

MOTORSPORT aktuell

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

Jeden Dienstag neu

Formel 1

Rosberg: Neu atmen für den Titel

Seite 4



MotoGP

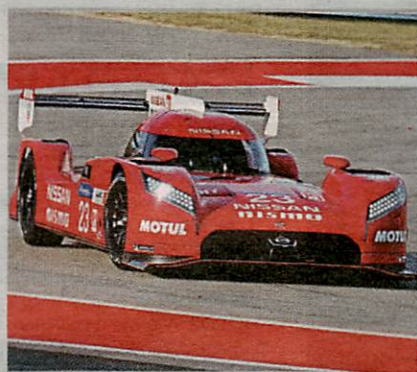
Márquez: Traumtest und doch Sorgen

Seite 22



Formel 1 / Deutscher Grand Prix 2015 weiterhin in Gefahr

ARMES Deutschland!



Langstrecken-WM

Nissan: Was der neue LMP1-Renner kann

S. 14

MotoGP

Aufgedeckt: Neueste Geheimnisse

S. 23

12h Bathurst

Nissan: Beim Klassiker überrascht

S. 16

Supercross-WM

Roczen: Aufholjagd hat begonnen

S. 29

DTM

BMW: Blomqvist so wie Wittmann?

S. 17

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

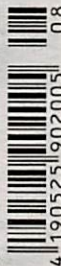
www.motorsport-aktuell.com



Startet die Formel 1 wie 2014 (Foto) auch in diesem Jahr in Deutschland? Der Nürburgring verhandelt immer noch mit Chefvermarkter

Bernie Ecclestone. Nürburgring-Chef Carsten Schumacher nennt seine Bedingungen und erklärt die Hintergründe.

S. 3



LIEBE LESER!



Leopold Wieland
Chefredakteur

Nächste Runde im Poker um den Grand Prix von Deutschland 2015 der Formel 1. Der Nürburgring hat Chefvermarkter Bernie Ecclestone ein neues Angebot gemacht, wie dessen Geschäftsführer Carsten Schumacher im MSA-Interview erklärt (siehe nächste Seite oben). «Vertretbarer Verlust» ist darin der Schlüsselbegriff. Heisst: Der Nürburgring will das deutsche FI-Rennen, übrigens wie schon 2013, nur dann haben, wenn sich Ecclestone das erneut zu erwartende Minus mit ihm teilt. Ecclestone dürfte derzeit noch ausloten: Wäre der Verlust in Hockenheim kleiner? Rechnet sich vielleicht sogar am besten der Verzicht auf ein deutsches Formel-1-Rennen? Auf einen Retter wie Red-Bull-Boss Dietrich Mateschitz in Österreich braucht im Fall Deutschland keiner zu hoffen. Dort hängt das FI-Schicksal am Zuspruch der Fans. Der verfliegt seit Jahren. Und das macht nun die Hauptschwäche des Businessmodells klar wie selten: Formel 1 ist für Veranstalter ohne – egal welche – Subventionen ein Zubrotgeschäft. Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



SUTTON-IMAGES.COM

WER? Dietrich Mateschitz (A), Christian Horner (GB) und Franz Tost (A)

WO? Jerez (E)
WAS? Besuch vom Red-Bull-Chef bei den Formel-1-Tests



WER? Valentino Rossi (I)
WO? Sepang (MAL)

WAS? Griff an den Po – auch beim Testen muss alles sitzen. Diese Pose hatte Rossi schon lange vor Tennisass Rafael Nadal drauf.



WER? Sebastian Vettel (D)
WO? Jerez (E)

WAS? Gefragter Mann in neuer, roter Arbeitskluft

INHALT

AUTOMOBIL

- ! **THEMEN DER WOCHE**
Formel 1: Der Knackpunkt des Deutschland-GP; Comeback des Motoren-sounds **S. 3**
- ! **FORMEL 1** Rosbergs neuer Hamilton-Kurs **S. 4**
- FORMEL 1** Der saubere Start von Sauber **S. 8**
- GP3** Kaum Verkehr in der Nachwuchsklasse **S. 12**
- ! **LANGSTRECKEN-WM**
Der neue LMPI-Nissan **S. 14**
- ! **12H BATHURST** Nissans Überraschungscoup **S. 16**
- ! **DTM** Blomqvist auf Wittmanns Spuren **S. 17**
- RALLYE-WM** Mikkelsen will auch im VW siegen **S. 19**

MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE**
MotoGP: So testet Michelin für die Zukunft; Superbike-WM: Biaggi nur Tester **S. 21**
- ! **MOTOGP** Die Sorgen von Weltmeister Márquez **S. 22**
- MOTOGP** Warum Honda mit viel Müll arbeitet **S. 23**
- MOTO2** Wie Klein-Márquez Lehrgeld zahlt **S. 25**
- MOTO2** Interview mit Marcel Schrötter **S. 26**
- ! **SUPERCROSS-WM** Wie Roczen wieder aufholt **S. 29**
- SERIE** Titelverteidiger 2015: Antonio Cairoli **S. 30**

PANORAMA

- TOP-KONZEPTE** Auto-mobiler Breitensport **S. 34**
- GEWINNSPIEL** Auflösung des Weihnachtsrätsels **S. 37**
- BOXENGEFLÜSTER**
Namen & Nachrichten, Achtung Fahrerlager! **S. 38**
- IMPRESSUM** **S. 38**
- LESERBRIEFE** **S. 39**
- SERVICE** Vorschau, Termine, TV-Programm **S. 39**

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:
ALLE FREI

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

MOTORSPORT
aktuell

SUTTON-IMAGES.COM

Formel 1 / Fragen an Nürburgring-Chef Carsten Schumacher

Deutscher GP noch zu retten?

Von ARNO WESTER und LEOPOLD WIELAND

Der Poker um Deutschlands wichtigste Motorsport-Veranstaltung ging letzte Woche weiter. Fakt ist: Wenn dieses Rennen 2015 stattfindet, macht es minus. Und wer das zahlt, ist der Knackpunkt. Fragen zur Lage an Nürburgring-Chef Carsten Schumacher.

Noch steht der Grand Prix von Deutschland 2015 im offiziellen Formel-1-Kalender des Automobil-Weltverbandes FIA. Termin: 19. Juli 2015. Offen ist dort weiterhin der Ort. Der Nürburgring wäre nach dem seit 2008 üblichen Pistenwechsel im Jahresrhythmus wieder dran. Nachdem Chefvermarkter Bernie Ecclestone letzte Woche den Deutschland-GP bereits abgesagt, dies dann postwendend widerrufen und zudem die deutschen Fans wegen ihres seit Jahren immer mehr schwindenden Formel-1-Zuspruchs als «lausig» verunglimpft hat, fragte MOTORSPORT aktuell bei Carsten Schumacher, dem Geschäftsführer der Nürburgring-Betriebsgesellschaft, nach:

Herr Schumacher, wie ist der Stand beim GP von Deutschland 2015 eigentlich wieder am Nürburgring stattfinden sollte? Wir haben Herrn Ecclestone ein Angebot unterbreitet und warten nun auf seine Entscheidung.

Warum kam es beim letzten Treffen der Nürburgring-Geschäftsführung mit Formel-1-Chefvermarkter Bernie



Chef der capricorn Nürburgring GmbH: Carsten Schumacher

Ecclestone zu keiner Einigung bzw. zu keinem Vertragsabschluss?

Beide Seiten haben ein Interesse, dass in diesem Jahr ein Grand-Prix-Rennen am Nürburgring stattfindet. Wir haben uns Mitte Januar mit Herrn Ecclestone in London getroffen und ausgelotet, unter welchen Bedingungen die Austragung der Formel 1 am Nürburgring möglich wäre. Hierbei haben wir Herrn Ecclestone ein weiteres – aus unserer Sicht weitergehendes – Angebot unterbreitet. Sollte Herr Ecclestone dieses Angebot annehmen, würde die CNG einen betriebswirtschaftlichen Verlust machen, den wir aber im Interesse der Region und der Formel-1-Fans für vertretbar halten.

Warum begannen die Verhandlungen mit Ecclestone so spät?

Der Termin für den GP von Deutschland steht in der Tat bereits seit einiger Zeit fest. Herr Ecclestone hat sich aber erst im Januar bei uns gemeldet.

Wann hatten Sie, Herr Schumacher, selbst erstmals Kontakt mit ihm?

Wir haben mit Herrn Ecclestone Vertraulichkeit vereinbart. Daher nehmen wir zu konkreten Gesprächsdetails keine Stellung und bitten um Verständnis.

Wer hat vorher mit Herrn Ecclestone verhandelt oder hätte das tun müssen?

Bekannterweise ist die capricorn Nürburgring Besitzgesellschaft mbH (CNBG) als Käuferin der Vermögenswerte des Nürburgrings die Eigentümerin der Strecke. Seitens der CNBG hatte es über das Jahr 2014 Gespräche mit Herrn Ecclestone sowie das Verständnis über die Austragung der Formel 1 am Nürburgring gegeben. Ein Vertrag musste jedoch noch ausgehandelt werden. Die Tochter der CNBG, die capricorn Nürburgring GmbH (CNG), ist für das operative Geschäft zuständig und damit Vermiet-

erin des GP-Kurses. Der potenzielle Mieter (also Ecclestone, d. Red.) hat sich im Januar bei uns gemeldet.

Wie hoch ist das finanzielle Risiko, auf dem Nürburgring 2015 ein Formel-1-Rennen zu veranstalten?

Unser Angebot sieht vor, dass die Formel 1 den GP Deutschland veranstaltet und damit alle Gewinne erhält. Unser Angebot ist so strukturiert, dass wir einen wirtschaftlich vertretbaren Verlust akzeptieren.

Was müsste passieren, um am Nürburgring doch noch den dort vorgesehenen deutschen Formel-1-WM-Lauf stattfinden zu lassen?

Herr Ecclestone müsste unser Angebot annehmen. Die Entscheidung liegt jetzt in seiner Hand. Wir warten gespannt darauf.

Mit wem ausser Herrn Ecclestone wurde bezüglich des GP von Deutschland 2015 noch verhandelt?

Die Verhandlungen wurden ausschliesslich mit Herrn Ecclestone geführt.

Was muss sich generell ändern, um die Formel 1 für einen Rennstreckenbetreiber und Rennveranstalter attraktiv genug zu machen?

Das Grundproblem besteht darin, dass die Formel 1 aktuell an Attraktivität verloren hat. Vor diesem Hintergrund können die Antrittsgebühren der Vergangenheit nicht mehr refinanziert werden. Wenn die Formel 1 wieder die Stärke der Vergangenheit zurückgewonnen hat, können auch wieder höhere Preise gezahlt werden.

Bis dahin wird die CNG Risiken nur in einem klar definierten Rahmen übernehmen können.

Wie gross wird der Imageschaden für den Nürburgring und seine neue Führung, wenn die Formel 1 2015 gar nicht nach Deutschland kommt?

Der Nürburgring ist eine der bekanntesten Rennstrecken auf der Welt und wird dies auch ohne die Formel 1 bleiben. Wir werden uns dessen ungeachtet sehr darum bemühen, den GP Deutschland 2015 am Nürburgring stattfinden zu lassen.

Wie gross oder klein ist das generelle Interesse des Nürburgrings an der Formel 1?

Uns ist die Bedeutung der Formel 1 für den Nürburgring, die Motorsport-Fans und insbesondere für die Region sehr bewusst. Daher haben wir ein sehr grosses Interesse an der Formel 1.

Kann der Nürburgring auf Dauer wirklich ohne Formel 1 leben?

Ja. Die Strecke ist Jahr für Jahr voll ausgebucht. Unabhängig von der Formel 1 wird in diesem Jahr erstmals die Prototypen-Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) in Deutschland, und zwar am Nürburgring, stattfinden.

Hätten Sie beziehungsweise die Betreibergesellschaft – auch für die Region – einen attraktiven Ersatzevent, sozusagen als Plan B in der Schublade, wenn das geplante Formel-1-Rennen am 19. Juli 2015 tatsächlich nicht auf dem Nürburgring stattfinden sollte? Ja. Das WEC-Rennen. ♦

Formel 1 / Motoren

Krachmotor kommt, aber nicht vor 2017

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Der Streit um die F1-Motoren geht weiter. Eine Sitzung in Paris hat nur wenig Handfestes gebracht.

Am vergangenen Donnerstag (5.2.) tagte in Paris die Strategieguppe der Formel 1. Wichtigstes Thema waren die Motoren. Und da wurde – wenig überraschend – nicht viel, aber immerhin etwas entschieden:

Der von F1-Supremo Bernie Ecclestone geforderte 1000-PS-Motor, der ordentlich Krach macht, wird kommen. Aber frühestens 2017. Und auf der Basis der aktuellen V6-Hybrid-Turbos – also mit den Elektro-Einheiten MGU-K und MGU-H.

Kein V8-Biturbo à la Ferrari

Grosser Verlierer in Paris, wo die Teams Mercedes, Red Bull, Ferrari, McLaren, Williams und Force India waren, sind die Roten aus Maranello. Ferrari kam

mit dem Vorschlag, auf einen V8-Biturbo mit KERS umzusteigen. Doch Mercedes und Honda lehnten kategorisch ab. Beide drohten sogar mit einem Ausstieg, wenn das Motorenkonzept erneut im Grundsatz geändert werde.

Auch das Thema Entwicklungsschritte (Fachbegriff «Token») ist vorerst aufgeschoben. Der Streit darum schien eigentlich beendet. Doch Honda (McLaren) nahm die Diskussion neu auf. Grund: Die FIA hat-

te die Teams informiert, dass Mercedes, Ferrari und Renault ihre 32 Token (entspricht 48 Prozent aller Motorkomponenten) nicht mehr bis zum Stichtag (28. 2.) aufbrauchen müssen, sondern sie auf den Rest der Saison verteilen können.

Für Neuling Honda, die in Jerez grosse Probleme mit der Zuverlässigkeit hatten und nur 58 Runden drehen, sollte eine andere Regel gelten. Zuerst hiess es, die Japaner müssten ab dem 28. 2. mit einem kompletten Ent-

wicklungsstopp rechnen. Dann liess die FIA ausrichten, Honda dürfe auch während der Saison weiterentwickeln. Über die Höhe der Tokens entscheiden aber die Gegner. Der damals festgelegte Mittelwert ist Honda jedoch zu wenig. McLaren-Chef Ron Dennis will die höchste Zahl an Tokens, die sich einer der drei anderen Motorenhersteller für den späteren Verlauf dieser Saison aufgespart hat.

Die Fortsetzung der Geschichte folgt nun nach dem 28. 2. ♦



Anfahrt zur Box in Jerez:
Nico Rosberg im neuen
Mercedes W06 Hybrid. Er
erreichte damit die vier-
tschnellste Testrunde von
insgesamt sechzehn Fahrern



Mercedes

Die neue Linie des Nico Rosberg

Von PETER HAAB

Vizeweltmeister Nico Rosberg kann der Mercedes-Konkurrenz nach den ersten Vorsaisontestfahrten in Jerez für die Formel-1-WM 2015 nur wenig Hoffnung machen: «Der W06 ist erneut ein gelungener Wurf. Jetzt wollen wir die Formel 1 am liebsten gleich über Jahre dominieren.»

Red-Bull-Chef Dietrich Mateschitz wollte sich von der Ausgangslage vor der Saison 2015 gleich selbst ein Bild machen und schwebte Anfang letzter Woche im Privatjet in Jerez ein. Vier Stunden später sagte er im Jerez-Fahrerlager: «Wir gehen davon aus, dass Renault im Vergleich zum Mercedes-Antriebsstrang etwas Boden gutgemacht hat. Aber wir vermuten, dass Mercedes auch in diesem Jahr nicht in unserer Reichweite ist. Die werden hier in Jerez bestimmt nicht ihr wahres Potenzial aufzeigen.»

Mateschitz dürfte mit seiner Einschätzung richtig liegen. Ferrari



«Es ist ein schönes Gefühl, Lewis zu schlagen.»

NICO ROSBERG

hat zwar in Jerez mit Bestzeiten aufhorchen lassen. Und es scheint tatsächlich so, dass bei den Roten aus Maranello vor allem im Bereich des Antriebsstrangs einiges vorwärtsgegangen ist. Aber: Bei Mercedes hatte letzte Woche keiner Interesse an schnellen Rundenzeiten. Das Augenmerk lag in erster Linie auf der Zuverlässigkeit.

Und Nico Rosberg blickt nach der letztjährigen WM-Niederlage gegen Teamkollege Lewis Hamilton bereits wieder optimistisch in die Zukunft: «Ich bin zum Glück einer, dessen emotionalen Höhenflüge und Tiefen jeweils nur kurz anhalten. Darum verlief bei mir das Leben nach der WM-Niederlage in Abu Dhabi nach zwei Tagen bereits wieder in den gewohnten Bahnen. Das ist das Schöne an diesem Sport: Nach Siegen erlebst du unheimliche Emotionen. Aber wenn du verlierst natürlich auch. Darum ist es ganz wichtig, dass du ein ausgeglichener Charakter bist. Du darfst die Siege nicht überbewerten und abheben. Du darfst aber auch die Niederlagen nicht zu lange im Kopf rumtragen.»

Rosberg auf die Frage, was er persönlich für die Saison 2015 ändern werde? «Ehrlich gesagt, nicht viel. Aber ich habe im

Winter einiges über Atemtechnik gelernt. Ich kann mich in den superschnellen Kurven in dem Bereich noch steigern. Du hältst ja in diesen Passagen mit hohen G-Kräften die Luft an. Weil du im Prinzip gar nicht atmen kannst. Es sind immer wieder kleine Details, in denen du dich noch verbessern kannst.»

Nachdem sich der 29-jährige Deutsche im vergangenen Jahr im Kampf um den WM-Titel seinem Mercedes-Teamkollegen Lewis Hamilton geschlagen geben musste, sinnt er natürlich jetzt auf Revanche. Gut erholt will Rosberg nach der Winterpause wieder voll angreifen und seinen Teil dazu beitragen, dass Mercedes in diesem Jahr genauso dominiert wie 2014. «Es war eine grossartige Winterpause, die sich aus meiner Sicht allerdings ziemlich lang anfühlte», befand Rosberg. «Das Schöne an diesem Sport ist, dass man als Fahrer viel Ruhe zwischen zwei Saisons bekommt. Dabei kann man sich erholen, die Akkus aufladen, Zeit mit der Familie verbringen und dann wieder voll ins Training einsteigen. Jetzt bin ich heiss darauf, wieder anzufangen und mit voller Attacke in die neue Saison zu starten.»

Aus den Erfolgen, aber auch der schmerzlichen Niederlage beim WM-Finale in Abu Dhabi schöpft Nico Rosberg neue Motivation: «Aus dem vergangenen Jahr kenne ich das Gefühl zu siegen und um die Weltmeisterschaft zu kämpfen. Leider kenne ich auch das Gefühl, am Ende nicht siegreich zu sein. Das soll sich nicht wiederholen und gibt mir einen zusätzlichen Schub. Daraus ziehe ich sehr viel Motivation für das anstehende Jahr.»

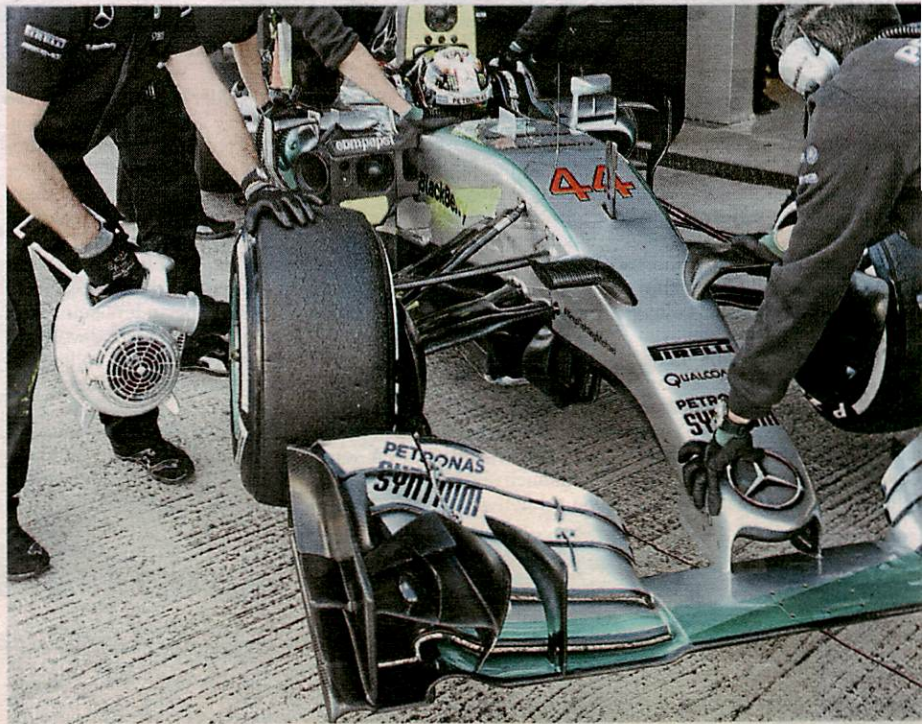
Im mittlerweile sechsten Jahr im Werksteam von Mercedes möchte Rosberg dort weitermachen, wo das Team in der vergangenen Saison aufgehört hat. «Ich bin sehr stolz, diesen Moment mit dem Team teilen zu dürfen. Wir hatten ein fantastisches Jahr und haben die Silberpfeile wieder dahin gebracht, wo sie hingehören, nämlich ganz an die Spitze.» Er weiss allerdings: «Es wird unglaublich schwer, die Ergebnisse aus der Saison 2014 zu wiederholen.» Im vergangenen Jahr hatte Mercedes mit 16 Saisonsiegen und 701 Punkten in der Konstrukteurswertung neue Bestmarken in der Formel 1 aufgestellt.

«Aber wir alle wollen den Schwung mitnehmen und unseren Sport am liebsten auf viele Jahre hinaus dominieren. Uns ist bewusst, dass unsere Konkurrenten nicht zurückstrecken. Deshalb müssen wir weiter Vollgas geben. Nichts ist gewiss, aber was auch immer geschieht, ich weiss, dass es

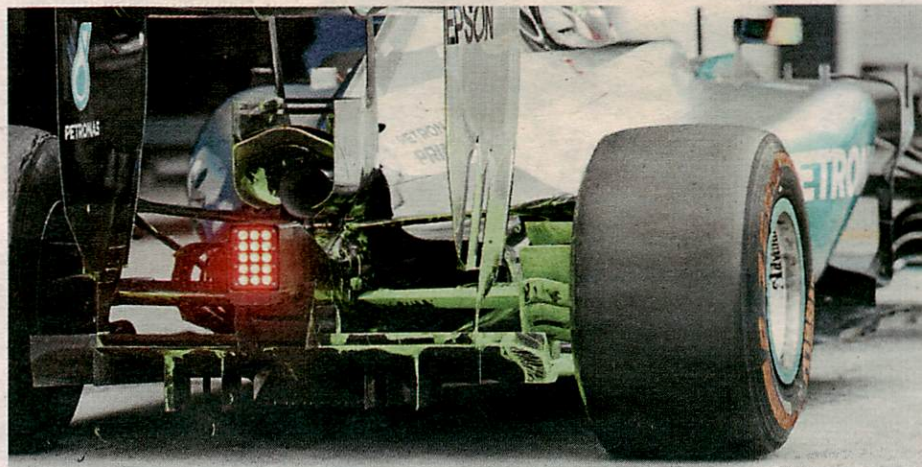
FORTSETZUNG S. 6



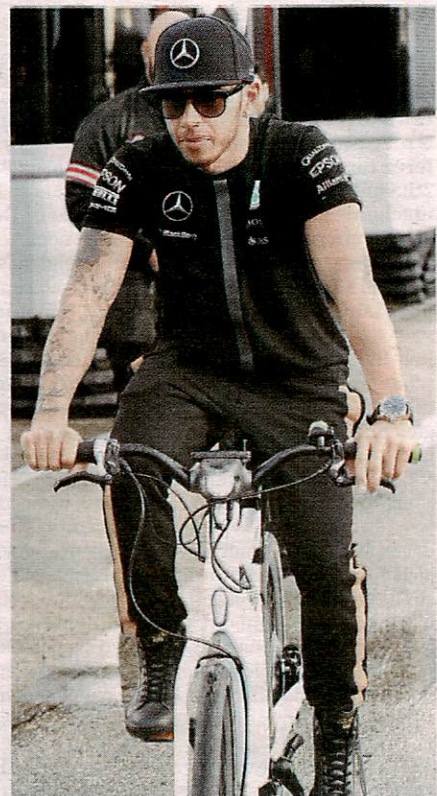
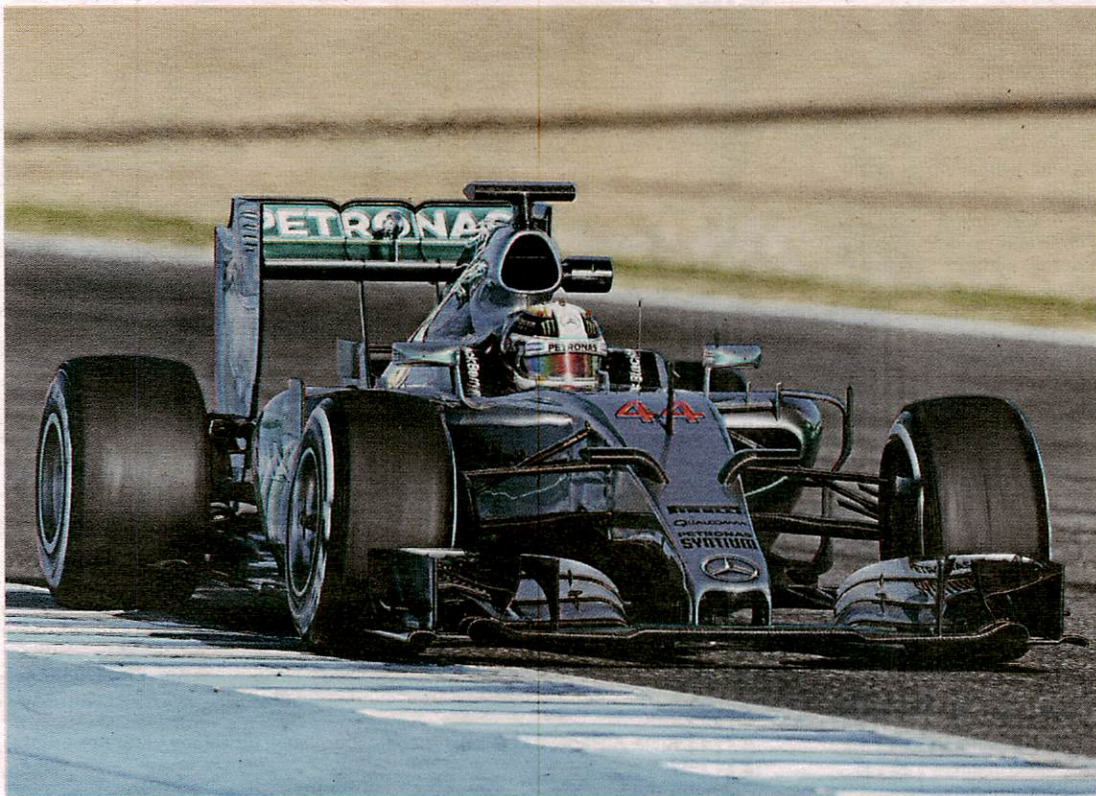
Klare Ansage: Das gilt bei Nico Rosberg auch für seinen Vater Keke (links)



Extrem gestaltet: Mercedes-Frontspoiler anno 2015 mit jeder Menge Flügelementen



Nicht durch Farbpfütze gefahren: Spezialfarbe zeigt exakt Luftströmungsverläufe (hier am Heck)



Weiter mit Startnummer 44: Lewis Hamilton verzichtet als erster F1-WM-Titelverteidiger auf die «1» an seinem Auto

Durchtrainiert: Der Champ auf einem Fahrrad

FORTSETZUNG VON S. 6

erneut ein grossartiges Duell mit Lewis wird. Dieses Jahr soll zu meinem Rückspiel werden, und ich gehe enorm motiviert hinein.»

