten Rallye der Welt – ein einsamer Rekord.

Mit Disqualifikationen hat Stéphane Peterhansel so seine Erfahrung. Als Junge startete er, ein paar Jahre vom Mindestalter für eine Lizenz entfernt, unter dem Namen seines Vaters bei Enduro-Veranstaltungen. Das ging so lange gut, bis er zum ersten Mal gewann. Da flog der Schwindel auf, und Peterhansel jr. blieb fortan der Weg in die Startaufstellung verwehrt.

Der Vater, im Hauptberuf Installateur und selbst bei Trial-Wettbewerben am Start, nahm's mit Humor. Schließlich war er für die Ambitionen seines Sohnes verantwortlich. Als Stéphane

ne acht Jahre alt war, hatte er ihm sein erstes Motorrad geschenkt. Seitdem verbrachte dieser seine Freizeit abwechselnd auf dem Motorrad und auf dem Skateboard. Mit Letzterem brachte es Peterhansel im Alter von 13 Jahren zum französischen Meister.

Aber je näher der 18. Geburtstag rückte, desto größere Priorität erhielt das Motorrad. «Damals bestand die Fahrprüfung darin, eine Slalomstrecke fehlerfrei zu fahren. Das habe ich natürlich problemlos geschafft», erinnert sich Peterhansel an den Tag, als er seine Leidenschaft legalisierte. «Erst später habe ich erfahren, dass ich dabei einen neuen Landesrekord aufstellte.»

Erfolge – jetzt legale – bei Enduro-Wettbewerben ließen nicht lange auf sich warten. Kein Wunder, dass der Yamaha-Importeur auf das Jungtalent aufmerksam wurde, das längst

die Schule geschmissen hatte. Insgesamt elf Mal sollte Peterhansel in den nächsten Jahren die französische Enduro-Meisterschaft gewinnen.

1988 startete er zum ersten Mal bei der Dakar, die damals noch von Paris durch die Sahara in die namensgebende senegalesische Hauptstadt führte. «Das war wie eine Offenbarung. Seitdem komme ich von dieser Rallye nicht mehr los», blickt Peterhansel zurück.

Schon drei Jahre später stand er zum ersten Mal ganz oben auf dem Siegertreppchen der Dakar, gewann in derselben Saison auch noch die Langstreckenrallye Paris-Moskau-Peking. Fünf weitere Dakar-Siege im Yamaha-Werksteam folgten, bis Peterhansel 1998 überraschend seinen Ausstieg verkündete. «Ich habe Freunde durch tödliche Unfälle verloren, andere sind an den Rollstuhl gefes-

selt. Ich selbst hatte nie einen schweren Crash. Es war Zeit, das Glück nicht weiter herauszufordern», sagte er damals.

Wechsel auf vier Räder

Aber so ganz kam Peterhansel von der Droge Dakar doch nicht los. «Diese Rallye ist mein Leben.» 1999 startete er im seriennahen Nissan zum ersten Mal auf vier Rädern, wurde dank seines auf dem Motorrad gestählten Gespürs für Sand und Navigation auf Anhieb Siebter. Nur ein Jahr später stand er zum ersten Mal auch als Autofahrer auf dem Podium – in einem Prototyp des französischen Kleinwagenherstellers Mega.

Zwischendurch hielt sich Peterhansel mit Starts auf dem Enduro-Motorrad fit, holte zwei WM-Titel in der Zweitakter-Kategorie. Außerdem versuchte er sich im Rallyesport und in der Eisrennserie Trophee Andros.

Im werksunterstützten Nissan feierte er dort sogar einen Sieg. 2003 wechselte Peterhansel zu Mitsubishi, dem zu dieser Zeit im Marathon-Rallyesport dominierenden Team. Tatsächlich war die Kombination Peterhansel und Mitsubishi – dazu Beifahrer Jean-Paul Cottret – bei der Dakar kaum zu schlagen. Drei Siege bescherten die Franzosen den Japanern innerhalb der nächsten fünf Jahre. Damit ist Peterhansel neben Hubert Auriol der Einzige in der Dakar-Historie, der sowohl auf dem Motorrad wie im Auto gewann.

Bei Mitsubishi lernte Peterhansel auch seine zweite Frau kennen, die Deutsche Andrea Mayer. Die Bayerin hatte als Werksfahrerin für BMW und KTM selbst Dakar-Erfahrungen gesammelt und startete nun ebenfalls im Auto. Im Sommer 2015 haben die beiden geheiratet, leben heute abwechselnd in

Zittern geht weiter



Schon im zweiten Jahr erfolgreich: Peterhansel mit Peugeot-Männern



Peterhansels Arbeitsplatz: Früher war er auf zwei Rädern unterwegs



Mächtig Staub aufgewirbelt: Das Nachtanken in WP9 könnte für Peterhansel noch böse Folgen haben

Crans-Montana und auf Korsika. Wenn die beiden auf ihren Enduro-Maschinen gemeinsame Touren unternehmen, bleibt kein Auge trocken.

Doch auch Peterhansel konnte nicht verhindern, dass sich Mitsubishi in der immer komplizierter werdenden Technik verzettelte. Die erste Dakar nach dem Umzug nach Südamerika (2009) war ein Desaster. Gleichzeitig geriet der Konzern in wirtschaftliche Schieflage. Der Ausstieg aus dem Motorsport war unvermeidlich.

Nicht nur deswegen sah Peterhansel die Veränderungen bei der «Mutter aller Marathon-Rallyes» kritisch. «Wir fahren in Südamerika mitten in der Zivilisation. Wer will, kann jeden Tag im Hotel übernachten. Und wer ein Problem mit seinem Fahrzeug hat, erhält spätestens nach fünf Minuten Hilfe von Einheimischen», beschrieb er

die dramatische Neuausrichtung des nach Eigenwerbung immer noch härtesten Motorsportabenteuers der Welt. Die südamerikanische Dakar war nicht mehr das Rennen, in das sich Peterhansel als Junge verliebt hatte. «Früher war es Abenteuer, heute ist es Sport.»

Nach dem Mitsubishi-Ausstieg heuerte Peterhansel 2010 bei X-Raid an. Das zunächst von BMW, dann von Mini werksunterstützte Team war allerdings erst siegfähig, als sich die übermächtige VW-Werksmannschaft verabschiedet hatte. Zweimal fuhr Peterhansel danach im Mini aufs Siebertreppchen (2012 und 2013). Der Sieg vor zwei Wochen, mit dem er Peugeot im zweiten Jahr nach dem Comeback den heiß ersehnten Triumph schenkte, war sein zwölfter – ein einsamer Rekord. «Ich habe Peugeot schon in der Zeit bewundert, in der ich noch

Motorrad fuhr», sagt Peterhansel. «26 Jahre nach Ari Vatanens letztem Sieg für Peugeot erneut zu gewinnen, ist für mich als Franzose unbeschreiblich.»

Verlierer am grünen Tisch?

Eine gewisse Genugtuung mag dem 50-Jährigen bereitet haben, jetzt seinem früheren Team Mini die erste Niederlage seit vier Jahren zugefügt zu haben. Schon 2014 stand Peterhansel kurz vor dem Dakar-Rekord, musste aufgrund von Stallregie damals allerdings seinen Teamkollegen Nani Roma überholen lassen. Wenige Wochen später wurde Peterhansels Wechsel zu Peugeot verkündet.

Die Stallregie passte so überhaupt nicht zu dessen Auffassung von Fairness. Umso unverständlicher ist, dass er sich im Verlauf der zurückliegenden Dakar für jenes umstrittene Nachtanken entschied, gegen das X-

Zur Person

Stéphane Peterhansel

Geburtsdag 6. August 1965
Geburtsort Vesoul (F)
Herk. inftsländ Frankreich

KARRIERE

1979 Französischer Skateboard-Meister
1988 18. Rang Rallye Dakar (Yamaha)
1989 4. Rang Rallye Dakar (Yamaha)
1991 Sieg Rallye Dakar (Yamaha), Sieg Rallye Paris – Moskau – Peking
1992 Sieg Rallye Dakar (Yamaha)
1993 Sieg Rallye Dakar (Yamaha)
1995 Sieg Rallye Dakar (Yamaha)
1997 Sieg Rallye Dakar (Yamaha), Enduro-Weltmeister (Yamaha)
1998 Sieg Rallye Dakar (Yamaha)
1999 7. Rang Rallye Dakar (Nissan)
2000 2. Rang Rallye Dakar (Mega)
2001 Enduro-Weltmeister (Yamaha), Sieger Trophée Andros
2004 Sieg Rallye Dakar (Mitsubishi)
2005 Sieg Rallye Dakar (Mitsubishi)
2007 Sieg Rallye Dakar (Mitsubishi)
2008 Sieg Rallye Dakar (Mini)
2013 Sieg Rallye Dakar (Mini)
2016 Sieg Rallye Dakar (Peugeot)

HOBBYS

Fahrrad, Skitouren, Squash

Raid schließlich protestierte. Auch bei Teamkollege Carlos Sainz drohte in besagter achter WP, der Sprit knapp zu werden. Der Spanier verzichtete aber auf den zumindest in der Grauzone des Reglements angesiedelten Boxenstopp, weil ihm das Risiko einer anschließenden Bestrafung höher erschien als ohne Kraftstoff liegen zu bleiben.

Die entscheidende Verhandlung vor einem französischen Sportgericht in Sachen X-Raid vs. Peugeot ist noch nicht terminiert. Es ist aber denkbar, dass Peterhansel nach beinahe 40 Jahren wieder einmal ein Sieg aberkannt wird. ♦

NACHRICHTEN

Loeb auf den Spuren von McRae und Co

Spiele Sébastien Loeb steht ab Freitag nicht nur in der Liste der Rallye-Weltmeister in einer Reihe mit Colin McRae, Tommi Mäkinen und Richard Burns. Denn dann erscheint mit «Sébastien Loeb Rallye Evo» das Rallyespiel im Namen des Rekord-Rallye-Champions, der an der Entwicklung des Spiels mitgewirkt hat. Es umfasst 50 Fahrzeugmodelle, acht Rallyes, fünf Rallycross-Strecken und den Bergkurs am Pikes Peak, wo Loeb ja ebenfalls Rekordhalter ist. Nicht nur viele von Loeb's Rallyewagen können gefahren werden, sondern auch Ikonen wie der Mini Cooper, der Audi Sport quattro S1 Pikes Peak oder die Alpine A110. Der Preis der PC-Version liegt bei 39,99 Euro, die Versionen für PlayStation 4 und Xbox One kosten 69,99 Euro.

Al-Kuwari wechselt in Wallenwein-Skoda

WRC2 Diese Saison tourt das deutsche Wallenwein-Team mit dem WM-Zirkus um den Globus. Die Schwaben setzen einen ihrer beiden Skoda Fabia R5 in der WRC2 für Abdulaziz Al-Kuwari ein. Der Katarer, der im Vorjahr in Argentinien noch im Ford Fiesta RRC siegte, beginnt seinen erneuten Titelangriff in Mexiko.

«Eurosport» lockt mit satterm Preisgeld

Rallye-EM 200000 Euro schüttet EM-Promoter Eurosport Events diese Saison an die jeweiligen Sieger aus. Bei zehn EM-Läufen werden je 20000 Euro unter den besten sieben Fahrern ausgeschüttet. Einzige Bedingungen: Die Piloten müssen in der EM eingeschrieben sein und Reifen von Michelin oder Pirelli benutzen. Im letzten Jahr kamen 38 unterschiedliche Fahrer in den Genuss eines Preisgelds.

Rallye-Geschichte in Deutschland

Historique Bad Homburg ist einer von fünf Startorten für die Rallye Monte Carlo-Historique (ab 29.1.). Die Sternfahrt führt über Frankfurt, Kaiserslautern und Saarbrücken nach Saint-André-les-Alpes (F). Dabei sind Rallyelegenden wie Porsche 911, Renault Alpine, Lancia Fulvia, Ford Escort, Opel Kadett, BMW 2002, Mini und VW Käfer, aber auch Exoten wie Wartburg 353. ♦ MBR/RK

**MOTOR
SPORT**
aktuell

TOP AUSSTATTUNG!

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

MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.

GRATIS



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

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dvp.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 DE77ZZ20000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

MotoGP

KTM weiter in Angriffsstellung

Von IMRE PAULOVITS

Das MotoGP-Projekt von KTM läuft auch weiter nach Zeitplan. Im Sommer kommen noch mehr Testfahrer zum Einsatz, darunter auch der Schweizer Tom Lüthi.



Mika Kallio: Mitte Februar testet er mit einem eigenen Bike und eigener Mannschaft weiter

«Mittlerweile stehen in der Rennabteilung zwei annähernd komplette MotoGP-Bikes, wir können bald wieder testen gehen», freut sich KTM-Rennleiter Pit Beirer. «Wir sind jetzt in der Phase, wo nicht mehr nur unsere Ingenieure und Entwicklungstechniker an den Motorrädern arbeiten, sondern auch die eigentlichen Rennspezialisten, Leute die bis Ende letzten Jahres bei anderen Teams und Herstellern unter Vertrag waren. Da nimmt die ganze Geschichte auch eine ganz andere Dynamik. Wir haben jetzt zwei komplette Crews im Haus, die die Teile zusammenbauen. Die Motoren-Mannschaft hat schon im Herbst die Motoren aufgebaut. So hat das Material, das jetzt im Umlauf ist, auch eine ganz andere Dimension als noch vor sechs oder acht Wochen.»

KTM will Mitte Februar mit zwei Motorrädern in Spanien testen gehen, dort sollen Mika Kallio und Alex Hofmann mit zwei kompletten Mannschaften parallel fahren können. «Wenn die dann vom Testen zurückkommen, werden wir umziehen», verrät Beirer. «Wir liegen beim Bau unseres neuen Motor-

sportgebäudes in den letzten Zügen.»

MotoGP-Chance für Lüthi

Danach stehen jeden Monat mindestens zwei Testtage an, und im Sommer will KTM neben seinen zwei festen Testfahrern auch weitere Piloten das Mo-

toGP-Bike fahren lassen. Neben Randy de Puniet soll dabei auch der 125er-Weltmeister von 2005 und aktuelle Moto2-Pilot Tom Lüthi zum Einsatz kommen, der schon lange von einem MotoGP-Aufstieg träumt. «Wir haben für dieses Jahr einen Testvertrag für die KTM-MotoGP-Maschine»,

bestätigt Lüthi's Manager Daniel Epp. «Tom wird zwischen Juni und August drei Tests absolvieren. Nicht mehr und nicht weniger. Es könnte noch ein Test hinzukommen, aber es geht nicht um 2017. Es ist aber eine Chance für Tom, diese MotoGP-Maschine zu testen.»

Moto3 in vollem Gange

Letzte Woche haben bei KTM die Teams ihre Maschinen für die Moto3-WM zusammengebaut. «Wir haben sehr viel gearbeitet, damit uns keinesfalls so etwas passiert wie letztes Jahr», sagt Beirer. «Wir haben nach Valencia sehr hart gearbeitet und sehr viel getüftelt. Es gibt keine groben Veränderungen zur letzten Version des 2016er-Motorrads, wir haben nur an den Details gearbeitet und glauben, dass wir eine gute Basis haben, um loszulegen. Wir haben keine großen Experimente gestartet, und so sollten auch Überraschungen ausbleiben. Wir gehen davon aus, dass wir dort weitermachen, wo wir in Valencia aufgehört haben. Das Reglement ist gleich geblieben, und die Bikes sind schon ziemlich ausgereizt. Wenn jetzt die Konkurrenz nicht trotzdem plötzlich eine Sekunde schneller fährt, sollten wir keine bösen Überraschungen erleben.»

Dass KTM nun in die fünfte Moto3-Saison geht, hat einige Erfahrung mit sich gebracht, die den Teams nun entgegenkommt. «Ich habe nach dem Zusammenbau nur strahlende Gesichter gesehen», so Beirer. «Die Mechaniker geben dir ja die beste Rückmeldung, ob das Motorrad einfach zusammenzubauen ist. Da haben wir in den letzten Jahren viel dazugelernt und so konstruiert, dass es für sie einfacher geht.»

