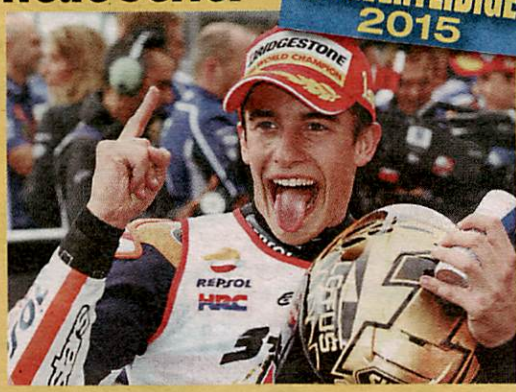


Aboservice, 70138 Stuttgart Postvertriebsstück: Entgelt bez. E 9114

MOTORSPORT aktuell

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

Neue Serie! TITELVERTEIDIGER 2015



1. Teil: Marc Márquez

Mitmachen! PREISRÄTSEL



Das echt tierische Quiz

ZEIT DES WANDELS

Langstrecken-WM Formel 1 Rallye Dakar 2015



TOM KRISTENSEN Seite 16
Karriere-Ende – und wie geht es weiter?



NORBERT HAUG Seite 4
Wie die automobile Königsklasse retten?



TOYOTA Seite 26
Endlich eine echte Siegchance gegen Mini

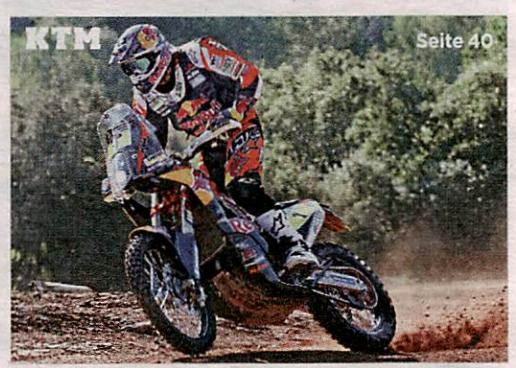
MotoGP MotoGP Rallye Dakar 2015



STEFAN BRADL Seite 28
Honda bei Yamaha noch im Hinterkopf



HONDA & CO Seite 30
So wirkten und wirken die Regeländerungen



KTM Seite 40
Dauersieger jetzt von zwei Japanern gejagt

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

DRM-Titelgewinner getestet
Heisser Tanz im Porsche 911 GT3
Seite 22



Redaktionsschluss dieser Ausgabe: Freitag, 19. Dezember 2014



LIEBE LESER!



Leopold Wieland
Chefredakteur

Ein für den Motorsport bemerkenswertes Jahr geht zu Ende. Was davon bleibt besonders in Erinnerung?

Ich denke, vor allem die Hybrid-Revolution der Formel 1:
 - Die von Mercedes technisch extrem gut gelöst und mit zwei Weltmeistertiteln für die Stuttgarter belohnt wurde.
 - Die vor allem von den Zuschauern mehr und mehr abgelehnt wird. Weil die Rennen undurchschaubarer sind, die Technik zu komplex, der Motorensound auf Akkuschauber-Niveau entartet und die Fahrer durch den Energie-Sparzwang degradiert zu Sprit- und Stromverwaltern.
 - Und: Die wegen der erheblich teureren Antriebspakete aus Turbo und Generatoren die Kosten drastisch in die Höhe katapultierte. So sehr, dass sie nicht nur bei den kleinen Teams über Sponsorengelder nicht mehr finanzierbar sind. «Die Revolution frisst ihre Kinder.» Gut möglich, dass dieser Kernsatz aus der Zeit kurz nach der französischen Revolution 225 Jahre danach auch in der Formel-1-Welt wahr wird. Doch warten wir es ab bis zum 13. Januar 2015. Dann wird MSa für Sie wieder frisch gedruckt zu lesen sein. Frohe Weihnachten und ein gesundes neues Jahr!
 Ihr Leopold Wieland



WER? Sebastian Vettel (D)
WO? Sakhir (BRN)

WAS? Der Titelverteidiger schob seinen Red Bull-Renault RB10 oft bei Tests, siegte damit nie



WER? Marc Márquez (E)
WO? Barcelona (E)

WAS? Mit 13 Saisonsiegen MotoGP-WM-Titel verteidigt und auch beim Fussball Überflieger



WER? Petter Solberg (N)
WO? Buxtehude (D)

WAS? Auf Citroën DS3 allererster Rallycross-Weltmeister



WER? Langstrecken-WM Motorrad
WO? Le Mans (F)

WAS? Klassischer Le-Mans-Start: Die Fahrer sprinten quer über die Piste zu ihren Maschinen, springen auf, fahren los. Seit 1970 ist diese Variante für Autos verboten

WER? Christophe Bouchut (F)
WO? Fuji (J)

WAS? Schweres Feuer im LMP1-Lotus des Kolles-Teams bei der Langstrecken-WM. Reparatur für nächsten Lauf in 100 Stunden



INHALT

AUTOMOBIL

- ! **FORMEL 1** Exklusiv-Interview Norbert Haug **S. 4**
- FORMEL 1** Hauptrollen für Sainz jr./Verstappen jr. **S. 8**
- FORMEL 1** Letzte News des Jahres 2014 **S. 11**
- FORMEL E** Zwischenbilanz von Nick Heidfeld **S. 12**
- LANGSTRECKEN-WM** Audi holt René Rast **S. 14**
- ! **LANGSTRECKEN-WM** Kristensens Abschied **S. 16**
- RALLYE-WM** Was macht 2015 Robert Kubica? **S. 20**
- ! **DRM** Tracktest mit dem Meister-Porsche **S. 22**
- ! **RALLYE DAKAR** 2015-Vorschau Automobil **S. 26**

MOTORRAD

- ! **MOTOGP** Exklusiv-Interview Stefan Bradl **S. 28**
- ! **MOTOGP** Technik-Analyse Saison 2014/15 **S. 30**
- ! **NEUE SERIE** Titelverteidiger 2015: Marc Márquez **S. 32**
- MOTORRAD-WM** Letzte News des Jahres 2014 **S. 34**
- SUPERBIKE-WM** Gespräch mit Jonathan Rea **S. 36**
- EISSPEEDWAY-WM** Saisonvorschau auf 2015 **S. 37**
- SUPERCROSS-WM** Wer schlägt 2015 Roczen? **S. 38**
- ! **RALLYE DAKAR** 2015-Vorschau Motorrad **S. 40**

PANORAMA

- BOXENGEFLÜSTER** Namen & Nachrichten, Nachruf Dechent **S. 45**
 - SIMRACING** Trend Vollgas im Pixel-Cockpit **S. 46**
 - FRIEDER KRAMER** Trabbichamp unvergessen **S. 48**
 - ! **QUIZ** Tierisches Rätsel, tolle Preise **S. 50**
 - MEINUNGEN ENDE 2014** MSa-Macher befragt **S. 52**
 - IMPRESSUM** **S. 54**
 - LESERBRIEFE** **S. 55**
 - SERVICE** Termine, Vorschau, TV-Programm **S. 55**
- ! = Titelthemen



WER? Mercedes (D)
WO? Brackley (GB)

WAS? Das Lenkrad des F1-Weltmeister-Autos W05 AMG Hybrid - 29 Knöpfe/Schalter, 30 000 Euro teuer, zahllose Funktionen



WER? John Surtees (GB)
WO? Edenbridge (GB)
WAS? Der viermalige 500er-

Motorrad-Weltmeister (hier mit seiner legendären MV Agusta 500) wurde am 11. Februar 80



WER? Formel E
WO? Peking (CHN)

WAS? Erster Start der neuen Elektro-Rennserie am 13.9.14

Fotos Titelseite:
HEIMRICH, SPALDING, HOCH_ZWEI

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



Seit Anfang Jahr 2014 hat Norbert Haug einen neuen Job im Motorsport: TV-Experte bei der ARD für die DTM

Von ELMAR BRÜMMER und PETER HAAB

Der frühere Mercedes-Motorsport-Direktor Norbert Haug kennt die Formel 1 wie kein Zweiter. In einem exklusiven Interview mit MOTORSPORT aktuell äussert sich der 62-jährige Motorsport-Experte zu den überwältigenden Mercedes-Erfolgen in der Saison 2014, zur kapitalen Krise der Formel 1 und zu seinem neuen Betätigungsfeld als TV-Experte in der DTM.

Ihr momentanes Lebenstempo? NORBERT HAUG: Eher Safety-Car-Phase. Aber die Reifen sind schon auf Temperatur. Und mit gutem Grip für die Restarts zwischendurch.

Wie lange hat das Umschalten vom aktiven Formel-1-Macher zum heutigen Formel-1-Beobachter gedauert?

Das dauert immer noch und wird auch noch dauern. Es wäre aus meiner Sicht auch komisch, wenn man 22-einhalb Jahre lang Vollgas gegeben hat, und nach dem Abschied ist dann alles, wie es war. Mich freut aktuell natürlich sehr, dass unsere Idee vom Silberpfeil-Comeback als Werksteam 2010 in diesem Jahr von der ganzen Mannschaft so wunderbar umgesetzt worden ist. Ich selbst erlebe einen ganz neuen Lebensabschnitt, und das ist gut so. Ich nehme die Dinge selbst in die Hand – hier hat sich so viel also gar nicht geändert.

Keine Lust auf das Live-Erlebnis Formel 1?

Ich war einmal zum Formel-1-Rennen auf dem Nürburgring im vergangenen Jahr eingeladen. Das war sehr nett und fühlte sich an wie «coming home» mit vielen freudigen Gesprächen die Boxengasse rauf und runter. Aber im Fahrerlager runzuhängen und nicht wirklich was zu tun zu haben, ist kein Dauerzustand für mich. Als Musiker möchte ich auch nicht ohne Instrument und Mikrofon auf der Bühne rumtanzen. Ich liebe aber den Sport, der mir so viel gegeben hat, natürlich nach wie vor und verfolge ihn, wann immer ich kann, wenn auch nicht jedes Rennen oder gar jede Sitzung.

Vermissen Sie etwas?

Wenn man in diesem wettbewerbsintensiven Sport mit Herz und Seele aktiv ist, dann geht's auch um Adrenalin pur – eine positive und vollkommen legale Droge, die dir im Idealfall den ultimativen Kick und die Aussicht auf den immerwährenden An- und Vortrieb gibt. So wie beispielsweise 2008, als Lewis Hamilton mit dem entscheidenden Überholvorgang in der letzten Kurve keine 500-Meter vor dem Ziel Weltmeister wurde. Ohne solche Erlebnisse und Empfindungen ist

Entwöhnungsphase angesagt – Entzug also. Du brauchst dann schleunigst neue Herausforderungen, und die habe ich Gottseidank gefunden.

Was vermissen Sie überhaupt nicht?

Den politischen Bullshit und die zu nichts führenden, dafür aber immer wiederkehrenden Sitzungen.

Hand auf's Herz – ist unter dem Hemd noch ein Mercedes-Stern?

Natürlich und insbesondere was die Formel 1 betrifft, bin ich nach über 20 Jahren Mercedes-Mann. Aber sicher nicht, wenn ich in der DTM für die ARD kommentiere. Wer's nicht glaubt, ist herzlich eingeladen, sich die DTM-Übertragungen im Ersten anzuschauen – und wer's glaubt natürlich sowieso. Ich hatte im April letzten Jahres einen stilvollen Abschied von Mercedes-Benz und Daimler. Wir gingen und gehen vorher wie nachher gut miteinander um und halten nach wie vor Kontakt, von der Vorstandsspitze bis zu den ehemaligen Kollegen. Und vielleicht ist dies sogar der allerwichtigste Sieg, den man in einer intensiven Karriere im Motorsport erringen kann. Noch viel wichtiger ist natürlich, dass in so vielen Rennen niemand ums Leben kam oder schwer verletzt wurde. **Michael Schumacher und Sie waren Wegbegleiter, Freunde, Rivalen und am Anfang wie am Ende seiner einzigartigen, erfolgreichen Karriere Teamkollegen. Es ist nun fast ein Jahr her, dass er, nach Beendigung seiner Rennfahrerkarriere, diesen tragischen Skiunfall hatte.**

Ja, furchtbar. Wir alle müssen hoffen und beten für Michael. Er hat mit seiner Familie und seinem Umfeld die allerbesten Voraussetzungen, und wenn einer die Kraft und den Willen hat nach so einem tragischen Unfall von den Verletzungen zu genesen, dann ist es sicher Michael.

Auch wenn das bei diesen viel wichtigeren Gedanken jetzt schwierig ist – zurück zu Ihnen und den neuen Herausforderungen: Ist die DTM als Berichterstatter jetzt eine leichtere Droge?

Das eine war, als Verantwortlicher bei annähernd 300 DTM-Rennen von innen nach aussen zu gucken und rüberzubringen. Jetzt schaue ich für die ARD von aussen nach innen und versuche dies mit meinen Kollegen bestmöglich im Ersten für die Zuschauer zu erläutern. Für mich als Journalist schliesst sich so ein Kreis.

Mal angenommen, wir würden einen zahlungskräftigen Investor finden, der unbedingt 200 Millionen Euro in einen Formel-1-Rennstall stecken will – würden Sie bei diesem Projekt den Teamchef machen?

Nein. Aber bei einer Milliarde garantiertem Budget dürfen Sie mich gerne anrufen, dann

Norbert Haug

«Formel 1 war wie eine positive Droge»

vermittele ich was. Man braucht mindestens fünf Jahre Plan und Geld, sonst geht nichts und man ist schneller draussen als drinnen. Das haben wir ja eben leider mit zwei Teams erlebt, die erst 2010 starteten. Das fiktive Beispiel zeigt die Problematik der neuen und kleinen Teams. Sind diese Summen ein Problem des Reglements, vor allem des Motorenreglements? Ich halte es für ausgesprochen unpassend,

«Ich bin jetzt in der Safety-Car-Phase.»

NORBERT HAUG

das öffentlich über ein neues Motorenreglement nachgedacht wird, nachdem das aktuell gültige gerade von jenen, die es jetzt kritisieren, ändern oder gar kippen wollen, massgeblich gefordert und gestaltet worden ist. Stabilität ist der oberste Grundsatz nicht nur im Leben, sondern auch im teuren Motorsport. Jede Änderung kostet Geld. Und die, die jetzt dagegen sind, haben dieses Reglement zu meiner Zeit mit grösster Vehemenz gefordert und mit Ausstieg gedroht, sollten die V-8-Motoren bleiben, die einige jetzt wieder haben wollen. Geht's eigentlich noch?

Haben Sie die Hoffnung, dass sich die Rennställe der Formel 1 mit ihren vielen unterschiedlichen Interessen einmal auf ein Reglement einigen?

Alle haben sich in ewig dauernden Prozessen auf das aktuell gültige Motorenreglement geeinigt. Nur dass es bereits 2013 statt 2014 eingeführt werden sollte – aber da waren noch nicht alle fertig, worauf es als Entgegenkommen die Verschiebung gab. Das aktuelle Reglement ist keineswegs ein Mercedes-Reglement. Ich bin nach wie vor davon überzeugt, dass der von uns favorisierte und ursprünglich von allen beabsichtigte Vierzylinder die bessere und kostengünstigere Lösung gewesen wäre – was den Sound betrifft sowieso. Der Sechszylinder war ein Zugeständnis an Ferrari. Mercedes hat daraufhin die findigste Lösung gefunden und, wie man sieht, den besten Job gemacht. Dass 2014 alles geklappt hat, drei Viertel aller Rennen und sämtliche WM-Titel gewonnen wurden, hat sein Fundament im Teamaufbau, der konsequent betrieben wurde. Michael Schumacher, Ross Brawn und Bob Bell, um stellvertretend einige wichtige Exponenten zu nennen, haben seit 2010 die

wichtigsten Grundlagen für die Titelgewinne 2014 gelegt. Und die jetzige Teamleitung mit Toto, Paddy und Niki hat das mit den Fahrern Lewis und Nico und dem Team äusserst konsequent und gekonnt zu WM-Titeln und Dominanz geführt – perfekt, grossartig und total sportlich, Chapeau! Das Thema Sound war eines der beherrschenden in diesem Jahr.

Kommt der Fernsehschauerschwund etwa daher?

Wenn man ein Sechszylinder-Single-Turbo-Reglement verabschiedet und sich hinterher wundert, dass der Motor dann ganz anders klingt als der bisherige Sauger-V8, dann verstehe ich das nicht. Die Formel 1 war immer die Königsdisziplin des Motorsports mit grossen technischen Herausforderungen. Wenn man sieht, welch gewichtige und sinnvolle Rolle Hybridmotoren im Strassenverkehr schon jetzt spielen und in Zukunft spielen werden, kann man nicht Technik von gestern auf der Rennstrecke anbieten; sie muss zumindest von Heute, besser aber von Morgen sein. Das Grundprinzip, Energie zurückzugewinnen, die sonst nicht genutzt wird, ist äusserst sinnvoll. Und – wie bereits gesagt: Renault kündigte damals den Ausstieg an, sollte der V8 bleiben, und Honda wäre dann sicher nicht neu dazugekommen.

Ist die Show mit den Hybrid-Rennwagen denn genauso gut?

Selten so geile Rennen wie 2014 gesehen. Was wir allein im Titelkampf erlebt haben, kann sich mit allem messen, was wir in 65 Jahren Formel 1 geboten bekamen. Grosse Klasse, dass die Silberpfeil-Teamleitung den offenen Kampf auf der Rennstrecke zwischen Lewis und Nico so konsequent zugelassen hat. Dieser Fight war das Herz und die Seele der Formel-1-Saison 2014. Und ohne ihn hätte es, glau-

«Ich will nicht von aussen kluge Tipps geben.»

NORBERT HAUG

be ich, nicht sonderlich pickelnd ausgesehen.

Hat sich Mercedes den Titel erkauft?

Vollkommener Quatsch! Ich kenne das aktuelle Budget zwar nicht, aber ich bin ziemlich sicher, dass Mercedes nicht das höchste der Formel 1 hat. Rund vier Fünftel der Gesamtsumme kommen nach dem Prinzip, was Mercedes seit jeher ver-

folgt hat, nicht aus der Konzernkasse, sondern von Sponsorenpartnern und vom kommerziellen Rechteinhaber. Das Preis-Leistungsverhältnis musste zu meiner Zeit bei Mercedes gerade auch im Motorsport stimmen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass sich diese Maxime geändert hat.

Wem haben Sie denn im Duell Hamilton-Rosberg die Daumen gedrückt?

Ich hatte nie DEN Lieblingsfahrer, weder in der DTM noch in der Formel 1. Ich hatte dafür aber DIE Lieblingsfahrer. Vielleicht war es überraschend für viele, dass Nico 2014 der Qualifying- und Lewis der Renn-König wurden. Lewis hat 11 von 19 Rennen gewonnen und wurde damit am Ende zu Recht Weltmeister.

In vielen Leserbriefen, die wir bekommen, wird davon gesprochen, dass Nico Rosberg innerhalb des Teams konsequent benachteiligt worden sei...

Da halte ich es mit dem Sprichwort: Jeder kann nur so schlecht denken, wie er kann. Wie soll so eine Benachteiligung heutzutage denn gehen? Jeder Teamverantwortliche, der einen Mitarbeiter zu einer derartigen Aktion auffordern würde, liefe Gefahr, dass dies irgendwann, spätestens bei einem Teamwechsel dieses Mitarbeiters, bekannt wird. Gezielte Benachteiligung geht in der Formel 1 heute nicht, alles ist transparent dokumentiert und kann nachgeschaut und nachgeprüft werden.

Lewis hat erwähnt, dass sich die Beziehung zwischen ihm und Nico stark verändert hat, seit sie über verschiedene Wege in die Formel 1 gekommen sind. Glauben Sie, dass man in der Formel 1 mit jemandem richtig befreundet sein kann?

Wenn der einzige ernstzunehmende Rivale um den Weltmeistertitel derjenige Fahrer ist, der das ganze Jahr drei Meter neben dir in der Box steht und im Rennen drei Zentimeter neben dir fährt, dann sind das nicht gerade die idealen Zutaten für eine funktionierende Männerfreundschaft. Trotzdem würde ich mir als Fahrer immer den bestmöglichen und kompetentesten Teamkollegen wünschen. Nur dies garantiert den besten Gradmesser, um zu wissen, wo man mit seiner Leistungsfähigkeit steht. Bei Nico ist das mit Lewis der Fall und umgekehrt bei Lewis mit Nico. Und ich glaube nicht, dass die Beziehung zwischen ihnen eine schlechte ist, auch wenn sie Weihnachten nicht zusammen feiern.

Würden Sie sagen, dass in der Revanche zwischen den beiden

FORTSETZUNG S. 6



Stets verschworenes Duo: Norbert Haug mit Michael Schumacher



Talente-Erkenner: Haug holte Nico Rosberg 2010 zu Mercedes



Schon lange gute Freunde: Norbert Haug und Lewis Hamilton



Zu DTM-Zeiten: Bruno Spengler, Gary Paffett und Norbert Haug

FORTSETZUNG VON S. 6

2015 auch eine gute Chance für die Zukunft der Formel 1 liegt?

Ja. Das ist natürlich eine gute Chance für 2015. Aber die Formel 1 muss sich mit ihrem Hauptthema beschäftigen: Wie ein Feld von 20 und mehr Autos für viele Jahre garantiert wird, darunter möglichst viele konkurrenzfähige und wenige, die pro Runde im Drei-Sekunden-Abstand hinterherfahren. Ich werde hier als Aussenstehender nicht versuchen, die Verantwortlichen mit Lösungsvorschlägen zu beglücken. Die Kardinalaufgabe, das Teilnehmerfeld zu sichern und die Kosten zu senken, muss gelöst werden, will die Formel 1 eine gute Zukunft haben. Das, was wir schon vor fünf Jahren mit den Resources Restrictions - von allen Teams gewollt und unterschrieben - haben wollten. Wo wir uns an die Abmachungen gehalten und angefangen haben mit 350 Mann gegen Teams mit mehr als doppelt so viel Personal und doppelt so grossem Budget starteten. Die Ungleichheit ist heute das zentrale Problem der Formel 1. Und dass die Guten und Erfolgreichen verdientermassen Geld von draussen bekommen, wogegen die Hinterherfahrer ihr eigenes Geld einsetzen oder die sogenannten Paydriver einsetzen müssen.

Was kann auf die Schnelle gemacht werden? Das Problem ist ja

da und muss auf die Schnelle gelöst werden.

Um geschickt tanzen zu können, braucht man eine Tanzfläche. Deshalb müssen alle auch etwas für Gestaltung, Bau und Erhalt dieser Tanzfläche tun und abgeben. Die Lösung ist nicht, dass es fünf Teams mit zehn Autos gibt, die sich die Formel 1 leisten können. Es muss mindestens zehn Teams mit 20 Autos geben und idealerweise sollten zehn davon für den Sieg in Frage kommen. Die Lösungsformel kann allerdings auch nicht lauten: Mach ein Formel-1-Team und du kriegst 50 Millionen. Wer in die Formel 1 will, muss wie bei jedem anderen Unternehmen in der Lage sein, vorzuinvestieren. Wenn die Stärksten aber viermal so viele Mitarbeiter und viermal soviel Jahresbudget haben wie die Kleinsten, kann daraus kein Wettbewerb entstehen.

Was kann man aus Ihrer Sicht für die Zuschauer vor Ort und auch für die Fans vor den TV-Schirmen tun, um das Produkt Formel 1 wieder deutlich attraktiver zu machen?

Gelingt es der Formel 1, Grundlagen zu schaffen, dass ein Team als Geschäftsmodell funktionieren kann, wenn man sehr gut arbeitet, können interessierte Investoren gefunden werden. Dieses Modell sollte dann nicht mit Plus 100 anfangen und mit minus 100 enden, wie das offensichtlich in jüngeren Fällen passierte.

Die Fans beschwerten sich immer öfter über künstliche Hilfsmittel wie das DRS.

DRS-Fan war ich nie und werde es auch nie sein. Wenn ich in Montreal in der Spitzkehre zwei Autos reinfahren sehe und weiss, dass in ein paar Sekunden der hintere vorn sein wird, ohne dass sich der vordere verteidigen kann, erzeugt dies das Gegenteil von Spannung. Künstliche Hilfsmittel sind wahrscheinlich nicht der Garant für spannenderen Motorsport.

Glauben Sie, dass es gut ist, wenn die Fans jedes Jahr von Neuem um das Formel-1-Rennen in Deutschland zittern müssen, die Formel 1 aber an irgendwelchen exotischen Orten auftritt?

Wenn die Formel 1 die Möglichkeit hat, an ei-

«DRS ist mir zu künstlich. Ich werde es nie mögen.»

NORBERT HAUG



nem Ort den gewünschten Betrag für ihren Auftritt bekommt und an einem anderen nur die Hälfte oder zwei Drittel der Summe, dann ist klar, wohin die Reise geht. Und halb- oder dreiviertel volle Zuschauerränge sind auch nicht die besten Argumente, auch wenn die Eintrittskarten sehr teuer sind. In Deutschland sind wir mit schon mal zwei Formel-1-Rennen pro Jahr vielleicht auch leicht verwöhnt. Ich würde mir niedrigere Eintrittspreise wünschen, bin mir aber nicht sicher, ob Nürburgring oder Hockenheim dann ausverkauft wären.

Die Zahl der Saisonrennen steigt stetig an. Wäre es für das Produkt Formel 1 gut, wenn schon bald 30 Rennen pro Jahr ausgetragen werden?

20 Rennen pro Saison sollten die Obergrenze sein. Man muss ja an die Mannschaften denken, die permanent unterwegs sind, alles umsetzen und anschliessend dann immer wieder neue Autos bauen müssen.

Sebastian Vettel fährt ab nächstem Jahr für Ferrari. Wie lange wird er Ihrer Ansicht nach benötigen, bis er all die Abläufe im neuen Team kennt und dann erfolgreich sein kann?

Mercedes hat aktuell von 2010 bis 2014 gebraucht. Vielleicht schaffen es Ferrari und Sebastian ja schneller. Schneller als die Fahrer wurden dort zuletzt die Teamchefs ausgewechselt. Und wenn man in einem Jahr drei verschiedene hat, muss das nicht ein Erfolgsrezept sein. Aber Ferrari wird sich bestimmt steigern und nicht dort



fahren, wo sie 2014 unterwegs waren.

Kann ein Fahrer wie Vettel bei Ferrari ganz allein was bewegen?

Alleine geht gar nichts. Alles geht nur gemeinsam. Michael Schumacher ging 1996 zu Ferrari und hat 2000 dort seinen ersten Titel gewonnen. Danach hat Michael aber zu einer nie dagewesenen Sieges- und Titelserie angesetzt. Es kann jetzt ebenfalls passieren, dass die ersten WM-Titel des neuen Silberpfeil-Worksteams «nur» die ersten waren. **Also muss die Formel 1 nicht schwarz, sondern silbern sehen?** Die Geschichte der Formel 1 zeigt, dass oft nach dem ersten Titel dann auch der zweite kam und eine Dominanz entstand. Seit unserem ersten Titelgewinn mit Mika Häkkinen im McLaren-Mercedes 1998 gab es in 17 Formel-1-Saisons fünf Titelgewinne in Folge durch Michael Schumacher, vier durch Sebastian Vettel und je zwei durch Fernando Alonso und Mika Häkkinen. Bei 17 Möglichkeiten wurden WM-Titel in 13 Fällen mindestens wiederholt. **Können Sie verstehen, dass Sebastian Vettel nach vier WM-Titeln mit Red-Bull-Racing eine neue Herausforderung gesucht hat?**

Von aussen weiss nie jemand, was in einem Team tatsächlich passiert. Sebastian wird das Jahr 2014 nicht zu den besten in seiner Rennfahrer-Laufbahn zählen. Ich glaube allerdings auch nicht, dass er seine vier Weltmeistertitel per Postwurfsendung gekriegt hat. Er hat sich jeden einzelnen dieser WM-Titel hart verdient und sucht sich jetzt eine neue Herausforderung.

Wie gross sehen Sie die Chance, dass Lewis Hamilton seinen WM-Titel 2015 erfolgreich verteidigt?

Eine Regel gab's ja schon immer: Wer den Titel in diesem Jahr gewonnen hat, ist für die kommende Saison Favorit. Ich glaube, Mercedes wird auch 2015 nur schwer zu schlagen sein, denn da kommt noch einiges hinzu - it was just the beginning. Und Nico wird für Lewis 2015 ein Gegner auf Augenhöhe sein.

Sie glauben also nicht, dass nächstes Jahr irgendeiner zwischen die beiden Mercedes-Piloten fahren kann.

Man kann sich bei dieser Einschätzung an ein paar Fixpunkten orientieren: Das Reglement ändert sich praktisch nicht. Den technischen Geistesblitz, der alle verblüfft, wird's im nächsten Jahr eher nicht geben. Also: Auch wenn Mercedes über den Winter nur ein kleines Schritchen nach vorne machen sollte, sind die anderen zu einem riesigen Schritt gezwungen, um gleichzuziehen. Denn der Mercedes-Vorsprung ist bekanntlich enorm. Aber ich glaube nicht, dass die Silberpfeile für nächstes Jahr nur ein Schritchen nach vorne machen werden. Ich glaube an einen Schritt.

Wie sehen Sie als heutiger ARD-TV-Experte bei der DTM die aktuelle Lage der Rennserie?

Die DTM war während meiner Zeit bei Mercedes öfter mal am Sterben und wurde öfter mal und ganz besonders auch durch Mercedes gerettet. Was der Marke und ihren verantwortli-



Wegbereiter: Haug und Ex-Mercedes-Teamchef Ross Brawn

Die Rennstatistik von Norbert Haug als Mercedes-Sportchef 1990-2012

Sportwagen-WM (1990-1991)

Rennen: 9
Siege: 2 (22,2 Prozent)
Pole-Positions: 0
Titel in der Fahrerwertung: 1
Titel in der Herstellerwertung: 1

DTM, inkl. ITC (1990-1996, 2000-2012)

Rennen: 288
Siege: 145 (50,3 Prozent)
Pole-Positions: 101
Titel in der Fahrerwertung: 10
Titel in der Teamwertung: 13
Titel in der Herstellerwertung: 9

Formel-1-WM, inkl. Kundenteams (1994-2012)

Rennen: 327
Siege: 87 (26,3 Prozent)
Pole-Positions: 84
Titel in der Fahrerwertung: 4
Titel in der Konstrukteursmeisterschaft: 2

CART-Serie (1994-2000)

Rennen: 110
Siege: 19 (17,3 Prozent)
Pole-Positions: 20
Titel in der Herstellerwertung: 1+Indy 500

FIA-GT-Meisterschaft, inkl. Le Mans (1997-1999)

Rennen: 24
Siege: 16 (66,7 Prozent)
Pole-Positions: 17
Titel in der Fahrerwertung: 2
Titel in der Konstrukteursmeisterschaft: 2

Formel-3-Euroserie/-EM (2003-2012)

Rennen: 209
Siege: 170 (81,3 Prozent)
Pole-Positions: 106
Titel in der Fahrerwertung: 8
Titel in der Konstrukteursmeisterschaft: 9

Alle Daten beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Oktober 1990 bis zum 25. November 2012

chen Vorständen von allen Motorsportbegeisterten hoch angerechnet werden sollte – und, so glaube ich, auch wird.

Die DTM hat heute grundsätzlich eine Basis wie keine andere Rennserie der Welt. Wer Audi, BMW und Mercedes als Wettbewerber hat, versammelt die erfolgreichsten und prestigeträchtigsten Premium-Automobilhersteller der Welt in einem Starterfeld. Das ist natürlich auch Verpflichtung für alle Verantwortlichen, das Allerbeste aus dieser einmaligen Rennserie zu machen und dabei auch wirkungsvoll auf die Zuschauer vor Ort zuzugehen, um den Besuchern einmalige Erlebnisse zu bieten. Da wird im Moment sehr viel Positives unternommen. Aber nichts ist bekanntlich gut genug, das nicht verbessert werden könnte. Ich glaube, man sollte alles daran setzen, noch mehr Freude, Entertainment und Überraschungen für die Zuschauer vor Ort zu bieten. Das Rennformat wird 2015 so überschaubar sein, dass man vor dem Fernseher und vor Ort Freude an den Rennen haben wird. Ausserdem gibt es dann ja 18 statt bisher zehn Rennen, was

natürlich eine gute positive Geste dem Zuschauer vor Ort und dem TV-Zuschauer gegenüber ist und bestimmt goutiert werden wird.

Was muss die DTM tun, um Audi, BMW und Mercedes auf längere Zeit in der Serie zu halten?

Wie in der Formel 1 steht in der DTM das Thema Kosten im Vordergrund. Die Technik sollte nach meiner Ansicht weiter limitiert werden. Ich würde es gut finden, wenn die Autos bald weniger Abtrieb, weniger Grip, dafür aber mehr Power hätten, was ja wohl auch der Plan ist. Das heisst: rutschende Autos in den Kurven und beim Anbremsen grössere Chancen zum Überholen. Wenn die Autos aerodynamisch nicht so ausgefeilt sind, ist das ein gutes Rezept. Das sehen wir in der neuen Formel E, wo es beachtlich spektakuläre Kampfszenen gibt. Ich denke, die letzte technische Aufrüstung von 2012 auf 2013 hat dem DTM-Zuschauer nicht wirklich etwas Erkennbares gebracht, und um anderthalb Sekunden bessere Rundenzeiten sieht der Zuschauer nicht. Da muss man also nochmals über die Bücher.

Wo liegt denn konkret das Problem der traditionellen Rennserie?

Klar sollte sein, dass Motorsport für seine Zuschauer und deren Begeisterung gemacht wird. Und der Wettbewerb um die Gunst geneigter Betrachter ist heute intensiver denn je. Das Angebot für Beschäftigungen in der Freizeit ist breiter denn je. Man muss sich also viel mehr einfallen lassen, um attraktiv zu sein, als noch vor fünf Jahren. Und zur fortlaufenden Kommunikation sollte auch eine wirkungsvolle Werbung gehören, was natürlich wiederum eine Frage des Geldes ist. Wobei in Zukunft weniger detaillierte Technik, Daten und Aufzeichnungen, von denen der Zuschauer wenig hat, und mehr Werbung, Kommunikation, Publikumsaktionen und vielleicht auch vor Ort zu gewinnende Preise zielführende Instrumente zur weiteren Steigerung der Attraktivität der DTM sein könnten. Das wollen die beteiligten Hersteller genauso wie die Sponsorpartner, die ITR und der DMSB. Dieser Schritt zur weiteren Verbesserung der DTM muss gelingen. Und die Chancen dazu stehen gut. ♦



**Zur Person
Norbert Haug**

Geburtsdag 24. November 1952
Geburtsort Pforzheim (D)
Herkunftsland Deutschland
Wohnort Stuttgart (D)
Familienstand geschieden (1 Tochter)
Erlerner Beruf Journalist

KARRIERE/WICHTIGSTE ERFOLGE

- 1973 Volontär «Pforzheimer Zeitung»
- 1975 Redakteur Motorpresse Stuttgart
- 1976 Sportchef «auto motor und sport»
- 1985 Chefredakteur «sport auto»
- 1988 Stellvertretender Chefredakteur «auto motor und sport»
- 1990 Sportwagen-WM: Mit Jean-Louis Schlesser/Mauro Baldi und Sauber Fahrer- und Konstrukteurstitel
- 1991 DTM: Herstellertitel
- 1992 DTM: Mit Klaus Ludwig Fahrertitel und Herstellertitel
- 1993 Formel 1: Partnerschaft mit Sauber, 6. Konstrukteurs-WM
- 1994 CART: Sieg bei 500 Meilen von Indianapolis mit Al Unser Jr. und Team Penske DTM: Mit Klaus Ludwig Fahrertitel und Herstellertitel
- 1995 Formel 1: Partnerschaft mit McLaren, 4. Konstrukteurs-WM CART: Einstieg in die US-amerikanische Top-Formelserie ITC: Mit Bernd Schneider Fahrertitel DTM: Mit Klaus Ludwig Fahrertitel und Herstellertitel
- 1996 Formel 1: Mit Mika Häkkinen und McLaren Mercedes 4. Fahrer- und 5. Konstrukteurs-WM
- 1997 Formel 1: Erster Sieg mit McLaren beim GP Australien (David Coulthard); 3. Fahrer-WM (Coulthard), 4. Konstrukteurs-WM
- 1997 CART: Herstellertitel
- 1997 FIA GT: Mit Bernd Schneider Fahrertitel und Teamtitel
- 1998 Formel 1: Mit Mika Häkkinen und McLaren 1. Fahrer- und 1. Konstrukteurs-WM FIA-GT-Meisterschaft: Mit Klaus Ludwig Fahrertitel und Teamtitel
- 1999 Formel 1: Mit Mika Häkkinen und McLaren 1. Fahrer- und 1. Konstrukteurs-WM
- 2000 Formel 1: Mit Mika Häkkinen und McLaren 2. Fahrer- und 2. Konstrukteurs-WM
- 2000 DTM: Neustart in der wieder aufgelegten Rennserie, mit Bernd Schneider Fahrertitel und Herstellertitel
- 2001 Formel 1: Mit David Coulthard und McLaren 2. Fahrer-WM und 2. Konstrukteurs-WM DTM: Mit Bernd Schneider Fahrertitel und Herstellertitel
- 2002 Formel 1: Mit David Coulthard und McLaren 5. Fahrer-WM und 3. Konstrukteurs-WM DTM: Herstellertitel
- 2003 Formel 1: Mit Kimi Räikkönen und McLaren 2. Fahrer-WM und 3. Konstrukteurs-WM DTM: Mit Bernd Schneider Fahrertitel und Herstellertitel
- 2004 Formel 1: Mit Kimi Räikkönen 7. Fahrer-WM und 5. Konstrukteurs-WM
- 2005 Formel 1: Mit Kimi Räikkönen 2. Fahrer-WM und 2. Konstrukteurs-WM DTM: Mit Gary Paffett Fahrertitel und Herstellertitel
- 2006 Formel 1: Mit Kimi Räikkönen und McLaren 5. Fahrer-WM und 3. Konstrukteurs-WM DTM: Mit Bernd Schneider Fahrertitel und Teamtitel
- 2007 Formel 1: Mit Lewis Hamilton und McLaren 2. Fahrer-WM
- 2008 Formel 1: Mit Lewis Hamilton und McLaren 1. Fahrer-WM und 2. Konstrukteurs-WM
- 2008 DTM: Teamtitel
- 2009 Formel 1: Daimler AG/Aabar Investments PJSC übernehmen 75,1 Prozent Anteile an Brawn GP, mit Jenson Button und Brawn 1. Fahrer-WM und 1. Konstrukteurs-WM DTM: Teamtitel
- 2010 Formel 1: Mit eigenem Werksteam 4. Konstrukteurs-WM DTM: Mit Paul di Resta Fahrertitel und Teamtitel
- 2011 Formel 1: Mit eigenem Werksteam 4. Konstrukteurs-WM
- 2012 Formel 1: Erster Sieg mit eigenem Werksteam seit 1955 beim GP China (Nico Rosberg) DTM: Mit Gary Paffett 2. Fahrerwertung und 3. Herstellerwertung
- 2013 Rennpause, Strategie-Entwickler bei Paravan, dem Weltmarktführer im Bereich behindertengerechtes Autofahren
- 2014 TV-Experte bei ARD für die DTM

Hobbys Motorsport und Rockmusik



Alle noch etwas jünger: Norbert Haug 1995 mit Mika Häkkinen und McLaren-Teamchef Ron Dennis



DTM-Väter: Hans-Werner Aufrecht und Haug



Guter Draht: Mit Mercedes-Chairman Lauda

SUTTON-IMAGES.COM

HOCH_ZWEI

SUTTON-IMAGES.COM

ZUM THEMA
Sainz/Verstappen

»» Carlos Sainz sr. «El Mator», so sein Spitzname, wurde 1990 und 1992 Rallye-Weltmeister auf Toyota. Mit 26 WRC-Siegen liegt er auf Platz 3 der ewigen Bestenliste. Nur Sébastien Loeb (78) und Marcus Grönholm (30) haben öfters gewonnen. Mit 196 WM-Starts ist Sainz sr. (52) einsame Spitze. Seinen letzten WM-Lauf bestritt der Madrilene 2005 in Griechenland für Citroën. Nach seiner WRC-Karriere sattelte Sainz um und absolvierte für VW die Dakar. Im vierten Anlauf 2010 gewann er den Wüstenklassiker. 2011 wurde er Dritter. Was viele nicht wissen: Sainz hat auch einmal Formel-1-Luft geschnuppert: 2006 testete er einen Renault R25 in Barcelona.



Sainz: Weltmeister auf Toyota

»» Jos Verstappen Johannes Franciscus «Jos» Verstappen (42) ist der erfolgreichste niederländische Formel-1-Pilot. Bis jetzt. Das kann sich ändern, wenn der Sohnmänn ab nächstem Jahr für Toro Rosso auf Punktejagd geht. «Jos the Boss» hat an 106 Grands Prix teilgenommen. Die grössten Erfolge feierte er 1994 in seiner ersten Saison bei Benetton als Teamkollege von Michael Schumacher, wo er in Ungarn und Belgien als Dritter auf dem Podest stand. Wirklich berühmt machte ihn aber erst sein Feuerunfall in Hockenheim im selben Jahr. Die weiteren Karrierestationen: Simtek (1995), Footwork (1996), Tyrrell (1997), Stewart (1998), Arrows (2000/2001) und Minardi (2003). 2005/2006 ging Jos in AIGP an den Start (ein Sieg). 2008 gewann er die LMP2-Klasse in Le Mans. Seit 2009 kümmert er sich ausschliesslich um die Karriere seines Sohnes. ♦ CE



Verstappen: Feuerunfall 1994

Carlos Sainz jr. und Max Verstappen

Die Väter haben

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Ein Rennfahrersohn (Kevin Magnussen) muss 2015 die Ersatzbank drücken. Dafür kommen mit Carlos Sainz jr. (20) und Max Verstappen (17) zwei neue dazu, deren Väter beide Motorsportgeschichte geschrieben haben. Zusammen bilden sie bei Toro Rosso das jüngste Fahrerduo aller Zeiten.

Der Jugendwahn in der Formel 1 hält an. 2015 fahren bei Toro Rosso zwei Neulinge, die es zusammen gerade mal auf 37 Jahre bringen. Damit sind die beiden (addiert) nur zwei Jahre älter als Kimi Räikkönen. Und der ist für viele ja auch noch ein ewig Junggebliebener.

Zwei Rookies bei Toro Rosso: Das gab es in der zehnjährigen Geschichte des Teams bisher noch nie. 2006, im ersten Jahr, war man einer Frischlings-Paarung am nächsten. Als mit Scott Speed und Vitantonio Liuzzi die ersten beiden Red-Bull-Juniorren ihre Hörner im B-Rennstall abstossten. Speed war damals neu in der Formel 1. Während Liuzzi im Jahr zuvor bei Red Bull Racing schon zu vier Einsätzen kam.

Inzwischen ist das Team gewachsen. Die Infrastruktur im italienischen Faenza vom Feinsten. Ausser einem Windkanal ist alles vorhanden. Das meiste unter einem Dach. Und dank



Carlos Sainz junior und senior: Fünf Jahre brauchte der Filius, um in die Königsklasse zu kommen

dem Spanier Carlos Sainz jr. hat man auch Mineralölhersteller Cepso im Boot behalten können. Trotzdem wird es für Toro Rosso 2015 nicht einfach werden. Zwei Debütanten in einem Team sind ein Risikofaktor, auch wenn das Teamchef Franz Tost differenziert betrachtet (s. Nachgehakt). Fakt ist: Das Team hat ein Jahr Erfahrung mit der neuen, hochkomplizierten F1-Technologie gesammelt. Das heisst: die Ingenieure tapen nicht auf ganzer Linie im Dunkeln. Aber dennoch ist auf Fah-

rerseite keiner da, der mit seiner Erfahrung die Richtung vorgibt, wenn Probleme auftauchen.

Sainz: 70 Rennen in einem Jahr

Sainz jr. gilt von den beiden Neulingen als eindeutig der Erfahrener. Immerhin hat er schon fünf Jahre im Automobilsport auf dem Buckel. In seiner ersten Saison ist er insgesamt 35 Rennen gefahren. In fünf verschiedenen Serien. Das Hauptaugenmerk galt der Formel BMW Europa, wo Sainz zwei Rennen gewann und Ge-

samtvierter wurde. Parallel startete er in der BMW Pazifik, der Renault 2.0, der Renault UK und der spanischen Formel 3. «Wir wollten möglichst viele Rennen fahren, damit Carlos rasch Erfahrung sammeln kann», sagt sein Vater, der ehemalige Rallyeweltmeister (siehe Spalte links). Dass ein derartiges Programm nur dann zu stemmen ist, wenn die Rahmenbedingungen auch stimmen, liegt auf der Hand. Viele junge Fahrer würden gerne öfters ins Lenkrad greifen. Doch in der



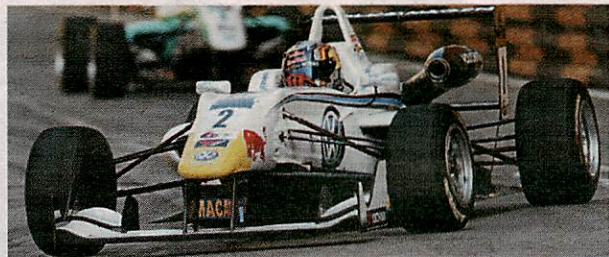
Seine bisher beste Saison: Sainz jr. gewinnt 2014 die Renault 3.5



In zwölf Monaten vom Kart in die F1: Kartweltmeister Verstappen

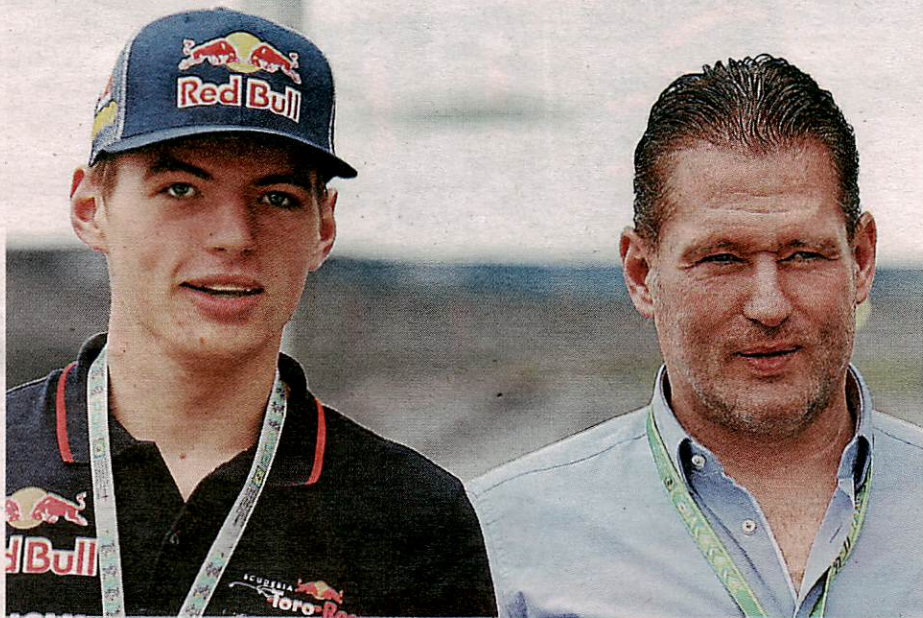


Das jüngste Duo überhaupt: Max Verstappen und Carlos Sainz jr.