Seine Motivation habe unter der Niederlage 2014 überhaupt nicht gelitten, versichert Rosberg. Er sagt: «Ich bin hier, weil ich die Herausforderung liebe. Die Erinnerung an das vergangene Jahr macht es noch besser. Ich weiss jetzt, wie toll es sich anfühlt, Rennen zu gewinnen. Und wie grossartig es sich anfühlt, Lewis zu schlagen. Aus-

serdem ist die Wahrscheinlichkeit ja sehr hoch, dass wir wieder ein sehr starkes Auto haben», so der wahlmonegasse. Rosberg weiter: «Es motiviert mich auch, Teil dieses Teams zu sein. Wenn ich meinen ersten Tag beim Team vor fünf Jahren mit jenem von heute in Jerez vergleiche, dann ist das eine völlig andere Welt.»

Chef erwartet keine Harmonie

Rosbergs Vorgehensweise imponiert Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff: «Es war sehr erstaunlich und beeindruckend, wie schnell sich Nico von sei-

ner Niederlage erholt hat. Diese mentale Stärke braucht man, um gute Leistungen abzuliefern», so Wolff, der mit einer Neuauflage des packenden Teamduells rechnet. «Es war im vergangenen Jahr sehr intensiv zwischen den beiden, und ich rechne nicht damit, dass es in diesem Jahr anders sein wird. Ich gehe auch nicht davon aus, dass wir eine Saison voller Harmonie zwischen den beiden erleben werden.»

Wolff erkennt bei Rosberg sogar Parallelen zum neunmaligen Rallye-Weltmeister: «Ich habe einmal eine ganz spezielle

Geschichte gehört. Sébastien Loeb soll die Fähigkeit gehabt haben, Fehler sofort vergessen zu können. Bei einer Rallye hat man 150 Kurven bei einer Wertungsprüfung. Und diejenigen, die einen Fehler durch verstärkten Einsatz kompensieren wollen, scheitern.» Wolff ergänzt noch zum Thema Psyche: «Wenn man aber ruhig bleibt und die Fehler analysiert, kann man erfolgreich sein. Und genau das sehe ich bei Nico.»

Wenn die Silberpfeile von Mercedes im vergangenen Jahr eine Schwäche gezeigt haben, dann ging es um die Zuverlässigkeit

der vom Speed her konkurrenzlosen Autos. In den kommenden Monaten gewinnt das Kriterium «Zuverlässigkeit» weiter an Relevanz. Denn die Anzahl der verfügbaren Antriebskomponenten wird 2015 von fünf auf vier pro Saison verknappt. Mercedes-Motorenchef Andy Cowell: «Wir haben uns enorm angestrengt, denn wir wollen deshalb keine Punkte mehr verlieren. Wir haben uns nach den beiden Titelgewinnen von 2014 nicht zurückgelehnt und uns für die Besten gehalten, die überhaupt nichts mehr tun müssen.» ♦



Distanzsieger: Rosberg drehte in Jerez 308 Runden (1364 km)

NACHGEHAKT BEI Paddy Lowe

(52/GB). Der Technische Direktor des Mercedes-Formel-1-Teams über die Herausforderungen als Titelverteidiger und das Problem, dass Weiterentwicklung in die falsche Richtung gehen kann.



Von PETER HAAB

? Schon am ersten Testtag hier in Jerez hat Ihr Team eine unglaubliche Zuverlässigkeit gezeigt. Ja, 695 abgespulte Kilometer und erledigte 17 Boxenstopps waren tatsächlich ein guter Start in den Jerez-Tests gleich zu Beginn am Sonntag. Das ist einiges mehr, als wir eingeplant hatten.

? Sechs Rennen mit ein und demselben Getriebe werden eine neue grosse Herausforderung an die Techniker der Formel-1-Teams. Man versucht, mit dem Auto genau diese Dinge zu simulieren und so die Schwächen zu identifizieren. Die Erwar-

tungen sind hoch. Wir fühlen, dass der Druck von aussen wächst und was die Anteilseigner verlangen. Damit müssen wir intern erst mal klarkommen.

? Welche Lehren haben Sie aus der Saison 2014 gezogen? Es ist kein Geheimnis, dass uns die Zuverlässigkeit 2014 einige Male im Stich gelassen hat. Glücklicherweise war dies im Verlauf der Saison nicht unausgeglichen zwischen den beiden Fahrern verteilt und vereitelte uns auch nicht unsere Ziele in der Konstrukteurs-Weltmeisterschaft. Wir wissen aber, dass wir uns verbessern müssen. Man darf niemals Punkte

wegen technischer Gebrechen liegen lassen. Es braucht natürlich Zeit, um ein neues Auto zuverlässig zu machen, und wir haben viele Anstrengungen in diesem Bereich unternommen. Es kommt darauf an, die Qualität von vielen Tausenden von Teilen und Prozessen anzuhängen.

? Der neue F1 W06 wurde auch sicherheitstechnisch verbessert. Wo genau? Der Eindringungsschutz aus Zylon an den beiden Seiten der Überlebenszelle wurde bis zum Cockpitrand nach oben und entlang des Fahrerkopfes verlängert. Der Fahrer ist jetzt besser geschützt.

Mehr Grip

Reifen

Pirelli ist auch 2015 wieder exklusiver Reifenlieferant der Formel 1. In Jerez prä-sentieren die Italiener die weiterentwickelten P-neus ihrer P-Zero-Baureihe. Darunter war sogar ein neuer F1-Winterreifen.



SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

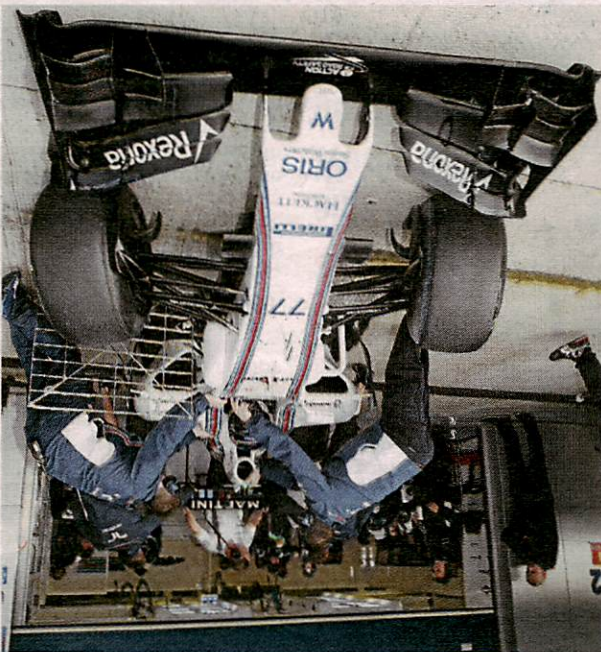
Alle Wichtige notiert: Vettel

Insgesamt 284 Satz Reifen brachte Pirelli mit nach Jerez zum ersten Formel-1-Test in diesem Jahr. 155 davon wurden von den acht in Andalusien an-getretenen Teams verwendet. Das waren im Einzelnen: 21 Satz Soft (gelb markiert), 83 Satz Medium (weiss), 29 Satz Hart (orange), 16 Satz Intermediate (grün) und 6 Satz Regen (blau).

Ausserdem kamen zwölf Sätze des ganz neuen Pirelli-F1-Winterreifens zum Einsatz. Die Besonderheit dieses «Winter Hart» genannten Prototyps wovon in Jerez insgesamt 16 (je Team zwei) zur Verfügung stan-den: Bei den im Februar/März in Westeuropa vorherrschenden kühleren Temperaturen kommt er beim Fahren schnell-ler auf die erforderliche Be-triebstemperatur als die her-kömmliche Gummimischung wurde die für Lerneffekte nö-tig. Im diesem kühlen Jerez-Mindesttemperatur des As-phaltes von 20 Grad nur am vier-ten Testtag erreicht.

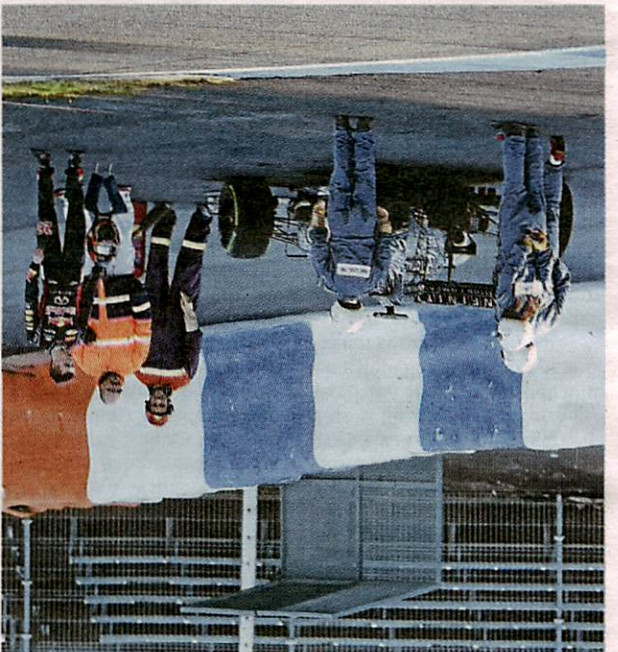
Hinterreifen optimiert

Den entscheidendsten Fort-schritt erzielte Pirelli allerdings mit seiner grundsätzlichen Neukonstruktion der Hinterrei-fen. Sie bietet eine optimierte Aufgabelfläche des P-neus. Die Effekte: Die beim Fahren entste-hende Hitze verteilt sich gleich-mässiger über die Laufflächen der Antriebsräder. Das redu-ziert den Reifenabrieb, steigert die Lebensdauer der Pirelli, vor-«Sehr gut», dieses Urteil be-kam der letztes Jahr von den Fahrern oft kritisierte und nun verbesserte P-neuTyp Intermediate von Sebastian Vettel. «Der neue Intermediate ist ein Schritt nach vorne. Auch bei den küh-leren Bedingungen hatte ich kein Probleme, den Reifen auf 1:23,802 (53) 1:23,802 (53) 1:23,338 (35) 1:23,187 (137) 1:22,713 (97) 1:22,553 (17) 1:22,319 (61) 1:22,276 (71) 1:22,172 (117) 1:22,019 (112) 1:21,982 (151) 1:21,545 (88) 1:20,984 (106) 1:20,841 (93)



SUTTON-IMAGES.COM

Mess-Pause: Williams schiebt den FW37 zurück in seine Box



SUTTON-IMAGES.COM

Zweiter Dreher: Red-Bull-Neuling Kvyat (rechts) am Tag 4

TESTZEITEN FORMEL 1 / Jerez de la Frontera (E), 1.-4. Februar

Fahrer	Team	1. Tag (Rdn.)	2. Tag (Rdn.)	3. Tag (Rdn.)	4. Tag (Rdn.)	Bestzeit
1. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari SF15-1	1:20,841 (60)	1:20,984 (88)	1:21,545 (109)	1:20,984 (106)	1:20,841
2. Sebastian Vettel (D)	Ferrari SF15-1	1:23,103 (157)	1:21,867 (88)	1:21,982 (151)	1:21,982 (151)	1:21,982
3. Felipe Nasr (BR)	Sauber-Ferrari C34	1:22,490 (90)	1:22,490 (90)	1:22,172 (117)	1:22,172 (117)	1:22,172
4. Nico Rosberg (D)	Mercedes W06 Hybrid	1:22,777 (73)	1:22,777 (73)	1:22,019 (112)	1:22,019 (112)	1:22,019
5. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C34	1:23,906 (72)	1:23,906 (72)	1:22,319 (61)	1:22,319 (61)	1:22,319
6. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes W06 Hybrid	1:25,327 (47)	1:25,327 (47)	1:24,167 (73)	1:24,167 (73)	1:24,167
7. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW37	1:25,802 (41)	1:25,802 (41)	1:23,187 (137)	1:23,187 (137)	1:23,187
8. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW37	1:25,338 (35)	1:25,338 (35)	1:23,901 (49)	1:23,901 (49)	1:23,338
9. Max Verstappen (NL)	Toro-Rosso-Renault STR10	-	-	-	-	1:23,802 (53)
10. Pastor Maldonado (VY)	Lotus-Mercedes E23 Hybrid	-	-	-	-	1:23,975 (64)
11. Carlos Sainz Jr. (E)	Toro-Rosso-Renault STR10	-	-	-	-	1:23,975 (64)
12. Daniel Ricciardo (AU)	Red-Bull-Renault RB11	-	-	-	-	1:23,975 (64)
13. Romain Grosjean (F)	Lotus-Mercedes E23 Hybrid	-	-	-	-	1:23,975 (64)
14. Daniil Kvyat (RU)	Red-Bull-Renault RB11	-	-	-	-	1:23,975 (64)
15. Jenson Button (GB)	McLaren-Honda MP4-30	-	-	-	-	1:23,975 (64)
16. Fernando Alonso (E)	McLaren-Honda MP4-30	-	-	-	-	1:23,975 (64)

Strecke: 4,428 km. Wetter/Asphalt: 1. 2. (So) sonnig/trocken, 6-14 Grad/5-19 Grad; 2. 2. (Mo) bewölkt und regnerisch/trocken, 5-16°/5-20°. Fehldruck = Fahrer mit Tagesbestzeiten und Gesamtbestzeiten aller Fahrer feucht, später trocken, 12-16°/13-16°; 4. 2. (Mi) sonnig/feucht, später trocken, 5-16°/5-20°. Fehldruck = Fahrer mit Tagesbestzeiten und Gesamtbestzeiten aller Fahrer Details zum Festverlauf der einzelnen Teams in Jerez auf S. 10/11.

typ problem. ♦ MSA grobprobierten Regenreifen- nach einem Platzregen den tages (2. 2.) hatte der Deutsche mittags des zweiten Jerez-Test- einmarsch für Ferrari. Am Nach- seinem ersten offiziellen Test- serte der Ex-Weltmeister bei Temperatur zu bringen», präzi- kein Problem, den Reifen auf lernen Bedingungen hatte ich nach vorne. Auch bei den küh- neue Intermediate ist ein Schritt date von Sebastian Vettel. «Der verbesserte P-neuTyp Interme- Fahrern oft kritisierte und nun kam der letztes Jahr von den «Sehr gut», dieses Urteil be- allen aber deren Haltung.

Sauber

Frischer Wind ist spürbar

Von PETER HAAB

Mit Marcus Ericsson (24) und Felipe Nasr (22) sind beim Sauber-Team 2015 zwei junge Neulinge an Bord, die deutlich frischen Wind reinbringen. Die guten Testzeiten in Jerez dürfen zwar nicht überbewertet werden. Aber für die Hinwiler Ingenieure ist bereits jetzt klar, dass die allgemeine Richtung stimmt.

Felipe Nasr zog nach seinen zwei ersten Testtagen im Sauber C34 eine positive Bilanz: «Es war für das Team und für mich selbst ein ganz guter Start. Schliesslich sind wir ja immer noch dabei, uns gegenseitig kennenzulernen. Wir haben am Auto schon noch etwas Raum für Verbesserungen, aber es war schon mal ganz gut.»

In Sachen Stabilität auf der Bremse – einer markanten Schwachstelle des letztjährigen Sauber C33 – ist dem 22-jährigen in Südspanien nichts Negatives aufgefallen. Was die generelle Fahrzeugbalance betraf, war Nasr noch nicht ganz glücklich. «Hier in Jerez haben wir etwas Untersteuern. Aber solche Dinge sind stark von der Streckencharakteristik abhängig und könnten sich schon in Barcelona wieder ändern. Mir persönlich passt das Untersteuern bei einem Auto generell nicht so gut. Wenn es wirklich auf Rundenzeit geht, kann ich mit einem leicht übersteuern-



Hinter den beiden Ferrari Drittschnellster in Jerez: Sauber-Neuzugang Felipe Nasr im neuen C34

den Auto viel bessere Leistungen zeigen.»

Nasr erkannte aber auch noch eine andere Schwachstelle: «Es fehlt uns vielleicht noch an Abtrieb. Wenn wir das Auto schneller machen wollen, müssen wir in diesem Bereich konsequent ansetzen», sagte der Neuling. Sauber brachte für den Dienstag in Jerez bereits einige kleinere Updates an den C34. Allerdings waren die Fortschritte mit diesen neuen Teilen nicht allzu deutlich spürbar. «Es gab kleine Fortschritte bezüglich der Stabilität, aber nicht viel mehr», fasste Nasr seine Eindrücke zusammen.

Als Neuling immer am Lernen

«Bei jeder Fahrt im Auto gibt es für mich etwas zu lernen. Ich werde dabei immer ein Stückchen besser. Ich verstehe alles immer besser. Wenn man in ein neues Team kommt und ein neues Auto bekommt, fängt man wieder von vorne an. Ich habe schon viel gelernt in den zwei Tagen», sagte der Sauber-Rookie, der an seinen zwei Test-

tagen in Jerez de la Frontera rund 870 Kilometer zurückgelegt hat. «Nach zwei Tagen spürt man die Arbeit körperlich schon etwas. Es geht auf den Nacken. Aber das ist eine gute Vorbereitung für die nächsten Testfahrten in Barcelona, wo es nochmal heftiger wird.»

In Barcelona soll der Sauber C34 dann bereits einen Schritt weiter sein. Damit das gelingt, will der letztjährige Testfahrer des Williams-Teams auch die Erfahrungen aus der Zeit beim britischen Team einbringen. «Ich habe bei Williams einige gute Dinge gesehen, die ich an Sauber weitergeben kann», hielt Nasr

zum Schluss der Jerez-Testfahrten fest. Nachdem er vor rund zwei Monaten beim Test nach dem Saisonfinale 2014 in Abu Dhabi noch für Williams unterwegs war, kann Nasr einen Vergleich zwischen den beiden Autos anstellen. «Es gibt ohne Zweifel gewisse Unterschiede. Ich wäre bei Williams natürlich gerne viel mehr Kilometer gefahren. Aber die Runden, die ich mit dem Williams unterwegs war, haben ausgereicht, damit ich einen guten Vergleich zwischen den Charakteristiken der beiden Autos ziehen kann.»

Auf die Frage, welche konkreten Unterschiede er denn festgestellt habe, schüttelte Nasr nur lächelnd den Kopf. «Ihr wisst ja, in welchem Geschäft wir hier tätig sind. Dazu kann ich euch leider nichts sagen.»

Nasrs Teamkollege Marcus Ericsson konnte die starke Testwoche von Sauber am Mittwoch mit Rang 2 zu einem positiven Abschluss bringen. Die Gegnerschaft vermutete

bei den überraschend guten Rundenzeiten zwar wenig Benzin im Tank, aber Ericsson blieb nach seinen 112 Runden cool. «Wir waren sicher nicht immer mit randvollem Tank unterwegs», grinste der 24-jährige Schwede am Mittwochabend beim Nachtessen im Hotel «Holiday Inn Express» am Flughafen Malaga. «Für das ganze Team war es eine grossartige erste Testwoche, und ich möchte jedem für die gute Arbeit danken», gab sich Ericsson betont höflich. «Es war besonders interessant für mich, weil ich das Auto an den Tagen 1 und 4 gefahren bin. Und es war offensichtlich, dass wir in der Zwischenzeit einige Fortschritte haben machen können.» Ericsson lobte auch die Arbeit seines brasilianischen Teamkollegen. «Felipe und das Team haben einen guten Job gemacht. Als ich wieder in das Auto eingestiegen bin, konnte ich die Fortschritte sofort bemerken. Das ist für uns alle sehr ermutigend. Ich denke, wir haben nun eine gute Basis, auf der wir aufbauen können.»

Nach einer Saison, in der beim technischen Reglement kaum ein Stein auf dem anderen geblieben war, hielten sich die Änderungen für 2015 in Grenzen. Bei der Entwicklung des neuen Sauber C34-Ferrari konzentrierten sich die Ingenieure vor allem auf drei Bereiche: die Performance in langsamen Kurven, die Gewichtsreduktion sowie eine verbesserte Bremsstabilität. ♦

«Das war eine gute Woche für das ganze Team.»

MARCUS ERICSSON



Stabil in Kurven und über die Distanz: Saubers C34 erzielte in Jerez die zweitgrösste km-Leistung



Gut gelaunt: Nasr mit Sauber-Fitness-Coach Jo Leberer (rechts)



Wie geht's? Ex-Sauber-Mann Gutiérrez, Nachfolger Ericsson

Force India/Marussia

Ein König als Retter?

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Die einen wollen unbedingt, die anderen können (noch) nicht. Marussia und Force India haben bis jetzt noch keinen Meter getestet. Beide haben aber die Hoffnung, baldmöglichst wieder ins F1-Geschehen einzugreifen. Force India peilt den nächsten Barcelona-Test, Marussia den China-GP an.

Ja – es gab Liquiditätsprobleme in der Vergangenheit. Und ja – die Zahlungsmoral des indischen Teamchefs Vijay Mallya ist auch nicht die vorbildlichste. Aber daraus zu schliessen, dass Force India vor dem Aus stehe und beim Saisonauftakt in Melbourne (15. März) sogar fehlen könnte, geht zu weit.

Doch warum ist der WM-Sechste aus den letzten beiden Jahren in Verzug geraten? Und wann greift das Team von Nico Hülkenberg ins Testgeschehen ein? Wenn überhaupt! Das Grundproblem sind Verzögerungen beim Chassisbau. Die seit Jahren mit Force India (und dessen Vorgängerteams) kooperierende EPM Technology Group aus Derby hat 2014 neue, grosszügigere Räumlichkeiten bezogen. Beim Umzug seien laut unseren Kollegen von «ams» einige Maschinen beschädigt und neue offenbar nicht fristgerecht geliefert worden. Daher gab es Verzögerungen. Als Ende Dezember die Carbonröhren noch immer nicht in Produktion gingen, sah sich das Team aus Silverstone gezwungen, einen Ersatz zu finden – und das genau in einer Zeit, wo diese Unternehmen Hochkonjunktur haben. Fakt



Das vorerst letzte Rennen: Max Chilton beim Russland-GP 2014



Justin King: Rettet er Marussia?

ist: Als Mitte Januar endlich die Chassis eintrafen, waren andere Teams schon in der Finalisierungsphase ihrer Autos.

Dass es wegen finanzieller Engpässe zu Verzögerungen kam, dagegen wehrt sich Force India. Bei Mercedes habe man alle Rechnungen für 2014 beglichen, heisst es. Auch soll es in anderen Bereichen zu keinen Entwicklungsstopps gekommen sein. Eine Aussage, die Franz Hilmer, Geschäftsführer der Firma Formtech im bayrischen Niederwinkling, bestätigt. «Wir sind für die Aufhängungsgeometrie und -kinema-

tik an den Autos von Force India verantwortlich. Und wir haben die Entwicklung dieser Teile nie stoppen müssen.» Alles laufe nach Plan, so Hilmer.

Auch das Sich-Einmieten im Windkanal von Toyota (mit einem 60-Prozent-Modell) hat sich inzwischen eingespielt. Es deutet also alles darauf hin, dass Force India beim zweiten Barcelona-Test (26. Februar bis 1. März) mit dem neuen Auto vor Ort sein wird. Den ersten (19.-22.2.) wird man voraussichtlich noch mit dem alten Auto bestreiten, um wenigstens Eindrücke über die neue Reifengeneration von Pirelli zu kriegen.