Superbike-WM

Die Jagd auf Kawasaki hat begonnen

Die Superbike-WM sollte dieses Jahr wieder enger werden. Nachdem letztes Jahr das Kawasaki-Werks-team dominierte, haben Ducati, Yamaha und BMW aufgerüstet und bereits mit dem Testen begonnen.

Bei der Vorstellung der Yamaha-Rennaktivitäten für 2016 kam in der Movistar-Zentrale in Barcelona gleich nach dem MotoGP-Projekt der Wiedereinstieg in die Superbike-WM mit dem Pata-Crescent-Team auf die Tagesordnung. Projektleiter Andrea Dosoli stellte klar: «Die erste Hälfte der Saison müssen wir unser eigenes Potenzial und das der Konkurrenz kennenlernen, in der zweiten Saisonhälfte wollen wir konkurrenzfähig sein.»

Das Team ging auch gleich danach zusammen mit dem Ducati-Werksteam in Portimão testen. Alex Lowes konnte nach seiner Schulteroperation zwar noch nicht in seinem gewohnt aggressiven Stil fahren, aber er schaffte trotzdem an zwei Tagen 116 Runden. «Wir hatten viele neue Teile gehabt, und wir haben uns auf die Abstimmung der Elektronik konzentriert», sagte Lowes. «Meine Schulter ist mehr oder weniger okay, ich freue mich schon, dass wir die Arbeit in Jerez fortsetzen können.» Dort wird die Truppe schon am Dienstag und Mittwoch dieser Woche – wieder gemeinsam mit dem Ducati-Werksteam – weitertesten.

Bei den Roten fuhr Vizeweltmeister Chaz Davies 119 Runden,

der zum zweiten Mal nacheinander von Wirbelerkrankungen zurückgekehrte Davide Giugliano beließ es bei 77 Runden. «Wir konnten viel an der Elektronik testen, und wir haben auch bestätigt, dass wir mit der neuen Gabel die richtige Richtung eingeschlagen haben», bestätigte Davies, der auch eine Rennsimulation fuhr. Giugliano freute sich über seine erste Testfahrt. «Ich bin physisch in Ordnung, und wir konnten nicht nur einige Upgrades, sondern auch eine effizientere Testmethode ausprobieren.»

BMW greift mit Althea und Milwaukee mit zwei Spitzenteams und vier guten Fahrern an. Gleich nach der Teamvorstellung ging auch Althea mit Markus Reiterberger und Jordi Torres zum Testen (s. S. 28). ♦ IP



Chaz Davies: Ducati entwickelt an Elektronik und Fahrwerk

Weltmeister Jorge Lorenzo: Auf dem Weg zur körperlichen Fitness, nach dem Titel locker und voller Selbstvertrauen



Jorge Lorenzo

«Maximum noch nicht erreicht»

Zur Person

Jorge Lorenzo

Geburtsdag 4. Mai 1987

Geburtsort Palma de Mallorca (E)

Herkunftsland Spanien

WM-KARRIERE

2002 WM-21. 125GP (Derbi)
 2003 WM-12. 125GP (Derbi)
 2004 WM-4. 125GP (Derbi)
 2005 WM-5. 250GP (Honda)
 2006 Weltmeister 250GP (Aprilia)
 2007 Weltmeister 250GP (Aprilia)
 2008 WM-4. MotoGP (Yamaha)
 2009 WM-2. MotoGP (Yamaha)
 2010 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
 2011 WM-2. MotoGP (Yamaha)
 2012 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
 2013 WM-2. MotoGP (Yamaha)
 2014 WM-3. MotoGP (Yamaha)
 2015 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
 61 GP-Siege, 135 Podestplätze

Von IMRE PAULOVITS

Weltmeister Jorge Lorenzo hat einen vollgepackten Winter hinter sich. Im MSa-Interview erzählt der 28-jährige Mallorquiner, wie er trotzdem wieder um den Titel kämpfen will.

Wie hast du dich diesen Winter vorbereitet, um deinen WM-Titel zu verteidigen?

JORGE LORENZO: Nach dem WM-Finale in Valencia hatte ich zunächst keine Zeit für die Vorbereitung, denn ich hatte eine Menge Verpflichtungen gegenüber Yamaha und den Sponsoren. Wenn man Weltmeister ist, muss man einfach anderthalb Monate für diese Dinge einplanen. Als das alles vorbei war, habe ich wieder mit dem Training begonnen. Im Moment arbeite ich daran, meine Kondition zu verbessern. Nach einer Phase des Nichtstuns durch die Termine muss ich wieder auf Top-Niveau kommen, und derzeit sind wir ungefähr auf dem halben Weg zu diesem Zustand. **Hast du keine Bedenken, dass du die Saison wieder nicht im optimalen physischen Zustand beginnen kannst, wie schon 2014?**

2014 hatten wir eine Kombination von Problemen, und die hatten nicht alle nur mit mir zu tun. Die Leistung des Motorrades war nicht dieselbe, wie sie seit Mitte der Saison 2014 ist. Dazu kamen Probleme mit meiner Fitness, weil ich wegen zwei Operationen erst spät anfangen konnte zu trainieren, und ich habe damals meinen Trainer gewechselt. So war es schwierig, für Katar bereit und dort fokussiert zu sein. Aber trotzdem habe ich geführt, bevor ich gestürzt bin. Ich werde aber sicher nicht denselben Fehler noch einmal machen. Ich habe zwar etwas später angefangen zu trainieren als die anderen Fahrer, denke aber, dass wir Zeit genug haben. Ich habe jetzt den richtigen Trainer und die richtigen Ideen, sodass ich in Katar in Bestform ankommen werde. **Letztes Jahr hast du die Saison recht langsam begonnen und bist erst ab Jerez in Schwung gekommen. Wie willst du es dieses Jahr anders machen?**

Im letzten Jahr hatten wir bei den ersten Rennen unglückliche Umstände, die verhinderten, dass wir aufs Podest fuhren. In Katar, wo ich den größten Teil des Rennens geführt habe, hatten wir Probleme mit dem Helm, und auch einige Teile des Motorrades hatten noch nicht ihr maximales Potenzial erreicht. Wir hatten auf der Geraden Leistung verloren, und da hat sich dann eine Lücke aufgetan. In Austin war ich krank, habe Antibiotika nehmen müssen und fühlte mich sehr schwach. Und in Argentinien fand ich nicht die richtigen Reifen, um mein Rennen richtig

einteilen zu können, so konnte ich auch dort nicht auf das Podest fahren. Bis Jerez hatten wir die Probleme gelöst, von da an bin ich viel schneller geworden und konnte vier Rennen in Folge gewinnen. Wir haben nicht nur die technischen Probleme lösen können, auch ich selbst habe noch abseits der Rennstrecke Dinge gefunden, die mich konstanter machen.

Die letzte Saison ist mit einem schlechten Beigeschmack zu Ende gegangen. Was glaubst du, wie lange die MotoGP brauchen wird, um wieder ihr altes Gesicht wiederzuerlangen?

Ich denke, die MotoGP hat es auch jetzt. Wir haben eine unglaubliche Show, wir hatten sie letztes Jahr über die ganze Saison. Es war vielleicht die interessanteste Meisterschaft in der ganzen Geschichte der Motorrad-WM. Ich habe immer versucht, in allen Rennen die beste Leistung zu erzielen, ich hatte keine Kollision mit anderen Fahrern. Das Einzige, was ich bereue, und da habe ich gleich um Entschuldigung gebeten, war meine Geste auf dem Podest in Malaysia. Ich hätte da meine Meinung für mich selbst behalten und sie nicht demonstrieren sollen. Aber abgesehen davon hatte ich keine Kollision und keine Probleme mit irgendeinem Fahrer, deshalb sollte in diesem Jahr alles genauso sein wie bisher. Die Popularität der MotoGP hat dazugewonnen, wenn leider auch nicht immer aus einem positiven Anlass heraus. Aber ich denke, nach dieser unglaublichen Meisterschaft wird unser Sport noch an Bedeutung gewinnen.

War es für dich nicht frustrierend, welchen Beigeschmack das WM-Finale nach deiner harten Arbeit hatte?

Von meiner Seite aus nicht. Auch Leute, die etwas von Motorrädern verstehen, sehen die ganze Meisterschaft und nicht nur die einzelnen Rennen. Sie haben all die Trainingstage und die Rennen gesehen, sie haben gesehen, wie wer gefahren ist. Was in Sepang zwischen Marquez und Rossi passiert ist, darin war ich nicht verwickelt, also war das nicht meine Sache. Ich habe einfach mein Bestes versucht. Und die Statistik spricht für sich. Der mit mehr Siegen und Pole-Positions, mit mehr Führungsrunden ist Weltmeister geworden. Ich muss niemanden etwas beweisen. Ich war der Schnellste, und ich habe den WM-Titel gewonnen. Durch unglückliche Umstände und durch Pech habe ich viele Punkte verloren, so konnte ich nicht mit einem Vorsprung nach Valencia kommen, der mir erlaubt hätte, es dort ruhig anzugehen. Das Wichtige ist, dass wir zum Schluss den Titel gewonnen haben, und das ist, woran man sich erinnern wird. Und was in den Statistiken stehen bleiben wird.

Ab wann hattest du das Gefühl, dass du den Titel gewinnen wirst?

Es gab einige Momente, wo ich mir gesagt habe, jetzt ist meine Zeit gekommen, aber gleich danach kamen bei den nächsten Rennen wieder Schwierigkeiten. Es gab zwei oder drei Gelegenheiten, wo ich wenige Punkte auf Valentino aufgeschlossen habe, aber gleich beim nächsten Rennen war ich wieder



«Wer etwas versteht, der kann meinen Titel würdigen.»

JORGE LORENZO

viele Punkte zurück. Ich musste immer wieder aufholen und immer glauben, dass ich es schaffen werde. Es war ein ständiger Kampf, deshalb bin ich auch besonders stolz, dass ich in diesem komplizierten Jahr nicht den Glauben verloren habe und so schließlich Weltmeister wurde.

Glaubst du, dass auch dieses Jahr dein Teamkollege dein größter WM-Gegner sein wird?

Natürlich hoffen wir, dass unsere Mitbewerber noch immer hinter uns sind, denn letztes Jahr war unser Bike unglaublich gut. Die M1 war bei Bremsstabilität, Kurvenspeed und Beschleunigung sehr komplett. Es hat uns vielleicht an Topspeed gemangelt, aber das Bike hat so viele Siege und so viele Punkte errungen. Hoffentlich können wir genauso weitermachen, dann wird der WM-Kampf wieder zwischen Valentino und mir ausgetragen.

Was hast du nach den Testtagen in Valencia von den Ingenieuren verlangt, damit es auch mit den Michelin-Reifen und der Einheits-Software genauso weitergeht?

Das Bike war zuletzt sehr komplett, außer bei der Höchstleistung des Motors. Nun ist das Problem, dass sich mit der neuen Software und der neuen Reifenmarke so viele Parameter ändern, dass wir auch außerhalb der Motorleistung einige Probleme lösen müssen. Ich denke nicht, dass die Reifen ein großes Problem sein werden. Wir müssen zu Beginn etwas vorsichtig sein, aber ich denke, mit der Zeit wird auch Michelin einen besseren Vorderreifen haben. Aber die Elektronik hat uns weit zurückgeworfen. Wir müssen sehr fokussiert sein, denn derzeit ist das Bike ganz anders als letztes Jahr. Aber ich denke, mit Erfahrung und harter Arbeit können wir die Sache in den Griff bekommen und unsere Stärke wird weiterhin bestehen bleiben. Wir

müssen uns so schnell wie möglich an die neue Situation anpassen, das wird bei den Tests unsere Hauptaufgabe sein.

Ducati hatte bei den Tests mit der Elektronik wenig Probleme. Könnten nicht sie die Gegner werden?

Ich messe diesen Tests noch nicht zu viel Bedeutung zu. Wir waren bisher nur in Valencia

gemeinsam testen. Die Hondas waren dort sehr konkurrenzfähig, sie hatten zum Schluss die ersten beiden Zeiten. Es sieht so aus, dass sie Probleme haben, aber auch wir werden welche haben. Vielleicht

schon in Malaysia, wenn wir die neue Elektronik wieder probieren. Ich denke, mit dieser wird es sehr schwierig, wieder auf das Level zu kommen, auf dem wir mit der alten waren. Suzuki war in Valencia sehr stark, und auch Ducati. Wir konnten von dem Werksteam aber keine offiziellen Rundenzeiten sehen, so wissen wir nicht, wo sie stehen. Die Satelliten-Teams waren sehr schnell, theoretisch müsste das Werksteam noch schneller sein. Bis wir aber die Tests in Malaysia und Australien nicht abgeschlossen haben, werden wir nicht wissen, wo die Fahrer und die Marken stehen. Ich bin auch schon ganz scharf drauf, so bald wie möglich wieder fahren zu können.

Wirst du deinen weichen Fahrstil mit viel Kurvenspeed bei neuen Reifen und neuer Elektronik beibehalten können?

Das Bike wird schwerer zu fahren sein. Dies

war gut, aber bei einigen Rennen habe ich bestimmte Probleme gehabt. Mein Vertrag ließ es zu, so habe ich mich für den Wechsel entschieden. Ich bin JVC sehr dankbar, aber ich habe leider keine

Zeit abzuwarten, bis sie die Probleme gelöst haben. Dieses Jahr enden die Verträge der meisten Fahrer, also werden ab Mitte der Saison die Verhandlungen beginnen. Könnte dich dies vom Titelkampf ablenken?

Meine Erfahrung hat gezeigt, dass ich, wenn ich mir über meine Zukunft sicher bin, besser fahren kann. Das habe ich nicht bewusst im Kopf, aber das Unbewusste kann das Fahren beeinflussen. Aber um ehrlich zu sein, habe ich es nicht eilig. Ich kann die Ergebnisse der Rennen abwarten, ich kann getrost bis Mitte der Saison warten, denn ich glaube an meine Möglichkeiten, an meine fahrerischen Fähigkeiten und meine Leistungen. Aber sicher: Wenn man schon vor dem ersten Rennen seine Zukunft abgesichert weiß, dann gibt einem das die nötige Ruhe. Nicht nur mir, auch anderen Fahrern. Wie gesagt, ich habe es nicht eilig, aber ich will meine Zukunft sicherlich vor Ende der Saison gesichert wissen. ♦

Zeit abzuwarten, bis sie die Probleme gelöst haben.

Dieses Jahr enden die Verträge der meisten Fahrer, also werden ab Mitte der Saison die Verhandlungen beginnen. Könnte dich dies vom Titelkampf ablenken?

Meine Erfahrung hat gezeigt, dass ich, wenn ich mir über meine Zukunft sicher bin, besser fahren kann. Das habe ich nicht bewusst im Kopf, aber das Unbewusste kann das Fahren beeinflussen. Aber um ehrlich zu sein, habe ich es nicht eilig. Ich kann die Ergebnisse der Rennen abwarten, ich kann getrost bis Mitte der Saison warten, denn ich glaube an meine Möglichkeiten, an meine fahrerischen Fähigkeiten und meine Leistungen. Aber sicher: Wenn man schon vor dem ersten Rennen seine Zukunft abgesichert weiß, dann gibt einem das die nötige Ruhe. Nicht nur mir, auch anderen Fahrern. Wie gesagt, ich habe es nicht eilig, aber ich will meine Zukunft sicherlich vor Ende der Saison gesichert wissen. ♦

Zeit abzuwarten, bis sie die Probleme gelöst haben.

Dieses Jahr enden die Verträge der meisten Fahrer, also werden ab Mitte der Saison die Verhandlungen beginnen. Könnte dich dies vom Titelkampf ablenken?