Sainz jr. im Formel 3: 70 Rennen in einem Jahr, aber kein Titel

nur noch Nebenrollen



Max und Jos Verstappen: Der Sohn des Ex-F1-Piloten wird mit 17 der jüngste GP-Fahrer aller Zeiten

Regel fehlen die Mittel dazu. Bei Sainz war das dank der Unterstützung von Red Bull und dem berühmten Nachnamen anders. So ist er im Jahr darauf sogar auf 40 Rennen gekommen. 14 davon hat er gewonnen. Dazu der Titel in der NEC.

2012 hat Sainz – im Vergleich zu anderen Nachwuchsfahrern – die Latte noch höher gelegt. Bei 70 Rennen stand er am Start – alles Formel-3-Läufe. So nahm er nicht nur an der Euroserie (EM) teil, er absolvierte auch das britische Championat. Der

Erfolg war allerdings bescheiden. In keiner Meisterschaft war er besser als P5 klassiert. Es dauerte nicht lange und Stimmen wurden laut, dass Sainz junior nur aufgrund seines Namen so weit gekommen war. Was nicht ganz fair ist. Denn wer so viel fährt und ständig zwischen verschiedenen Autos und Meisterschaften hin- und herwechselt, braucht auch Zeit bei der Umstellung. Und die hatte Vielfahrer Sainz nicht immer.

2013 glückte der Wechsel von der Formel 3 in die GP3 einer

Flucht. Doch so war Sainz näher an der Formel 1 dran. Und die war immer sein erklärtes Ziel. Doch die GP3-Saison des Madrilenen verlief gar nicht wunschgemäß. Gesamtzehnter mit nur zwei Podestplätzen und 66 Zählern. Dazu kam, dass ihm ausgerechnet sein Teamkollege und Red-Bull-Partner Daniil Kvyat die Show stahl. Dass der Russe als Belohnung zu Toro Rosso befördert wurde, war für Sainz ein Schlag ins Gesicht. Immerhin: Weil er parallel zur GP3 in der zweiten Saisonhälf-

te auch in der Renault 3.5 startete, schuf Sainz das Fundament für 2014. Und in diesem Jahr, von Zeta Corse zum Meistersteam Dams transferiert, platze dann auch endlich der so wichtige Knoten.

Trotzdem war auch der 3.5-Titel, wie ihn im Jahr zuvor Kevin Magnussen holte, keine Garantie für einen Aufstieg in die Formel 1. Noch in Jerez beim Finale meinte Sainz: «Vielleicht fahre ich 2015 noch ein Jahr GP2.»

Dieser Umweg blieb «El Matador 2» schliesslich erspart. Doch der Druck bei Toro Rosso wird immens sein. Gegen das Greenhorn Verstappen kann er eigentlich nur verlieren. Wenn ihn ein 17-Jähriger in die Schranken weist, ist Sainz' Formel-1-Karriere schnell vorbei.

Verstappen: Einer wie Kimi?

Auch Max Verstappen trägt einen berühmten Namen. Und auch wenn sein Vater nie Weltmeister war: Der Druck auf seinen Schultern ist ebenfalls beträchtlich. Da kann Vater Jos noch lange sagen: «Max wird Zeit brauchen. Und er wird die bei Toro Rosso auch kriegen.»

Der Aufstieg Verstappens ist nahezu beispiellos. Nur Kimi Räikkönen hatte vor seinem GP-Debüt noch weniger Rennen (23) vorzuweisen. Max kommt auf 47 Einsätze. 15 davon hat er für sich entschieden. Die wichtigsten Triumphe feierte er am Norisring. Dort gewann er drei Läufe an einem Wochen-

ende, was Talentscout Helmut Marko überzeugte, ihn unter Vertrag zu nehmen. Auch Mercedes war am Niederländer interessiert. «Doch das war vage», sagt Max. «Red Bull hat Nägel mit Köpfen gemacht.»

Über Nacht wurde Verstappen so zum Formel-1-Fahrer. Seither saugt er alles auf, was er bis zu seinem Debüt in Australien wissen muss. Toro Rosso hat ihm drei Freitagstrainings ermöglicht – in Suzuka, Austin und Interlagos. Dazu zwei Testtage in Abu Dhabi. «Mit jedem Meter, den ich fahren kann, fühle ich mich mit dem Auto und den Anforderungen der Formel 1 vertrauter», meint Verstappen jr., dessen Aufstieg sogar zu einem Umdenken bei der FIA geführt hat. In Zukunft wird eine Superlizenz nur noch an Fahrern ausgestellt, die mindestens 18 Jahre alt sind. «Damit werde ich wohl auf ewig der jüngste Formel-1-Fahrer aller Zeiten bleiben», schmunzelt Max.

Ein Vergleich der beiden ist schwierig. Die beiden Grünschnäbel sind noch nie gegeneinander gefahren. Teamchef Franz Tost sagt deshalb: «Frühestens bei Saisonhälfte ergibt sich ein klares Bild.» Druck haben beide – bei Red Bull sowie so. Doch ist da noch mehr Druck vorhanden? Wegen der berühmten Väter? «Nein», lacht Tost. «Wenn sie sich als Formel-1-Fahrer Druck vom Vater machen lassen, kann man sie eh vergessen.» ♦



Der vorerst letzte Test: Verstappen im Toro Rosso in Abu Dhabi



Testete in Abu Dhabi zuletzt für Red Bull Racing: Carlos Sainz jr.

NACHGEHAKT BEI Franz Tost

(58/A). Der Teamchef von Toro Rosso nimmt Stellung zu seiner neuen Fahrerpaarung und erklärt, warum Red Bull sich für Carlos Sainz jr. und gegen Jean-Eric Vergne entschieden hat.



Von CHRISTIAN EICHENBERGER

? Wie gross ist das Risiko, mit zwei Rookies anzutreten? Die Zusammenarbeit mit Rookies stellt immer eine Herausforderung dar. Wichtig werden die Tests im Februar sein. Sofern es keine Haltbarkeitsprobleme gibt und wir unser Programm absolvieren können, werden beide Fahrer gut vorbereitet in Melbourne an den Start gehen. Wegen ihnen mache ich mir absolut keine Sorgen.

? Was hat den Ausschlag für Sainz und gegen Vergne gegeben? Das Talent von Sainz, seine Jugend und seine

erfolgreiche Saison mit dem Gewinn der Renault 3.5.

? Du hättest Vergne als Konstante gerne behalten, richtig? Nachdem klar war, dass Kvyat geht, diskutierte man die Möglichkeit, neben Verstappen einen erfahrenen Piloten einzusetzen. Doch Max hat uns bei den Freitagssessions beeindruckt. Und Sainz wiederum hat bereits 165 Formelrennen bestritten. Dabei stand er 29 Mal auf Pole und 61 Mal am Podium. Nach Berücksichtigung all dieser Fakten hat sich Red Bull für zwei Rookies entschieden, die, sofern das Auto funktioniert, erfolgreich sein werden.

? Verstappen hat kürzlich gesagt, Formel 1 fahren sei einfacher geworden. Ist das der Grund, weshalb man das Wagnis mit zwei Neulingen heutzutage eingehen kann? Verstappen hat nie gesagt, dass Formel 1 fahren einfacher geworden sei. Woher soll er als F1-Neuling Vergleichswerte haben? Da wurde wieder ein Interview aus dem Zusammenhang gerissen. Max sagte lediglich, dass die Lenkkräfte aufgrund der Servolenkung in der Formel 1 geringer sind als in der Formel 3. Die Formel 1 ist die Spitze des Motorsports. Das Pilotieren eines Formel-1-Boliden am Limit wird nie einfach sein.

MOTORSPORT
aktuell

TOP AUSSTATTUNG!

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

MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.

GRATIS



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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ Geburtsdatum _____ 19__

E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

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

Teams 2015

Neues Jahr - neuer Job

Von PETER HAAB

Die prominentesten Wechsel bei den Teams für die Saison 2015 betreffen Fernando Alonso und Sebastian Vettel. Der 27-jährige Deutsche übernimmt für Alonso bei Ferrari. Der 33-jährige Spanier wechselt zu McLaren-Honda. Toro Rosso tritt in der kommenden Saison gleich mit zwei Rookies an, Sauber hat mit Felipe Nasr ebenfalls einen Formel-1-Neuling verpflichtet. Ex-Sauber-Pilot Esteban Gutiérrez ist 2015 Test- und Ersatzpilot bei Ferrari.

Carlos Sainz hat vorige Woche die Toro-Rosso-Fabrik in Faenza besucht. Der Spanier, der 2015 gemeinsam mit Max Verstappen für die «kleinen Bullen» an den Start geht, hat seinen Sitz für die Wintertests im Februar anpassen lassen. Ausserdem traf er seinen Renningenieur Marco Matassa und machte einen kurzen Rundgang durch die Fabrik. Anschliessend ging's für Sainz auf den Weg nach Milton Keynes, um sich mit dem Simulator in der Red-Bull-Fabrik vertraut zu machen.

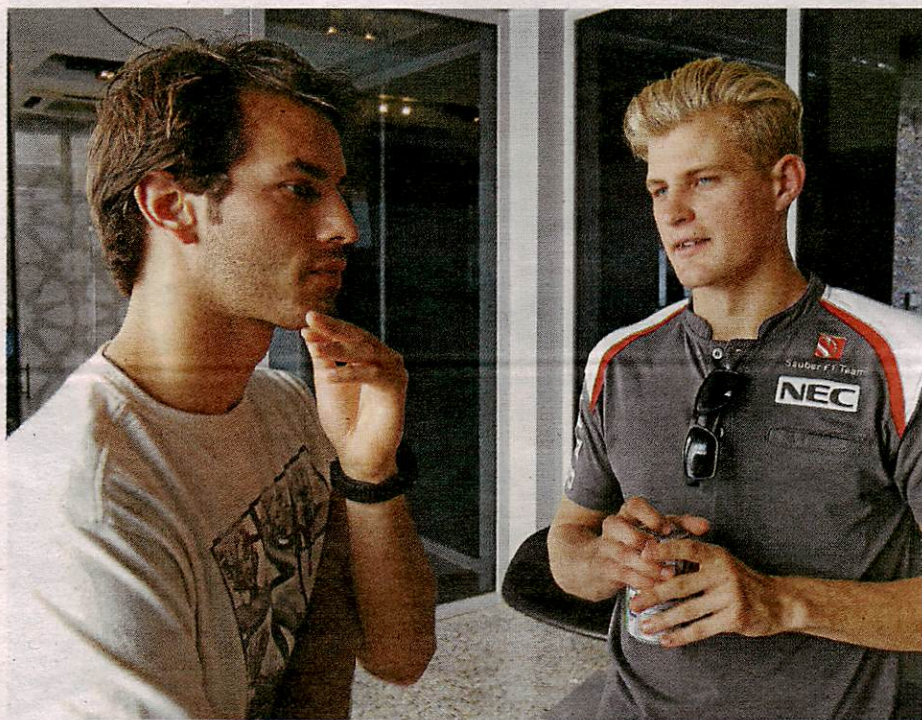
Mit seinen 22 Jahren ist Felipe Nasr im besten Alter für einen Einstieg in die Formel 1. Nachdem der Brasilianer neben seinen GP2-Tätigkeiten im vergangenen Jahr schon bei Williams-Mercedes als Testpilot diente, steht er bei Sauber nun vor seinem Debüt als Stammfahrer. In

Hinwil soll eine Karriere beginnen, die im besten Fall an den Erfolg brasilianischer Legenden anknüpft, an die sich Nasr selbst zwar gar nicht mehr erinnert. Vorbilder musste er sich daher ausserhalb der Landesgrenzen suchen.

Felipe Nasr wie Massa

Südamerikanische Helden wie Emerson Fittipaldi oder Nelson Piquet fuhren lange vor seiner Zeit, und auch die Blütezeit von Ayrton Senna ging an dem jungen Nasr vorbei: Er war gerade mal zwei Jahre alt, als sich 1994 die grosse Formel-1-Tragödie ereignete. «Ich wurde 1992 geboren, also habe ich Senna nicht erlebt», erklärt Nasr. «Ich kenne ihn nur aus Erzählungen und Videos. Aber mit Michael Schumacher bin ich aufgewachsen. Ich würde sagen, dass diese beiden Piloten meine grossen Vorbilder sind.»

Nasr begann seine Kart-Karriere im Jahr 2000, in einer Zeit, die bekanntlich von Schumacher und Ferrari dominiert war. An der Seite des Rekord-Weltmeisters fuhr damals mit Rubens Barrichello ebenfalls ein Brasilianer. Ein weiterer Landsmann, der in die Formel 1 einstieg, als Nasr noch in den Kart-Kinderschuh steckte, ist Felipe Massa, der seine F1-Karriere ebenfalls bei Sauber begann. Apropos Sauber: Esteban Gutiérrez wechselt 2015 von Hinwil nach Maranello. Der 23-jährige Mexikaner wird Test- und Ersatzpilot bei Ferrari. ♦



Das neue Fahrerduo beim Sauber-Team für die Saison 2015: Felipe Nasr (links) und Marcus Ericsson

FORMEL-1-TEAMS UND FAHRER FÜR DIE SAISON 2015

Mercedes	Nico Rosberg (29/D)	Lewis Hamilton (29/GB)
Red-Bull-Renault	Daniil Kvyat (20/RUS)	Daniel Ricciardo (25/AUS)
Williams-Mercedes	Felipe Massa (33/BR)	Valtteri Bottas (25/FIN)
Scuderia Ferrari	Sebastian Vettel (27/D)	Kimi Räikkönen (35/FIN)
McLaren-Honda	Fernando Alonso (33/E)	Jenson Button (34/GB)
Force India-Mercedes	Nico Hülkenberg (27/D)	Sergio Pérez (24/MEX)
Lotus-Mercedes	Pastor Maldonado (29/YV)	Romain Grosjean (28/F)
Toro-Rosso-Renault	Max Verstappen (17/NL)	Carlos Sainz jr. (20/E)
Sauber-Ferrari	Marcus Ericsson (24/S)	Felipe Nasr (22/BR)
Caterham-Renault?	?	?

GP Deutschland 2015

Nürburgring immer noch nicht fix

Der neue Formel-1-Kalender der FIA steht längst. Der Grosse Preis von Deutschland ist als zehnter WM-Lauf für den 20. Juli 2015 terminiert. Allerdings ist die notwendige Einigung der Nürburgring-Betreiber mit Bernie Ecclestone bisher immer noch nicht unter Dach und Fach.

«Bezahlbar bleiben»

«Die Königsklasse ist am Nürburgring willkommen. Sie bedeutet weltweite TV-Bilder, ein positives Image und würde der gesamten Region hohe Umsätze bescheren. Allerdings muss die Formel 1 bezahlbar bleiben. Wir werden uns über laufende Gespräche nicht äussern, sondern dies erst dann tun, wenn ein konkretes Ergebnis vor-

liegt», erklärte Carsten Schumacher, Geschäftsführer der Capricorn Nürburgring GmbH (CNG) auf MSA-Anfrage. Nach baldigem Vertragsschluss klingt das jedenfalls nicht.

Dabei hatte Capricorn-Chef Robertino Wild, der seine Nürburgring-Anteile inzwischen an die Investoren um den russischen Geschäftsmann Viktor Charitonin abgeben musste, im Juni von einem unterschrittsreifen exklusiven Fünfjahresvertrag für den Ring gesprochen. Das hatte die Betreiber des Hockenheimrings, mit dem sich der Nürburgring beim Ausrichten der F1-Rennen abwechselte, alarmiert. Das badische Motodrom hat nämlich fixe GP-Verträge für 2016 und 2018. ♦ GB



7. Juli 2013: Das bislang letzte Mal, dass die Formel 1 auf dem Nürburgring gestartet ist

Nick Heidfeld über die Formel E: «Für den Anfang ist es extrem wichtig, Fahrer mit Namen zu haben»



Nick Heidfeld

«Di Caprio kenne ich noch nicht»

Zur Person

Nick Heidfeld

Geburtsort Mönchengladbach (D)
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

1984–1993 Karting
1994/1995 Deutsche Formel Ford (Meister in den Klassen 1600 u. 1800)
1996/1997 Deutsche Formel 3 (3. 1996 und Meister 1997)
1998/1999 Formel 3000 (2. 1998 und Meister 1999), F1-Testfahrer McLaren
2000 Formel 1 mit Prost
2001 Formel 1 mit Sauber (8.)
2002 Formel 1 mit Sauber (10.)
2003 Formel 1 mit Sauber (14.)
2004 Formel 1 mit Jordan (18.)
2005 Formel 1 mit Williams (11.)
2006 Formel 1 mit BMW-Sauber (9.)
2007 Formel 1 mit BMW-Sauber (5.)
2008 Formel 1 mit BMW-Sauber (6.)
2009 Formel 1 mit BMW-Sauber (13.)
2010 Formel 1 mit BMW-Sauber (18.)
2011 Formel 1 mit Lotus (11.)
2012–2014 WEC mit Rebellion, seit 2014 Formel E mit Venturi

HOBBYS

Sport, Familie, gutes Essen



Nicks bisherige Bilanz: Drei Rennen, zwei Kollisionen, ein Punkt

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Nick Heidfeld (37) ist einer der Routiniers in der Formel E. Wir haben den Wahl-schweizer gefragt, wie er die Serie nach drei Rennen einschätzt, und wo die Elektro-Meisterschaft im Vergleich mit der Formel 1 in fünf Jahren anzutreffen ist.

Deine Bilanz nach drei Rennen: Dreimal ein siegfähiges Auto gehabt. Zweimal abgeschossen, zweimal bestraft. Und nur einen Punkt auf dem Konto. Kommst du da nicht langsam ins Grübeln?
NICK HEIDFELD: Natürlich kommt man ins Grübeln und denkt sich: Was hätte sein können? Ohne diese Zwischenfälle würde ich die Meisterschaft anführen. Dass es nicht so ist, ist ärgerlich. Wichtig ist, dass wir die Pace haben. Wir haben beim Test in Punta del Este nochmals einen grossen Schritt gemacht und sollten in Zukunft auch im Qualifying bei der Musik sein. **Du warst in den ersten beiden Rennen Opfer von Kollisionen. Und hast danach ziemlich Kritik geübt. Vor allem an Frank Montagny, der dich in Malaysia abgeschossen hat.**

Ich habe auch Nicolas (Prost, d. Red.) für sein Manöver kritisiert. Aber mir war von vorneherein klar, dass er für diese Aktion sowieso sein Fett abkriegen wird. Deshalb und weil ich ihn halt auch gut kenne, da wir im selben Sportwagenteam fahren, hielt ich mich etwas zurück. Montagny habe ich in einem Interview als «slightly crazy» bezeichnet. Das würde er wahrscheinlich nicht abstreiten, wenn man ihn persönlich damit konfrontiert. Aber auch hier: Ich unterstelle ihm keine Absicht. **Wenn ich dir so zuhöre, bestätigt sich mein Eindruck: Die Formel E ist für dich keine Spassveranstaltung. Du nimmst das richtig ernst.** Ich glaube, wir alle, die da involviert sind, nehmen das ernst. Das sieht man allein schon am Fahrerfeld. Da sind sehr gute Piloten dabei. Was schliesslich auch ein Grund für mich war, mitzumachen. **Was ist für dich die grösste Herausforderung an der Formel E. Das Energiemanagement? Oder das straffe Programm, weil alles an einem Tag stattfindet?**

Wenn man wie ich schon jahrelang im Motorsport dabei ist, glaubt man alles zu kennen. Aber die Formel E bietet da sehr viel Neues und Interessantes. Ich frage mich immer wieder, ob ich mich daran gewöhnen werde, dass Training und Rennen am selben Tag stattfinden. Du hast kaum Zeit, Daten zu studieren. Geschweige denn zu analysieren. Das macht es für Fahrer und Teams unheimlich schwierig. Man darf ja auch nicht vergessen, dass pro Team nur zwölf Mitarbeiter erlaubt

sind. Dazu kommt, dass wir nur auf Stadtkursen fahren. Jeder Fehler wird sofort bestraft. Die Herausforderung ist also auf verschiedenen Ebenen gross.

Wo siehst du Potenzial für Verbesserungen?

Überall. Aber das ist normal. Die Serie ist ja auch neu.

Zum Beispiel?

Die schnelle Schikane beim letzten Rennen in Punta del Este. Die war nicht ideal. Aber wir reden da von Kleinigkeiten. Das Gute an der Formel E ist: Alle ziehen am selben Strick. Kleine Veränderungen sind in kurzer Zeit möglich. Das ist in der Formel 1 nicht so. Da arbeitet jeder gegen jeden.

Für mich gibt es zwei Aspekte bei der Formel E, die entscheidend sein werden, ob die Serie Erfolg haben wird oder nicht.

Punkt 1: Ohne klingende Namen sinkt das Interesse rapide.

Für den Anfang ist das extrem wichtig. Es braucht tatsächlich Fahrer, die einen Namen haben. Ist die Serie aber einmal gewachsen, kann man auch mit weniger bekannten Fahrern Erfolg haben. Weil dann der Zuschauer die Serie einstuft und den Erfolg eines Nobodys richtig einschätzen kann.

Punkt 2: Ab 2015/2016 wird den Teams erlaubt, eigene

«Die Formel E wird der Formel 1 den Rang nicht ablaufen.»

NICK HEIDFELD



Motoren zu entwickeln und einzusetzen. Auch an den Batterien darf getüfelt werden. Das klingt spannend und soll natürlich in erster Linie Hersteller anlocken. Doch führt das nicht unweigerlich zu einer Kostenexplosion? Soviel ich weiss, darf man an den Batterien nichts verändern. Lediglich an deren Peripherie. Würde man die Batterien «freigeben», würde das vermutlich schon zu einem kostspieligen Wettbewerb führen, weil die Batterien der teuerste Posten am ganzen Fahrzeug sind. Wo siehst du die Formel E im Vergleich mit der Formel 1 in fünf Jahren?

Ich glaube nicht, dass die Formel E der Formel 1 in so kurzer Zeit den Rang ablaufen kann. Ich sehe die F1 also weiterhin als Königsklasse des Motorsports. Das erklärte Ziel der Formel E ist auch nicht, die F1 zu konkurrieren. Oder gar zu verdrängen. Sie stellt eine Ergänzung dar. **Hast du euren Teamteilhaber Leonardo di Caprio eigentlich schon kennengelernt?** Nein, noch nicht. Aber das wird sicher noch passieren. ♦



MOTORSPORT
aktuell

ZEIT ZUM SPAREN!

10-für-7-Angebot: Jetzt 10 x MOTORSPORT aktuell zum Preis von 7 Ausgaben lesen – plus Geschenk!

GRATIS
für Sie zur Wahl



1. PROS Sport-Chrono „HI-POWER“
Multitalent in Form und Funktion: vielseitiger Sport-Chronograph mit Analog- und Digital-Anzeige, Stoppfunktion mit Rundenzeitnahme, Alarm, Datum, Wochentag, blauer Zifferblattbeleuchtung und Edelstahlboden. Wasserdicht bis 5 ATM nach DIN 8310. Gehäusedurchmesser: ca. 45 mm.



2. MOTORSPORT aktuell Armbanduhhr
Ein absoluter Hingucker im sportlichen Design: poliertes und teilweise gebürstetes Gehäuse, drehbare Lünette, Mineralglas, Datumlupe, schwarzes Zifferblatt, nachleuchtende Stab-Zeiger und schwarz-rotes Textilarmband. Gehäusedurchmesser: ca. 40 mm.

3. Avialic Armbanduhhr „Canova“
Elegante, schwarze Armbanduhhr mit solidem Metallgehäuse, Edelstahlboden, Mineralglas, klassischem Zifferblatt mit aufgesetzten silbernen Indizes und Datumsanzeige. Gehäusedurchmesser: ca. 40 mm.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70142 Stuttgart, Registregericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertriebs-Befehlung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorstand), Heino Dührkop, Dr. Michael Rathje, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, als bestellender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

Ihre Vorteile: ■ Über 30 % Ersparnis gegenüber Einzelkauf ■ Armbanduhhr Ihrer Wahl gratis als Dankeschön ■ alle Ausgaben pünktlich und bequem frei Haus ■ Ohne Risiko: Bezug nach dem Test jederzeit kündbar

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

Ja, ich möchte Motorsport aktuell testen und über 30% sparen. Best.-Nr. 1213325
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** ab der nächsterreichbaren Ausgabe im Probeabo (10 Ausgaben) für nur 13,90 € statt 20,- € im Einzelkauf. Die **Armbanduhhr meiner Wahl** erhalte ich **GRATIS** nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich **MOTORSPORT aktuell** nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** dann weiterhin, zum Vorzugspreis von jährlich zzt. nur 86,- € bei zzt. 50 Ausgaben im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand. Dieses Angebot gilt derzeit nur in Deutschland, Auslandsangebote auf Anfrage.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____

Straße, Nr. _____ 19

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

Ich bezahle per Bankeinzug:

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

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

Ich wähle folgende Armbanduhhr: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. PROS Sport-Chrono 2. MOTORSPORT aktuell Armbanduhhr 3. Avialic Armbanduhhr

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/probeabo
Oder Coupon einfach ausfüllen und gleich einsenden an: **MOTORSPORT aktuell AboService, 70138 Stuttgart**

DTM

Audi will die Nr. 1

Der Audi-Fahrerkader für die DTM-Saison 2015 bleibt gegenüber diesem Jahr unverändert.

Vergangenen Mittwoch bestätigte Audi-Sportchef Wolfgang Ullrich, was MSa-Leser seit dem 9. Dezember wissen: Der Fahrerkader der Ingolstädter besteht weiterhin aus Mattias Ekström, Jamie Green, Miguel Molina, Edoardo Mortara, Nico Müller, Mike Rockenfeller, Timo Scheider und Adrien Tambay.

Den Einsatz der insgesamt acht Audi RS5 übernehmen wie bisher die bewährten Audi Sport Teams Abt Sportsline, Phoenix und Rosberg. Bei Audi sei man froh, eine solch starke Mannschaft erneut ins Rennen um die Ti-



bleibt DTM treu: Rockenfeller

te schicken zu können, meinte Ullrich.

Eine Kampfansage gab es von Audi-Technikvorstand Ulrich Hackenberg: «Wir wollen die Startnummer 1 zu rückholen!» ♦ AW

KOMPAKT

WTCC Das Fahrerfeld für 2015 füllt sich langsam. Mit Hugo Valente steht seit letzter Woche auch der erste Pilot eines RML-Chevrolet fest. Auch Composteamkollege Dusan Borkovic wird wahrscheinlich im Team bleiben, das Roal-Team dürfte ebenso unverändert mit Coronel/Chilton antreten. Vermutlich bleibt auch das Münchener Team der WTCC und dem RML-Chevrolet treu.

Maserati Trofeo World Series Bereits vor dem Finale in Abu Dhabi stand der Schweizer Mauro Calamia als Meister fest. Trotzdem liess er es sich nicht nehmen, im ersten und dritten Lauf zu siegen. Romain Monti gewann den zweiten Lauf. ♦ RDB/MBR

Langstrecken-WM

Rast jetzt LMP1-Fahrer

Von GUSTAV BÜSING und ARNO WESTER

Der Fahrerkader von Audi für die Saison 2015 in der Langstrecken-WM (WEC) ist wieder komplett: Oliver Jarvis nimmt den Platz ein, den Tom Kristensen nach seinem Rücktritt (siehe auch diese MSa ab Seite 16) hinterlässt, René Rast (28) rückt an Jarvis' Stelle nach.

Der Brite Jarvis, der für Audi auch schon in der DTM fuhr, gehörte im vergangenen Jahr zur Besetzung des dritten R18 e-tron quattro, der in Spa und in Le Mans eingesetzt wurde. In das Cockpit des für 2015 erneut geplanten dritten Autos für das Rennen in Spa und die 24 Stunden von Le Mans rückt einer der besten GT-Piloten der Marke auf: René Rast, 2014 Sieger der 24 Stunden am Nürburgring und in Spa sowie Meister des ADAC GT Masters erhält (endlich) die Chance, neben Filipe Albuquerque und Marco Bonanomi sein Können auch im LMP1-Auto zu beweisen.

Audi bleibt damit seiner Linie treu, Nachwuchsfahrern aus den eigenen Reihen Aufstiegschancen zu eröffnen. Die endgültigen Entscheidungen für Jarvis und Rast fielen erst kurz



Aufstieg in den Audi-LMP1: René Rast sitzt bei den 24h von Le Mans 2015 im dritten Werkswagen

vor der Bekanntgabe beim Audi-Sport-Finale in Neckarsulm. Mitte Dezember sass der Wahlfrankfurter Rast bei einem Viertagesfest von Audi im spanischen Jerez neben Jarvis und Marco Bonanomi erstmals im komplexen Diesel-Sportwagen.

Stadler kritisiert Ungleichheit

Der Vorstandsvorsitzende der Audi AG, Rupert Stadler, nutzte das Audi-Sport-Finale, um die sportpolitischen Vorstellungen von Audi deutlich herauszustrichen. In Anwesenheit von

ACO-Präsident Pierre Fillon mahnte Stadler: «Die ursprüngliche Idee des neuen Reglements war die, dass alle Antriebskonzepte absolut die gleiche Chance haben sollten. Das wurde kurz vor Beginn der Saison 2014 leider deutlich zu Ungunsten des TDI und zugunsten starker Hybridsysteme verschoben. Wir haben uns dieser Herausforderung dennoch gestellt. Denn wir stehen hinter Le Mans und der WEC. Wir gehen davon aus, dass der ACO und die FIA dieses Ungleichgewicht

in Zukunft korrigieren werden. Denn sonst geht es bei den Le-Mans-Prototypen nur noch um das Thema Hybrid – und das ist unserer Meinung nach nicht im Sinne des Erfinders.»

Neben einer erneuten Absage an ein Formel-1-Programm von Audi kündigte Stadler an: «Politik spielt im Motorsport eine immer grössere Rolle. Audi Sport wird 2015 versuchen, an allen Stellschrauben zu drehen, um auch in der WEC wieder siegfähig zu sein: sportpolitisch und auch technisch.» ♦

VLN/24h Series

Kollisionen entschärft

Nach der Veröffentlichung der neuen VLN-Termine lagen bei vielen Teams die Nerven blank. Statt drei gab es sogar vier Kollisionen mit der 24h-Serie. Reagiert hat jetzt allerdings nicht die VLN, sondern der rührige Organisator Creventic, der seine Termine an die VLN und an das 24h-Rennen in Silverstone (26.4.) angepasst hat.

Der Auftakt der jetzt FIA-sanktionierten Serie steigt, bereits zum zehnten Mal, vom 8. bis 10. Januar mit den 24h von Dubai. Für den Auftakt am Persischen Golf sind 95 Autos an-

gemeldet, davon alleine 28 GT3-Boliden! Weiter geht es am 13./14. März mit den 12h in Mugello. Um fünf Wochen nach hinten verlegt folgen am 29./30. Mai die 12h in Zandvoort.

Die 24h von Le Castellet wurden um eine Woche auf den 10. bis 12. Juli verschoben. Barcelona bleibt am 4. bis 6. September und somit zeitgleich mit dem 6h-Rennen der VLN.

Neu und anstelle des bei den Teams ungeliebten Rennens in Budapest gibt es das Finale beim sogenannten Epilog in Brünn am 9./10. Oktober. ♦ MB



Jetzt in FIA-sanktionierter Serie: 24h-Serie-Teilnehmer

24h Le Mans

Jubiläums-Comeback



Der Ford GT in Le Mans 2010 (Matech) - 2016 kommt Ganassi

1966 gewann Ford mit dem GT40 erstmals die 24h von Le Mans. Zum 50. Jubiläum dieses Triumphes wird Ford, wie unsere Kollegen von «Sportscar 365» berichten, einen zumindest werksunterstützten Einsatz an der Sarthe fahren.

Als Einsatzteam für zwei vermutlich mit einem V6-Motor betriebene Ford GT nach GTE-Regeln wird Chip Ganassi Racing fungieren, die sich, wie in MSa 51 berichtet, für 2015 die Dienste von Ex-BMW-DTM-Pilot Joey Hand gesichert haben. Der US-Son-

nyboy, der im kommenden Jahr die USCC mit dem Traditionsteam bestreitet, dürfte dem Lockruf von Ganassi wohl auch deshalb gefolgt sein, weil der ihm für 2016 einen Le-Mans-Start in Aussicht gestellt hat.

Zuletzt war in Le Mans 2011 ein Ford GT am Start – vom privaten Robertson-Team. Im Jahr zuvor war auch das Schweizer Matech-Team mit zwei solcher GTE-Boliden dabei. Der Ur-GT40 gewann von 1966 bis 1969 viermal in Folge den 24h-Klassiker. ♦ MBR/AW

Saisonbilanz

Toyotas grosser Durchbruch

LANGSTRECKEN-WM (WEC) / Saisonbilanz 2014 (LMP-Fahrer/Top 30)

WEC		gestartet	gewertet	gepunktet	Ø Startplatz (LMP1)	gesamt	pro Rennen	Silverstone (GB)/6h	Spa (B)/6h	Le Mans (F)/24h*	Austin (USA)/6h	Fuji (J)/6h	Shanghai (RC)/6h	Bahrain (BRN)/6h	São Paulo (BR)/6h
Fahrer	Fahrzeug (Klasse)	Rennen	Start	Punkte	Platzierungen										
1. Sébastien Buemi (CH)	Toyota TS 040 Hybrid (LMP1-H)	8	8	8	2,38	166	20,75	1.	1.	3.	3.	1.	1.	11.	2.
Anthony Davidson (GB)	Toyota TS 040 Hybrid (LMP1-H)	8	8	8	2,38	166	20,75	1.	1.	3.	3.	1.	1.	11.	2.
3. André Lotterer (D)	Audi R18 e-tron quattro (LMP1-H)	8	7	7	4,63	127	15,88	-	5.	1.	1.	6.	4.	4.	5.
Marcel Fässler (CH)	Audi R18 e-tron quattro (LMP1-H)	8	7	7	4,63	127	15,88	-	5.	1.	1.	6.	4.	4.	5.
Benoît Tréluyer (F)	Audi R18 e-tron quattro (LMP1-H)	8	7	7	4,63	127	15,88	-	5.	1.	1.	6.	4.	4.	5.
6. Romain Dumas (F)	Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	8	7	7	1,88	117	14,63	-	4.	11.	4.	4.	3.	2.	1.
Neel Jani (CH)	Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	8	7	7	1,88	117	14,63	-	4.	11.	4.	4.	3.	2.	1.
Marc Lieb (D)	Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	8	7	7	1,88	117	14,63	-	4.	11.	4.	4.	3.	2.	1.
9. Lucas Di Grassi (BR)	Audi R18 e-tron quattro (LMP1-H)	8	7	7	6,25	117	14,63	-	2.	2.	2.	5.	5.	5.	3.
Tom Kristensen (DK)	Audi R18 e-tron quattro (LMP1-H)	8	7	7	6,25	117	14,63	-	2.	2.	2.	5.	5.	5.	3.
11. Stéphane Sarrazin (F)	Toyota TS 040 Hybrid (LMP1-H)	8	7	8	3,50	116	14,50	2.	3.	-	6.	2.	2.	1.	4.
Alexander Wurz (A)	Toyota TS 040 Hybrid (LMP1-H)	8	7	8	3,50	116	14,50	2.	3.	-	6.	2.	2.	1.	4.
13. Nicolas Lapierre (F)	Toyota TS 040 Hybrid (LMP1-H)	4	4	4	2,75	96	24,00	1.	1.	3.	3.	NG	NG	NG	NG
14. Loïc Duval (F)	Audi R18 e-tron quattro (LMP1-H)	7	6	6	6,14	81	20,25	-	2.	NG	2.	5.	5.	5.	3.
15. Kazuki Nakajima (J)	Toyota TS 040 Hybrid (LMP1-H)	5	4	5	2,80	71	14,20	2.	3.	-	NG	2.	2.	NG	NG
16. Timo Bernhard (D)	Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	8	6	7	3,38	64,5	8,06	3.	23.	-	5.	3.	6.	3.	-
Brendon Hartley (NZ)	Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	8	6	7	3,38	64,5	8,06	3.	23.	-	5.	3.	6.	3.	-
Mark Webber (AUS)	Porsche 919 Hybrid (LMP1-H)	8	6	7	3,38	64,5	8,06	3.	23.	-	5.	3.	6.	3.	-
19. Mathias Beche (CH)	Lola B12/60 Coupé - Toyota / Rebellion R-One - Toyota (LMP1-L)	8	8	8	10,25	64,5	8,06	4.	7.	4.	7.	24.	7.	7.	19.
Nick Heidfeld (D)	Lola B12/60 Coupé - Toyota / Rebellion R-One - Toyota (LMP1-L)	8	8	8	10,25	64,5	8,06	4.	7.	4.	7.	24.	7.	7.	19.
Nicolas Prost (F)	Lola B12/60 Coupé - Toyota / Rebellion R-One - Toyota (LMP1-L)	8	8	8	10,25	64,5	8,06	4.	7.	4.	7.	24.	7.	7.	19.
22. Mike Conway (GB)	Toyota TS 040 Hybrid (LMP1-H)	3	3	3	4,67	45	15,00	NG	NG	NG	6.	NG	NG	1.	4.
23. Marc Gené (E)	Audi R18 e-tron quattro (LMP1-H)	1	1	1	7,00	36	36,00	NG	NG	2.	NG	NG	NG	NG	NG
24. Richard Bradley (GB)	Oreca 03 - Nissan / Oreca 03R - Nissan (LMP2)	8	6	6	-	30	3,75	6.	10.	-	8.	8.	-	8.	6.
Matthew Howson (GB)	Oreca 03 - Nissan / Oreca 03R - Nissan (LMP2)	8	6	6	-	30	3,75	6.	10.	-	8.	8.	-	8.	6.
26. Sergey Zlobin (RUS)	Oreca 03 - Nissan / Oreca 03R - Nissan (LMP2)	8	7	6	-	29,5	3,69	13.	12.	37.	9.	10.	11.	-	20.
27. Julien Canal (F)	Morgan - Nissan / Ligier JS P2 - Nissan (LMP2)	8	6	5	-	23,5	2,94	5.	8.	-	14.	7.	9.	12.	-
Olivier Pla (F)	Morgan - Nissan / Ligier JS P2 - Nissan (LMP2)	8	6	5	-	23,5	2,94	5.	8.	-	14.	7.	9.	12.	-
Roman Rusinov (RUS)	Morgan - Nissan / Ligier JS P2 - Nissan (LMP2)	8	6	5	-	23,5	2,94	5.	8.	-	14.	7.	9.	12.	-
30. Anton Ladygin (RUS)	Oreca 03 - Nissan / Oreca 03R - Nissan (LMP2)	8	4	4	-	20	2,50	-	11.	-	-	12.	12.	9.	-

Statistik umfasst die 30 bestplatzierten LMP-Fahrer; Gesamtstatistik unter www.fiawec.com NG = Nicht gestartet *Beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans gab es doppelte WM-Punkte

WM-Endstand Fahrer GT (Top 10)

1. Gianmaria Bruni	168 Punkte
Toni Vilander	168 Punkte
3. Frédéric Makowiecki	134,5
4. Richard Lietz	111
5. Patrick Pilet	108,5
6. Stefan Mücke	102
Darren Turner	102
8. Jörg Bergmeister	99
9. Davide Rigon	94
James Calado	94

Beste Startplatz Fahrer (LMP1)

1. Jarvis	5. Startplatz (1)
23. Beche	6. Startplatz (1)
Heidfeld	6. Startplatz (1)
Prost	6. Startplatz (1)
26. Belicchi	7. Startplatz (3)
Kraihamer	7. Startplatz (3)
Leimer	7. Startplatz (3)
29. Gené	7. Startplatz (1)

Beste Startplatz Hersteller (LMP1)

1. Porsche	Pole-Position (4)
Toyota	Pole-Position (4)
3. Audi	2. Startplatz (1)

Meiste Siege Fahrer (LMP1)

1. Buemi	4
Davidson	4
3. Fässler	2
Lapierre	2
Lotterer	2
Tréluyer	2
7. Conway	1
Dumas	1
Jani	1
Webber	1
13. Di Grassi	1
Duval	1
Kristensen	1
16. Fässler	1
Lotterer	1
Tréluyer	1
19. Conway	1
20. Albuquerque	1
Bonanni	1

Meiste Siege Hersteller (LMP1)

1. Toyota	5
2. Audi	2
3. Porsche	1

Erfolgreichste Fahrer (Titel 1982-2014)

1. Derek Bell	2
Jacky Ickx	2
Jean-Louis Schlesser	2
4. Mauro Baldi	1
Stefan Bellof	1
Raul Boesel	1
Martin Brundle	1
Sébastien Buemi	1
Yannick Dalmas	1
Anthony Davidson	1
Loïc Duval	1
Teo Fabi	1
Marcel Fässler	1
Tom Kristensen	1
André Lotterer	1
Allan McNish	1
Hans-Joachim Stuck	1
Benoît Tréluyer	1
Derek Warwick	1

Erfolgreichste Hersteller (Titel 1953-2014)

1. Porsche	14
2. Ferrari	12
3. Jaguar	3
Mercedes	3
5. Alfa Romeo	2
Audi	2
Ford	2
Matra	2
9. Aston Martin	1
Peugeot	1
Toyota	1

Meiste Laufsiege Fahrer (2014/gesamt)

1. Mass	-/19
2. Baldi	-/17
3. Bell	-/15
Schlesser	-/15
... Fässler/Lotterer/Tréluyer	2/8
... Lapierre	2/6
... Buemi/Davidson	4/5
... Wurz	1/5
... Duval/Kristensen/McNish	0/4
... Dumas/Nakajima/Sarrazin	1/2
... Conway/Jani/Lieb	1/1
... Gené	0/1

Meiste Laufsiege Hersteller (2014/ges.)

1. Porsche	1/40
2. Sauber-Mercedes	-/22
3. Jaguar	-/19
4. Audi	2/13
5. Toyota	5/11
6. Peugeot	-/8
7. Lancia	-/5
8. March-Nissan/Mazda/Rondeau	-/1

WM-Endstand Hersteller LMP

1. Toyota	289 Punkte
2. Audi	244
3. Porsche	193

WM-Endstand Hersteller GT

1. Ferrari	288 Punkte
2. Porsche	262
3. Aston Martin	232

Langstrecken-WM (Fahrer//Hersteller)

1953/54	-//Ferrari
1955	-//Mercedes
1956-58	-//Ferrari
1959	-//Aston Martin
1960-63	-//Ferrari
1964	-//Porsche
1965	-//Ferrari
1966	-//Ford
1967	-//Ferrari
1968	-//Ford
1969-71	-//Porsche
1972	-//Ferrari
1973/74	-//Matra
1975	-//Alfa Romeo
1976	-//Porsche
1977	-//Alfa Romeo
1978-81	-//Porsche
1982/83	Ickx//Porsche
1984	Bellof//Porsche
1985	Bell/Stuck//Porsche
1986	Bell//Porsche
1987	Boesel//Jaguar
1988	Brundle//Jaguar
1989	Schlesser//Sauber-Merc.
1990	Schlesser/Baldi//Sauber-Merc.
1991	Fabi//Jaguar
1992	Warwick/Dalmas//Peugeot
2012	Fässler/Lotterer/Tréluyer//Audi
2013	Kristensen/McNish/Duval//Audi
2014	Buemi/Davidson//Toyota

(Stand: 19.12.2014 / Arno Wester)

thanks TOM!

Mister Le Mans

ORIS
Swiss Watches

Tom Kristensen

«Möchte dem Sport viel zurückgeben»



Gute Laune beim Abschied im Rahmen des Audi Sport Finales 2014: Wolfgang Ullrich (l./Kristensen

Von ARNO WESTER
und GUSTAV BÜSING

Im Alter von 47 Jahren hat Tom Kristensen nach der abgelaufenen Saison auch seine beeindruckende Rennkarriere beendet. Im grossen MSA-Interview spricht der Le-Mans-Rekordsieger über den Langstreckenklassiker, seine Anfangszeiten, schwierige Momente, seine Familie und was die Zukunft für ihn bringen könnte.

Im letzten Jahr warst du beinahe entrüstet, als du nach deinem Karriereende gefragt wurdest. Was ist seitdem geschehen, dass die Entscheidung zum Aufhören in dir gereift ist?