Kein GP mit 2014er-Modell

Bei Marussia, dem zweiten Team, das mit Hochdruck an einer Rückkehr arbeitet, sieht die Ausgangslage anders aus. Dem Team fehlt Geld. Viel Geld. Und der Plan, mit dem 2014er-Modell beim Grand Prix von Australien anzutreten, scheiterte am Veto der Formel-1-Strategiegruppe. Das vehementeste Nein kam dabei ausgerechnet aus der Ecke von Force India. Doch auch Teams wie Sauber und Lo-

tus wären wenig begeistert gewesen, wenn Marussia mit dem Vorjahreswagen nach Melbourne gekommen wäre. Vielmehr schielen diese Teams auf das TV-Geld, das Marussia 2014 eingefahren hat. Taucht der Rennstall, der inzwischen als «Manor GP» gehandelt wird, nicht mehr auf, werden die 45 Millionen Euro nämlich unter den verbleibenden Teams aufgeteilt. Macht fünf Millionen pro Rennstall – ein Zubrot, das in diesen Tagen keiner mehr ausschlägt.

Doch noch ist es nicht soweit. Das Team, das letztes Jahr mit Jules Bianchis Unfall in Suzuka Negativschlagzeilen schrieb, arbeitet weiter intensiv am Comeback. Und einigen Quellen zufolge sieht es gar nicht so düster aus. Retter in der Not könnte Justin King sein. Der britische Geschäftsmann arbeitete einst bei Pepsi, hat Speiseeishersteller Häagen-Dazs auf der britischen Insel gross gemacht und leitete den Supermarktriesen Sainsbury. Eine Zeitlang wurde er sogar als Nachfolger von Bernie Ecclestone gehandelt. Und ganz nebenbei ist er der Vater von Jordan King, der 2014 Formel 3 fuhr und in dieser Saison mit Racing Engineering in der GP2 antritt. Gelingt es King, das Ruder herumzureissen und Investoren für sich zu gewinnen, könnte Manor beim dritten WM-Lauf in China mit einem modifizierten Auto antreten. Das jedenfalls sei der Plan, sagt Sportchef Graeme Lowdon. Scheitern die Übernahmebemühungen von King, droht Marussia dasselbe Schicksal wie Caterham. Dort kommt ab dem 11. März in einer Online-Auktion das gesamte Rennequipment unter den Hammer. ♦

NACHRICHTEN

Vettel: Weniger Helmwechsel

Sebastian Vettel Der zu Ferrari gewechselte Ex-Weltmeister will dort sein Helmdesign weniger als bei Red Bull ändern. «Jetzt, wo ich etwas reifer bin, bleibe ich mehr oder weniger bei einem Design», liess Vettel über «ferrari.com» verkünden. Beim Saisonauftakt in Melbourne (15.3.) will er seine neue Kreation vorstellen. Bisher trug der Deutsche im Ferrari-Cockpit weitgehend weiss lackierte Helme.

Räikkönen: Keine Angst vor Rauswurf

Kimi Räikkönen macht sich offenbar keine Sorgen, falls sein Ende 2015 auslaufender Ferrari-Vertrag nicht verlängert würde. «Davon geht die Welt auch nicht unter», winkte der frischgebackene Vater am Rande der Jerez-Testfahrten ab.

Haas: Ex-Designchef von Red Bull geholt

Gene Haas Der US-Unternehmer treibt sein für 2016 geplantes Debüt in der Formel 1 konsequent voran. Jetzt hat er Rob Taylor, einst Designchef bei Red Bull und zuletzt bei McLaren engagiert, geholt. Seine Fahrzeugentwicklung will das US-Team in Nordamerika betreiben. Als Teamfarbe für die F1 schwebt Haas etwas Auffälliges wie Gelb vor. ♦ MSA

KOMPAKT

»» **Lewis Hamilton** Der neue Mercedes-Vertrag des Weltmeisters ist fast perfekt, aber noch nicht unterschrieben. Fix dagegen ist – wie schon oft – seine Trennung von Popstar Nicole Scherzinger. Kleiner Trost für Hamilton: Der British Auto Racing Club (BARC) verlieh ihm eine Goldmedaille.

»» **Fernando Alonso** Der McLaren-Neuzugang zeigte sich beim Jerez-Test mit einer neuen Herzdame: Lara Alvarez. Die spanische TV-Moderatorin löst nach zwei Jahren das russische Model Dasha Kapustina ab.

»» **GP Mexiko** 80 Prozent des Umbaus des Autódromo Hermanos Rodríguez sind fertig. GP-Termin: 1.11. ♦

FORCE INDIA

Jahr	WM-Rang	Punkte
2008	10.	0
2009	9.	13
2010	7.	68
2011	6.	69
2012	7.	109
2013	6.	77
2014	6.	155

MARUSSIA

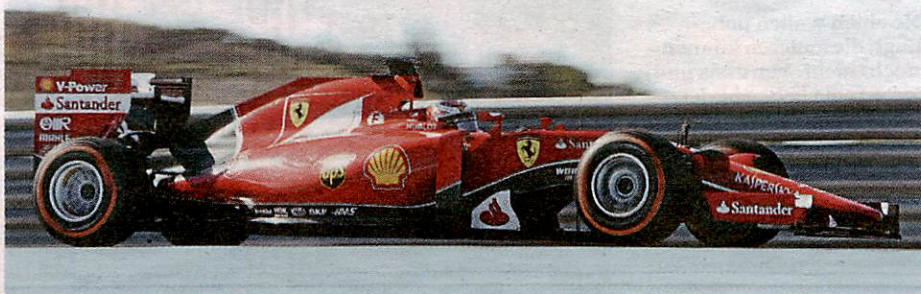
Jahr	WM-Rang	Punkte
2010*	12.	0
2011*	12.	0
2012	11.	0
2013	10.	0
2014	9.	2



Lächeln für die Kameras: Pérez (l.) und Hülkenberg müssen weiter auf ihren ersten Einsatz warten

Team für Team - Testfahren Jerez 2015

Ferrari beim Tempo, Mer



Räikkönen im neuen Ferrari: Schnellster von insgesamt 16 Fahrern, die in Jerez getestet haben



Kvyat: Auf der allerersten Testrunde den Frontflügel abrasiert



Vettel: Im Ferrari auch im Regen stark (hier auf Intermediates)



Force India: In der Fabrik in Silverstone geht der Bau weiter...



Grosjean: Maximaler Bremsen-/Reifentest auf Medium-Pirellis

RED BULL 3 RICCIARDO P12, 26 KVIAT P14

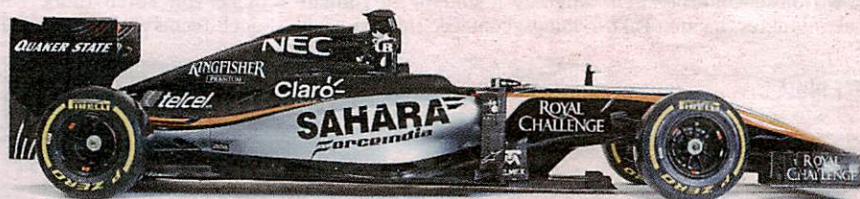
In Tarndesign schickte das Ende 2014 entthronte Dauerweltmeister-Team in Andalusien seinen ersten RB11 zunächst mit Ricciardo am Steuer los. Am Ende des ersten Jerez-Tages fehlten ihm 0,7 Sekunden auf die Tagesbestzeit von Vettel (Ferrari). Vettels Red-Bull-Nachfolger Kvyat patzte am zweiten Testtag massiv: Ausrutscher mit Mauerkontakt gleich in der Installationsrunde. Dabei brach nicht nur der Frontflügel ab, auch eine von dessen Befestigungen an der Fahrzeugnase wurde zerstört. Weil eine Ersatznase erst für den nächsten Tag eingeflogen werden konnte, wurde Kvyat ohne Frontspoiler zum Datensammeln losgeschickt. Und zwar von Red Bulls Ex-Technikchef Adrian Newey. Der ist zwar ab 2015 nur noch Teilzeitkraft, war aber in Jerez als Erbauer des neuen Wagens noch einmal federführend. Eine defekte Wasserpumpe liess Red Bull am dritten Tag (Fahrer Ricciardo) gleich den kompletten Antrieb wechseln. Sensoren- und Batteriedefekte kamen hinzu. Und an Tag 4 noch ein (folgenloser) Kvyat-Dreher. Testdistanz: 735 km (7. Platz). Rückstand auf Testbestzeit: 2,5 Sekunden (7.). **WM-Punkte/WM-Platz 2014: 405/2.**

FERRARI 5 VETTEL P2, 7 RÄIKKÖNEN P1

Mit Applaus wurde Teamneuling Vettel nach dem zweiten Jerez-Testtag aus dem SF15-T von der Ferrari-Crew verabschiedet. Auch weil er die bis dahin beste Rundenzeit gefahren war, vor allem aber, weil er im Regen am Nachmittag den Neuwagen heil gelassen und so das volle Testprogramm abgepusht hatte. Vettel, den lediglich schnell behobene Sensor- und Telemetrie Probleme behindert hatten, attestierte: «Gute Basis.» Die Sicherheitsgurte sollten bei ihm aber ab dem nächsten Test (ab 19.2.) besser sitzen. «Ganz anders», so beschrieb Räikkönen seine ersten Fahreindrücke am Ende von Tag 3, ab dem er im neuen Ferrari sass. Den Finnen hatte 2014 speziell die beim Einlenken zu geringe Spurstabilität an der Vorderachse gestört. Während Vettel am vierten Jerez-Tag im Ferrari-Simulator in Maranello weiterübte, erreichte Räikkönen auf dem früheren spanischen GP-Kurs die absolute Testbestzeit. Dabei hatte er weiche Pirelli-Slicks (Typ Soft) drauf. Vettel hatte seine Toprunden auf Medium gedreht. Gefahrene Testdistanz: 1537 km (4. Platz). Vorsprung auf nächstbeste Team (Sauber) in Jerez: 0,7 Sekunden (1.). **WM-Punkte/WM-Platz 2014: 216/4.**

FORCE INDIA 11 PÉREZ NICHT DABEI, 27 HÜLKENBERG NICHT DABEI

WM-Punkte/WM-Platz 2014: 155/6.



... des 2015er-Formel-1-Autos, des Force-India-Mercedes VJM08

LOTUS 8 GROSJEAN P13, 13 MALDONADO P10

Die Schwarzen liessen ihre mit extra grossen Kühllöffnungen versehenen E23 erst am zweiten Jerez-Testtag «vom Stapel». Die Ehre der ersten Kilometer mit Mercedes- statt Renault-Antrieb hatte Maldonado. Immerhin bringt der Venezolaner – noch! – aus seiner Heimat reichlich Sponsorgeld ins Team. Nach 41 Runden (182 km) war aber vorzeitig Schluss: Getriebedefekt. An Tag 3, für Lotus Tag 2, schaffte Maldonado 97 Runden (430 km). Bei seiner letzten Ausfahrt strandete er. Lotus behielt den Grund dafür für sich. Beobachter vermuteten, der neue Mercedes-Kunde habe die Messgenauigkeit seines Tanksystems testen wollen und sei absichtlich «trocken» gefahren. Maldonado, der schon nach seiner ersten Ausfahrt und ohne Setup-Änderungen die gute Balance gelobt hatte, bestätigte diesen Eindruck vor der Abreise. Am letzten Jerez-Tag zeigte sich auch Grosjean erleichtert. Er lobte besonders das auf Antrieb gute Zusammenspiel Chassis/Antrieb. Gefahrene Testdistanz: 847 km (6. Platz). Rückstand auf Testbestzeit: 1,9 Sekunden (6.). **WM-Punkte/WM-Platz 2014: 10/8.**

Mercedes auf Distanz Erster

MERCEDES 6 ROSBERG P4, 44 HAMILTON P6

Wie die anderen sieben Teams, die zu den ersten vier Testtagen 2015 antraten, brachte auch der Weltmeister nur eines seiner neuen Autos nach Jerez. Und wie überall standen auch bei der Arbeit mit dem W06 Hybrid Systemchecks und Datensammeln im Vordergrund. Bereits am ersten Jerez-Testtag kam Mercedes in beiden Punkten extrem weit: 157 Runden und damit 695 km absolvierte Rosberg – mehr als doppelt so viel wie die Nächstfleissigsten (Bottas/Williams). Alles lief rund, nur die Muskeln des Vizeweltmeisters zwickten nach dem Marathon. Hamilton übernahm am Tag 2. Unplanmässig bei den 90 Runden (398 km) des Weltmeisters war ein Kühlungsleck. Ein Benzinproblem stoppte Rosberg tags darauf. Auch die Telemetrie-Übertragung Auto/Box streikte zwischenzeitlich. Dennoch kam der Deutsche zu einer ganzen Reihe von Probearbeiten. Noch nicht optimal fand Rosberg das Anspruchsverhalten des weitgehend erneuerten Antriebs. Am Morgen von Tag 4 drehte sich Hamilton auf noch feuchter Piste: kein Schaden. Gefahrene Testdistanz: 2280 km (1. Platz). Rückstand auf Testbestzeit: 1,1 Sekunden (3.). **WM-Punkte/WM-Platz 2014: 701/1.**



Mercedes: Mehr gemessen (hier am Heck) als jedes andere Team

WILLIAMS 19 MASSA P7, 77 BOTTAS P8

Aus Sicherheitsgründen begann das Aufsteiger-Team der Saison 2014 mit gedrosselter Leistung des von Mercedes gelieferten Antriebs. Dennoch konnte Bottas bereits nach Jerez-Tag 1 dem FW37 «viel Potenzial» bescheinigen und ihn als «aerodynamisch konstanter» beurteilen. Williams Hauptaugenmerk in Spanien: Zuverlässigkeit, Fahrwerk und Aerodynamik. Der Heckflügel war wie im Vorjahr noch unten an den Endplatten mit dem Auto verbunden. Doch die Gedanken über eine in der Mitte platzierte Stütze werden bei den Briten immer konkreter. Gut möglich, dass der FW37 bis zum Saisonstart (15. 3.) noch umgerüstet wird. Ab dem dritten Tag übernahm Massa die Testaufgaben. Der Brasilianer freute sich über die gegenüber 2014 verbesserte Wagenbalance in langsamen Kurven, die generell erhöhte Spurstabilität am Kurveneingang und die optimierte Traktion. Die geht allerdings auch aufs Konto der neuen Hinterreifenkonstruktion von Pirelli. Das ehemalige Weltmeistersteam wurde in Jerez von keinen offensichtlichen Defekten gebremst. Gefahrene Testdistanz: 1230 km (5. Platz). Rückstand auf Testbestzeit: 1,4 Sekunden (4.). **WM-Punkte/WM-Platz 2014: 320/3.**



Massa: Schneller als Teamkollege Bottas beim FW37-Debüt

MCLAREN 14 ALONSO P16, 22 BUTTON P15

Welch ein Stotterstart für die 2015 wieder belebte Ehe McLaren/Honda: Nur je sechs Runden konnten Alonso und Button am ersten beziehungsweise zweiten Testtag in Jerez fahren. Was Honda nach Tag 1 noch als «Elektrikprobleme» und «nichts Grosses» abtat, entpuppte sich als eine im Vorjahr schon bei Renault aufgetretene Kinderkrankheit: Kommunikationskollaps zwischen den Elektronikboxen des Hybrid-Antriebs. Buttons 33 Sekunden Rückstand auf Vettels Tagesbestzeit am Tag 2 waren die Folge. McLaren-Honda reagierte rundum mit Verschweigen und Beschwichtigen. Am Tag 3 schaffte Alonso 32 Runden (142 km). Mittags war schon wieder Feierabend: Wasserleck im Kühlkreislauf. Ursache: ein Zuliefererteil, das mitten im Auto eingebettet liegt. Folge: Motorausbau. Am Tag 4 verlor Button morgens zwei Stunden wegen falsch eingefüllter Ölmenge. Danach reichte es nur noch zu 35 Runden (155 km). Kernfrage hinterher: Wurde die Kühlung mit Blick auf Aerodynamikvorteile wohl doch zu knapp dimensioniert? Gefahrene Testdistanz: 351 km (8. Platz). Rückstand auf Testbestzeit: 6,8 Sekunden (8.). **WM-Punkte/WM-Platz 2014: 181/5.**



Button: Wieder mal geschoben nach einer von vielen Pannen

TORO ROSSO 33 VERSTAPPEN P9, 55 SAINZ JR. P11

Die Performance, die Leistungsfähigkeit seines Neuwagens liess auch der italienische Red-Bull-Rennstall in Jerez unbeachtet. Es ging um die Zuverlässigkeit des STR10, dem zehnten Modell des Minardi-Nachfolgeteams. Zudem sollten die beiden Formel-1-Neulinge Sainz Junior und Verstappen Junior so viel zum Fahren kommen wie möglich. Nach dem ersten und dritten Tag, wo er am Steuer war, bilanzierte Sainz Jr.: «Ziemlich zufrieden.» Dieses Urteil des Spaniers bezog sich auf seine Fitness und auf das Vermögen des neuen Toro Rosso. An dem es während der vier Jerez-Tage mit Ausnahme des ersten, als Sainz Jr. kurz vor Schluss liegen blieb, zu keinen nennenswerten Pannen kam. So hatten er und Teamkollege Max Verstappen (Tag 2 und Tag 4) genug Runden und damit Zeit, um das auch 2015 so wichtige Reifenmanagement zu lernen. Startübungen standen ebenfalls für die beiden Rookies auf dem Lehrplan. Verstappen verliess Jerez nach Tagesrang 4 am Schlußtag mit diesem Autoeindruck: «Grundsätzlich zuverlässig.» Gefahrene Testdistanz: 1568 km (3. Platz). Rückstand auf Testbestzeit: 1,7 Sekunden (5.). **WM-Punkte/WM-Platz 2014: 30/7.**



Sainz Junior: Reichlich Test- und Lernkilometer gesammelt

SAUBER 9 ERICSSON P5, 12 NASR P3

Der C34 made in Switzerland war das Überraschungsauto der ersten F1-Tests des Jahres. Bis auf eine von den Schweizern nicht näher beschriebene «kleine technische Angelegenheit» am dritten Tag gab es keine sichtbaren Probleme mit der Neukonstruktion. Nachdem Ex-Caterham-Pilot Ericsson am Tag 1 Funktionstests und erste Balance- und Reifenarbeit absolviert hatte, konzentrierte sich der zum Stammfahrer aufgestiegene Ex-Williams-Tester Nasr an den folgenden beiden Tagen aufs Kennlernen – von Strecke, Systemen, Schalter sowie von Technikern und Mechanikern. Mit Tagesbestzeit (hinter Vettel) an seinem ersten Pistenarbeitstag für Sauber sorgte der Brasilianer nicht nur bei seinem neuen Team für viel positive Verwunderung. Ohne die regennasse Bahn am Morgen hätte es für Nasr zu noch mehr als 109 Runden (483 km) gereicht. Ericsson drehte am Abschlusstag in Jerez 112 problemfreie Runden (496 km). Gefahrene Testdistanz: 1692 km (2. Platz). Rückstand auf Testbestzeit: 0,7 Sekunden (2.). **WM-Punkte/WM-Platz 2014: 0/10.**



Felipe Nasr: Schöner Drift mit Gegenlenken des F1-Rookies

GP3

Gesucht: Fahrer mit Geld

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Die GP3 geht in diesem Jahr in ihre sechste Saison. Acht Teams sind eingeschrieben. Doch bisher stehen nur vier Fahrer unter Vertrag. Was ist los mit der Nachwuchsserie, aus der u. a. Valtteri Bottas und Daniil Kvyat hervorgegangen sind?

Die durch den EM-Status frisch erstarkte Formel 3 macht der GP3 das Leben schwer. Drei Monate vor dem Saisonstart sind von 24 Cockpits erst vier besetzt: Antonio Fuoco bei Carlin, Luca Ghiotto bei Trident, Alfonso Celis bei ART und Alex Bosak bei Arden. Der Rest ist offen – wie die Zukunft der Meisterschaft selbst, aus der mit Valtteri Bottas und Daniil Kvyat immerhin zwei Top-F1-Fahrer hervorgegangen sind.

Doch warum tun sich Teams so schwer, Fahrer zu finden? Ist die GP3 zu teuer? Ja und nein. Die Preise gehen von 450 000 bis 550 000 Euro. Damit liegt man unter EM-Niveau, wo 550 000 bis 750 000 Euro an der Tagesordnung sind. Doch das sind nur Zahlen. Wenn es ums Fahren geht, bietet die Formel 3 einen deutlich grösseren Mehrwert. GP3-Teamchef Andreas Jenzer sagt: «In der Formel 3 kommt ein Fahrer im Jahr auf rund 30 Prozent mehr Kilometer als bei uns.» Im Detail sieht das wie folgt aus: 33 Läufe (F3) stehen 18 in der GP3 gegenüber. Die Formel 3 trainiert zweimal 35 Minuten am Freitag. Dazu kommen zwei Quali-Läufe à 25 Minuten. Die GP3 muss mit einer Dreiviertelstunde freiem Training und einer halben Stun-



GP3 vor einer schwierigen Saison: Wird das Startfeld in der Nachwuchsserie bald so aussehen?

de Abschlusstraining auskommen. Bei den offiziellen Testtagen halten sich die konkurrierenden Serien die Waage. Bei beiden sind es sechs an der Zahl. Der einzige Unterschied: Die GP3 absolviert alle davon vor Saisonbeginn. Mid-Season-Tests gibt es keine.

1,25 Millionen reichen nicht

GP3-Serienorganisator Bruno Michel ist grundsätzlich nicht gegen mehr Trainingsmöglichkeiten. Doch die Kosten dafür müssten dann die Teams tragen. Und die tun sich unter den jetzigen Bedingungen schon schwer, Fahrer zu finden, die genug Geld mitbringen, um über die Runden zu kommen. Ein

GP3-Teamchef rechnet vor: «Bei drei Autos braucht es 1,25 Millionen Euro, um am Ende des Jahres eine schwarze Null zu schreiben.» Doch die allein reicht nicht. 2016 kommt der neue GP3-Renner. Um den zu finanzieren, müssen mehr als 1,25 Millionen Euro in die Kasse fließen. Es sei denn, man will als Teamchef drauflegen.

In puncto Bühnen sind GP3 und Formel-3-EM nahezu gleichwertig. Die GP3 fährt im Rahmenprogramm der Formel 1. Die F3-EM ist Teil der DTM. Das sind für junge Fahrer beides attraktive Plattformen.

Trotzdem zieht es immer mehr Piloten in Richtung Formel 3. Franz Hilmer, der im Vor-

jahr noch ein GP3-Team unterhielt, es Ende 2014 aber an Adrian Campos veräußerte, sagt: «Ich dachte immer, drei Fahrer zu finden, wäre einfach. Aber das ist es nicht. Ich hatte sogar Mühe, die Cockpits für den Test in Abu Dhabi vollzuzukriegen.»

Florierende Konkurrenz (die F3-EM hat 50 Anfragen interessierter Teams gehabt) hat fallende Preise zur Folge. Inzwischen werden GP3-Cockpits bereits für 250 000 Euro angeboten. Das freut die Fahrer. Doch den Teams steht das Wasser bis zum Hals. Wenn im September die dreijährige Vertragszeit ausläuft, wird sich zeigen, wie viele der jetzigen Rennställe 2016 noch weitermachen wollen. ♦

NACHRICHTEN Filippi bei Carpenter, Chaves zu Herta

IndyCar Nicht nur die Formel 1 hat den Testbetrieb wieder aufgenommen. Auch die IndyCars spulen wieder eifrig Runden ab. Der erste private Test (mit acht Autos) fand in Sebring statt. Mit dabei waren auch Conor Daly, der für Schmidt testete und dort im Kampf um das zweite Cockpit Konkurrenz von Simona De Silvestro kriegte, sowie Luca Filippi, der im Team von Ed Carpenter als Stammpiloter bestätigt wurde. Allerdings fährt der Italiener nur auf den Street- und Roadcourses. Die Ovalrennen überlässt Filippi dem Teamchef. Good News gab es auch für Gabby Chaves. Der IndyLights-Meister hat bei Bryan Herta unterschrieben. Fix ist nun auch der Kalender. Nach dem Aus für Brasilia steigt der Auftakt am 29. März in St. Petersburg.

F3-Europameister Ocon in die GP3?

GP3 Als F3-Europameister standen Lotus-Junior Esteban Ocon die Türen offen – sollte man meinen. Doch der Franzose, der Max Verstappen 2014 in die Schranken wies, kam weder in der Formel 1, noch in der GP2 oder der DTM unter. Nun greift offenbar Plan D. So soll Ocon 2015 bei ART in der GP3 auf den Titel angesetzt werden. Ein Aufstieg ist das nicht. Denkbar, dass ihm für 2016 ein ART-Cockpit (GP2 oder DTM) versprochen wurde. ♦ CE

KOMPAKT

»» **GP2** Rio Haryanto wechselt zu Campos. Der Indonesier, der in seine vierte Saison geht, fuhr schon einmal für die Spanier: 2013 an der Seite von Jake Rosenzweig.

»» **Renault 3.5** Der Holländer Meindert van Buuren wird Teamkollege von Matthieu Vaxivière bei Lotus.

»» **Formel 3** Der Deutsche Nicolas Pohler bestreitet 2015 die F3-EM für Double R Racing. Pohler absolvierte zuletzt die spanische Formel 3. Auch das Team Motopark hat seinen ersten Fahrer bekannt gegeben: Es handelt sich um den Schotten Sam MacLeod.

»» **Formel E** Das bis dato noch offene Rennen findet am 6. Juni in Moskau statt. ♦ CE

Formel 4

Schumi jr. zu Van Amersfoort

Der unaufhaltsame Aufstieg von Mick Schumacher (15) geht weiter. 2015 bestreitet der Sohn von Michael Schumacher die deutsche Formel 4 – im Team von Frits van Amersfoort.