Meine Erfahrung hat gezeigt, dass ich, wenn ich mir über meine Zukunft sicher bin, besser fahren kann. Das habe ich nicht bewusst im Kopf, aber das Unbewusste kann das Fahren beeinflussen. Aber um ehrlich zu sein, habe ich es nicht eilig. Ich kann die Ergebnisse der Rennen abwarten, ich kann getrost bis Mitte der Saison warten, denn ich glaube an meine Möglichkeiten, an meine fahrerischen Fähigkeiten und meine Leistungen. Aber sicher: Wenn man schon vor dem ersten Rennen seine Zukunft abgesichert weiß, dann gibt einem das die nötige Ruhe. Nicht nur mir, auch anderen Fahrern. Wie gesagt, ich habe es nicht eilig, aber ich will meine Zukunft sicherlich vor Ende der Saison gesichert wissen. ♦

Zeit abzuwarten, bis sie die Probleme gelöst haben.

Dieses Jahr enden die Verträge der meisten Fahrer, also werden ab Mitte der Saison die Verhandlungen beginnen. Könnte dich dies vom Titelkampf ablenken?

Meine Erfahrung hat gezeigt, dass ich, wenn ich mir über meine Zukunft sicher bin, besser fahren kann. Das habe ich nicht bewusst im Kopf, aber das Unbewusste kann das Fahren beeinflussen. Aber um ehrlich zu sein, habe ich es nicht eilig. Ich kann die Ergebnisse der Rennen abwarten, ich kann getrost bis Mitte der Saison warten, denn ich glaube an meine Möglichkeiten, an meine fahrerischen Fähigkeiten und meine Leistungen. Aber sicher: Wenn man schon vor dem ersten Rennen seine Zukunft abgesichert weiß, dann gibt einem das die nötige Ruhe. Nicht nur mir, auch anderen Fahrern. Wie gesagt, ich habe es nicht eilig, aber ich will meine Zukunft sicherlich vor Ende der Saison gesichert wissen. ♦

Zeit abzuwarten, bis sie die Probleme gelöst haben.

Dieses Jahr enden die Verträge der meisten Fahrer, also werden ab Mitte der Saison die Verhandlungen beginnen. Könnte dich dies vom Titelkampf ablenken?

Meine Erfahrung hat gezeigt, dass ich, wenn ich mir über meine Zukunft sicher bin, besser fahren kann. Das habe ich nicht bewusst im Kopf, aber das Unbewusste kann das Fahren beeinflussen. Aber um ehrlich zu sein, habe ich es nicht eilig. Ich kann die Ergebnisse der Rennen abwarten, ich kann getrost bis Mitte der Saison warten, denn ich glaube an meine Möglichkeiten, an meine fahrerischen Fähigkeiten und meine Leistungen. Aber sicher: Wenn man schon vor dem ersten Rennen seine Zukunft abgesichert weiß, dann gibt einem das die nötige Ruhe. Nicht nur mir, auch anderen Fahrern. Wie gesagt, ich habe es nicht eilig, aber ich will meine Zukunft sicherlich vor Ende der Saison gesichert wissen. ♦

Zeit abzuwarten, bis sie die Probleme gelöst haben.

en Gegebenheiten umstellen können. Bei den Bikes, wie weit die einzelnen Hersteller ihre Motorräder seit den Valencia-Tests verbessern konnten.

Kannst du dich als Weltmeister mehr oder weniger motivieren?

Ich war seit 2010 der einzige Fahrer, der die Hondas schlagen konnte. 2012 habe ich Casey geschlagen, 2015 Márquez. Wir waren in den letzten sechs Jahren dreimal Weltmeister, das war nicht einfach. Als Marc in die MotoGP kam, sah es so aus, als würde er fünf oder sechs Jahre hintereinander Weltmeister werden. Aber wir waren in der Lage, ihn zu schlagen. Dies gibt mir sehr viel Motivation und die Selbstsicherheit, dass wir es schaffen können. Wir können es mit Yamaha schaffen, und ich kann es als Fahrer schaffen. Wenn wir es 2015 geschafft haben, warum dann nicht auch 2016 oder 2017?

Du hattest auch Probleme mit dem Helm. Jetzt hast du zu Shark gewechselt.

Es war schade, die Zusammenarbeit mit JVC zu beenden, denn die Fabrik ist groß, sie verkaufen weltweit die meisten Helme. Sie haben mich auch immer sehr gut behandelt, und ich habe mich dort sehr wohl gefühlt. Aber wenn man an der Spitze ist und Weltmeister werden will, darf man keinen Punkt verschenken. Man darf speziell im Regen keine Probleme haben, die Sicht ist dort besonders wichtig. Der Helm

war gut, aber bei einigen Rennen habe ich bestimmte Probleme gehabt. Mein Vertrag ließ es zu, so habe ich mich für den Wechsel entschieden. Ich bin JVC sehr dankbar, aber ich habe leider keine

Zeit abzuwarten, bis sie die Probleme gelöst haben.

Dieses Jahr enden die Verträge der meisten Fahrer, also werden ab Mitte der Saison die Verhandlungen beginnen. Könnte dich dies vom Titelkampf ablenken?

Meine Erfahrung hat gezeigt, dass ich, wenn ich mir über meine Zukunft sicher bin, besser fahren kann. Das habe ich nicht bewusst im Kopf, aber das Unbewusste kann das Fahren beeinflussen. Aber um ehrlich zu sein, habe ich es nicht eilig. Ich kann die Ergebnisse der Rennen abwarten, ich kann getrost bis Mitte der Saison warten, denn ich glaube an meine Möglichkeiten, an meine fahrerischen Fähigkeiten und meine Leistungen. Aber sicher: Wenn man schon vor dem ersten Rennen seine Zukunft abgesichert weiß, dann gibt einem das die nötige Ruhe. Nicht nur mir, auch anderen Fahrern. Wie gesagt, ich habe es nicht eilig, aber ich will meine Zukunft sicherlich vor Ende der Saison gesichert wissen. ♦

Zeit abzuwarten, bis sie die Probleme gelöst haben.

Dieses Jahr enden die Verträge der meisten Fahrer, also werden ab Mitte der Saison die Verhandlungen beginnen. Könnte dich dies vom Titelkampf ablenken?

Meine Erfahrung hat gezeigt, dass ich, wenn ich mir über meine Zukunft sicher bin, besser fahren kann. Das habe ich nicht bewusst im Kopf, aber das Unbewusste kann das Fahren beeinflussen. Aber um ehrlich zu sein, habe ich es nicht eilig. Ich kann die Ergebnisse der Rennen abwarten, ich kann getrost bis Mitte der Saison warten, denn ich glaube an meine Möglichkeiten, an meine fahrerischen Fähigkeiten und meine Leistungen. Aber sicher: Wenn man schon vor dem ersten Rennen seine Zukunft abgesichert weiß, dann gibt einem das die nötige Ruhe. Nicht nur mir, auch anderen Fahrern. Wie gesagt, ich habe es nicht eilig, aber ich will meine Zukunft sicherlich vor Ende der Saison gesichert wissen. ♦

Zeit abzuwarten, bis sie die Probleme gelöst haben.

Dieses Jahr enden die Verträge der meisten Fahrer, also werden ab Mitte der Saison die Verhandlungen beginnen. Könnte dich dies vom Titelkampf ablenken?

Meine Erfahrung hat gezeigt, dass ich, wenn ich mir über meine Zukunft sicher bin, besser fahren kann. Das habe ich nicht bewusst im Kopf, aber das Unbewusste kann das Fahren beeinflussen. Aber um ehrlich zu sein, habe ich es nicht eilig. Ich kann die Ergebnisse der Rennen abwarten, ich kann getrost bis Mitte der Saison warten, denn ich glaube an meine Möglichkeiten, an meine fahrerischen Fähigkeiten und meine Leistungen. Aber sicher: Wenn man schon vor dem ersten Rennen seine Zukunft abgesichert weiß, dann gibt einem das die nötige Ruhe. Nicht nur mir, auch anderen Fahrern. Wie gesagt, ich habe es nicht eilig, aber ich will meine Zukunft sicherlich vor Ende der Saison gesichert wissen. ♦

Zeit abzuwarten, bis sie die Probleme gelöst haben.

Dieses Jahr enden die Verträge der meisten Fahrer, also werden ab Mitte der Saison die Verhandlungen beginnen. Könnte dich dies vom Titelkampf ablenken?

Meine Erfahrung hat gezeigt, dass ich, wenn ich mir über meine Zukunft sicher bin, besser fahren kann. Das habe ich nicht bewusst im Kopf, aber das Unbewusste kann das Fahren beeinflussen. Aber um ehrlich zu sein, habe ich es nicht eilig. Ich kann die Ergebnisse der Rennen abwarten, ich kann getrost bis Mitte der Saison warten, denn ich glaube an meine Möglichkeiten, an meine fahrerischen Fähigkeiten und meine Leistungen. Aber sicher: Wenn man schon vor dem ersten Rennen seine Zukunft abgesichert weiß, dann gibt einem das die nötige Ruhe. Nicht nur mir, auch anderen Fahrern. Wie gesagt, ich habe es nicht eilig, aber ich will meine Zukunft sicherlich vor Ende der Saison gesichert wissen. ♦

Zeit abzuwarten, bis sie die Probleme gelöst haben.

Dieses Jahr enden die Verträge der meisten Fahrer, also werden ab Mitte der Saison die Verhandlungen beginnen. Könnte dich dies vom Titelkampf ablenken?

Meine Erfahrung hat gezeigt, dass ich, wenn ich mir über meine Zukunft sicher bin, besser fahren kann. Das habe ich nicht bewusst im Kopf, aber das Unbewusste kann das Fahren beeinflussen. Aber um ehrlich zu sein, habe ich es nicht eilig. Ich kann die Ergebnisse der Rennen abwarten, ich kann getrost bis Mitte der Saison warten, denn ich glaube an meine Möglichkeiten, an meine fahrerischen Fähigkeiten und meine Leistungen. Aber sicher: Wenn man schon vor dem ersten Rennen seine Zukunft abgesichert weiß, dann gibt einem das die nötige Ruhe. Nicht nur mir, auch anderen Fahrern. Wie gesagt, ich habe es nicht eilig, aber ich will meine Zukunft sicherlich vor Ende der Saison gesichert wissen. ♦

Zeit abzuwarten, bis sie die Probleme gelöst haben.

Dieses Jahr enden die Verträge der meisten Fahrer, also werden ab Mitte der Saison die Verhandlungen beginnen. Könnte dich dies vom Titelkampf ablenken?

Meine Erfahrung hat gezeigt, dass ich, wenn ich mir über meine Zukunft sicher bin, besser fahren kann. Das habe ich nicht bewusst im Kopf, aber das Unbewusste kann das Fahren beeinflussen. Aber um ehrlich zu sein, habe ich es nicht eilig. Ich kann die Ergebnisse der Rennen abwarten, ich kann getrost bis Mitte der Saison warten, denn ich glaube an meine Möglichkeiten, an meine fahrerischen Fähigkeiten und meine Leistungen. Aber sicher: Wenn man schon vor dem ersten Rennen seine Zukunft abgesichert weiß, dann gibt einem das die nötige Ruhe. Nicht nur mir, auch anderen Fahrern. Wie gesagt, ich habe es nicht eilig, aber ich will meine Zukunft sicherlich vor Ende der Saison gesichert wissen. ♦

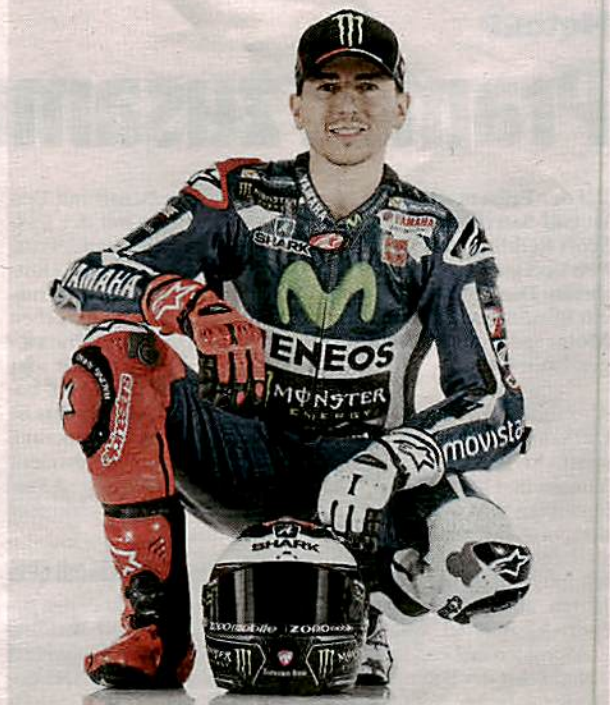
Zeit abzuwarten, bis sie die Probleme gelöst haben.



Lorenzo bei den Tests mit der Yamaha M1: «Völliger Neuanfang»



Jorge Lorenzo und die 2016er M1: «Fokussiert weiterentwickeln»



Lorenzo mit Shark-Helm: «Darf keinen einzigen Punkt verlieren»

MotoGP

Yamaha will Titel verteidigen

Von IMRE PAULOVITS

Erstaunlich früh hat Yamaha bereits sein Team und das neue Motorrad vorgestellt. Aber der zweitgrößte Hersteller der Welt will auch dort weitermachen, wo er im Herbst aufgehört hat.

Es war ein gigantisches Fest statt einer bloßen Teampräsentation. MI-Projektleiter Kouichi Tsuji, Yamaha-MotoGP-Rennleiter Lin Jarvis sowie Weltmeister Jorge Lorenzo und Vizeweltmeister Valentino Rossi strahlten um die Wette, und jedem war die Euphorie und Motivation anzusehen, mit der alle ihre Form vom letzten Jahr fortsetzen wollen.

Keine Trennwand

Nach dem pulvergeladenen WM-Finale vom letzten Jahr wurde Rennchef Lin Jarvis unweigerlich gefragt, ob das Verhältnis seiner beiden Superstars nicht wieder einen Punkt erreicht habe, dass es angezeit sei, wie 2010 eine Trennwand zwischen ihren Boxen aufzustellen. Doch dies verneinte Jarvis entschieden. «Nein, das ist nicht nötig. Es ist auch absolut nicht im Sinn unserer Techniker, die sich nur dann optimal um die Bikes kümmern können, wenn sie beide Teams ständig in Sicht haben. Und es ist auch wichtig für die Teams, dass sie sich austauschen können.»

Jarvis stellte aber auch gleich die Ansprüche für die-



Das Yamaha-Werksteam und Movistar-Geschäftsführer Bruno Vilarasu (ganz links): Große Taten für 2016 vorgesehen

se Saison klar: «Wir haben ein großes Potenzial. Wir wissen, wie gut unsere Fahrer sind, wir wollen das Gleiche wiederholen, was wir letztes Jahr geschafft haben. Wir streben unsere sechste Triple Crown, den Gewinn der Fahrer-, Hersteller- und Teamweltmeisterschaft an. Wir wissen, dass dies nicht leicht ist, man darf die Konkurrenz niemals unterschätzen. Dazu gibt es dieses Jahr durch das neue Reglement und die neuen Reifen erhebliche Veränderungen.

Das stellt alle Hersteller vor wichtige Anpassungen. Wir müssen uns dieser Herausforderung genauso stellen wie der Abstimmung der Einheits-Software. Es gibt also Ungewissheiten, es wird hart, es wird superinteressant, aber gerade deshalb gehen wir auch voller Spannung auf diese Herausforderung zu.»

Fahrer top, Technik auch?

Jorge Lorenzo und Valentino Rossi zeigten sich gleichermaßen optimistisch. Wenn der

spanische Weltmeister auch etwas Zeit von seiner Vorbereitung der PR-Tour opfern musste (siehe Seite 24), glaubt er doch, bis zum Saisonauftakt die nötige Fitness zu erreichen, sodass er seine Form der letzten Rennen 2015 fortsetzen kann.

Valentino Rossi hat seine Enttäuschung vom WM-Finale hinter sich gelassen und hat sich auf seiner Ranch ausgiebig vorbereitet. Der bald 37-Jährige sieht genauso fit und voller Tatendrang aus, wie als er die letztjährige Saison be-

gonnen hat. Es brennt auch noch das gleiche Feuer in seinen Augen, er will auch in seiner 21. WM-Saison um Siege und um den Titel kämpfen.