TOM KRISTENSEN: In der langen Pause zwischen Le Mans und Austin war ich mit meiner Familie im Sommerurlaub und viel mit den Kindern (Tochter Carla, Söhne Oliver und Oswald, d. Red.) zusammen. Da habe ich angefangen zu überlegen: Was wäre wenn? In der Zeit danach hat sich langsam das Gefühl eingestellt, dass es richtig wäre, aufzuhören. Zuvor haben mir Freunde und ehemalige Rennfahrer gesagt, dass man dieses Gefühl haben muss, erst dann ist man zufrieden. Das hat sich also in diesem Jahr entwickelt. Jetzt rede ich darüber, als wäre es ganz normal. Aber vor einem oder zwei Jahren wollte ich davon nichts hören, auch nach meinem DTM-Un-

fall (in Hockenheim 2007, d. Red.) zum Beispiel nicht. Ich bin 1967 geboren und 2014 war – inklusive der Kart-Jahre – mein 37. Renn-Jahr. Ausserdem bin ich 47. Diese 7-7-7-Kombination macht auch irgendwie Sinn, denn mit 57 hätte ich es wohl etwas übertrieben. **Bereust du es trotzdem, die Karriere nicht mit dem WM-Titel 2013 beendet zu haben?**

Nein, überhaupt nicht. Ich fühle mich in Topform. Ich bin in dieser Saison gut gefahren, habe kaum Fehler gemacht. Ich interessiere mich schon auch für die neue Generation von Rennautos, daran liegt es also auch nicht. Die Zeit ist einfach perfekt. Ich kann jetzt nach vorne sehen – und zu allen Seiten. Ich kann allen auf Augenhöhe begegnen: Mechanikern, Fahrern und Presse. Und wenn man es so sieht: Ich bin meine letzte Saison mit der Nummer 1 gefahren. **War deine Familie eigentlich in die Entscheidung zu deinem Rücktritt involviert oder hast du sie damit überrascht?**

Wenn meine Lebensgefährtin da involviert wäre, dann hätte ich wohl schon vor 30 Jahren aufhören müssen (Lacht). Nein, man muss es richtig erklären: Mein ältester Sohn Oliver ist im Dezember 1996 geboren, ich habe also keinen Le-Mans-Sieg ohne ihn geholt. Einige Tage vor der endgültigen Entscheidung habe ich mit ihm ein wenig darüber geredet. Als es mir dann endgültig klar wurde, dass ich aufhören würde, habe ich natür-



Vor dem letzten Renneinsatz: Tom Kristensen im LMP1-Audi mit Dankbotschaft auf der Heckfinne



Erster Start und erster Sieg in Le Mans: 1997 im Joest-Porsche



Intermezzo bei Bentley: 2003 ging es zum 5. Le-Mans-Triumph



Letzter Le-Mans-Streich: 2013 mit Audi zum 9. Sieg an der Sarthe

lich auch mit Hanne (seine Lebensgefährtin, d. Red.) geredet. Sie hat mich immer unterstützt und mir den Freiraum gegeben, den ich brauchte. Es wird oft unterschätzt, wie wichtig es für einen Rennfahrer ist, auch mental stark zu sein. Ich werde also jetzt vielleicht gar nicht viel mehr zu Hause sein, aber mental wird sich etwas ändern, wenn man nicht ständig in Rennautos sitzt.

Wie hat dein weiteres Umfeld auf deine Entscheidung reagiert?

Eigentlich alle sehr gut. Der einzige, der es nicht so ganz verstehen konnte, war mein jüngerer Sohn (Oswald, 7). Er hat noch nicht so viel miterlebt. Aber er war jetzt beim Race of Champions mit dabei und da habe ich gesagt: «So, wir gehen jetzt Rennen fahren und du bist mein Teamchef.»

Was hat die Ankündigung deines Rücktritts in Dänemark, auch in den Medien, ausgelöst?

Da war ich selbst überrascht. Man hat die Pressekonferenz live im Fernsehen übertragen und es waren andere Fahrer mit im Studio. Und das, obwohl es einen Tag vorher noch niemand gewusst hat. Ich habe ein ganz tolles Feedback erhalten. Von Fans weltweit, die zwar «schade» gesagt haben, aber auch, dass sie die Entscheidung respektieren und sie mir alles Gute wünschen. Das hat mich tief beeindruckt.

Gehen wir mal zum Beginn deiner Karriere: Als du in der Formel 3 gefahren bist, hattest

du da nicht eher eine Formel-Karriere zum Ziel?

Das war ja noch zehn Jahre vor meiner Audi-Zeit. Und ja, ich denke, jeder hat den Traum, in Richtung Formel 1 zu gehen. Aber ich komme aus Dänemark und war immer Realist. Ich war immer dankbar, dass ich bei Bertram Schäfer meine Profikarriere in der Formel 3 starten durfte. Rickard Rydell hatte abgesetzt, weil er nach England gegangen ist. Kris Nissen und Kurt Thiim haben dann ein gutes Wort für mich eingelegt, und so bekam ich kurz vor der Saison die Chance. Also lag der Fokus dann schon klar auf Formelautos. Aber mir war immer klar, dass ich als Däne dort fahren muss, wo man mich gerne fahren sehen würde. Dann kam meine Zeit in Japan, insgesamt fünf Jahre. Da bin ich eigentlich wieder von Null gestartet, nachdem ich in Deutschland ja 1991 Formel-3-Meister geworden war. Ich habe mir dann in Japan alles noch mal aufgebaut.

Wie kam es 1997 dazu, dass du bei Reinhold Joest in Le Mans im Porsche gesessen hast?

Ich habe an einem Mittwochabend einen Anruf von Ralf Jüttner bekommen, den ich damals noch gar nicht kannte. Er hat mich gefragt, wie es um die Möglichkeit steht, dass ich in Le Mans fahren kann. Es war am Ende einer Fahrradtour und kurz, nachdem ich mein erstes Mobiltelefon bekommen habe. Sie haben wohl hin- und her überlegt, welche Fahrer sie wol-

len. Domingos Piedade hat mich vorgeschlagen, weil er mich aus der Formel 3 kannte. Am Freitag bin ich nach Frankfurt geflogen und war dann bei Reinhold Joest und Ralf Jüttner in Wald-Michelbach. Ich habe mich in ein Vorjahresauto gesetzt, das auf Michele Alboreto eingestellt war und es war fast perfekt. Nur das Bremspedal passte nicht ganz. Aber so bin ich nach Le Mans gekommen. In Le Mans selber konnte ich am Mittwoch und Donnerstag gar nicht sein, weil ich noch am Al-

«Die erste Runde in Le Mans ist unvorstellbar.»

TOM KRISTENSEN



Ring war. Ralf Jüttner hat mir den Flug gebucht und hat angesichts damals vieler D-Mark für den Flug ziemlich gefucht.

Vor dem Rennen bin ich nur 17 Runden gefahren, aber es wurde eine Erfolgsgeschichte. In der Nacht kam über Funk: «Schnellste Runde!» Und zehn Minuten später: «Rundenrekord – ruhig, ganz ruhig bleiben!» Das war Balsam für die Seele. Nach einem Vierfach-Stint war ich total fertig, meine Fingernägel waren blau unter-



laufen. Die Sitzschale passte nicht, die Schaltung sass links, wir hatten keine Servolenkung. Aber wir hatten letztendlich gewonnen. So lief mein Debüt bei Joest. Es gibt Chancen, da muss man zuschlagen und beim ersten Rennen eine gute Leistung zeigen. Das habe ich sowohl in der Formel 3 als auch in Le Mans geschafft, und das hat meine Karriere beflügelt.

Kannst du das Gefühl auf deiner ersten Runde in Le Mans beschreiben?

Die erste Runde in Le Mans kann man sich nicht vorstellen. Es gab damals keine Simulatoren, und als Vorbereitung hatte ich nur ein paar Runden auf dem Roller mit Michele und im Mietwagen. Ich kannte also die Strecke nicht und das Auto auch nicht. Ich habe ja vorher nur im Monocoque gesessen. Es war ein Rechtslenker, und viele waren überrascht, dass ich rechts lenken und links schalten kann. Aber das kannte ich schon aus meiner Zeit in Japan.

Wie lief die Zusammenarbeit mit Michele Alboreto und Stefan Johansson bei deinem ersten Le-Mans-Start?

Ich habe mich stark an Michele orientiert, weil er die meiste Testarbeit geleistet hat. Aber sie haben mir keine Vorschriften gemacht oder auf mich eingeredet. Wenn ich Fragen hatte, haben sie mir geholfen. Und sie waren sehr gut darin, mein Selbstbewusstsein zu stärken. Michele hat mir erzählt, dass er

mich durch meine Erfolge aus Japan kennt, mich gelobt und so aufgebaut. Es ist unheimlich wichtig, dass es so läuft. Statt Angst zu haben, dass man keine gute Leistung bringt, sollte man den Mut haben, eine Chance zu nutzen. Das kommt zum größten Teil von den direkten Teamkollegen, unter denen ein positiver Wettkampf sein muss. Dieses Gefühl hat mir speziell Michele gegeben. Ich bin mir sicher: Wenn er noch leben würde, hätte er noch heute eine hohe Position im Team. Ich habe so viel gelernt und hatte das Glück, in meinem ersten Le-Mans-Rennen sein Teamkollege zu sein. Man muss sich untereinander einfach verstehen. Nimm nur mal Allan McNish, Dindo Capello und mich: Drei völlig verschiedene Typen, aber wir wussten immer genau, wann wir mal ruhig sein oder für einander da sein mussten.

Ist das das Geheimnis dieser Dreamteams, die speziell Audi immer wieder hervorbringt?

Man muss die verschiedenen Charakterzüge nutzen, um das Optimum herauszuholen. Es geht darum, dass jeder angehört wird. Wenn jetzt zum Beispiel junge Fahrer zu Audi kamen, da habe ich auch immer direkt die Verantwortung gespürt. Da schliesst sich auch der Kreis. Bei meinem letzten Rennen musste ich Loïc Duval und Lucas Di Grassi auch beruhigen. Sie wussten, dass man ein letz-

«Ich bin wirklich froh, froh für ihn. Ich hatte bei Tom zuletzt immer mehr die Angst, dass er das eine Rennen zu viel fahren würde. Jetzt hat er sich entschieden, und das ist gut. Er hat diesen einmaligen Rekord in Le Mans, den ihm niemand mehr jemals nehmen kann, das glaube ich ganz fest. Ich selbst hatte in meinem Leben vielleicht zehn Unfälle, bei denen alles hätte aus sein können. Vielleicht habe ich mich deshalb etwas früher als jetzt Tom aus Le Mans zurückgezogen.»

JACKY ICKX, 6-FACHER LE-MANS-GESAMTSIEGER



Wuschelkopf: Kristensen 1997



Erste Formel-1-Erfahrungen: Kristensen als Minardi-Tester 1997



Beeindruckende Sammlung: Kristensen hängt jetzt auch den letzten seiner 56 Helme an den Nagel

tes gemeinsames Rennen nicht wiederholen kann, wodurch sie auch etwas nervös waren. Die interne Atmosphäre ist sehr wichtig.

Du bist von 2004 bis 2009 auch sechs Jahre lang DTM gefahren. Wie schwer war es, dich immer wieder vom einen auf das andere Auto umzugewöhnen?

Man musste schon etwas nachdenken. Einfach reinspringen und fahren ging nicht. Damals habe ich zum Beispiel in der DTM mit links und im Sportwagen mit rechts gebremst. Erst die letzten Jahre habe ich auch im Sportwagen mit links gebremst. Das war der grösste Unterschied. Und in den Jahren mit den grossen Dieselmotoren in Le Mans – da haben wir immer auf der letzten Rille gebremst, weil wir so viel Drehmoment aus den Kurven heraus hatten. Der Kurvenspeed war egal, Hauptsache spät bremsen, Auto in die richtige Richtung stellen und wieder voll aufs Gas. In der DTM darf man es in Sachen Bremsen und Scheitelpunkt wegen des geringeren Drehmoments nicht übertreiben, sodass das zwei gegensätzliche Fahrstile waren.

Am 15. Mai 2009 hast du bekanntgegeben, dass du deine letzte DTM-Saison fährst. Zwei Tage später hast du den Saisonauftakt in Hockenheim gewonnen – was ging dir im Moment des Sieges durch den Kopf?

Ich wollte ja trotzdem um den DTM-Titel fahren, auch wenn es meine letzte Saison werden würde. Ohnehin war nicht geplant, dass ich ewig in der DTM fahre. Denn so ein Doppelprogramm ist schwierig, weil ich als DTM-Fahrer keine volle Sportwagen-Saison fahren konnte. Aber damals war es für mich eine Ehre, als Audi werksseitig einstieg und ich gefragt wurde, ob ich fahre. Schlimmer als 2009 war 2006. Da habe ich in der DTM-Tabelle geführt und dann kam mein Ausfall in Brands Hatch, als wir den Sieg praktisch in der Tasche hatten. Da wussten wir, dass es in der Meisterschaft sehr schwer werden würde und das war in meiner DTM-Karriere die grösste Enttäuschung.

Du warst in der DTM zweimal Gesamt-Dritter. Was fehlte dir dort letztlich zum Titel?

Die DTM ist eine hart umkämpfte Meisterschaft. Um dort den Titel zu gewinnen, muss man alles optimieren, am Auto und an allem drumherum. Ehrlich gesagt, kann ich nicht sagen, woran es letztlich lag. Aber die Zeit war fantastisch. Letztlich muss man einen guten Start in die Saison haben. Und den besten hatte ich in meinem letzten DTM-Jahr. 2006 war aber meine stärkste Saison.

Nach deinem schweren Unfall in der DTM 2007 hattest du noch länger gesundheitliche Probleme. Warst du da zu

ungeduldig, als es darum ging, ins Cockpit zurückzukehren?

Ich habe eine Woche vor Le Mans in einem DTM-Auto gesessen und das war der Moment der Entscheidung: Ja oder nein? Ich sage heute, es war richtig, das Rennen zu fahren. Wir hatten es ja auch schon in der Tasche, bevor Dindo dann das Rad verloren hat und wir aufgeben mussten. Nachher im DTM-Auto war das etwas anspruchsvoller, wegen der Geräusche und der Hitze im Auto im Ver-

«Für den Titel in der DTM muss man alles optimieren.»

TOM KRISTENSEN

gleich zum offenen Dieselsportwagen. Nach den Freitagstrainings hatte ich teilweise starke Kopfschmerzen, ebenso nach dem Rennen. Da habe ich mich eine Zeitlang nicht so sehr wohlgefühlt im Auto, auch wenn aus ärztlicher Sicht alles okay war. Und allgemein habe ich an mir gemerkt, was auch viele andere Fahrer nach einem schweren Unfall feststellen konnten: Man ist ruhiger, hört aufmerksamer zu. Man wird

zwar kein besserer Mensch, aber nach so einem Ereignis lernt man, die kleinen Dinge des Lebens mehr zu schätzen. **Du hast allein 138 Rennen nur für Audi gefahren. Welche von ihnen ragen da für dich am meisten heraus?**

Le Mans 2001 war so eines. Eine wahre Wasserschlacht mit 19 Stunden im Regen. Ausserdem war das kurz nach dem Tod von Michele, das war schon sehr speziell. Dann natürlich 2008,

was aus meiner Sicht wirklich das beste Rennen war. Wir sind nicht als Favoriten ins Rennen gestartet, aber es war ein hochverdienter Sieg. Und 2013, mein letzter Sieg in Le Mans. Das war sehr schwierig (sein Freund Allan Simonsen verunfallte kurz nach Rennbeginn tödlich, d. Red.) und es war ein Wochenende, an dem ich ganz anders gedacht habe. Und mein allerletztes Rennen neulich in São Paulo war ein tolles Erlebnis. **Hast du unter den vielen Autos, die du in deiner langen Karriere gefahren bist, einen besonderen Favoriten?**

Ja, den Audi R8. Mit dem habe ich fünf meiner Le-Mans-Siege geholt, was zufällig auch die gleiche Anzahl der R8-Siege dort ist. Ich war also bei jedem als einer der Fahrer dabei. Das beste Auto war aber das, aus dem ich beim Finale 2014 in Interlagos ausgestiegen bin.

Gehört der R8 für dich in eine Reihe mit Ikonen wie dem Porsche 917?

Das kann ich nicht beurteilen, das müssen andere Leute tun. Aber ich finde, das Auto hätte es verdient.

Du bist mit sechs Erfolgen auch Rekord-Gesamtsieger der 12h von Sebring. Was bedeutet Amerika für dich?

Amerika ist cool. Das Leben dort ist ganz anders als in Europa oder Asien. Dazu die herausfordernden Rennstrecken. Amerika ist auf jeden Fall immer besonders.

Du warst sehr nah an der Formel 1 dran. Unter anderem bei Williams, wo du und Jörg Müller Michelin-Reifentester waren...

2000 habe ich zuerst den Anruf von Williams bekommen, ob ich testen möchte und dass es in Richtung Reifentests geht. Dann habe ich bei Audi unterschrieben und Wolfgang Ullrich hat gesagt, ich kann weiter in der Formel 1 testen. Aber weil ein BMW-Motor im Williams war, hat Jörg das weitergemacht. Mitte der Saison war das also schon wieder vorbei. Pascal Vasselon (damals bei Michelin, d. Red.) hat mich dann ins Jaguar-Testprogramm genommen. Insgesamt habe ich in dem Jahr viel getestet, auch wenn es zwei verschiedene Autos waren. Es war eine gute Zeit, und ich hatte Chancen auf einen Einstieg in die Formel 1. Aber – Gott sei Dank – hatte ich



Tourenwagen-Ass: «TK» auf Honda in der STW und BTCC (Foto)



Fitnessfan und für jeden Spass zu haben: Kristensen auf dem Jetski



DTM: 61 Rennen, vier Siege



Noch ein Rekord: 6 Siege in Sebring, hier beim letzten 2012



Kristensen als Familienmensch

damals schon den Audi-Vertrag. Denn ich weiss nicht, ob ich sonst eine so erfolgreiche Karriere gehabt hätte.

Würdest du Le Mans 2014 als Enttäuschung bezeichnen, wo du so knapp am zehnten Gesamtsieg gescheitert bist?

Nein. Ich bin einfach unheimlich stolz auf die Mannschaft. Vor Le Mans habe ich meinem Sohn gesagt: Wir gewinnen! Denn wir waren sehr, sehr stark. Doch am ersten Trainingstag hat sich durch den Crash von Loïc Duval einiges geändert. Gott sei Dank ist Loïc nicht schwer verletzt worden, aber das Rennen konnte er nicht fahren. Nachdem die Mechaniker das Auto komplett neu aufgebaut hatten, haben wir Marc Gené (Duvals Ersatz, d. Red.) so viel Fahrzeit wie möglich gegeben. Bis zum Warm-up waren wir wieder aussortiert und haben dann sogar zeitweise das Rennen angeführt – bis zum Problem mit dem Turbolader (am Sonntagmorgen, d. Red.). Das ist zwar schon ein bisschen enttäuschend. Aber es übertrifft nicht das, was die Mannschaft geleistet hat.

Du hast den 2013er-Siegerwagen zum Abschied «geschenkt» bekommen. In welches Museum kommt er?

Wir bauen momentan das erste Haus für meine Familie. Ich habe bisher noch keines gebaut, denn wir wohnen in dem Haus, das ich von meinen Eltern ge-

erbt habe. Im neuen Haus wird es Büros, einen Showroom, einen Fitnessraum und ein kleines Kino geben. Da werde ich einen schönen Platz finden. **Du sammelst ja all deine Helme. Stehen die bei dir zu Hause?**

Nein, mein Bruder hat eine grosse Halle, dort bewahre ich sie auf. Für das Foto (siehe oben) hat mein Bruder 42 der insgesamt 56 Helme, die ich besitze, in sein Auto geladen und herangeschafft.

Stichwort Bruder: Er fährt ja auch Tourenwa-

«Natürlich werde ich das Rennfahren vermissen.»

TOM KRISTENSEN

genrennen oder auch zum Beispiel die 24h von Dubai. Könntest du dir vorstellen, solche Rennen in Zukunft auch noch zu bestreiten?

Ich habe ihm versprochen, dass ich mal zum Scheibenputzen mitkomme... Er hat dieses Jahr in Dubai einen Klassensieg geholt und wird während unseres Weihnachtssessens sicher schon bei der Vorspeise erzählen, dass er der einzige am Tisch ist, der 2014 ein 24h-Ren-

nen gewonnen hat. Wenigstens lädt er die – mittlerweile leider sehr kleine – Familie ein.

Du wirst Audi ja nicht ganz verloren gehen. Was genau wirst du machen und worauf freust du dich am meisten 2015?

Ich freue mich auf die Zukunft. Natürlich werde ich das Rennfahren vermissen. Es wird mir eine Ehre sein, der Mannschaft in meiner Funktion als Audi-Botschafter und Partner von Audi Sport während und zwischen den Rennen etwas zurückzugeben. Bei der FIA bin ich jetzt Vizepräsident der Drivers' Commission und werde da vielleicht auch ein paar Rennen als Formel-1-Steward absolvieren. Also es bleibt schon noch viel Programm für nächstes Jahr.

Wirst du denn auch bei allen WEC-Rennen vor Ort dabei sein? Über solche Details haben wir noch nicht gesprochen. Seit ich meinen Rücktritt bekanntgegeben habe, war volles Programm: Erst das WEC-Saisonfinale, dann die FIA-Weltratssitzung, das Race of Champions et cetera. Ich denke, ich werde Anfang des Jahres nach Neuburg fahren und dann besprechen wir alles in Ruhe. Bei den wichtigsten WEC-Rennen werde ich aber bestimmt dabei sein.

Hast du durch mehr Freizeit jetzt auch die Chance, Dinge zu tun, die du bisher vernachlässigen musstest?

Ja, es wird schon etwas mehr Freizeit für mich geben. Allein dadurch, dass ich nicht bereits am Montag zu den Rennen fliegen muss. Ich kann also später als bisher ankommen und früher als sonst wieder abreisen. Fitness ist für mich immer ein Thema, das gehört zu meinem Lifestyle und das wird auch so bleiben. Cool ist natürlich, dass ich das jetzt öfter mit den Kindern machen kann. Wobei ich sagen muss, dass Oliver mittlerweile auf den kurzen Läufen schon schneller ist als ich. Auch beim Audi-Fitnesscamp möchte ich noch mal mitmachen und vorne sein, bevor ich meine Profikarriere dann richtig beende. Und die Fitness muss ich mir bei den «Crazy Jungs» sowieso behalten.

Einige Rennfahrer, wie auch dein Landsmann Kris Nissen, sind ja nach ihrer aktiven Karriere Sportchefs geworden. Könntest du dir so etwas auch vorstellen?

Nein, eigentlich nicht. Ich möchte dem Sport jetzt erstmal vieles zurückgeben, doch Sportchef ist kein Thema. Ich bin schon ziemlich überrascht über die vielen Nachrichten oder Anfragen, die jetzt kommen. Ein Radioprogramm in Dänemark hat zum Beispiel eine ganze Stunde darüber gesprochen, was ich in Zukunft tun könnte. Da gab es sehr, sehr viele Vorschläge – vom Taxifahrer bis zum schnellsten Pizzaboten oder Bürgermeister. ♦

Zur Person
Tom Kristensen

Geburtsdag 7. Juli 1967
Geburtsort Hobro (DK)
Herkunftsland Dänemark
Wohnort Hobro (DK)

ERFOLGE

- 1982 Dänische Kart-Meisterschaft (1.)
 - 1983 Dänische Kart-Meisterschaft (1.)
 - 1984 Dänische Kart-Meisterschaft (1.)
 - 1985 Skandinav. Kart-Meisterschaft (1.)
 - 1986 Kart-EM (2.), Dänische Kart-Meistersch. (1.), Ital. Kart-Meistersch. (1.)
 - 1987 Kart-Weltmeisterschaft (2.)
 - 1989 Deutsche Formel 3 (2. Rennen)
 - 1991 Deutsche Formel 3 (Meister)
 - 1992 Japanische Formel 3 (5.), Jap. Tourenwagen-Meisterschaft (2.)
 - 1993 Jap. Formel 3 (Meister), F3-Weltcup (1.), F3 Grand Prix Macau (2.)
 - 1994 Jap. Tourenw.-Meistersch. (2.), Japanische Formel 3000 (9.)
 - 1995 Japanische Formel 3000 (2.), Jap. Tourenwagen-Meisterschaft (5.)
 - 1996 Internationale Formel 3000 (6.), Jap. GT-Meisterschaft (6 Rennen/12.)
 - 1997 24h Le Mans (Porsche/Gesamtsieg), Internationale Formel 3000 (6.), Formel-1-Testfahrer (Minardi)
 - 1998 24h Le Mans (BMW/DFN), STW-Meistersch. (Honda/11.), Formel-1-Testfahrer (Tyrrrell/Minardi)
 - 1999 24h Le Mans (BMW/DFN), 12h Sebring (BMW/Gesamtsieg), STW (Honda/3.), FI-Testfahrer (Williams)
 - 2000 24h Le Mans (Audi/Gesamtsieg), 12h Sebring (Audi/Gesamtsieg), FI-Testfahrer (Williams/Jaguar/Michelin), Brit. Tourenw.-Meistersch. (Honda/7.)
 - 2001 24h Le Mans (Audi/Gesamtsieg), 12h Sebring (Audi/2.), American Le Mans Series (Audi/4.)
 - 2002 24h Le Mans (Audi/Gesamtsieg), Am. Le Mans Series (Audi/Meister), «Petit Le Mans» (Audi/Gesamtsieg)
 - 2003 24h Le Mans (Bentley/Ges.-Sieg)
 - 2004 24h Le Mans (Audi/Gesamtsieg), DTM (Audi/1 Sieg, 4.)
 - 2005 24h Le Mans (Audi/Gesamtsieg), 12h Sebring (Audi/Gesamtsieg), DTM (Audi/5 Podestplätze, 3.), Race of Champions (1. Platz Nations Cup)
 - 2006 24h Le Mans (Audi/3.), 12h Sebring (Audi/Gesamtsieg), DTM (Audi/2 Siege, 3.)
 - 2007 24h Le Mans (Audi/Ausfall), DTM (Audi/1 Pole Position, 14.)
 - 2008 24h Le Mans (Audi/Gesamtsieg), 12h Sebring (Audi/Klassensieg), DTM (Audi/3 Podestplätze, 8.)
 - 2009 24h Le Mans (Audi/3.), 12h Sebring (Audi/Gesamtsieg), DTM (Audi/1 Sieg, 8.)
 - 2010 24h Le Mans (Audi/3.)
 - 2011 24h Le Mans (Audi/Ausfall), ILMC (Audi), Race of Champions (2.)
 - 2012 24h Le Mans (Audi/2.), 12h Sebring (Audi/Gesamtsieg), Langstrecken-WM (Audi/2.), Race of Champions (2.), 24h Spa-Francorchamps (Audi/6.)
 - 2013 24h Le Mans (Audi/Gesamtsieg), Langstrecken-WM (Audi/Weltmeister)
 - 2014 24h Le Mans (Audi/2.), Langstrecken-WM (Audi/4.), Race of Champions (1. Platz Nations Cup)
- 9 Gesamtsiege bei den 24h von Le Mans, 6 Gesamtsiege 12h Sebring (Jewells Rekord), rund 350 Rennen**

HOBBYS

Mountainbike, Fussball, Squash

Rallye-WM

Gefahr für Ogier

VW-Motorsportchef Jost Capito kämpft mit Verve für ein grösseres öffentliches Interesse an der Rallye-WM und legt sich dafür auch mal mit dem WM-Vermarkter und der FIA an. Nun scheint Capito in der Zwickmühle. Auch, weil er um die Vormachtstellung seiner Wolfsburger Werkstruppe fürchtet, die in der vergangenen Saison mit zwölf von 13 WM-Laufsiegen einen neuen Rekord aufstellte.

Denn während sich Fans und Medien gleichermaßen über das Gastspiel von Rekordweltmeister Sébastien Ogier bei der Rallye Monte Carlo freuen, fürchtet Capito eine Wettbe-

werbsverzerrung. Seine Sorge: Der Rekordchampion könnte weitere Starts für die neue PSA-Marke DS planen. Vorrangig bei Rallyes wie in Mexiko oder auf Sardinien, bei denen die Startreihenfolge eine gewichtige Rolle spielt.

Mögliche Loeb-Erfolge würden ein schlechtes Licht auf den aktuellen Weltmeister Sébastien Ogier werfen. Capito ist sich sicher, dass Aussenstehende denken könnten, der VW-Werkschampion sei nur Weltmeister geworden, weil Loeb nicht da war. «Das verzerrt die Meisterschaft», so Capito, der die neue Startreihenfolge als Grundübel sieht. ♦ RK



Loeb: Dieses Jahr bei der Rallye du Var schon siegreich

Rallye-EM

Das leiden der Jänner

Von REINER KUHN

Jedes Jahr leidet die österreichische Jänner-Rallye unter dem ultrafrühen Termin Anfang Januar und wegen späten Regelanpassungen des Automobilweltverbandes FIA. Einige Topiloten haben dennoch für den EM-Auftakt genannt.

Die Bescherung steht noch aus. Aber Jänner-Rallye-Chef Ferdinand Staber hat die Hoffnung auf einen Start von Vorjahressieger Robert Kubica nicht aufgegeben. Auch damals nutzte der Pole den frühen EM-Auftakt (4.-6.1.2015), um sich auf die Rallye Monte Carlo vorzubereiten. Aber nicht nur der ehemalige Formel-1-Pilot fehlt bisher auf der Starterliste. Auf der Vorpressekonferenz am vergangenen Mittwoch musste der Veranstalter aus Österreich verkünden, dass sich auch einige heimische Stars bis Weihnachten Zeit lassen wollen, um zu entscheiden, ob man beim Saisonstart dabei ist. Möglich ist dies nur, weil der Nennschluss verschoben wurde.

«Nachdem die FIA das Reglement erst sehr spät verabschiedete, haben sich in den letzten Wochen einige gravierende Än-



Sieganwärter: Der mehrmalige Polen-Meister Kajetanowicz

derungen ergeben. So dürfen die ursprünglich nicht mehr in der Rallye-EM zugelassenen RRC Fahrzeuge nun doch wieder bis zum Jahresende 2015 in allen kontinentalen Serien starten. Zudem ist noch nicht geklärt, wie das in der EM in Aussicht gestellte Preisgeld zur Verteilung gelangt. Diese Punkte haben dazu geführt, dass sich alle Entscheidungsträger damit einverstanden erklärt haben,

Rallye-WM

Was macht Kubica?

Robert Kubica hält sich weiter bedeckt. Nachdem sein möglicher Aufstieg ins DS-Werksteam geplatzt ist, sucht der ehemalige Formel-1-Pilot und WRC2-Weltmeister weiter nach dem Königsweg, um seine Rallyekarriere fortzusetzen.

Nicht nur die Veranstalter des EM-Auftaktlaufes in Österreich (siehe unten) warten auf eine Zusage des Vorjahressiegers Robert Kubica. Schon damals hielt sich der 30-jährige Pole lange bedeckt, um dann in letzter Minute doch noch seine Nennung abzugeben und sich mit einem erfolgreichen Proberitt für den WM-Auftakt bei der Rallye Monte Carlo einzuschreiben. Gleiches plante Kubica auch diesmal. Aber nachdem das Verhältnis zu Citroën-Racing-Chef Yves Matton vor dem WM-Finale in Wales wegen unterschiedlicher Ansichten über Programme und Honorar abkühlte, muss der Pole nun alleine versuchen, eine WM-Saison zu finanzieren. Ein weiteres

Problem: Der gehandicapte Kubica möchte statt dem ungeliebten Ford Fiesta («vor allem das Schaltsystem und die Lenkung passen nicht») gerne wieder mit einem DS 3 antreten. «Das ist eine meiner Möglichkeiten», hält sich der Pole alles offen.

Späte Entscheidung möglich

«Jeder kennt das Geschäft. Es gibt mehrere Optionen, auch auf der Rundstrecke. Ich muss alle genau prüfen. Aber klar ist auch, dass ich gerne weiter in der Rallye-WM starten würde. Die Entscheidung könnte spät fallen», so Kubica. Womöglich erst kurz vor der Rallye Monte Carlo. ♦ RK



Kubica: Bloss nichts übereilen

NACHRICHTEN

Hyundai: Paddon weiter WM-Pilot

Rallye-WM Hayden Paddon bleibt Hyundai treu und startet 2015 bei mindestens neun WM-Läufen. Saisonstart für den Neuseeländer ist in Schweden. Der 27-Jährige wird aber auch bei der Monte vor Ort sein und dort an der offiziellen Streckenbesichtigung teilnehmen. «In dieser Saison konnten wir viel dazulernen», so Paddon.

Prokop: Nun doch WRC statt WRC2

Rallye-WM Mangels gesonderter Privatfahrer-Wertung wollte der tschechische Privatier Martin Prokop eigentlich in die WRC2 wechseln und dort um den WM-Titel fahren. Nun die Rückbesinnung auf die WRC: Teammanager Quirin Müller: «Im Gegensatz zur WRC2 gibt es von der WRC kaum TV-Bilder. Genau diese brauchen wir aber für unsere Partner und Sponsoren – gerade auf unserem Heimatmarkt.»

Lefebvre: Weitere WM-Einsätze 2015

Rallye-WM Sechs WRC2-Einsätze mit dem DS 3 R5 hatte Junior-Welt- und Europameister Stéphane Lefebvre durch den WM-Titel schon gewonnen. Nun legte Citroën Racing nach und spendiert dem 22-Jährigen jeweils zwei weitere WM-Einsätze im R5 sowie im WRC. Um sich bestmöglich einzugewöhnen, geht das französische Jungtalent zudem beim EM-Auftakt in Österreich (4.-6.1.) an den Start.

Gröndal: Aufstieg bis in die WRC2

WRC2 Nach dem heimischen Titelgewinn wechselt der Norweger Anders Gröndal (30) für 2015 nicht nur vom angestammten Subaru auf einen DS 3 R5, sondern auch in die WRC2. Neben drei Einsätzen in Norwegen sind sechs Läufe im Rahmen der WRC2 vorgesehen: Schweden, Portugal, Italien, Finnland, Spanien, Wales.

Tannert: Opel Adam auf zwei Bühnen

Rallye-EM Das deutsche Nachwuchstalents Julius Tannert (24) fährt 2015 Opel Adam R2 im nationalen Cup und in der Junior-EM. ♦ RK

Jozsef Trencsenyi (H) und Mitfavorit Kajetan Kajetanowicz (PL) auf einen Ford Fiesta R5. Ebenfalls im Fiesta R5 setzt 2015 ein schon von der Waldviertel-Rallye bekanntes Duo seine Friedensmission auf vier Rädern fort. Unter dem Teamnamen «We want peace!» wollen der russische Rallye-Champion Alexey Lukyanuk und dessen ukrainischer Copilot Yevhen Cervonenko auch weltpolitische Akzente setzen. Neben Lokalmatador Johannes Kerföböck (Peugeot 207 S2000) mischt auch der Salzburger Hermann Neubauer (Ford Fiesta S2000) im EM-Feld mit und hofft, Rang 10 aus dem Vorjahr zu toppen.

Rekord-Landesmeister Raimund Baumschlager befindet sich noch nicht auf der aktuellen Nennliste. Aber der Rosenauer soll den Jänner-Start fest im Visier haben und den Einsatz jenes Skoda Fabia S2000 planen, mit dem zuvor nur Weltmeister Sébastien Ogier unterwegs war. «Das macht das Auto mindestens um eine Sekunde schneller», lacht Baumschlager, der die S2000-Bestände von Volkswagen Motorsport aufgekauft hat, mit denen man sich 2012 auf den WM-Einstieg vorbereitete. ♦

den Nennschluss auf den 21. Dezember zu verlegen», erklärt Staber.

Junior-Weltmeister kommt

Einige mehr oder weniger bekannt Namen stehen schon auf der Nennliste. Unter anderen kommt Junior-Weltmeister Stéphane Lefebvre (DS 3 R5) aus Frankreich. Dessen Landsmann Jean-Michel Raoux setzt ebenso wie Gabriele Noberasco (I),

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 Geschenkkarte



Tankgutschein
30 €

JET
SCHLAUER IST DAS.

2. JET Tankgutschein

€ 30

3. Media Markt Gutschein



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. 1140928
Senden Sie mir ab der nächsterreichbaren Ausgabe 50 x **MOTORSPORT aktuell** zum Preis von zzt. nur 86,-€ inkl. MwSt. und Versand. **Gratis** dazu erhalte ich den **Gutschein wie angekreuzt** nach Zahlungseingang und solange Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Bei Bankeinzug erhalte ich zusätzlich **2 GRATIS-Ausgaben**.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname

Straße, Nr.

PLZ Wohnort

Telefon Geburtsdatum

E-Mail

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

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

IBAN

BIC

Geldinstitut

Ich bezahle per Rechnung

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstr. 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.

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

1. Amazon.de, Wert: 30,-€

2. JET, Wert: 30,-€

3. Media Markt, 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

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.



Tracktest Porsche 997 GT3 Rallye

Verdammt lang quer

Der Porsche 911 im Rallye-Sport



1968: Vic Elford und Belfahrer David Stone holen den ersten Porsche-Sieg bei der Rallye Monte Carlo. 1969 und 1970 sorgt die Cockpitbesetzung Björn Waldegaard/Lars Helmér für zwei weitere «Monte»-Siege im Porsche 911 T (180 PS)



MCKLEIN

Nächstes Dreierpack: Nach Reiner Altenheimer/Hanno Menne (1975) und Heinz-Walter Schewe/Wolfgang Druba (1976) werden Ludwig Kuhn/Klaus Hopfe 1977 letzte Deutsche Rallye-Meister auf Porsche (911 Carrera RS/290 PS) vor Zeltner



Mit dem nötigen Respekt, aber umso mehr Spass hintern Porsche-911-Lenkrad: MSA-Rallye-Experte Reiner Kuhn mit «Co» Ruben Zeltner, dem Deutschen Rallye-Meister



Technik- und Fahrspass-Schwärmerei: Der Deutsche Rallyemeister Zeltner (l.) mit MSA-Kuhn

Von REINER KUHN

Es lebe der Drift. Denn nach ziemlich genau drei Jahrzehnten kommt der Deutsche Rallyemeister wieder mit einem Hecktriebler um die Ecken. Also rein in Ruben Zeltners Porsche 997 GT3 und auf zur Ehrenrunde im Querverkehr!

Dunkler Himmel, kalte Luft, feuchte Fahrbahn – die Ehrfurcht ist gross. Denn während Chefdompteur Ruben Zeltner seinen «Zebra» gerufenen Porsche 911 GT3 zwecks optimaler Betriebstemperaturen in die automobile Koppel reitet, befassen wir uns mit der Technik: Der Motor im Heck des Flachmanns ist eine Weiterentwicklung des

Sechszylinder-Aluminium-Boxermotors aus dem Le-Mans-Siegerwagen von 1998. Ein Kunstwerk. Ein echter Sauger, ohne Firlefanz. Kein Turbo, kein Kompressor. Herrlich! Vier obenliegende Nockenwellen, 24 Ventile, sechs Zündspulen et cetera – schon das Verinnerlichen der Detailfakten könnte im Kopf drei Zehntel bringen. Das Triebwerk des Rallye-GT3 bleibt weitgehend serienmässig. Lebensnotwendige Accessoires wie ein Trockensumpf-Ölhaushalt sind beim sportlichen Schwaben Standard. Wichtiger: Der in Mendig am Nürburgring ansässige Spezialist Rinaldi programmierte die Bosch-MS3.1-Motorsteuerung so um, dass die originalen Titanpleuel des 3,8-Liters zwar weiterhin stramme

433 Newtonmeter auf die Kurbelwelle wuchten, die Leistung des normalerweise 450 PS starken Zuffenhauseners aber laut DMSB-Reglement bei 425 elektronisch begrenzt wird.

Dem Vortrieb tut dies keinen Abbruch, wie die bestens im Futter stehenden Pferdestärken beim zünftigen Angaloppieren beweisen. Gefühlt steht nach knapp 400 Metern – aus dem Stand wohlgemerkt – die sechste und letzte Gangstufe des sequenziellen Hollinger-Getriebes an. Verantwortlich dafür ist ein weiterer von Zeltners zahlreichen Kunstgriffen. Während andere im normalerweise feschen, 302 km/h schnellen Hecktriebler mit nur bedingt kürzeren

FORTSETZUNG S.24



1978: Nach Favoritensterben «Monte»-Sieg für JP Nicolas im 911 Carrera RS (300 PS)



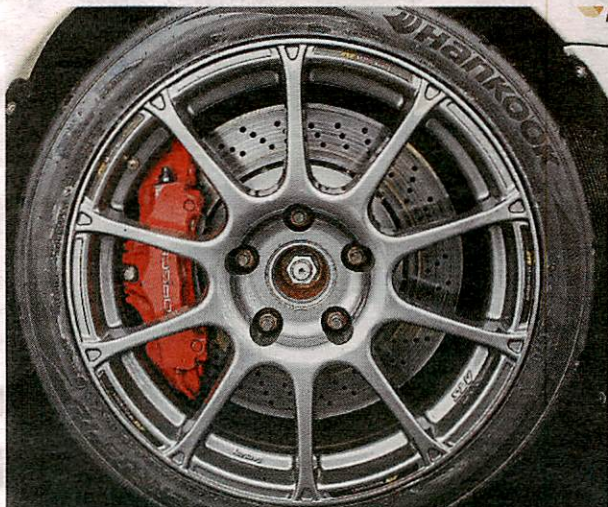
1984: Henri Toivonen gewinnt die Madeira, Ypern und Costa Smeralda, wird wegen Zwangspause (Rückenverletzung) aber «nur» Vize-Europameister im Gruppe-B-911 SC RS (300 PS)



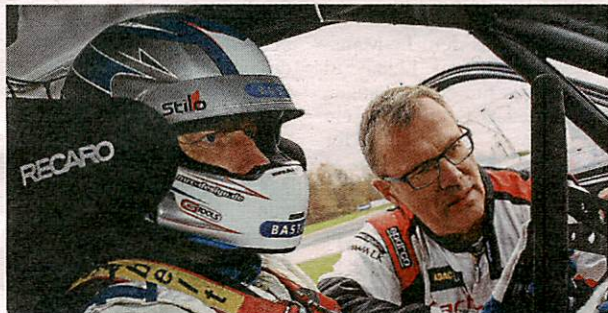
1986: Mit dem 959, der höchsten Rallye-Evolution des 911ers, geht es für Porsche dank Allradantrieb und bis zu 600 Turbo-PS zum Sieg bei der Paris-Dakar (René Metge/Dominique Lemoyne)



Heck lass nach: Gas streicheln, Gegenlenken und weg!



Strassensport: Hankook-Reifen mit E-Kennzeichnung



Meister und Geselle: Zeltner (r.) erklärt dem Autor sein «Zebra»

FORTSETZUNG VON S.23

«Flughafenübersetzungen» (bis 240 km/h) agieren, um dem Zufuhäuser Wildpferd Herr zu werden, liess sich der Schwabe über Rinaldi in Holland eine 735er-Kegel/Tellerrad-Übersetzung anfertigen. Damit ist bei 200 Stundenkilometern der Ofen aus – 28 km/h früher als mit der zuvor genutzten 8.32er.

«Wie auf der Rennstrecke»

Zu unserer Überraschung taugt die Sitzposition nicht nur für den Hockenheimring, auch auf Rallyepfaden gibt sich der Flachmann übersichtlich. Das Lenkrad liegt bestens in der Hand. Die wesentlichen Steuerutensilien finden sich rechts. Allem voran das Gaspedal, der Schalt- und auch der zum DRM-Titel von seiner Crew neu gestaltete Handbremshebel. Dreht der Motor zwischen 6000 und 8000/min, wird der rallyetypische

Zwischenspur zum Brachialritt – sofern die 18-Zoll-Reifen in der Lage sind, genügend Grip aufzubauen. Nach kurzen Anlaufschwierigkeiten mit überhöhten Transpirationswerten lassen sich schnelle Kurvenpassagen – gerne im flotten Wechsel – im gehobenen Zeitraffer meistern. Anders bei langsameren Ecken. Die anfänglichen Freudentränen sind weg, jetzt fliesst der Schweiß – quer durchs Gesicht versteht sich. Beifahrer Zeltner beruhigt. «Es ist wie auf der Rennstrecke. Bei einem GT3 muss man das richtige Gefühl für die Vorderachse finden», sagt er und erklärt: «Wichtig ist, nicht zu schnell in die Kurve zu stürmen. Dank dem ähnlich auf der Nordschleife und auch von Romain Dumas in seinem französischen Rallye-GT-R genutzten ABS kannst du voll in die Eisen steigen. Manchmal hilft es auch ein bisschen, ins Eck reinzubremsen. Dann

geschmeidig Gas geben und den Speed aus der Kurve mitnehmen.» Wenn's denn so einfach wäre. Versuch um Versuch misslingt. Hirn und Gasfuss wollen nicht zusammenarbeiten. Entweder schieben Mensch und Maschine hilflos über die Vorderachse oder wir drehen uns auf der schlüpfrigen Piste ein. Der Austritt im Zebra wird erst einmal zur ganz persönlichen Drift-Challenge.

Trotz stabiler Sperre sowie Tripoden-Antriebswellen von Spezialist Drexler bleibt der Antriebsstrang der Knackpunkt am Meisterwagen. Heisst, bei allen Gewaltexzessen: Sorgsames Schalten und Walten sind beim Steuermann Pflicht. Auch beim Fahrwerk ist eine kundige Hand gefragt. Schliesslich kommt der auf einer gebrauchten Cup-Karosserie aufgebaute Bolide durch die für den speziellen Rallyeeinsatz konstruierten Sicherheitskäfig (unter anderem Türflän-



Handlungskammer: Alles legal, die 7 steht für den Rückwärtsgang



Zeltners Meister-Handbremse

NACHGEHAKT BEI Ruben Zeltner

(55/D). Der Leiter des Fahrsicherheitszentrums am Sachsenring über Fahrpass und Stress in einem GT3 auf Rallyepisten, die Leistungskontrollen des DMSB und seine Chancen, den DRM-Titel zu verteidigen.

Von REINER KUHN

? Seit Jahrzehnten dominieren Allradautos die Rallyeszene. Warum ein Hecktriebler? Ich bin in einem Alter, in dem es mehr um Fahrpass geht als ums letzte Zehntel. Deswegen bauten wir einen Gruppe-H BMW M3 E46 auf. Es dauerte aber eine Weile, bis wir mit dem Auto klarkamen – von der Technik her, aber auch ich mit dem Fahren. Durch die moderne Technik sind solche Autos viel schneller als früher.

? Was das Fahren am Limit nicht leichter macht. Es gibt sicher Einfacheres, als so ein Auto auf engen Pisten auf dem rechten Weg zu halten. Aber

ich sitze auch beruflich viel in sportlichen Autos. Irgendwann kehrte die Ernsthaftigkeit zurück, und ich wollte möglichst weit vorne mitmischen.

? Deshalb der Wechsel zum Porsche? Eigentlich nicht. Drei Jahre waren wir mit dem BMW unterwegs. 2010 fuhr ich aber in der VLN ein 99-Cup-Auto und kam zurecht. Nebenbei verfolgte ich, wie Olaf Dobberkau, Maik Stölzel und Anton Werner mit ihren GT3s Rallyes bestritten. Ich war überzeugt, dass ich da mithalten kann und wollte es probieren. Meine Jungs waren aber echte BMW-Jünger und am Anfang wenig begeistert. Aber mittlerweile schwören sie auf Porsche.

? Ist der nicht ein teures Vergnügen? Im Gegenteil. Ein GT3-Porsche ist von Haus aus ein sehr durchdachtes Sportauto. Wir haben uns viele Gedanken gemacht und uns reingekniet. Als Basis diente ein gebrauchtes Cup-Auto. Zudem erhielten wir bei vielen Teilen – angefangen beim Käfig, über Unterschutz oder dem Differenzial – mal mehr, mal weniger Unterstützung. Unser Auto kostete rund 130000 Euro. Ein tolles Paket.