Die Liste berühmter Namen, die bei Frits van Amersfoort gross geworden sind, ist lang. Der vorerst letzte, der für Schlagzeilen sorgte, war Max Verstappen, der einst wie sein Vater Jos bei Van Amersfoort die Formel-3-EM bestritt. Nun kommt ein weiterer, ganz grosser Name dazu: Mick Schuma-

cher. Der Sohn des siebenmaligen Formel-1-Weltmeisters wird 2015 in der neu gegründeten deutschen Formel 4 antreten.

Schumacher jr. wurde 2014 Vizeweltmeister in der Kart-KF-Junior-Klasse. Im Dezember folgten dann die ersten Tests im

Formel 4. Zwei Tage stand Schumi jr. im Einsatz – in Barcelona und Valencia, jeweils im Team des Schweizer Andreas Jenzer. Dabei hinterliess Mick einen äusserst souveränen Eindruck. «Er ist unheimlich fokussiert», sagt Jenzer. «Und er gehört zu der Sorte Fahrer, denen man alles nur einmal erklären muss. Er ist mir wie ein fertiger Rennfahrer vorgekommen. Und das im Alter von 15 Jahren.»

Wer Schumi jr. live sehen will: Der Auftakt zur offiziell ADAC Formel 4 genannten Meisterschaft findet vom 24. bis 26. April in Oschersleben statt. ♦ CE



Mick Schumacher in Aktion: 2015 steigt er vom Kart in die F4 um

**MOTOR
SPORT**
aktuell

TOP AUSSTATTUNG!

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

MANNESMANN Werkzeugbox

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

Inhalt: Schraubendreher und Zangen, kompletter Steckschlüsselsatz, Hammer, Bandmaß, Universalband, Rollgabelschlüssel, Kleinsensortiment, 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 DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Verlagsgarantie: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitig 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

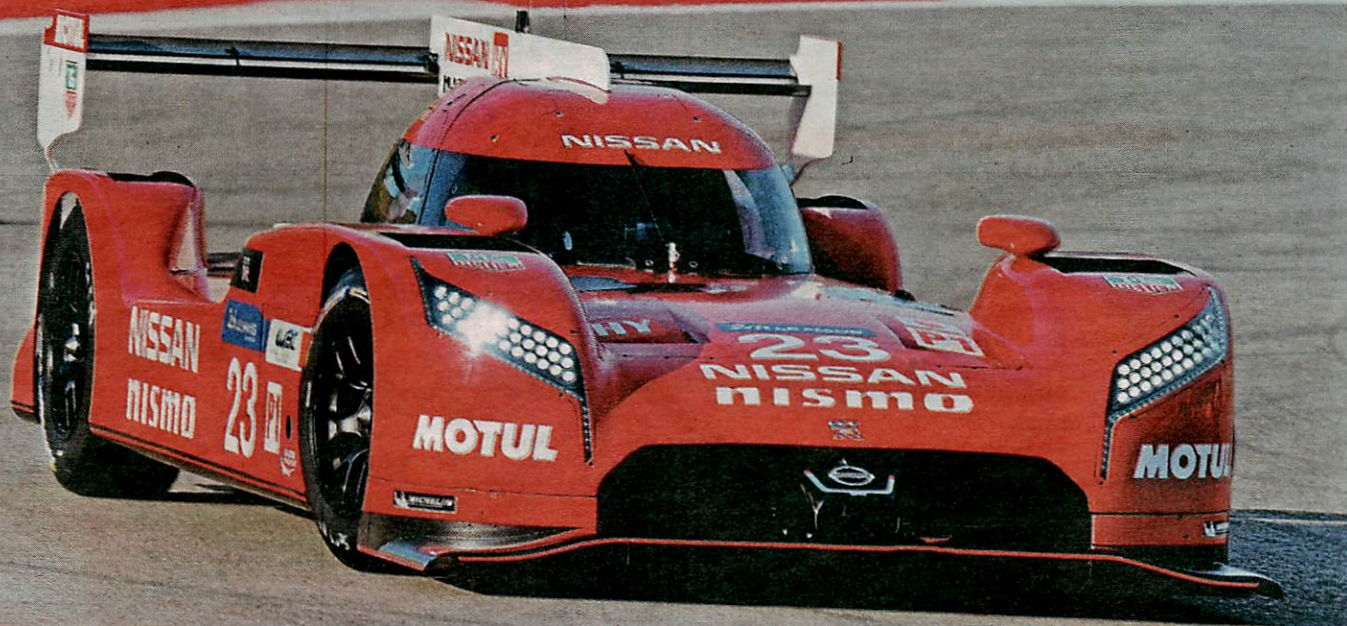
Datum _____ Unterschrift _____

*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

Nissan GT-R LM Nismo

Das kann der Front-LMP1



Der mit den Konventionen bricht: Beim Nissan GT-R LM Nismo sitzen Motor- und Elektroeinheit vor der Fahrerkanzel und direkt hinter der Vorderachse

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Jetzt ist die Katze aus dem Sack: Nissan hat seinen Frontmotor-LMP1 vorgestellt. MSA erklärt, wie das unkonventionelle Konzept funktionieren kann.

Die Idee, einen Frontmotor in einen modernen Le-Mans-Prototyp zu bauen, ist nicht neu. Noch 2003 fuhr ein Panoz-LMP900 an der Sarthe auf den fünften Gesamtrang. Doch damals hatte das archaisch anmutende Auto keine Chance, gegen die Mittelmotor-Sportwagen zu bestehen.

Mit dem neuen Effizienzreglement eröffnen sich nun ganz neue Möglichkeiten, die sogar einen Paradigmenwechsel bedeuten können. Denn die Systemleistung des Nissan GT-R LM Nismo soll bei rund 1400 PS liegen, andere Quellen wollen gar von 2000 PS wissen. Da kann es durchaus Sinn machen, die konstant anliegenden rund 500 PS des Dreiliter-V6-Biturbomotor-Verbrennungsmotors nach vorne zu leiten und die mindestens 900 PS für die Extra-Beschleunigung vor allem an die stärker belastete Hinterachse.

Wie das kurze, starke Boosten funktioniert, hat Toyota im vergangenen Jahr gezeigt. Statt wie Porsche und Audi konstante Extra-Leistung abzurufen, wurden die geernteten 6 Megajoule

im Toyota schnell und in hoher Dosis «verschossen», um eine möglichst gute Beschleunigung zu ermöglichen. Nissan könnte mit dem noch radikaleren Weg also auch Erfolg haben.

Schwerer Balance-Spagat

Die Einbaulage des Motors zwischen Vorderachse und Cockpit bringt auch eine spezielle Gewichtsverlagerung mit sich. Diese legt zu einem grossen Teil sowohl die aerodynamische als auch die mechanische Balance fest.

Bei der Aerodynamik ist man dabei vor das Problem gestellt, dass man an der Vorderachse nur wenig Antrieb produzieren kann. Ein grosser Heckflügel macht also keinen Sinn, weil die Balance nicht stimmen würde. Dass in einer Low-Downforce-Konfiguration für Le Mans der

jetzt schon sehr dünne Heckflügel komplett wegfallen könnte, ist also nicht ausgeschlossen – und das könnte extrem hohe Topspeed-Werte bedeuten.

Durch das relativ hohe Gewicht an der Vorderachse ergibt sich in Sachen mechanischem Grip eine natürliche Tendenz zum Untersteuern. Diese kontert man bei Nissan, indem man vorne deutlich breitere Reifen montiert als hinten. 14 Zoll vorne stehen dabei nur 9 (!) Zoll hinten gegenüber.

Um die engen Kurven herum helfen die ungleich grossen Reifen. Die dünnen Hinterreifen, die das Einlenkverhalten verbessern, sind bei höheren Tempi auch kein Problem mehr, weil der Diffusor das Auto genügend an den Boden saugt.

Aus diesen langsamen Kurven heraus hilft der extreme Boost.

Auf den Geraden selbst reichen bei dem geringen aerodynamischen Widerstand Leistung und Drehmoment des Verbrennermotors aus, um für ordentliche Topspeed-Werte zu sorgen.

Auf den Spuren des Deltawing

Durch all diese Massnahmen erhofft man sich, dass der LMP1-Bolide in allen Fahrsituationen perfekt ausbalanciert ist. Wenn dieses Konzept Erfolg haben kann, dann auf der sehr speziellen Strecke von Le Mans mit langen Geraden, engen Ecken und nur wenigen schnellen Kurven. Fraglich ist, ob das Fahrzeugdesign auch auf anderen Strecken Erfolg verspricht. Wenn ja, dann wird die Konkurrenz ihr Konzept sicher noch einmal überdenken.

Dass dünne Reifen und wenig Antrieb übrigens funktionieren

können, hat der Deltawing 2012 bereits bei den 24h von Le Mans bewiesen. Diesen entwarf damals ein gewisser Ben Bowlby – und genau jener ist jetzt Nissan-LMP1-Teamchef.

Einige der Fahrer, die die Theorie auf der Strecke in die Praxis umsetzen sollen, wurden ebenfalls bereits verkündet. Prominentester unter den offiziell feststehenden Fahrern ist der Le-Mans-Sieger von 2009, Marc Gené. Dazu kommen Super-GT-Champion Tsugio Matsuda sowie Olivier Pla und Harry Tincknell, die im Vorjahr mit Nissan-befeuerten LMP2-Boliden unterwegs waren.

Laut Insidern ist sicher, dass auch Nicolas Lapierres Abgang bei Toyota bald verkündet wird. Als sodann Sechster im Bunde wäre auch Roll-out-Fahrer Michael Krumm ein Kandidat. ♦



Auffällig: Dünne Hinterreifen am gestrippten Nissan-LMP1



Voll im Testbetrieb: Die Nissan-Mannschaft am Rennbolide

Starterliste 24h Le Mans/WEC

Rekordfeld für die WEC



2015 mit den Startnummern 1 und 2: Weltmeister-Toyotas



Schon viele Testkilometer abgspult: 2015er-Porsche 919 Hybrid

Mit Spannung wurde vergangene Woche die Verkündung der WEC- und Le-Mans-Starter erwartet. 35 permanente Teilnehmer bedeuten neuen Rekord für die Langstrecken-WM.

Im Vorfeld der Pressekonferenz in Paris, auf denen die jeweiligen Felder sowie auch die ELMS-Starter bekannt gegeben wurden, war die allgemeine Erwartungshaltung, dass maximal 32 permanente Starter zugelassen würden. Diese «natürliche» Grenze ergibt sich aus der Logistik für die Überseerennen und der Kapazität einiger Rennstrecken. Scheinbar aber konnte man diese Hürden überwinden und musste so keine Einschreibung aussen vor lassen.

Dritter LMP1-Porsche ist voll

Die maximal 56 Starter für die 24h von Le Mans waren jedoch bedingt durch die Boxenanlagen dort in Stein gemeißelt, weshalb diese Zahl auch nicht überrascht. Neben den 35 WEC-Startern sind also diesmal nur 21 weitere Teams dabei. Traditionell gibt es dabei viele Gäste aus den Klassen LMP2 und

GTE-Am, wo jeweils mindestens ein Amateur-Fahrer auf dem Auto genannt sein muss.

Drei der zusätzlichen Autos stammen aus der Top-Klasse. Bedingt durch das nach wie vor kleinste Budget setzt von den vier Werksteams einzig Toyota kein drittes Auto beim Sarthe-Marathon ein.

Für den dritten Porsche in Spa und eben Le Mans stehen die beiden Fahrpartner für Nico Hülkenberg derweil fest: Nick Tandy steigt aus dem GT-Werkskader auf, Supercup-Meister Earl Bamber aus dem Porsche-Förderprogramm bekommt ebenfalls seine Chance. Von den LMP1-Privatteams gab es am Rande der Verkündung auch noch Neuigkeiten. Rebellion Racing stellte mit AER den neuen Motorenpartner vor. Das Team ByKolles (Ex-Lotus) nannte mit Simon Trummer einen Neuzugang als designierten Fahrer.

Als Grand Marshal, der auch das Feld in die Einführungsrunde führt, beerbt für die 2015 stattfindende 83. Ausgabe «Mister Le Mans» Tom Kristensen seinen Freund und Vorgänger Allan McNish. ♦ MBR

STARTERLISTE 24H LE MANS 2015 (STAND: 8.2.2015) / + WEC = Auto startet auch in der WEC

Nr.	Klasse	Team	Fahrzeug	Fahrer	WEC
1	LMP1-H	Toyota Racing	Toyota TS040 – Hybrid	Davidson/Buemi/Nakajima	+ WEC
2	LMP1-H	Toyota Racing	Toyota TS040 – Hybrid	Wurz/Sarrazin/Conway	+ WEC
4	LMP1-L	Team ByKolles	CLM P1/01 – AER	Trummer/?/?	+ WEC
7	LMP1-H	Audi Sport Team Joest	Audi R18 e-tron quattro	Fässler/Lotterer/Tréluyer	+ WEC
8	LMP1-H	Audi Sport Team Joest	Audi R18 e-tron quattro	Di Grassi/Duval/Jarvis	+ WEC
9	LMP1-H	Audi Sport Team Joest	Audi R18 e-tron quattro	Albuquerque/Bonanomi/Rast	+ WEC
12	LMP1-L	Rebellion Racing	Rebellion R-One – AER	N. Prost/?/?	+ WEC
13	LMP1-L	Rebellion Racing	Rebellion R-One – AER	Beche/?/?	+ WEC
17	LMP1-H	Porsche Team	Porsche 919 – Hybrid	Bernhard/Webber/Hartley	+ WEC
18	LMP1-H	Porsche Team	Porsche 919 – Hybrid	Dumas/Lieb/Jani	+ WEC
19	LMP1-H	Porsche Team	Porsche 919 – Hybrid	Hülkenberg/Bamber/Tandy	+ WEC
21	LMP1-H	Nissan Motorsports	Nissan GT-R LM Nismo	Matsuda/?/?	+ WEC
22	LMP1-H	Nissan Motorsports	Nissan GT-R LM Nismo	Tincknell/Gené?/Krumm?	+ WEC
23	LMP1-H	Nissan Motorsports	Nissan GT-R LM Nismo	Pla/Lapierre/?/?	+ WEC
26	LMP2	G-Drive Racing	Ligier JS P2 – Nissan	Rusinov/Canal/Bird	+ WEC
27	LMP2	SMP Racing	BR01 – Nissan	Aleshin/?/?	+ WEC
28	LMP2	G-Drive Racing	Ligier JS P2 – Nissan	Yacaman/Gonzalez/Derani	+ WEC
29	LMP2	Pegasus Racing	Morgan – Nissan	Roussell/?/?	+ WEC
30	LMP2	Extreme Speed Motorsports	HPD ARX-04b – Honda	Sharp/Heinemeier-Hansson/Dalziel	+ WEC
31	LMP2	Extreme Speed Motorsports	HPD ARX-04b – Honda	Brown/Fogarty/van Overbeek	+ WEC
34	LMP2	Oak Racing	Ligier JS P2 – Nissan	Tung/?/?	+ WEC
35	LMP2	Oak Racing	Ligier JS P2 – Nissan	Nicolet/Maris/Merlin	+ WEC
36	LMP2	Signatech Alpine	Alpine A450b – Nissan	Panciatichi/Chatin/Capillaire	+ WEC
37	LMP2	SMP Racing	BR01 – Nissan	Mediani/?/?	+ WEC
38	LMP2	Jota Sport	Gibson 015S – Nissan	Dolan/?/?	+ WEC
39	LMP2	Team Sard Morand	Morgan Evo – Sard	Klien/Saga/?	+ WEC
40	LMP2	Krohn Racing	Ligier JS P2 – Judd	Krohn/Jönsson/?	+ WEC
41	LMP2	Greaves Motorsport	Gibson 015S – Nissan	Mowlem/?/?	+ WEC
42	LMP2	Strakka Racing	Dome Strakka S103 – Nissan	Leventis/Watts/Kane	+ WEC
43	LMP2	Team Sard Morand	Morgan Evo – Sard	Ragues/Webb/?	+ WEC
45	LMP2	Ibanez Racing	Oreca 03R – Nissan	Ibanez/Bellarosa/Perret	+ WEC
46	LMP2	Thriety by TDS Racing	Oreca 05 – Nissan	Thiriet/Gommendy/Badey	+ WEC
47	LMP2	KCMG	Oreca 05 – Nissan	Howson/?/?	+ WEC
48	LMP2	Murphy Prototypes	Oreca 03R – Nissan	Murphy/?/?	+ WEC
50	GTE-Am	Larbre Competition	Chevrolet Corvette C7R	Roda/Ruberti/?	+ WEC
51	GTE-Pro	AF Corse	Ferrari 458 Italia	Bruni/Vilander/Fisichella	+ WEC
55	GTE-Am	AF Corse	Ferrari 458 Italia	Cameron/?/?	+ WEC
61	GTE-Am	AF Corse	Ferrari 458 Italia	Mann/?/?	+ WEC
62	GTE-Am	Scuderia Corsa	Ferrari 458 Italia	Sweedler/Bell/?	+ WEC
63	GTE-Pro	Corvette Racing GM	Chevrolet Corvette C7R	Magnussen/Briscoe/Garcia	+ WEC
64	GTE-Pro	Corvette Racing GM	Chevrolet Corvette C7R	Gavin/Taylor/Milner	+ WEC
66	GTE-Am	JMW Motorsport	Ferrari 458 Italia	Richardson/?/?	+ WEC
67	GTE-Am	AAI Racing	Porsche 911 GT3 RSR (997)	J.-S. Chen/?/?	+ WEC
68	GTE-Am	AAI Racing	Porsche 911 GT3 RSR (997)	H.-C. Chen/?/?	+ WEC
71	GTE-Pro	AF Corse	Ferrari 458 Italia	Rigon/Calado/?	+ WEC
72	GTE-Am	SMP Racing	Ferrari 458 Italia	Shaitar/?/?	+ WEC
77	GTE-Am	Dempsey-Proton Racing	Porsche 911 RSR	Dempsey/Long/?	+ WEC
83	GTE-Am	AF Corse	Ferrari 458 Italia	Perrodo/Collard/Agua	+ WEC
88	GTE-Am	Proton Competition	Porsche 911 RSR	Ried/Al Qubaisi/?	+ WEC
91	GTE-Pro	Porsche Team Manthey	Porsche 911 RSR	Lietz/Bergmeister/Christensen	+ WEC
92	GTE-Pro	Porsche Team Manthey	Porsche 911 RSR	Pilet/Makowiecki/Henzler	+ WEC
95	GTE-Pro	Aston Martin Racing	Aston Martin Vantage V8	Sørensen/Nygaard/Thiim	+ WEC
96	GTE-Am	Aston Martin Racing	Aston Martin Vantage V8	Goethe/Hall/?	+ WEC
97	GTE-Pro	Aston Martin Racing	Aston Martin Vantage V8	Turner/Mücke/?	+ WEC
98	GTE-Am	Aston Martin Racing	Aston Martin Vantage V8	Dalla Lana/?/?	+ WEC
99	GTE-Pro	Aston Martin Racing	Aston Martin Vantage V8	Rees/?/?	+ WEC

Reserve-Autos – nach Reihenfolge des Nachrückens geordnet

53	GTE-Am	Riley Motorsports – TI Auto	SRT Viper GTS-R	Bleekemolen/?/?	+ WEC
49	LMP2	KCMG	Oreca 03R – Nissan	Imperatori/?/?	+ WEC
60	GTE-Am	Formula Racing	Ferrari 458 Italia	Laursen/?/?	+ WEC
86	GTE-Am	Gulf Racing UK	Porsche 911 RSR	Wainwright/Carroll/Winslow	+ WEC
25	LMP2	Algarve Pro Racing	Ligier JS P2 – Nissan	Muneman/?/?	+ WEC
65	GTE-Am	Proton Competition	Porsche 911 RSR	Henzler/?/?	+ WEC
44	LMP2	Ibanez Racing	Oreca 03R – Nissan	Perret/?/?	+ WEC



Vorjahressieger in Le Mans: Audi von Fässler/Lotterer/Tréluyer



Kristensen: Grand Marshal 2015

12h Bathurst

Aus dem Urlaub zum Sieg

Von RENÉ DE BOER

In einem Herzschlagfinale gewann das Nissan-Team mit Florian Strauss, Wolfgang Reip und Katsumasa Chiyo das 12-Stunden-Rennen in Bathurst.

Vor rund zwei Wochen wusste der deutsche GT-Academy-Gewinner von 2013, Florian Strauss, noch nicht einmal, dass er in Bathurst an den Start gehen würde. «Ich machte nach dem Rennen in Dubai auf der thailändischen Insel Ko Phi Phi Urlaub, als ich den Anruf bekam, dass ich fahren darf», so der Berliner. «Ich sollte im Nissan-Team Alex Buncombe vertreten, nachdem bei dessen Frau die Geburt des erwarteten Kindes länger als geplant auf sich warten liess.» Von der Ferieninsel aus konnte er kurzfristig Visum und Reise organisieren und so in Bathurst starten.

Vanhooor mit Rundenrekord

Im stark besetzten Rennen, das international immer wichtiger wird, fehlten diesmal die heimischen V8-Supercar-Fahrer, weil sie bei einem Testwochenende in Sydney Anwesenheitspflicht hatten. Aber auch ohne Stars wie Lowndes, van Gisbergen und Co. war das Rennen spannend. Neun GT3-Marken waren teilweise durch hochkarätig besetzte Teams vertreten.



Das Feld in Schach gehalten: Der siegreiche Nissan von Strauss/Reip/Chiyo in den «Esses»

Schnellster Mann im Audi-Lager war Laurens Vanthoor, der im Zeittraining mit einer Fabelrunde von 2:02,5521 Minuten im «Känguru-Audi» des Phoenix-Teams die schnellste je an einem Rennwochenende in Bathurst gefahrene Zeit realisierte. Auch in der ersten Hälfte des Rennens war der schwarze Audi die meiste Zeit vorne zu finden. Markus Winkelhock realisierte die schnellste Rennrunde. Dass aber kein Team einen bedeutenden Vorsprung herausfahren konnte, lag vor allem an insgesamt 20 Safety-Car-Phasen – ein Rekord.

So blieben die Spitzenteams, neben dem Audi auch der Nissan, der Aston Martin, der Bentley und der Schnellste der beiden Erebus-Mercedes-SLS, immer dicht beieinander.

Eine Gelbphase neun Minuten vor Schluss entschied das Rennen: Beim Restart stürmte Chiyo im Nissan von Platz 3 nach vorne und fuhr den Sieg nach Hause. In der letzten Kurve überholten Mücke im Aston Martin und Vanthoor im Audi noch Bentley-Fahrer Matt Bell und sicherten sich so die Plätze 2 und 3. «Ein unglaubliches Gefühl, sicherlich der grösste Erfolg

meiner noch kurzen Karriere», schwärmte Florian Strauss als Mitglied des Sieger-Teams. Audi-Fahrer Markus Winkelhock stellte fest: «Wir waren viel schneller als im Vorjahr, aber bei den Restarts fehlte uns Dampf. Das hat uns wohl den Sieg gekostet.»

Schweizer auf Klassenrang 2

Stefan Mücke kollidierte in der Schlussphase mit Bentley-Fahrer David Brabham, komplettierte aber mit P3 den deutschen Erfolg in Bathurst. «Der Unfall tut mir leid. In der letzten Kurve konnte ich noch ein-

mal attackieren, und so habe ich mir Platz 3 gesichert.»

Der zweite Phoenix-Audi mit Felix Baumgartner und Christopher Haase sowie der Hallmarc-Audi mit Christopher Mies führen in die Top10. Einen Erfolg gab es auch für das Schweizer Team Aston Martin St. Gallen, das mit den Eidgeossen Andreas Baenziger und Florian Kamelger sowie Chris Porritt Rang 2 in der GT4-Klasse belegte. Erfreulich auch: Das deutsche Unternehmen Liqui Moly verlängerte den Vertrag als Titelsponsor des Rennens um weitere drei Jahre. ♦



Rundenrekord: Phoenix-Audi



Klassenrang 2: CH-Aston



Sieger (v.l.): Strauss/Chiyo/Reip

GT3-Sport

Der Z4-Nachfolger testet schon



Die ersten Meter: Jörg Müller im BMW M6 GT3 in Dingolfing

Der BMW M6 GT3, der den Z4 ab 2016 ablösen soll, hat seine ersten Meter aus eigener Kraft abgespult. Auch Lexus kommt mit dem Testprogramm voran.

Die Ehre des Roll-outs wurde dabei dem langjährigen BMW-Werksfahrer Jörg Müller zuteil, der auch schon im Cockpit des Vorgängers Z4 Tausende Testkilometer abspulte. «Es ist ein grossartiger Moment, wenn man in die Box kommt und dieses unheimlich schöne Auto sieht», so Müller, der entsprechend stolz war, auf dem BMW-Werksgelände in Dingolfing die ersten Kilometer mit dem neuen Kundensport-Renner absolvieren zu haben.

Während andere Hersteller zwar ebenfalls Nachfolger für

ihr GT3-Programm in Planung haben, da aber auf bewährte Konzepte setzen, ist der neue GT3-BMW fast ein Stillbruch. Statt eines kompakten Coupés lernt nun ein echter «Klotz» ähnlich dem Bentley Continental GT3 das Laufen. Unter der Motorhaube sorgt zwar auch im M6 ein 4,4-Liter-V8-Motor für Vortrieb, statt wie im Z4 frei zu saugen, wird im M6 aber ein über 500 PS starkes Biturbo-Aggregat für Vortrieb sorgen.

Lexus mit RC-F im Testbetrieb

Ab 2016 kommt der neue GT3-Renner der Münchner dann auch in den Renneinsatz. «Wir liegen bei der Entwicklung sehr gut im Zeitplan und sind davon überzeugt, mit einem von Beginn an konkurrenzfähigen Paket auf die Rennstrecke gehen

zu können», so BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt.