Yamaha-MI-Projektleiter Kouichi Tsuji ist sich im Klaren: «Normalerweise checken wir bei den Tests in Sepang gegen, ob unsere Entwicklung über den Winter in die richtige Richtung ging. Jetzt haben wir aber eine Situation, dass wir auch dort weiter die Richtung finden müssen. Aber ich denke, wir sind auf dem richtigen Weg.» ♦

MotoGP

Pramac zusammen mit Yakhnich

Bei der Präsentation des Ducati-Satelliten-Teams mit Scott Redding und Danilo Petrucci gab es eine Sensation: Die Italiener haben ein Bündnis mit Yakhnich Motorsport aus Russland geschnürt.

Alexander Yakhnich ist kein Unbekannter mehr im Motorsport. Er betrieb Teams mit Yamaha und MV Agusta in der Superbike-WM und in der Supersport-WM, arbeitete an russischen Rennstrecken-Projekten mit, musste aber vor zwei Jahren abrupt seine Motorsport-Aktivitäten wegen Finanzproblemen beenden.

Nun kehrt der Selfmade-Millionär mit besten Kontakten zu Regierungskreisen zurück, er

hat die Partnerschaft mit Pramac gemeinsam mit der Russischen Föderation und der russischen Regierung als «Entwicklungsprojekt für den russischen Motorsport» ins Leben gerufen. «Die «Octo-Pramac-Yakhnich»-Kooperation ist nicht nur auf den Sport beschränkt», so Yakhnich. «Sie ist auch mit der Implementierung von innovativem Investment für Projekte in Russland verbunden.» Was dies auch immer heißen mag.

Redding und Petrucci mit GP15

Bei der Technik geht es den gewohnten Weg: Scott Redding und Danilo Petrucci bekommen die letztjährigen Ducati Desmosedici GP15, Francesco Guidotti bleibt Teammanager und die

aktive Anwesenheit von Ducati-Corse-Chef Gigi Dall'Igna bei der Teamvorstellung zeigt, wie wichtig dieses Team für das Rennprogramm der Italiener ist. Dazu feiert Pramac Racing in diesem Jahr 15-jähriges Bestehen, da wollen sie an Jahre anknüpfen, in denen ihre Fahrer auf dem Podest standen.

Scott Redding gefiel die neue Lackierung. «Jetzt fahre ich ein Motorrad mit den Britischen Nationalfarben», stellte er fest. Und dann wurde er etwas ernster: «Ich hatte bei den ersten Tests mit der Ducati ein sehr gutes Gefühl. Auch die Kommunikation mit Francesco Guidotti und dem Team lief sehr gut. Ich hoffe, dass wir so weitermachen werden und erwarte von mir viel für die Saison 2016.» ♦ IP



Reddings und Petruccis Ducatis: Lackierung in Rot, Weiß und Blau

Moto2

Kalex: Für 2016 viel Neues

Von IMRE PAULOVITS

Obwohl der deutsche Hersteller Kalex in der Moto2 fast schon eine Monopolstellung hat, treibt Konstrukteur Alex Baumgärtel die Entwicklung ohne Ruhe voran. Beim 2016er-Modell ist fast alles neu.

Letzte Woche haben die Teams bei Kalex ihr 2016er-Material abgeholt. Dabei konnten sich die Techniker so viele noch nicht gesehene Teile ansehen, denn das erfolgreichste Motorrad der Moto2-Geschichte wurde in vielen Punkten überarbeitet.

Bereits in der zweiten Saisonhälfte 2015 hatte Kalex mit der Entwicklung des diesjährigen Rahmens begonnen. Es gab zwei Entwicklungsstufen, danach entwarf Baumgärtel noch eine dritte, die bei den Tests nach der Saison von den Teams noch einmal gegengeprüft wurde und nun in die Produktion ging.

Es gibt aber auch weitere umfangreiche Änderungen. Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel: «Der Kühler ist neu, wir haben eine neue Verkleidung inklusive Verkleidungsscheibe. Der Tank ist neu, sowohl von seiner Form als auch von der Position, wo



Weltmeister Johann Zarco: Titelverteidigung mit völlig neuem Material von Kalex

das Volumen steht. Weil jetzt vom Reglement her die Schaltzeiten aufgezeichnet werden müssen, haben wir auch den Kabelbaum geändert. Dann ist noch der hintere Kotflügel neu und noch ein paar Kleinigkeiten.»

Baumgärtel hofft, mit der neuen Konstruktion noch einen weiteren Schritt nach vorn zu machen. «Der Rahmen hat sich bereits im November bei den Tests in Jerez und Valencia bestätigt. Jetzt hoffen wir, dass wir auch mit den restli-

chen Komponenten richtigliegen.»

Fast alle Teams neues Material

Dabei werden fast alle Teams in der WM mit dem neuen Material antreten. «Tasca fährt 2014er-Material, das malaysische JP-Team 2015er, sonst haben alle das 2016er-Modell bestellt», so Baumgärtel.

Die Teams werden nächste Woche mit ihren privaten Tests anfangen. «Es war geplant, dass die Tests am 3. und 4. Februar in Jerez beginnen», weiß Baum-

gärtel. «Ich hat Marc VDS die Strecke gemietet. Da werden wir aber nicht dabei sein. Wir müssen jetzt schauen, wie wir unsere Logistik koordinieren können. Aber ich denke, in der dritten Februarwoche werden wir mit unserer Service-Mannschaft bei dem Test an der Strecke sein. Bei den IRTA-Tests vom 2. bis 4. März in Jerez werden wir auf alle Fälle selber dabei sein.» Von den 34 Fahrern des diesjährigen Moto2-Feldes fahren 28 Kalex, 3 Speed Up, 3 Suter und 2 Tech3. ♦

MotoGP

Jack Miller: Beinbruch



Jack Miller: Nach Unterschenkelbruch mindestens ein Test Pause

Jack Miller, nach einem Jahr mit dem Honda-Production-Racer nun RC-213V-Pilot bei Marc-VDS Estrella-Galicia, hat sich beim Motocross den rechten Unterschenkel gebrochen.

Miller trainierte auf der Motocross-Strecke von Bellpuig in der Nähe von Barcelona und stürzte so unglücklich, dass das rechte Schienbein und Wadenbein entzweigten. Am Dienstag wurde er in der Universitätsklinik in Barcelona von Dr.

Xavier Mir untersucht und dann von Dr. Eugenio Gimeno operiert, der die Brüche mit Platten und Schrauben wieder zusammenfügte. Am Freitag konnte Miller das Krankenhaus verlassen und seine Reha beginnen.

Den ersten Vorsaisontest in Sepang muss Miller auslassen, er konzentriert sich jetzt darauf, dass er den Test in Phillip Island vom 17.-19. Februar fahren kann. Aber Teamchef Bartholemy will ihn erst fahren lassen, wenn er völlig fit ist. ♦ IP

Moto3

Alles neu beim Peugeot-Team

Das bisherige Racing Team Germany wurde komplett neu organisiert und heißt jetzt SP-Racing Peugeot.

«Es ist eine neue GmbH gegründet worden, mit sechs enthusiastischen Teilhabern», so Teamchef Terrel Thien. «Wir waren letzten Freitag in Mailand bei Mahindra, von wo das Peugeot-Material kommen wird. Und was wir dort gesehen haben, war sehr vielversprechend. Ich denke, dass wir in der ersten Februarwoche bei Mahindra unsere Motorräder zusammenbauen werden, dann fahren wir nach Hause in unsere Teamzentrale in der Nähe des Sachsenrings und von dort aus, wenn alles wie geplant läuft, am 24. und 25. Februar zum Testen nach Jerez.»

Derzeit wird noch am finalen Design der Boxenausstattung und der Teambekleidung gearbeitet. «Das Design der Motorräder ist fertig», so Thien. «Saxoprint beschäftigt sich mit Marketing, Peugeot hat ein sehr

gutes Marketing – und dies wird sich auch in unserer Optik widerspiegeln.»

Technisch wurde das Team um drei Mann aufgerüstet. Thien hat einen jungen Mechaniker aus der Monlau Racing School übernommen, dazu wurde für John McPhee sein Landsmann Marc Keen angeheuert, bei Alexis Masbou wird Jörg Hornig mitarbeiten, der letztes Jahr bei Philipp Öttl geschraubt hat. «Im Februar sollen sie sich eingewöhnen», so Thien. ♦ IP



John McPhee: Mit Marc Keen

NACHRICHTEN

Live-Übertragung bei Servus-TV

Motorrad-WM Der TV-Sender Servus TV, Teil des Medienimperiums von Red-Bull-Besitzer Dietrich Mateschitz, hat die Übertragungsrechte für 2016 an der Motorrad-Weltmeisterschaft gesichert. Sie werden von allen 18 Rennen live berichten und haben die Rechte für Österreich für Kabel, Satellit, Online und Mobil erworben. Die Österreicher werden mit einem eigenen TV-Team vor Ort sein und Hintergrundreportagen und Features aus allen drei WM-Klassen anfertigen. Die Übertragung von Eurosport kann in Österreich neben Servus TV auch weiterhin empfangen werden.

Ippolito: 2015 endgültig abgeschlossen

Motorrad-WM FIM-Präsident Vito Ippolito hatte zum Schluss der Saison einige unangenehme Auftritte zu bewältigen. «Die Unregelmäßigkeiten bei den ISDE in der Slowakei und die Polemik zwischen Valentino Rossi und Marc Márquez haben den Motorradsport in ein schlechtes Licht gerückt. Aber mittlerweile steht Australien als ISDE-Sieger fest, und auch der Fall Rossi steht nicht mehr vor der CAS. Nun sollten wir uns ganz auf 2016 konzentrieren.» ♦ IP

KOMPAKT

»» **MotoGP** Valentino Rossi ist weiterhin der Medien-König unter den Rennfahrern. In der letzten Woche wurde die italienische Sendung «Masterchief» auf Rossis MotoRanch gedreht. Dabei musste auch der Stab der Sendung im Dirt Track gegeneinander antreten. Rossi war selbst Juri-Mitglied und bewertete die Köche.

»» **Moto2** Der Moto3-WM-Achte Efrén Vázquez, der altersbedingt in die Moto2 aufsteigen musste, wird bei Ioda-Racing eine Suter fahren. Obwohl Suter sich nicht mehr als Werk in der Moto2 engagiert, hofft der 29-jährige Spanier, dass durch seine Kontakte zu Eskil Suter, den er noch aus Mahindra-Zeiten kennt, Suter ihm bei der Weiterentwicklung des Bikes helfen wird. ♦ IP

Superbike-WM

Reiterberger noch schneller

Von IMRE PAULOVITS

Am Wochenende hat Markus Reiterberger die ersten Tests für die Superbike-WM-Saison 2016 nach dem Testverbot absolviert und war gleich wieder schnell.

Letzte Woche ging alles Schlag auf Schlag für den 21-jährigen Bayer. Am Mittwoch flog er zu seinem Team nach Rom, am Donnerstag präsentierte Althea die neuen Teamfarben, dann gab es einen Tag Fotoshooting, und am Samstag und am Sonntag wurde in Vallenlunga getestet.

«Es ist gut, dass die Rennstrecke nur 20 Minuten von der Teamzentrale entfernt ist», stellte Reiterberger bei dem straffen Zeitplan fest. «So ging zumindest nicht noch Zeit für die Fahrt dahin drauf.»

Reiterberger musste trotzdem geduldig sein. «Am ersten Tag war es kalt, Luft und Asphalt erwärmten sich kaum über 10 Grad. Am zweiten Tag war es aber sonnig, wir hatten gut 15 Grad, und die Sonne hat den Asphalt aufgewärmt. Aber wir konnten auch so erst am Nachmittag richtig fahren, denn am Morgen war die Strecke noch nass, und das musste erst auf-trocknen.»

Trotzdem konnte Reiterberger richtig loslegen. «Wir waren



Markus Reiterberger: 80 Runden in Vallenlunga, eine Sekunde schneller, aber noch nicht mit 2016er Bike

gut 0,5 bis 1 Sekunde schneller als bei dem letzten Test im November.» Dabei war es wieder sein letztjähriges Bike, mit dem der zweifache IDM-Superbike-Meister unterwegs war.

2016er Material nicht fertig

«Einige Teile des 2016er Motorrades sind bei den Zulieferern nicht fertiggestellt, so konnte das Team das neue Motorrad nicht fertigstellen. Also musste ich wieder mein altes Motorrad nehmen, das ursprünglich noch von Werner Daemens Team

aufgebaut worden war. Es ist aber mit einigen 2016er Teilen versehen worden und die haben ganz gut funktioniert.»

Dabei testete Reiterberger neue Teile von Öhlins und probierte auch an der Elektronik neue Strategien. Insgesamt konnte er trotz der Wettereinbußen 80 Runden fahren. «Aber eigentlich waren vor dem WM-Auftakt nur noch die gemeinsamen Superbike-WM-Tests auf Phillip Island in der Woche vor dem Rennen geplant. Da wir aber das 2016er

Motorrad noch nicht fahren konnten, versuchen wir, noch einen Test in Vallenlunga hinzubekommen», hofft Reiterberger. «Aber viel Zeit bleibt uns dabei nicht, denn schon in der übernächsten Woche muss das Material nach Australien verladen werden. Ich hoffe, dass wir bis dahin noch etwas hinzubekommen.»

Schon in einem Monat wird es für den Obinger ernst: Am 27. Februar beginnt die Superbike-WM mit den ersten zwei Rennen auf Phillip Island. ♦

NACHRICHTEN

Cudlin mit festem Job in Australien

IDM Superbike Bei Yamaha MGM ist für Damian Cudlin kein Platz mehr frei. Der Australier wird 2016 wohl nicht in der IDM auftauchen. Zumal der frischgebackene Vater einen neuen Job hat: Er ist der alleinige Vertreter von Kayo MiniGP-Motorrädern in Australien. Die 150-ccm-Viertaktmaschinen sind finanziell erschwinglich und sollen vor allem Rennsport-Nachwuchstalente anlocken, denen sich Cudlin vermehrt widmen will. Seine Zeit als Gelegenheits-Barkeeper dürfte damit vorbei sein.

Raffaele de Rosa: Noch viel lernen

Superstock-1000-FIM-Cup Letztes Jahr wurde Raffaele de Rosa auf Ducati Dritter des Superstock-1000-FIM-Cups auf Ducati. Für 2016 ist er beim Althea-Team geblieben, musste aber deren Markenwechsel zu BMW mitmachen. Auch der 28-jährige Italiener war bei den Tests des Teams in Vallenlunga am Wochenende dabei. «Ich muss meinen Fahrstil ändern», stellte er nach den zwei Testtagen fest. «Wir haben das meiste aus der möglichen Fahrzeit an diesen zwei Tagen gemacht und an der Elektronik und der Abstimmung gearbeitet. Aber ich brauche noch Zeit, bis ich mich wirklich an die BMW gewöhnt habe.» ♦ IP

IDM Superstock 600

Geitner: Meister im Suchmodus

Er hat den Titel in der IDM Moto3 GP-Klasse geholt, doch ein Sprungbrett ist das bisher nicht. Der geplante Aufstieg in die IDM Superstock gestaltet sich für Jonas Geitner schwierig.

Eigentlich hat er alles, was er braucht: einen Titel, einen knallhart durchtrainierten Body mit Waschbrettbauch, den er auch gerne auf Facebook präsentiert, dazu einen mordsmäßigen Ehrgeiz. Doch jetzt, wo etliche Fahrer ihre Pläne und Plätze für 2016 kundgeben, tritt der 19-jährige Bayer noch auf der Stelle. Er will aufsteigen und in der Superstock-600-Klasse antreten.