? Andere sind weniger glücklich und meinen, du hättest mit einem Überauto den Titel gewonnen. Was entgegnest du denen? Dass die DRM 2014 nicht repräsentativ war. Wir

fuhren immer zehn bis zwölf unterschiedliche Rallyes. Diesmal konzentrierten wir uns auf die DRM. Eine Serie mit sechs bis acht Läufen kannst du mit dem Porsche nicht gewinnen. Manche Strecken sind zu eng, zu dreckig, haben einen zu hohen Schotteranteil – oder es regnet. Nicht wir waren so gut. Unsere Gegner wie die Gassners oder Mark Wallenwein hatten mehr Probleme, Pech oder patzten.

? Ist der Porsche also gar nicht übermotorisiert? Denke ich nicht. Der DMSB sagt 300 kW plus 5 Prozent, macht 428 PS. Wir haben 1330 Kilo und 425 PS – das hat der DMSB überprüft. Um das klarzustel-

len: Ich bin für solche Kontrollen. Wenn jemand wie wir Seriensieger einfährt, sollte er auch strenger überprüft werden. Das sehe ich sportlich und nehme es als Kompliment.

? Dennoch hat der DMSB beschlossen, den Restriktor am Porsche von 75 auf 55 Millimeter zu verkleinern. Wie steht's um die Titelverteidigung? Eher schlecht. Wir hoffen, dass wir auf 400 PS kommen. Analysiert man, wo wir 2014 bei guten Bedingungen im Vergleich zu einem R4-Mitsubishi oder S2000-Skoda standen, ist klar, dass dies gegen einen modernen R5 kaum reichen wird – bei Rallyes geht es eben nicht nur geradeaus.



kenschutz auf der Beifahrerseite sowie zusätzlicher Ersatzradträger unter der mit Schnellverschlüssen zu öffnenden Heckscheibe) nun deutlich steifer daher. Zudem konnte der von Haus aus tief über den Asphalt kauende Sportler nur minimal höher gelegt werden. Ergo gilt es, die in Druckstufe und Zugstufe verstellbaren Dämpfer von ZF Sachs mit weicheren Federn und Stabilisatoren so in funktionellen Einklang zu bringen, dass sich die Nickbewegungen – vor allem beim Bremsen – in verträglichen Grenzen halten.

AC/DC gegen Modern Talking

Fahrstabilität und -spass sind enorm. Auch sonst kann sich die Fahrmaschine sehen und hören lassen. Die von M&M aus Anenberg für den Rallyeableger mit zwei Schalldämpfern bestückte Rennauspuffanlage sorgt nicht nur im Cockpit für gute Stimmung. In Sachen Zu-

schauererlebnis gibt der brüllende Sauger in der Rallyewelt klar den Ton an. Im Gegensatz zu den Turbomotörchen klingt der Stuttgarter Sechszylinder wie Wagners Walkürenritt gegen Mozarts kleine Nachtmusik – oder für Nichtklassiker: wie AC/DC gegen Modern Talking.

Weiter im Takt. Good Vibrations als Aggregatzustand einer aufgeräumten Seligkeit. Hier geht es um Feeling und Response, um Gasgeben und Kurvennehmen. Auch wenn ein Allradler das Meiste schneller und besser kann, Rallyefahren mit Stil verlangt nach Heckantrieb. Der Weg zu Meisterehren reicht allerdings bis zur Erdkrümmung. Luft am Kurvenausgang ist dabei unabdingbar. Den schnellen Tanz am Limit überlässt man besser echten Könnern wie eben Zeltner. Zu schnell kann's schiefehen, und der Ritt führt nicht durchs, sondern direkt ins Gelände. Schon

deshalb sind Zeiten Nebensache – zumindest für den unter diesen Bedingungen an sich zweifelnden «Kuhqvist». Da helfen auch keine tröstenden Worte des Champions. «Seit nunmehr vier Jahren bin ich mit dem Rallye-Porsche unterwegs. Auch ich musste mich rantasten und Erfahrungen sammeln. Ist zum Beispiel der Luftdruck zwei Zehntel zu hoch, geht gar nichts mehr», verrät er. «Entscheidend ist aber, dass man den Porsche nicht überfährt.»

Faire Kosten

Also wieder: Rauf in den Viererten, ab zur nächsten Kurve, rein in die Bremsen, quer bei Fuss! Das Grinsen bleibt. Auch bei den Kosten. Ein gebrauchter Cup-GT3 (unter 100 000 Euro) als Basis ist ein Schnäppchen in der Rallyeszene. Einen betagten S2000 wird man dafür nur schwer finden, ein neuwertiger R5 kostet knapp das Doppelte.

Zudem wird Kundensport bei Porsche grossgeschrieben. Die beim Serien-GT3 über 3000 Euro teure Frontstossstange gibt es für den Renneinsatz für die Hälfte. Für 1500 Euro gibt es auch eine Kohlefasertür. Andere Teile wie der bei Becker-Carbon nach genauen Vorgaben entwickelte Unterfahrschutz, dessen Lippe sich schützend um die Frontschürze schmiegt, sind nahezu unzerstörbare Exklusivanfertigungen. «Auch die Einsatzkosten sind fair. Eine Komplettrevision des serien-nahen Boxermotors steht normalerweise erst nach zwei DRM-Saisons an. Die «Runningkosten» liegen auf dem Niveau eines R4-Mitsubishi. Auch bei den Reifen», weiss Zeltner. «Hinten halten sie je nach Grip 65 bis 95 WP-Kilometer, vorne dagegen dreimal so lange.» Wohl aber nur, wenn statt dem MSA-Gesellen der Meister feinfühlig das Gaspedal streichelt. ♦

Zur Person
Ruben Zeltner

Geburtstag 12. März 1959
Geburtsort Neenstetten/Ulm (D)
Herkunftsland Deutschland

ERFOLGE

- ab 1980** Co-Pilot, u.a. Heinz Klausner (Opel), Raimund Baumschlager (VW)
- 1999** Erste Rallye als Fahrer, Sieger Rallye Erzgebirge (Proton)
- 2001** Erster Start in der Deutschen Rallye-Meisterschaft (Mitsubishi)
- 2003** Sieger Mitropa Cup (Mitsubishi)
- 2005** 3 Laufsiege DRM/DRM (Rallyes Erzgebirge, Sachsen, Harrach)
- 2007** Umstieg BMW M3 (DRM/DRS) (ADAC Rallye Masters/DRS)
- 2011** Umstieg Porsche 911 GT3 (996)
- 2012** Gesamtvierter DRM (Porsche)
- 2014** Deutscher Rallye-Meister und Sieger ADAC Rallye-Masters (8 Laufsiege/Porsche)

HOBBYS

Motorsport ohne Ende

Porsche 911 GT3 Rallye (997) - Technische Daten

MOTOR

Basis (DMSB): 997 GT3 Cup, Jhg. 2010 (75-mm-Restriktor)
Bauart: Sechszylinder-Boxermotor, 4 Ventile pro Zylinder
Hubraum: 3797 ccm (Bohrung×Hub: 76,4×102,7 mm)
Leistung: 313 kW/425 PS bei 7900/min (elektr. begrenzt)
Drehmoment: 433 Nm bei 6400/min
Max. Drehzahl: 8400/min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb: Heckantrieb
Getriebe: Sechsgang sequenziell über Schaltstock
Differenzial: einstellbares Lamellen-Sperrdifferenzial
Antriebswellen: Tripoden-Antriebswellen

FAHRWERK

McPherson-Federbeine vorn, höhenverstellbare Mehrlenkerachse mit Achsträgern hinten, verstellb. Federn und Dämpfer
Einstellbare Querlenker und Schwertstabilisatoren (v/h)

BREMSEN

Innenbel. Scheibenbremse (v: 380 mm, h: 355 mm), Sechskolben- (v)/Vierkolben-Festsättel (h), Rallye-ABS

RÄDER/REIFEN

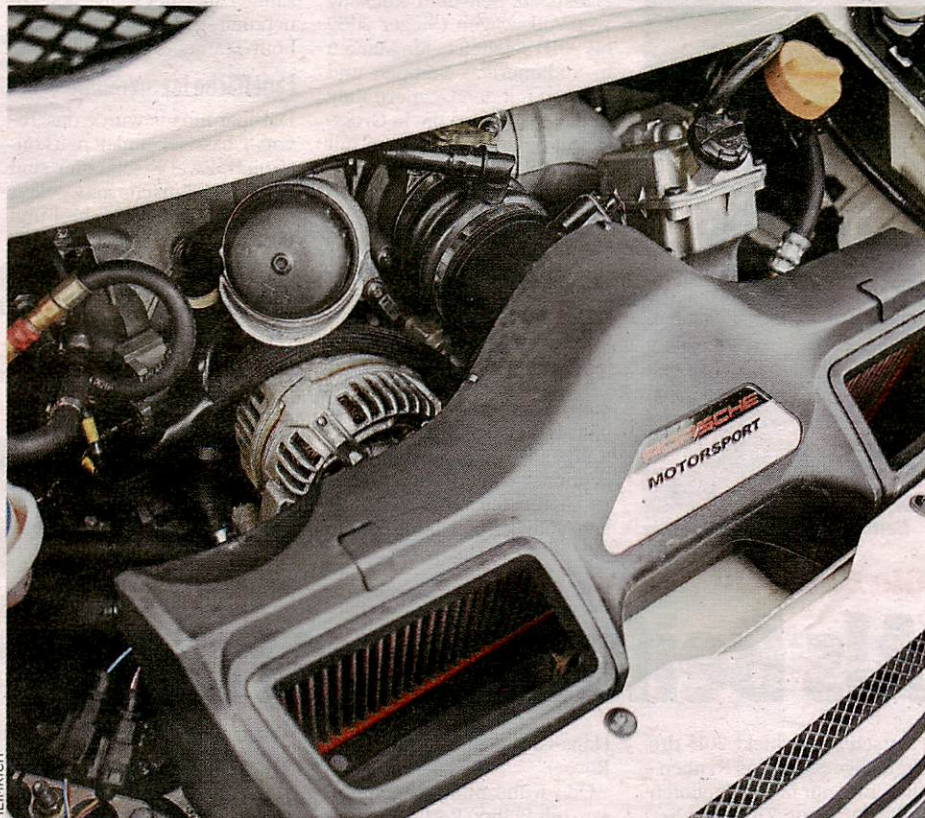
ATS 9×18 (v)/11×18 (h); Hankook 235/40×18 (v)/295/40×18 (h)

CHASSIS/KAROSSERIE

Länge/Breite/Höhe/Radstand: 4545/1852/1270/2457 mm
Gewicht: 1335 kg (Mindestgewicht lt. Reglement: 1300 kg)

FAHRLEISTUNGEN

0-100 km/h: ca. 3,2 sec
Topspeed: ca. 200 km/h (kürzeste Übersetzung)



Good Vibrations: Der seriennahe Sechszylinder-Boxer gewinnt auch jeden Sound-Contest



Flugstunde: So sieht es aus, wenn der Meister das «Zebra» fliegen lässt. Mit diesem Einsatz holte Zeltner Porsches ersten Titel in der DRM seit fast 40 Jahre

HEIMRICH

Vorschau Automobil

Neue Regeln: Vorteil



Aufrüsten durch Abspecken: Toyotas Pickup Hilux hat damit 2015 mehr Chancen auf den Sieg



Mini: In den letzten drei Jahren Dakar-Sieger der Automobile



Beifahrer-Star: Von Zitzewitz

Von CHRISTIAN SCHÖN

Seit Jahren ist Toyota der härteste Gegner für Mini, den Dauersieger der letzten Jahre. Geänderte Technikregeln haben das Kräfteverhältnis nun zu Gunsten der japanisch-südafrikanischen Pick-ups verschoben.

Die Strukturen ähneln sich: BMW-Tochter Mini lässt seine Dakar-Autos von X-Raid entwickeln, aufbauen und einsetzen. Toyota setzt für diese Aufgabe auf das südafrikanische Team Hallspeed. Seit dem Rückzug von Volkswagen (Sieger 2009 bis 2011) spielten beide Marken in Südamerikas Steppen und Wüsten mit den Gegnern Katz und Maus. Wobei die in Gross-Gerau beheimateten Mini mit zuletzt drei Siegen in Folge die Nase klar vorne hatten. Die offiziell unter dem Namen des südafrikanischen Importeurs Imperial antretende Toyota-Mannschaft blieb mit den Rängen 3 (2012), 2 (2013) und 4 (2014) bisher nur die Rolle des schnellsten Verfolgers.

Änderungen im Technikreglement könnten das Kräfteverhältnis bei der 2015er-Dakar-Rallye (4.-17. Januar durch Argentinien, Chile, Bolivien) jetzt zu Ungunsten Minis verschieben. Zum Beispiel durch das um

einen Zentner erhöhte Mindestgewicht für seine All4 Racing (3,0-Liter-Turbodiesel, Allrad) auf nun 1952,5 kg. «Das zusätzliche Gewicht hört sich nach nicht viel an, belastet auf die lange Distanz Fahrwerk und Bremsen aber noch mehr», weiss Vorjahressieger Nani Roma. Im Gegenzug durften die Toyota Hilux (5,0-Liter-Saugbenziner, Allrad) um 56 kg abspecken. Der V8 aus dem Lexus IS-F bekam ausserdem einen um einen Millimeter grösseren Luftmengenbegrenzer. «Damit sind unsere Autos auf die gesamte Länge der Rallye gerechnet rund 50 Minuten schneller», hofft Teamchef Glyn Hall.

Ladefläche leergeräumt

Darüber hinaus wurde das Toyota-Chassis komplett neu konstruiert. Zwei Ersatzräder sind von der Ladefläche ins Cockpit hinter die Sitze von Fahrer und Beifahrer umgezogen, ein drittes steckt nun unter dem Aufbau. Die Ladefläche besteht nur noch aus den Seitenwänden. «120 Kilogramm mehr liegen jetzt zwischen den Achsen an tiefer Position», verrät Hall.

Kein Wunder, dass auch Mini-Pilot Nasser Al-Attiyah in den südafrikanischen «Bakkies» die grösste Gefahr sieht. Der Katarer hatte selbst lange mit einem Wechsel zu Toyota geliebäugelt.

NACHGEHAKT BEI Cyril Despres

(40/F). Der Peugeot-Pilot aus Frankreich über seinen ersten Dakar-Start im Automobil nach fünf Motorrad-Siegen.



Von CHRISTIAN SCHÖN

Wie war dein erster Eindruck vom Rallyefahren im Auto? Meine Premiere im Peugeot 2008 DKR war ein Test auf dem Beifahrersitz von Stéphane Peterhansel. Der fuhr los wie ein Wahnsinniger. Vor der ersten Kurve dachte ich: Das wird ein Mega-Abflug. Aber Stéphane war nicht mal am Limit. Autos sind so unglaublich viel schneller als Motorräder.

Motorrad oder Auto, was ist schwieriger? Körperlich ist Motorradfahren um Welten härter. Dafür hat man auf dem Bike den viel besseren Überblick. Über eine Düne zu fahren, ohne zu sehen, wie's weitergeht, ist gewöhnungsbedürftig.

Wie schwierig ist es für dich, auf einmal auf einen Beifahrer hören zu müssen? Diese Umstellung habe ich noch nicht ganz geschafft. Das Gute an einem Beifahrer ist jedenfalls, dass man auf den manchmal sehr langen Verbindungsetappen jemanden zum Quatschen hat.

War's das also für dich mit dem Motorradfahren? Mir war schon seit einiger Zeit klar, dass ich nicht ewig professionell Motorradfahren will. Das Angebot von Peugeot zum Wechsel ins Auto kam dann genau zum richtigen Zeitpunkt. Ich werde sicher weiterhin Motorradfahren, aber nur noch zum Spass - und vielleicht das eine oder andere kleinere Rennen. ♦

Die Deutschen/Race Trucks

Als Beifahrer gefragt

Deutschland schickt 2015 drei ehemalige Sieger ins Rennen - allerdings nur in der Copiloten-Rolle: Dirk von Zitzewitz liest wieder dem Südafrikaner Giniel de Villiers (Toyota) das Roadbook vor, mit dem zusammen er 2009 auf VW gewann. Timo Gottschalk (2011 mit Nasser Al-Attiyah) weist Yazeed Al-Rajhi (Toyota) bei dessen Dakar-Premiere den Weg. Und Doppelsieger Andreas Schulz (2001 mit Jutta Kleinschmidt, 2003 mit Hiroshi Masuoka) sitzt neben Yong Zhou (Mini).

Ebenfalls die deutschen Fahne hoch halten in der ersten Januarhälfte die Routiniers Stephan Schott/Holm Schmidt (Mini), Rainer Wissmanns (im Toyota mit einem französischen Beifahrer), das Vater-Sohn-Gespann Jürgen und Daniel Schröder (Nissan) sowie die Dakar-Neulinge Ali Gharib/

Hans-Christian Maurer (Land Rover).

Udo Kühn pilotiert gemeinsam mit Philipp Rettig und Philipp Beier einen der X-Raid-Service-Lkw, die im Wettbewerb mitfahren, um bei Bedarf auch in einer WP helfen zu dürfen. Rennmässig nicht dabei ist dagegen Race-Truck-Urgestein Mathias Behringer, der seinen Service-Lkw stattdessen gewinnbringend an das Toyota-Team Overdrive vermietet hat.

Überraschend bei den Race-Trucks ist der Markenwechsel von Ales Loprais. Weil Tatra wegen Regeländerung umbauen musste, rechnete sich der Tscheche da keine Spitzenplätze mehr aus und ging zu MAN. Mit Markenkollege Hans Stacey und dessen niederländischem Landsmann Gerard de Rooy (Iveco) macht Loprais Jagd auf fünf Trucks starke Kamaz-Werksteam um Vorjahressieger Andrey Karginov. ♦ CS



Kamaz: Will mit fünf Trucks den nächsten Siebergipfel erklimmen

Toyota

Den letzten Platz im 2015er-Hilux – eingesetzt vom belgischen Satelliten-Team Overdrive – schnappte ihm aber Yazeed Al-Rajhi weg. Der Saudi-Arabier vertraut zudem auf den Beifahrer, mit dem Al-Attiyah 2011 «die Dakar» gewann, auf den Deutschen Timo Gottschalk. Toyota-Speerspitze sind wieder der Südafrikaner Giniel de Villiers und sein deutscher Beifahrer Dirk von Zitzewitz, die Dakar-Sieger von 2009.

Mini hat gerade die Verlängerung des Dakar-Engagements bis mindestens 2017 verkündet. Ob dann die Kombination Turbodiesel/Allradantrieb noch siegfähig ist, weiss keiner. Spätestens dann dürften die nach Buggy-Reglement gebauten Peugeot 2008 DKR (3,2-Liter-V6-Turbodiesel, Heckantrieb) ernsthafte Gegner sein. Jetzt, bei ihrer Premiere, geht es für Stéphane Peterhansel, Carlos Sainz und Cyril Despres (siehe auch «Nachgehakt») wohl höchstens um Tagessiege.

Um Erfahrungen zu sammeln, schickt X-Raid sicherheitshalber schon dieses Mal zusätzlich einen Buggy ins Rennen. Am Steuer des «Buggy All Terrain Mobil» – abgekürzt BAT-Mobil – dreht der Franzose Guerlain Chicherit. Im Heck brüllt ebenso wie in Robby Gordons Hummer und den SMG-Buggys von

Philippe Gache und Ex-Ski-springer Adam Malysz ein V8-Benziner.

Die Rallye Dakar ist traditionell auch eine Spielwiese für Sonderprojekte. Auf der Pole-Position der «Exoten» steht zweifellos Albert Bosch. Der spanische Abenteurer fährt seine Premiere mit einem rein elektrisch angetriebenen Buggy. Bei 250 bis 300 km Reichweite wurden dafür spezielle Regeln eingeführt. So darf Bosch bei längeren Wertungsprüfungen an den Tankstellen der Motorräder Batterien wechseln.

Debütant Romain Dumas

Bekanntester Dakar-Neuling ist Romain Dumas, Sieger der 24h-Rennen in Le Mans und Nürburg und aktueller Porsche-Werkspilot in der Langstrecken-WM. Der Franzose startet im Buggy für eine Organisation, die die medizinische Betreuung herzkranker Kinder in Drittwelt-Ländern finanziert. Dumas' Ziel: «Ich bin schon froh, wenn ich ankomme.»

Höher gesteckte Ambitionen nach einigen Jahren auf kleiner Flamme zeigt für 2015 der brasilianische Mitsubishi-Importeur. Erstmals fährt Ex-World-Cup-Sieger Carlos Sousa einen der ASX-Prototypen (4,7-Liter-V8-Saugbenziner von Aston Martin, Allrad). ♦

Strecke

Mehr Marathon und häufiger getrennt



Staubige Pisten, hohe Berge: So ist «die Dakar» in Südamerika

Der Dakar-Organisator A.S.O. hat sich für die 36. Auflage des Marathon-Klassikers – die siebte in Südamerika – Neues einfallen lassen. Zum ersten Mal genießen Autos/Race-Trucks und Motorräder/Quads getrennte Ruhetage. Während die eine Gruppe in Iquique an Chiles Pazifikküste Runderneuerung betreibt, fährt die jeweils andere in einer Marathon-Etappe nach Uyuni in Bolivien. Service ist an diesem Wendepunkt also verboten, sogar die Race-Trucks müssen da ohne Hilfe von aussen auskommen.

Insgesamt 413 Starter

Die Nennliste weist 137 Autos, 64 Race-Trucks, 164 Motorräder und 48 Quads aus. Rund 35 Prozent der Wertungsprüfungen absolvieren die Teilnehmer-Kategorien getrennt. Für Autos sind es insgesamt 9111

Kilometer, davon mit 4578 knapp mehr als die Hälfte als Wertungsprüfung (WP). Bei den Race-Trucks lautet das Verhältnis 8159:3759.

Nach drei Jahren Pause stehen Start-/Ziel-Rampe nun wieder in Argentinien Hauptstadt Buenos Aires. Auch die Etappenziele bieten wenige Überraschungen. Autos und Race-Trucks fahren allerdings nun ebenfalls durch Bolivien, im vergangenen Jahr liessen sich dort nur Motorräder/Quads blicken. Der Teufel steckt allerdings im Detail.

«Entscheidend für das Kräfteverhältnis zwischen Buggys und Allradlern ist, wie viel off-road und wie viel auf Pisten gefahren wird», sagt Peugeot-Werkspilot Carlos Sainz. Aber das erfahren die Teilnehmer immer erst abends, wenn sie das Roadbook für den folgenden Tag erhalten. ♦ CS

DIE ETAPPEN

»» **Etappe 1: 4. Januar** Buenos Aires–Villa Carlos Paz/RA (Verbindung 663 km, Wertung 170 km). Mehr als 800 Kilometer Warm-up ohne besondere Tücken.

»» **Etappe 2: 5. Januar** Villa Carlos Paz–San Juan/RA (VE 107 km, WP 518 km, Trucks 315/331 km). Hartes Terrain, am Ende Sand.

»» **Etappe 3: 6. Januar** San Juan–Chilecito/RA (VE 258 km, WP 284 km). Steiniges und gebirgiges Gelände.

»» **Etappe 4: 7. Januar** Chilecito/RA–Copiapo/RCH (VE 594 km, WP 315 km, Trucks WP 174 km). Über den 4800 m hohen Paso San Francisco nach Chile. Hohe Atacama-Dünen.

»» **Etappe 5: 8. Januar** Copiapo–Antofagasta/RCH (VE 239 km, WP 458 km). Tückischer Fesh-Fesh-Sand

»» **Etappe 6: 9. Januar** Antofagasta–Iquique/RCH (VE 392 km, WP 255 km, Trucks VE 255 km). Dem Pazifik entlang, Dünen, Gebirge. Halbzeit-Podest.

»» **Etappe 7: 10. Januar** Iquique/RCH–Uyuni/BOL (VE 396 km, WP 321 km, Trucks 101/335 km). Marathon-Etappe nach Bolivien. Navigation wichtig

»» **Etappe 8: 11. Januar** Uyuni/BOL–Iquique/RCH (VE 24 km, WP 781 km, Trucks 0/271 km). Autos durch die Salar-Salzwüste, Trucks durch die Dünen.

»» **Ruhetag: 12. Januar**

»» **Etappe 9: 13. Januar** Iquique–Calama/RCH (VE 88 km, WP 451 km). Nach der Atacama folgen Dünen und schnelle Abschnitte.

»» **Etappe 10: 14. Januar** Calama/RCH–Salta/RA (VE 501 km, WP 359 km). 2. Marathon-Etappe via Paso de l'Acay (4970 m ü. M.).

»» **Etappe 11: 15. Januar** Salta–Termas de Rio Hondo/RA (VE 326 km, WP 194 km). Schnell, tückisch.

»» **Etappe 12: 16. Januar** El Termas de Rio Hondo–Rosario/RA (VE 726 km, WP 298 km). Längste Etappe.

»» **Etappe 13: 17. Januar** Rosario–Buenos Aires/RA (VE 219 km, WP 174 km). Schneller Schlussabschnitt ins ersehnte Ziel. ♦ ML

WICHTIGSTE STARTER 2015

Nr.	Fahrer	Auto
300	Roma/Perin	Mini
301	Al-Attiyah/Baumel	Mini
302	Peterhansel/Cottret	Peugeot
303	De Villiers/Von Zitzewitz	Toyota
304	Sainz/Cruz	Peugeot
307	Holowczyc/Panseri	Mini
308	Gordon	Hummer
314	Van Loon/Rosegaar	Mini
318	Malysz/Marton	SMG-Buggy
322	Despres/Picard	Peugeot
323	Chicherit/Winocq	BAT-Buggy
325	Al-Rajhi/Gottschalk	Toyota
330	Dumas/Borsoatto	MD-Buddy
332	Zhou/Schulz	Mini
334	Schott/Schmidt	Mini
352	Schröder/Schröder	Nissan
366	Wissmanns/Roche	Toyota
367	Llovera/Haro-Bravo	MD-Buggy
369	Bosch-R./Paya-P.	E-Buggy
420	Gharib/Maurer	Landrover
422	Houlés/Ridet	Isuzu
Nr.	Fahrer	Truck
500	Karginov	Kamaz
501	De Rooy	Iveco
502	Nikolaev	Kamaz
503	Loprais	MAN
504	Stacey	Iveco
550	Kühn	MAN
522	Lammers	GINAF



Drei-Länder-Marathon: Die Dakar-Strecke 2015 führt durch Argentinien, Chile und Bolivien

Zuversichtlich: Stefan Bradl hat die Ungewissheit bei der Technik ausgeräumt und ist mit seinem Bike zufrieden

Von IMRE PAULOVITS

Nach einer nicht nach Wunsch verlaufenen Saison auf LCR-Honda ist Stefan Bradl zu Forward-Yamaha in die Open-Klasse der MotoGP gewechselt. Im MSa-Interview blickt der deutsche MotoGP-Pilot zurück und schildert, wie er sich seine nächste Saison vorstellt.

Bist du nach dem letzten Test nun beruhigt, was deine Konkurrenzfähigkeit für die MotoGP-Saison 2015 betrifft?
STEFAN BRADL: Der Test in Jerez war sehr wichtig. Es war zwar nur ein Tag, aber ich bin da recht flott unterwegs gewesen. Ich habe mich auch mit der Maschine und dem Team anfreunden können, und das gibt mir ein beruhigendes Gefühl über die Winterpause. Weil ich weiss, dass das Paket konkurrenzfähig ist. Und die Situation Öhlins/Kayaba ist geklärt. All das gibt mir ein besseres Gefühl für die Pause, weil ich weiss, dass ich ein gutes Motorrad habe. Es war wichtig, dass ich nicht mit der Ungewissheit über den Winter gehe. Ich komme gut mit dem Motorrad zurecht, das ist das Wichtigste.

Wie hast du dich bislang in dein neues Team eingelebt?
 Wirklich gut. Es sind natürlich andere Leute, mit Dirk Debus und Tex Geissler auch zwei Deutsche. Zunächst ist es, wie wenn man den Job wechselt: Man muss sich zuerst kennenlernen. Wir haben jetzt drei Tage miteinander gearbeitet und geredet, aber es wird sicherlich noch etwas dauern, bis wir uns komplett verstehen. Bislang gehen wir alle sehr freundlich miteinander um, sehr professionell. Es ist natürlich eine Umstellung. Das alte Team kannte ich über drei Jahre, da sind wir zusammengewachsen. Ich sehe da aber keine Schwierigkeiten, dass das mit dem neuen Team nicht auch so werden kann.

Wer sind im Team die für dich zuständigen Techniker?
 Mein Crewchief ist Sergio Verbena. Wenn ich mit ihm bislang auch noch nicht gearbeitet habe, kannte ich ihn schon sehr lange. Als ich 2006 im KTM Junior Team war, war er dort im 250er-Team bei Poggiali und Aoyama für das Data-Recording zuständig. Danach war er längere Zeit bei Pramac-Ducati. Er hat also schon einige Jahre MotoGP-Erfahrung. Was die Datenauswertung, das Mapping und die Elektronik anbelangt, sind Dirk Debus und Tex Geissler für mich zuständig. Und ich habe noch drei Mechaniker. So arbeitet sogar ein Mann mehr für mich, als es bei LCR der Fall war.

Wie ist es nun, mit Sergio Verbena, Dirk Debus und Tex

Zur Person Stefan Bradl

Geburtstag 29. November 1989
Geburtsort Augsburg (D)
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

2003 7. Red Bull Rookies Cup (Honda)
 2004 5. IDM 125 ccm (KTM)
 2005 Deutscher Meister IDM 125, WM-35. 125GP (KTM)
 2006 WM-26. 125GP (KTM)
 2007 Spanischer Meister 125GP, WM-18. 125GP (Aprilia)
 2008 WM-4. 125GP, 2 Siege (Aprilia)
 2009 WM-10. 125GP (Aprilia)
 2010 WM-9. Moto2, 1 Sieg (Suter)
 2011 Weltmeister Moto2, 4 Siege (Kalex)
 2012 WM-8. MotoGP (Honda)
 2013 WM-7. MotoGP (Honda)
 2014 WM-9. MotoGP (Honda)
 2015 MotoGP-WM auf Forward-Yamaha

Stefan Bradl

«Habe noch zu sehr den Honda-Stil drauf»

Geissler zusammenarbeiten, die du zuvor in anderer Beziehung kanntest?

Wirklich gut. Wir sprechen hin und wieder auch deutsch, aber grossteils englisch wie zuvor. Die Arbeitsweise gefällt mir, aber es wird noch eine Weile dauern, bis wir uns besser verstehen. Doch daran arbeiten wir. Es wird sicherlich immer besser, ich bin sehr optimistisch und auch zufrieden. Die Stimmung



«Die Stimmung in unserem Team ist wirklich gut.»

STEFAN BRADL

ist wirklich gut, und ich bin mir sicher, dass wir gut miteinander auskommen werden. Es ist alles so, wie es sein soll.

Was war das Problem mit den Kayaba-Federelementen, und inwiefern fühlte sich das Bike mit den Öhlins anders an?

Ich habe mich von Anfang an für Öhlins eingesetzt, denn Kayaba war seit 13 Jahren nicht mehr in der MotoGP dabei. Deren Federerlemente haben mir auch nicht das Gefühl vermittelt, das ich gewohnt war. Ich hatte das Gefühl, dass die Steifigkeit nicht ausreichend genug war. Ich bin in meiner ganzen Karriere auf Öhlins gefahren, und ich weiss, dass das Produkt gut ist. Dazu fahren auch alle anderen mit Öhlins. Ich bin froh, dass wir es nun so hingebraht haben.

Glaubst du, dass du so mit der Forward-Yamaha gelegentlich für eine Überraschung sorgen kannst?

Ich traue es mir schon zu. Wir müssen natürlich erst einmal schauen, ob sich im nächsten Jahr Dinge verändern. Die Open-Hondas werden sicherlich stärker werden, Aprilia ist neu dazugekommen, Suzuki mischt wieder mit, und Ducati ist stärker geworden. Was genau im nächsten Jahr passiert, werden wir sehen. Aber ich bin ziemlich zuversichtlich, dass wir für Überraschungen sorgen können. Natürlich ist der Massstab so, dass das, was das Team in der letzten Saison erreicht hat, auch weiter möglich sein sollte. Aleix Espargaró ist WM-Siebter geworden. Das sollte unsere Referenz sein.

Wie siehst du deine Zeit bei LCR im Nachhinein, und fehlt dir etwas von dieser Zeit?

Sicher ist mir der Abschied nicht leicht gefallen, weil es ein tolles Team war und ist. Sie haben drei Jahre meine Karriere begleitet, und wir sind alle miteinander eng zusammengewachsen. Es war ein kleines

Team, es war sehr familiär mit einem sehr guten Klima. Ich bin dort mit allen Leuten sehr gut klargekommen. Aber jetzt habe ich den Abschied verdaut. Es macht mir Freude, auf die Zeit zurückzublicken. Ich bin im neuen Team angekommen, so dass ich vom Kopf her das ganze letzte Jahr abgehakt habe. Es ist eine tolle Zeit gewesen,

es wartet aber eine neue Herausforderung. Du hattest letzten Winter deine Vorbereitung umgestellt. Hat sich das bewährt, oder kommt in diesem Winter noch etwas Neues dazu?

Ich werde sicherlich auch einige Tage Motocross fahren, um das Gefühl für die Maschine aufrechtzuerhalten. Aber ob man Motocross und Supermoto fährt, einen grossen Unterschied macht es nicht. Ich habe mich nie schwergetan, wieder aufs Motorrad zu steigen und in Sepang wieder die ersten Runden zu drehen. Mir sind vor drei Wochen in Augsburg aus dem Knöchel zwei Schrauben entfernt worden, die ich mir letztes Jahr in Malaysia beim Sturz auf dem Teppich eingefangen habe. Das war nur ein kleiner Eingriff, und ich bin am Abend gleich wieder heimgegangen. Ich habe dann gewartet, bis die Wunde wieder zu ist, konnte aber gleich wieder belasten. Und es ist alles ohne Komplikationen verlaufen. Ich konzentriere mich jetzt darauf, körperlich so fit wie möglich zu werden. Ich habe vor zwei Wochen



«Ich muss noch mehr Kurvenspeed mitnehmen.»

STEFAN BRADL

wieder mit dem Training angefangen und gehe jetzt mehr auf die längeren Distanzen, um die Grundkondition aufzubauen. Dann ist der Plan, ein paar Tage Motorradfahren einzubauen. Vielleicht ergibt es sich, zusammen mit dem Sandro (Cortese) etwas zu machen. Wir sind immer in Kontakt, und wir werden reagieren, wenn uns etwas einfällt.

Inwieweit ist es anders, mit der Dorna-Software zu fahren als zuvor mit der von Honda?

Es ist natürlich ein Unterschied spürbar. Ich habe das Gefühl, die Einheits-Software funktioniert etwas komplizierter. Gott sei Dank sind der Dirk und der Tex bei der Marelli-Software sehr gut im Bilde. Aber es wird noch etwas dauern, bis wir eine Basis haben und wissen, mit welchen Problemen wir es zu

tun haben und wie wir reagieren müssen. Wir haben uns an dem Tag in Jerez sehr viel Zeit genommen, um die Elektronik genau unter die Lupe zu nehmen, und es hat eigentlich ganz gut funktioniert. Es ist von den Einstellungsmöglichkeiten her etwas komplizierter. Aber wenn man es dann verstanden hat, habe ich das Gefühl, dass es ähnlich gut funktioniert. Aber die Honda-Software funktioniert noch etwas genauer und ist noch genauer einzustellen. Man kann sich da aber auch schnell verrennen. Das ist uns auch öfters passiert. Die Marelli-Software sollte also kein Nachteil sein.

Was muss bei den Tests in Sepang noch an deinem Bike weiterentwickelt werden?

Ich habe schon zwei unterschiedliche Chassis-Varianten probiert, ein 2013er und ein 2014er, und ich habe schon einen Unterschied gemerkt. Aber ich bin noch zu sehr beschäftigt, mich mit dem Motorrad anzufreunden. Wir müssen erst eine Basis finden, die für mich funktioniert. Dann können wir auch unterschiedliche Teile probieren. Wir werden in Malaysia auch sicher einige neue Teile haben.

Was musst du noch selbst an deinem Fahrstil ändern, damit er auf der Yamaha am effizientesten wird?

Die Yamaha verfügt auf der Reifenkante über mehr Grip. Ich muss schauen, dass ich das nutze. Es ist sehr wichtig, früh ans Gas zu gehen und den Kurvenspeed mitzunehmen. Ich habe noch zu sehr den Honda-Stil drauf, spät innen reinzufahren, nur kurz auf der Kante zu sein und wieder aufzurichten. Es ist mir schon gelungen, mich etwas umzustellen. Es wird aber noch etwas dauern, bis ich, vor allen wenn ich pushe, nicht wieder in den alten Stil zurückfalle. Wichtig ist mit der Yamaha, nicht ganz so spät zu bremsen, die Bremse früh rauszulassen und Kurvenspeed mitzunehmen.

Du bist im November 25 Jahre alt geworden. Hat sich damit etwas in deinem Leben verändert?

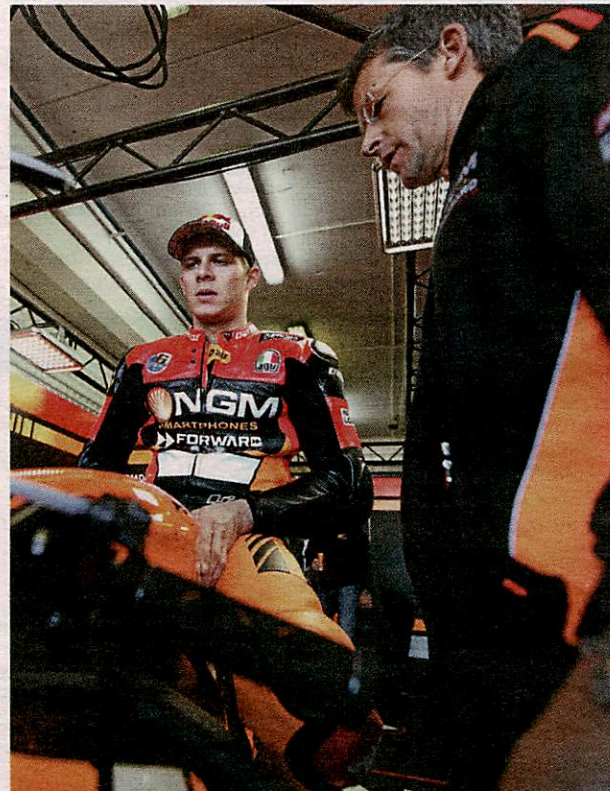
Nein, dieser Geburtstag war nur eine Zahl, mit der sich nichts verändert hat. Ich bin genauso wie vorher, es ist alles genau wie vorher. Und ich denke, das ist auch gut so.

Was alles plantst bis zum ersten Sepang-Tests Anfang Februar?

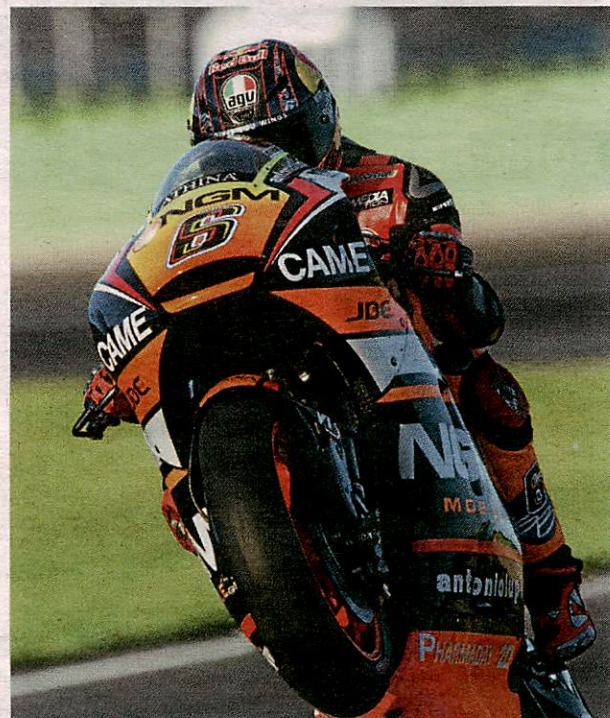
Ich habe jetzt keine grossen Termine mehr. Also werde ich bis Weihnachten ordentlich trainieren. Ich werde mich konditionell optimal vorbereiten, dann Weihnachten mit der Familie feiern. Bis Sepang gibt es in meinem Leben keine grossen Sachen mehr, die ich unternehmen werde. Ausser dass ich versuche, so gut wie möglich bereit zu sein für die neue Saison. ♦



Bradl und Crewchief Verbena: «Kenne ihn schon sehr lange»



Stefan Bradl mit Tex Geissler: «Bei Dorna-Software gut im Bilde»



Bradl auf Forward-Yamaha: «Komme mit dem Bike gut zurecht»

MotoGP-Technik

Kleine Änderungen

Von NEIL SPALDING

Niemand hätte vor der Saison 2014 gedacht, welche Wirkung manches kleine technische Detail auf die Kräfteverhältnisse in der MotoGP haben wird. Auch die Giganten wurden von Überraschungen nicht verschont.

Das grosse Duell Honda gegen Yamaha fand in der letzten Saison in der MotoGP-Klasse gleich auf zwei Ebenen statt. Neben dem Kampf der Werksteams präsentierten sich die beiden grössten Motorradhersteller der Welt auch in der nun

als Open MotoGP titulierten ehemaligen CRT-Klasse. Honda wählte dazu den Weg, für das Reglement mit 24 Litern Sprit, Einheits-Software und weichen Reifen einen Production-Racer aus der RC 213 V zu entwickeln. Dieser verzichtete auf die teuren pneumatischen Ventildfedern. Yamaha ging einen anderen Weg, räumte die Regale mit den Teilen der Werksmotoren und verleaste MI-Triebwerke. Damit eine Vorlage für die passenden Fahrwerke dazu vorhanden ist, verleasten sie gleich noch ein paar Rahmen und Schwingen mit dazu.

Beim Rennen dieser Konzepte hatte Yamaha, nicht zuletzt

dank des Talents des zweifachen CRT-Meisters Aleix Espargaró, die Nase vorn. Nun rüstet Honda nach und bestückt die nächstjährigen Production-Racer mit diesjährigen Werksmotoren. Yamaha hält gegen, und Forward-Yamaha erhält für Stefan Bradl und Loris Baz auch 2015 Werks-Fahrwerke.

Die Reifen-Bombe

Bridgestone hatte die Aufgabe, für diese Saison Reifen zu bauen, die auch bei nun stärkeren Motoren der Open-Class in der vom Reglement geforderten, weicheren Mischung (was ursprünglich für die leistungsschwächeren CRT-Motoren auf

Serienbasis erdacht wurde) halten. Bei ihrer Politik der gleichen Karkasse und der unterschiedlichen Mischungen wollten sie dieses Problem lösen, indem sie die 2013 auf besonders aggressiven Strecken eingesetzte, «hitzebeständige» Karkasse 2014 auf allen Strecken verwendeten.

Dies hatte unvorhergesehene Folgen. Die Honda funktionierten mit diesen Reifen problemlos, doch für Yamaha, und besonders für Jorge Lorenzo, hatte dieser Reifen eine verheerende Wirkung: Durch die steifere Flanke baute er weniger Edge-Grip auf, und so war der Vorteil der höheren Kurvengeschwin-

digkeit des Yamaha-Chassis weg, der Kampf gegen Marc Márquez erst einmal hoffnungslos. Erst in Mugello, auf der Strecke, wo der hitzebeständige Reifen bereits letztes Jahr eingesetzt wurde, konnte Lorenzo seinen gewohnten Stil fahren und war auch prompt ein ebenbürtiger Gegner für Márquez.

Doch Yamaha musste umdenken. Während Jorge Lorenzo für seinen Fahrstil mit viel Kurvenspeed immer steifere Chassis forderte, funktionierte dies mit dem steiferen Reifen nicht mehr, und auf dem Heimflug von Argentinien kam den Yamaha-Ingenieuren die Idee, etwas aus ihrem aktuellen Rah-

DUCATI D16 GP14/14.2

Ducati begann die Saison mit der überarbeiteten Version des Motorrads, das während der Saison 2013 entwickelt wurde. Dieses Bike wurde in vielen Schritten weiterentwickelt.

In der ersten Saisonhälfte wurde die Front immer kürzer und das Heck immer länger. Am Sachsenring gab es die dritte neue Schwinge, vorn

stärker, an der Achsaufnahme weicher, dazu ein neues Hebelssystem. Es kamen auch neue Verkleidungsteile für bessere Kühlung und weniger Luftwiderstand.

Am Motor wurde mit unterschiedlichen externen Schwungmassen experimentiert und die Elektronik ständig überarbeitet. Dazu pro-

bierte man Massendämpfer, damit die Fahrer weniger durch Vibrationen ermüden.

Das letzte Update war in Aragón ein komplett neues Motorrad, die GP14.2. Tank und Sitz wurden schlanker, der Motor weiter nach hinten gedreht. Den erwarteten Durchbruch brachte sie nicht; im Februar kommt die neue Ducati.

AVINTIA-KAWASAKI

Begonnen hat das Team bei den Sepang-Tests mit den letztjährigen Superbike-WM-Werks-Kawasaki, die mit dem selbstentwickelten Zylinderkopf von Akira mit pneumatischem Ventiltrieb und der Verkleidung der Hayate, Kawasakis letztem MotoGP-Prototyp, versehen waren. Zum ersten Rennen hatte der spa-

nische Spezialist Inmotec die Rahmen überarbeitet und eine längere Schwinge gebaut.

Leider bekam das von Kawasaki unterstützte Team nicht die technischen Errungenschaften der Hayate, so fuhr man hinterher. Héctor Barberá wechselte ab Aragón auf Ducati. 2015 werden beide Fahrer die D16 fahren.



Ducati D16 GP14.2: Rahmen und Tank schlanker, Motor gekippt



Massendämpfer, Auspuffklappe



Von Inmotec modifizierter Kawasaki-Superbike-WM-Rahmen

FORWARD-YAMAHA

Neben dem geleasteten Yamaha-Werks-Chassis hatte auch Ex-FTR-Konstrukteur Marc Taylor ein Fahrwerk mit der gleichen Geometrie und geringerer Steifigkeit gebaut, das in langsamen Kurven besser war, aber weniger Stabilität bei hohem Tempo bot.