Auch am anderen Ende der Welt, genauer gesagt in Japan, wird derzeit an einem neuen GT3-Renner gebaut. Lexus will bereits in diesem Jahr mit dem im vergangenen Jahr auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellten RC-F GT3 erste Rennen bestreiten. Die ersten Filmaufnahmen von den Tests versprechen dabei vor allem akustisch einen echten Gewinn.

Der Motorsound des auch optisch brachialen RC-F sortiert sich zwischen dem tiefen Brabbeln des SLS GT3 und dem röhrenden Scheppern des Z4 GT3 ein. Wie bei diesen beiden verriet auch im Lexus ein V8-Saugmotor lautstark seine Arbeit. In der Rennversion soll er über 540 PS leisten. ♦ MBR

Tom Blomqvist

Blomqvist – schon auf den Spuren des Meisters?

Von ARNO WESTER

BMW kann stolz darauf sein, sich nach Marco Wittmann nun in Tom Blomqvist ein weiteres, vom Volkswagen-Konzern gefördertes, hoffnungsvolles Talent geangelt zu haben. Der Brite will als neuer BMW-Werksfahrer ebenso wie der amtierende Champion Wittmann in der DTM für Furore sorgen.

Schon die Verpflichtung von Wittmann als neuen Werksfahrer bei BMW hatte bei Insidern für Verwunderung gesorgt. Obwohl der Franke 2010 und 2011 in einem Volkswagen-Dallara jeweils Zweiter in der Formel-3-Euroserie wurde, bekam er Ende 2011 nicht in einem DTM-Auto der Konzerntochter Audi, sondern bei BMW die Chance, sein Können zu beweisen. Was folgte, ist bekannt.

Dass jetzt in Tom Blomqvist ein weiteres VW-Talent wieder nicht von Audi, sondern dem Rivalen BMW verpflichtet wurde, ist fast noch erstaunlicher. Aber wie ist das möglich? Auf MSA-Nachfrage sagt dazu Dieter Gass, DTM-Leiter bei Audi: «Es stimmt, dass Tom Blomqvist bei uns 2013 getestet hat, aber wir hatten für die letztjährige Saison kein Cockpit frei. Bereits bei unserem Audi-Sport-Finale (am 17. 12. vergan-

genen Jahres, d. Red.) haben wir bekannt gegeben und kommuniziert, dass wir für 2015 keine Veränderungen im DTM-Fahrerkader vornehmen werden; schliesslich hat unsere Fahrercrew gemeinsam mit Audi den Herstellertitel gesichert. Zudem gibt es gültige Verträge mit unseren aktuellen DTM-Piloten, und es ist nicht unser Stil, einen Rennfahrer, der die erwartete gute Performance abliefert, zu entlassen, nur um einen anderen einstellen zu können.»

Ein exzellenter Eindruck

Fakt ist aber auch: Nach Wittmann konnte auch Blomqvist bei einem Sichtungstest von BMW Anfang Dezember letzten Jahres im spanischen Jerez de la Frontera überzeugen. Der 21-jährige Brite, Sohn des früheren Rallye-Weltmeisters Stig Blomqvist, hinterliess im M4 DTM einen exzellenten Eindruck und empfahl sich damit für die Vergabe des noch vakanten achten Cockpits für 2015.

Nach MSA-Informationen wurde seine schon nach nur wenigen Runden gefahrene Zeit von keinem anderen Fahrer unterboten. Zuvor hatte Blomqvist in der FIA Formel-3-EM wie Wittmann Platz 2 belegt, vor Formel-1-Aufsteiger Max Verstappen und dem neuen Mercedes-DTM-Fahrer Lucas Auer.

«Wir freuen uns sehr, in Tom Blomqvist einen weiteren viel-



Blomqvist: Blickt entschlossen in seine DTM-Zukunft mit BMW

versprechenden Youngster in unseren Reihen begrüssen zu dürfen», erklärte BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt: «Tom hat beim Test in Jerez auf ganzer Linie überzeugt und kommt mit langjähriger Erfahrung aus der Formel 3 zu uns. Bisher hatten wir bei der Wahl unserer Rookies immer ein glückliches Händchen. 2015 werden wir ihn bestmöglich dabei unterstützen, auf Anhieb gute Ergebnisse erreichen zu können.» Nach Meinung von Experten wäre es kein Wunder, wenn BMW mit der Verpflichtung von Blomqvist die nächste «Rakete» gezündet hat.

Darauf angesprochen, konnte sich Gass einen kleinen Seiten-

hieb in Richtung BMW nicht verkneifen, als er feststellte: «Tom ist ohne Frage sehr gut; er war einer von mehreren Fahrern, die wir auf unserem Radar hatten – aber wir können leider nicht alle verpflichten. Im Übrigen ist es schade, dass BMW keinen Formel-3-Motor besitzt. So sind sie darauf angewiesen, bei der Konkurrenz – in diesem Fall dem Volkswagen-Konzern – regelmässig zu wildern.»

Eine Auszeichnung für VW

Trotzdem sieht Audi im Engagement von Blomqvist bei BMW auch etwas Positives. «Zweifelsohne ist es eine Auszeichnung für die Nachwuchsförderung im gesamten VW-



2014: Im F3 mit VW-Förderung



Legt VW-Farben ab: Blomqvist

Konzern, wenn sich ein Mitbewerber schon zum wiederholten Male dort bedient. Wir fassen das als Kompliment auf», sagte Gass.

Für Blomqvist ist jedenfalls ein Traum in Erfüllung gegangen ist. «Ich habe in meiner bisherigen Karriere hart dafür gearbeitet, professioneller Rennfahrer zu werden. Dass mir dies nun gelungen ist, bedeutet mir unheimlich viel», sagt Blomqvist. Bezüglich seiner Ziele in dieser Saison erklärt der Rookie vielsagend: «Ich habe mir einiges vorgenommen, aber ich muss auch realistisch bleiben, denn in der DTM gehen viele erfahrene und schnelle Piloten an den Start.» ♦

BMW

Spengler verlässt sein Meister-Team



Spengler: Nach drei Jahren bei Schnitzer fährt er 2015 für MTEK

BMW-Motorsportchef Jens Marquardt hat erneut eine seiner Wundertüten geöffnet und nach der Verpflichtung von Tom Blomqvist (siehe Story oben) auch bei der DTM-Team-Zusammenstellung für eine Überraschung gesorgt.

Dass DTM-Champion Marco Wittmann und Maxime Martin, der «Rookie des Jahres» 2014, ihren gemeinsam errungenen Titel in der DTM-Teamwertung 2014 für die Mannschaft von Stefan Reinhold (BMW Team

RMG) verteidigen würden, war zu erwarten. Aber: Bei den übrigen drei Teams kommt es zu jeweils einem Wechsel.

Dabei sorgt vor allem der von Bruno Spengler für Aufsehen. Der DTM-Champion 2012 wechselt heuer nach drei Jahren beim Meisterteam Schnitzer zum BMW-Team MTEK an die Seite des früheren Formel-1-Piloten Timo Glock. Anstelle von Spengler wird António Félix da Costa bei der Erfolgsmannschaft aus Freilassing neuer Teamkollege von Ex-Champion Martin Tomczyk. Interessant ist

in diesem Zusammenhang, dass die beiden zukünftigen Schnitzer-Piloten als einzige im achtköpfigen BMW-Fahrerkader ihrem Arbeitgeber noch keinen DTM-Sieg bescheren konnten!

Der neue BMW-Rookie Blomqvist startet mit dem BMW-Team RBM in seine erste DTM-Saison. Mit Augusto Farfus kann der Brite auf einen erfahrenen DTM-Fahrer an seiner Seite zählen. Damit fahren drei Champions auch in drei der vier BMW-Teams. Für Marquardt ist das «unsere absolute Wunsch-Konstellation». ♦ AW

NACHRICHTEN

Münnich und Filippi
sind weiter dabei

WTCC Gute drei Wochen vor dem Saisonstart füllen sich auch die Cockpits bei den Privatteams: Bei Campos teigt John Filippi in einen C1-Cruze auf. Tom Chilton ist nun auch offiziell bei Roal bestätigt, und laut Touring-CarTimes wird auch René Münnich wieder im eigenen Team am Start sein. Damit wäre er der einzige deutschsprachige Fahrer im diesjährigen Feld. In dieser Woche finden in Barcelona die offiziellen Testfahrten statt. Lada wird aufgrund des Entwicklungsrückstandes mit dem Vesta auf diesen verzichten, das Roll-out werden die Russen in Magny-Cours absolvieren.

Neue Autos waren
die Schnellsten

WTCC Supercars Bei den offiziellen Vorsaisonstarts in Sydney holte sich Todd Kelly auch gleich die Bestzeit. Damit bescherte er dem über den Winter stark entwickelten Nissan Altima einen guten Auftakt. Beim Shoot-out-Test setzte Ford-Pilot Chaz Mostert die Bestmarke und machte auch ein starkes Ausrufezeichen für den neuen Ford Falcon. Die Saison startet am 1. März auf der Ex-F1-Strecke von Adelaide.

Whincup: Vertrag bis
2018 und ein Biss

WTCC Supercars Auch abseits des Tests in Sydney erlebte Rekordmeister Jamie Whincup eine aufregende Woche in der australischen Metropole: Am Donnerstag wurde zunächst bekannt, dass er seinen Vertrag bei Triple Eight bis 2018 verlängert hat. Am gleichen Tag wurde er bei einem Medienauftritt im Taronga-Zoo von einer Schlange gebissen – und das alles nur einen Tag vor seinem 32. Geburtstag.

Ein Abendrennen
am Donnerstag

WTCC Mantorp Park ist zurück im Rennkalender – und wartet gleich mal mit einigen Neuerungen auf. Zum ersten Mal in der Serien-Historie wird es ein Abendrennen, also in der Dunkelheit, geben. Als weiteres Novum wird die Veranstaltung nur an einem Tag und mitten in der Woche stattfinden: am Donnerstag, den 25. Juni. ♦ MBR

Trophée Andros Saint-Dié-des-Vosges

Finale mit Knalleffekt

Von BERNHARD SCHOKE

Das ohne Wertung ausgetragene Super-Finale auf dem um eine Kurvenkombination ergänzten Kunsteis-Oval im Geoparc von Saint-Dié-des-Vosges war für die vielen Fans der Serie das ultimative Saison-Highlight.

Eigentlich hätten die Piloten losgelöst von allen Fesseln des Reglements und der Meisterschaft nach dem Motto «Feuer frei» fahren können. Aber Racer wären nicht Racer, wenn sie nicht auch hier nahezu alles versuchen würden, auch bei diesem Event die Nase ihres jeweiligen Renner vor denen der Kollegen zu haben.

Für den einen oder anderen hätte sich zudem die richtige Gelegenheit ergeben können, sich zu revanchieren. Anlass dafür hätte beispielsweise Olivier Panis im Toyota Auris ebenso haben können wie Franck Lagorce im Dacia Lodgy. Gegeben hat es dies aber in den ganzen zurückliegenden 25 Jahren noch nicht. Sportlich hart, aber fair – das ist der Geist der Serie. Und jede Gelegenheit nutzen, um sich, sein Team und den Renner umfassend in Szene zu setzen.

Bekannte Namen vorn

Dementsprechend gab es beispielsweise für Benjamin Rivière und Jean-Baptiste Dubourg, beide in der abgelaufenen Saison nicht gerade mit viel Rennglück, nur ein Thema: sich mit einem möglichst perfekten Auftritt bei Team zu bedanken und bei den Fans, Sponsoren und deren Gästen einen nachhaltigen Eindruck zu hinterlassen.



Dayraut: Gegnern Heck gezeigt



Panis: Immer schneller auf Eis



Auch beim Show-Finale alles gegeben: Infight zwischen Panis (l.) im gerupften Auto und Dayraut

Da aber Letzteres auch alle anderen Kollegen nicht aus den Augen verloren hatten, sahen die Nicht-Insider unter den Beobachtern beinahe Business as usual. Alle anderen registrierten, dass doch nicht nur für die Galerie gefahren wurde.

Denn der Vergleich der aktuellen Rundenzeiten mit denen der vorangegangenen Meisterschaftsläufe sprach die bekannten Bände. Die Unterschiede lagen bei den meisten Piloten im Zehntelsekundenbereich. Der optische Unterschied war dagegen schon wesentlich deutlicher. Die bekannten Eiswolken, die die mehr als 300 PS-

starken Renner so publikumswirksam produzieren, waren viel häufiger zu sehen als noch vor einer Woche beim spannungsgeladenen sportlichen Finale in Super Besse.

Viel Arbeit für Mechaniker

Insbesondere die schnellen Kurven des Ovals boten dafür reichlich Platz und Gelegenheit. Es kam schon in den Vor- und Zwischenläufen beinahe zu einem offenen Schlagabtausch zwischen Dayraut, Panis, Lagorce, Rivière und Dubourg. Racer wollen immer vorn stehen, deshalb hatten auch wieder die Teams mehr zu tun, als

die Mechaniker zuvor gedacht hatten. Aber durch die Servicefreundlichen Gitterrohrrahmen, die in der Trophée Andros und in der boomenden Mitjet-Serie eingesetzt werden, mit ihren jeweils geschraubten Front- und Heckteilen waren auch diese Herausforderungen zu meistern. Am Ende hatte Dubourg mit seinem Team die Nase seines Renault Clio vorn. Rivière und Lagorce folgten auf den weiteren Plätzen.

Bei allem sportlichen Ehrgeiz war nicht nur aus Sicht der Zuschauer klar: So muss die Trophée Andros aussehen – einfach spektakulär. ♦

NACHGEHAKT BEI Max Mamers

(71/F). Der Miterfinder, Organisator und Promoter der seit 25 Jahren ausgefahrenen Trophée über die abgelaufene und kommende Saison sowie seine Planungen für die kommende Zeit.



Von BERNHARD SCHOKE

Wie beurteilen Sie den Verlauf der abgelaufenen Saison? Ich bin voll zufrieden, weil die Saison bis zum letzten Rennen sehr spannend und die Resonanz von Zuschauern wie Medien sehr hoch war.

Was hat Sie besonders überrascht? Olivier Panis hat mich mit seiner Gesamtleistung in der zweiten Saisonhälfte beeindruckt. Das belgische WRT-Team, das sein Auto vorbereitete, hat die Eisrennen für sich entdeckt.

Was hat Sie persönlich in den letzten Wochen richtig gefreut? Vor allem der sportliche Erfolg, das ganz enge Finale, zwei ehemalige F1-Piloten auf dem Podium und insgesamt fünf verschiedene Sieger.

Was wollen Sie in der nächsten Saison verändern? Geplant sind nur geringfügige Anpassungen, wie etwa beim Handicapgewicht.

Wann starten die Vorbereitungen für die Trophée Andros Saison 2015/16? Wir

arbeiten bereits daran, um die Eckdaten schnell zu fixieren.

Was haben Sie in den nächsten Wochen geplant – vielleicht auch endlich einmal einen Urlaub? Die Vorbereitung der Fahrzeuge und die technischen Strukturen für die Rennen (für Rallycross und Fun-Cup, technischer Support für TV sowie weitere Events; d. Red.) im Frühjahr und Sommer. Einen Urlaub habe ich seit fünfzig Jahren im Motorsport noch nicht gemacht und fange auch nicht mehr damit an.

Rallye-WM

Zwei hungrige Youngster



Bevorzugtes Parkett: Mikkelsen will in Schweden endlich siegen

Heiss auf Eis: Beim zweiten WM-Lauf im schwedischen Värmland geben zumeist die Skandinavier den Ton an. Zu den Topfavoriten zählen die Norweger Andreas Mikkelsen und Mads Östberg.

Es könnte erneut ein blau-rotes Topduell geben. Doch anstelle der beiden Super-Sébs, die beim WM-Auftakt in Monte Carlo dominierten, wollen beim zweiten von zwölf WM-Läufen in Schweden deren Jungkollegen Andreas Mikkelsen und Mads Östberg den Ton angeben. Die Chancen stehen gut. Der 25-jährige VW-Youngster Mikkelsen

feierte hier 2014 mit Rang 2 sein erstes WM-Podium. Nun will er seinen ersten WM-Sieg. Der zwei Jahr ältere Citroën-Werkspilot Östberg stand beim Heimspiel – erneut führt auch eine Etappe durch Norwegen – gar viermal in Folge auf dem Podest. Auch er will ganz nach oben und sitzt erstmals in jenem neuen DS3 WRC, mit dem Loeb und Werkskollege Kris Meeke bei der Monte mehr als die Hälfte aller Bestzeiten holten. Echte Gegenwehr ist wohl nur von den Schweden-Siegern Jari-Matti Latvala (2008, 2012, 2014) und Sébastien Ogier (2013) in der neusten Version des Polo R WRC zu erwarten.

Hyundai reist mit einer Doppel-Rochade an. Da Dani Sordo wegen eines Mountainbike-Unfalls und gebrochener Rippe ausfällt, rückt Hayden Paddon ins Werksteam neben Thierry Neuville auf, und Testfahrer Kevin Abbring feiert im dritten i20 WRC sein WRC-Debüt.

Duell der Champions

In der WRC2 kommt es zum Duell zwischen Juniorenweltmeister Stéphane Lefebvre (DS3 R5) und dessen Vorgänger Pontus Tidemand (Ford Fiesta R5). Auch am Start sind Maximilian Koch (D/Subaru Impreza) und Martin Zellhofer (A/Suzuki Swift S1600). ♦ RK

Rallye-EM Lettland

Bergkvist ganz gross



Allein auf weiter Flur: Peugeot-Werkspilot Breen auf dem Weg zum souveränen Sieg in Lettland

Von REINER KUHN

Peugeot-Werkspilot Craig Breen gewann die schwach besetzte Rallye Lettland. Für Furore sorgte Opel-Junior Emil Bergkvist. Der junge Schwede deklassierte bei seinem R2-Debüt die Konkurrenz. Werkskollege Marijan Griebel schied nach Überschlag aus.

Zur Halbzeit war die Messe beim zweiten von zehn EM-Läufen gelesen. Mit über einer Minuten Vorsprung führte Breen im Werks-Peugeot 208 T16 das Feld vor dem Esten Siim Plangi (Mitsubishi Lancer Evo X) an. Breens Topkonkurrenten Alexej Lukjanuk und Kajetan Kajetanowicz (beide Ford Fiesta R5) waren schon raus. Lukjanuk holte die erste Best-

zeit und überschlug sich eine Prüfung später. Als am Nachmittag Schneefall die Sicht behinderte, riss sich Kajetanowicz in WP 4 ein Rad ab. Sein Glück: Am Sonntag konnte der Jänner-Sieger weiterfahren und die EM-Führung verteidigen. Breen kontrollierte das Feld und siegte mit 1:40 Minuten Vorsprung vor Plangi. Fast sechs Minuten dahinter folgte Dominykas Butvilas (Subaru Impreza WRX).

Deutsche ausser Konkurrenz

Mit einem Bestzeitenfeuerwerk stürmte Opel-Werksjunior Emil Bergkvist (20) bei seinem Debüt im Adam R2 zwischenzeitlich bis auf Gesamtrang 4 vor. Als Gesamtsechster durfte der Schwede über den Sieg in der mit 23 Teams stark besetzten Nachwuchsklasse vor dem Norweger Steve Rokland (Peugeot

208 R2) jubeln. Weniger zu bestellen hatte die deutschen Vertreter: Während Opel-Werkskollege Griebel nach einem Überschlag in WP4 beim Saisonstart erneut früh einpacken



Klarer Juniorsieger: Bergkvist



Unfall: Griebel (r.), Co Clemens

musste, konnte Markenkollege Julius Tannert nach einem frühen Radverlust (WP2) am Finaltag noch weitere Erfahrungen auf den anspruchsvollen Strecken sammeln. ♦

RALLYE-EUROPAMEISTERSCHAFT / Resultate

Rallye Lettland (LV), 2. von 10 EM-Läufen; 816,11 Gesamtkilometer mit 12 WPs (WP 12 abgesagt) über 205,68 km. 51 Teams am Start, 38 gewertet. Wetter/Piste: bedeckt, teils Schneeregen/Schnee und Schotter
 1. Breen/Martin (IRL/GB/Peugeot 208 T16) in 1:56:49,1 h; 2. Plangi/Sarapuu (EST/Mitsubishi Lancer Evo X) +1:40,7 min; 3. Butvilas/Heller (LT/PL/Subaru Impreza WRX) +5:48,6; 4. Svillis/Pukis (LV/Mitsubishi Lancer Evo X) +6:39,2; 5. Consani/Vilmot (F/Peugeot 207 S2000) +6:51,5; 6. Bergkvist/Sjöberg (S/Opel Adam R2) +7:29,9 (Sieger Junior-EM); 7. Vorobjovs/Mālnieks (LV/Mitsubishi Lancer Evo X) +7:58,0; 8. Rokland/Aldridge (N/GB/Peugeot 208 R2) +8:00,0
 Leader: WP1 Lukyanuk, WP2-11 (Ziel) Breen
 WP-Bestzeiten: Lukyanuk 6; Breen 4; Kajetanowicz 1
 Wichtigste Ausfälle: Hirschi/Landais (CH/F/Peugeot 208 T16) Unfall WP1; Zawada/Derousseaux (PL/F/Opel Adam R2) technische Probleme vor WP8; Griebel/Clemens (D/Opel Adam R2) Unfall WP4.
 EM-Stand: 1. Kajetanowicz 45 Punkte; 2. Breen 40; 3. Consani 40; 4. Lukyanuk 32; 5. Plangi
 Nächster Lauf Rallye-EM: 2.-4. April, Rallye Irland (GB) Internet: www.fiaerc.com

NACHRICHTEN

WM auf Korsika, EM-Finale in der Schweiz

Rallye-WM Die FIA und der französische Verband FFSA bestätigten, dass die Rallye Frankreich vom 3.-5. Oktober stattfindet, statt im Elsass kehrt der WM-Lauf aber nach sieben Jahren nach Korsika zurück. Das EM-Finale ist – wie von MSa vermutet (Heft 7) – in der Schweiz bei der Rallye du Valais (28.-31.10.).

«Privates» Heimspiel von Opel-Junior

Rallye-EM Kaum hatte Opel-Junior Emil Bergkvist die Zielrampe der Rallye Lettland überquert (Story links), ging es Richtung Skandinavien. Am Dienstagmorgen beginnt die Streckenbesichtigung zum weltmeisterlichen Heimspiel. Dort sitzt der 20-jährige EM-Junior erneut im siegreichen, aber privat eingesetzten Werks-R2-Adam.

Meister Zeltner kriegt mehr Konkurrenz

DRM 4 Wochen vor dem Auftakt zur Deutschen Rallye-Meisterschaft meldet sich mit Mark Wallenwein ein weiterer Hochkaräter an. Nach Titelverteidiger Ruben Zeltner (Porsche 911 GT3), Frank Färber und Nico Leschhorn (je Peugeot 207 S2000) beginnt der Ex-Meister die Saison wie Skoda Werksjunior Fabian Kreim im Fabia S2000 und steigt ab Mai (Hessen Rallye Vogelsberg) auf den neuen Fabia R5 um. ♦ RK

**MOTOR
SPORT
aktuell**

ÜBERFLIEGER

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

14%
PREISVORTEIL

GRATIS

RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

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



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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77220000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

MotoGP

Zukunft hat begonnen



Michelin-Techniker mit der Yamaha von Colin Edwards

Von IMRE PAULOVITS

Nicht nur das Starterfeld der diesjährigen Motorrad-WM wurde bekannt gegeben, mit dem ersten Test von Michelin im Anschluss an eine offizielle Veranstaltung hat auch die Vorbereitung für 2016 begonnen.

Sie sind einmarschiert wie die Gladiatoren: Die offiziellen ersten MotoGP-Tests liefen

letzten Freitag noch, als eine grosse Truppe blau gekleideter Männer ins Fahrerlager kam und alle Blicke auf sich zog: Michelin, der offizielle Reifen-ausrüster der MotoGP ab 2016 trat gleich im grossen Stil auf. 12 Ingenieure, Reifentechniker und Monteure, teils alte Gesichter aus der Zeit des Reifenkrieges vor 2008, waren gekommen, um unter gleichen Bedingungen auf der gleichen Strecke zu testen und den ers-

ten Vergleich mit der Konkurrenz zu bekommen.

Neue Philosophie

Projektleiter Piero Taramasso, Reifeningenieur mit 25 Jahren Erfahrung auch als Testfahrer, stellte die Philosophie hinter den zukünftigen MotoGP-Reifen vor: «Wir haben auf 17 Zoll umstellen lassen, weil 16,5 Zoll im Strassenverkehr nicht verwendet werden kann und wir alle nur möglichen Erfahrungen aus der MotoGP-Entwicklung für die Serie nutzen wollen», so der Italiener. «Unsere Philosophie bei diesem neuen Renneifen ist weiterhin, dass er so einfach wie möglich zu fahren sein soll, mit einem so breiten Einsatzspektrum wie irgend möglich.»

Michelin wird die bisherige Reifenauswahl pro Wochenende aufstocken, und es wird auch einen geschnittenen Intermediate geben, um bei wechselnden Verhältnissen mehr Sicherheit zu gewähren.

Die Basis für den neuen MotoGP-Reifen beschreibt Tara-

masso als eine Kombination aus den Reifen, die die Franzosen 2008 in der MotoGP hatten, und den Errungenschaften, die die Franzosen seither in der Endurance-WM und der Spanischen sowie der Italienschen Superbike-Meisterschaften gemacht haben.

Michelin ist seit dem ersten Test im letzten Sommer bei der zweiten Generation angekommen. In Sepang hatten sie sieben verschiedene Vorderreifen und sieben verschiedene Hinterreifen dabei, aus denen sie für den 26. Februar je drei auswählen, wenn die Werksfahrer in Sepang das französische Gummi probieren.