Mit dem Freudenberg-Team, das ihn bisher sicher durch alle Moto3-Klappen schiffte, wird das nicht passieren. Jedenfalls nicht in der Form, die Geitner favorisiert. Denn die sächsische Erfolgscrew konzentriert sich 2016 mit dem deutschen Moto3-

Standard-Meister Tim Georgi auf dessen Aufstieg in der in Spanien stattfindenden Junioren-WM. Das heißt: In Deutschland taucht die Mannschaft nur noch sporadisch auf. Geitner könnte in diesem Fall höchstens

Gasteinsätze auf einer für ihn vorbereiteten 600er absolvieren. Abreißen lassen will er den Kontakt jedenfalls nicht, auch wenn er wegen der kompletten Saison mit anderen Teams in Verbindung steht. Eine Zusage

gibt es aber bisher nicht. Geitner feilt an der Finanzierung der erforderlichen Mitgift. In den letzten drei Jahren kam jeweils eine Geldspritze von der ADAC Stiftung Sport. Aber nach drei Jahren wurde Geitner obligatorisch aus dem Kader ausgemustert.

Ein Leben ohne Rennsport kann er sich aber nicht vorstellen. Seine Berufsausbildung hat er dafür clever aufgeteilt: Der gelernte Schreiner aus Wernberg-Köblitz besucht die Meisterschule und hat schon zwei von vier Teilbereichen abgeschlossen. Dank seiner Intelligenz schaffte er alles ein bisschen schneller. Um sich im Sommer auf den Rennsport konzentrieren zu können, hat er den zweiten Teil auf den nächsten Winter gelegt. «Die Schule ging in den letzten Wochen einfach vor, deshalb habe ich die Suche nach Sponsoren für 2016 auch etwas vernachlässigt. Das muss ich jetzt nachholen.» ♦ AWI



Jonas Geitner: Bislang kein Team für die Superstock 600

KOMPAKT

»» **Supersport-WM** European-Junior-Cup-Sieger Javier Orellana, der seine Karriere in der Supersport-WM fortsetzen wird, musste sich einer Knieoperation unterziehen. Der 18-Jährige aus Alicante war am 22. Dezember beim Motocross-Training gestürzt und hatte sich das Knie angeschlagen. Weil die Schmerzen nicht nachließen, wurde er letzte Woche in Mallorca operiert.

»» **Superbike-WM** Leon Haslam, Sieger des letzten Superbike-WM-Laufs 2015, ist nach dem Rückzug des Red-Devils-Aprilia-Teams weiterhin ohne Vertrag. Der Brite hat die Hoffnung auf einen WM-Einsatz noch nicht ganz aufgegeben, verhandelt aber auch mit Teams aus der Britischen Meisterschaft. ♦ IP

Supercross-WM Anaheim

Roczen: Probleme bei den Starts

Von ALEX HODGKINSON

Ken Roczen (Suzuki) sicherte sich in Anaheim zwar seinen ersten Podestplatz der US-Supercross-Saison 2016, doch KTM-Star und Champion Ryan Dungey gewann erneut für KTM und baute seinen Vorsprung in der Gesamtwertung aus.

Der 21-Jährige Ken Roczen glänzte zwar mit der schnellsten Rundenzeit während der Qualifikation am Nachmittag, doch am Abend verpatzte der Thüringer die Starts. Im Vorlauf wurde er noch als guter Zweiter hinter Dungey abgewunken, aber der Beginn des Finales war katastrophal. «Die Starts sind bisher die Schwäche meiner Saison. Es läuft überhaupt nicht so, wie ich es mir wünsche. Nach der Startrunde war ich nur Zwölfter. Ich kam zwar noch bis auf den dritten Platz nach vorne und drehte sogar schnellere Runden als Leader Dungey, aber es ist ganz klar – ich muss von Beginn an vorne sein, wenn ich um den Sieg mitkämpfen will», analysierte der deutsche Suzuki-Pilot selbstkritisch. Roczen ergänzte: «Die Strecke war am Abend extrem schwierig zu fahren, aber es lief

nicht schlecht und die Aufholjagd war echt cool.»

Dungey machte rasch alles klar

Beim späteren Sieger Ryan Dungey lief alles nach Plan. Er kam im Finale als Zweiter hinter KTM-Markenkollege Davi Millsaps vom Startbalken weg und übernahm dann in der vierten Runde die Führung. Altmeister Chad Reed, der seinen ersten SX-Sieg vor 13 Jahren in Anaheim gefeiert hatte, preschte zwar zwei Runden später auf Rang 2 vor, doch zu diesem Zeitpunkt war Dungey bereits zwei Sekunden weggefahren. Der Meister des vergangenen Jahres baute danach seine Führung auf ein komfortables Polster von fünf Sekunden aus.

In der Schlussphase musste Reed dem enormen Druck von Roczen und Eli Tomac standhalten. Tomac war genauso schlecht gestartet wie Roczen, und der Australier Reed musste seine ganze Erfahrung einsetzen, um den jungen Deutschen und den ebenso jungen Australier hinter sich zu halten.

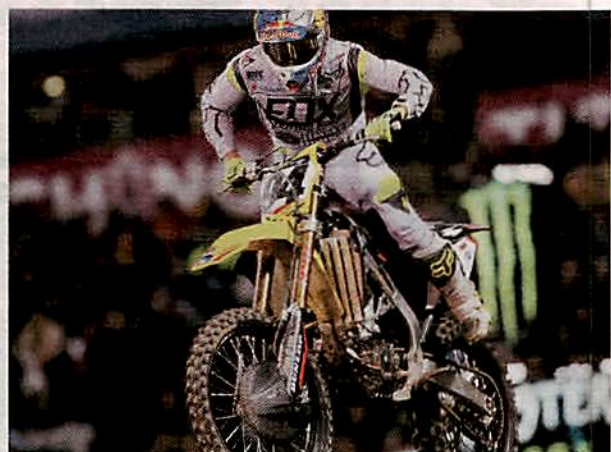
Der entscheidende Moment kam in der letzten Runde, als Tomac zu viel riskierte und ausrutschte. Roczen erbeute so den letzten Podestplatz, und nur ein kleiner Fehler raubte ihm die

Chance, Reed noch von Rang 2 zu verdrängen.

Roczen liegt trotz seines Podestplatzes nur auf Rang 6 in der Gesamtwertung, ihm fehlen bereits 21 Punkte auf den führenden Dungey.

Die Verletztenliste wächst

Die Liste der Verletzten wird immer länger: Justin Barcia stürzte beim Mountainbike-Training und ließ sich an den Bändern des Daumens operieren, er wird erst Mitte Mai beim Auftakt zur Outdoor-Saison wieder dabei sein. Ebenfalls nicht am Start war Roczens RCH-Suzuki-Teamkollege Broc Tickle, der sich bei einem Trainingsunfall den rechten Vorderarm gebrochen hatte. Und die Nummer 2 von KTM, Dean Wilson, erlitt eine Knieverletzung während des Nachmittagstrainings in Anaheim. Trey Canard (Honda), der seit seinem Einstieg in der 450-cm-Klasse vor fünf Jahren auf Grund verschiedener Verletzungen keine einzige Saison zu Ende fuhr, zog sich im Finale eine tiefe Schnittwunde an der Hand zu. James Stewart fehlte erneut, weil er sich von seiner Gehirnerschütterung beim Sturz in Anaheim vor zwei Wochen noch nicht erholt hat. ♦



Suzuki-Hoffnung Ken Roczen: Nach drei Rennen fehlen 21 Punkte

SUPERCROSS-WM / Resultate

Anaheim II/USA: 23. Januar 2016, 3. WM-Lauf.

Finale: 1. Ryan Dungey (USA), KTM; 2. Chad Reed (AUS), Yamaha; 3. Ken Roczen (D), Suzuki; 4. Eli Tomac, Kawasaki; 5. Jason Anderson, Husqvarna; 6. Cole Seely, Honda; 7. David Millsaps, KTM; 8. Justin Brayton, KTM (alle USA); 9. Marvin Musquin (F), KTM; 10. Jacob Weimer, Kawasaki; 11. William Hahn, Kawasaki (beide USA); 12. Christophe Pourcel (F), Husqvarna; 14. Weston Peick, Yamaha; 15. Thomas Hahn, Yamaha; 16. Vince Friese, Honda; 17. Nicolas Schmidt, Suzuki (alle USA); 18. Lawson Bopping (AUS), Yamaha; 19. Dakota Tedder, Kawasaki; 20. Jeff Alessi, Suzuki; 21. Phillip Nicoletti, Yamaha; 22. Trey Canard, Honda (alle USA)
Stand nach 3 von 16 Läufen: 1. Dungey, 72 Punkte; 2. Reed 59; 3. Anderson 57; 4. Seely 55; 5. Tomac 54; 6. Roczen 51; 7. Millsaps 36; 8. Brayton 35; 9. Weimer 33; 10. Musquin 31; 11. Canard 29; 12. Pourcel 20; 13. William Hahn 19; 14. Wilson 18; 15. Tickle 17; 16. Barcia und Alessi je 16; 18. Bogle, Thomas Hahn und Friese je 9

Nächstes Rennen: 30. Januar 2016, Oakland, California/USA
Internet: www.amasupercross.com

Eisspeedway Weißenbach

Zorn gegen den Zauberlehrling

Von THOMAS SCHIFFNER

Die Österreicher dominierten das erste offene Eisspeedway des Jahres im Tiroler Weißenbach. Fast wäre dem Grand-Prix-Rookie Manfred Seifter eine weitere Sensation gelungen.

Der Prestigekampf Deutschland-Austria ging eindeutig zugunsten der Gastgeber aus. Während mit Franz Zorn, Manfred Seifter und Charly Ebner drei Österreicher im Finallauf standen, wussten von acht deutschen Piloten auf der perfekt vorbereiteten Piste am Lech nur zwei zu überzeugen, beide mit gleichem Nachnamen: Günther und Luca Bauer.

Obwohl der in Schweden verletzte Harald Simon absagen musste, konnte Österreich vier Fahrer stellen – es gibt noch Eispielen in Mitteleuropa.

In den äußerst spannenden Vorläufen gab es mehr als ein Fotofinish. Am umstrittensten Heat 4, als Simon Reitsma, Luca

Bauer, Hans Weber und Jan Klatovsky fast gleichauf über die Linie fuhren und, obwohl viele den 16-jährigen Bauer jun. vorn gesehen hatten, die Schiedsrichterin den Niederländer als Ersten wertete. Trotz des verlor-

renen Punktes holte Luca Bauer bis Heat 16 acht Zähler und lag einen Punkt vor seinem eigenen Vater! In Heat 16 trafen Vater und Sohn aufeinander, aber Luca rutschte knapp hinter Günther weg, wurde disqualifi-

ziert und konnte in seinem letzten Lauf nicht mehr punkten. «Ich habe während des Rennens mehr damit zu tun gehabt, Luca wegen des aberkannten Punktes in Heat 4 zu beruhigen, als mit mir selbst», erklärte Bauer senior.

Identisches Material für Seifter

Ganz unauffällig, aber effizient fuhr der 21-jährige Kärntner Charly Ebner jun. mit zehn Punkten als vierter Fahrer ins Finale, in dem er auf Zorn, Seifter und Bauer traf. Zorn und sein Schützling Manfred Seifter waren bis dato ungeschlagen in Lauf 17 aufeinandergetroffen und der 23-jährige Lungauer konnte Zorn kurzzeitig die Führung abnehmen, bevor der zurückschlug. Eine Nachlässigkeit von Zorn?

Im Finale wiederholte sich das Geschehen: Zorn, wieder von Anfang vor Seifter und Bauer, sah den GP-Novizen plötzlich innen an sich vorbeifahren. Der Saalfeldener musste alles aufbieten, um Führung und damit

den Tagessieg zurückzuholen. «Manni hat absolut identisches Material zu mir. Ich habe 100 Prozent nicht gegen, sondern mit ihm gegeben. Wichtig für ihn ist, dass er vor den GPs Training für den Inflight bekommt. Dass der Bursche gut ist, hat man heute gesehen», schwärmte sein Entdecker Franky Zorn.

«Diese Strecke liegt mir total, und ich habe einen richtig guten Speed drauf gehabt», sagte Seifter fast entschuldigend für seinen Beinahe-Sieg.

Der kurzfristig nachnominierte Max Niedermaier wurde mit solider Leistung Achter vor Markus Jell. Hans Weber (10.) war außer sich, als er nach Sturz disqualifiziert wurde, da er sich von einem Gegner torpediert fühlte.

Weil das für kommendes Wochenende geplante EM-Finale in St. Johann abgesagt werden musste (wird am 20./21.2. in Ufa/RUS ausgetragen), haben die Piloten vor dem GP-Auftakt in Krasnogorsk/RUS nun ein freies Wochenende. ♦



Franz Zorn im Austria-Duell vor Seifter, dann Bauer und Ebner

EISSPEEDWAY-WM / Resultate

Weißenbach am Lech/A: 24. Januar 2016, Bahnlänge: 365 m, Wetter: trocken, +1 Grad.
1. Franz Zorn (A), 15+3 Punkte; 2. Manfred Seifter (A), 14+2; 3. Günther Bauer (D), 13+1; 4. Charly Ebner jun. (A), 10+0; 5. Jan Klatovsky (CZ), 9; 6. Luca Bauer (D), 8; 7. Simon Reitsma (NL), 8; 8. Max Niedermaier (D), 8; 9. Markus Jell (D), 7; 10. Hans Weber (D), 7; 11. Franz Mayerbüchler (D), 6; 12. Sebastian Gegenbauer (D), 5; 13. Stefan Pleitschacher (D), 4; 14. Erwin Schuster (A), 3; 15. Rene Dünki (CH), 1; 16. Bart Schaap (NL), 1

Internet: www.msc-weißenbach.at

Toby Price

Vom Schafverkäufer zum



Stolz, aber nicht abgehoben: Toby Price, der große Gewinner der diesjährigen Dakar, ist auch nach seinem Sieg der nette australische Naturbursche geblieben

Von IMRE PAULOVITS

Der 28-jährige Australier Toby Price gewann seine erst zweite Dakar in überlegener Manier. Doch der Weg des Naturburschen bis zu diesem Triumph war lang und nicht immer einfach.

Wie Toby Price in der zweiten Woche der Dakar sich an die Spitze setzte und seine Gegner dann regelrecht zermürbte, um fortan das Geschehen von der Spitze aus zu kontrollieren, erinnerte ganz an seinen Vorgänger bei KTM, dem fünffachen Dakar-Sieger Marc Coma. Dabei hatte der Australier einen ganz anderen Werdegang als der spanische Rallye-Star.

«Ich kann mich noch erinnern, wie er vor ein paar Jahren zwischen den Rennen zurück nach Hause fuhr, weil er Schafe

verkaufen musste, um seinen Lebensunterhalt zu bestreiten», erinnert sich KTM-Miteigentümer Heinz Kinigadner. «Seine Herkunft hat er bis heute nicht vergessen, er ist ein ganz einfach gestrickter Sportler, der alles, was er bekommt und was er erreicht, zu würdigen weiß, und so ist er einer der nettesten Kerle in dieser Szene.»

Dabei fährt Price schon so lange, wie er denken kann. Sein Vater John war Australischer Offroad-Meister im Buggy, die ganze Familie motorsportverrückt. Und so bekam Klein Toby bereits mit zwei Jahren sein erstes Motorrad. Mit vier gewann er bereits bei Kinder-Motocrossrennen. «Er war ein echtes Naturtalent», schaut sein Mentor, KTM-Rally-Teamchef Alex Doring zurück. «Er hat als Kind so gut wie alles im Motocross gewonnen. In seiner Jugend hat er dann bei den 125ern

und den 250ern viele australische Meistertitel gewonnen. Seit er mit 16 eine professionelle Karriere eingeschlagen hat, ist er der erfolgreichste Offroad-Sportler Australiens.»

Steiniger Weg

Doch dies musste sich Price hart erkämpfen. Nachdem er mit 16 Jahren bei Kawasaki für die Australische Motocross-Meisterschaft unterschrieben hatte, waren die ersten Jahre zunächst von vielen Verletzungen gezeichnet – der große Durchbruch schien ihm nicht zu gelingen. Seine Karriere nahm aber eine steile Wendung, als er 2009 in den Enduro-Sport umstieg. Er gewann auf Anhieb die Australian Offroad Championship und wurde bei der ISDE in Portugal als Mitglied der australischen Mannschaft schnellster Junior-Fahrer und Gesamt-14. der Einzelwertung.