Der Motor war der gleiche, den Tech3 bekam. Nach Reg-

lement musste in der Open-Klasse mit Dorna-Standard-Software gefahren werden. Diese bot nicht die Möglichkeiten der Werks-Elektronik, jede Kurve einzeln zu optimieren. Mit 24 Litern Sprit hatten die Forward-Piloten zwar viel Leistung, aber weniger Kontrolle in und aus den Kurven heraus.

YAMAHA YZR-M1

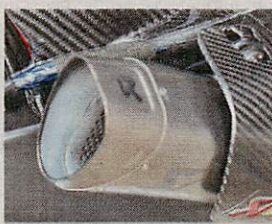
Die Yamaha M1 lebt von ihrem überragenden Edge-Grip, deshalb begann das Jahr für sie schlecht, als Bridgestone eine neue Reifengeneration brachte, die steifer war und so weniger Haftung an ihrer Kante hatte. Erst als in Jerez ein Reifen mit weicherer Seite nachgeschoben wurde, war Yamaha wieder bei der Pace.

Für Yamaha kam auch der Zeitpunkt, an dem sie Edge-Grip verloren hatten, denkbar ungünstig, da durch die neue Regel ein Liter weniger Sprit zur Verfügung stand und die dadurch bedingte Abmagerung sich vor allem beim ersten Öffnen des Gasgriffs bemerkbar machte, wenn das Motorrad in voller Schräglage ist.

So arbeitete Yamaha das ganze Jahr am Fein-Mapping. Dazu brachten sie neue Fahrwerke, unterschiedliche für Valentino Rossi und Jorge Lorenzo. Ab Assen kam ein neuer, kürzerer Akrapovic-Auspuff. Auch das Getriebe wurde weiterentwickelt, im nächsten Jahr soll auch übergangslos runtergeschaltet werden.



Forward-Yamaha: Werks-Motor, -Rahmen und -Schwinge



Kurzer Auspuff ab Assen



Ausgefrästes und überschweisstes Rahmenprofil in Jerez

mit grosser Wirkung

men herauszufräsen, und mit diesem neuen Flex wurde Valentino Rossi glücklich. Lorenzo ging auf die Steifigkeit seines 2013er-Rahmens zurück, und dies funktionierte mit den später wegen Yamaha geänderten Bridgestone-Reifen der mittleren Mischung recht gut.

Das Getriebe-Wettrüsten

Yamaha hat auch sein übergangsloses Getriebe, das 2013 nur vom zweiten bis sechsten Gang übergangslos war, weiterentwickelt und das von Honda bereits im Vorjahr verwendete Schaltschema N-1-2-3-4-5-6 angewandt. Doch bei Yamaha ging nur das Hochschalten über-

gangslos, während das Honda-Getriebe auch übergangslos runterschaltet und so den Piloten beim Anbremsen der Kurven mehr Stabilität gewährt. Für diesen übergangslosen Mechanismus hätte Yamaha ein neues Motorgehäuse gebraucht. Weil die Motorenentwicklung aber vom ersten Rennen an eingefroren war, konnten sie nichts mehr ändern. Das Getriebe soll nun in den neuen Motoren für 2015 kommen.

Das neue Spritsparen

Weil in diesem Jahr nur noch mit 20 Litern Sprit, einem Liter weniger als im Vorjahr, über die Renndistanz gefahren werden

durfte, dachten die meisten, dass Honda einen Vorteil haben würde, weil sie bei der Motorenentwicklung bislang immer die Schnellsten waren. Yamaha hatte beim ersten Sepang-Test tatsächlich grosse Probleme mit der Gasannahme, doch schon nach einer Nacht Programmierarbeit der Techniker hellte sich die Miene der Piloten auf.

Die Regelmacher hatten mit der Reduzierung der Spritmenge auch eine Eindämmung der Leistung erwartet, doch die Ingenieure waren schneller, die Bikes blieben auf den Geraden gleich schnell. Auch die aggressive Gasannahme bekamen

die Yamaha-Techniker im Lauf der Saison in den Griff. Als sie dann auch mit dem Chassis für die neuen Reifen soweit waren, wurden ihre Piloten auch gleich wieder konkurrenzfähig.

Berechtigter Sonderstatus?

Bei Ducati, wo man in den letzten Jahren arg ins Hintertreffen geraten war, wurden über den Winter kräftig die Regeln studiert. Der neu angeworbene Ducati-Corse-Chef Gigi Dall'Igna war schon immer als ein Regel-Fuchs bekannt, und prompt fand er das Schlupfloch. Es stand nirgends geschrieben, dass ein Werk seine Maschinen unter den Prototypen-Regeln

einschreiben muss, und alle Ducati wurden in der Open-Klasse angemeldet – hauptsächlich, um weiter am Motor entwickeln zu können.

Dies brachte die anderen Hersteller auf die Barrikaden, es wurde eine Kommissionssitzung einberufen, und dort wurde beschlossen, dass Werke, die seit 2013 nicht mehr gewonnen haben, nach Open-Regeln fahren können, bis sie wieder gewinnen. Dies kommt nun nicht nur Ducati, sondern auch den Neueinsteigern Suzuki und Aprilia entgegen.

Dall'Ignas Plan ist auch sonst aufgegangen; die Ducati wurden immer konkurrenzfähiger. ♦

HONDA RCV 1000 R

Der Honda Production-Racer mit Stahl-Ventilfedern ist von seinem Fahrwerk her ein sehr hochwertiges Renngerät, aber leider gegen die Konkurrenz untermotorisiert. Vor allem mit der 48-mm-Öhlins-Gabel statt der ausgelieferten 42-mm-Variante hatte sie ein superbes Handling, doch es wurde schnell klar, dass das

Honda-Konzept gegen die verleasten Werks-Motoren und Fahrwerke von Yamaha unterlegen war.

Honda liess die Motoren höher drehen als geplant und verkürzte die Service-Intervalle für den Zylinderkopf auf zwei Rennen. Für 2015 bekommen die Production-Kunden 2014er-Werksmotoren.



RC 1000 R: Edel wie die Werks-Honda, aber zu wenig Leistung

HONDA RC 213 V

2013 hatte Honda Probleme mit den hitzebeständigen Bridgestone-Reifen und brachte deshalb für die Sepang-Tests drei verschiedene Rahmen mit gleicher Geometrie aber unterschiedlicher Steifigkeit. Damit hatten sie das Glück des Tüchtigen, denn Bridgestone hatte beschlossen, diese Konstruktion auf allen Strecken zu

bringen. Pedrosa wurde mit keinem der Rahmen glücklich, Márquez musste seine Wahl in Katar gegenprüfen, weil er durch seine Trainingsverletzung sechs Testtage ausfallen lassen musste.

Doch er fand seinen Rahmen, und dank der phänomenalen Gasannahme und dem guten Feedback des Honda-

Fahrwerks, wofür die Entwickler viele Jahre gebraucht haben, fuhr er von Sieg zu Sieg.

Um Hitze-Problemen beim Bremsen entgegen zu wirken, hat Honda die Motoren sehr robust gemacht, um beim Runterschalten durch Überdrehen noch mehr Bremskraft zu ermöglichen. Für 2015 hat Honda noch stärkere Motoren.



Dickerer Auspuff für 2015



Marc Márquez' Honda RC 213 V: Das Bike, das es zu schlagen gilt

SUZUKI GSX-RR

Suzuki hat das neue Motorrad fast zwei Jahre lang getestet, bevor es beim WM-Finale in Valencia erstmals zum Renn-einsatz kam.

Das Konzept des Reihenvierzylinders mit rückwärts drehender Kurbelwelle und asymmetrischer Zündfolge entspricht dem von Yamaha, wurde aber durch die weiter nach

vorn geneigte Zylinderbank noch einen Schritt weiter gebracht. So konnte Suzuki bei gleicher Schwerpunktlage mehr Bodenfreiheit realisieren, ein Punkt, an dem die Yamaha an ihre Grenzen kommt.

Zu Beginn des Jahres wurde erstmals statt der bislang von Suzuki benutzten Mitsubishi-

Elektronik die Marelli-Einheit verwendet, und Suzuki arbeitete das ganze Jahr am Feintuning.

Beim Renneinsatz und dem letzten Test in Valencia zeigte sich, dass das kompakte Motorrad ein sehr gutes Handling hat, aber die Ölversorgung und die Leistung der Motoren im Winter noch gründlich überarbeitet werden müssen.

APRILIA ART

Die diesjährigen Rahmen der ART waren gegenüber den letzten zwei Jahren, wo abgeänderte Superbike-Rahmen verwendet wurden, mit deutlich dünnerem oberem Profil versehen. Auch die Schwinge wirkte im Vergleich zu denen der Japaner sehr filigran. Dazu hatte das Ioda-Team eine Verkleidung, die derjenigen der

zuvor von ihnen eingesetzten Suter-BMW sehr ähnelte.

2015 wird Aprilia werksseitig dabei sein. Die Motorräder, die in Valencia und Jerez getestet wurden, waren Weiterentwicklungen, in Jerez hatten sie bereits Motoren mit pneumatischen Ventilfedern. Für 2015 will auch Aprilia ein übergangsloses Getriebe haben.



Suzuki GSX-RR: Kompakt und filigran, aber noch zu schwach



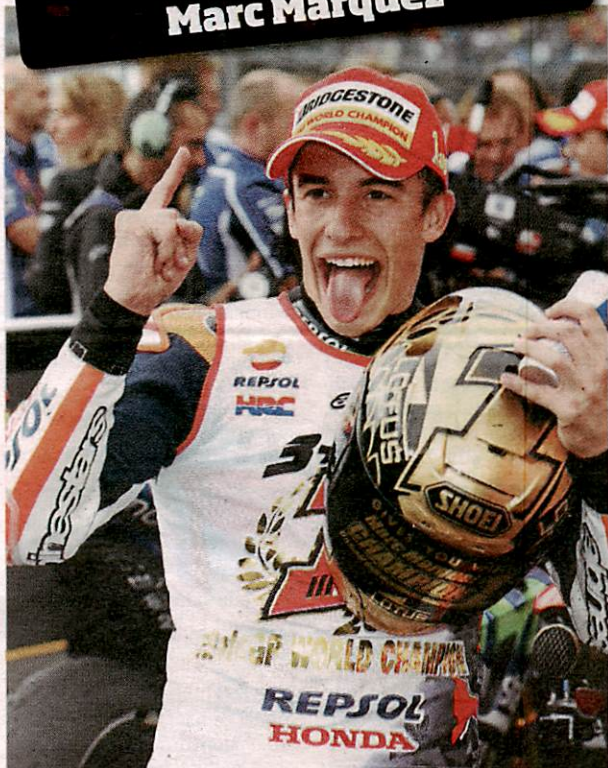
Marelli-Einheits-Hardware



Verjüngtes Rahmenprofil für mehr Flex

**TITELVERTEIDIGER
2015**

**MotoGP
Marc Márquez**



Die pure Lebensfreude: Marc Márquez freut sich über jeden Sieg

Von IMRE PAULOVITS

Marc Márquez stürmte durch die drei WM-Klassen bis zum jüngsten MotoGP-Weltmeister der Geschichte – das hat es so noch nie gegeben. Und ein Ende dieser Erfolgsgeschichte ist nicht abzusehen.

Er ist einfach mitreissend, und das in jeder Hinsicht. Marc Márquez ist nicht nur der spektakulärste und schnellste Motorradpilot der Gegenwart, er hat auch noch etwas, was Randy Mamola als Million-Dollar-Lächeln bezeichnet hat: einen natürlichen Charme, der ihm schon als Kind Türen geöffnet hat und der ihm auch nicht abhanden gekommen ist, während er zu einem der erfolgreichsten Männer seines Alters auf diesem Planeten heranwuchs.

Jeder, der es je mit ihm zu tun hatte, kann nur von ihm schwärmen – ausser seinen Konkurrenten, die er in kompromissloser Weise bekämpft hat, auch ohne Rücksicht auf das körperliche Wohl. Doch sobald er seinen Helm absetzt, versprüht Márquez pure Lebensfreude, gekoppelt mit dem Drang, alles nur Erdenkliche zu tun, damit er und sein Motorrad für das Rennen noch besser werden.

Dazu nimmt er sich für jeden, mit dem er zu tun hat, Zeit und ist selbst in den härtesten Situationen gut gelaunt. Er nimmt die Dinge mit einem jugendlichen, fast kindlichen Witz. «Ich habe mit keinem Fahrer so viel gelacht wie mit ihm», gibt auch der mit einem ganz besonderen Humor gesegnete HRC-Vizepräsident Shuhei Nakamoto zu.

Doch mit dieser schelmenhaften Jugendlichkeit kompensiert Márquez, dass er, wenn es ums Rennfahren ging, schon als kleiner Junge seinem Alter um Jahre voraus war. «Als er als 17-jähriger in mein Team kam, war es, als würde ich mit einem 30-jährigen Mann sprechen», erinnert sich sein 125er-Teamchef Aki Ajo. Auch Harald Bartol und Eskil Suter haben die gleichen Erfahrungen mit dem aufstrebenden Jüngling gemacht. Suter machte zudem eine Beobachtung, die viel von der Überlegenheit dieses Ausnahmetalents erklärt. «Der Kerl hat eine Festplatte im Kopf, die so gross ist, wie ich es noch bei keinem anderen Fahrer erlebt habe», so der Schweizer. «Der kann sich von jeder Runde an jeden Meter erinnern, alles stimmt mit den Datenaufzeichnungen überein. Und er verwendet nur einen kleinen Teil seiner Aufmerksamkeit für das Fahren selbst, er

denkt während all dem über Linien und Strategien nach. Er probiert im Training jede Kurve anders und setzt die Linien dann zusammen, deshalb kann er im Rennen auch überall überholen. So einen Fahrer habe ich noch nie erlebt.»

Neue Serie - 1. Folge

Weiterhin ka



Hochspektakulär und effizient: Der jüngste MotoGP-Weltmeister führte einen ganz neuen Stil ein

denkt während all dem über Linien und Strategien nach. Er probiert im Training jede Kurve anders und setzt die Linien dann zusammen, deshalb kann er im Rennen auch überall überholen. So einen Fahrer habe ich noch nie erlebt.»

Spektakuläre Revolution

Als der damals frischgebackene Moto2-Weltmeister im November 2012 erstmals auf die Werks-Honda stieg, staunten selbst die hartgesottesten Skeptiker, wie schnell er mit der 250-PS-Bombe zurechtkam. Aber das war noch nichts dagegen, wie er seine erste MotoGP-Saison in Angriff nahm. Beim ersten Rennen gleich ein herzhafter Kampf mit Valentino Rossi, bei dem er zwar knapp unterlag, aber trotzdem gleich bei seinem MotoGP-Debüt aufs Podest steigen konnte. Und ein Rennen später war schon der erste Sieg in der Königsklasse da. Was ihm an Erfahrung fehlte, machte er mit Mut wett, er brachte einen ganz neuen Ansatz aus der Erfahrung der Moto2 mit. Dort musste er bei dem relativ schwachen Triebwerk und der hohen Leistungsdichte das Motorrad ständig über das Limit fahren, dadurch hatte er gelernt, die Situation auch dann im Griff zu haben, wenn alles schlingert und

rutscht. Die Honda-Elektronik, die ihm dabei noch zuhelfe kam, lernte er in einer bis dahin nicht gekannten Weise zu nutzen, was zu den spektakulärsten Manövern jenseits der Rutschgrenze führte. In der Moto2 hatte er auch gelernt, auf einen Angriff sofort zu kontern, denn in der mittleren Klasse konnte jeder noch so kleine Rückstand rennentscheidend sein.

Wenn seine Landsleute Dani Pedrosa und Jorge Lorenzo zunächst auch entschieden gegen diesen Rambo-Stil protestierten, sie sahen schnell ein, dass sie nur dann Rennen gewinnen, wenn sie es genauso machen. Valentino Rossi analysierte seinen jungen Gegner, dessen Idol er einst war und vor dem er vom ersten Moment an, als sie gegeneinander fuhren, genauso viel Sympatie wie Respekt entwickelte, und stellte im letzten Winter seinen Fahrstil völlig um. Auch Pedrosa und Lorenzo hängen nun tiefer neben dem Motorrad.

Harte Schale, weicher Kern

Als für Márquez in seiner zweiten Saison die Strecken mit dem MotoGP-Bike nicht mehr neu waren, entwickelte er eine schon beängstigende Dominanz. Alles sah spielerisch aus, er eilte von Sieg zu Sieg und

löschte Rekord nach Rekord aus. Doch als er zum Saisonschluss immer mehr Fehler machte, zeigte sich, unter welchem Druck er sich selber gestellt hatte.

Seine entschlossene Geradlinigkeit zeigte sich auch neben der Rennstrecke: Als er sich entschied, seine Moto2-Crew im zweiten Jahr in die MotoGP zu holen, teilte er allen seinen Mechanikern persönlich mit, warum er sich für einen anderen entschieden hatte. Und deutlich zeigte sich, wie sensibel dieser Gigant ist. Als bekannt wurde, dass er nach Andorra zieht, wurde er in spanischer Medien des Landesverrats und der Steuerflucht bezichtigt. An ziemlich jedem anderen Profisportler wäre dies spurlos abgeprallt. Doch Márquez zog sich für eine Woche zu seinen Eltern zurück, rechtfertigte unter Tränen seine Entscheidung und beteuerte, auch weiter in Spanien seine Steuern zu zahlen. Er bat darum, ihn und seine Familie in Ruhe zu lassen, er wolle nichts anderes als die Natur geniessen und ungestört seine Bikes fahren.

Doch auch diese Erfahrung dürfte das Jahrhundert-Talent noch stärker machen. Wer ihn in der nächsten Saison schlagen will, der muss ungeheuer gut und entschlossen sein. ♦

Im zu besiegen

Statistik Marc Márquez

GP-Starts: 114 (46 125GP, 32 Moto2, 36 MotoGP)
GP-Siege: 45 (10 125GP, 16 Moto2, 19 MotoGP)
GP-Podestplätze: 69 (14 125GP, 25 Moto2, 30 MotoGP)
Pole-Positions: 50 (14 125GP, 14 Moto2, 22 MotoGP)
Schnellste Rennrunden: 39 (9 125GP, 7 Moto2, 23 MotoGP)
WM-Punkte: 1742 (467 125GP, 579 Moto2, 696 MotoGP)
WM-Titel: 4 (1 125GP, 1 Moto2, 2 MotoGP)

Rekorde (die wichtigsten)

Jüngster GP-Sieger der Königsklasse (20 Jahre, 26 Tage)
Jüngster Weltmeister der Königsklasse (20 Jahre, 266 Tage)
Jüngster Doppel-Weltmeister der Königskl. (21 Jahre, 237 Tage)
Meiste GP-Siege in einer Klasse pro Saison (13)
Meiste Pole-Positions in einer Klasse pro Saison (13)

NACHGEHAKT BEI Shuhei Nakamoto

(57/I). Der HRC-Vizepräsident über das Phänomen Marc Márquez und wie er sich die Zukunft mit ihm vorstellt.



Von IMRE PAULOVITS

Was hat Sie an Marc Márquez so überzeugt, dass Sie für ihn das Reglement ändern liessen? Ich liess das Reglement ändern? Ich dachte, alle wollten das. Marc Márquez ist mir in der Moto2 mit seinem Fahrstil aufgefallen. Ich habe mich während meiner Arbeit bei Honda sehr viel mit Fahrwerksentwicklung beschäftigt und weiss deshalb sehr gut, wie sich ein Motorrad schnell bewegt. Marc ist mit der Moto2 genau so gefahren, wie man mit einem MotoGP-Bike schnell fährt. Er konnte die Leistung optimal einsetzen, war auf vielen Linien schnell und hatte ein sehr gutes Gefühl, um das rutschende Motorrad zu kontrollieren, besonders beim Beschleunigen. Dazu war er überall sehr schnell.

Hätten Sie gedacht, dass er sich so schnell und so weit entwickeln wird? Ich habe ihm im ersten Jahr schon Podestplätze und Siege zugetraut. Aber ich habe auch gedacht, dass er viel stürzen wird und Wochenenden haben wird, wo es gar nicht läuft, weil ihm die Erfahrung fehlt. Er hat uns alle überrascht. Er ist immer nur im Training und nie im Rennen gestürzt, und er hat viel schneller gelernt als wir es uns vorstellen konnten. Als sich Dani Pedrosa und Jorge Lorenzo verletzt haben, hat er kühlen Kopf behalten und

ist so gleich im ersten Jahr Weltmeister geworden. Dass er danach noch besser wurde, hat mich dann nicht mehr überrascht.

Sie brauchten einen Erstatz für Casey Stoner und haben ihn mit ihm bekommen. Wie würden Sie die beiden vergleichen? Beide sind sehr schnell, aber völlig unterschiedliche Charaktere. Casey ist ganz in seiner eigenen Welt, wenn er arbeitet, Marc immer mit jedem in Kontakt. Er ist immer gut gelaunt und lustig. Ich habe sehr viel Spass mit ihm.

Wie lange, glauben Sie, kann er noch so dominieren wie dieses Jahr? Ich denke, noch zwei Jahre. Zumindst hat er so lange noch einen Honda-Werksvertrag. Danach weiss ich es nicht. Aber ganz im Ernst: Er entwickelt sich noch, er wird immer besser, wir können aber nicht wissen, wie seine Zukunft aussieht. Er könnte auch einen Unfall haben und alles könnte vorbei sein.

Sind Sie für die Titelverteilung gerüstet? Die Yamaha sind wieder sehr stark, wir müssen hart arbeiten. Wie wir wirklich stehen, werden wir erst nach den Sepang-Tests wissen. Marc will mehr Kurvenspeed, aber wir haben noch keine Lösung gefunden, damit wir ihm das geben können.

Seine Helfer

Julia Márquez, der Vater von Marc, war ein Rennfan, aber als das Talent seines älteren Sohnes bereits im Kindergartenalter im Kinder-Enduro zutage kam, unterstützte er ihn, wie er nur konnte. Dann wurde auch noch sein zweiter Sprössling, der drei Jahre jüngere Álex, vom Rennfieber gepackt. Und Julia Márquez wurde der erste Vater in der Geschichte, der gleich zwei Söhne als Grand-Prix-Weltmeister hatte. Noch heute fiebert er bei jedem Rennen der beiden mit.

Aber vielleicht wäre es nie zu diesem Familienrausch gekommen, hätte Emilio Alzamora nicht auf einen Freund aus seinem lokalen Offroad-Club gehört, der ihm den jungen Crosser Marc Márquez zeigen wollte. Als dieser Junge dann in den Strassensport umstieg, hatte der 125er-Weltmeister von 1999 ein sicheres Gespür, dass er mit ihm den Weltmeister der

Zukunft gefunden hatte. Bei Monlau Competition, Alzamorras Nachwuchs-Team, stieg Marc Márquez – und später auch Álex – durch die Nachwuchsklassen und die Spanische Meisterschaft bis in die WM auf. Erst als Marc Márquez einen KTM-Werksvertrag bekam, fuhr er erstmals in einem anderen Team. Und nachdem er 125er-Weltmeister wurde, formte Alzamora das Moto2-Team für ihn, in dem Márquez engültig aller Welt vorführte, wozu er fähig ist.



HRC-MotoGP-Chef Shuhei Nakamoto erkannte damals sofort, welch ein Diamant dort herangeschliffen wird, und er liess für ihn gar das Reglement ändern, damit Márquez gleich im Honda-Werksteam in die MotoGP aufsteigen konnte. Seither hat sich diese Mühe vielfach bezahlt gemacht; mit Marc Márquez hat Nakamoto seinen Traum-Piloten gefunden. ♦ IP

Seine Gegner

Nachdem Marc Márquez 2010 bei den 125ern zu Ajo-Derbi ging, konnten in der kleinsten Klasse nur noch Nico Terol und Pol Espargaró gegen ihn gewinnen. In seinen zwei wilden Moto2-Jahren waren es Stefan Bradl, Andrea Iannone, Pol Espargaró und Tom Lüthi.

In den letzten beiden Jahren, seit Marc Márquez in der MotoGP-Klasse fährt, haben dort nur die «grossen Vier» Grands Prix gewonnen: Márquez 19, Lorenzo 10, Pedrosa 4 und Rossi 3.

Doch das Tempo der Honda- und Yamaha-Werkspilote liegt viel näher beisammen, als es die nackten Zahlen widerspiegeln. Und sie haben sich in den letzten beiden Jahren auch gegenseitig zu Höchstleistungen hochgeschaukelt.

Rossi ist mit seinen 35 Jahren der Erfahrenste, mit einer stolzen Bilanz aus 20 Jahren Grand-Prix-Sport. Von seiner Angriffslust und von seinem

Killerinstinkt her ähnelt er Márquez am meisten. So war es auch nicht verwunderlich, dass es gerade der Grandseigneur der MotoGP war, der den jungen Helden zuletzt am meisten setzte. Das Duell dieser beiden ist es, worauf die Fans immer scharf sind.



Lorenzo kann, wenn er seine Probleme von 2014 überwindet, wieder der kompletteste Rennfahrer der WM werden. Dann kann er auch für Márquez unüberwindbar sein, zumindest war dies bisher so. Und Dani Pedrosa kann an guten Tagen ein Tempo vorlegen, dem keiner folgen kann.

Die aggressive, kompromisslose Fahrweise, die Márquez eingeführt hat, haben mittlerweile auch die anderen drei übernommen. So dürfen sie auch 2015 diejenigen sein, die ihn herausfordern. Ob die in dieser Saison immer stärker werden: Ducati 2015 auch siegen können, muss sich zeigen. ♦ IP

CHRONIK Marc Márquez

1993 In Cervera bei Lleida, nordwestlich von Barcelona, wird am 17. Februar Marc Márquez geboren.

1997 Der kleine Marc bekommt sein erstes Kinder-Offroad-Bike.

1998 Marc Márquez beginnt seine motorsportliche Laufbahn im Kinder-Enduro.

1999 Márquez fährt die katalanische Kinder-Enduro und -Motocross-Meisterschaft.

2001 Der achtjährige Márquez wird Katalanischer Motocross-Meister 50 ccm.

2002 Márquez sattelt auf Asphalt um und wird gleich in seinem ersten Jahr Dritter der Katalanischen 50-ccm-Meisterschaft.

2003 Marc Márquez gewinnt die Open R.A.C.C.-50-ccm-Meisterschaft.

2004 Der elfjährige Márquez fährt erstmals 125 ccm und wird gleich katalanischer Vizemeister.

2005 Katalanischer 125-ccm-Meister.

2006 Márquez verteidigt seinen Titel, fährt auch in der Spanischen Meisterschaft (CEV) und wird dort gleich Gesamt-Achter.

2007 9. der CEV 125 ccm.

2008 Márquez erreicht das Mindestalter für die Weltmeisterschaft und wird gleich in seiner Debüt-Saison als bester KTM-Pilot WM-Achter.

2009 Márquez wird KTM-Werksfahrer und erneut WM-Achter.

2010 Nach dem Wechsel zu Ajo-Derbi gewinnt Márquez seinen ersten Weltmeistertitel bei den 125ern.

2011 Márquez steigt in die Moto2 auf und wird gleich Vizeweltmeister.

2012 Moto2-Weltmeister

2013 Márquez steigt in die MotoGP auf und wird Weltmeister, mit 20 Jahren und 266 Tagen der jüngste der Königsklasse.

2014 Bei seiner Titelverteidigung bricht Marc Márquez viele historische Rekorde. ♦

MotoGP

Hofmann: MotoGP-KTM

Von IMRE PAULOVITS

Alex Hofmann hat einen Vertrag bei KTM unterschrieben. Der 34-jährige Deutsche wird dort weit mehr als nur Testfahrer.

Nach dem WM-Finale stand ein grosses Fragezeichen hinter der Zukunft von Alex Hofmann. Sport 1, wo der Mindelheimer mit Wohnsitz in der Schweiz als Fachreporter tätig war, hat die TV-Rechte an Eurosport verloren, bei Aprilia war es nicht klar, ob er als Testfahrer weitermachen wird. Doch in Wirklichkeit waren damals schon längst die Fäden gezogen.

KTM-Rennleiter Pit Beirer, der Hofmann seit seinem vierten Lebensjahr aus dem Kinder-cross kennt, hatte sich bereits mit dem Ex-MotoGP-Piloten in Verbindung gesetzt. In der letzten Woche unterzeichnete Hofmann einen Vertrag mit KTM.

«Mir ging es dabei nicht darum, Alex als Testfahrer zu engagieren, sondern vielmehr, ihn mit all seiner Erfahrung und seinen aktuellen Kenntnissen in der MotoGP-Szene als Berater mit dabei zu haben», klärt Pit Beirer auf. «Wenn die Prüfstand-Versuche abgeschlossen sind und das erste fahrbare Motorrad steht, freue ich mich schon darauf, die MotoGP-Kiste mit Alex im Herbst anstupsen zu können. Dazu wäre es auch ideal für uns, wenn der Eurosport-Deal von ihm zustande käme und er die Strecken im Fernsehen mit einer KTM abfahren könnte. Kurz gesagt, Alex Hofmann ist ein interessantes Gesamtpaket.»

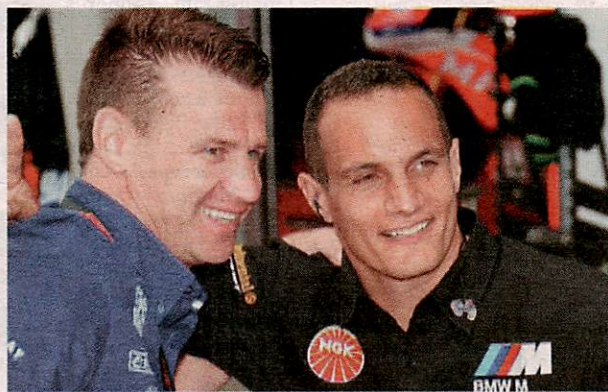
Idol aus der Kinderzeit

Alex Hofmann selbst war von der Idee begeistert. «Als ich ein kleiner Junge war, war Pit Beirer mein erstes Idol», so der Ex-GP-Pilot. «Er hat damals im Ju-

gendcross alles gewonnen und startete danach auch international durch. Wir haben uns immer sehr gut verstanden, und ich freue mich schon darauf, mit ihm zu arbeiten.»

Aprilia, wo er die letzten sieben Jahre als Entwicklungsfahrer gearbeitet hat, verlässt Hofmann trotzdem mit Wehmut.

«Ich habe dort sehr viele Freunde, die mir fehlen werden. Aber dieses Jahr ist dort vieles anders geworden. Sie wollten jetzt mit drei Testfahrern weitermachen – das ist einer zuviel. Ich freue mich jetzt, zu KTM zu kommen, sowie auf ein neues MotoGP-Projekt, wo deutsch gesprochen wird.» ♦



Pit Beirer (li.) und Alex Hofmann: Alte Freunde wieder vereint

Moto2

«Wie ein Markencup»

Von MARKUS LEHNER

Suter Racing hat fast alle Moto2-Teams und Fahrer für 2015 an Kalex verloren. Firmenchef Eskil Suter versucht, die Massenabwanderung zu begründen.

Drei Konstrukteurs-WM-Titel (2010, 2011, 2012), ein Fahrer-WM-Titel (Marc Márquez 2012) und total 32 GP-Siege in fünf Moto2-Jahren sind eine beeindruckende Erfolgsbilanz für den Schweizer Hersteller Suter Racing Technology: Dennoch wird 2015 statt – wie im vergangenen Jahr ein Dutzend Piloten – nur noch Moto2-WM-Rookie Florian Alt (Ioda-Racing) beim WM-Auftakt in Katar mit einer Suter an den Start rollen; eine zweite Maschine wird ziemlich sicher noch dazukommen. Aber alle bisherigen Suter-Stars wie Tom Lüthi und Dominique Aegerter sind zu Kalex gewechselt. 2015 werden mindestens 23 von 30 Fix-Startern eine Kalex pilotieren, den Rest teilen sich Tech3, Speed-up und Suter.

«Die Wahrheit sehen wir 2015»

Wie war diese extreme Abwanderung für die erfolgreiche und renommierte Schweizer Firma möglich? «Dafür gibt es verschiedene Gründe», erklärt Firmenchef Eskil Suter. «In der

Moto2 geht es sehr eng zu und her. Und wenn oben auf der Resultatliste während längerer Zeit vorwiegend Kalex steht, wollen alle so ein Teil. Das ist nachvollziehbar, zumal ja alle mit mehr oder weniger denselben Komponenten wie Reifen, Bremsen, Feder-elementen und Elektronik antreten, fast wie in einem Markencup. Wenn dann ein Hersteller mehrheitlich vorne liegt, wollen alle wechseln. Wenn ich Teamchef wäre und die Ranglisten der beiden letzten Jahre studieren würde, könnte ich die Entscheidung gedanklich nachvollziehen.»

Dennoch gewannen Tom Lüthi und Dominique Aegerter 2014 drei GP für Suter. «Schon, aber meist war Kalex vorne, und sie hatten mit dem Marc VDS- und dem Pons-Team gleich vier Top-Fahrer im Stall», meint Suter. «Aber wie auch immer: Wir werden die Wahrheit 2015 erfahren. Wenn Lüthi und Aegerter reihenweise GP gewinnen, dann muss es an unserem Bike gelegen haben. Wenn nicht, dann waren es halt vielleicht doch die anderen Faktoren wie Team und Fahrer, die den Ausschlag gegeben haben.»

Zu viele Möglichkeiten?

Suter gesteht aber ein, dass die vielen technischen Updates für die Suter-MMX-Maschine eini-

ge Teams überforderten. «Wir haben viel entwickelt und den Teams vielleicht zu zahlreiche Optionen angeboten. Es war in den kurzen Trainingssessions oft nicht einfach, das passende Set-up zu finden, speziell wenn noch so viele Varianten zur Verfügung stehen. Da verliert man viel Zeit und konzentriert sich gerne zu stark auf die Technik, um viele Teile durchzuprobieren. Zudem waren drei oder vier Top-Teams in den vergangenen zwei Jahren bei der Konkurrenz. Ich spürte schon ab der Sommerpause 2013, dass uns die Felle davonschwimmen.»

Suter plant bereits für 2016

Suter will in den kommenden Wochen die Marschrichtung bekanntgeben, wie das zukünftige Engagement in der Moto2-WM gestaltet wird. «Generell wollen wir uns auf die Entwicklung für 2016 konzentrieren und eigene Tests durchführen, um so eine neue Basis zu schaffen. Wir sind ja nicht vom Erdboden verschwunden und werden die restlichen Fahrer gut betreuen. Mit nur 2 Piloten haben wir die Kapazität, neue Ideen umzusetzen. Sicher ist, dass wir 2016 ein sehr interessantes Paket anbieten wollen, um so wieder breiter aufgestellt zu sein.»

Suter Racing ist nach wie vor ins Mahindra-Moto3-Projekt involviert und so stark im GP Sport präsent. Suter: «Die Resultate 2014 waren äusserst ermutigend, mit neun Fahrern steht Mahindra 2015 auch quantitativ sehr gut da.» ♦



Glückliche Zeiten: Suter 2012 mit Moto2-Champion Márquez

NACHRICHTEN

Regeln ab 2016 fast komplett

MotoGP Bei der letzten Tagung der Grand-Prix-Kommission 2014 wurden weitere Eckpunkte der MotoGP-Regeln ab 2016 beschlossen. So gilt für alle Bikes ein Tankinhalt von 22 Litern. Der Weiterentwicklungsstopp der individuellen Software wurde ebenfalls detailliert. Ab Juli 2015 müssen alle die gemeinsam entwickelte Einheitssoftware fahren, es können aber unterschiedliche Versionen verwendet werden, auch zwischen den einzelnen Teams eines Herstellers. Bei der Anzahl der Motoren und beim Mindestgewicht hat es noch keinen Beschluss gegeben. Der soll bei der nächsten MSMA-Tagung beim ersten Sepang-Test in der ersten Februar-Woche kommen. Ab 2015 darf die vordere MotoGP-Bremsanlage für die gesamte Saison ohne Regen-Kit maximal 70000 Euro kosten, ohne Regen-Kit und Bremszangen maximal 60000 Euro. ♦ IP

KOMPAKT

»» **Moto2** Ab nächstem Jahr sind Luftdruck-Sensoren am Hinterrad vorgeschrieben, damit der Rennleiter überprüfen kann, dass kein Fahrer den vorgeschriebenen Mindestdruck unterschreitet.

»» **MotoGP** Suzuki-Werksfahrer Aleix Espargaró hat sich beim Dirt-Track-Training die Kreuz- und Seitenbänder seines linken Knies verletzt. Nach täglicher Physiotherapie will Espargaró in einem Monat sein Training wieder aufnehmen können.

»» **Moto2** Ex-GP-Pilot Martin Wimmer, der nach der versuchten Wiederbelebung von MZ Insolvenz anmelden musste, hat diesen Wirtschaftskrimi als Buch herausgebracht. Erhältlich unter www.wimmersport.com

»» **Moto3-Junior-WM** 2015 wird es zwölf Rennen bei acht Veranstaltungen geben, es können Fahrer zwischen 14 und 23 Jahren teilnehmen. Das Mindestgewicht von Motorrad mit Fahrer ist 149 kg, das Drehzahllimit wie in der WM 13500/min. ♦ IP

Superbike-WM

Völlig neue Vorzeichen

Von JOHANNES ORASCHE

Fast alle permanenten Plätze in der Superbike-WM für 2015 sind vergeben. Selten gab es so viele neue Namen auf neuen Bikes.

Inklusive der Wildcard-Piloten werden 2015 bei einigen Rennen 30 Piloten in der Startaufstellung zu finden sein. Das erinnert an die Hochzeiten der Superbike-WM vor einigen Jahren. So gesehen hat sich der Weg der Dorna mit der Reduktion der Technik und der Nivellierung durch die einheitliche Evo-Formel bereits ausgezahlt. Ausser Bimota – das bis Sommer 2014 ausser Konkurrenz fuhr – sind 2015 alle acht Hersteller wieder an Bord.

Interessante Kombinationen

Gespannt sein darf man auf neue Paarungen wie Johnny Rea auf der Kawasaki, Weltmeister Sylvain Guintoli auf der Honda Fireblade und Leon Haslam auf der Aprilia RSV4. Dazu kehrt Randy de Puniet als permanenter Racer ins Paddock zurück und debütiert in der Superbike-WM auf der Suzuki GSX-R 1000 bei Crescent. Interessant wird auch der Einstand des neuen BMW-Kundenteams von JR Ra-

cing mit Technik-Boss Troy Corser und den Piloten Toni Elias und Ayrton Badovini.

Neben Elias sind mit Nico Terol (Ducati Althea) und Jordi Torres (Aprilia) weitere interessante Spanier im Feld. Die italienischen, britischen und französischen Fans sind ohnehin gut abgedeckt.

Neue Anläufe

MV Agusta hat Claudio Corti nach schwachen Leistungen entlassen. Die Italiener sind überzeugt, dass die F4 zu mehr taugt als ein paar Pünktchen. Leon Camier fuhr als Ersatzmann in Laguna Seca die beste Platzierung heraus und hat sich dadurch den Platz im Werksteam gesichert. Auch EBR/Buell wagt einen neuen Anlauf. Im Kalender kommt Russland zurück – Vorfreude herrscht vor allem aber wegen Thailand.

Aus deutschsprachiger Sicht gilt es neben den BMW-Teams ein Auge auf Max Neukirchner zu halten, der mit der neuen Yamaha R1 im Team von Michael Galinski drei bis vier Wildcard-Einsätze fahren soll. Die zweite Wildcard-Truppe wird ausgerechnet das deutsche 3C-Ducati-Team mit Lorenzo Lanzi und dem spanischen IDM-Champion Xavi Forés sein. ♦



Honda trägt dank Sylvain Guintoli 2015 die Startnummer 1

PROVISORISCHE ENTRY-LIST DER SUPERBIKE-WM 2015

Team	Fahrer	Fahrer
Aprilia Red Devils	Leon Haslam	Jordi Torres
Ducati Superbike Team	Chaz Davies	Davide Giugliano
Ducati Althea	Nicolas Terol	Matteo Baiocco
Ducati Barni	Leandro Mercado	
EBR Buell	Niccolò Canepa	Larry Pegram
BMW JR Racing	Toni Elias	Ayrton Badovini
BMW Italia	Sylvain Barrier	
BMW Toth	Imre Tóth	?
Pata Honda World Superbike	Sylvain Guintoli	Michael van der Mark
Kawasaki Racing Team	Tom Sykes	Jonathan Rea
Kawasaki Pedercini	David Salom	Jeremy Guarnoni
Kawasaki Grillini	Christophe Ponsson	?
Kawasaki GoEleven	Alex Cudlin	
MV Agusta Corse	Leon Camier	
Suzuki Crescent	Randy de Puniet	Alex Lowes

Superbike-WM

BMW als Geheimtipp?



Die BMW-Italia-Macher mit Buzzoni (2.v.l.) und Barrier (2.v.r.)

Während es in den letzten Wochen viel Aufmerksamkeit um das neue Kunden-Team von JR Racing mit den Piloten Toni Elias und Ayrton Badovini gab, gilt die BMW-Italia-Truppe mit Sylvain Barrier als Geheimtipp für die Saison 2015. Das Team hat viele Jahre Erfahrung und ist mehr als solide organisiert.

BMW-Italia-Manager Andrea Buzzoni gesteht: «Wir arbeiten jetzt an einem neuen Bike. Es geht um die neuen Vorgaben bei der Elektronik. Über Sylvain Barrier – er wird von James Toseland beraten – spricht Buzzoni nur in den höchsten Tönen: «Unser Fahrer hat auch 2014

trotz eines schweren Unfalls gezeigt, dass er zu den Besten zählt. Er ist eines der grössten Talente im Paddock und wir hoffen, dass er 2015 endgültig den Durchbruch schafft. Die Truppe bleibt unverändert, weil sie gute Ergebnisse geholt hat.»

Buzzoni hat sämtliche Punkte der Ersatzfahrer, die für Barrier führen, addiert und weiss: «So gesehen wären wir nur knapp hinter Evo-Weltmeister Salom gewesen. Wir bekommen technische und finanzielle Unterstützung aus München, weil wir wie die Deutschen arbeiten. Wir sind ein Labor an der Piste für BMW» ♦ JO

IDM Superbike

Sixpack bei Wilbers

Drei Fahrer soll das Team von Wilbers BMW Racing 2015 umfassen. Matej Smrz ist auf der Superbike S 1000 RR gesetzt, Lucy Glöckner soll den Superstock-1000-Titel holen. Toni Finsterbusch ist Wilbers Favorit für den noch freien Platz. Der Sachse hat eine bewegte Karriere hinter sich. 2010 IDM-Vize in der 125 ccm-Klasse, 2013 eine Moto3-WM-Saison, 2014 Umstieg in die Spanische Moto2-Serie. Wilbers glaubt aber an das Talent des 21-Jährigen und sieht die Ursache für das unbefriedigende Abschneiden in der WM darin, dass auch oft die Teams selbst nicht funktionieren. Dennoch würden manche Fahrer gerne um jeden Preis in der WM fahren. Vom Wilbers Equipment profitiert 2015 auch das Team von Ireneusz Sikora. Der Pole bringt Andrzej Pawellica und den Tschechen Michal Filla mit. Alle drei sind Gegner in der Superstock-Klasse. ♦ AWI

IDM Moto 3

Ansturm bleibt

Nächste Einschreibung in der Moto3-Standard-Klasse: Philipp Freitag, 17, zuletzt im europäischen Moriwaki 250 Junior Cup unterwegs, den er 2014 mit Rang 4 als bester Deutscher abschloss. Der Niedersachsen hofft nun, mit der 48PS-Honda NSF250 den Sprung von der IDM in die WM machen zu können. Erstmals gibt es für den Junior professionelle Unterstützung. Philipps Vater, Alexander Freitag aus der Pharmabranche, gibt seinen Zweitjob als Teamchef und Mechaniker an das Team F. Koch Rennsport & Hannes Allwardt ab. ♦ AWI



Philipp Freitag: IDM Moto3

NACHRICHTEN

Alstare sammelt neue Ideen

Superbike-WM Francis und Patricia Batta arbeiten mit Sohn Benjamin an neuen Ideen. «Es ist schade wegen Bimota, aber wer weiss. Bis Ende Dezember wissen wir, was wir nächstes Jahr machen werden. Wir haben noch verschiedene Meetings, damit wir uns organisieren können.» Im Sommer tüftelte Alstare sogar an einer Bimota mit Kawasaki-Motor.

«King Carl» als Dschungelkönig

Superbike-WM Der britische Superbike-Held Carl Fogarty nahm an der englischen Version des Dschungelcamps teil und siegte prompt. Ex-Rivale Troy Corser stimmte fleissig für «The King», ätzte aber, «Foggy hat einen Löffel Wasabi gegessen und dachte, es wäre Avocado».

Neue Perspektive für Marc Moser

Superstock 1000 Marc Moser (21), der bisher in der Superstock-1000 für das Frankfurter Ducati-Team Triple-M fuhr, hat sich für 2015 neu aufgestellt. Es gibt einen Deal mit dem erfahrenen italienischen Team Barni. Das Team heisst künftig «TripleM by Barni». Zweiter Fahrer wird Ondrej Jezek, der bereits bisher an der Seite von Tati Mercado bei Barni fuhr. ♦ JO

KOMPAKT

Superbike-WM Kawasaki-Pilot Jed Metcher bereitet sich in der australischen Heimat vor und hofft auf eine Wildcard für Phillip Island.

Superbike-WM Matthieu Lussiana (BMW) holte fürs Team von Ex-SBK-Pilot Alex Barros den Titel in Brasilien.

Supersport-WM Der kolumbianische Ex-GP-Pilot und AMA-Meister Martin Cardenas hat beim SSP-Team von Simon Buckmaster unterschrieben.

IDM Superbike Die Suzuki GSX-R 1000, mit der Max Neukirchner 2007 drei IDM-Läufe gewann, steht in der Race Bike Collection im Technischen Museum Speyer. Dazu übergab der Sachse seine damalige Montur dem Museum. ♦ JO/IP

Jonathan Rea

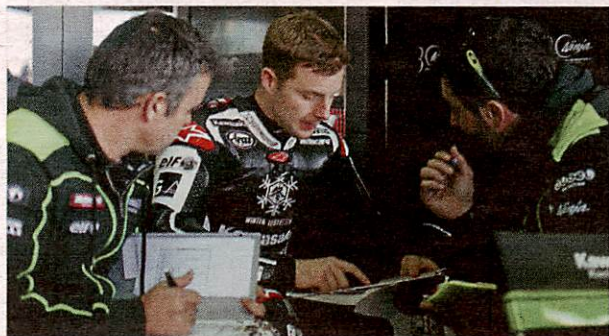
«Sehr fahrerfreundlich»



Hohe Erwartung: Johnny Rea am ersten Arbeitstag bei Kawasaki



Die Kawasaki Ninja vermittelt dem WM-Dritten ein gutes Gefühl



Neues Umfeld in der Kawasaki-Box mit Crewchief Pere Riba (l.)