Handgestoppte Rundenzeiten zeigten eine schnellste Zeit von 2:01,7 für Hiroshi Aoyama. Mit Bridgestone war der Japaner am Tag zuvor 2:01,0 gefahren. Colin Edwards verriet: «Dieser Reifen verlangt nach einem flüssigeren Stil. Mit dem Vorderreifen kann man nicht so in die Kurven reinbremsen wie mit dem Bridgestone. Ich denke, Vorteil Lorenzo.» ♦

Superbike-WM

Biaggi nur Testfahrer

Max Biaggi hat Gerüchten um eventuelle Superbike-WM-Wildcards ein Ende gesetzt.

Nachdem der vierfache 250er-Weltmeister und zweifache Superbike-Weltmeister bei den Tests mit viel Einsatz und ordentlichen Rundenzeiten brilliert hat, kamen gleich wieder Gerüchte um eine Rückkehr auf, zumindest für Wildcard-Einsätze. Dies hat der 43-jährige Römer nun selbst entkräftet. «Es tut mir leid, das sagen zu müssen, aber ich werde dieses Jahr sicherlich keine Wildcard-Einsätze bestreiten», so Biaggi. «Ich bin nur Testfahrer, deshalb ist es mein Ziel, so viele Runden wie möglich zu drehen und dabei die neuen Komponenten sowohl für die MotoGP- als auch für die Superbike-WM-Bikes zu bewerten.»

Richtig Freude am Fahren

Nachdem er erstmals seit seinem Rücktritt Ende 2012 wieder im Sattel der Werks-Aprilia sass, sprudelte es aus dem Vollblut-Racer nur so heraus: «Es ist wirklich schön und es macht wirklich Spass, wieder mit einer Superbike-WM-Werksmaschine von Aprilia zu fahren. Zum letzten Mal hatte ich dies vor mehr als zwei Jahren, es kommt mir heute wie eine Ewigkeit vor», gab Biaggi zu. «Es ist auch eine Ehre für mich, wieder zurück auf der Rennstrecke zu sein und bei der Entwicklung der Motorräder behilflich sein zu können. Aber für mehr als zwei Jahre nicht mehr auf diesem Niveau gefahren zu sein, bedeutet auch, dass ich noch etwas Rost abschütteln und wieder in den Rhythmus kommen muss. Das wird noch etwas Zeit benötigen, und in dieser Hinsicht wäre es besser gewesen, wenn ich nie aufgehört hätte. Mit den vielen Runden bei den geplanten Tests sollte es aber wieder kommen.» ♦ IP

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2015

Nr. Fahrer	Team	Motorrad
MotoGP		
4 Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP15
6 Stefan Bradl (D)	Forward Racing	Forward-Yamaha*
8 Hector Barberá (E)	Avintia Racing	Ducati D16 GP14*
9 Danilo Petrucci (I)	Pramac Racing	Ducati D16 GP15
15 Alex De Angelis (RSM)	Octo Ioda Racing Team	ART**
17 Karel Abraham (CZ)	AB Motoracing	Honda RC 213 V-RS*
19 Alvaro Bautista (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia
25 Maverick Viñales (E)	Team Suzuki MotoGP	Suzuki GSX-RR
26 Dani Pedrosa (E)	Repsol Honda Racing	Honda RC 213 V
29 Andrea Iannone (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP15
33 Marco Melandri (I)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia
35 Cal Crutchlow (GB)	CWM LCR Honda	Honda RC 213 V
38 Bradley Smith (GB)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1
41 Aleix Espargaro (E)	Team Suzuki MotoGP	Suzuki GSX-RR
43 Jack Miller (AUS)	CWM LCR Honda	Honda RC 213 V-RS*
44 Pol Espargaro (E)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1
45 Scott Redding (GB)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Honda RC 213 V
46 Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
50 Eugene Laverty (GB)	Drive M7 Aspar	Honda RC 213 V-RS*
63 Mike di Meglio (F)	Avintia Racing	Ducati D16 GP14*
68 Yonny Hernandez (COL)	Pramac Racing	Ducati D16 GP15
69 Nicky Hayden (USA)	Drive M7 Aspar	Honda RC 213 V-RS*
76 Boris Baz (F)	Forward Racing	Forward Yamaha*
93 Marc Márquez (E)	Repsol Honda Racing	Honda RC 213 V
99 Jorge Lorenzo (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
		* Open Class
		** CRT-Motorrad
Moto2		
1 Esteve Tito Rabat (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex
2 Jesko Raffin (CH)	EMWE SAG Team	Kalex
3 Simone Corsi (I)	Forward Racing	Kalex
4 Randy Krummenacher (CH)	JiR Moto2	Suter
5 Johann Zarco (F)	Ajo Motorsport	Kalex
7 Lorenzo Baldassari (I)	Forward Racing	Kalex
8 Gino Rea (GB)	AGT Rea Racing	Kalex
10 Thitipong Warokorn (THA)	APH PT The Pizza SAG	Kalex
11 Sandro Cortese (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex
12 Thomas Lüthi (CH)	Derendinger Racing Interwetten	Kalex
19 Xavier Simeon (B)	Federal Oil v Gresini Moto2	Kalex
21 Franco Morbidelli (I)	Italtrans Racing Team	Kalex
22 Sam Lowes (GB)	Speed-Up Racing	Speed-Up
23 Marcel Schrötter (D)	Tech3 Moto2	Tech3
25 Azlan Shah (MAL)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
30 Takaaki Nakagami (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
36 Mika Kallio (FIN)	Italtrans Racing Team	Kalex

39 Luis Salom (E)	Paginas Amarillas Pons HP40	Kalex
40 Alex Rins (E)	Paginas Amarillas Pons HP40	Kalex
49 Axel Pons (E)	Argüeso & Ginés Racing	Kalex
51 Zaquan Zaidi (MAL)	JP Moto Malaysia	Suter
55 Halizh Syahrin (MAL)	Petronas Raceline Malaysia	Kalex
60 Julián Simón (E)	QMMF Racing Team	Speed-Up
66 Florian Alt (D)	Octo Ioda Racing Team	Suter
70 Robin Mulhauser (CH)	Techmag Racing Interwetten	Kalex
73 Alex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex
77 Dominique Aegerter (CH)	Techmag Racing Interwetten	Kalex
88 Ricky Cardús (E) *	Tech3 Moto2	Tech3
94 Jonas Folger (D)	Argüeso & Ginés Racing	Kalex
95 Anthony West (AUS)	QMMF Racing Team	Speed Up
96 Louis Rossi (F)	Tasca Racing Scuderia Moto2	Tech3

Moto3

2 Remy Gardner (AUS)	CIP	Mahindra
5 Romano Fenati (I)	Sky Racing Team by VR46	KTM
6 Maria Herrera (E)	Husqvarna Factory Laglisse	Husqvarna
7 Efrén Vázquez (E)	Leopard Racing	Honda
9 Jorge Navarro (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Honda
10 Alexis Masbou (F)	Saxoprint-Racing Team Germany	Honda
11 Livio Loi (D)	RW Racing GP	Honda
12 Matteo Ferrari (I)	San Carlo Team Italia	Mahindra
16 Andrea Migno (I)	Sky Racing Team by VR46	KTM
17 John McPhee (GB)	Saxoprint-Racing Team Germany	Honda
19 Alessandro Tonucci (I)	Outox Reset Drink Team	Mahindra
20 Fabio Quartararo (F)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Honda
21 Francesco Bagnaia (I)	Mapfre Mahindra Team	Mahindra
22 Ana Carrasco (E)	RBA Racing Team	KTM
23 Niccolò Antonelli (I)	Ongetta-Rivacold	Honda
24 Tatsuki Suzuki (J)	CIP	Mahindra
29 Stefano Manzi (I)	San Carlo Team Italia	Mahindra
31 Niklas Ajo (FIN)	Sepang International Circuit	KTM
32 Isaac Viñales (E)	Husqvarna Factory Laglisse	Husqvarna
33 Enea Bastianini (I)	Junior Team Gresini Moto3	Honda
40 Daryn Binder (SA)	Outox Reset Drink Team	Mahindra
41 Brad Binder (SA)	Red Bull KTM Ajo	KTM
44 Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM
52 Danny Kent (GB)	Leopard Racing	Honda
55 Andrea Locatelli (I)	Junior Team Gresini Moto3	Honda
58 Juanfran Guevara (E)	Mapfre Mahindra Team	Mahindra
63 Zulfahmi Khairuddin (MAL)	Sepang International Circuit	KTM
65 Philipp Oettl (D)	Schedi GP Racing	KTM
65 Hiroki Ono (J)	Leopard Racing	Honda
84 Jakub Kornfeil (CZ)	Sepang International Circuit	KTM
88 Jorge Martin (E)	Mapfre Aspar Team Moto3	Mahindra
91 Gabriel Rodrigo (ARG)	RBA Racing Team	KTM
95 Jules Danilo (F)	Ongetta-Rivacold	Honda
98 Karel Hanika (CZ)	Red Bull KTM Ajo	KTM



Max Biaggi: Rost abschütteln

MotoGP

Sorgen trotz Bestzeit

Von IMRE PAULOVITS

Obwohl Weltmeister Marc Márquez beim ersten Test des Jahres in Sepang die schnellste je gefahrene Runde in den Asphalt brannte, muss die Truppe um den Weltmeister weiterarbeiten: Die Konkurrenz ist näher gerückt und Teamkollege Dani Pedrosa stärker als je zuvor.

Dani Pedrosa war gesprächig wie selten, und ihn konnte auch die erste 1:58er-Runde in Sepang, die Marc Márquez unter idealen Bedingungen des letzten Vormittags hingelegt hatte, nicht übermässig beeindrucken. «In meiner schnellsten Runde hatte ich einen Rutscher und bin auch so 1:59,006 gefahren», erzählte der Spanier mit strahlenden Augen. Viel wichtiger war aber: Pedrosa hatte die schnellste Rennsimulation aller Piloten hingelegt, die akribische Abstimmungsarbeit scheint bei ihm weiter fortgeschritten zu sein als bei Weltmeister Márquez.

Dieser hatte nach einer schweren Wahl zwischen Bikes und Fahrwerken eine Lösung gefunden, mit der er zwar eine superschnelle Runde hinlegen konnte, aber auch zugeben musste: «Dani war bei seiner Simulation schneller. Die Zeiten sind aber schwer zu vergleichen. Ich bin anderthalb Stunden später gefahren als er, und da war es wärmer und rutschiger. Aber ich muss vor allem im Mittelteil der Rennstrecke noch schneller werden.»

Richtig gut unterwegs waren die Yamaha-Piloten. Jorge Lorenzo war zwar zu der Zeit, in

der die Zeiten purzelten, nicht mit der besten Abstimmung unterwegs, gab aber nach der Simulation strahlend zu: «So gut wie hier habe ich mich auf der M1 schon mindestens zwei Jahre nicht mehr gefühlt. Dabei ist Sepang eine unserer schlechtesten Strecken, wir sollten wieder konkurrenzfähig sein.» Nachdem Valentino Rossi ein Chattering-Problem lösen konnte, war auch er glücklich über die Fortschritte bei Yamaha.

Schnell mit Übergangsbike

Die Ducati-Piloten Andrea Iannone und Andrea Dovizioso testeten zwar mit einem Übergangsbike, doch ihre Zeiten konnten sich sowohl bei der Zeitenjagd als auch bei der Rennsimulation sehen lassen. «Ich habe viel an meiner Abstimmung und an meinem Fahrstil gearbeitet», gab Iannone zu. «Jetzt sind wir alle gespannt auf die Desmosedici GP15 beim nächsten Test.» ♦



Jorge Lorenzo: «Gutes Gefühl»



Drifter Marc Márquez: Der erste Pilot, der in Sepang unter 1:59 fuhr. Honda muss trotzdem arbeiten

TESTZEITEN MOTOGP SEPANG/MALAYSIA

Fahrer	Team	1. Tag	2. Tag	3. Tag	Bestzeit
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	2:00,262 (63 Rdn.)	2:00,146 (67)	1:58,867 (52)	1:58,867 (182)
2. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	2:00,745 (45)	2:00,260 (52)	1:59,006 (41)	1:59,006 (138)
3. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP14.3	2:01,424 (59)	2:00,391 (54)	1:59,388 (47)	1:59,388 (160)
4. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	2:00,380 (57)	2:00,676 (63)	1:59,401 (49)	1:59,401 (169)
5. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	2:00,521 (61)	1:59,963 (56)	1:59,624 (55)	1:59,624 (172)
6. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	2:00,930 (55)	2:00,959 (57)	1:59,851 (50)	1:59,851 (162)
7. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP14.3	2:00,617 (41)	2:00,015 (54)	1:59,874 (33)	1:59,874 (128)
8. Stefan Bradl (D)	Forward-Yamaha*	2:01,556 (58)	2:01,484 (49)	2:00,294 (49)	2:00,294 (156)
9. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	2:01,707 (52)	2:01,098 (51)	2:00,384 (50)	2:00,384 (153)
10. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	2:02,225 (46)	2:01,344 (55)	2:00,486 (36)	2:00,486 (137)
11. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	2:01,713 (61)	2:01,058 (62)	2:00,536 (67)	2:00,536 (190)
12. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	2:03,164 (69)	2:01,916 (56)	2:00,964 (51)	2:00,964 (176)
13. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP14.3	2:02,136 (50)	2:01,932 (55)	2:00,970 (48)	2:00,970 (153)
14. Hiroshi Aoyama (J)	Honda RC 213 V	2:02,560 (69)	2:01,772 (61)	2:01,029 (46)	2:01,029 (176)
15. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14*	2:02,700 (55)	2:01,615 (42)	2:01,183 (57)	2:01,183 (154)
16. Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP14.3	2:01,951 (54)	2:02,199 (40)	2:01,232 (56)	2:01,232 (150)
17. Scott Redding (GB)	Honda RC 213 V	2:01,917 (63)	2:01,844 (52)	2:01,263 (67)	2:01,263 (182)
18. Nicky Hayden (USA)	Honda RC 213 V-RS*	2:02,699 (46)	2:02,228 (46)	2:01,508 (52)	2:01,508 (144)
19. Loris Baz (F)	Forward-Yamaha*	2:04,163 (66)	2:02,842 (44)	2:01,624 (46)	2:01,624 (156)
20. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V-RS*	2:02,807 (59)	2:03,083 (57)	2:01,895 (50)	2:01,895 (166)
21. Álvaro Bautista (E)	Aprilia	2:02,285 (50)	2:02,155 (44)	2:01,924 (63)	2:01,924 (157)
22. Mike di Meglio (F)	Ducati D16 GP14*	2:03,878 (58)	2:03,609 (42)	2:02,128 (49)	2:02,128 (149)
23. Karel Abraham (CZ)	Honda RC 213 V-RS*	2:03,879 (46)	2:02,574 (51)	2:02,297 (43)	2:02,297 (140)
24. Eugene Laverty (IRL)	Honda RC 213 V-RS*	2:03,295 (47)	2:03,129 (45)	2:02,334 (57)	2:02,334 (149)
25. Katsuyuki Nakasuga (J)	Yamaha YZR-M1	2:03,092 (47)	2:02,914 (40)	2:02,363 (22)	2:02,363 (109)
26. Takumi Takahashi (J)	Honda RC 213 V	2:04,719 (77)	2:03,781 (60)	2:03,113 (64)	2:03,113 (201)
27. Alex de Angelis (RSM)	ART*	2:04,673 (46)	2:03,399 (47)	2:03,471 (32)	2:03,399 (125)
28. Marco Melandri (I)	Aprilia	2:04,502 (42)	2:04,487 (53)	2:03,641 (61)	2:03,641 (156)
29. Takuya Tsuda (J)	Suzuki GSX-RR	2:05,478 (18)	-	-	2:05,478 (18)
30. Michael Laverty (GB)	Aprilia	2:06,190 (28)	-	-	2:06,190 (28)

* Open-Class-Motorräder

MotoGP

Stefan Bradl bester Open-Pilot

Nach der achtschnellsten Zeit, der klar schnellsten aller Open-Piloten, zog Stefan Bradl eine positive Bilanz.

Bradl hatte zwar viel Arbeit, bis er mit der Marelli-Einheits-Elektronik brauchbare Abstimmungen finden konnte, zeigte sich aber zufrieden: «Dirk Debus und Tex Geissler haben die Marelli-Elektronik wirklich gut im Griff. Aber jetzt, wo ich mich langsam auskenne, zeichnet sich für mich vor allem ab, dass

der Unterschied hauptsächlich daran liegt, dass die Feinabstimmung viel mehr Zeit in Anspruch nimmt.»

So konnte Bradl erst am letzten Nachmittag anfangen, auch am Fahrwerk zu arbeiten. «Wir haben an der Gabel gearbeitet und auch Veränderungen an der Geometrie probiert. Dies hat sich im Grossen und Ganzen positiv bemerkbar gemacht, ich habe aber vor allem mal ein Gefühl für die Yamaha bekommen. Jetzt schaue ich auf die zweiten Tests, die finden ja

schon in ein paar Tagen statt. Dort werden wir weiterarbeiten, wir sind aber ganz klar auf dem richtigen Weg. Beständig unter den Top 10 zu sein, stimmt mich zuversichtlich.»

Auch bei der Umstellung seines Fahrstils auf die Yamaha macht der Deutsche klare Fortschritte. «Ich war drei Jahre auf der Honda unterwegs, jetzt fünf Tage auf der Yamaha. So wird es noch dauern, bis ich mich perfekt umgestellt habe. Aber ich fühle mich auf dem Bike so weit sehr wohl.» ♦ IP



Bradl: Konstant unter den ersten zehn und vor Satelliten-Bikes

MotoGP

Fünf Bikes für den Müll

Von NEIL SPALDING

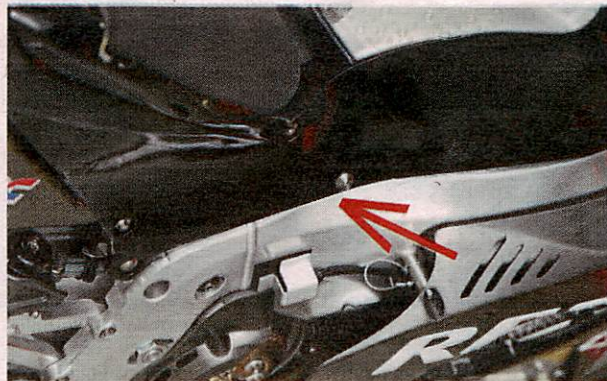
Honda brachte vier Motorräder für Márquez und drei für Dani Pedrosa, von denen die zwei, die es weiterentwickeln gilt, herausgesucht werden sollten. Mit diesem Overkill an Varianten versucht Honda die Probleme des 2015er-Modells zu lösen.

Honda hat bei den letztjährigen Tests in Brünn und in Valencia zwei Varianten eines stärkeren Motors gebracht, weil man gewappnet sein wollte, falls Ducati seine Probleme in den Kurven lösen kann. Doch mit mehr Leistung sind Motor und Fahrwerk bei aller Elektronik auch schwieriger in den Griff zu bekommen. Die Motoren-Variante von Valencia machte zumindest den Fahrern keine Freude.

Die Maschinen sowohl der Werksteams als auch der Satellitenteams waren beim ersten Sepang-Test ein seltsamer Mix aus 2014er- und 2015er-Teilen. Wie Ducati hat auch Honda seinen Rahmen in der Mitte tailiert, doch die dafür aufwendig gemachte Sitzverkleidung wurde für Sepang durch das breite-

re 2014er-Teil ersetzt, dafür wurden gar die Halterungen vom Rahmen abgesägt und neue angeschweisst. Bei den Satellitenteams hingegen waren die schlanken Sitzbankverkleidungen auf dem breiteren Rahmen montiert. Warum genau, das wissen nur die Honda-Ingenieure, doch Márquez klagte in letzter Zeit immer über das Verhalten des Hecks. Entweder kann er sich an dem alten Teil besser abstützen, oder durch die leicht andere Form und Gewichtsverteilung könnten Schwingungen, die zu einem Chattering führen, vermieden werden.

Marc Márquez braucht für seinen Fahrstil ein Fahrwerk mit etwas mehr Flex als Pedrosa, so hat man für die beiden von vornherein andere Rahmen und Schwingen gebaut. Es gab auch eine ganze Variation von Auspuffanlagen. Wie die Zeiten von Márquez und Pedrosa bewiesen haben, ist man auf dem richtigen Weg. Aber die Bikes werden beim zweiten Sepang-Test sicher wieder anders aussehen. Die Satellitenpiloten wirkten nicht sehr glücklich, für sie wird auch etwas Neues kommen. ♦



Werks-Honda mit schlankem Rahmen und breiter Sitzverkleidung



Satelliten-Honda mit breiterem Rahmen und schlanker Sitzbank

MotoGP

Kleine, aber gute Schritte

Die Yamaha-Piloten wirken in Sepang recht glücklich. Die konsequente Entwicklung der M1 in kleinen Schritten scheint sowohl für Rossi als auch für Lorenzo in die richtige Richtung zu gehen.

Yamaha hat für die M1 ein neues Motorgehäuse konstruiert, das mehr Raum für das neue, auch abwärts übergangslos schaltende Getriebe schafft – wenn dieses Getriebe auch noch nicht montiert war. Pro-

jektleiter Tsuji verspricht aber, dass das lang erwartete neue Getriebe zum WM-Auftakt in Katar kommen soll, ob man es vorher testen kann oder nicht. Bei dieser Gelegenheit wurde das Gehäuse auch im Hinblick auf eine längere Lebensdauer modifiziert.

Bremsstabilität gesucht

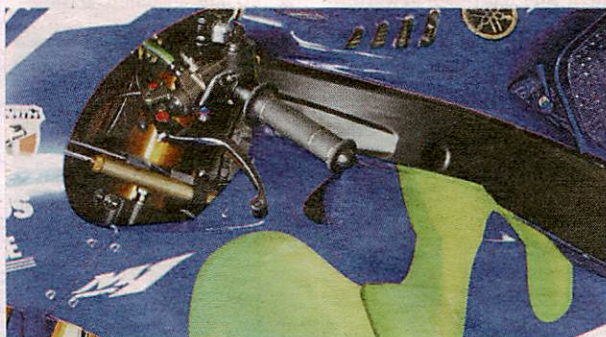
Yamaha brachte auch neue Rahmen und neue Schwingen. Im Gegensatz zum Vorjahr, als man versucht, den ganzen Hauptrahmen steifer zu gestal-

ten, hat man nun nur den Lenkkopf stärker ausgelegt, um so mehr Stabilität beim Bremsen zu bekommen. Damit die restliche Steifigkeit beim Alten bleibt, wurden die Hauptprofile hinter dem Lenkkopf in ihrer Mittellinie nach innen verjüngt.

Lorenzo hatte eine Schwinge, an der ein Stück ausgespart und mit einer Carbon-Abdeckung versehen war. Eigentlich mag es der Spanier steifer, aber diese Variante ist weicher. Laut den Yamaha-Ingenieuren soll dies die Lebensdauer des Hinterrei-

fens verlängern helfen. Steifere Schwingen bringen auf glatten Asphaltflächen zusätzliche Traktion, wenn der Reifen den Druck aufnehmen kann, kosten jedoch Seitengrip und sind schwieriger zu fahren.

Valentino Rossi benutzte die neue Schwinge nur bei seinem Longrun, glaubt aber nicht, dass sie im Rennen etwas bringen wird. Lorenzo, der Rennen mehr metronomisch angeht, gefiel diese Variante hingegen, und er benutzte sie an allen drei Tagen. ♦ NS



Yamaha-Rahmen mit verstärktem Lenkkopf, Längs-Einkerbung



Lorenzos Schwinge mit Carbon-Deckel über Aussparung

NACHRICHTEN

Maverick Viñales: Schnell gereift

MotoGP Eine Entwicklung in Riesenschritten hat bislang MotoGP-Rookie Maverick Viñales durchgemacht. Der hochtalentierter 20-jährige Spanier konnte bei den Rundenzeiten bereits auf eine Sekunde zu seinem erfahrenen Teamkollegen Aleix Espargaró aufschließen. Auch mental wirkt Viñales sehr stark. «Ich muss hier viel verstehen lernen, u.a. die Reifen», weiss der Moto2-WM-Dritte. «In der Moto2 hatte ich mit einem Reifen zwölf Runden, um eine schnelle Zeit hinzubringen, wenn jetzt die ersten beiden Runden nicht passen, kann man die Zeit vergessen.»

Bridgestone: Entwickeln bis zum Schluss

MotoGP Bridgestone machte in Sepang deutlich, dass man aus der MotoGP mit den besten Einheitsreifen, die man je hatte, aussteigen will, um so die Latte für Konkurrent und Nachfolger Michelin ganz hoch zu legen. Für den Sepang-Test wurde der weichere Reifen für die Open-Klasse an die gestiegene Leistung angepasst, auf der linken Seite ging man eine Mischungsstufe härter und erhielt so einen symmetrischen Hinterreifen. Bei der härteren Variante für die Werksteams ging man hingegen auf der rechten Seite eine Stufe weicher, was ebenfalls einen symmetrischen Reifen ergab. Die Fahrer waren mit beiden Neuerungen zufrieden. ♦ IP

KOMPAKT

MotoGP Jack Miller hat seit seinem Umstieg in die MotoGP sieben Kilo zugelegt. «Das ist eigentlich meine natürliche Statur, ich habe mich für die Moto3 absichtlich so leicht und schlank wie möglich gehalten», verriet der 20-jährige Australier. «Ich habe nur wenig mehr im Gym trainiert und bin sonst viel Fahrrad und Dirt Track gefahren.»