Nun im offiziellen Team des australischen KTM-Importeurs unter dem Ex-Supercrosser Jeff Leisk, startete Price 2010 richtig durch. Er gewann alle wichtigen Offroad-Titel und Wettbewerbe in seiner Heimat und zeigte vor allem beim schwierigen Finke Desert Race und dem Hattah Desert Race sein Potenzial auf. Von da an konnte er in seiner Heimat nur noch durch technische Defekte von Siegen abgehalten werden. Bei den ISDE wurde er 2011 Vierter der E2 und Achter der Gesamtwertung. Ein Jahr später, als die Sechstagesfahrt in Zschopau ausgetragen wurde, führte er die australische Mannschaft zum zweiten Platz. Price führte zu Beginn die E3-Klasse an, obwohl er sich gleich am ersten Tag einen großen Schlag ins Vorderrad gefahren hatte. Am dritten Tag brach er sich dann einige Rippen, aber das hielt ihn

nicht davon ab, weiterzufahren und Zweiter in der E3 und Zehnter in der Gesamtwertung zu werden. Nur zwei Wochen später gewann er in seiner Heimat trotz der noch nicht verheilten Rippen das berühmte Viertage-Enduro.

Das KTM-Werk war längst auf ihn aufmerksam geworden und wollte ihn auch bei den US-Wüstenrennen einsetzen. Allerdings stürzte Price bei der als Vorbereitung gedachten Hare & Hound und brach sich dabei drei Halswirbel und einen Daumen. Verletzungsbedingt war er bei der Baja 1000 nur als Zuschauer dabei, um zu lernen, doch musste er dabei den Todessturz seines Freundes Kurt Caselli miterleben.

Wieder genesen, setzte er seine Siegesfahrten in Australien fort. Damals ermöglichte ihm KTM-Rally-Teamchef Alex Doring erste Einsätze bei inter-

Dakar-Sieger



Geschafft: Nach zwei Wochen kreuzt Price das Dakar-Ziel als Erster



Volle Konzentration: Price achtet sehr auf sein Motorrad



Effizienter Fahrstil: Price fährt viele Stellen, wo andere stehen, im Sitzen und spart so Kraft

nationalen Raid-Rallyes. Gleich bei seinem Debüt in Marokko wurde er Achter.

Chance im Werksteam genutzt

«Nach seinen Verletzungen in Amerika ist Toby stärker als je zuvor zurückgekehrt», erinnert sich Alex Doring. «Die Australische Offroad-Meisterschaft setzt sich aus vielen unterschiedlichen Rennen zusammen, von klassischen Enduro bis zu Wüstenrallyes, und so werden dort sehr universelle Offroad-Piloten herangezogen. Der Fahrer, der dort gewinnt, muss in vielen verschiedenen Bereichen gut sein, und Toby hat diese Meisterschaft fünfmal gewonnen. Ich kannte ihn ja schon seit 2007 und habe seine Entwicklung mitverfolgt, und so habe ich 2014 wieder Kontakt mit ihm aufgenommen und wollte, dass er mal die Dakar probiert. Ich war immer über-

zeugt von seinem Talent und von seinem Potenzial, und nachdem wir Kurt Caselli verloren hatten, der mich übrigens zuvor gebeten hatte, Toby zu helfen und ihn zu unterstützen, habe ich mich bei KTM für ihn stark gemacht.»

Dies ging so weit, dass Doring mit seiner eigenen Firma bei KTM ein Motorrad inklusive Ersatzteilkontingente für Price mietete und die Nennung bei der Dakar bezahlte. Price dankte es ihm gleich bei seinem ersten Dakar-Einsatz mit einem dritten Platz und einem Etappensieg. Daraufhin wurde er ins offizielle Werksteam aufgenommen. «Mich hat das Ergebnis von Toby nicht überrascht, es hat einfach mein Gefühl bestätigt», sagt Doring.

Mann der Zukunft

Dass er aber gleich bei seinem zweiten Einsatz die Dakar ge-

winnt, das hat sogar Heinz Kinigadner überrascht. «Wenn mich vor zwei Jahren einer gefragt hätte, ob es möglich sei, dass einer in seinem zweiten Jahr die Dakar gewinnt, hätte ich das klar verneint», sagt Kinigadner.

«Toby hat ein Talent, zu erkennen, wo er aufpassen muss. Dazu hat er die ganz seltene Gabe, dass er sich das Roadbook fotografisch einprägen und in eine Karte umsetzen kann und so an den kritischen Stellen weiß, was auf ihn zukommt. Das ist bei Rennen, wo die Navigation über Sieg und Niederlage entscheidet, ein nicht zu ersetzender Vorteil. Stéphane Peterhansel und Marc Coma konnten das, und jetzt der Toby», sagt Doring. «Dazu kann er Dinge, die man ihm sagt, schnell umsetzen, und er scheut sich nicht zu fragen. Dazu spürt er sein Motorrad sehr genau.»

Zur Person

Toby Price

Geburtstag 18. August 1987
Geburtsort Hillston (AUS)
Herkunftsland Australien

KARRIERE

- 1991 Erste Kindercross-Rennen
- 1994-2002 Viele Australische Meistertitel im Kindercross
- 2003 Australischer Junior Motocross-Meister 125 ccm und 250 ccm
- 2004-2008 Australische Motocross-Meisterschaft
- 2009 Australischer Offroad-Meister
- 2010 Australischer Offroad-Meister
- 2011 4. ISDE E2
- 2012 Australischer Offroad-Meister
- 2013 Verletzung bei US-Rennen
- 2014 Australischer Offroad-Meister
- 2015 Australischer Offroad-Meister, 3. Rallye Dakar
- 2016 Sieger Rallye Dakar

Aber vergessen werden darf bei aller Euphorie auch nicht, dass dieses Jahr das gleiche Team hinter Price stand wie zuvor bei Coma. Für einige der Mitglieder war diese Dakar bereits ihre 17. Nun hat Price seinen festen Platz im Team.

In diesem Jahr will ihn KTM fünf bis sechs Rallyes zur WM fahren lassen, dazu soll er die wichtigsten Rallyes in Australien weiterhin bestreiten. Aber der Werkseinsatz hat klar Vorrang.

Wie sehr der Australier selbst nach Erklimmen des Rallye-Olymps am Boden geblieben ist, zeigt die Tatsache, dass er fast den Tränen nah war, als ihm KTM-Rennchef Pit Beirer ein Foto vom US-Supercross-Team schickte, das ihm auf einem Plakat gratuliert. Daraufhin flog Price von den Strapazen nicht heim, sondern in die USA, um sich bei ihnen zu bedanken. ♦

NACHRICHTEN

Suzuki World testet in Spanien

Motocross-WM Die deutschen MXGP-Mechaniker Jörg Pyka und Sebastian Krieg sind 2016 zu Suzuki World gewechselt. Zurzeit testen sie mit ihren Fahrern Ben Townley und Jeremy Seewer gemeinsam mit dem neuen Teamchef Stefan-Everts sowie Kevin Strijbos im Red-Sand-MX-Park in Südschpanien, bevor sie am 7. Februar in Hawkstone Park/GB ihren ersten Renneinsatz 2016 haben.

Doppelsieg für Maikel Melero in Linz

FMX-WM FMX-Weltmeister Maikel Melero gewann die beiden ersten Wettbewerbe der neuen EM-Saison am Wochenende im österreichischen Linz. Am Samstag war der kleine Spanier vor Rob Adelberg, einem von drei Aussies, und dem Tschechen



Samstagsieger Maikel Melero

Petr Pilat erfolgreich. Am Sonntag setzte sich Melero im Finale knapp vor Adelberg und dem Franzosen Rémi Bizouard durch. Luc Ackermann wurde am Samstag im Finale Fünfter und am Sonntag Achter. Der Österreicher Thomas Wirnsberger kam an beiden Tagen auf Platz 10 unter elf Startern. Melero führt die EM mit Punkte-maximum vor Adelberg und Bizouard an.

Wildcards für Bauer und Pletschacher

Eisspeedway-WM Zwei der sechs von der FIM vergebenen Dauer-Wildcards erhielten die beim Challenge ausgeschiedenen Deutschen Günther Bauer und Stefan Pletschacher. Auch Niklas Svensson, Daniel Henderson (beide S), Jan Klatovsky (CZ) und Antti Akko (FIN) wurden gesetzt. Der in Schweden verletzte Harald Simon steht nur auf Platz 3 der Substitute-Liste! Veranstalter-Wildcard beim ersten GP in Krasnogorsk (6./7.2.) ist der achtfache Weltmeister Nikolai Krasnikov. ♦ AH/TS

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo

Neuwertiges Traumauto 4C, Bj. 2015, rot-met., 1240 km, 72.000,- €. Tel. 07433/3333 oder Tel. + Fax 07433/7304

Bentley



Continental GT Speed, EZ 03/2015, 13000 km, 467 kW (635 PS), hallmark-met., Leder schwarz, 179.900,- € (MwSt. abw.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 0049(0) 89-287012-20, www.bentleymuenchen.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30859

BMW

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

Ferrari

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

Jaguar

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

Mercedes

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

performmaster HIGH PERFORMANCE



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

Suche SLK u. SL, bar. Tel. 05505/5846 H

Porsche

Su. 911/944, Unf. u. defekt. 06523/241 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-Fan sucht CARRERA GT, 959, 918er unfallfrei, zum Kauf. Telefon 0172/5159727

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

RCB



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

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Renn/Rallye

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

Rolls-Royce



Silver Cloud I Cabriolet Mulliner LHD, EZ 01/57, 93494 km, 114 kW, 229.000,- €. Car Classics Cologne GmbH, Hauptstrasse 13, 50169 Kerpen, Tel. 02273-6018020, www.car-classics.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30892

VW



Polo III, EZ 11/2005, 84090 km, 64 PS, silber, Klima, 2300,- €. Tel. 0151/66009621, evamaria.muro@hotmail.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30911

BELL
Rennfahrerhelme –
Ihr Lieferant und Importeur
Service & Vertrieb
BSA-Motorsport.com
Viernheim
e-mail: info@bsa-motorsport.com

www.indysport.de H

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

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

www.luetticke-motorsport.de H

Golf 6R 4-tür., EZ 09/2010, 75000 km, Vollausst., Scheckheft, gepfl. Garagenf., MTM-Tuning 355 PS, 436 Nm, (Prüfstandber.), Sportausp. + Sportkats, 1 Satz Winterr. auf BBS Alu 18", TÜV neu, VB 21.800,- €. Telefon 089/782077 oder 0171/5214015

www.Rennsportshop.com

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Jetzt online abonnieren!

■ Leser werben Leser ■ Testabos ■ Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Serie - 3. Folge: Motoball

Kein Platz für



Nein, kein Motocross, sondern Motoball: Der ballführende Spieler darf nur auf der Seite angegriffen werden, auf welcher er den Ball führt

Von MARKUS LEHNER

Teil 3 unserer Serie, die sich mit Racing abseits des Mainstreams befasst, beschäftigt sich mit einer Mischung aus Rugby, Eishockey, Fuß- und Handball: Motoball.

Wenn Sie glauben, Sie hätten auf zwei Rädern alles im Griff, liegen Sie falsch. Denn auf dem Motoball-Motorrad – vorwiegend eine spanische GasGas mit etwas mehr als 50 PS starkem Zweitakt-Motor – ist (fast) alles anders. Zwar gibt es an den üblichen Lenkerstellen Kupplung, Gas und Handbremse, doch es gibt links und rechts unten je einen Fußbremshebel, dazu am Lenker noch zwei zusätzliche Hebel für die beiden Vorwärtsgänge. Rechts wird der erste Gang eingelegt, links der zweite. Doch das Schwierigste kommt noch. Denn zusätzlich muss mit dem linken oder rechten Fuß der monströse «Fußball» eng am Vorderrad geführt und bei günstiger Gelegenheit aufs gegnerische Tor gekickt oder geköpft werden.

Maximal zehn Spieler – neun davon mit Motorrad plus der Torwart ohne Motorrad – zwei Betreuer und zwei Mechaniker sind pro Spiel erlaubt, maximal vier Motorisierte stehen bzw. fahren pro Team auf dem Feld.

Bayern? Nö, Ubstadt-Weiher!

«Man muss schon ein wenig bescheuert sein, um diesen Sport auszuüben», lacht Sebastian Schmiedel, der für den Fachausschuss Motoball im DMSB die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit leistet. «Das ist zumindest in Deutschland ein reiner Amateursport, bei dem sich nichts verdienen lässt und bei dem sämtliche Betreuer, Offizielle und Helfer ehrenamtlich, also unentgeltlich arbeiten.»

Rund 300 dieser «Verrückten» gibt es gemäß Schmiedel in Deutschland, die aufgeteilt in die beiden Ligen Nord und Süd mit je sieben Mannschaften um den Deutschen Meistertitel kämpfen. Die besten vier pro Liga bestreiten im Cup-System Viertel- und Halbfinale, dann wird im großen Finale der Meister erkoren. 2015 fuhr,

kämpfte und kicke sich der MSC Ubstadt-Weiher auf das oberste Treppchen.

«Es gibt zwei Zentren in diesem Sport», erklärt Schmiedel, «die kleine Hochburg im Norden bildet der MSF Tornado in Kierspe, die große ist ganz klar der Karlsruher Raum, wo sich praktisch die komplette Südliga abspielt.»

Motoball besitzt seit 1956, also seit exakt 60 Jahren, Meisterschaftsstatus. Erster Champion war der MSC Spöck, seit 2012 hat sich der MSC Ubstadt-Weiher viermal in Folge den Titel geholt.

Die 14 Teilnehmer 2016: MBC 70/90 Halle, MSF Tornado Kierspe, MSC Seelze, MBC Kierspe, MSC Jarmen, MSC Kobra Malchin, MSC Pattensen, MBV Budel (Niederlande), MSC Comet Durmersheim, MSC Malsch, MSC Philippsburg, MSC Puma Kuppenheim, MSC Taifun Mörsch, MSC Ubstadt-Weiher.

Deutschland ist Europameister

Deutschland ist zumindest im Moment noch die Nummer 1 in Sachen Motoball. 2013 in Frank-

reich (gegen Russland) und 2015 in Deutschland (erneut gegen Russland) holten sie den Europameistertitel. 2014 musste die EM im russischen Tichorezk abgesagt werden, weil Frankreich, die Niederlande, Litauen und die Ukraine ihre Teams wegen der russischen Position im Ukraine-Konflikt zurückzogen. Auch Deutschland schloss sich dem Boykott an. «Man muss sich positionieren und ein Zeichen setzen», sagte damals Heiner Siebrach, der Vorsitzende im Fachausschuss Motoball im DMSB.

Dennoch besitzt Motoball im Gebiet der ehemaligen Sowjetunion weiterhin einen hohen Status. «Da kommen oft mehrere Tausend Zuschauer zu den Spielen, und es gibt Mannschaften, bei denen die Spitzenspieler Profistatus besitzen und die damit Geld verdienen. In der Ukraine, in Litauen und Weißrussland ist der Sport sehr populär», sagt Presseemann Schmiedel. «Im Westen konzentrieren sich die Aktivitäten auf Deutschland, die Niederlande und Frankreich. Aktuell

ist auch in England wieder eine Motoball-Szene im Aufbau. Aus den USA hört man auch ab und zu etwas, aber eine Meisterschaft oder dergleichen gibt es meines Wissens nicht.»

300 Fans und 10 Tore pro Spiel

Schmiedel fügt an, dass Motoball vor allem in der ehemaligen DDR eine wichtige Stellung besaß. «Das war natürlich alles staatlich geregelt, das waren echte Werkmannschaften mit Profistatus, die auch von der damaligen Sowjetunion gefördert und unterstützt wurden. Dazu gehörten etwa die Betonwerke Dresden oder der MC Dynamo Apolda. In dieser Region ist Motoball heute noch lebendig.»