Von JOHANNES ORASCHE

Kawasaki-Neuzugang Jonathan Rea darf endlich über seinen neuen Arbeitgeber reden. Im MSA-Interview spricht er auch über sein neues Arbeitsgerät, sein Verhältnis zu Tom Sykes und das Thema Stallorder.

Johnny, wie fühlst du dich bei Kawasaki, was hat deine Entscheidung zum Wechsel beeinflusst?
JONATHAN REA: Ich habe jahrelang versucht, die WM zu gewinnen, und es hat bisher leider nie geklappt. Ich habe mich während des Jahres mit meinen engsten Vertrauten zusammengesetzt. Wir wussten, dass es zum Gewinn eines WM-Titels nicht reicht. Es blieb nur, Daumen zu drücken und es wieder zu versuchen. Ich musste einen Wechsel vornehmen und sehen, was dabei herauskommt. In den vergangenen drei Jahren hatte Kawasaki ein sehr konkurrenzfähiges Bike. Mit den neuen Regeln war es auch wichtig, in einem Werksteam zu sein, das am Bike während des Jahres am Bike arbeitet. **Wie sind deine ersten Eindrücke von der Ninja, und was ist der grösste Unterschied zur Honda?**

Sehr positiv. Die Kawasaki ist sehr fahrerfreundlich und einfach zu fahren. Die Leistung setzt linear ein. Jetzt wird intensiv weiterentwickelt, die neuen Regeln sind ein ziemlicher Schnitt. In einigen Bereichen beginnen wir bei null. Kawasaki arbeitet in Japan hart, um neue Teile bereitzustellen. Für mich ist das Gefühl besser und fahrerfreundlicher. Meine Erwartung war hoch, und das Bike hat auch ein hohes Niveau. Die Elektronik-Strategie ist etwas anders, schwer zu vergleichen. Das Gefühl ist vielleicht etwas feiner. Das Niveau war auch bei Honda top, als wir uns getrennt haben, da wir viel verbessert hatten.

Es gibt das Gerücht, du und Sykes seien nicht die besten Freunde?

Wir hatten in früheren Jahren mehr Kontakt, ja. Es ist normal, dass man auf einem hohen Niveau nicht mehr bei Keksen und Tee zusammensitzt. Es ist viel Druck im Spiel. In der Box müssen wir auch nicht die besten Freunde sein. Meine Freunde habe ich abseits der Piste. Es gibt aber viel Respekt. Ich hatte in der Vergangenheit nie Probleme mit einem Teamkollegen und sehe keinen Grund, warum es nun anders sein sollte. Vielleicht hat Tom ein Problem mit

mir, aber das musst du ihn fragen. Es gibt natürlich viel Aufmerksamkeit, da wir beide auf einem Top-Niveau sind.

WM-Rang 3 in der abgelaufenen Saison war dein bestes Ergebnis. Steigerst du dich immer noch?

Ich glaube, ich kann immer noch viel an der Technik arbeiten. Mental war ich in den letzten Jahren für Siege bereit. Aber in vergangenen Jahren war das Paket nicht exakt das, was ich für einen Angriff auf den Titel gebraucht hätte. Vielleicht war das Paket 2009 bereit, damals

«In früheren Jahren hatte ich mit Sykes mehr Kontakt.»

JONATHAN REA

war ich es aber noch nicht ganz. Jetzt bin ich bereit.

Haben die neuen Regeln die Top-Leistung der Vierzylinder-Bikes gedrosselt?

Die neuen Regeln sind einfach mehr an der Basis. Wie es ein Ninja-Kunde im Shop erhält. Das ist gut, aber wir sind damit auch etwas limitiert, was das Renn-Bike betrifft. Ich als Neuling habe aber keine Erfahrungen und daher auch keine positiven oder negativen Gefühle. Das ist gut so. Einige Hersteller werden konkurrenzfähiger als 2014, andere wieder etwas weniger. Bei den Tests war zu sehen, dass wir sicher harte Gegner bei Ducati haben werden. Aber ich bin sicher, dass wir mit einem siegfähigen Paket zur Stelle sein werden.

Was sagst du zur Stallorder-Orgie am Saisonende?

Ich war noch nicht in der Situation. Aber als Beobachter denke ich, dass die Fahrer ihre Titel ohne Hilfe gewinnen sollten. Aber es war natürlich für beide Firmen wichtig, die WM als Hersteller zu gewinnen.

Hast du mit Sykes über seinen Ärger mit Baz gesprochen?

Wir sprechen nicht ausführlich. Er hat noch nicht vergessen, dass er die WM um sechs Punkte verloren hat. Tom ist stark, er wird sicher wieder voll da sein. **Was würdest du tun, wenn du einem Teamkollegen so offensichtlich helfen müsstest?**

Es ist schwer, eine Meinung dazu zu haben. Ich weiss, dass die Verbindung zwischen Baz

und Tom nicht die beste war. Ich kann aber auch Baz verstehen, er wollte auch WM-Dritter werden. Aber es gibt noch die persönliche Seite zwischen den beiden. Sie haben viel Schmutzwäsche in der Presse gewaschen. Wenn mich dann wer um Hilfe fragt, weiss ich nicht, was ich tun würde. Es ist ja, als würde man dem Feind helfen.

Wie hat Teamboss Ronald ten Kate reagiert, als du ihm deinen Entschluss offenbart hast?

Ronald war wie ein zweiter Vater, es war mehr als Fahrer und Teamboss. Es war ein schwieriges Gespräch, ich hatte ihm schon am Telefon Bescheid gegeben. Dann gab es ein Gespräch, das emotional war. Ich wollte ihn nicht vor vollendete Tatsachen stellen, damit er auch einen neuen Top-Fahrer suchen kann. Es war nicht persönlich, sondern rein professionell – wir haben enormen Respekt voreinander. Wir haben die Entscheidung beide verstanden. Es wird sicher weiter Kontakt geben. Wir haben die Fireblade verbessert. Er hat gesehen, wie ich mich verbessert habe. Er wusste, dass die Kawasaki-Offerte top war. Der Deal war früh fixiert, ich musste mich bemühen, still-zuhalten. Es gab wenig Verhandlungen, weil beide Seiten es wollten.

Du durftest deinen Crewchief Chris Pike nicht von Honda zu Kawasaki mitbringen. Wie läuft es nun mit Pere Riba?

Chris war bei den Gesprächen 2013 ein Thema, diesmal aber nicht. Ich freue mich auf Riba. Er hat bei Baz gezeigt, wie viel Potenzial er hat. ♦

Zur Person Jonathan Rea

Geburtstag 2. Februar 1987
Geburtsort Ballymena (GB)
Wohnort Castletown/Insel Man (GB)
Familienstand Verh. mit Tatia/1 Sohn

KARRIERE

1997 MX 60 ccm, P2 (Honda)
 2003 Brit. 125 ccm (Honda)
 2005 SBK, P16 (Honda)
 2006 BSB, P4, 4 Podestplätze (Honda)
 2007 BSB, P2, 5 Siege/11 Pod. (Honda)
 2008 SSP, P2, 3 Siege/3 Pod. (Honda)
 2009 SBK, P5, 2 Siege/6 Pod. (Honda)
 2010 SBK, P4, 4 Siege/6 Pod. (Honda)
 2011 SBK, P9, 2 Siege/3 Pod. (Honda)
 2012 SBK, P5, 2 Siege/4 Pod. (Honda)
 Sieger 8h Suzuka (Honda)
 2013 SBK, P9, 1 Sieg/3 Pod. (Honda)
 2014 SBK, P3, 4 Siege/5 Pod. (Honda)

Eisspeedway-WM

NACHRICHTEN

Cairolì entscheidet
Wechsel im Januar

MXGP Toni Cairolì will erst Mitte Januar entscheiden, ob er weiterhin mit der 350-ccm KTM fährt oder auf die SX450F umsteigt. Schon im Herbst erklärte der Weltmeister: «Es gibt immer mehr schnelle Strecken auf hartem Untergrund im WM-Kalender. Wir haben eine neue 350er, aber ich würde einen Wechsel zur 450er erwägen.» Der Italiener testet beide Modelle, aber KTM-Sportchef Pit Beirer ist überzeugt, dass er bei der 350er bleibt.

KTM-Team startet im
Februar auf Sardinien

Motocross Toni Cairolì sowie sein neuer Red-Bull-KTM-MXGP-Teamkollege Tommy Searle und die KTM-MX2-Werksfahrer Jeffrey Herlings und Pauls Jonass werden alle beim Auftakt zur italienischen Meisterschaft am 1. Februar in Riola Sardo/Sardinien fahren.

Steve Dixon wird
Kawasaki-Teamchef

MX2-WM Max Anstie wechselt 2015 gemeinsam mit Teamchef Steve Dixon von Yamaha zu Kawasaki in die MX2-WM. Cosworth bleibt Tuning-Partner und Pro Circuit liefert Schalldämpfer. Es war eine schwere Entscheidung für Dixon, der 25 Jahre erst als Mechaniker, dann als Teambesitzer für Yamaha tätig war. Teamkollege von Anstie wird Mel Pocock. Der Europameister von 2012 kehrt nach einem mittelmässigen Jahr bei Hitachi-KTM zu Dixon zurück. Anstie sowie Pocock werden neben der WM auch die britische Meisterschaft bestreiten. ♦ AH

Vorwärts mit Spikes

Von THOMAS SCHIFFNER

In die seit Jahren stagnierende Eisspeedway-WM ist Bewegung gekommen. Die FIM hat einen neuen Race-Koordinator und neue Veranstalter gefunden.

Zwar deutet nichts darauf hin, dass 2015 andere als die drei Russen Daniil Iwanov, Dmitri Koltakov und Dmitri Khomitschew den Titel unter sich ausmachen werden. Doch organisatorisch ist Bewegung in die in den Wintermonaten im Motorsport beinahe konkurrenzlose Eisszene gekommen.

Anstelle des blassen Schweden Peter Jansson hat die FIM den Finnen Jouni Sepänen als neuen WM-Race-Koordinator eingesetzt. Sepänen fuhr selbst 30 Jahre Eisrennen, lebt den Sport und genießt hohe Akzeptanz vor allem bei den Fahrern. Da mit dem schwedischen Hallstavik ein zusätzlicher Veranstalter gefunden wurde, haben immerhin 24 Piloten in Schweden bzw. beim Challenge in St. Johann im Pongau die Chance, sich für die GP-Endrunde zu qualifizieren.

WM-Chance für 24 Fahrer

Dass darunter mit Igor Kononov und Sergej Makarov nur zwei Russen sind, erhöht die Perspektiven der Westeuropäer erheblich. In Hallstavik sind die Deutschen Max Niedermaier und Hans Weber, ein Österreicher (voraussichtlich Harald Simon) und ein Schweizer (Simon Gartmann) am Start. Die ersten acht der Qualifikation treffen in St. Johann u.a. auf die gesetzten Deutschen Günther Bauer und Stefan Pletschacher



Same procedure as last year? Weltmeister Daniil Iwanov vor Vize Dmitri Koltakov



Volle Konzentration auf 2015: Deutsche Nr. 1 Günther Bauer

sowie auf Local Hero Franz Zorn. Zorn hat nach seiner schweren Verletzung im Februar (Bruch des Sitzbeins) das Training in Schweden aufgenommen. Simon trainiert (und startet in der russischen Superliga) wie vergangenes Jahr im fernen Osten Russlands, in Blagoweschtschensk. Als zweiter Deutschsprachiger ist Hans Weber dort, der in Testmatches gegen die Russen überragende Ergebnisse erzielen konnte. Deutschlands Nummer 1 Gün-

ther Bauer, der wegen Verletzung 2014 die DM kampflos an Pletschacher abgeben musste, trainierte mit Unterstützung von Rekordweltmeister Nikolai Krasnikow in Kumertau im Ural und sorgte für eine Premiere: Sein 16-jähriger Sohn Luca fuhr seine ersten Rennrunden. Jetzt sind die Bauers im schwedischen Östersund zum Testen.

In der fünfteiligen Grand-Prix-Serie, für welche die ersten drei 2014 gesetzt sind und für die die FIM nach der Qualifikation

TERMINE 2015

Eisspeedway-WM	
10.1.	Qualifik. Hallstavik (S)
24.1.	Challenge St. Johann (A)
31.1./1.2.	GP 1 Krasnogorsk (RUS)
7./8.2.	GP 2 Togliatti (RUS)
14./15.2.	GP 3 Almaty (KAZ)
26.2.	DM Berlin
28.2./1.3.	Team-WM Berlin (D)
7./8.3.	GP 4 Assen (NL)
14./15.3.	GP 5 Inzell (D)

noch vier Wildcards vergibt, erlebt die Eisspeedwaywelt ein Revival: GP 3 findet im auf 1700 Meter Höhe gelegenen Medeo-Stadion im kasachischen Almaty statt, wo zuletzt 1989 (noch in der UdSSR) das spektakulärste WM-Finale aller Zeiten stattfand. Für die geplante Saisonöffnung mit offenen Rennen auf den Natureisbahnen am 4.1.2015 in Weissenbach/Tirol und am 6. Januar in Steingaden werden noch Minustemperaturen im Vorfeld benötigt. ♦

Enduro-WM

Die jungen Talente werden erwachsen



Seit 2005 gibt es in der Enduro-WM eine Junioren-Klasse. Eine Rückschau.

Der erste Junior mit Meisterehren war der Spanier Cristobal Guerrero – der 2014 als KTM-Werksfahrer noch im Schatten von Weltmeister Christophe Nambotin stand.

Nach ihm holte der Schwede Joakim Ljunggren gleich zweimal hintereinander den Junioren-Titel und wurde später für Husaberg Vizeweltmeister in der E3-Klasse.

Im Jahr 2008 wurde der Italiener Thomas Oldrati Junioren-Weltmeister – doch zwei Jahre später kam es zum Burn-out. Aktuell mit Husaberg, doch oft von Schulterproblemen geplagt, ist der erst 25-jährige Fahrer sicher noch nicht am Ende seiner Karriere.

Vier Jahre Anlauf brauchte der Spanier Oriol Mena zum Junioren-Titel – danach auch als Husqvarna-Werksfahrer 2014 nur auf Rang 5 der E2-Klasse.

Viel besser ging es auch 2010 seinem Landsmann Lorenzo

Santolino nicht: Eben noch Junioren-Weltmeister, landete er mit Sherco nur einmal auf dem Podium.

Mit Konstanz zum Titel

2011 holte Jeremy Joly aufgrund seiner Konstanz den Junioren-Titel und gründete prompt sein eigenes Team. Doch der grosse Erfolg blieb ihm bislang verwehrt und der 25-Jährige wurde 2014 im französischen KTM-Team gerade noch Siebter.

Im Jahr 2012 wurde der Franzose Mathias Bellino Junioren-

Weltmeister: Mit einem Tagesieg und regelmässigen Podiumsätzen im ersten Jahr bis dahin auch der erfolgreichste. Doch eine Knieverletzung führte Ende 2014 zur Aufgabe.

Er war eine der Entdeckungen schon bei den Sixdays 2012 in Deutschland: Im Jahr darauf wurde Matthew Philipps Junioren-Weltmeister im Husqvarna-Team. Dann folgte Philipps dem Werben von KTM-Teamchef Fabio Farioli und war prompt der erste Junior, der gleich Weltmeister wurde. ♦ RP

Supercross-WM

Wer soll Ken Roczen



Ken Roczen: Der 20-jährige Thüringer fühlt sich nach seinem Markenwechsel pudelwohl, ist bestens trainiert und der grosse Favorit auf den Supercross-Titel

Von IMRE PAULOVITS

Auch nach seinem Wechsel zu Suzuki ist Ken Roczen der grosse Favorit auf den Supercross-WM-Titel. Doch sein alter Arbeitgeber KTM hat mächtig aufgerüstet.

Nach dem spektakulären Wechsel Ken Roczens zum Team des erfolgreichsten Supercrossers Ricky Carmichael und von Freestyle-Star Carey Hart machte der 20-jährige Thüringer gleich durch schnelle Runden beim Testen der neuen Suzuki Schlagzeilen. «Es war einfach Zeit für einen Wechsel», bekennt Roczen. «Ich glaube, in das Team von Ricky Carmichael passe ich sehr gut rein. Ich mag die Leute und ich glaube, dass ihr Stil sehr gut zu mir passt. Wir können ganz klar zusammen Jagd auf den Titel machen.»

«Ich fühle mich auch viel besser als letztes Jahr um die Zeit,

ich kann das Training viel besser verarbeiten. Durch die Erfahrung muss ich mich nicht mehr so in die Dinge reinknien, das macht die lange Saison leichter. Mein Ziel ist ganz klar der Titel», stellt der Outdoor-Champ von 2014 klar. Kein Wunschenken, sondern klare Realität, denn Ryan Villopoto, im letzten Jahr fahrerisch der dominierende Mann, ist in die Motocross-Weltmeisterschaft umgestiegen, und derzeit scheint es keinen zu geben, der Roczen fahrerisch das Wasser reichen kann.

KTM: Technischer Joker?

Doch gerade sein früherer Arbeitgeber könnte ihm bei seinem Vorhaben einen Strich durch die Rechnung machen. Die Supercross-WM ist die letzte Bastion, wo KTM noch nicht Weltmeister geworden ist, und für 2015 haben sie eine ganz neue Modellgeneration hierfür entwickelt. «Wir glauben, dass

wir damit einen Joker in der Tasche haben», sagt KTM-Rennchef Pit Beirer. «Die Motorräder sind fast vier Kilo leichter geworden, die Motoren sprechen einiges besser an und haben speziell für Supercross ein breiteres Leistungsband.»

Neben Vizemeister Ryan Dungey, der Konstanz in Person, hat KTM den West-SX2-Meisterschaftsdritten Dean Wilson ver-

pflichtet, und der 23-jährige Schotte machte auf der 450er einen sehr guten Eindruck.

Stewart gesperrt

Diese Woche platzte eine Bombe, die eine Hiobsbotschaft für die ganze Szene, aber speziell für Suzuki ist: James Stewart, der letztes Jahr fünf Rennen gewinnen konnte, wurde auch beim Berufungsverfahren von

der FIM als Doping-Sünder verurteilt, seine 16-monatige Sperre ab dem 12. April 2014 bleibt aufrecht und er darf erst am 12. August wieder fahren. So muss der zweifache Supercross-Champ die gesamte SX-Saison aussitzen.

Lange Saison

Wer könnte Ken Roczen noch gefährlich werden? Sicherlich



Volle Stadien, Feuerwerk und die grosse Show: Supercross ist die grösste Motorsportart in den USA

noch schlagen?



Ryan Dungey: Holt er sich auf der neuen KTM seinen zweiten SX-Titel?



Superstar James Stewart: Wegen Dopingsperre nicht dabei

NACHGEHAKT BEI Pit Beirer

(42/D). Der KTM-Rennleiter über die Kräfteverhältnisse in der Supercross-Saison 2015 und die Motive von KTM.



Von IMRE PAULOVITS

? KTM hat Ken Roczen verloren, der bei Tests mit der Suzuki sehr schnell war. Wie siehst du die Kräfteverhältnisse für die Supercross-WM 2015? Dass Ken sehr schnell ist, ist für mich keine Überraschung, der war auch bisher sehr schnell. Aber jetzt fährt der Villopoto in Europa, da werden die Karten in der Supercross-WM schon neu gemischt. Neben Roczen wird Tomac sicherlich wieder sehr stark sein. Daneben sehe ich aber uns mit einer sehr starken Truppe. Ryan Dungey und Dean Wilson sind sehr gut vorbereitet. Dazu haben wir auch im Werk sehr gut gearbeitet. Aber das ist alles Theorie, jetzt müssen wir sehen, wo Dungey wirklich steht, wo unser Motorrad steht, das wird erst nach Anaheim klar.

? Inwiefern unterscheiden sich die Supercross-Motorräder von denen der Outdoor-Meisterschaft? Es sind die gleichen Motorräder, aber sehr unterschiedlich abgestimmt. Bei den hohen

Sprüngen und dem grossen Waschbrett im Supercross muss das Fahrwerk viel härter sein. Aber weil die Fahrer während der Supercross-Saison sich an ihre Motorräder gewöhnt haben, fahren sie danach im Motocross eine ganz andere Abstimmung, wie zum Beispiel Tony Cairoli in der Weltmeisterschaft. Zum Saisonende ändert sich das, dann kommen sie bei der Abstimmung der WM-Piloten an.

? Wie wichtig ist die Teilnahme an der Supercross-WM für KTM? Supercross ist in den USA die grösste Motorsportdisziplin, ähnlich wie MotoGP in Europa. So hinterlässt die Teilnahme nicht nur bei den Hardcore-Motocrossern eine Markenbotschaft, sondern bei allen Motorradfahrern.

? Was sagst du zu der Sperre von James Stewart? Ich kann das nur begrüssen, dass die FIM nicht vor dem grossen Namen zurückgeschreckt ist und das durchgezogen hat.

TERMINE 2015

Supercross-WM

3.1.	Anaheim (USA)
10.1.	Phoenix (USA)
17.1.	Anaheim (USA)
24.1.	Oakland (USA)
31.1.	Anaheim (USA)
7.2.	San Diego (USA)
14.2.	Arlington (USA)
21.2.	Atlanta (USA)
28.2.	Atlanta (USA)
7.3.	Daytona (USA)
14.3.	Indianapolis (USA)
21.3.	Detroit (USA)
28.3.	St. Louis (USA)
11.4.	Houston (USA)
18.4.	San Francisco (USA)
25.4.	East Rutherford (USA)
2.5.	Las Vegas (USA)

Anaheim, Phoenix, Oakland, San Diego, Houston und San Francisco gehören in der SX2 zur West-, der Rest zur Ost-Meisterschaft; Las Vegas ist Ost-West-Finale.

Eli Tomac auf der Honda, gegen den sich Roczen vor zwei Jahren erst beim Finale den SX2-Titel holen konnte und der daraufhin den Deutschen den Outdoor-Titel wegschnappte.

Doch Supercross ist eine superschnelle Sportart. Die Rennen laufen jeweils nur einen Tag, dann muss aber von der ersten bis zur letzten Sekunde Gas gegeben werden, sonst

wird man von der Konkurrenz überrumpelt. Dazu finden die 17 Rennen innerhalb von 18 Wochenenden statt, eine Verletzung bedeutet also das Ende der Titelchancen.

Ken Roczen hat das in seinen drei Jahren in den USA gelernt. Jetzt wird sich zeigen, ob der jüngste Weltmeister der MX-Geschichte den grossen Griff zu den Sternen schafft. ♦



Spannung pur: Hier sind die besten Motocrosser unterwegs

Vorschau - Motorrad

Japans Grossangriff

Von IMRE PAULOVITS

Dauersieger KTM muss dieses Jahr alle Register ziehen: Honda und Yamaha treten werksseitig an, um den Rallye-König aus Österreich vom Thron zu stossen.

Sagenhafte dreizehn Mal in Folge hat KTM die letzten Dakar-Ausgaben gewonnen. Ob noch in Afrika oder bei der Neuauflage in Südamerika – die Wüstenrenner aus Österreich waren unter sich.

Doch seit die Weltwirtschaftskrise sich gelegt hat und in Südamerika die Märkte boomen, haben die grossen Japaner die Wirksamkeit des wichtigsten Wüsten-Klassikers wieder entdeckt. So wie sie zur Anfangszeit der Dakar die Schlacht der Giganten um die Gunst der europäischen Kundschaft austrugen, kehrt dieser Kampf nun fernab von uns zurück, direkt vor den Augen derer, unter denen sie ihre neuen Kunden suchen. Die Dakar hat ihren alten Stellenwert wieder.

Kraft der Erfahrung

Pit Beirer und Heinz Kinigadner, den beiden unerschrockenen Racern an der Spitze der KTM-Rennabteilung, ist diese Herausforderung recht. «Es wertet unseren Einsatz auf, wir

haben gerne starke Gegner», erklärt Beirer. «Wir gehen unseren Weg einfach wie bisher. Für mich ist es die reinste Freude, wenn ich durch unsere Rallye-Abteilung gehe. Wir haben die mit Abstand erfahrenste Wüstenmannschaft. Das grösste Kapital, das wir haben, ist unser Team, das sich seit über einem Jahrzehnt geformt hat und das jedes noch so kleine Problem des Rallyefahrens kennt. Was da an Ideen in die Motorräder hinein entwickelt wird, ist unglaublich. Wir haben uns mit unseren Fahrern sehr gut vorbereitet und mit Marc Coma einen vierfachen Dakar-Sieger, den erfahrensten Rallyepiloten bei uns. Wir fühlen uns vom Paket her schon sehr gut aufgestellt.»

Neben Coma sind Jordi Villadoms und Ruben Faria die erfahrenen Speerspitzen von KTM, dazu kommen zwei schnelle junge Piloten, die KTM für die Zukunft aufbauen will: den von Honda abgeworbenen Sam Sunderland und den österreichischen MX3-Weltmeister Matthias Walkner.

Wie ernst KTM die Aufrüstung der Konkurrenz nimmt, zeigt auch die Tatsache, dass KTM-Miteigentümer und Rallyechef Heinz Kinigadner erstmals, seit die Rallye in Südamerika ausgetragen wird, persönlich vor Ort sein wird, um die



KTM: Mit dem vierfachen Dakar-Sieger Marc Coma (Bild) und dem erfahrensten Team gut gerüstet



Honda: Mannschaft gestrafft, Bike optimiert, drei Siegfahrer



Yamaha: Pain erneut Werkspilot

NACHGEHAKT BEI Matthias Walkner

(28/A). Der MX3-Weltmeister über seinen Umstieg in die Rallye-Szene und über seine Chancen bei der Dakar.



Von IMRE PAULOVITS

? Wie weit hast du dich bereits an die Rallye-KTM und ihre Abstimmungsmöglichkeiten gewöhnt? Am Anfang war sie etwas ungewohnt, aber danach ist es eigentlich recht schnell gegangen. Wir haben dann einen Fahrwerkstest gemacht und ich habe dort eine Abstimmung gefunden, die mich ein grosses Strück nach vorn gebracht hat. Das Problem ist, dass zwischen vollem und leerem Tank 30 Kilo Unterschied liegen, da muss man den richtigen Kompromiss finden.

? Welche Erfahrung hast du von der Marocco-Rally mitgenommen? Ich bin zunächst 80% von meinem

Tempo gefahren, das ich könnte, damit ich den ganzen Tag durchhalte. Dann musste ich aber feststellen, dass man viel mehr ans Limit gehen muss und keine Fehler machen darf, wenn man dabei sein will. Ich musste auch lernen, wo man Gas geben darf und wo nicht. Bei 90% der Etappen muss man aber hart ans Gas gehen. Auch von der Navigation habe ich viel gelernt.

? Was erwartest du von deinem ersten Dakar-Einsatz? Mit der Navigation kenne ich mich noch nicht gut genug aus, wichtig ist, dass ich über die 9200 Kilometer unfallfrei durchkomme. Wenn ich unter die ersten zwanzig komme, bin ich zufrieden. ♦

Matthias Walkner

Österreichs Hoffnung

Erstmals seit Rallye-Legende Heinz Kinigadner 2000 seine letzte Dakar bestritt, fährt wieder ein Österreicher im Werksteam mit. MX3-Weltmeister Matthias Walkner bekam von den Mattighofenern die Chance, im Werksteam zu einem Rallye-Siegfahrer aufgebaut zu werden.

«In der letzten Zeit hat sich gezeigt, dass Motocrosser die besten Voraussetzungen mitbringen, ein Top-Rallyepilot zu werden», erklärt Kinigadner. «Sie sind von der Kondition und der Fahrzeugbeherrschung her gut gerüstet, und Matthias als Weltmeister hat natürlich ein sehr hohes Niveau. Jetzt muss sich zeigen, wie er sich bei der Navigation und der Anpassung macht. Wir investieren in ihn, weil er die besten Voraussetzungen mitbringt.»

Walkner hat sich drei Monate mit Test- und Trainingsfahrten mit dem Rallyeteam vorbereitet, und er war auch bei Marc Coma, der ihm viele Geheimnisse erklärte. Und als Feuerprobe nahm er an der Marocco-Rally teil und wurde dort Elfter. «Er hat unsere Erwartungen voll erfüllt, und was uns besonders überzeugt hat, ist, wie er sich mit 100% in die Vorbereitung reinhängt», so Kinigadner.

Walkner musste aber auch die Probleme erkennen. «Beim Crossfahren war ich es gewohnt, mich 45 Minuten konzentrieren zu müssen, bei den Rallyes ist man oft 12 Stunden am Stück unterwegs. Auch ist das Tempo sehr hoch.»

Für die Dakar hat Walkner noch einmal sein Training intensiviert. Für die Höhenluft der Anden hat er letzte Woche jeden Tag auf dem Kitzsteinhorn trainiert. ♦ IP



Top-Bedingungen: MX3-Weltmeister Matthias Walkner

auf KTM

erfahrenen Teamkoordinatoren Alex Doring und Stefan Huber zu unterstützen.

Gebündelte Power

Beim dritten Anlauf ihres waschechten HRC-Werkseinsatzes hat Honda noch einmal aufgerüstet. Rennleiter Martino Bianchi hat seine Mannschaft neu organisiert und gestrafft, alle Fahrer werden nun von einem grossen Team bedient, bei dem Bianchi und sein erfahrener Mitstreiter aus Husqvarna-Tagen, der deutsche Wolfgang Fischer, in der Kommando-Zentrale stehen. «Unser Team ist wieder erfahrener geworden, wir haben es auch während der Rallye-WM das ganze Jahr über trainiert», erklärt Bianchi. «Auch unsere Fahrer sind dort gereift und haben aus ihren Fehlern gelernt. HRC hat in Japan unglaublich viel entwickelt, dazu haben wir unsere Erfahrungen aus dieser Saison hineingebracht. Das Motorrad ist jetzt wirklich bereit für die Dakar. Wir haben noch einmal die Gewichtsverteilung optimiert, das Bike ist noch schmaler geworden. Wir haben die Haltbarkeit in vielen Details verbessert, nicht nur am Motor, sondern auch an der Peripherie. Unser Tank ist jetzt zum Beispiel nicht mehr aus Alu, sondern komplett aus Kunst-

stoff. Wir haben auch sehr viel an der Elektronik gearbeitet, um die Leistung in jedem Bereich, speziell auch in der Höhenluft, zu optimieren.»

Neben Joan Barreda, Helder Rodrigues, Paolo Gonçalves und Jeremias Israel ist auch Rennamazone Lai Sanz im Werksteam untergekommen. «Wir haben wirklich ein sehr starkes Team. Barreda, Rodrigues und Gonçalves können gewinnen, und Laia ist mittlerweile so stark, dass sie unter die Top 10 fahren kann.»

Yamaha hatte im Vorjahr viel Aufmerksamkeit durch den zu ihnen gewechselten fünffachen Dakar-Sieger Cyril Despres. Doch dann war es ihr Underdog Olivier Pain, der auf das Podest fuhr. Pain stehen dieses Jahr Michael Metge, Sohn von Auto-Sieger René Metge, sowie der italienische Alessandro Botturi zur Seite. Ihr Einsatz wird geleitet von den erfahrenen Franzosen Alexandre Kowalski und José Leloir.

Der grosse Unterschied zum Vorjahr ist aber, dass nun das Werk hinter der Entwicklung steht, die WR 450 Rallye wurde völlig neu aufgebaut, sie ist schlanker, stärker und wendiger geworden.

Freuen wir uns also auf den neu entfachten Kampf der Giganten. ♦

Strecke

Öfter eigene Wege und zwei Marathons



MOTORRÄDER einsamer: Ein Drittel aller WP 2015 ohne Autos

9295 Kilometer stehen dieses Mal für die Motorräder und Quads auf dem Programm, «nur» 9111 Kilometer für die Autos und noch weniger (8159 km) für die Race Trucks. 4672 km (bzw. 5212 und 4578 und 3759 km) davon sind gezeitete Wertungsprüfungen (WP). Die andere Hälfte besteht aus Verbindungsetappen (VE). Gefahren wird vorwiegend in Argentinien und Chile, zur Rallye-Mitte gibt es einen Abstecher nach Bolivien.

Die Motorrad-Piloten werden bei dieser Ausgabe zwei Marathon-Etappen zu überstehen haben; sie werden also zwischen den langen Etappen 7 und 8 sowie 10 und 11 am Abend im Biwak ohne ihre Assistenz-Teams auskommen müssen.

Wie bereits im vergangenen Jahr wird eine Schleife durch Bolivien nach Uyuni gefahren,

Motorräder/Quads bewältigen diese Etappe erst einen Tag nach den Autos und Trucks. An diesem 11. Januar fahren Motorräder, Autos und Trucks drei komplett unterschiedliche Routen, das gab es bisher an der Dakar noch nie.

Insgesamt fahren Zwei- und Vierrädrige noch häufiger getrennt als bisher. Rund 35 Prozent aller Spezialprüfungen fahren die Motorräder und Quads allein. Sogar der Ruhetag wurde getrennt: 10. Januar für die Motorrad- und Quadpiloten, 12. Januar für Autos und Trucks (alle in Iquique/Chile). Extrem hoch hinauf geht es bei der Anden-Überquerung von Chile zurück nach Argentinien. Der Paso de l'Acay liegt 4970 Meter über dem Meeresspiegel. Start und Ziel ist wie in früheren Ausgaben in Argentinien Hauptstadt Buenos Aires. ♦ ML

DIE ETAPPEN

»»» **Etappe 1: 4. Januar** Buenos Aires-Villa Carlos Paz/RA (Verbindung 663 km, Wertung 175 km). Mehr als 800 Kilometer Warm-up ohne besondere Tücken.

»»» **Etappe 2: 5. Januar** Villa Carlos Paz-San Juan/RA (VE 107 km, WP 518 km). Erste selektive Prüfung der Rallye, hartes, staubiges Terrain, am Ende Sand.

»»» **Etappe 3: 6. Januar** San Juan-Chilecito/RA (VE 437 km, WP 220 km). Nicht allzu schwieriges, aber steinig und gebirgiges Gelände.

»»» **Etappe 4: 7. Januar** Chilecito/RA-Copiapo/RCH (VE 594 km, WP 315 km). Über den 4800 m hohen Paso San Francisco nach Chile. Hohe Dünen in der Atacama-Wüste.

»»» **Etappe 5: 8. Januar** Copiapo-Antofagasta/RCH (VE 239 km, WP 458 km). Tückischer Fesh-Fesh-Sand.

»»» **Etappe 6: 9. Januar** Antofagasta-Iquique/RCH (VE 369 km, WP 319 km). Dem Pazifik entlang, Dünen, Gebirge. Halbzeit-Podest.

»»» **Ruhetag: 10. Januar**

»»» **Etappe 7: 11. Januar** Iquique/RCH-Uyuni/BOL (VE 396 km, WP 321 km). Marathon-Etappe nach Bolivien. Navigation wichtig.

»»» **Etappe 8: 12. Januar** Uyuni/BOL-Iquique/RCH (VE 24 km, WP 781 km). Durch die Salar-Salzwüste, Gebirge, Dünen.

»»» **Etappe 9: 13. Januar** Iquique-Calama/RCH (VE 88 km, WP 451 km). Auf die Atacama folgen Dünen, dann schnelle Abschnitte auf hartem Boden.

»»» **Etappe 10: 14. Januar** Calama/RCH-Salta/RA (VE 520 km, WP 371 km). 2. Marathon-Etappe via Paso de l'Acay (4970 m ü. M.).

»»» **Etappe 11: 15. Januar** Salta-Termas de Rio Hondo/RA (VE 161 km, WP 351 km). Schnell, tückisch.

»»» **Etappe 12: 16. Januar** El Termas de Rio Hondo-Rosario/RA (VE 726 km, WP 298 km). Längste Etappe.

»»» **Etappe 13: 17. Januar** Rosario-Buenos Aires/RA (VE 219 km, WP 174 km). Schneller Schlussabschnitt ins ersehnte Ziel. ♦ ML

WICHTIGSTE STARTER 2015

Nr.	Fahrer	Motorrad
1	Marc Coma (E)	KTM
2	Joan Barreda Bort (E)	Honda
3	Olivier Pain (F)	Yamaha
4	Jordi Villadoms (E)	KTM
5	Helder Rodrigues (PT)	Honda
6	Sam Sunderland (GB)	KTM
7	Paolo Gonçalves (P)	Honda
8	Jakub Przygonski (PL)	KTM
9	David Casteu (F)	KTM
10	Juan Pedrero Garcia (E)	Yamaha
11	Ruben Faria (PT)	KTM
12	Jeremias E. Israel (RCH)	Honda
14	Alain Duclos (F)	Sherco
15	Frans Verhoeven (NL)	Yamaha
16	Daniel Gouet (RCH)	Honda
17	Michael Metge (F)	Yamaha
18	Stefan Svitko (SVK)	KTM
19	Alessandro Botturi (I)	Yamaha
20	Riaan van Niekerk (ZA)	KTM
21	Yvan Jakes (SVK)	KTM
22	Javier Pizzolito (RA)	Honda
23	Gerard Farres Guell (E)	GasGas
24	Jean de Azevedo (BR)	Honda
25	Fabien Planet (F)	Sherco
27	Mathias Walkner (A)	KTM
29	Laia Sainz (E)	Honda
65	Jürgen v.d. Goorbergh (NL)	KTM
88	Jan Vesely (CZ)	KTM
144	Damien Udry (CH)	KTM



Drei-Länder-Marathon: Die Dakar-Strecke 2015 führt durch Argentinien, Chile und Bolivien

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



Neuwertiger Vantage V8, Vollausst., EZ 9/10, 16900 km, 426 PS, Sonderfarbe quantum-silver, Voll-Leder obsidian-black, Schaltgetr., Sportpak., Carbon Lightweight Sitze, Premium 700 W Sound, Naiv TMC, Xenon, Alarm, unf. frei, 69.007,- MwSt. abw. 0172/2037425

Audi



**** WWW.WIR-SIND-AUDI.de ****
Kaufen Sie nicht ohne unser Angebot. Informieren Sie sich jetzt bei uns. H

Ankauf aller Audi Tel./Fax 0208/32420 H



www.mariani.de
mariani... Der Maßschneider unter den Konfektionären. Wir realisieren auch die ausgefallensten Kundenwünsche mit TÜV. Auspuffanlagen- und Sound (auch unter Beibehaltung der Serienoptik und für Diesel), Fahrwerk, Felgen bis 14J x 22 Zoll, Leistung, Lenkräder etc. (Fahrzeug der Abbildung im Kundenantrag zu verkaufen: A8 3.7 V8, 64000 km, wie neu, 21.800,- €). (Siehe Rubrik BMW, Mercedes). Mariani Car Styling, Inhaberin Manuela Mariani, Am Rächensbornbach 11, 32689 Kalletal. Mit uns kann man(n) reden: 05264/8601 H

BMW

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

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

Jetzt schwenkbare Kupplung für den neuen 3er für nur 929,- € inkl. Montage. www.kupplung-vor-ort.com Ihre Einbaupartner seit über 20 Jahren. 09933/902023 H



Wir machen den Sound... seit 1985. Sound (auch unter Beibehaltung der Serienoptik und für Dieselfahrzeuge). Auspuffanlagen in BMW 50i und M-Technik Optik (auch in Verbindung mit original M Diffusor). Leistungssteigerungen, Fahrwerk, Felgen, Lenkräder etc. (siehe Rubrik Audi, Mercedes). Wir beraten Sie gerne: 05264/8601 H

Neu: M4/M3 382 kW/520 PS und 710 Nm inkl. Vmax. Nur Software, kein Modul! M5 F10 551 kW/750PS 900 Nm Vmax, X6M/X5M 529 kW/720PS 1000Nm! 550i (F10/F12) Biturbo 400 kW/544 PS, Vmax, E-Modelle 135i/335i/Z4/X6 bis 331 kW/450 PS, M5/M6 V10 406 kW/553 PS, 330 km/h Schaltzeitverk., M3 + 37 kW/50 PS, 125i 201 kW/274 PS. Vmax u. Leistungskits für alle BMW/MINI. wintertuning.de H

TV/DVD-Freischtaltung - auch während der Fahrt



digitaletechnik.de
Let me entertain you ...

Für alle BMW - auch neue Modelle! Bundesweiter Vor-Ort-Service! Tel. 0700/22022011, digitaletechnik.de H

Fahren Sie Helmung. Helmung & Sohn GmbH



M3 CRT (Nr. 23 von 67), EZ 6/2012, 5900 km, 332 kW (451 PS), Frozen Polar Silver, Leder, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 98.333,- € Helmung & Sohn GmbH, Lingener Str. 121, 48531 Nordhorn, Tel. 05921/8234-41, www.bmw-helmung.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24349



320d A TOURING NAVI PROF VK € 33.500,-, EZ 12/2013, 27000 km, weiß, UPE € 47.410,-. jw-marhoffer GmbH, Hohenaspen 2, 69231 Rauenberg, Tel. 06222/9398200 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24344



640d CABRIO NAVI PROF VK € 61.900,-, EZ 03/2013, 25000 km, havanna, UPE € 115.640,-. jw-marhoffer GmbH, Hohenaspen 2, 69231 Rauenberg, Tel. 06222/9398200 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24342

BMW Alpina

Ankauf aller BMW Tel./Fax 0208/32420 H

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Cobra

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

Ferrari

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

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

Superamerica Felgen, 10x18 u. 7,5x18, guter Zustand, VB 3600,- € Tel. 0172-6316678, a.scheidtweiler.ni@t-online.de

328 GTB/GTS gesucht. 0171/4167106H

Inspektion - Reparatur - Ersatzteile Stoßstangen 355 / 360 / F 40. Tel. 05341/396969, www.FerrariF40.de H

Geländewagen

Ankauf aller Geländewagen Tel./Fax 0208/32420 H

Jaguar

Seriöse Jag. ges., u.frei, Bj. 93-2013, ahg-schubert@t-online.de, 07231/143333 H

Ankauf aller Jaguar Tel./Fax 0208/32420 H

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

Lamborghini



Aventador LP 700-4, unfallfrei, Scheckheft, 1 Jahr Lambo Garantie, Inzahlungnahme. Classic Cars GmbH, Lise-Meitner-Str. 2, 25746 Heide, 0481-8557500 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24225

McLaren



MP4-12C Spider, EZ 12/2013, 13900 km, 460 kW (625 PS), carbonblack, Leder-Alcantara, Nähte orange, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 174.900,- € Fleischhauer PZ GmbH, F. Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24363

Mercedes

VANSPO.RT.S.D.E
BY HARTMANN-TUNING
Wir trennen uns - Preissenkung!



Vans - sportlich - einzigartig Viano 3.0 CDI - HARTMANN VP Stream "S", EZ 06/2013, 27000 km, komplette Aerodynamik, MOV'IT Sportbremse, Dynamikfahrwerk, Sportauspuff, Sportlenkrad, Echtkarbon Zierleisten, Leistungssteigerung u.v.m. (alles eingetragene), Comand Navi mit Rückf.Kamera, Standhgz., 2x Klimaautomatik, Komplettleder schwarz, 2x Schiebetür, 20" Radsatz mit Sommerbereifung u.v.m. 59.900,- € (MwSt. ausweisbar - Nettopreis: 50.336,13,- €)
VANSPO.RT.S.D.E by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24331



www.varex.com

G-PARADE: 9x G63 AMG, G65 AMG, G500 Cabrio, G350L. Kfz-Handel am Tegernsee, Tel. 08022/6607080 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24273

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

SL 65 AMG, EZ 07/07, 612 PS (450 kW), 49000 km, sw/sw, Volla., NP 240.000,- € !! Merced. Garantie bis 8/15, VB 63.900,- €. 0171/3491847, www.rupp-mercedes.de.tl

www.mariani.de



mariani... Familienbetrieb seit 1985. Sound (auch unter Beibehaltung der Serienoptik und für Dieselfahrzeuge). Auspuffanlagen in AMG 63 und 4-Rohr Optik für sämtliche Modelle, Leistungssteigerungen, Fahrwerk, Felgen, Lenkräder etc. Geht nicht gibts nicht! (siehe Rubrik Audi, BMW). Tel. 05264/8601 H

Ankauf aller Mercedes
Tel./Fax 0208/32420 H

Mini

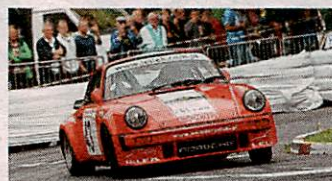
Leistungskit MINI. www.wintertuning.de H

Porsche



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de
Boxster, EZ 08/2013, 28914 km, 195 kW (265 PS), weiß, Leder espresso, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 49.700,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24364

KOMPRESSORNACHRÜSTUNG
Carr. 996/997-1 Boxst./Caym. 986/987-1
www.t-t-p.de



911 Carrera Turbolook, Bj. 86, 250 PS, 2014 neu aufgebaut, Sicherheitszelle Cr-Mb., Alutüren, Stoßf., Hauben GFK, G-50 Getr. m. Sperre, Bilst, Fahrw., kurze Lenkung, Fuchsfelgen 15", viele Neuteile, Strabenzul., 57.000,- €. E-Mail: jackgtr@msn.com, 0176/48148124

Rückfahrkamera?
Ja, aber nur original Porsche



digiteletechnik.de
Let me entertain you ...
Jetzt in Ihrem Porsche Zentrum nachrüsten! Cayenne, Panamera, 991 + Macan mit PCM3.1! 0700/22022011 H



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de
991 Carrera 4S Cabrio, EZ 07/2013, 18817 km, 294 kW (400 PS), weiß, Leder schwarz, PDK, Sport Design Paket, Sportabgasanlage, Abstandsregeltempomat Navi, SHZ, 113.500,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24367



Porsche Zentrum Willich
www.porsche-willich.de
911 (997) Carrera 4, EZ 09/2009, 88200 km, 239 kW (325 PS), silber, Navi, Xenon, SD, 52.900,- €. Tölke & Fischer Sportwagen GmbH & Co. KG, Jakob-Kaiser-Str. 1, 47877 Willich, Tel. 02154-91890, www.porsche-willich.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24233



Porsche Zentrum Aachen
www.porsche-aachen.de
Boxster S3.4, EZ 10/2008, 58840 km, 228 kW (310 PS), silber, Leder, Navi, Klima, SHZ, 31.490,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Europaplatz 10, 52068 Aachen, Tel. 0241-5180314, www.porsche-aachen.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24188



Porsche Zentrum Willich
www.porsche-willich.de
911 (997) Turbo 997, EZ 07/2012, 9150 km, 368 kW (500 PS), grau, SHZ, 109.900,- € (MwSt. awb.) Tölke & Fischer Sportwagen GmbH & Co. KG, Jakob-Kaiser-Str. 1, 47877 Willich, Tel. 02154-91890, www.porsche-willich.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24232

Autohaus sucht 964 + 993. 07231/17070 H



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de
991 Carrera 4 Coupé, EZ 07/2013, 30096 km, 257 kW (349 PS), indischrot, Leder schwarz, Interieur Carbon, PDK, Navi, Xenon, SD, SHZ, 79.500,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24366



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de
Boxster S, EZ 06/2014, 3088 km, 232 kW (315 PS), Schwarz, Alcantara, Keramik Bremse, 6 Gang Schaltung, SHZ, 58.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr.24365



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de
Panamera 4S, EZ 06/2011, 60691 km, 294 kW (400 PS), schwarz, Leder platin-grau, Luftfederung, PDLs, Sport Design Paket, Sportabgasanlage, Rückfahrkamera, Navi, SD, SHZ, 63.400,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24368



991 Carrera S, Md. 12, 39000 km, basalt-schwarz, unfallfrei, Scheckheft, alle Extras, 74.500,- MwSt. ausw. Classic Cars GmbH, Lise-Meitner-Str. 2, 25746 Heide 0172/4540000 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24226



Panamera Diesel 300 PS / Navi* PDLs*GSHD*, EZ 01/2014, 6133 km, 221 kW (300 PS), BASALTSCHWARZ, Leder, Klima, Xenon, SD, SHZ, 83.780,- € (MwSt. awb.), Sonderleasing 2,99 % eff. Zins, Rate 779,- €, MSZ 14.900,- €, LZ 42 Mon. Automobile & Mehr Reinhard Unterberger, Tegernseer Str. 75, 83624 Otterfing, Tel. 08024/6080969, www.automobile-mehr.com H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24311

MOTOR SPORT aktuell

Jetzt online abonnieren!