MotoGP In dem gleichen Mass hat Danilo Petrucci über den Winter abgespeckt: «Ich wiege jetzt mit Helm und Kombi so viel, wie letztes Jahr nackt», verriet der Italiener. ♦ IP

MotoGP

Suche nach Power



Grazilere Gabelbrücke am Motorrad von Aleix Espargaró

Suzuki schaffte trotz fehlender Motorleistung gute Rundenzeiten. Für die Rennen muss aber mehr Leistung her.

Der Wiedereinsteiger verbessert sich weiter stetig. In Sepang gab es keine Motorschäden mehr zu beklagen wie in Valencia. Allerdings ist dem Team zu entnehmen, dass man weniger grosse konstruktive Veränderungen vorgenommen hat, als vielmehr die Ursache zu erkunden. Die Lösung könnte eventuell ganz einfach sein, wie etwas mehr Öl oder grössere Schwallbleche in der Ölwanne.

Beim Fahrwerk gab es relativ wenig neue Teile, beim Valencia-Test war man ja bereits eine Generation weiter, als was Randy de Puniet dort im Rennen fuhr. In Sepang gab es eine weniger robuste obere Gabelbrücke an dem Motorrad von Aleix Espargaró. Dazu wurde nach mehr Grip aus den Kurven heraus gesucht, hierzu gab es neue Hebelumlenkungen, Schwingenlagerungen und Anlenkpunkte für das Federbein.

Teamchef Brivio sagt, dass irgendwann eine neue Leistungsstufe für den Motor kommt, wann genau, kann er aber nicht sagen. Fakt ist, dass die Suzuki



Neues Öhlins-Federbein

dank des superben Handlings die Tempo-Nachteile auf den langen Geraden in den schnellen Kurven wieder wettmachen konnte. Im Rennen wird dies aber nichts bringen, weil die Gegner auf den Geraden vorziehen und in den Kurven im Weg stehen werden.

Nah an Yamaha

Die Teamzentrale, die Brivio in Monza eingerichtet hat, liegt in direkter Nachbarschaft zum Hauptquartier des Yamaha-Werksteams. Brivio hat dort auf die Infrastruktur der Region zurückgegriffen, die viel Tradition im Motorsport hat. ♦ IP

MotoGP

Radikale Versuche

Aprilia Rennboss Romano Albesiano hat den Mut, neue Dinge in aller Öffentlichkeit zu probieren. Allerdings funktionierte in Sepang nicht alles, was neu war.

Das Werksteam brachte die neuen Motoren mit pneumatischen Ventildedern in je zwei Fahrwerken, die beim Valencia-Test verwendet wurden, und in neuen Rahmen. Letztes Jahr drehten die vom RSV-4-Superbike stammenden Motoren mit Ventildedern 15500/min, nun sind Drehzahlen jenseits von 17000 das Ziel. Zunächst wurde mit der Übersetzung der alten

Motoren gefahren, dann traute man sich kürzer. Allerdings musste das junge Werksteam so während der Testtage auch drei Motorschäden hinnehmen. Diese Triebwerke wurden zur Untersuchung direkt an das Werk zurückgeschickt.

Schritt zurück nach vorn

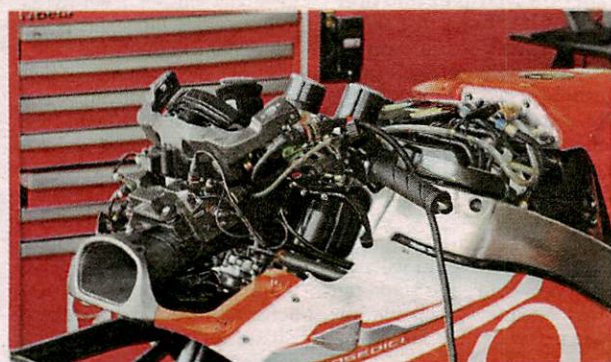
Das neue Fahrwerk hat sich nicht als Erfolg herausgestellt. Bei ihm wurde der Motor etwas tiefer verbaut, die Fahrer mochten aber das Handling des vorherigen Rahmens, das näher an der ART dran war, besser. So wurden die Bikes mit den neuen Fahrwerken am dritten Tag stehen gelassen, man konzent-

rierte sich auf die Valencia-Variante. Zumindest hat man jetzt die Gewissheit, dass man bei der Geometrie der ART deutlich besser lag. Für den zweiten Sepang-Test kommt nun etwas Neues.

Mit dem älteren Prototyp lag Álvaro Bautista am ersten Tag zwischenzeitlich gar in den Top 10 und konnte auch während der Zeitenjagd des letzten Vormittags immerhin die 21. Zeit herausfahren. Marco Melandri hingegen versauerte am Ende des Feldes. Der Italiener hat offensichtlich Probleme, sich von dem Gefühl der Pirelli-Superbike-Reifen auf das der Bridgestone umzustellen. ♦ NS

MotoGP

Warten auf die GP15



Ducati D16 GP14.3: Neue Lagerfassung, Vorderrad weiter hinten

Ducati hatte in Sepang nur ein Übergangs-Bike. Bei den Open-Teams gab es auch nicht viel Neues.

Da Ducati die GP15 nicht für den ersten Sepang-Test fertigstellen konnte, wurden noch ein paar Änderungen am letztjährigen Motorrad vorgenommen, und man taufte es auf GP14.3 um. Mit diesem Bike arbeitete man weiter an der Verfeinerung des Set-ups. Das einzig wirklich neue Teil war eine neue Lageraufnahme am Lenkkopf, was das Vorderrad noch ein wenig weiter nach hinten kommen lässt, damit mehr Gewicht auf ihm lastet. Die Rundenzeiten für eine fliegende Runde waren wirklich gut, die beiden Werksfahrer betonten aber immer wieder, dass sich dieses Tempo nicht über eine Renndistanz halten lässt.

Der Motor des neuen Motorrades läuft auf dem Prüfstand, und zwei GP15, je eines für Iannone und Dovizioso, sollten beim zweiten Sepang-Test ab dem 23. Februar zur Verfügung stehen. An dem neuen Motorrad sollen über 80% der Teile neu sein, und so wird es für Ducati eine echte Herausforderung werden, dass dieses Motorrad von Beginn an so schnell wird wie das derzeitige. Teamchef Davide Tardozzi warnt auch vor zu grossen Erwartun-

gen: «Ein neues Motorrad kann bei seinem ersten Testlauf unmöglich schneller sein als eines, das über mehr als ein Jahr getestet und ständig verbessert wurde.»

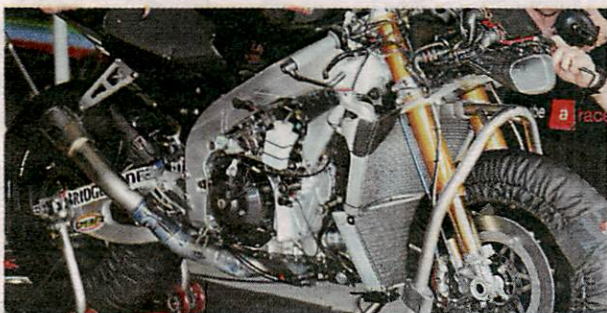
Wenig Neues gab es bei den Open-Teams zu entdecken: Avintia übte mit Ducati aus dem ersten Teil der letzten Saison, bei Forward waren die beiden Fahrer mit der Umgewöhnung und der Abstimmung der Elektronik beschäftigt. Der neue Honda Production-Racer RC 213 V-RS fuhr bei allen Fahrern recht problemlos, Nicky Hayden kam bis auf drei Zehntel an die Zeit von Scott Redding auf der Satelliten-Honda heran.

Neue Kompromisse

Was in Sepang ausserdem durchsickerte: Über die meisten noch unklaren Punkte des 2016er-Reglements ist man sich mittlerweile einig. Bei der Einheits-Software dürfen alle mit 22 Litern Sprit fahren. Bei der Anzahl der Motoren herrscht noch Uneinigkeit. Honda will fünf, einige neun, sieben dürfte ein annehmbarer Kompromiss werden. Bei Herstellern, die im Vorjahr nicht auf dem Podest standen, wird es weitere Motoren geben, dazu dürfen bei ihnen die Werksfahrer so lange mitbestimmen, bis nicht mindestens zwei Siege oder fünf Podestplätze pro Jahr anstehen. ♦ NS



Melandri: Motorschaden



Im neuen Aprilia-Rahmen war der Motor tiefer eingebaut



Forward-Yamaha: Viel Abstimmungsarbeit für Stefan Bradl

Moto2

Márquez zahlt Lehrgeld



Sandro Cortese: «Der Winterrost ist etwas heruntergefahren»

Von MARKUS LEHNER

Winterliche Temperaturen und ein heftiger Crash von Moto3-Weltmeister und Moto2-Rookie Alex Márquez prägten die privaten Tests in Almería. Sandro Cortese war mit dem ersten Roll-out 2015 zufrieden.

Die von einigen Teams geplanten Privattests in Almería vor dem ersten offiziellen Aufeinandertreffen am 10. Februar in Valencia wurden von sehr kalten Temperaturen und starkem Wind beeinträchtigt.

Anwesende Teams waren von der Moto2-Fraktion: Dynavolt

Intact mit Sandro Cortese, das neue spanisch-belgische Moto2-Superteam Estrella Galicia 0,0 Marc VDS (nur Alex Márquez war vor Ort, Weltmeister Esteve «Tito» Rabat fehlte wegen eines heftigen Sturzes mit seiner privaten Honda CBR 600 RR in der Woche zuvor) und das neue Moto2-Team von Aki Ajo Motorsports mit dem Franzosen Johann Zarco.

«Als Roll-out war das o.k.»

«Natürlich war es eigentlich viel zu kalt, aber für ein erstes Roll-out war das schon in Ordnung», erklärte stellvertretend der letztjährige WM-Neunte Sandro Cortese (25). «Ich kann-



Moto3-Weltmeister Alex Márquez stürzte: Viel Materialschaden

te immerhin ein klein wenig den Winterrost runterfahren. Am letzten Tag hat um den Mittag herum der Wind etwas abgeflacht und die Asphalttemperaturen sind etwas gestiegen. Da bin ich auch meine schnellste Zeit von 1:37,39 gefahren. Die wenigen Stunden, die einigermassen brauchbar waren, haben wir gut nutzen können.» Cortese war im Vorjahr bei denselben Privattests bei wärmeren Temperaturen bereits einige Zehntelsekunden schneller unterwegs gewesen.

Auch Teamchef Jürgen Lingg sah das Positive: «Almería war dazu gedacht, uns alle wieder in den gewohnten Arbeitsrhyth-

mus einzuschliessen. Dieses Ziel haben wir erreicht. In Valencia werden wir bald sehen, wo wir im Vergleich zur Konkurrenz stehen. Aber ich bin auf jeden Fall zuversichtlich.»

Márquez: Heftiger Abflug

Weniger positiv endete das erste Outing mit der 2015er-Kalex für Moto3-Champion Alex Márquez. Der Spanier warf das teure Teil am Freitag heftig ins Kiesbett. «Die Schäden an der Kalex waren leider erheblich und vor allem grösser als zuerst gedacht», twitterte das Estrella-Marc-VDS-Team, «aber das Wichtigste ist, dass der Fahrer unverletzt geblieben ist.» ♦

Moto2

Schlottern in Aragón

Das neue Schweizer Moto2-Dream-Team mit Tom Lüthi, Dominique Aegerter und Robin Mulhauser begann die Saison 2015 vor allem mit Däumchendreher in dicken Handschuhen. Sowohl die geplanten privaten Tests auf der Heimstrecke Paul Ricard (das Team in Signes, nur fünf Auto-

minuten von der einstigen GP-Strecke entfernt, stationiert) als auch in Aragón fielen extrem kalten Temperaturen und sogar Schneefall zum Opfer.

«In Paul Ricard sind wir gar nicht gefahren, in Aragón jeder am ersten Tag trotz der Kälte zwischen 20 oder 30 Runden. Aber am zweiten Tag war es wieder viel zu kalt, rund um die Strecke lag teilweise richtig heftig Schnee. Gebracht hat das Ganze nicht viel, mehr als ein Funktionstest für Material und Team lag nicht drin», erzählte Dominique Aegerter enttäuscht. «Aber was willst du machen, die Tests waren so geplant, also zieht man das durch. Gegen das Wetter kann eh keiner was tun.» ♦ ML



Aegerter: «Nur Funktionstest»

Moto3

«Schnellere Gegner»

Bei kalter Witterung und viel Wind war auch das Moto3-Weltmeister-Team Estrella-Galicia mit seinem neuen Star Fabio Quartararo (Europameister 2013/14) und Jorge Navarro bei den privaten Tests in Almería dabei. «Wir haben uns nicht auf die Zeiten konzentriert. Ich wollte nach der zweimonatigen Winterpause wieder ein gutes

Feeling auf der Honda haben», erzählte der erst 15 Jahre junge Quartararo, der noch vor seinem ersten GP als Topfavorit für den WM-Titel gehandelt wird. «Das Motorrad ist mehr oder weniger dasselbe wie 2014. Der grosse Unterschied und damit der grosse Spass liegen darin, dass die Gegner schneller unterwegs sind als zuvor in der Spanischen Meisterschaft. Ich bin gespannt auf das erste Kräftemessen in Valencia.»

Teamkollege Navarro war erstmals in Almería und stürzte am zweiten Tag; der Gesamtzweite der Moto3-CEV 2014 blieb aber unverletzt.

Ebenfalls nur für einen ersten Funktionstest angereist war das Red-Bull-KTM-Ajo-Team mit Miguel Oliveira, Brad Binder und Karel Hanika. ♦ ML



Fabio Quartararo: Titelfavorit?

NACHRICHTEN

Colin Edwards ein gefragter Mann

MotoGP Neben seiner Testfahrer-Aufgabe, mit Yamaha die zukünftigen Michelin-Einheitsreifen zu entwickeln, hat Colin Edwards auch sonst einen vollen Terminkalender. In den USA wird er TV-Kommentator der neuen MotoAmerica-Serie von Promoter Wayne Rainey. Dazu hat Edwards mit dem britischen TV-Sender BT Sports einen Vertrag als Kommentator für mehrere Grands Prix. Und nicht zuletzt veranstaltet er weiter seine Boot-Camps, die auch unter Europäern sehr beliebt sind. Von der aktuellen Yamaha M1 ist Edwards restlos begeistert: «Wenn ich dieses übergangslöse Getriebe nur zu meiner Zeit gehabt hätte...»

Redding und Smith: Helden der Tests

MotoGP Die beiden britischen MotoGP-Piloten Bradley Smith und Scott Redding haben während der Testfahrten in Sepang wahre Heldentaten vollbracht. Smith hatte sich eine Woche vor den Tests beim Motocross-Fahren die Bänder im rechten Knöchel gerissen, musste mit einer festen Fussmanschette fahren, biss aber auf die Zähne und fuhr insgesamt 153 Runden. Dabei stellte er gar eine persönliche Bestzeit in Sepang auf. Scott Redding war im Dezember beim Superprestigio Dirt Track so unglücklich gegen die Wand gedrängt worden, dass er über den Lenker stürzte und sich dabei das Brustbein brach. Statt zu trainieren musste er daheim ruhig auf dem Sofa sitzen, er konnte erst in der Woche vor den Tests erstmals Kondition aufbauen. Bei der Hitze in Malaysia war er neben seinen Schmerzen in der Brust noch einmal behindert, spulte aber fleissig 182 Runden ab. ♦ IP

KOMPAKT

Moto2 Weltmeister Tito Rabat war beim Test seines Teams in Almería nicht dabei. Rabat ist dort eine Woche zuvor mit seiner Honda CBR 600 schwer gestürzt, hat das Motorrad komplett zerstört, sich zum Glück aber keine Brüche dabei zugezogen. Diese Woche in Valencia soll Rabat wieder fahren. ♦ IP

Der letztjährige WM-10. Marcel Schrötter will mit der verbesserten Mistral 610 in die Moto2-Weltspitze vorstossen

Von IMRE PAULOVITS

Der deutsche Moto2-Pilot Marcel Schrötter (22) klassierte sich 2014 mit der Mistral 610 des französischen Tech3-Teams für viele überraschend auf Rang 10 der Moto2-Tabelle und fuhr in 15 der 18 Rennen in die Punkteränge. 2015 will der zusammen mit Jonas Folger in Spanien wohnende Deutsche um Podestplätze mitkämpfen. Im MSA-Interview verriet Schrötter, warum er sich für die kommende Saison so gut vorbereitet fühlt wie noch nie.

Wie fühlst du dich vor dem ersten Test in diesem Jahr?

MARCEL SCHRÖTTER: Ich fühle mich sehr gut, bin körperlich und mental super in Form. Wir hatten ein sehr erfolgreiches Wintertraining. Wir haben sehr viele verschiedene Sachen ausprobiert und trainiert. Wir haben schon im letzten Winter gut trainiert, aber ich glaube, dieses Mal haben wir noch eine Stufe bei der Qualität und der Quantität zugelegt. Wie gesagt, ich fühl mich sehr, sehr gut.

Glaubst du, dass ihr mit eurer Mistral 610 vom Team Tech3 gegen die beeindruckende Armada von 23 Kalex-Motorrädern bestehen könnt?

Ja, auf jeden Fall. Ich bin überzeugt davon. Natürlich ist es schwieriger für uns im Vergleich zu anderen Herstellern, Teams und Fahrern, weil wir bisher nur mit zwei und dieses Jahr mit drei Fahrern vertreten sind (neben Schrötter fahren der Spanier Ricky Cardus und neu der Franzose Louis Rossi im Kundenteam Tasca Racing mit einer Tech3). Es war letztes Jahr schwierig, mit nur zwei Fahrern genügend Informationen zu Motor und Fahrwerk zu sammeln. Wenn der eine etwas sagt und der andere etwas anderes, wird es schwierig, den richtigen Weg zu finden. Bei vielen Fahrern spürst du schneller, wo es langgehen sollte. 2015 haben wir immerhin einen Fahrer mehr, das wird uns sicher weiterhelfen. Es wird ein schwieriges Jahr werden, aber ich glaube, wir werden gegen die Kalex-Meute bestehen können. Angesichts dieser Voraussetzungen wird es umso schöner werden, wenn wir vorne mitfahren können.

Wo liegen die Stärken der Tech3-Moto2, wo deren Schwächen gegenüber der Konkurrenz?

Das ist schwierig zu sagen. Ich bin nur in meiner ersten Moto2-Saison 2013 mit einer Kalex gefahren. Das ist erstens schon eine Weile her, und zweitens ist die damalige Maschine schon mehrere Male in verschiedensten Bereichen weiterentwickelt worden. Am meisten Probleme gegenüber den Kalex-Konkur-

Marcel Schrötter

«Wir können mit den Kalex mithalten!»

Zur Person

Marcel Schrötter

Geburtstag 2. Januar 1993

Geburtsort Landsberg (D)

Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

2002 1. Rang Pocket-Bike (Nachwuchs)

2003 3. Rang ADAC Junior Cup (Aprilia)

2006 2. Rang ADAC Junior Cup (Aprilia)

2007 5. Rang IDM 125 ccm (Honda)

2008 Deutsch. Meister 125 ccm (Honda)

2009 Deutsch. Meister 125 ccm (Honda)

Europameister 125 ccm (Honda)

WM-23, 125 ccm (Honda)

2010 WM-18, 125 ccm (Honda)

2011 WM-15, 125 ccm (Mahindra)

2012 WM-33, Moto3 (Mahindra)

WM Moto2, keine Punkte (Bimota)

2013 WM-17, Moto2 (Kalex)

2014 WM-10, Moto2 (Tech3)

2015 WM-Fahrer Moto2 (Tech3)

renten hatte ich aber 2014 ganz klar an den Kurveneingängen. Beim extremen Spätbremsen habe ich mich schwergetan, genauso wie beim Einlenken in enge Kurven.

Wie läuft die Entwicklung bei Tech3 ab und wie geht man auf die Inputs von Ricky Cardus und dir ein?

Wir sind ein sehr kleines Team, bei dem sehr stark auf die Fahrer gehört wird.



«MotoGP-Aufstieg? Im Endeffekt zählt nur die Leistung.»

MARCEL SCHRÖTTER

Das ist ein entscheidender Punkt, dass bei uns sehr rasch und direkt auf die Aussagen der Fahrer reagiert wird. Was wir sagen, wird immer gehört und berücksichtigt. Tech3 ist kein Team, wo die Leute ihre eigenen Überzeugungen über die Fahrer hinweg durchsetzen wollen. Es wird vielmehr intensiv miteinander geredet, um gemeinsam die nächsten Schritte zu planen und umzusetzen. Bei diesen Verhandlungen, wo und wie wir uns weiter verbessern können, spielen Ricky und ich entscheidende Rollen. Guy Coulon und sein Team sind absolute Top-Fachleute, die genau wissen, wie sie unsere Inputs in sinnvolle Tatsachen und Set-ups umsetzen können.

Bist du mit dem zufrieden, was du bisher und insbesondere in der vergangenen Saison bei Tech3 erreicht hast?

Auf jeden Fall. Wir hatten wirklich ein gutes Jahr, das haben nicht alle von uns erwartet. Wir waren in den Rennen und in den Trainings sehr oft vorne dabei. Und weil wir regelmässig in den Top10 unterwegs waren, hat man uns immer öfter auch im Fernsehen gesehen. Auch die Medienresonanz war gut, es wurde sehr viel über uns gesprochen, was nicht nur für uns Fahrer und das Team, sondern natürlich auch für die Sponsoren erfreulich war. Nach den schwierigen Zeiten in den Jahren zuvor tut mir das auch persönlich ganz gut. Und ich hoffe natürlich, dass das 2015 so bleibt oder noch lieber noch viel besser wird.

Was sind deine persönlichen Ziele für dieses Jahr?

Wie schon gesagt, möchte ich auf den Erfolg von 2014 aufbauen und noch einen draufsetzen. Wenn es im Gesamtklassement am Ende noch zwei oder drei Plätze weiter nach vorne reicht, wäre das super. Top 7 oder sogar Top 6, das wäre echt ein Superergebnis. Ansonsten ist klar,

dass ich einfach von Rennen zu Rennen schaue und versuche, Topleistungen zu bringen und dabei möglichst weit vorne mitmische. Ich will zeigen, dass ich das kann und das Team und seine Maschine gut genug dafür sind. Persönlich ist für mich das oberste Ziel, dass es mir auch mal gelingt, um die Podestplätze mitzukämpfen.

Teambesitzer Hervé Poncharal hat letztes Jahr offen über die Möglichkeit eines Aufstiegs in die MotoGP-Klasse gesprochen. Weisst du, wie die Bedingungen dafür lauten?

Ja, das stimmt, Poncharal hat darüber geredet. Aber wenn du für das Tech3-Team, das eine MotoGP-Abteilung besitzt, fährst, liegt es ja auch auf der Hand, dass dieses Thema irgendwann aktuell wird. Dennoch wird mir mein Status keine Vorteile gegenüber Fahrern bringen, die grosse Leistungen bringen. Denn im Endeffekt zählt nur die Leistung. Der MotoGP-Einsatz des Teams wird indirekt von Yamaha gesteuert, also gilt für mich dasselbe wie für alle anderen auch. Ich muss Leistungen zeigen, und nicht nur einfach Tech3-Teammitglied sein und Moto2 fahren. Es ist ganz klar: Nur wer Topleistungen zeigt, hat eine Chance. Für mich persönlich heisst das, um Podiumsplätze mitzukämpfen und so zu beweisen, dass ich den nötigen Speed habe und den Aufstieg verdiene. Am Ende wird Hervé (Poncharal) dann entscheiden, ob das genügt



«Ich will dieses Jahr um Podiumplätze mitkämpfen.»

MARCEL SCHRÖTTER

oder nicht.»

Hast du bei der Vorbereitung im Winter etwas anders gemacht als bisher?

Nicht direkt. Wir haben ähnliche Trainingsmöglichkeiten gehabt. Wir sind Motocross und Supermoto gefahren und haben mit dem Rennrad trainiert. Der Unterschied zum Vorjahr war, dass wir alles mit einem Trainer und damit unter verschärften Bedingungen angegangen sind. Diese Art des Trainings hat uns meiner Meinung nach sicher noch einen Schritt weiter nach vorne gebracht.

Wie viel hat es dir gebracht, dass du vor zwei Jahren zusammen mit Jonas Folger nach Spanien gezogen bist?

Das war der grösste Schritt von allen, was meine Steigerung und Verbesserung insgesamt betrifft. Nicht nur bei der phy-

sischen Vorbereitung, sondern auch im Kopf. Wenn man aus seinem gewohnten Umfeld ausbricht und viel auf sich allein gestellt ist, und das gilt auch für den Alltag, lernt man enorm viel Neues dazu. Das hilft dann nicht nur durchs Leben hindurch, sondern auch durch die Rennkarriere. Wenn man viel selbst erledigen muss, sei es im Haushalt, beim Besorgen von Dingen oder beim Bereitstellen aller Trainingsutensilien, dem Vorbereiten der Autos, des Transporters und der Trainingsmotorräder, lernst du enorm viel dazu. Du bist selber dafür verantwortlich, dass bei Trainingsbeginn alles bereit ist. Da sind keine Eltern oder langjährigen Bekannten, die alle diese Dinge für dich erledigen. Und wenn du Hilfe benötigst, musst die entsprechenden Leute selber ansprechen.

Wie hat sich das freundschaftliche Verhältnis zwischen dir und Jonas Folger in dieser Zeit entwickelt?

Wir sind sicherlich noch um einiges enger zusammengewachsen. Wir waren bereits zuvor schon sehr gute Freunde. Aber wenn du mehr oder weniger tagtäglich zusammensitzt, musst du dich auch gegenseitig ertragen können. Und wenn mal was nervt, muss man das auch zusammen meistern.

Bist du noch wie früher offiziell bei der Bundeswehr als Sportler angestellt?