Gemäß Statistik sind bei den deutschen Bundesliga-Matches 2015 pro Spiel 300 Zuschauer gezählt worden, durchschnittlich 10,1-mal pro Spiel landete der mit Luft gefüllte, überdimensionierte «Fußball» im eigenen oder gegnerischen Netz.

Fußball, Eishockey, Rugby

Technisch wurde vieles aus dem Fußball übernommen.

Weicheier



Da geht's zur Sache: Blaue Flecken ja, grobe Verletzungen kaum



Deutschlands Nationalmannschaft: 2013 und 2015 Europameister



Monsterball und dicke Schonert



Motoball-GasGas: 7500 Euro



Typische Angriffsszene: Gut erkennbar der geschützte Torraum und die echten Fußballtore

Spielfeldgröße, Tore und Markierungen sind identisch, hinzu kommt der Torraum, der mit dem Motorrad aus Sicherheitsgründen – der Torwart hat kein Bike – ähnlich wie im Handball oder Eishockey nicht befahren werden darf. Dazu kommen Offside-Regeln aus dem Hockey («Red-Line»-Offside), um das Spiel flüssiger zu machen. Wenn das Torraum-Tabu zur Sicherheit des Torwarts missachtet wird, gibt's direkt einen Elfmeter (Distanz wie im Fußball) auf der andern Seite.

Verletzungsrate sehr niedrig

Anders als man denken würde, ist die Verletzungsrate laut Schmiedel «extrem gering». Er ergänzt: «Wir reden hier natürlich nicht von blauen Flecken und ähnlichen Kleinigkeiten, die gehören angesichts der gefährlichen Tempi bis 80 km/h und der zahlreichen Stürze und Rempeler einfach dazu. Motoball ist eindeutig ein harter Sport – wie American Football oder Rugby. Aber die Beine sind sehr gut geschützt, und die Regeln verbieten, Fahrlinien zu schneiden

oder andere rüde Attacken. Zudem sind die Sanktionen der Schiedsrichter bei Fouls hart. Bei der Grünen Karte muss der Fahrer fünf Minuten raus, bei der Gelben zehn Minuten, bei der Roten das ganze Spiel. Aber abgesehen davon wird Fairness und Kollegialität großgeschrieben, in Deutschland sind nur Amateure am Werk, die Material und Spesen selber bezahlen.»

Bike: Mallon oder GasGas

Bis vor wenigen Jahren besaß Jonny Mallon (72) in Kierspe quasi ein Monopol für seine Eigenbau-Motoball-Maschinen, die er zu Hunderten in Deutschland und im Ostblock vertrieb. Doch auch GasGas baut mittlerweile seine EC250 ziemlich aufwendig zum scharfen Kickergerät um. Kostenpunkt: rund 7500 Euro.

Infos zum Thema Motoball: Motoball Deutschland, Sebastian Schmiedel, www.motoball.de; presse@motoball.de ♦

NÄCHSTE FOLGE:
AUTOCROSS

ZUM THEMA Motoball-Regeln

Spielfeld Hart-, Rasen-, Asphalt- oder Betonplätze (mit Sandauflage). Größe und Markierungen wie beim Fußball (auch die Tore). Torraum (nur vom Torwart benutzbar) Radius 5,75 m.

Ball Leder, luftgefüllt. Umfang 119 bis 126 cm, Gewicht 900–1200 Gramm.

Spieler Vier Feldspieler plus Torwart ohne Motorrad. Auswechseln während des Spiels wie beim Eishockey (außer Torwart).

Ausrüstung Helm, massive Schuhe über Knöchel, Schienbeinschützer.

Schiedsrichter Zwei, je einer pro Platzhälfte.

Motorrad Modell frei, techn. Vorschriften gemäß DMSB.

Dauer 4 Viertel à 20 Minuten, Pausen 10 min. 1 Auszeit à 2 min pro Mannschaft. «Auf-Zeit-Spielen» wird bestraft!

Bewegen Keine Fortbewegung ohne Motorrad erlaubt (außer Torwart). Torraum darf nicht befahren werden. Der Ball wird mit Fuß, Kopf, Körper oder Motorrad gespielt. Beim Führen des Balls muss dieser am Boden sein. Das Einschließen des Balles zwischen zwei Spielern ist verboten. Der ballführende Spieler darf nur auf der Seite angegriffen werden, auf der er den Ball führt. Gefährliches Schneiden der Fahrlinien ist verboten.

Fouls/Strafstoß Gelbe, Grüne, Rote Karten. Elfmeter wie beim Fußball.

Infos www.motoball.de ♦ ML

Autoball

Auch mit vier Rädern

Es konnte nicht ausbleiben, dass auch Auto-Sportler Geschmack an einem Ballspiel mit ihren Fahrzeugen bekamen. Allerdings hat es Autoball im Gegensatz zu Motoball nie zu einer offiziellen Verbandssportart geschafft, und so wurden auch nie einheitliche Regeln aufgestellt.

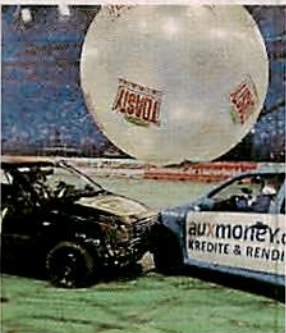
Die Idee Autoball setzte erstmals der deutsche Rennfahrer Karl Kappler aus Karlsruhe um. Er ließ sich von Reifenhersteller Continental einen 1,20 m großen Spezialball anfertigen und forderte zwischen 1933 und 1935 mit seinem Mercedes mehrere seiner Rennfahrerkollegen zum Feldspiel auf ein Tor heraus. Die meisten dieser Spiele gewann er auch. Es gab auch Spiele mit vier Fahrzeugen. Nachdem sich Kappler vom Motorsport zurückgezogen hatte, führte die Idee aber niemand weiter und sie geriet in Vergessenheit.

Im Motorsport- und Fußballverrückten Brasilien wurde die Idee in den 1970ern wiederaufgegriffen. Die bei VW do Brasil gefertigten, luftgekühlten und heckgetriebenen Autos eigneten sich auch hervorragend für Autoball, musste bei ihnen doch keine Rücksicht auf die Kühler genommen werden. Es gab feste Mannschaften und sogar eine Meisterschaft, doch diese Ära ging mit der Ölkrise zu Ende.

Modernes Fernsehpektakel

Wiederaufgegriffen wurde das Spektakel vor einigen Jahren von Fernseh-Komikern aus Deutschland und England. Die Kult-Truppe des britischen Automagazins Top Gear veranstaltete 2005 und 2006 Autoball mit je fünf Autos pro Mannschaft.

Dann nahm Stefan Raab sich des Themas an. Nach einem Spiel 2007 veranstaltete er von 2008 bis 2014 jeweils vor der Fußball-WM und -EM seine eigene Autoball-WM und -EM. Allerdings traten dort keine Motorsportler an, sondern Fernsehprominenz aus acht Nationen. Deutschland wurde dabei jeweils von Raab selbst vertreten. ♦ IP



Autoball als TV-Spektakel

Rainer Braun

Der rasende Reporter



Ein Vollgastier am Limit: Rainer Braun bei der Formel Super Vau auf der Nordschleife 1971

Von ARNO WESTER

**Die lebende Reporter-
legende Rainer Braun hat
entschieden, den Renn-
zirkus nur noch aus der
Distanz beobachten zu
wollen. Wir haben den
langjährigen MSA-Mitar-
beiter bei sich zu Hause
in Much besucht.**

«Es muss doch einmal Schluss sein», meint Braun, der am 14. November letzten Jahres das stolze Alter von 75 Jahren erreicht hat. Dabei lächelt er – nimmt es mit dieser Entscheidung aber sehr ernst. Mehr als 50 Jahre hat sich der in Freudenstadt geborene Schwarzwälder vor allem als Journalist, TV-Kommentator und Moderator einen hervorragenden Ruf im Rennzirkus erworben.

Brauns Berufsleben war in gewisser Weise vorgezeichnet, denn seine Eltern haben bei

Opel gearbeitet, und es war ihr Wunsch, dass sich auch Sohnemann Rainer sein Rüstzeug für den beruflichen Werdegang in Rüsselsheim holt. Als gelernter Werkzeugmacher entdeckte Braun aber schon zu Beginn der 60er-Jahre das große Talent zum Schreiben, als er für regionale Tageszeitungen tätig war. In dieser Zeit lernte er 1965 auch seine Ehefrau Brita („Keiner ist wie mein Rainer!“) kennen, die er zwei Jahre später heiratete.

An Schreibtisch und Mikroskop

Im März 1969 wurde Tochter Maren geboren, und noch im gleichen Jahr stand – beruflich bedingt – der Umzug von Wiesbaden dort als Sportchef angestellt. «In den zehn Jahren bei der AZ habe ich mir das Rüstzeug für meine Arbeit erwor-

ben, ohne je eine Journalistenschule besucht zu haben», meint Braun rückblickend: «Dort habe ich tolle und wichtige Erfahrungen für das weitere Berufsleben gesammelt – vor allem Disziplin und Teamfähigkeit!» Als Braun später bei der Zeitung als geschäftsführender Redakteur fungierte, hat ihn der im letzten Jahr verstorbene MSA-Mitarbeiter Gustav Büsing in der Redaktion unterstützt.

In den letzten Jahren seines Wirkens dort ist bei Braun der Wunsch gereift, sich selbstständig zu machen, was 1979 passierte. Ein Jahr später ließ er sich mit seiner Familie in Much nieder und produzierte hier unter dem Namen «Braun Sportpresse» seine Geschichten und Storys, vor allem für die Automobil-Industrie. Zu seinen vielen Auftraggebern gehörten vor allem Renault (über 30 Jahre) sowie Ford und Volkswagen (je zehn Jahre). Besonders stolz ist

Braun, dass er sich bei seiner journalistischen Arbeit für die Automobilbranche, zu der auch Einzelaufträge von BMW, Mercedes und Porsche zählten, eine gewisse Ausgewogenheit und Unabhängigkeit erhalten hat.

Sehr wichtig war für den Ex-Rennfahrer auch die TV-Arbeit, und dabei die sieben Jahre (1989 bis 1995) bei 3sat und ZDF, für die Braun die DTM als Live-Reporter begleiten durfte. «Das war die schönste Zeit. Es gab Sonntage, da waren wir wie beispielsweise beim Avus-Rennen in Berlin fünf Stunden ununterbrochen auf Sendung (wegen Rennabbrüchen, d. Red.)», berichtet Braun. Seine TV-Premiere gab er zuvor schon 1988, als er für Sat.1 den Gruppe-C-Supercup kommentierte.

Eine weitere Station war RTL, für die Braun von der STW und aus Le Mans berichtete. Für den Kölner Privatsender sprang er auch beim Formel-1-Saisonfina-

le 1998 in Suzuka in die Bresche, als er an der Seite von Experte Christian Danner den erkrankten Stammreporter Heiko Wasser vertrat. Beim Langstreckenklassiker in Le Mans war Braun zudem auch für Sat.1, Eurosport und MotorsTV insgesamt siebenmal im Einsatz.

Zweifel nach Todesfällen

Legendär sind auch seine mit vielen Emotionen verbundenen Streckenreportagen, die er früher teils an abenteuerlichen Arbeitsplätzen verrichten musste. Als Reporter saß Rainer Braun praktisch bei allen bedeutenden Rennen in Deutschland am Mikroskop, nur beim Grand Prix hierzulande waren seine herausragenden Fähigkeiten offenbar nicht erwünscht.

«Ich habe bei meinem Job dem Tod sehr oft ins Auge blicken müssen, vor allem in den 60er- und 70er-Jahren. Jeder Unfall hat mich tief betroffen



Wie fast immer am Mikrophon: Braun auf der Essen Motor Show 2012



Flugplatz Ulm-Laupheim 1970: Wegen Stromausfall müssen Rainer und Brita Braun improvisieren



Norisring 1991: Braun (r.) im Gespräch mit Juan Manuel Fangio (l.) und Michael Schumacher



Quer ist mehr: Braun auf Titelkurs im Renault-5-Pokal 1975

gemacht, trotzdem musste die Arbeit erledigt werden. Das war oftmals ein großer Zwiespalt, dem ich dabei ausgesetzt war», sagt Braun, bei dem vor allem die Todesfälle von Stefan Bellof, Hans-Georg Bürger und Manfred Winkelhock Spuren hinterlassen haben: «Ich habe bei deren Tod daran gezweifelt, ob ich den richtigen Beruf gewählt habe, aber die Liebe zum Rennsport hat darüber gesiegt.»

Heute blickt Rainer Braun mit großer Freude und Dankbarkeit «auf eine irrsinnig tolle und schöne Zeit» - in der er rund 1000(!) Rennen kommentiert hat, davon ca. 200 TV-Liveübertragungen - zurück und benediziert seine Kollegen, die sich aktuell mit der Formel 1 und DTM beschäftigen, nicht um ihre Arbeit. Was nur Insider wissen: Braun war mit Reglement-Experte Michael Bernard, Christian Danner und ZDF-Regisseur Bernd Krämer maßgeblich am

DTM-Comeback 2000 beteiligt. Gedankt wurde es ihm und einigen anderen nicht!

Diese und viele weitere großartige Hintergrundberichte mit zum Teil amüsanten Storys hat Buchautor Rainer Braun (insgesamt sieben Titel) in drei Ausgaben von «Hallo Fahrerlager» niedergeschrieben. Als krönender Abschluss seiner journalistischen Tätigkeit ist ihm mit dem vierten Titel «Hallo Fahrerlager Classic» ein bemerkenswerter Schlusspunkt vor seinem Rückzug ins Privatleben gelungen.

Abseits des Rennsports will «RB» die Freizeit nun vor allem seiner Familie widmen (mit Ehefrau Brita möchte er 2017 standesgemäß die goldene Hochzeit feiern) und sich um Haus und Garten kümmern. Der Name Braun bleibt uns aber trotzdem erhalten, denn Tochter Maren ist schon längst in Rainers Fußstapfen getreten. ♦

NACHGEHAKT BEI Rainer Braun

(75/D) Was der Ex-Rennfahrer, Journalist, Reporter und Moderator an schönsten Erinnerungen zum Besten gibt und wie ihm die eigene Rennerfahrung bei seiner Arbeit geholfen hat.

Von ARNO WESTER

? Was waren deine größten Erfolge als Rennfahrer zwischen 1965 und 1980? Der Gewinn (1975) und P2 (1976) im Renault-5-Pokal, Bestplatzierte Deutscher in der Formel-V-EM 1967, Zweitbeste Deutscher (hinter Jochen Mass) in der Formel Super-V-EM 1971, Gesamtrang 5 in der Deutschen Rundstrecken-Meisterschaft (DRM) 1969 in einem Koepchen-BMW 2002 und sieben Siege beim «Akademischen» in Hockenheim.

? Was war dabei für dich die schönste Zeit? Die acht wilden

und gefährlichen Jahre in der Formel V und Super V sowie drei Jahre im Renault-5-Pokal. Die Praxis hat mir bei meiner Arbeit in der Redaktion und am Mikrophon geholfen, weil ich mich dabei besser in einen Rennfahrer versetzen konnte.

? Und als Journalist? Ganz klar die zehn goldenen Jahre bei der «AZ», bei der in der Redaktion eine tolle Kameradschaft herrschte. Bei allem Blödsinn - man kam und ging beispielsweise, wann man wollte - ist jede Ausgabe pünktlich erschienen, weil jeder mit großer Eigenverantwortung gearbeitet hat.

? Dein schönstes Erlebnis als Journalist an der Rennstrecke? Der Formel-2-Triumph 1982 von Stefan Bellof vor ausverkauftem Haus in Hockenheim - bei seinem erst zweiten Start in dieser Rennserie.

? Gibt es einen Moment, den du nie vergessen wirst? Als sich Hans-Georg Bürger 1979 im Rahmen des GP Deutschland in Hockenheim vor allen Formel-1-Stars die Pole in der BMW-M1-Procar-Meisterschaft gesichert hat. Mit dem dritten Platz im Rennen hinter Lauda und Stuck schaffte er damals den Durchbruch.