■ Leser werben Leser ■ Testabos ■ Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Porsche

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERKEHRS GMBH



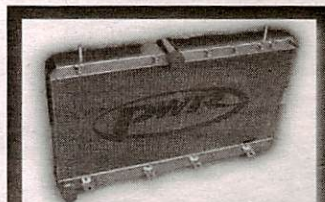
993 4"S", 2.98, orig. 77.000 km, dt. Fzg.,
2. Hd., WIE NEU, 88.800,- €. AVG - Leasing & Sportwagenzentrum Vertriebs GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg, Tel. 08151/28808 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24327

Ankauf aller Porsche H
Tel./Fax 0208/32420

Satz original Porsche Felgen 10J x 19 u.
8,5J x 19 mit Michelin Pro Sport 265/35ZR
19 u. 235/35ZR 19, sehr guter Zustand,
15000 km gefahren. VB 3000,- €. Tel.
06241/54074

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com



Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.

Service - Verkauf - Beratung

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

Kunststoffscheiben klar od. grün getönt,
Schiebefenster, mit verschied. Biegeradien,
für Porsche und viele andere Fahrzeuge,
auch nachträglicher Einbau von Schiebefen-
sternern möglich. Telefon 08157/998760

RACEHOUSE 24
FOR DRIVERS AND TEAMS

PELTOR **stilo**
Schuberth **freem**

• Sofort-Werkstattservice
• Beratung • Verkauf

Droste-Hülshoff-Str. 5
53129 Bonn - Mobil 0171/319 22 07
Fax 02-02 28/20 79 26 20 - info@diekmann-peltor.de

www.indysport.de H

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

www.luetticke-motorsport.de H

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Service

**Abonnenten-Service &
Einzelheftbestellungen**

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 25 50

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

Chiffre

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

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tuning-Fahrzeuge

Mehr PS ab € 199,-
www.reichert-tuning.de H

VW

VANSPTS.DE
BY HARTMANN-TUNING

Wir trennen uns - Preissenkung!



Vans - sportlich - einzigartig Multivan
HARTMANN T5 Highline, EZ 09/2012,
ca. 12500 km, DSG-Automatik, Bi-
Xenon, gr. Navi, Top-Ausstattung, Bus-
Umbau mit Aerodynamik, Fahrwerk, 20
Zoll Rädern, Auspuffanlage u.v.m.
62.500,- € (MwSt. ausweisbar)
VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning,
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5,
41472 Neuss, 02131/88088-50 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24332

VANSPTS.DE
BY HARTMANN-TUNING

Wir trennen uns - Preissenkung!



Vans - sportlich - einzigartig Multivan
HARTMANN T5 Highline, ex VW-
Werkswagen, EZ 05/2011, ca. 37000 km,
Leistungs-Chip auf 156 kW / 212 PS,
6-Gang Schalter, gr. Navi, Top-Ausstat-
tung, Leder Alcantara, Bus-Umbau mit
Aerodynamik, Fahrwerk, 20"-Rädern,
Auspuffanlage u.v.m.! 49.900,- € (MwSt.
abw.) VANSPTS.DE by Hartmann-
Tuning, Heinz Hartmann GmbH,
Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50
H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24333

Immobilien

Geräumiges Haus mit mehreren Wohn-
einheiten, mit Garten, Schaufenster, großer
Werkstatt mit Hebebühne, Baugrundstück
und 4 Garagen auf ca. 1485 qm, Preis VB
179.500,- €, Nähe Nürburgring/Vulkaneifel.
Tel. 0170/8175751

Stellenangebote

SCHLUESSELDIENSTMONTEUR.de
0177/7444455 H

Veranstaltungen

Motorsportreisen. 0221/49125-98,
rcam.de

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

Das Frühjahr '15 kann kommen,
wir sind bereit!

Cartagena Buenos Dias, 26. - 30. Januar

Aragón Experience, 16. - 18. März

Valencia Fallas4Fun, 20. - 22. März

Premium Package

Alles in einer Woche - mit Pausentag -

Aragón+Valencia 16. - 22.3.

Ledenon Race Days, 8. - 10. April

Ledenon Sportbike WE, 11./12. April

ART MOTOR
racing with friends
www.art-motor.de

Motorradrenntraining in Rijeka,
30.03.-02.04.2015, mit Rennen.
www.dreier-racing.de H



German Supermono ASS nimmt wieder
Fahrer, Teams für 2015 Sponsorenunter-
stützt im DMSB. www.supermono.de,
0171/9823172. NL-Riders Welcomes

Versicherungen

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

Versicherungen
für den
Motorsport

sportvers.de

Top: Veranstalterhaftpflicht

Verschiedenes

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

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

Zubehör

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

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

Motorradmarkt

Zubehör

wilbers.de



Namen & Nachrichten

Jacky Ickx wird 70

»» **Jacky Ickx** Der ehemalige Formel-1- und Langstrecken-Pilot aus Belgien feiert am 1. Januar seinen 70. Geburtstag. Von 1966 bis 1979 bestritt der Brüsseler 116 F1-Rennen, von denen er acht gewann. 1969 und 1970 wurde Ickx jeweils Vize-Weltmeister der Formel 1. Seine Autos/Teams dort waren: Matra, Cooper, Ferrari, McLaren, ISO, Lotus, Williams, Ensign und Ligier. Weitaus erfolgreicher war Jacky Ickx im Sportwagen, vor allem als Porsche-Werksfahrer. 1982 und 1983 wurde er mit Porsche Langstrecken-Weltmeister. 1979 hatte er zuvor die nordamerikanische CanAm-Meisterschaft gewonnen (Haas/Lola). Sechsmal holte der Belgier den Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Le Mans – je einmal auf Ford und Gulf, viermal auf Porsche. Legendär war sein Le-Mans-Auftritt 1969: Aus Protest gegen den in seinen Augen zu gefährlichen Sprint-Start der Fahrer zu ihren in Reihe geparkten Rennwagen schlenderte Ickx bewusst langsam zu seinem Ford GT40 – und gewann dennoch mit Teamkollege Jackie Oliver. Tragisch hingegen endete 1985 das Tür-an-Tür-Duell mit seinem ehemaligen Porsche-Werkskollegen Stefan Bellof:

Keiner der beiden wollte beim 1000-km-Rennen in Spa-Francorchamps vor der extrem heiklen Eau-Rouge-Passage nachgeben. Sie kollidierten, kreiselten von der Strecke, und Bellof starb beim Frontaufprall in die Leitplanken.

Auf einem G-Modell von Mercedes hatte Jacky Ickx bereits 1983 die Marathon-Rallye Paris-Dakar gewonnen. Ende 1995 zog er sich vom Profi-Motorsport zurück. Doch bis heute kann er von seiner alten Passion nicht lassen. So nahm der langjährige Konzern-Botschafter von Volkswagen 2014 zum Beispiel mit einem Porsche 550 Spyder A am Oldtimer-Klassiker Mille Miglia teil. Begonnen mit dem Racing hat Ickx einst auf dem Motorrad. 1963 wurde er auf Zündapp belgischer Trial-Meister.

»» **Lewis Hamilton** Der britische Formel-1-Weltmeister (Mercedes) wird am 7. Januar 30 Jahre alt.

»» **Carl Fogarty** Die 49 Jahre alte britische Superbike-Legende nahm an der England-Version des Dschungelcamps teil und siegte prompt. Nicht zuletzt dank des Votings von Ex-Rivale Troy Corser aus Australien.

»» **Wolfgang Schattling** Der Kommunikationsdirektor

von Mercedes Motorsport gibt diese Aufgabe zum 1. Januar ab an Marc Frank. Der berichtet dann als Marketing-Verantwortlicher für Motorsport an Schattling, der sich vermehrt auf neue Aufgaben in Erlebniskommunikation, Sportsponsoring (Fußball, Golf, Tennis), Mode, Laureus-Award, Product-Placement, Top-Kundenbetreuung sowie Driving Experience und Driving Academy konzentrieren wird. Schattlings Rolle als DTM-Teamverantwortlicher übernimmt ab Anfang 2015 Ulrich Fritz, der Chef von Mercedes-Tourenwagen-Partner HWA. Wolfgang Schattling, 63 Jahre alt und Ex-Lehrer, arbeitete mehr als 24 Jahre für Mercedes Motorsport und war dabei 22 Jahre lang treuer Weggefährte von Ex-Sportchef Norbert Haug.

»» **VLN** Die Trägergemeinschaft der Langstreckenmeisterschaft Nürburgring hat ihr neues Jahrbuch veröffentlicht: «Grüne Hölle 2014» blickt umfassend zurück auf die VLN-Läufe und das 24h-Rennen der abgelaufenen Saison. Für 29,80 Euro lieferbar über: vln.de im Internet, per Telefon bei Hasso Jacoby +49 (0) 22 34 - 20 98 30 bzw. +49 (0) 171 - 8 37 93 04 oder per E-Mail an hasso.jacoby@t-online.de. ♦ MSA

NACHRUF



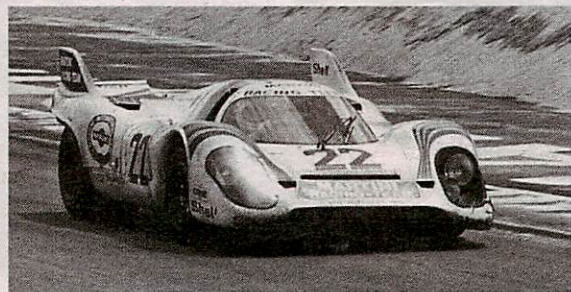
Hans-Dieter Dechent

Seine Rennautos waren stets gut und teuer, sein Outfit immer modisch und erlesen – vielleicht verliehen ihm deshalb die Kollegen zu seinen besten Rennfahrerzeiten den Spitznamen «Der Elegante». Drei Monate nach seinem 70. Geburtstag ist Hans-Dieter Dechent aus Saarbrücken nach mehreren Operationen Ende September einem Krebsleiden erlegen. Diese traurige Nachricht hat die MSA-Redaktion und weite Kreise der Motorsport-Branche allerdings erst jetzt, rund drei Monate später, erreicht.

Hans-Dieter Dechent hatte das Glück, als Privatfahrer den Rennsport völlig frei von Geldsorgen betreiben zu können. Der ehemalige Junior-Chef des damals grössten Opel- und GM-Autohauses im Saarland leistete sich sogar den Luxus einer kleinen Rennabteilung innerhalb seines Betriebs. Dort liess er die Sportgeräte technisch warten und für die Starts vorbereiten, die er zwischen 1962 und 1971 mit Alfa-Romeo-Tourenwagen, Brabham-Formel-3-Rennwagen, Abarth-GT-Autos und Porsche-Sportwagen absolvierte. Im Abarth 1300 Coupé gewann er zweimal die deutsche GT-Meisterschaft. In den Jahren danach fand Dechent zunehmend Spass an Management-Aufgaben, war Mitbegründer, Fahrer und Teamchef der Porsche-Rennställe «Scuderia Lufthansa» und «Martini Racing Team».

Als Höhepunkt aus dieser Zeit wird der legendäre Rekord-sieg seiner beiden Porsche-917-Piloten Dr. Helmut Marko/Gijs van Lennep 1971 in Le Mans immer in Erinnerung bleiben. Allein die Einsätze der Martini-Porsche kosteten Dechent im Laufe der Zeit ein Vermögen, man sprach damals von rund sieben bis acht Millionen Mark. Das an ihn vorzeitig ausgezahlte Erbe war zu diesem Zeitpunkt schon fast aufgebraucht. Einige Jahre später stiess er als Angestellter zum Porsche-Team von Reinhold Joest und sah sich dort nach eigener Aussage «fast 20 Jahre lang als Reinholds linke und rechte Hand». Nach Ende des Joest-Engagements musste Dechent immer kleinere Brötchen backen und sich mit immer neuen Jobs bei diversen Rennställen über Wasser halten.

Wie so oft im Rennsport wurde wegen mangelnder Vorsorge fürs Alter aus einem Leben in Luxus und Überfluss schliesslich ein mehr als bescheidenes Dasein. Hans-Dieter Dechent starb einsam und nahezu mittellos. Die Kosten für Trauerfeierlichkeiten und Begräbnis übernahm sein alter Weggefährte Reinhold Joest. «Eine grosse Geste von Reinhold», sagt Dechents alter und treuer Kumpel Kurt Ahrens, «aber alles andere hätte Hans-Dieter auch nicht verdient.» ♦ RAINER BRAUN



1971: Marko/van Lennep Le-Mans-Sieger fürs Dechent-Team



1965: Dechent, der gut betuchte Nachwuchsrennfahrer mit 20



Jacky Ickx



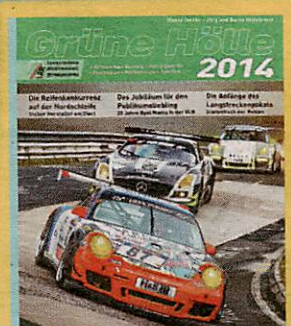
Carl Fogarty



Lewis Hamilton



Wolfgang Schattling



VLN-Jahrbuch 2014



Renn-Profi im Kampf mit Simracing-Sieger: Marc Basseng (v.) duelliert sich mit Tim Heinemann



Moderator und Organisator: Streckensprecher Lars Gutsche (l.) und Marc Hennerici

Simracing Expo Nürburgring

Vollga

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Im Rahmen des Finales der Blancpain Endurance Series fand am Nürburgring erstmals die Simracing Expo statt – eine Messe, die sich um virtuellen Motorsport und weitere Hobbys rund ums Racing dreht.

Es ist ein ganz normaler Samstag am Nürburgring. V8-, V10- und sogar V12-Motoren brüllen und kreischen mit hochdrehenden Sechszylinder-Boxern um die Wette. Zwischengasstöße allenthalben lassen das Racer-Herz vor Freude springen. Reifen quietschen, und von Zeit zu Zeit lässt einen das laute Krachen eines Einschlags kurz aufhorchen. Doch irgendetwas ist anders. Ja, es riecht schon etwas nach Benzin, Öl und heißen Brems- oder Kupplungsbelägen. Aber ein Elektrogeruch wie im Grossraumbüro überdeckt die nasale Wahrnehmung.

Der Unterschied zu dem, was rund 50 Meter Luftlinie Richtung Fahrerlager auf der Start-Ziel-Geraden des realen Nürburgrings abgeht und selbst hier im Ring-Boulevard noch für die typischen Renngerüche sorgt, trägt die Bezeichnung «Simracing Expo». Eine Ausstellung rund ums Thema virtueller Motorsport und – mit RC-Cars sowie Modellbau – auch weiteren Hobbys rund um die sportliche Art des Spritverbrennens. Initiator und Organisator des Events ist einer, der sowohl das reale Renncockpit als auch die virtuelle Adaption bestens kennt: Marc Hennerici. Der 32-jährige Ex-Rennprofi aus Mayen ist als Sport- und Eventleiter beim ADAC Mittelrhein mittlerweile auf den Posten eines Motorsportfunktionärs umgestiegen.

«Mit der GT4 Trophy habe ich vor einigen Jahren schon

einmal einen Simracing-Event gemacht, ehe dann das Studium zu beenden und der Jobeinstieg erstmal wichtiger waren. Aber jetzt, mit der Organisations-Power, die ich mit dem ADAC Mittelrhein im Rücken habe sowie der Blancpain-Veranstaltung, die noch Raum für Entwicklung liess, war das eine der ersten Träumereien, die mir so in den Sinn kamen. Die wir aber dann auch sehr schnell in die Realität umgesetzt haben», berichtet der Privatfahrer-Weltmeister der WTCC 2005 stolz.

Simracing auf dem Vormarsch

Dieser Stolz ist durchaus gerechtfertigt, wenn man sich ansieht, was hier im Ring-Boulevard ausgehend von einem weissen Blatt Papier aus dem Boden gestampft wurde. Überall

«Simracing entwickelt sich zu einem Teil des Motorsports.»

MARC HENNERICI

stehen Simulatoren – vom Einstiegmodell für den Heimgebrauch ab rund 300 Euro bis hin zum professionellen Motion-Simulator mit Triple-Screen-Setup und zum Anschaffungspreis von gut und gerne mehreren zehntausend Euro.

Neben vielen, teils internationalen Technik-Ausstellern sind auch diverse Simracing-Communitys vor Ort. Und natürlich viele Aktive. Denn mit dem erstmals ausgetragenen Wettbewerb um die für die Expo initiierte ADAC Simracing Trophy hat Marc Hennerici ein ab



Andreas Simonsen testet feinste Simracing-Technik auf der Expo

Im Pixel-Cockpit

plutes Highlight der Szene in den Mittelpunkt gestellt.

Hennerici, der seit den Anfängen der Computer-Simulationen parallel zum realen Motorsport-Werdegang begeisterter Simracer ist, erklärt: «Mit diesem Wettbewerb hat die Simracing-Szene, die sich massiv entwickelt hat, eine Plattform bekommen, sich im Rahmen des Motorsports zu präsentieren.» Sieht er Simracing also als einen vollwertigen Teil der Motorsport-Welt?

«Noch sind wir nicht ganz da, aber ich bin fest davon überzeugt, dass es sich dorthin entwickeln wird. Deshalb werden wir als ADAC Mittelrhein diese Entwicklung auch im Rahmen unserer Möglichkeiten mit aufnehmen, unterstützen und fördern», so der Enkel von Ringelende Heinz Hennerici.

Tatsächlich ist Simracing, ein vor wenigen Jahren noch fast unbekanntes Thema, auf einem steil aufsteigenden Ast. Und derzeit in einer Art Umbruch. Etablierte Rennsimulationen wie die Race-Serie oder Factor – auf dem fast alle Simulatoren realer Rennteams basieren – müssen sich gegen neue und kommende Titel wie Asfalto Corsa, Project Cars, rFactor 2, das immer weiter wachsende iRacing oder die RaceRoom Racing Experience (mit dem Ableger DTM Experience) behaupten.

Immer näher an der Realität

Dabei wird nicht nur die Grafik immer besser, auch das Fahrgefühl wird immer weiter verfeinert, vor allem durch immer bessere Reifen- und Fahrwerkphysik-Modelle. Einen grossen Anteil hat auch die Hardware, so die Lenkräder und Pedale, mit denen die virtuellen Renner in die Kurse gescheucht werden. Beim Hersteller Fanatec ist

man längst so weit, dass man ihre Lenkrad-Kränze auch einfach auf die Schnellverschlüsse in realen Rennwagen stecken könnte. Man hat unter anderem das Lenkrad aus dem BMW M3 GT2 genau nachgebaut, womit dieses im realen Rennauto wie auch eben auf der entsprechenden Lenkrad-Basis des Hardware-Herstellers funktioniert.

Da werden nicht nur Kindheitsträume wahr, sondern mitunter auch Träume, realer Rennfahrer zu werden. Nissan hat mithilfe von Gran Turismo für die Playstation bewiesen, dass schnelle virtuelle Racer auch im realen Rennsport Siege und Titel einfahren können. Fragen Sie mal Lucas Ordóñez, Jann Mardenborough oder Florian Strauss.

Und es gibt weitere Beispiele, die über den virtuellen zum realen Rennsport gekommen sind. Norbert Michelisz etwa hat mit PC-Simulationen angefangen und war dort so gut, dass ihn ein realer Racer, der virtuell gegen ihn fuhr (Gabor Weber), dem ungarischen Teamchef Zoltan Zengő für einen Test empfahl. Der Rest ist nicht nur MSa-Lesern mittlerweile bestens bekannt.

Simracing als Nachwuchsförderung also? Denkbar, aber schwierig, wenn es nach Hennerici geht. Schliesslich brauche man beispielsweise, um überhaupt für die Formel 1 in Frage zu kommen, bereits sechs bis sieben Millionen Euro rein für die Nachwuchsklassen – und dann hat man sich immer noch nicht fest in ein Formel-1-Team eingekauft.

Einer, der den Weg über den virtuellen zum realen Rennsport gehen will, ist Tim Heinemann. Der 17-Jährige ist derzeit der Shootingstar im Simracing, wo er national wie auch international einen Titel nach dem

anderen abräumt. Der Grund: Neben dem nötigen Talent steckt auch viel Einsatz dahinter. Denn nach Anfängen im Kart hat sich der Wegberger ganz aufs Simracing konzentriert, um dann irgendwann ins reale Cockpit aufzusteigen.

Formel-Lehrgang für Sieger

Heinemann, der seine Simracing-Aktivität als «professionelles Hobby» bezeichnet, war auch beim Kampf um die ADAC Simracing Trophy dabei, setzte im Vorfeld die Bestzeiten

ist der Sieg ein weiterer Schritt in Richtung einer möglichen Rennkarriere. Umso mehr, als ihm der Preis für den 1. Platz und den Gewinn der ADAC Simracing Trophy übergeben wird: einen Formel-Lehrgang am Nürburgring.

Auch Hennerici kann auf eine gelungene Erstaufgabe der Simracing Expo zurückblicken: «Was uns besonders gefreut hat, war die Atmosphäre. Zudem war das Feedback ausnahmslos aller Aussteller sehr positiv. Das lässt uns auch positiv ins nächste Jahr blicken», kündigt er für 2015 eine weitere Auflage des Events an. Wieder im Rahmen der BES am Nürburgring? «Das ist der

Plan», so Hennerici. «Die Simracing Expo soll aber nicht nur fürs Simracing sein, sondern sich weiter dahin entwickeln, dass sie eine Plattform für alle Hobbys rund um den Motorsport ist. Also RC-Cars – wo die Jungs ein ganz grosses Event bei der nächsten Expo planen. Slotcars sollen verstärkt stattfinden, genauso der Modellbau als vierte Säule.»

Während die Slotcars in diesem Jahr praktisch noch nicht vorhanden waren, sollen sie also 2015 ebenfalls dabei sein. Hennerici erklärt den Gedanken hinter dem vielfältigen Angebot: «Damit auch der Vater, der noch nie etwas mit dem Thema zu tun hatte, mit dem Sohnmännchen zum Nürburgring kommt. Der Junge rennt dann zum Simulator, während der Vater die RC-Cars bestaunt.»

Die Erstaufgabe der Simracing Expo war also eine Bereicherung: Für alle Hobby-Petrolheads, aber auch für den echten Motorsport – der dank neuer Technik und besseren Simulationen auch für Nicht-Rennfahrer immer realer wird. ♦

«Die Simracing-Expo soll nicht nur für Simracing sein.»

MARC HENNERICI

und damit klare Zeichen, wer der Favorit sein würde.

Im Finale wird er seinen Vorschusslorbeeren gerecht, setzt sich vom Start weg an die Spitze des Feldes, das neben der deutschen Simracer auch aus realen Racern besteht, welche kurz zuvor noch das BES-Qualifying absolviert haben: Marc Basseng, Christopher Mies, Andrea Piccini und Andreas Simonen zum Beispiel. Mies wurde dabei auf Platz 11 von 24 Fahrern sehr respektablester «Real-Racer» gegen die Cracks. Hinter dem Sieger komplettieren Moritz Kranz – selbst auch VLN-Pilot – sowie Thomas Wackerbauer das Podest.

Für Heinemann, im realen Leben Auszubildender zum Anlagenmechaniker für Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnik,



ZUM THEMA Rennsimulationen

»» **Abgrenzung** Entgegen der landläufigen Meinung sind Rennsimulationen nicht mit Rennspielen gleichzusetzen. In Rennspielen kann man ohne grosse Vorkenntnisse, mit wenig Aufwand und stark vereinfachtem Fahrverhalten der virtuellen Boliden die Rolle eines Rennfahrers spielen. In der Simulation ist das Fahrverhalten nachvollziehbar und das Fahren am Limit so schwierig wie in der Realität. Dazu kann stundenlang am perfekten Set-up, den Einstellungen des Renn-Equipments oder den eigenen Fähigkeiten gefeilt werden, um die letzten Zeitspäne herauszuholen.

»» **Geschichte** Nach der Zeit der Arcade- und Heim-Rennspiele ab Mitte der 1970er-Jahre gelten Ende 80er-/Anfang 90er-Jahre die Entwicklerfirmen Papyrus (z.B. Indy 500/NASCAR) und Microprose (Grand-Prix-Reihe) zu den Pionieren der ersten echten Rennsimulationen. Papyrus brachte 1998 mit «Grand Prix Legends» die erste Rennsimulation mit einem echten 3D-Physikmodell auf den Markt. Neu war auch ein Mehrspieler-Modus, der Online-Rennen, wie sie heute üblich sind, erstmals möglich gemacht hat.

»» **Systeme** Vollwertige Simulationen findet man ausschliesslich für den PC, weil dieser die grössten Möglichkeiten bietet – bis hin zum Datenstudium mit der gleichen Software wie reale Rennteams. Auch auf den Konsolen gibt es jedoch z.B. mit der Gran-Turismo-(PlayStation) oder Forza-Reihe (Xbox) Titel, die sich von normalen Rennspielen bereits deutlich abheben.

»» **Einstieg** Der Einstieg ins Simracing ist denkbar einfach. Man benötigt einen PC, die Rennsimulation (z.B. Race, rFactor, RaceRoom, iRacing) und für optimales Fahrgefühl ein Lenkrad, das an den Schreibtisch montiert wird. Schafft man sich alles neu an, ist man mit unter 1000 Euro dabei. Mit einem Internet-Anschluss kann man dann auch Online-Rennen bestreiten. Mehr Infos gibt es bei entsprechenden Communities, zum Beispiel unter simracing-deutschland.de, virtualracing.org oder racersleague.com ♦ MBR



Less sich auch anstecken: Bernd Schneider im Simulator



Zweite Säule: Neben Simracing waren u.a. auch RC-Cars am Ring

Frieder Kramer

Der Trabbi-Champ lebt



1975: Titelverteidiger der DDR-Tourenwagen-Meisterschaft mit Nr. 1 im Trabbi

Von HENDRIK MEDROW

Vor zehn Jahren ist Frieder Kramer gestorben. Der frühere Enduro-, Rallye-, Tourenwagen- und Rennwagen-Meister der DDR ist und bleibt nicht nur im deutschen Osten weiterhin unvergessen.

Frieder Kramer wurde 1941 in Greiz in Thüringen geboren und kam mit 18 Jahren zum Motorsport. Zwei Räder mit Geländestollen, Schlamm, Geröll und sandige Wege, das waren seine ersten Herausforderungen. Angespornt durch die damaligen Weltklasseleistungen der DDR-Endurosportler, schaffte der junge Kramer es 1966 zum Titel des DDR-Juniorenmeisters.

Zur gleichen Zeit war auch sein beruflicher Weg von Benzingeruch begleitet. Im VEB Sachsenring Zwickau (Hersteller des PKW Trabant) liess Kramer sich zum Dreher ausbilden, studierte danach an der gerade zur Hochschule avancierten Kfz-Ingenieurschule Zwickau.

Nach erfolgreichem Abschluss dort ging es zurück zum VEB, nun aber ins Konstruktionsbüro. Dort und mit dem Hauptgebiet «Fahrwerk» war der ruhige und bescheidene Thüringer genau richtig. Auch motorsportlich setzte der äusserst talentierte Rennfahrer auf Trabant-Automobile und konnte 1970-73 drei DDR-Meistertitel im Ralysport erringen. In der Saison 1974 debütierte Kramer auf der Rundstrecke und landete auf Anhieb auch dort mit einem Trabbi auf dem Meisterplatz.

Aufstieg in die Formel Easter

Mit vier automobilen Meistertiteln in der Tasche sollte er ab 1975 die ostdeutsche «Königsklasse» erobern – die Formel Easter. Diese Bühne betrat der inzwischen bekannte Rennpilot, als eine «Sozialistische Entwicklungsgemeinschaft Rennwagen» (SEG) wiederbelebt worden war. Unter Führung des Allgemeinen Deutschen Motorsport Verbands (ADMV), mit staatlicher Unterstützung und mit Hilfe der TU Dresden soll-

te gerade ein Einheits-Formel-Rennfahrzeug der gültigen DDR-Klasse C9 konstruiert und gebaut werden. Sogar Windkanal-Versuche wurden in Aussicht gestellt.

Damit wollte man den ostdeutschen Automobilsportlern einerseits ein erschwingliches und konkurrenzfähiges Sportgerät anbieten; andererseits sicherlich aber auch den staatlichen Einfluss auf den Automobilrennsport erhöhen und den unkontrolliert wuchernden privaten Initiativen einen Teil ihres Nährbodens entziehen. Für die technische Seite dieses anspruchsvollen Projektes liess sich der erfolgreiche Rennfahrer und Fahrwerksspezialist Frieder Kramer gewinnen.

Der akribische Tüftler war zu diesem Zeitpunkt – 1975! – bereits in der Lage, an seinem Grossrechner die komplette Lenkgeometrie und Achskinematik eines Rennfahrzeuges zu berechnen und zu konstruieren. Dieser Aufgabe widmete sich der stille Ingenieur über zwei Jahre mit viel Energie und Hin-

gabe, überarbeitete die gesamte Fahrwerksgeometrie des bis dahin wenig erfolgreichen SEG-III-Projektes.

Als Frieder Kramer schliesslich seinen Part erfüllt hatte und natürlich ein solches Auto fahren wollte, kam die Enttäuschung: Sein SEG blieb weit hinter seinen Erwartungen zurück, die Aerodynamik stimmte überhaupt nicht. Auch fehlten Zuarbeiten anderer involvierter Mitarbeiter. Kramer musste an vielen Stellen improvisieren. Zwar hatte er sich 1976 durch den Gewinn der Aufsteiger-Leistungsklasse II schon für die erste Liga qualifiziert, aber mehr als der vierte Rang in der 1977er-DDR-Meisterschaft war für ihn auf seinem neuen SEG nicht herausgesprungen.

Wechsel zu Melkus/Thassler

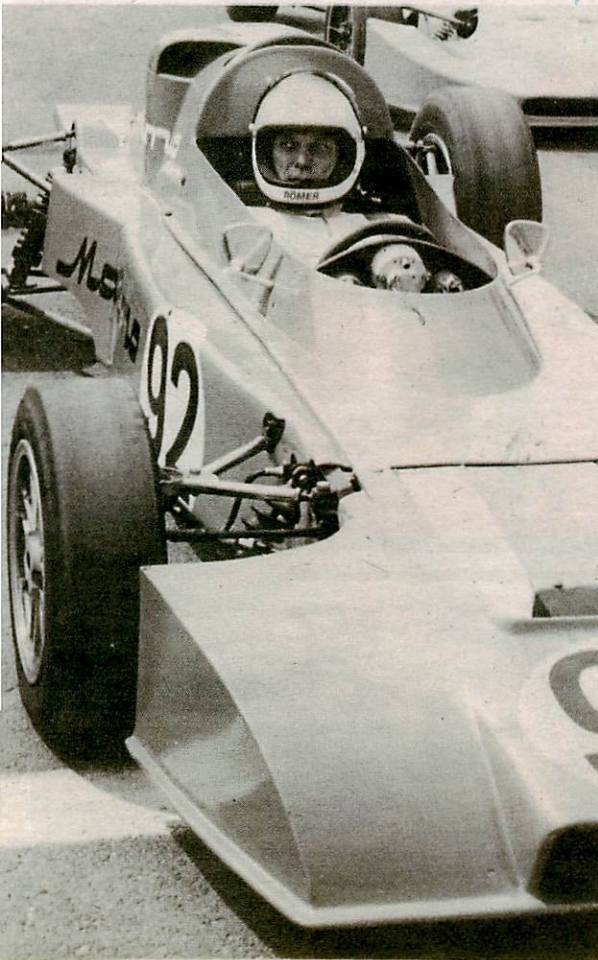
Frieder Kramer machte aus dieser Enttäuschung keinen Hehl und wechselte 1978 auf die Seite der Erbauer des Formel-Rennwagens MT77. Dort wurde er mit offenen Armen empfangen. Diese Renngemeinschaft

um Ulli Melkus und Hartmut Thassler war eine ausschliesslich private Initiative, obwohl sie sich nach aussen auch «Sozialistische» Renngemeinschaft (SRG) nannte. Die Stärke der SRG war vor allem die leistungsfähige Mitarbeit der besten Rennfahrer und Renntechniker der DDR.

Mit ausserordentlicher Professionalität gingen sie dort in die Arbeit, und schon bald gingen überall im ostdeutschen Land die Schweissbrenner an Vorder- und Hinterachs-Anlegungen der bisherigen MT77-Rahmen wurden nach seinen Zeichnungen verändert. Die neuen Chassis trugen ab da seine solide Handschrift. Gleichzeitig ging es in den Windkanal.

Um es kurz zu machen: 1978 bis Mitte der 1980er-Jahre war der MT77 dank seines gelungenen Gesamtpaketes c

n den Herzen weiter



1982: Letzter Start in Schleiz (Nr. 92), danach Rücktritt wegen erneuter Betrugsvorwürfe



Kramer: Denker auch im Cockpit



1960: Auf zwei Enduro-Rädern erste Schritte im Motorsport

dominierende Rennfahrzeug in Osteuropa und kaum zu schlagen. Und daran hatte der so bescheidene Mann am Zwickauer Grossrechner einen sehr bedeutsamen Anteil.

Auch der Rennfahrer Frieder Kramer setzte mit seinem eigenen MT77 nun Paukenschlag um Paukenschlag: Platz 4 1978, Platz 3 1979 und Vizemeister 1980. Der Racer in ihm bekam immer mehr freien Lauf und düpierte die DDR-Spitze und die internationalen Konkurrenten Mal um Mal – zum Teil mit haushohem Vorsprung.

1981 erntete Kramer dann verdient den ostdeutschen Meistertitel und zementierte damit seinen festen Platz in der Gilde der absoluten Spitzenfahrer der DDR. Er liebte die Tempojagd. Seine Startnummer 92 stand für Kampfgeist und sportliche Fairness. Und blieb so Tausenden Zuschauern an den ostdeutschen und osteuropäischen Rennstrecken in bester Erinnerung. Ebenso wie seine beeindruckende Gesamtbilanz: Nach den Aufzeichnungen seines

langjährigen treuen Mechanikers Klaus Striese erreichte Frieder Kramer zwischen 1969 und 1982 in insgesamt 169 Rennen 56 Mal das Podest als Sieger, 43 Mal als Zweiter und 23 Mal als Dritter.

Ungeliebter Dauersieger

1982, auf dem sportlichen Höhepunkt seiner Karriere, warf er plötzlich das Handtuch und zog die Rennkombi aus. Die Erklärung fand man damals in keiner Zeitung. Und Frieder Kramer schwieg dazu bis an sein Lebensende. Heute liegt die Vermutung nahe, dass er mit dem Wechsel zu den Erbauern des MT77 einigen Sportgewaltigen der DDR auf die Füße getreten haben muss. Damals wie heute gab es Grauzonen im technischen Reglement, die jedes Team natürlich für sich auszunutzen suchte.

Sei es wie es sei: Der erfolgreiche Thüringer stand Anfang der 1980er-Jahre wegen des Verdachts unzulässiger Manipulationen an seinem Rennwagen mehrfach im Mittelpunkt

von Ermittlungen der Zentralen Sportkommission des ADMV. 1981 warf man ihm rückwirkend vor, illegalen Kraftstoff benutzt zu haben. Frieder Kramer steckte diese angebliche Sprit-Affäre noch in seiner kämpferischen Art weg und erwirkte nach streitvollen Monaten eine Rücknahme der gegen ihn verhängten Sanktionen.

Die nächste Attacke der Funktionäre erfolgte 1982 aber prompt nach seinen haushohen Siegen im internationalen Pokalrennen und im DDR-Meisterschaftslauf auf dem Schleizer Dreieck. Er wurde nach seinen furiosen Vorstellungen wegen angeblicher Manipulation an seinem Vergaser von den ostdeutschen Funktionären disqualifiziert – und das sogar zum Nachteil der gesamten DDR-Mannschaft. Sein zweiter Titel als Rennwagen-Meister war danach noch drin, doch Frieder Kramer warf damals den Bettel hin. Er sah bei einigen Funktionären «kriminelle Energie», wie er es später nach Mauerfall und DDR-Ende postuliert hat.

Treu blieb der leidenschaftliche Pfeifenraucher nach Abschluss seiner aktiven Laufbahn seinen Rennfahrerkollegen als Konstrukteur von Fahrwerken. Alle DDR-Formel-Renner aus dem Hause Melkus, ob MT77, ML89 oder M90, wurden bis zum Ende des DDR-Motorsports unter Kramers Federführung (weiter)entwickelt. Auch als Fahrwerkskonstrukteur blieb der Wahl-Zwickauer über die Wendejahre hinweg aktiv und stellte sein Wissen und Können Seat zur Verfügung.

Frieder Kramer verstarb am 27. Mai 2004 in Zwickau an den Folgen einer langen, schweren Krankheit. Zahlreiche Freunde und Kollegen aus den Zeiten des DDR-Rennsports erwiesen ihm damals die letzte Ehre und standen seiner Frau Margitta und der Tochter Jana in jenen schweren Stunden und Tagen bei. Doch sein Name ist für alle Zeiten in den Siegerlisten verewigt. Und seine Konstruktionen sind heute noch immer bei historischen Rennen auf den Pisten unterwegs. ♦



1980: Sieger in der Formel Easter auf dem Sachsenring

Mitmachen und gewinnen!

Preisrätsel 2014

Willkommen in

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Tiere und Rennsport! Das passt irgendwie nicht zusammen. Und doch tauchen hin und wieder welche auf – vom schnaubenden Bullen bis hin zur züngelnden Schlange. Wir haben verschiedene Lackierungen mit Tiermotiven zusammengetragen, die Sie, liebe Leser und Leserinnen, bestimmt richtig erraten werden.

Tiere haben an Rennstrecken eigentlich nichts verloren. Natürlich verirrt sich in Brasilien mal ein streunender Hund ins Fahrerlager. Oder es kreuzt ein aufgeschrecktes Murmeltier in Montreal die Fahrbahn. Ja, es gibt sogar Rennfahrer, die meinen, ihren geliebten Vierbeiner ins Paddock mitbringen zu müssen. Doch uns geht es hier nicht um richtige Tiere. Denen ist Rennsport in der Regel ja auch viel zu laut. Es sei denn, sie gucken sich ein Formel-1-Rennen an...

Uns geht es um Tiere, die auf Autos kleben. Und damit meinen wir, um alle Missverständnisse auszuräumen, keine toten Fliegen oder Mücken. Wir haben ausgefallene Lackierungen mit Tiermotiven gesucht. Und davon hat es im Automobilrennsport immer wieder welche gegeben. Zwölf haben wir für Sie, liebe Leser und Leserinnen, zusammengetragen. Sie zu erraten, dürfte nicht schwer sein.

Eins aus drei – wer weiss es?

Pro Bild haben wir in Multiple-Choice-Manier drei Antworten vorgegeben. Eine davon ist richtig, die anderen sind falsch. Die richtigen Antworten müssen im Wettbewerbston (rechts unten) eingetragen werden. Es gewinnt, wer die meisten richtigen Antworten einsendet. Verfügen mehrere Einsendungen über dieselbe Anzahl richtiger Namen, entscheidet das Los.

Den ausgefüllten Spielschein schicken Sie an folgende Adresse: **MOTORSPORT aktuell, Stichwort: «Tiere», Industriestrasse 28, CH-8604 Volketswil.** Wer per E-Mail teilnehmen möchte, kann dies mit demselben Vermerk selbstverständlich auch tun. Die Mailadresse lautet: **wettbewerb@motorpresse.ch**

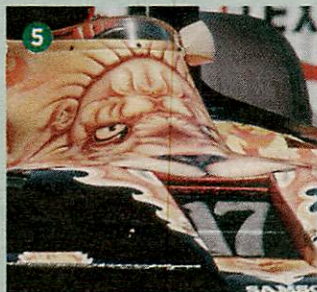
Wem seine Zeitung zu kostbar ist, kann die Lösungen auch auf



- A Red Bull RB5 2009
B Sauber C29 2010
C Penske DW12 2014



- A Lola T93/30 1993
B Ferrari F399 1999
C Williams FW20 1998



- A Ensign N176 1976
B Shadow DN9 1979
C Hesketh 308E 1977



- A VW Polo WRC 2014
B Ford Fiesta RS 2014
C Citroën DS3 WRC 2014



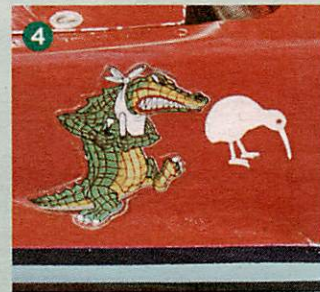
- A Audi R8 2000
B Aston Martin DBR9 1996
C Bentley Speed 8 2001



- A Toro Rosso STR1 2006
B Ganassi Reynard 1998
C Jordan 197 1997



- A Ferrari 458 GT 2010
B Corvette C6.R 2012
C Porsche 911 GT3 RSR 2011



- A Tecno PA123 B 1973
B Ferrari 312 B3 1974
C Brabham BT45 1977



- A Lola Buick 2000
B Eagle Toyota 1999
C Jordan 198 1998



- A Andrea Moda S921 1989
B Eurobrun ER188 1988
C Benetton B187 1987



- A Chevrolet Camaro 1982
B Mazda RX-7 1984
C March 83G 1983



- A Sauber C23 2004
B Red Bull RB9 2013
C Toro Rosso STR9 2014

Reich der wilden Tiere!

eine Postkarte schreiben. Aber bitte mit Absender! Sonst ist die Mühe umsonst. Das gilt selbstverständlich auch für Einsendungen per E-Mail.

Und das gibt es zu gewinnen

Der Hauptpreis, ein BMW 2002 im Massstab 1:18, stammt diesmal aus dem Hause Spark. Der Modellspezialist aus Fernost hat das Gewinnerauto des 24h-Rennens am Nürburgring 1970 mit Stuck/Schickentanz in absoluter Topqualität umgesetzt.

Der 2. Preis ist etwas für Ferrari-Fans. Der Mythos-Kalender von Günther Raupp zeigt die schönsten Rennwagen der Scuderia im Grossformat.

Grossformat gilt auch für den 3. Preis. Der Lamborghini Gallardo vom 24-Stunden-Rennen am Nürburgring 2011 (ebenfalls Stuck) ist ein 1:18-Modell von Minichamps.

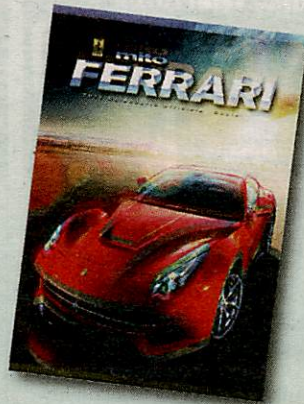
«The wider View 2015» ist der 4. Preis. Der Rallye-Wandkalender im Panoramaformat ist nicht nur für Drift-Freaks eine wahre Augenweide.

Ebenfalls von Raupp stammt der Ferrari-F1-Kalender, den es als 5. Preis gibt. Und last but not least: Die DVD «Die Evolution des Driftwinkels - Teil 2» von Helmut Deiml, der uns vom RallyeWebShop als 6. Preis zur Verfügung gestellt wurde. ♦



1. Preis

BMW 2002 Ti, Gewinner 24h Nürburgring 1970 mit Stuck/Schickentanz von Spark in 1:18



2. Preis

Ferrari-Mythos-Kalender im Grossformat 50x70 cm von Kultfotograf Günther Raupp



3. Preis

Lamborghini Gallardo vom 24h-Rennen am Nürburgring 2011 in 1:18 von Minichamps



4. Preis

Panorama-Kalender mit den besten WRC-Aufnahmen des Jahres von Rallye-Fotograf McKlein



5. Preis

Offizieller Formel-1-Wandkalender der Scuderia Ferrari - ebenfalls aus dem Hause Raupp

6. Preis
DVD - Teil 2 des Kultfilms «Die Evolution des Driftwinkels» von Helmut Deiml



UNSERE PARTNER



Spark bietet absolute Topqualität im Modellbau. Und ist die Nummer 1 in Sachen Rennsport. Info: www.sparkmodel.com



RallyWebShop ist nicht nur für Drift-Fans eine Topadresse. Ein virtueller Besuch lohnt sich. Info: www.rallywebshop.com



Minichamps gilt als führender Auto- und Motorradmodellanbieter im Die-Cast-Bereich. Info: www.minichamps.de



Raupp hat alles für den Ferrari-Fan - offizielle Kalender, Bücher und Kunstdrucke der Scuderia. Info: www.raupp.com

GEWINNSPIEL

Einsendeschluss: 10. Januar 2015

Die Quiz-Frage: Zu welchen Autos gehören diese Tiere? (Zutreffendes ankreuzen)

Foto 1 - Lösung: A B C

Foto 7 - Lösung: A B C

Foto 2 - Lösung: A B C

Foto 8 - Lösung: A B C

Foto 3 - Lösung: A B C

Foto 9 - Lösung: A B C

Foto 4 - Lösung: A B C

Foto 10 - Lösung: A B C

Foto 5 - Lösung: A B C

Foto 11 - Lösung: A B C

Foto 6 - Lösung: A B C

Foto 12 - Lösung: A B C

VORNAME:

NACHNAME:

STRASSE:

PLZ/ORT:

TELEFON:

E-MAIL:

Spielen Sie mit und gewinnen Sie. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Es wird keine Korrespondenz über den Wettbewerb geführt. Die Preise werden nicht in bar ausbezahlt.