FAN SHOP

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

< Wie der große Bruder

Zuerst in groß, jetzt in klein: Minichamps hat den Brabham-Alfa-Romeo BT45B nun auch im Maßstab 1:43 aus der Garage geschoben. In den Versionen Stuck, Watson und Pace (Bild). Rund 64 Euro, im Fachhandel. Infos: www.minichamps.de



Das Porsche-Jahr 2015 >

Porsche-Cups, Markenpokale, WEC: Das Porsche-Jahrbuch befasst sich mit allem, was Porsche 2015 bewegt hat. Wichtigster Part des Buchs sind natürlich die 24h von Le Mans. 55 Euro, 288 Seiten. ISBN: 978-3-928540-8-10, bei: www.gruppec-verlag.de



< Noch mehr Tasman-Cup

Wer mehr über den Tasman-Cup (1964-1975) erfahren will (siehe auch Story in MSA 5), sollte sich dieses Buch nicht entgehen lassen. 94,95 Australische Dollar (ca. 60 Euro), 500 Seiten, engl. Text. Exklusiv bei: www.fullthrottlepublishing.com.au



«Pechitos» Dienstwagen >

Er ist der unbezwingbare WTCC-Weltmeister. Selbst auf der ihm unbekanntesten Nordschleife fuhr er den Gegnern davon. Jetzt gibt es den Citroën C-Elysée von José María López bei Spark in 1:43. Rund 58 Euro, im Fachhandel. Infos: www.sparkmodel.com



< Hunt mit Regenreifen

Der Film «Rush» hat das WM-Duell zwischen James Hunt und Niki Lauda lebhaft erzählt. Nun bietet Minichamps den McLaren des damaligen Weltmeisters mit den Regenreifen, so wie er in Fuji gefahren ist, in 1:43, ca. 64 Euro, im Fachhandel, Adresse oben.



7 1/2 Stunden Rallycross >

Spektakulär und immer populärer: Die Rallycross-WM boomt. Auch dank Namen wie Petter Solberg und Mattias Ekström. Der offizielle Rückblick ist nun auf DVD erhältlich und dauert satte 455 Minuten. 16,99 Britische Pfund, 2 Discs. bei: www.dukevideo.com



Namen & Nachrichten

Lehto macht die 50 voll

J.J. Lehto Der ehemalige finnische Formel-1-Pilot feiert am Sonntag seinen 50. Geburtstag. Lehto nahm an 62 Grands Prix teil. Sein bestes Ergebnis war ein dritter Platz für die Scuderia Italia 1991 in Imola. Nach seiner F1-Karriere konzentrierte sich Lehto auf die Sportwagen. Dort errang er je zwei Gesamtsiege in Le Mans und in Sebring. Mitte 2010 war Lehto in einen Bootsunfall verwickelt, bei dem sein Begleiter starb. Da Lehto unter Alkoholeinfluss stand und man angenommen hatte, er habe das Boot gefahren, wurde er wegen Totschlags angeklagt. 2012 wurde J.J. – nach zahlreichen Verhandlungen – aus Mangel an Beweisen freigesprochen.

Christian Vietoris Der DTM-Pilot fuhr vergangenes Wochenende sein erstes Rennen des Jahres. Beim

24h-Kartrennen in Köln schrammte er mit seinen prominenten Teamkollegen im «All Stars Team Urbab», Maro Engel, Christopher Brück, Dominik Brinkmann, und Luca Ludwig sowie den Kart-Spezialisten Sebastian Kropp, Thomas Schaller und Marcel Weber nur knapp am Podium vorbei: Platz 4. Das zweite Rennfahrer-Team, «OH-Security by Schnitzelalm» mit u.a. Marvin Dienst, André Krumbach, Luca Stolz und Max Sandritter kam auf den 11. Platz. Sieger wurde das Team «Griesemann-Gruppe.de» von Ex-VLN-Pilot Georg Griesemann, der als Teamchef fungierte. Sein Team aus reinen Kart-Experten (Oliver Seeling/Marco Jeleniowski/Frank Kuntz/Michael Kuntz/Felix Möltgen/Matthias Mühlentz/Christian Stiers/Marvin Szyka) schaffte nach P3 im Vorjahr nun den ganz großen Triumph. ♦ CE/MBR



Wird 50: J.J. Lehto



Christian Vietoris



Christopher Brück

LESERBRIEFE

Mehr Fairness

Zu Leserbriefen und MSA-Artikel über Red Bull F1

Beim Nachlesen der MSA seit September (war auf Weltreise) sind mir die sehr negativen Meldungen und die bis zur Gehässigkeit reichenden Leserbriefe über das Formel-1-Team von Red Bull unangenehm aufgefallen. Auch mit der oft verwendeten Bezeichnung «Brausehersteller» wird versucht, das Image von Red Bull zu schädigen. Angesichts der Erfolge – siehe Rookie Max Verstappen, den MSA zu Recht in Ausgabe 52/2015 als «Unser Mann des Jahres» bezeichnet – sind mir die Anfeindungen nicht nachvollziehbar. Ich würde mir mehr Fairness von den Medien und den Fans wünschen.
Rudolf Ratzenberger,
A-5010 Salzburg

Mit einem Zwinkern

Zu «Test-Zeitplan in Gefahr?», MSA 1-3/2016

Eine kurze Ergänzung zu Ihrem Artikel in MSA 1-3/2016, Langstrecken-WM Audi-Testplan. Sie schreiben, dass die «Audianer» bei der Einreise in die USA mit dem neuen LMP1-Boliden Schwierigkeiten bei den Zollformalitäten hatten. Konkret glaubten die US-Beamten nicht, dass es sich um ein Auto handelt. Sie



Postkarten-Gruß von MSA-Leser Ratzenberger

vermuteten auch nach gründlicher Analyse ein verstecktes U-Boot (U18?). Bei so einem Design musste sich das Test-Team sehr bemühen, das zu erklären. Weiter schreiben Sie «dass bei diesem Projekt kein Stein auf dem anderen geblieben und fast alles neu ist.» Es ist sehr wahrscheinlich, dass bei der Computer-Simulation als Umgebungsmedium statt Luft irrtümlich Wasser gewählt wurde, weshalb es auch zu dieser Form gekommen ist. Selbstverständlich, dass man auch ein 50-Prozent-Modell im Windkanal testete. Leider, denn die Mannschaft hat das Modell von hinten anströmen lassen, weil das Modell nicht mit Scheinwerfern ausgestattet war und man so nicht die

Fahrtrichtung feststellen konnte. Zum Glück wurde das Modell richtig geliefert, also mit den Rädern nach unten – wodurch keine weiteren Fehler einfließen. Sonst waren die Cw-Werte in Ordnung – man wollte es beim Tracktest nachjustieren. Also das ist kurzum die Wahrheit über den neuen Audi R18.
Martin Trebichavsky,
A-1020 Wien

KONTAKT

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

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 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 Lehmer, Imre Paulovits, Thomas Schillner
Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
 Georg Dobes, Martin Grubler,
 Michael Heimrich, Sven Kopf, Annette Laqua,
 Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,
 Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
 Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester,
 Anke Wiecek, Michael Wolf
 England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding
 Japan: Shigeo Kibiki
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer
 Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller,
 Wolfgang Wasaty
 Schweiz: Jörg Kaufmann
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: Martin Straka

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

Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard,
 Mike Rockenfeller

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

Schlussredaktion:
 Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182-01
 MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und
 sport Gruppe

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

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

Gesamtanzeigeneitung Automobil:
 Markus Eiberger

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

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

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

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

Druck:
 D20 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 ihrer
 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



«Verarscht, Jungs!» Rallye- und Rallycross-Weltmeister Petter Solberg verkleidet sich als 82-jähriger Autokäufer und führt in dieser Aufmachung Mercedes-Angestellte wortwörtlich aufs Glatteis. Erhitzte Gemüter, weit aufgerissene Augen und zitterige Hände garantiert. Ein großer Spaß, jetzt, nach dem ersten Schnee in diesem Winter.

Youtube Petter Solberg AMG Krank



Zeit für einen Klassiker: Die 24 Stunden von Daytona stehen an

TERMINE

AUTOMOBIL			
27.1.–3.2.	Rallye Historique, Monte Carlo	MC	
30.1.	Sportwagen, 24h Daytona/Florida	USA	
30.1.	Trophée Andros, Clermont/Super Besse	F	
6.2.	Formel E, Buenos Aires	RA	
7.2.	Sportwagen, 12h Bathurst	AUS	

MOTORRAD			
30.1.	Supercross, Oakland/Kalifornien	WM	USA
6.2.	Supercross, Glendale/Kalifornien	WM	USA
6./7.2.	Eisspeedway, Krasnogorsk	WM	RUS

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL		
DIENSTAG, 26.1.		
12.15	Classic Races: Die Afrika-Rallye 1959 (Dokumentation)	MOTORVISION TV
15.00	Formel 1: GP von Holland 1985, Zandvoort, Rennen (Dok.)	ORF SPORT+
15.35, 21.15	Trophée Andros, Lans-en-Vercors (F), Rennen (Zus.)	MOTORS-TV
19.30	Rallye-WM: Monte Carlo (MC), Rennen/3. Tag (Zus.)	MOTORS-TV
23.10	NASCAR/All-Star, Charlotte/North Carol. (USA), Rennen 2015 (W)	MOTORVISION TV
MITTWOCH, 27.1.		
12.30	Classic Races: Die East-Africa-Safari (Dokumentation)	MOTORVISION TV
13.50	Car History: Porsche und der Motorsport (Dokumentation)	MOTORVISION TV
23.05	NASCAR, Charlotte/North Carolina (USA), Rennen 2015 (W)	MOTORVISION TV
DONNERSTAG, 28.1.		
1.00	Rallye-WM: Monte Carlo (MC), Rennen/Super Special Stage (Zus.)	SPORT 1+
2.00	Rallye-WM: Monte Carlo (MC), Rennen/2. Tag (Zus.)	SPORT 1+
2.35	Rallye-WM: Monte Carlo (MC), Rennen/3. Tag (Zus.)	SPORT 1+
3.00	Rallye-WM: Monte Carlo (MC), Rennen/Live Stage (Zus.)	SPORT 1+
4.00	Rallye-WM: Monte Carlo (MC), Rennen/4. Tag (Zus.)	SPORT 1+
12.20	Classic Races: Die 24 Stunden von Le Mans (Dokumentation)	MOTORVISION TV
23.05	NASCAR, Dover/Delaware (USA), Rennen 2015 (W)	MOTORVISION TV
FREITAG, 29.1.		
12.40	Classic Races: Das Pikes-Peakes-Bergrennen 1987 (Dok.)	MOTORVISION TV
13.30	Car History: Porsche Racing (Dokumentation)	MOTORVISION TV
14.00	Car History: Ford und der Motorsport (Dokumentation)	MOTORVISION TV
22.05	Rallye-WM: Monte Carlo (MC), Rennen (Zus.)	MOTORS-TV
23.55	NASCAR, Pocono/Pennsylvania (USA), Rennen 2015 (W)	MOTORVISION TV
SAMSTAG, 30.1.		
6.00	Car History: Porsche Racing (Dokumentation)	MOTORVISION TV
7.00	Classic Races: Das Pikes-Peakes-Bergrennen 1987 (Dok.)	MOTORVISION TV
10.00, 20.20	Rallye-WM: Monte Carlo (MC), Rennen (Zus.)	MOTORS-TV
19.00	Rallye-WM/Saisonaufakt: Monte Carlo (MC), Rennen (Zus.)	ORF SPORT+
21.00	NASCAR, Pocono/Pennsylvania (USA), Rennen 2015 (Zus.)	MOTORVISION TV
23.00	NASCAR, Brooklyn/Michigan (USA), Rennen 2015 (W)	MOTORVISION TV
SONNTAG, 31.1.		
7.50	NASCAR, Pocono/Pennsylvania (USA), Rennen 2015 (Zus.)	MOTORVISION TV

8.00	Rallye-WM/Saisonaufakt: Monte Carlo (MC), Rennen (Zus.)	ORF 1
8.45	NASCAR, Daytona/Florida (USA), Rennen 2015 (Zus.)	MOTORVISION TV
14.30	ADAC GT Masters, Oschersleben (D), Rennen 2015 (Zus.)	MOTORVISION TV
15.30	Classic Races: Die Rallye-WM 1982 (Dok.)	MOTORVISION TV
15.55	United SportsCar Challenge/USSC 2015 (Zus.)	MOTORVISION TV
21.40	United SportsCar Challenge/USSC 2015 (Zus.)	MOTORVISION TV
22.30	NASCAR - The List: Die berühmtesten Dynastien (Doku.)	MOTORVISION TV
23.00	Rallye-WM/Saisonaufakt: Monte Carlo (MC), Rennen (Zus.)	ORF SPORT+
23.00	NASCAR, Sonoma/Kalifornien (USA), Rennen 2015 (W)	MOTORVISION TV
MONTAG, 1.2.		
8.00	NASCAR, Daytona/Florida (USA), Rennen 2015 (Zus.)	MOTORVISION TV
11.00	Rallye-WM/Saisonaufakt: Monte Carlo (MC), Rennen (Zus.)	ORF SPORT+
12.40	Classic Races: Die Silberpfeile aus Zwickau (Dokumentation)	MOTORVISION TV
13.05	Classic Ride: Die schönsten Oldtimer-Rallyes (Dokumentation)	MOTORVISION TV
13.30	Car History: BMW und der Motorsport (Dokumentation)	MOTORVISION TV
16.10	Super Cars: Die Blancpain Endurance 1000 Kilometer (Dok.)	MOTORVISION TV
23.00	NASCAR, Daytona/Florida (USA), Rennen 2015 (W)	MOTORVISION TV
DIENSTAG, 2.2.		
12.40	Classic Races: Das Rallye-Jahr 1972 (Dokumentation)	MOTORVISION TV
13.05	Classic Ride: Die spannendsten Oldtimer-Rallyes (Dok.)	MOTORVISION TV
15.00	Rallye-WM/Saisonaufakt: Monte Carlo (MC), Rennen (Zus.)	ORF SPORT+

MOTORRAD		
MITTWOCH, 27.1.		
10.00, 21.15	Motocross-WM/MXGP, Saisonrückblick 2015 (Zus.)	MOTORS-TV
14.20, 20.15	Motocross-WM: Die Story von Romain Febvre (Dok.)	MOTORS-TV
DONNERSTAG, 28.1.		
0.40	Motocross-WM/MX2, Saisonrückblick 2015 (Zus.)	MOTORS-TV
23.25	Motocross-WM: Die Story von Romain Febvre (Dok.)	MOTORS-TV
FREITAG, 29.1.		
4.25	Bike: Die Superbike-Weltmeisterschaft (Dokumentation)	MOTORVISION TV
SAMSTAG, 30.1.		
10.55	Motocross-WM: Die Story von Romain Febvre (Dok.)	MOTORS-TV
SONNTAG, 31.1.		
2.50	Motocross-WM/MX2, Saisonrückblick 2015 (Zus.)	MOTORS-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 / 02.02.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: Hintergrund-Storys
 Sportwagen: 24h Daytona

MOTORRAD
 Supercross-WM: Oakland

MOTORSPORT
aktuell

ÜBERFLIEGER

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

14%
PREISVORTEIL

GRATIS

RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

Komplexe Manöver in jede
Richtung – auch Loops!
Gyro-Technik, verschiedene Flugmodi,
Maße: ca. 7x7x3 cm, inkl. Akku und
Fernsteuerung.



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registereintrich Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bräse, Norbert Lehmann, Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkaas
erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Willy-Brandt-Platz, 20355 Hamburg, an bestellender Unternehmen, AG Hamburg, HRB 99752

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1277525
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D. A.) (CH: 149.00 SFr.) inkl.
MwSt. und Versand. **Mein Geschenk**, den RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006, erhalte ich nach Zahlungs-
eingang 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 einver-
standen, 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 Medien-
angebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dvp.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 nach Art.
246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die
Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten
an: **MOTORSPORT aktuell** AboService, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550,
E-Mail: motorsportaktuell@dvp.de

Datum _____ Unterschrift _____

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