Coupon einsenden an: MOTORSPORT aktuell, Stichwort: «Tiere», Industriestrasse 28, CH-8604 Volketswil; Telefax +41 (0)44-806 55 11, Mail: wettbewerb@motorpresse.ch
Bitte ankreuzen: Ja, ich bin damit einverstanden, dass MOTORSPORT aktuell und die Motor Presse Stuttgart mich künftig per Telefon oder E-Mail über interessante Angebote informieren.

Was die **MOTORSPORT** -Macher

MOTORSPORT
aktuell

12 Köpfe, 9 Fragen und 108 Antworten. Was den Fachjournalisten von **MOTORSPORT** aktuell in dieser Saison in Erinnerung geblieben ist. Und was sie sich für die Rennsaison 2015 wünschen.

Wer ist dein persönlicher «Fahrer des Jahres»?

Wer war 2014 für dich fahrerisch die grösste Enttäuschung?

Wer ist für dich der Newcomer des Jahres?

Welche war in deinen Augen die beste Rennszene des Jahres?

Vor welcher Leistung ziehst du Ende 2014 besonders den Hut?

Welches Ereignis an der oder auf dem Weg zu der Rennstrecke bleibt dir in Erinnerung aus 2014?

Über welchen Spruch aus 2014 kannst du heute noch lachen?

Was ist für dich die spannendste Frage vor der Rennsaison 2015?

Was muss 2015 im Motorsport unbedingt anders werden?

Anke Wieczorek

Alter: 44
Nationalität: Deutsche
Funktion: Reporterin
Reporterin
Motorrad



Valentino Rossi. 2014 endlich wieder als Sieger auf dem Podium gestanden, als erster Fahrer die 4000-Punkte-Marke in der Königsklasse geknackt, beste Saison seit dem letzten Titel 2009 gefahren.

Ausgerechnet mein letztjähriger Newcomer Philipp Öttl, von dem ich nach dem starken WM-Einstand eigentlich die erste Podestplatzierung erwartet hätte. Doch der Schuss ging 2014 nach hinten los.

Ganz neu ist er nicht, aber 2014 wie Phoenix aus der Asche auferstanden: IDM-Supersport-Gewinner Marvin Fritz, der zuvor schon so gut wie abgeschrieben war.

Das komplette Moto3-WM-Finale in Valencia. Die Positionswechsel waren irre. Es ging so eng zu, dass von der Spitzengruppe alle Fahrer gewinnen, aber auch Sechster hätten werden können.

Dass Valentino Rossi sich noch einmal so gesteigert hat. Ohne den neunfachen Weltmeister wäre die MotoGP nur die Hälfte wert. Das Beste: Rossi wird uns auch weiterhin glänzend unterhalten.

Mein Unfall auf dem Weg zur IDM nach Schleiz. Mit 140 km/h in einen geplatzen Lkw-Reifen gefahren. Auto Schrott, ich ohne Kratzer.

Langstrecken-WM-Anekdote: «Ein Aprilia-Fahrer ist nachts in den Abwasserteich gefahren. Wir haben ihn morgens um vier gefunden, mit den Beinen im Schilf verhakt.»

Klappt die Moto3-Wiederbelebung in der IDM? Von dieser Frage hängt die Zukunft der deutsch sprechenden Nachwuchsfahrer ab. Und wie kommt Sebastian Vettel in der Formel 1 bei Ferrari zurecht?

Schon auf nationaler Ebene wird grossartiger Rennsport geboten, doch oft mangelt es an Zuschauern. Sie sollten wieder live an die Strecke kommen und nicht nur mit der Fernbedienung zappen.

Michael Bräutigam

Alter: 28
Nationalität: Deutscher
Funktion: Redakteur
Redakteur
Automobil



Unter vielen Favoriten komme ich zu der Entscheidung: André Lotterer. Mit dem «schwachen» Audi leistete er fast Übermenschliches und fuhr beim Le-Mans-Sieg sogar noch die schnellste Runde.

Zum einen Kimi Räikkönen, zum anderen Vitaly Petrov. Der Finne zeigte kein starkes Ferrari-FI-Comeback, und der Russe fuhr in der DTM stets hinterher. Beide müssen 2015 im eigenen Interesse zulegen.

Kelvin van der Linde. Man kann nur staunen, mit welchem Speed und wie abgebrüht er trotz seiner erst 17/18 Jahre mit René Rast zum Titel im ADAC GT Masters fuhr.

Die gab es schon früh im Jahr: Scott McLaughlin gegen Jamie Whincup, die letzte Runde im 2. Lauf der V8 Supercars in Adelaide. Wer es nicht kennt: Unbedingt auf YouTube schauen. So geht Racing!

Letztes Jahr war es Tom Kristensen – für seine Leistung in Le Mans. In diesem Jahr muss es wieder er sein – diesmal aber für sein rennfahrerisches Lebenswerk. Für mich eines der grössten aller Zeiten.

Die ersten Führungskilometer von Porsche in Le Mans mit dem LMP1-Renner. Da blieb keiner auf den Sitzen, stattdessen Standing Ovations.

Kevin Harvick vor dem NASCAR-Finale, als er auf Jeff Gordons «Chase-Extrawurst» von 2013 anspielte: «Ich bin froh, dass nicht noch ein fünfster Fahrer aufgestellt wurde.»

Die spannendsten Fragen hält sicher die Formel 1 bereit. Die wichtigste in meinen Augen: Kann Sebastian Vettel das Ferrari-Team hinter sich bringen und so die Basis für eine strahlende Zukunft in Rot legen?

Geht den kleinen Teams die Chance zum Überleben! Sie sind das Salz in der Suppe und seit eh und je die Einstiegschance für junge Talente. Das gilt auch und ganz besonders in der aktuellen Formel 1.

Christian Eichenberger

Alter: 41
Nationalität: Basler
Funktion: Cvb/Redakt.
Cvb/Redakt.
Automobil



Ohne zu überlegen – Valtteri Bottas. Der Finne hat in diesem Jahr bei Williams FI konstant gute Leistungen gezeigt. Dabei ist er stets am Boden geblieben. Sein erster GP-Sieg ist nur eine Frage der Zeit.

Kimi Räikkönen und Sebastian Vettel. Der eine, weil er bei Ferrari einfach eine Enttäuschung war. Der andere, weil er zu viel über die Technik lamentierte und gegen seinen Stallgefährten kein Land sah.

Jack Hawksworth. Der Brit war in der abgelaufenen IndyCar-Saison eine wahre Bereicherung. Einziges Manko: Sein Dialekt – manche Schotter versteht man noch besser.

Die letzten zwei Runden beim GP3-Lauf in Sotschi. Der Dreikampf Niederhauser, Kirchhöfer, Stoneman war superspektakulär. Und beweist: Es braucht keine Super-Technik für tollen Rennsport.

Vor jener von Nico Rosberg. Er hatte bei Mercedes keinen leichten Stand. Vor allem nach Spa. Aber er hat stets den Anstand gewahrt und hat sich (nach aussen) nie eine Blöße gegeben. Hut ab, Nico!

Das Interview mit Takuma Sato in St. Pete. Warum? Weil sein Teamchef, IndyCar-Legende A.J. Foyt, ständig seinen Senf dazu geben musste.

Der Franzose Emmanuel Collard bei Formel-E-Tests: «Ich habe die Vögel zwitschern gehört!» Toll, dass diese Rennserie sich nach so kurzer Zeit schon so etabliert hat.

Da gibt es drei Sachen: Wann begreifen gewisse Leute in der Formel 1 endlich, dass es so nicht weitergehen kann? Wie löst Sauber das Problem mit seinen Fahrern? Und: Wie schlägt sich Max Verstappen?

Man kann das Rad nicht zurückdrehen. Deshalb wird vieles so bleiben, wie es ist. Vor allem in der Formel 1. Für die Fans wäre es schön, wenn sie noch näher an ihre Idole herankommen könnten.

Peter Haab

Alter: 59
Nationalität: Schweizer
Funktion: Chefredaktor
Chefredaktor
Formel 1



Nico Rosberg! Unglaublich, welchen Speed der Mercedes-Pilot in den Qualifyings an den Tag gelegt hat. Und mentale Stärke hat er im «Psychokrieg» gegen Lewis Hamilton ebenfalls bewiesen.

Kimi Räikkönen! Der Ferrari des Jahrgangs 2014 war zwar beileibe kein Hammer. Aber Fernando Alonso hat seinen FI-Teamkollegen buchstäblich verblasen. 2015 muss Kimi gewaltig Gas geben.

Kevin Magnussen, auch wenn er nach Punkten im Vergleich zu Jenson Button (55/126) nicht gut aussieht. Aber der 22-jährige Däne hat viele beherrzte Zweikämpfe gezeigt.

Nicht die beste, aber jene mit der grössten Tragweite: Die Spa-Kollision zwischen Hamilton und Rosberg. Danach hat man viel über die unterschiedlichen Charaktere der involvierten Leute erfahren.

Da möchte ich Williams als Ganzes nennen. Es ist ja unglaublich, wie das britische Traditionsteam in der Saison 2014 zugeschlagen hat. Noch fehlte zwar ein neuer GP-Sieg, aber der könnte 2015 kommen.

Ein Ereignis, das eigentlich gar nicht stattgefunden hat: Als in Hockenheim am Samstag beim Qualifying die Tribünen fast leer waren.

Bernie Ecclestone machte rund um die FI-Finanzkrise plötzlich auf reuigen Sünder: «Ich zerresse alle Verträge und bezahle die offenen Rechnungen der kleinen Teams.»

Ich bin vor allem gespannt, wie gut Honda bei seinem Formel-1-Comeback aussehen wird. Und natürlich auch, wie gut sich Sebastian Vettel in seinem schwierigen Job bei Ferrari schlagen wird.

In der Formel 1 im Speziellen muss eine Person oder eine Institution den berühmten Gordischen Knoten zerschlagen. Das «Wir» müsste ausnahmsweise mal vor das «Ich» gestellt werden.



Ende 2014 bewegt

Werner J. Haller

Alter: 45
Nationalität: Schweizer
Funktion: Sonderkorrespondent



Da gibt es drei: Langstrecken-Weltmeister Sébastien Buemi, Langstrecken-Vizechampion Marcel Fässler und der Langstrecken-WM-Dritte Neel Jani – als Schweizer machen mich meine Landsleute echt stolz.

Die F1-Piloten von Ferrari. Räikkönen/Alonso können wenig fürs Hinterherfahren. Aber vor der Saison sorgte das Power-Duo für grosse Schlagzeilen – nach der WM ist davon nichts geblieben.

Ein Formel-1-Greenhorn war Daniel Ricciardo 2014 zwar nicht, aber der neue Teamkollege des vierfachen Weltmeisters Sebastian Vettel – und das hat er souverän gemeistert.

Da gibt es einige, verteilt auf die ganze Saison der Moto3-WM. Denn nach 18 Rennen beträgt die totale Zeitdifferenz zwischen dem jeweiligen Sieger und dem Zweiten nur 8,112 Sekunden! Noch Fragen?

Valentino Rossi ist für die Motorrad-WM Gold wert – wenn er wieder siegt, erst recht! Dabei schüttelten viele den Kopf, als sich Rossi nach zig erfolgreichen Jahren von Technik-Guru Jeremy Burgess trennte.

Die Atmosphäre der 24h von Le Mans. «Dort gibt es noch geilen Motorsport», sag ich Freunden seither. Ich muss wieder mal hin – auch wegen Buemi & Co.

«Die FIA fragt jährlich, ob ich noch lebe.» Zum 75. Geburtstag gesteht die F1-Reporterlegende Helmut Zwickl, dass sein «F1-Pass auf Lebenszeit» noch beim Weltverband liegt.

a) Was passiert beim «Swiss Dream Team» mit den Motorradstars Lüthi/Aegerter? b) Ist Moto3-Vizechamp Miller MotoGP-tauglich? c) Wie verläuft das Comeback der legendären FI-Paarung McLaren-Honda?

Die Formel 1, die Königsklasse des Motorsports. Weniger ist mehr, heisst es. Ich habe mich dieses Jahr öfter dabei ertappt, wie ich Filme oder Rennen der «alten» FI geguckt habe – und dabei ins Schwärmen kam.

Reiner Kuhn

Alter: 52
Nationalität: Südbadener
Funktion: Sonderkorrespondent



Der Rallye-Champ Sébastien Ogier wird mir verzeihen. Wie Rookie José-Maria López seinen hochgehandelten Teamkollegen Ivan Muller und Sébastien Loeb den WTCC-Titel wegschnappte, war top!

Mich wundert, wie wenig Paroli die Ex-Champions Vettel und Räikkönen ihren F1-Teamkollegen boten. Enttäuschend auch deren Ex-Kollege Vitaly Petrov: DTM-Letzter mit null Punkten – autsch!

Neben dem 17-jährigen F1-Aufsteiger Max Verstappen auch Karl Kruuda. Der Este (22) gewann als erster Nicht-Finne die dortige Rallyemeisterschaft plus zwei WRC2-Läufe!

MotoGP bietet davon reichlich. Das Highlight lieferte Valentino Rossi beim Heimspiel in Misano, als er Weltmeister Marc Márquez und dann dessen Vorgänger Jorge Lorenzo «ablederte» – Gänsehaut!

Wie bei der Rallye Deutschland die Hyundai-Mechaniker über Nacht den nach siebenfacher Rolle zerstörten i20 WRC von Thierry Neuville wieder richteten. Und der damit drei Tage später siegte.

Die irre lange, nervige Fahrt vom Hotel zum Moskau Raceway bei der DTM – fragt mal meine Mitfahrer Alen, Larini, Lammers und Reuter – krank!

«Da ist schon noch etwas Luft», so WM-Debütant Teemu Suninen, als er im Etappenziel aus seinem völlig ondulierten R3-Citroën kletterte. Recht hatte er: Er gewann die WRC3!

Es gibt einige: Wie stark ist in der FI McLaren-Honda, Vettel im Ferrari, Porsche in Le Mans? Spannend zu Saisonbeginn: Hat Sébastien Loeb als Gaststarter bei der Rallye Monte Carlo Siegchancen?

Die Konkurrenz des Motorsports ist gross. Deshalb plädiere ich für klare Regelwerke und nachvollziehbare Formate. Und bitte weniger Medientraining! Sport braucht Typen mit Ecken und Kanten!

Markus Lehner

Alter: 55
Nationalität: Schweizer
Funktion: Sonderkorrespondent



Marc Márquez. Er besiegt alle, bricht alle Rekorde und degradiert ausser den unzerstörbaren Valentino Rossi sämtliche Gegner zu Statisten. Ich bin gespannt, wie lange seine Dominanz noch anhalten wird.

Philipp Öttl. 2013 hat der deutsche Moto3-Rookie bei einigen GP an den Topstars geschnuppert, 2014 war er völlig von der Rolle. 2015 muss Öttl den Durchbruch schaffen, sonst ist der Zug endgültig abgefahren.

Alex Márquez. 2014 ist er endgültig aus dem Schatten seines Bruders Marc getreten. Er hat mit dem Moto3-WM-Titel bewiesen, dass er nicht wegen seines Namens mit dabei ist.

Als Schweizer muss ich da das Moto2-Finale in Valencia erwähnen. Als Weltmeister Tito Rabat auf der Zielgeraden wegen eines Wheelies Probleme mit der Benzinzufuhr bekam und Tom Lüthi den Sieg erbt.

Es kann nur einen geben: Valentino Rossi. Nach 20 Jahren hat er nichts von seiner gnadenlosen Entscheidungskraft eingebüsst und mit neuem Crewchief und Fahrstil Marc Márquez die Stirn geboten.

Wie stark die Zuschauerzahlen beim MotoGP von Australien in Phillip Island seit dem Rückzug von Nationalheld Casey Stoner gefallen sind.

Dominique Aegerter nach dem Sachsenring-Sieg auf die Frage, ob er sich zuhause noch frei bewegen kann: «Bei mir im Dorf schon. Da kennen mich eh schon alle.»

Streiten Lüthi und Aegerter im neuen Team ernsthaft um den WM-Titel mit? Und: Schafft am Ende der Saison endlich, endlich wieder mal ein Schweizer den Sprung in die MotoGP-Klasse?

Wir brauchen statt total zehn Fahrer in der Moto2-Abteilung dringend mehr Deutsche und Schweizer in der Moto3 und der MotoGP. Stefan Bradl als einsamer MotoGP-Mohikaner ist eindeutig zu wenig.

Johannes Orasche

Alter: 40
Nationalität: Österreicher
Funktion: Sonderkorrespondent



Sylvain Guintoli – aber nicht nur wegen des WM-Titels. Der Franzose zeigte, dass er sich auch gegen einen Teamkollegen wie Melandri klar behaupten kann. Im MotoGP-Sport ganz klar Márquez.

Toni Elias. Der erfahrene Spanier hatte dieses Jahr gutes Material, konnte aber mit der Aprilia nie um Podiumsplätze kämpfen. Für einen Fahrer seines Kalibers bedeutet das eine Katastrophe.

SSP-Weltmeister Michael van der Mark. Er war schon 2013 stark, aber in diesem Jahr hat er nochmals zugelegt. Asse wie Sofuoglu und Cluzel sind an ihm zerschellt.

Das waren klar die Stallorderorgien (Baz/Sykes und Melandri/Guintoli) in Magny-Cours und Doha. So etwas hat es im Motorradsport meines Wissens noch nie so offen gegeben – «LOSE IP!»

David Salom kämpfte sich mit einer schlimmen Schulterverletzung zum Evo-WM-Titel, der leider kaum Beachtung gefunden hat. Auch Bimota war in der Evo stark – wenn auch ausser Konkurrenz.

Das Treffen mit Francis Batta und Max Biaggi im Alstare-Zelt in Aragon. Alles war so optimistisch, dann platzte im Sommer der Bimota-Traum.

Das gehässige Wortgefecht von Sykes/Baz im Social Network nach der Saison. Sykes: «...Grossmaul, dein Ego ist zu gross... du hast von Beginn an meine Daten erhalten.»

Wie werden die Kräfteverhältnisse zwischen den Motorrad-Herstellern im Rahmen der völlig neuen Evo-Formel verteilt sein? Was bringt der neue Event in Thailand?

Dinge wie Stallorder sollte man in der SBK wieder vergessen. Die Dorna macht einen guten Job. Es erwartet uns sicher eine extrem spannende Superbike-Saison mit der neuen Evo-Einheitsformel.

Imre Paulovits

Alter: 53
Nationalität: Deutscher
Funktion: Leiter Motorrad



Marc Márquez. Der jüngste MotoGP-Weltmeister der Geschichte hat seinen Titel verteidigt, zahlreiche neue Rekorde aufgestellt und die erste Saisonhälfte fast erdrückend dominiert.

Jorge Lorenzo. Noch vor einem Jahr bis zum Finale ein Titelkandidat, hatte er dieses Jahr mehrere Probleme. Sich an die neuen Reifen zu gewöhnen und ausserdem mit seiner Kondition und Psyche.

Pol Espargaró. Der Moto2-Weltmeister hat sich durchgebissen, fast unbemerkt zu einem Top-Piloten entwickelt und zum Schluss Bruder Aleix von 6. WM-Rang verdrängt.

Der Vierkampf Márquez/Pedrosa/Rossi/Lorenzo in Barcelona. Dass die vier besten Piloten der Welt auf so engem Raum fast über die ganze Renndistanz kämpfen, wünsche ich mir für jedes Rennen.

Vor der Wiederauferstehung von Valentino Rossi. Wie ein 35-jähriger seinen Fahrstil komplett umstellen, sich so motivieren und auf diesem Niveau gewinnen kann, ist beispiellos.

Wie nach dem Qualifying in Sepang bei 38 Grad niemand länger als zehn Sekunden im Parc fermé blieb, sondern in seine klimatisierte Box lief.

«Alle glauben, ich wäre Ingenieur. In Wahrheit bin ich Komödiant.» Kaum zu glauben, dass HRC-Vizepräsident Shuhei Nakamoto einst unnahbar und grimmig war.

Wie machen sich die Moto2-Neueinsteiger Jesko Raffin und Florian Alt? Wer gewinnt das Teamduell Aegerter/Lüthi? Und kann noch ein deutschsprachiger Pilot in die MotoGP-Klasse aufsteigen?

Die Moto3-Klasse in der IDM muss unbedingt lebensfähig werden. Sonst wird es für den deutschsprachigen Nachwuchs für die WM sehr, sehr schwer.

FORTSETZUNG S. 54

Umfrage bei den MOTORSPORT - Machern

MOTORSPORT
aktuell

FORTSETZUNG VON S. 53

Peter Voncken

Alter: 61
Nationalität:
Deutscher
Funktion:
Sonderkorrespondent



Arno Wester

Alter: 63
Nationalität:
Deutscher
Funktion:
Reporter
Automobil



Leopold Wieland

Alter: 52
Nationalität:
Deutscher
Funktion:
Chefredakteur



Wer ist dein persönlicher «Fahrer des Jahres»?

Daniel Ricciardo, der im deutlich unterlegenen Red Bull immerhin drei Grands Prix gewann, dabei die Schwächen oder die Rivalität der Mercedes-Piloten nutzte und dennoch stets sympathisch wirkte.

Für mich gibt es nicht nur einen – es sind zwei, die mich in diesem Jahr mit ihren tollen Leistungen überzeugt haben: Tourenwagen-Weltmeister José María López und DTM-Champion Marco Wittmann.

Lewis Hamilton. Der Brite konterte in der Formel 1 technische Mercedes-Pannen und eigene Patzer mit Siegen, mehrfach sogar in Serie. Und wurde so vor allem der Weltmeister der Nerven.

Wer war 2014 für dich fahrerisch die grösste Enttäuschung?

Sebastian Vettel, der trotz seiner durch vier WM-Titel erworbenen fahrerischen Reputation meist nicht einmal seinen Teamkollegen schlagen konnte und dabei auch noch sein cooles Image einbüsste.

Der frühere Formel-1-Pilot Vitaly Petrov, der in der DTM punktlos blieb und den 23. und letzten Platz belegte. So schlecht war vor ihm noch kein anderer Fahrer aus der Königsklasse.

Sebastian Vettel, der nach vier WM-Titeln in Folge das Formel-1-Fahren mit der neuen Hybrid-Technik nicht in den Griff bekam und von seinem neuen Teamkollegen Daniel Ricciardo vorgeführt wurde.

Wer ist für dich der Newcomer des Jahres?

Der Trialfahrer Franzi Kadlec aus Reichersbeuern, der im Alter von 17 Jahren auf Anhieb deutscher und Europameister wurde und im nächsten Jahr als WM-Herausforderer gilt.

Der beinamputierte Alex Zanardi, dem sein Arbeitgeber BMW die Rückkehr in den Rennsport ermöglichte und dem dabei in der BES ein viel beachtetes Comeback gelang.

Max Verstappen – mit 16/17 Jahren einen Formel-1-Stamplatz zu ergattern, spricht nicht nur für Top-Kontakte, sondern auch für Top-Talent.

Welche war in deinen Augen die beste Rennszene des Jahres?

Vielleicht nicht die beste, aber spektakulärste Rennszene war das verzweifelte und erfolglose Verbremms-Überholmanöver Nico Rosbergs beim Start des FI-GP in Sochi, bei dem er endgültig die WM verlor.

Die erste Rennrunde beim WEC-Rennen im japanischen Fuji, als Sébastien Buemi im Toyota, Mark Webber im Porsche und André Lotterer im Audi jeweils die Führung eroberten konnten.

Der erste Start der Formel E. Der lässt mich hoffen: Auch wenn eines Tages nur noch mit Asteroiden-Energie gefahren werden könnte, der Mensch lässt sich nicht abbringen vom Motorsport.

Vor welcher Leistung ziehst du Ende 2014 besonders den Hut?

Der zu Saisonbeginn nicht zu erwartende Erfolg des Williams-Formel-1-Teams ist besonders bemerkenswert, weil der Traditionsrennstall aus eigener Kraft dem Favorit Mercedes die Stirn bieten konnte.

Bei der werksseitigen Rückkehr von Porsche in die höchste Klasse des Langstreckensports überraschten die Stuttgarter mit beeindruckender Performance, die mit dem Sieg im WEC-Finale gipfelte.

Wie viel konsequenter und erfolgreicher Mercedes in der Formel 1 die Chancen der neuen Turbo-Hybrid-Technik genutzt hat, war bei so viel namhafter Konkurrenz nicht zu erwarten.

Welches Ereignis an der oder auf dem Weg zur Rennstrecke bleibt dir in Erinnerung aus 2014?

Die Parade zu Ehren Jackie Stewarts beim Goodwood Revival mit über 40 vom Schotter in seiner Karriere gefahrenen Rennfahrzeugen.

Als ich erfuhr, dass Dieter Lamm, der Zwillingbruder von Charly Lamm und der Halbbruder von Herbert Schnitzer im Sterben liegt.

Die Vettel-Fans in Hockenheim, die sich auch in den sieglosen Zeiten in ihrer grossen Liebe zu ihrem «Super-Seb» nicht beirren liessen.

Über welchen Spruch aus 2014 kannst du heute noch lachen?

«Ich schaue am Monatsende meinen Kontoauszug an, ob da eine Zahlung eingetroffen ist.» Gerhard Berger zum Gerücht, er stehe mit Ferrari oder McLaren in Jobverhandlung.

«Wahrscheinlich hätte ich dann heute mehr Geld.» FI-Chef Bernie Ecclestone auf die Frage, wie sein Leben verlaufen wäre, wenn er statt drei Töchtern drei Söhne hätte.

«Wir werden über Nacht alle Daten studieren und alles daran setzen, morgen unsere Performance zu optimieren.» Kein Trainingstag vergeht ohne dieses PR-Gebulber.

Was ist für dich die spannendste Frage vor der Rennsaison 2015?

Wie gelingt es, die fahrerische Disziplin von zuweilen verantwortungslosen «Einzeltätern» in allen Motorsportklassen zu fördern und deren Risikobereitschaft durch Strafen in den Griff zu bekommen?

Wer kann Mercedes in der Formel 1 Paroli bieten, und wie wirkt sich das Zugeständnis, das Audi und BMW in der DTM 2014 ihrem Rivalen Mercedes gemacht haben, in der Saison 2015 aus?

Wie kriegt die angeschlagene Formel 1 die Kurve?

Was muss 2015 im Motorsport unbedingt anders werden?

Die Grundeinstellung vor allem der im Motorsport engagierten Hersteller, die den Sport nur als Marketinginstrument sehen und für die alternative Antriebstechnologien eher eine Alibifunktion haben.

Die viel zu komplizierten Regeln in vielen Rennserien müssen vereinfacht werden. Sonst wird sich der Zuschauererschwind an den Rennstrecken und vor den Fernsehern weiter fortsetzen.

Möglichst einfache Verbesserungen der Sicherheit bringen schnell und viel mehr als Hightech-Schnickschnack wie zum Beispiel die halstarrig verfolgte Formel-1-Idee eines «virtuellen» Safety-Cars.

REDAKTION

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

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

Sonderkorrespondenten:

Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
Markus Lehner, Johannes Orasche, Imre Paulovits,
Peter Voncken

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
Gustav Büsing, Georg Dobes, Andreas Göhring,
Martin Gührler, Michael Heinrich, Klaus-Eckhard
Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik
Medrow, Wolfgang Morseher, Robert Pairan,
Thomas Schiffler, Achim Schlang, Ulf Simon,
Stefanie Szapka, Julius Tanner, Arno Wester,
Anke Wiecek, Michael Wolf
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin, Alex
Hodgkinson, Joe Seward, Neil Spalding
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalerà
Japan: Shigeo Kibiki
Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat,
Österreich: Peter Pressler, Heinz Prüller, Werner
Schneider, Wolfgang Vlasaty
Schweiz: Jürg Kaufmann
Spanien: Manuel Pecino
Tschechien: Martin Straka
USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan

Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbacher,
dpa/picture alliance, Daniel Fessi, Jean-Pierre
Froidavaux, Claus Hermann, Burkhard Kasan, Ni-
kollett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozo, Nico
Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,
Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Weisse,
Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Simona De Silvestro, Fabio Leimer,
Mike Rockenfeller
Art Director:
Silvio Lötscher
Grafik und Produktion:
Jürg Stohler, Jürg Schneider,
Sascha Bencke, Sophie Semmelmann
VERLAG
Motor-Presse (Schweiz) AG
Industriestrasse 28
CH-8604 Volketswil
Telefon +41 (0)44 806 55 55
Telefax +41 (0)44 806 55 00
www.motorpresse.ch
verlag@motorpresse.ch
CEO/Geschäftsführung:
Reto Feurer

Anzeigenleitung:

Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
0711 182 - 1641

Anzeigenverkauf:

Vanessa Reif
vreif@motorpresse.de
0711 182 - 1839

Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
0711 182 - 1346

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig
iefri@motorpresse.de
0711 182 - 1613

Druck:

Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
0711 182 - 1522

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL

Präsident:
Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

CEO:

Dr. Volker Breid, Henry Allgaier

Druck:

Press Druck Oberfranken GmbH, Bamberg

Vertrieb:

DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter:

Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:

wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft:

2,00 € (D); 2,10 € (A)

Jahresabonnement:

€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A),

€ 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben:

€ 13,90 (D+A), € 25,90 (übriges Ausland); Studen-

ten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulati-

onsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil

von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von € 60,00

(D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice:

Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,

70138 Stuttgart, Telefon 0711-320 688 88;

Telefax 0711-182 2550

Übrige Länder: Aboservice MOTORSPORT aktuell,

Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)44

806 55 04, Telefax +41 (0)44 806 55 00,

abo-service@motorpresse.ch

© 2014 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur

mit Genehmigung des Verlages und Quellenanga-

be. Für unverlangt eingesandte Manuskripte über-

nimmt der Verlag keine Haftung.

ISSN 1421-8488



**Trauerspiel
Zur Lage der Formel 1**

Gebrauchtwarenhändler Bernie Ecclestone bangt um sein Lebenswerk. Aber seit Jahrzehnten scheffelt er Milliarden auf Kosten der Rennstreckenbetreiber, der Rennstallbesitzer, der Sponsoren und nicht zuletzt der Fans, wenn auch in allen Reihen der eine oder andere nicht ganz so arm ist. Dass andere seinetwegen pleite sind, versteht er nicht. Nein, er nimmt es nicht mal zur Kenntnis! Nur so, wie man in den Wald hinein schreit, so kommt es zurück. Und wenn dann nur noch drei Marionetten auf Kommando schneller oder langsamer miteinander im Kreis herumfahren und sich anschließend lieber Gift statt die Hand geben würden, ist das dann die Spannung? Ein Trauerspiel, leider. Wie soll das weitergehen? Klaus Hils, D-72459 Albstadt

**Mit härteren Strafen
Zum Thema Disziplin und
Sicherheit in der Formel 1**

Ich finde, es ist mal langsam an der Zeit, die Fahrer zu mehr Disziplin zu erziehen. Fakt ist doch, dass vor der Unfallstelle in Suzuka doppelt gelb geschwenkt wurde, aber Bianchi mit zu viel Speed unterwegs war. Wäre er früher an der Stelle vorbeigekommen, noch bevor das Bergungsfahrzeug im Einsatz war, dann wäre er nicht in den Kran gekracht, sondern in den Sauber von Adrian Sutil und hätte womöglich Sutil oder einen Streckenposten abgeräumt. Das Problem ist die Undiszipliniertheit einiger Fahrer und die Untätigkeit der Rennleitungen. Zum Beispiel Kevin Magnussen: Bei zwei Rennen hintereinander wechselte er wenige Meter vor einem Fahrzeug, das ihn überholen wollte, die Spur – und zwar jenseits von 300 km/h. Weiss der Däne eigentlich, was passieren kann, wenn sich Autos mit freistehenden Rädern verhaken oder wenn zwei sich drehende Räder aufeinander treffen? Solche Manöver müssten mit härteren Strafen belegt werden, von einer Rennsperre bis zum Entzug der Superlizenz. Falko Müller, D-14943 Luckenwalde

MOTORSPORT IM TV

**AUTOMOBIL
MOTORRAD**

DIENSTAG, 23. 12. 2014

- 12.00 Formel-E Punta del Este/ROU, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 19.00 Formel-1-GP Silverstone/GB 2014, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 21.00 Formel-1-GP Hockenheim/D 2014, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 22.00 24 Stunden von Le Mans/F 2014, Höhepunkte Rennen (W) EUROSPORT
- 23.20 Speedway-EM Holsted/DK, 3. EM-Lauf (Aufz.) EUROSPORT

MITTWOCH, 24. 12. 2014

- 17.00 Formel-1-GP Budapest/H 2014, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 18.45 Race of Champions Barbados/BDS, Nationen-Cup (W) EUROSPORT 2
- 19.00 Formel-1-GP Spa-Francorchamps/B 2014, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 19.15 Race of Champions Barbados/BDS, Einzel-Wettbewerb (W) EUROSPORT 2
- 21.00 Formel-1-GP Monza/I 2014, Rennen (W) SKY SPORT 2

DONNERSTAG, 25. 12. 2014

- 17.00 Formel-1-GP Singapur/SGP 2014, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 19.00 Formel-1-GP Suzuka/J 2014, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 21.00 Formel-1-GP Sochi/RUS 2014, Rennen (W) SKY SPORT 2

FREITAG, 26. 12. 2014

- 17.00 Formel-1-GP Austin/USA 2014, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 19.00 Formel-1-GP São Paulo/BR 2014, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 20.00 24 Stunden von Le Mans/F 2014, Höhepunkte Rennen (W) EUROSPORT 2
- 21.00 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE 2014, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 21.00 Race of Champions Barbados/BDS, Nationen-Cup (W) EUROSPORT 2
- 21.30 Race of Champions Barbados/BDS, Einzel-Wettbewerb (W) EUROSPORT 2

SAMSTAG, 27. 12. 2014

- 0.30 Formel-E Peking/RC und Punta del Este/ROU, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 8.30 X-treme: 24 Stunden von Dubai/UAE 2014, Höhepunkte Rennen SKY SPORT 1
- 9.00 X-treme: Red Bull Romaniacs 2014, Extrem-Enduro SKY SPORT 1
- 9.30 Formel-E Peking/RC, Putrajaya/IND, Punta del Este/ROU (W) SKY SPORT 1

MONTAG, 29. 12. 2014

- 20.00 Formel-1-GP Melbourne/AUS 2014, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 22.00 Formel-1-GP Monaco/MC 2014, Rennen (W) SKY SPORT 2

DIENSTAG, 30. 12. 2014

- 18.00 Formel-1-GP Spielberg/A 2014, Rennen (Whg.) SKY SPORT 1
- 20.00 Formel-1-GP Hockenheim/D 2014, Rennen (Whg.) SKY SPORT 1
- 22.00 Formel-1-GP São Paulo/BR 2014, Rennen (Whg.) SKY SPORT 1

MITTWOCH, 31. 12. 2014

- 0.30, 8.30 Africa Eco Race, 1. Etappe Nador-Errachidia (MA) EUROSPORT
- 20.00 Formel-E Peking/RC und Putrajaya/IND, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 23.00 Formel-1-GP Abu Dhabi/UAE 2014, Rennen (W) SKY SPORT 2

DONNERSTAG, 1. 1. 2015

- 0.30, 8.30 Africa Eco Race, 2. Etappe Errachidia-Tagounite (MA) EUROSPORT
- 7.30 Rallye Dakar 2014 Roadbook, Streckenführung (Whg.) EUROSPORT 2
- 12.30, 16.30 X-treme: 24 Stunden von Dubai 2014, Höhepunkte Rennen SKY SPORT 2
- 17.30 X-treme: Red Bull Romaniacs 2014, Extrem-Enduro (W) SKY SPORT 2

FREITAG, 2. 1. 2015

- 0.00 Formel-E Peking/RC, Putrajaya/IND Punta del Este/ROU, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 0.30, 8.30 Africa Eco Race, 3. Etappe Tagounite-Assa (MA) EUROSPORT
- 17.45 Race of Champions Barbados/BDS, Nationen-Cup (W) EUROSPORT 2
- 18.15 Race of Champions Barbados/BDS, Einzel-Wettbewerb (W) EUROSPORT 2
- 23.45 GP2-Serie Budapest/H 2012, Hauptrennen (Whg.) SKY SPORT 2

SAMSTAG, 3. 1. 2015

- 0.30, 8.30 Africa Eco Race, 4. Etappe Assa-As Sahn (MA) EUROSPORT
- 12.45 Formel-1-GP Suzuka/J 2013, Qualifying und Rennen (Whg.) SKY SPORT 2
- 18.45 Formel-1-GP Greater Noida/IND 2013, Qualifying und Rennen (Whg.) SKY SPORT 2

SAMSTAG, 3. 1. 2015

- 0.30, 8.30 Africa Eco Race, 4. Etappe Assa-As Sahn (MA) EUROSPORT
- 12.45 Formel-1-GP Suzuka/J 2013, Qualifying und Rennen (Whg.) SKY SPORT 2
- 18.45 Formel-1-GP Greater Noida/IND 2013, Qualifying und Rennen (Whg.) SKY SPORT 2

SONNTAG, 4. 1. 2015

- 0.30, 8.30 Africa Eco Race, 5. Etappe As Sahn-Dakhla (MA) EUROSPORT
- 22.45 Rallye-EM, Jänner-Rallye im Mühlviertel/A, 1. Etappe (Aufz.) EUROSPORT
- 23.00 Rallye Dakar Südamerika, 1. Etappe Buenos Aires-Villa Carlos Paz (RA) EUROSPORT

MONTAG, 5. 1. 2015

- 1.00 Rallye Dakar Südamerika, 1. Etappe Buenos Aires-Villa Carlos Paz (RA) EUROSPORT
- 12.00 Formel-E Peking/RC, Putrajaya/IND, Punta del Este/ROU (W) SKY SPORT 1
- 23.00 Rallye Dakar Südamerika, 2. Etappe Villa Carlos Paz-San Juan (RA) EUROSPORT
- 23.30 Rallye-EM, Jänner-Rallye im Mühlviertel/A, 1. Etappe (W) EUROSPORT

DIENSTAG, 6. 1. 2015

- 0.30, 8.30 Africa Eco Race, 6. Etappe Dakhla (MA)-Chami (RIM) EUROSPORT
- 1.00 Rallye Dakar Südamerika, 2. Etappe Villa Carlos Paz-San Juan (RA) EUROSPORT
- 7.00 Rallye-EM, Jänner-Rallye im Mühlviertel/A, 1. Etappe (Aufz.) EUROSPORT 2
- 23.00 Rallye Dakar Südamerika, 3. Etappe San Juan-Chilecito (RA) EUROSPORT
- 23.45 Rallye-EM, Jänner-Rallye im Mühlviertel/A, 2. Etappe (Aufz.) EUROSPORT

MITTWOCH, 7. 1. 2015

- 0.30, 8.30 Africa Eco Race, 7. Etappe Chami-Azougui (RIM) EUROSPORT
- 7.00 Rallye-EM, Jänner-Rallye im Mühlviertel/A, 2. Etappe (Aufz.) EUROSPORT 2

- 19.30 Formel-E Peking/RC, Putrajaya/IND Punta del Este/ROU, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 23.00 Rallye Dakar Südamerika, 4. Etappe Chilecito (RA)-Copiapó (RCH) EUROSPORT
- 23.30 Inside ERC, Magazin zur Rallye-Europameisterschaft EUROSPORT

DONNERSTAG, 8. 1. 2015

- 0.30, 8.30 Africa Eco Race, 8. Etappe Azougui-Azougui (RIM) EUROSPORT
- 18.00 Formel-1-GP Sepang/MAL 2013, Rennen (Whg.) SKY SPORT 2
- 23.00 Rallye Dakar Südamerika, 5. Etappe Copiapó-Antofagasta (RCH) EUROSPORT
- 23.00 Freestyle-Motocross-WM 2014, Saisonrückblick (W) EUROSPORT 2

FREITAG, 9. 1. 2015

- 0.30, 8.30 Africa Eco Race, 9. Etappe Azougui-Akjoujt (RIM) EUROSPORT
- 1.00 Rallye Dakar Südamerika, 5. Etappe Copiapó-Antofagasta (RCH) EUROSPORT
- 23.00 Rallye Dakar Südamerika, 6. Etappe Antofagasta-Iquique (RCH) EUROSPORT

SAMSTAG, 10. 1. 2015

- 0.30, 8.30 Africa Eco Race, 10. Etappe Akjoujt-Touella (RIM) EUROSPORT
- 1.00 Rallye Dakar Südamerika, 6. Etappe Antofagasta-Iquique (RCH) EUROSPORT
- 18.15 Formel-E Peking/RC, Rennen (W) SKY SPORT 1
- 19.45 Formel-E Buenos Aires/RA, Rennen (live) SKY SPORT 1
- 3.00 Rallye Dakar Südamerika, 6. Etappe Antofagasta-Iquique (RCH) EUROSPORT

SONNTAG, 11. 1. 2015

- 0.30, 8.30 Africa Eco Race, 11. Etappe Touella-Saint Louis (RIM) EUROSPORT
- 1.00, 2.30, 8.00, 12.50, 23.00 Formel-E Buenos Aires/RA, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 1.30, 8.30 Rallye Dakar, 6. Etappe Antofagasta-Iquique (RCH) EUROSPORT
- 11.30 Motorsport kompakt: Formel-E Buenos Aires/RA, Rennen (Zus.) SPORT 1
- 23.00 Rallye Dakar Südamerika, 7. Etappe Iquique (RCH)-Yuyuni (BOL) EUROSPORT

MONTAG, 12. 1. 2015

- 0.30, 8.30 Africa Eco Race, 12. Etappe Saint Louis (RIM)-Lake Rose (SN) EUROSPORT
- 1.00, 9.30 Rallye Dakar, 7. Etappe Iquique (RCH)-Yuyuni (BOL) EUROSPORT
- 20.00 Formel-E Buenos Aires/RA, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 23.00 Rallye Dakar Südamerika, 8. Etappe Yuyuni (BOL)-Iquique (RCH) EUROSPORT

DIENSTAG, 13. 1. 2015

- 1.00, 8.30 Rallye Dakar, 8. Etappe Yuyuni (BOL)-Iquique (RCH) EUROSPORT
- 23.00 Rallye Dakar Südamerika, 9. Etappe Iquique-Calama (RCH) EUROSPORT

MITTWOCH, 14. 1. 2015

- 1.00, 8.30 Rallye Dakar Südamerika, 9. Etappe Iquique-Calama (RCH) EUROSPORT
- 16.30 Formel-E Buenos Aires/RA, Rennen (W) SKY SPORT 1
- 23.00 Rallye Dakar Südamerika, 10. Etappe Calama (RCH)-Salta (RA) EUROSPORT

DONNERSTAG, 15. 1. 2014

- 1.00, 8.30 Rallye Dakar Südamerika, 10. Etappe Calama (RCH)-Salta (RA) EUROSPORT
- 23.00 Rallye Dakar Südamerika, 11. Etappe Salta-Termas de Rio Hondo (RA) EUROSPORT

FREITAG, 16. 1. 2015

- 1.00, 8.30 Rallye Dakar, 11. Etappe Salta-Termas de Rio Hondo (RA) EUROSPORT
- 23.00 Rallye Dakar, 12. Etappe Termas de Rio Hondo-Rosario (RA) EUROSPORT

SAMSTAG, 17. 1. 2015

- 1.00 Rallye Dakar, 12. Etappe Termas de Rio Hondo-Rosario (RA) EUROSPORT
- 23.00 Rallye Dakar Südamerika, 13. Etappe Rosario-Buenos Aires (RA) EUROSPORT

SONNTAG, 18. 1. 2015

- 1.00, 8.30 Rallye Dakar Südamerika, 13. Etappe Rosario-Buenos Aires (RA) EUROSPORT

MONTAG, 19. 1. 2015

- 23.00 Rallye Dakar Südamerika: Höhepunkte der Rallye (Zus.) EUROSPORT

(W) = Wiederholung

TERMINE

AUTOMOBIL

Datum	Wettbewerb	Ort	W	EM/ÖM	A
4.-6. 1. 2015	Jänner-Rallye	EM/ÖM			A
4.-17. 1. 2015	Rallye Dakar	RA, RCH, BOL			
9./10. 1. 2015	24 Stunden Dubai	UAE			
9./10. 1. 2015	Trophée Andros Isola 2000	F			
10. 1. 2015	Formel E Buenos Aires	RA			
16./17. 1. 2015	Trophée Andros Lans en Vercors	F			

MOTORRAD

Datum	Wettbewerb	Ort	W	EM/ÖM	A
28. 12. 2014	Eisspeedway Örnöskaldsvik	S			
4.-17. 1. 2015	Eisspeedway Gävle	S			
3. 1. 2015	Supercross Anaheim	WM USA			
3. 1. 2015	SuperEnduro Riesa	WM D			
3. 1. 2015	Indoor-Trial Sheffield	WM GB			
4.-17. 1. 2015	Rallye Dakar	RA, RCH, BOL			
4. 1. 2015	Eisspeedway Weissenbach	A			
6. 1. 2015	Eisspeedway Steingaden	D			
9.-11. 1. 2015	Supercross Dortmund	D			
10. 1. 2015	Eisspeedway Hallstavi	WM DK			
10. 1. 2015	Supercross Phoenix	WM USA			
16./17. 1. 2015	Freestyle-Motocross Linz	A			
17. 1. 2015	Eisspeedway St. Johann	WM A			

IM NÄCHSTEN HEFT / 13. 1. 2015

AUTOMOBIL
Formel 1: Aktuelle News
Langstrecke: 24h von Dubai
EM/ÖRM: Jänner-Rallye
Rallye Dakar: Halbzeitbilanz

MOTORRAD
MotoGP: Aktuelle News
Supercross-WM: Anaheim
Indoor-Trial-WM: Sheffield
Rallye Dakar: Halbzeitbilanz

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Nächster Einsatz des DSK-Busses erst wieder in der neuen Saison. Der DSK wünscht fröhliche Weihnachten und viel Glück im neuen Jahr! Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



**MOTOR
SPORT
aktuell**

PACKT ALLES

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



VAUDE Rucksack

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

GRATIS

VAUDE

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

Ich bezahle per Rechnung.

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

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

Datum	Unterschrift
	X

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