Nein, leider nicht. Das war damals nur für ein Jahr, und es war echt eine tolle Geschichte. Aber weil unser Sport leider keine olympische Disziplin ist, gibt es keine längere Unterstützung. Das war sehr schade, aber es ist nun mal so und ich bin dankbar für die Zeit, wo ich dabei sein konnte und unterstützt wurde.

Wo sieht sich Marcel Schrötter in fünf Jahren?

Es wird sich sehr bald zeigen, in welche Richtung es geht. Ich selbst sehe mich auf jeden Fall in der MotoGP-Klasse. Ich denke jetzt nicht an ein bestimmtes Team, aber ich weiss, dass ich den Aufstieg schaffen kann. Dafür werde ich alles tun. Wir sind bereits so weit gekommen. Und klar hoffe ich, dass ich bis in fünf Jahren sogar schon den einen oder anderen WM-Titel in der Tasche haben werde. Wenn ich diese Ziele je erreichen sollte, kann ich sehr stolz auf mich sein. Und natürlich auch stolz auf all die Leute, die mich so weit gebracht und sich auch in schwierigeren Zeiten um mich gekümmert haben. Nur dank ihnen war und ist es überhaupt möglich, dass ich das, was ich hier tue, tun kann. Ohne solche Leute ist es kaum noch machbar, in die WM zu kommen oder, was heute noch fast schwieriger geworden ist, in der WM zu bleiben. ♦



Schrötter 2014: Den Sprung in die Top 10 der WM geschafft



Schrötter: Motocross- und Supermoto-Wintertraining



«Trainieren muss auch Spass machen», so Schrötter überzeugt

Superbike-WM

Kawasaki will Titel zurück

von IMRE PAULOVITS

Wenn Kawasaki letztes Jahr den WM-Titel auch knapp verpasst hat: In diesem Jahr will man ihn nach neuen Regeln zurückerobern. Das stellten die Grünen bei der Präsentation ihres Werksteams in Barcelona klar.

Das Kawasaki-Werksteam und Teamchef Guim Roda wählten das Theater Mercat de les Flors, um ihre Fahrer und die neue ZX-10R in den 2015er-Farben vorzustellen. Der ebenfalls anwesende Kawasaki-Europa-Rennboss Steve Guttridge lobte das Team für seine Professionalität und betonte: «Wenn wir letztes Jahr den Titel auch knapp verloren haben, sind wir doch die Sieger gewesen, denn wir haben mit David Salom die Evo-Klasse gewonnen, und nach einer so ähnlichen Formel wird dieses Jahr gefahren», so Guttridge kämpferisch. «Tom Sykes hat so viele Rennen gewonnen, und das Team hat wirklich hart gearbeitet, dass wir stolz auf sie sein dürfen. Mit Jonathan Rea haben wir einen neuen Fahrer, der sich bereits in

der Team-Green-Familie wohlfühlt und sich auf unser Motorrad eingeschossen hat. Wir erwarten grosse Dinge von ihm. Und von Tom Sykes erhoffen wir, dass er seinen so knapp verlorenen Titel wieder zurückerobert.»

Kämpferischer Sykes

Ex-Superbike-Weltmeister Tom Sykes hat dies auch vor. «Ich denke, ein grosser Teil des Erfolgs ist Beständigkeit. Ich habe die gleichen Leute um mich herum wie bisher, dazu kann ich mich glücklich schätzen, mit einem Hersteller und einer Crew zusammenzuarbeiten, die voll hinter mir stehen. Ich denke, alles ist da, um wieder um den Superbike-WM-Titel zu kämpfen. Mein Ziel ist ganz klar Rennen zu gewinnen, und so zum Schluss ganz oben zu stehen. Das ist Plan A, ich hoffe, dass er gelingt.»

Über die neue Konkurrenz ist sich Sykes aber im Klaren. «Vielleicht sind manche Hersteller nach der neuen Regel erstarkt, aber das treibt uns nur noch mehr an, gegen sie zu kämpfen. Ich freue mich schon auf den Auftakt.» ♦



Kawasaki-Werkschiffen Tom Sykes (l.) und Johnny Rea: Titel her!

IDM Superbike

«Brauche Lottogewinn»

Zum Saisonende wurde ihm mehrfach Talent bescheinigt und Respekt gezollt, doch Daniel Kartheininger Chancen, auch 2015 Rennen zu fahren, tendieren ohne Finanzspritze gegen null.

Er fuhr sich in der IDM Superbike auf der nagelneuen Honda CBR 1000 SP im vergangenen Jahr die Seele aus dem Leib, doch im Oppermann-Team fehlten die Mittel, um sie konkurrenzfähig zu machen. Daniel Kartheininger mutierte zum Schlusslicht unter den permanenten Fahrern. Jetzt sagt er: «So wie letztes Jahr will ich nicht weitermachen. Das Motorrad hatte weniger Leistung als eines aus der Superstock-1000-Klasse. Es gab nur Stress, und ich konnte nicht zeigen, wozu ich in der Lage bin. Einige haben es zwar gemerkt, doch einen Top-Team-Platz für 2015 hat mir das nicht gebracht.»

Ein Angebot kam von einem französischen Team aus dem Superstock 1000 FIM Cup, der im Rahmen der Superbike-WM ausgetragen wird. «Nur die finanzielle Mitgift ist momentan

einfach nicht aufzubringen», rechnet Kartheininger. Die Offerte steht immer noch, «aber die Franzosen werden nicht mehr lange auf mich warten».

Momentan nur Zuschauer

Eine Alternative für den 22-jährigen wäre eine FTR in der Moto 2 in Spanien gewesen, als Teamkollege des Österreicher Marco Nekvasil bei «Fritze Tuning». Das hätte ihn gereizt, zumal Nekvasil 2014 mit seinem Tuner im Hintergrund den IDM-Titel in der Stocksport-Klasse einfahren konnte. Aber auch diese Variante war leider zu kostspielig. ♦ AWI



Auf Geldsuche: Kartheininger

IDM Superbike

Papiere online

Das Technische Reglement fehlt immer noch, doch laut Serienpromoter Motor Events ist es in der finalen Absegnung. Ab sofort sind jedoch die Einschreibeformulare für die Saison 2015 für die Fahrer in den Klassen Superbike, Superstock 1000, Supersport 600, Open 600, SuperNaked und Sidecar auf der Serienhomepage superbike-idm.de online. Eine Ausnahme gibt es für die Klasse Moto3 Standard / Moto 3 GP. Hier erfolgen die Einschreibungen ausschliesslich über den ADAC.

Nachdem die erste Version Wirbel ausgelöst hatte und auch schon geändert wurde, gibt es wieder Fortschritte in Sachen Terminkalender. Der vierte Lauf findet nun vom 12.-14. Juni 2015 am Nürburgring statt. Der Termin für Oschersleben I ist noch unbestätigt. Für die Absage in Schleiz müssen eine neue Strecke und ein Termin als Ersatz gefunden werden. ♦ AWI

IDM Moto3

Leicht ist schwierig

Drei Monate vor seinem ersten Renneinsatz in der IDM Moto 3 laufen die Vorbereitungen für Philipp Freitag auf Hochtouren. Im Vordergrund stehen körperliche Fitness und Anpassung des Motorrads an Gewicht und Grösse des 17-jährigen Gymnasiasten. Für Teamchef Frank Koch eine technische Herausforderung. «Philipp ist sehr leicht. Um das vorgeschriebene Mindestgewicht von Fahrer und Motorrad zu erreichen, müssen wir erhebliche Zusatzgewichte unterbringen, ohne die Fahreigenschaften negativ zu beeinflussen. Wegen der stark eingeschränkten Modifikationsmöglichkeiten in der Standardklasse ist das eine echte Hausnummer.»

Im März sind erste Tests mit der 48-PS-Honda NSF250 R geplant. Koch wird dabei seine Coaching-Funktion direkt auf der Rennstrecke ausüben, indem er mit seinem Honda RS250R Zweitakt-Racer vorausfährt oder am Freitag zwecks Fahranalysen folgt. ♦ AWI

NACHRICHTEN

Dall'Igna will wieder Ducati-Siege

Superbike-WM Es ist mittlerweile zweieinhalb Jahre her, dass Ducati, einst Herrscher in der Superbike-WM, letztmals einen WM-Lauf gewonnen hat – in Magni Cours 2012 mit Sylvain Guintoli. Mit den neuen Regeln erhofft sich Ducati-Corse-Chef Gigi Dall'Igna wieder mehr Konkurrenzfähigkeit von der Panigale. «Die Motorräder sind näher an der Serie, und die Panigale ist ein wirklich gutes Strassenmotorrad», so Dall'Igna. «Unsere Stärke ist auch der gute Kompromiss zwischen Motor, Fahrwerk und Elektronik. Ich hoffe auf eine spannende Saison, bei der wir um Siege mitreden können.»

Wildcard-Start für Warokorn in Chang

Supersport-WM SAG-Moto2-Pilot Titipong Warokorn wird mit einer Wildcard beim erstmals in Thailand ausgetragenen WM-Lauf teilnehmen. Warokorn wird auf dem Chang International Circuit eine Honda CBR 600 RR des A.T. Racing Team fahren. «Ich wollte es mir nicht nehmen lassen, bei dieser einmaligen Premiere in meinem Heimatland dabei zu sein», so der 26-Jährige. «Ich möchte meinen Teil dazu beitragen, dass sich dieses Event bei uns etabliert, denn Motorsport ist in den Medien bei uns noch immer wenig präsent.» ♦ IP

KOMPAKT

»» **Superbike-WM** Román Ramos, Spanischer Moto2-Meister 2013, wechselt nach einer durchwachsenen Moto2-WM-Saison in die Superbike-WM zu GoEleven-Kawasaki. Dabei steht dem 24-Jährigen ein prominenter Helfer zur Seite: sein Landsmann Ruben Xaus, Superbike-Vizweltmeister von 2003.

»» **MotoAmerica** Scott Smart, Technischer Direktor der Superbike-WM, hat dieses Amt auch in der durch Promoter Wayne Rainey neu aufgelegten Amerikanischen Meisterschaft inne. Mit dem dortigen Regelwerk kennt sich Smart gut aus. Es unterscheidet sich nur wenig von dem der BSB, an dem er selbst mitgearbeitet hat. ♦ IP

Supercross-WM San Diego

Roczen holt wieder auf

Von ALEX HODGKINSON

Ken Roczen kam beim sechsten Supercross-WM-Lauf in San Diego als Zweiter ins Ziel und verringerte seinen Rückstand auf den WM-Führenden Ryan Dungey auf neun Punkte. Mit dem zweiten Sieg in den letzten drei Rennen wird auch Trey Canard zum ernst zu nehmenden Titelkandidaten.



Zweiter Saisonsieg und ernster WM-Titelkandidat: Trey Canard



Rückstand auf Ryan Dungey verkürzt: WM-Zweiter Ken Roczen

Roczen konnte nicht wissen, dass sein Angstgegner Eli Tomac schon in der Startrunde des Finales gestürzt war. Aber in San Diego war ohnehin Canard der schnellste Mann, der als einziger Fahrer eine Runde um die 55 Sekunden drehte und mit einer atemberaubenden Attacke in Führung ging.

Einige Mal versuchte Roczen das Katz-und-Maus-Spiel mit Canard zu seinen Gunsten zu wenden, aber der Amerikaner behielt die Oberhand in den letzten zwei Runden.

«Ich konnte meine Boxentafel nicht lesen und wusste erst,

dass wir in der letzten Runde waren, als ich die weiße Fahne sah», meinte Roczen im Ziel. «Aber ich habe während des ganzen Rennens zu viele kleine Fehler gemacht und habe oft die Strohballen berührt; ich muss noch an meiner Sprungtechnik arbeiten. Trotzdem kann ich zufrieden sein.»

Canard wehrte sich erfolgreich

Canard war der strahlende Sieger: «Die Strecke war extrem rutschig, und ich versuchte, eine saubere Linie zu fahren, nachdem ich vorne lag. In den

letzten zwei Runden habe ich dann wieder forciert, um Kenny hinter mir zu halten.»

In San Diego äusserte sich Roczen zum ersten Mal öffentlich über seine Trennung von Trainer Aldon Baker: «Wir bleiben Freunde und ich trainiere noch auf seiner Anlage in Florida, aber wir gehen getrennte Wege; ich fühlte mich einfach nicht wohl mit seinem Programm, und diesmal war ich über die gesamten 20 Runden stark.» Roczens Trainingsprogramm wird jetzt von Vater Heiko zusammengestellt. ♦

SUPERCROSS-WM / Resultate

San Diego/USA: 7. Februar, 6. WM-Lauf
Finale: 1. Trey Canard (USA), Honda; 2. Ken Roczen (D), Suzuki; 3. Ryan Dungey (USA), KTM; 4. Chad Reed (AUS), Kawasaki; 5. Eli Tomac, Honda; 6. Cole Seely, Honda; 7. Blake Baggett, Suzuki; 8. Andrew Short, KTM; 9. Broc Tickle, Suzuki; 10. Jason Anderson (alle USA), Husqvarna; 11. Bret Metcalfe (AUS), Suzuki; 12. Joshua Grant, Kawasaki; 13. Mike Alessi, Suzuki; 14. Phillip Nicoletti, Yamaha; 15. Jacob Weimer, Kawasaki; 16. Kyle Chisholm, Kawasaki; 17. Nicholas Wey, Kawasaki; 18. Jimmy Albertson, Yamaha; 19. Kilian Rust, Yamaha; 20. David Millsaps, Kawasaki; 21. Kyle Pertridge, Honda; 22. Ronnie Stewart (alle USA), Suzuki.
Stand nach 6 Läufen: 1. Dungey, 127 Punkte; 2. Roczen 118; 3. Canard 109; 4. Tomac 100; 5. Anderson 85; 6. Seely 82; 7. Reed 75; 8. Justin Barcia, Yamaha, 71; 9. Baggett 68; 10. Short 66; 11. Millsaps 55; 12. Tickle 51; 13. Weimer 48; 14. Metcalfe 40; 15. Weston Peick (USA), Yamaha, 32; 16. Alessi 29; 17. Chisholm 28; 18. Dean Wilson (USA), KTM, 23; 19. Grant 17; 20. Joshua Hill, Yamaha, 16; 21. Nicoletti 15; 22. Justin Brayton (USA), KTM, 14; 23. Albertson 14.
Nächstes Rennen: 14. Februar, Arlington/USA
 Internet: www.amasupercross.com

X-Trial-WM Pau

Adam Raga profitiert

Zum ersten Mal seit 2008 wurde der sechsfache Weltmeister Toni Bou im südfranzösischen Pau von seinem spanischen Landsmann Adam Raga besiegt, die weiteren Spanier Jeroni Fajardo und Albert Cabestany komplettierten wie immer das Quartett der Besten. Während Raga in der Form seines Lebens fuhr und einen der seltenen Fehler Bous ausnützte, gelang Fajardo der erste Podestplatz der Saison – mit acht Strafpunkten weniger als Rivale Cabestany.



Adam Raga

neut gegen den Schweden Eric Karlsson durch; Alexandre Ferrer war James Dabill mit acht Punkten weniger klar überlegen. Dennoch reichte es für den Franzosen wieder nicht für den Einzug ins Finale, das wie so oft den vier Spaniern vorbehalten blieb.

Während Bou das Qualifying dominierte – er absolvierte alle fünf Sektionen fehlerfrei – profitierte Raga im Finale von einem überraschenden Fehler Bous in Sektion 4, als er einer Doppelstufe scheiterte und Raga fehlerfrei blieb. Nachdem er in der letzten Sektion zur Sicherheit noch einen Fuss setzte, holte Raga seinen ersten Saisonsieg. ♦ JM

Finale von Spaniern dominiert

Im Qualifying setzte sich Wildcard-Pilot Loris Gubian im Kampf um die letzten Plätze er-

X-TRIAL-WM / Resultate

Pau (F): 6. Februar, 5 Sektionen
Finale: 1. Adam Raga (E/GasGas), 4 Strafpunkte; 2. Toni Bou (E/Montesa-Honda), 7; 3. Jeroni Fajardo (E/Beta), 12; 4. Albert Cabestany (E/Sherco), 20.
Qualifying: 5. Alexandre Ferrer (F/Sherco), 13; 6. Loris Gubian (F/GasGas), 14; 7. James Dabill (GB/Beta), 21; 8. Eddie Karlsson (S/Montesa-Honda), 23.
WM-Stand (nach 3 von 6 Wettbewerben): 1. Bou, 55 Punkte; 2. Raga 47; 3. Cabestany 36; 4. Fajardo 30; 5. Ferrer 18; 6. Dabill und Gubian, je 6; 8. Karlsson 3; 9. Michael Brown, 2.
Nächster Wettbewerb: 8. März in Barcelona/E
 Internet: www.fim-live.com

Eisspeedway-GP Togliatti

Igor Kononov kommt

Igor Kononov stand in Togliatti an beiden Renntagen ganz oben auf dem Podest und liegt punktgleich mit Dmitri Koltakov an der WM-Spitze. Daniil Iwanov verpasste am Sonntag den Einzug ins Finale – der Titelverteidiger hat schon 15 Punkte Rückstand auf Platz 1. Wie schon in Krasnogorsk war Franz Zorn erneut bester Nicht-Russe. Der Österreicher wurde am Sonnabend Sechster und konnte sich am Sonntag sogar noch um einen Rang

steigern. Er liegt momentan an 7. Stelle. Landsmann Harald Simon erreichte am ersten Tag das Semifinale und wurde Achter. Am Sonntag scheiterte der 47-Jährige ganz knapp und musste sich mit Platz 9 begnügen. Günther Bauer wurde am Sonnabend zweimal disqualifiziert und belegte mit nur zwei Zählern Rang 15. Hans Weber und Stefan Pletschacher kamen auf je drei Punkte. Am 2. Tag wurde Weber vor Bauer Zwölfter. ♦ GD

EISSPEEDWAY-GP / Resultate

Togliatti/RUS: 7./8. Februar, Bahnlänge 260 m, Wetter: bedeckt/sonnig, -11/-12 Grad
GP 1 (Samstag): 1. Igor Kononov (RUS), 20 Punkte; 2. Daniil Iwanov (RUS), 19; 3. Dmitri Koltakov (RUS), 17; 4. Dmitri Khomitsevitsh (RUS), 12; 5. Vitali Khomitsevitsh (RUS), 12; 6. Franz Zorn (A), 11; 7. Stefan Svensson (S), 9; 8. Harald Simon (A), 8; 9. Nikita Toloknov (RUS), 8; 10. Jan Klatovsky (CZ), 5; 11. Per Anders Lindström (S), 4; 12. Stefan Pletschacher (D), 3; 13. Antonin Klatovsky (CZ), 3; 14. Hans Weber (D), 3; 15. Günther Bauer (D), 2; 16. Mats Järf (FIN), 1.
GP 2 (Sonntag): 1. Kononov, 21 Punkte; 2. D. Khomitsevitsh 16; 3. V. Khomitsevitsh 12; 4. Koltakov 16; 5. Iwanov 12; 6. Zorn 12; 7. Toloknov 8; 8. Svensson 8; 9. Simon 8; 10. A. Klatovsky 6; 11. Lindström 5; 12. Weber 4; 13. Bauer 4; 14. J. Klatovsky 3; 15. Pletschacher 1; 16. Ivan Bolshakov (RUS), 1; 17. Michail Litvinov 0; 18. Järf 0.
WM-Stand (nach 4 von 10 Grands Prix): 1. Koltakov, 68 Punkte; 2. Kononov 68; 3. D. Khomitsevitsh 57; 4. Iwanov 53; 5. V. Khomitsevitsh 52; 6. Krasnikov 41; 7. Zorn 40; 8. Simon 30; 9. J. Klatovsky 24; 10. A. Klatovsky 24; 11. Svensson 23; 12. Toloknov 16; 13. Bauer 15; 14. Weber 15; 15. Lindström 10; 16. Pletschacher 6; 17. Järf 6.
Nächster GP: 14./15. Februar, Almaty/KAZ
 Internet: www.fim-live.com

NACHRICHTEN

Max Nagl Spitze in Castiglione del Lago

Motocross Max Nagl war der Star beim zweiten Lauf zur italienischen Meisterschaft in Castiglione del Lago. Der Husqvarna-Pilot übernahm die Meisterschaftsführung in der MX1-Klasse mit Rang 2 hinter David Philippaerts und dominierte das Elite-Rennen. Weltmeister Toni Cairoli kam nicht über Platz 5 hinaus.

Herlings startet definitiv in Katar

MX2-WM Jeffrey Herlings konnte vergangene Woche zum ersten Mal seit September auf dem Motorrad trainieren und wird beim WM-Auftakt in Losail/Katar am 28. Februar am Start stehen. KTM-Sportchef Pit Beirer: «Der Chirurg hat noch im alten Jahr das Metall aus Jeffreys Oberschenkel entfernt; es dauerte länger, bis der Knochen wieder zusammengewachsen war, aber wir haben es ziemlich genau kalkuliert und es ist von grossem Vorteil, dass er die Saison ohne Metall im Bein starten kann.» ♦ AH

TITELVERTEIDIGER 2015

Motocross-WM Antonio Cairoli



Netter Junge aus Sizilien: Antonio Cairoli

Neue Serie - 6. Folge

Ein offener



Ciao Benedetto: Nach dem Unfalltod des Vaters siegt Cairoli weiter

Von ALEX HODGKINSON

Die Toni-Cairoli-Erfolgsgeschichte liest sich wie ein Märchen, das Wirklichkeit geworden ist. Nur gibt es hier statt eines Aschenputtels einen kleinen Jungen aus Sizilien, der die Welt eroberte.

Es gibt keine böse Tante und kein Waisenkind, ganz im Gegenteil: Der kleine Antonio hätte sich keine bessere Familie wünschen können, aber es ist eine Story, in der sich ein Junge aus dem 13000-Seelen-Ort Patì in der Nähe von Messina ohne reiche oder einflussreiche Eltern bis an die absolute Weltspitze in seiner gewählten Sportart gekämpft hat.

Vater Benedetto war schon zu seiner Jugendzeit ein Zweiradnarr, aber sein Vater hatte ihm eine Rennteilnahme mit seinem Moped verboten. Als er selbst Vater eines Sohnes war, setzte Benedetto den dreijährigen Antonio auf sein erstes Minibike, und als er alt genug für die Teilnahme beim Jugendcross war, hatten die Sonntagsausflüge der Familie ein festes Ziel.

Nachdem Toni 2003 bei allen drei Versuchen in der 125-ccm-WM an der Qualifikation gescheitert war, hätte der Traum

einer Weltkarriere beinahe ein frühzeitiges Ende gefunden. Zum Glück für die Familie Cairoli und die Motocross-Welt gab es einen Mann, der noch an den kleinen Jungen mit dem auffälligen Gebiss glaubte, nämlich der römische Teambesitzer und ehemalige WM-Laufsieger Claudio De Carli.

Kleiner Junge auf der Treppe

Ich kann mich noch genau daran erinnern, als ich Toni zum ersten Mal traf. Es war im Februar 2004 beim Starcross in Mantua, der Heimatstadt des talentiertesten Autofahrers aller Zeiten, Tazio Nuvolari, der dem dortigen Motorsportverein seinen Namen gegeben hat. Ich besuchte das De-Carli-Yamaha-Vorzelt, um mich kurz mit WM-Kandidat Claudio Federici zu unterhalten, und auf der Treppe sass ein kleiner Junge mit einem Pflaster auf dem Nasenrücken als Schutz gegen das Reiben der Fahrbrille. Es gibt eine Regel in der Fotografie, dass man nie das Bild von gestern aufnehmen darf, und ich habe ein Porträtbild des unauffälligen «Niemand» gemacht.

Sechs Monate später habe ich das erste Interview mit Toni Cairoli geführt, das von einem Journalisten ausserhalb Italiens

gemacht wurde. Und schon am nächsten Tag fuhr Toni zu seinem ersten von bis jetzt 72 GP-Siegen.

Ich erfuhre von ihm im Laufe des Interviews, dass er während der Sommerpause seinen ersten Englischkurs belegt hatte. Es klingt vielleicht seltsam, aber noch vor zehn Jahren hatten die italienischen Schulen kein Englisch als Fremdsprache im Angebot. Der 18-jährige Cairoli hatte aber die Bedeutung der internationalen Kommunikation erkannt – ein kluger Junge! Nach dem misslungenen Start eroberte der junge Mann aus Sizilien die Motocross-Welt im Sturm. In seinem Rookie-Jahr war er WM-Dritter und ein Jahr danach folgte der erste WM-Titel.

Cairoli trat vor Wut Guarneri

Toni Cairoli war immer ein Kämpfer und hat das in vielerlei Hinsicht schon 2005 unter Beweis gestellt. Nach einem Sieg beim italienischen GP in Castiglione del Lago Mitte Juni übernahm er die WM-Führung, aber zwei Wochen später erlebte er einen Rückschlag, als er von einer Teilnahme am französischen GP in St-Jean D'Angély ausgeschlossen wurde.

Während des Qualifikationslaufes ging er gemeinsam mit Landsmann Davide Guarneri zu

Boden, der schon im Jugendcross sein Erzrivale war. Toni sah rot und trat seinen am Boden liegenden Rivalen mit dem Fuss, bevor er das Rennen wieder aufnahm. Die Rennkommissare waren nicht amüsiert.

Kämpferischer Charakter

Nach dem GP betrug sein Rückstand auf den WM-Führenden 31 Punkte – für viele Fahrer wäre eine Welt zusammengebrochen. Aber nicht für Antonio Cairoli! Er gewann vier der nächsten fünf Grands Prix, drei davon mit maximaler Punktzahl, und schon vor dem letzten GP des Jahres stand er als Weltmeister fest. Seinen kämpferischen Charakter hat Cairoli auf eindrucksvolle Weise bestätigt.

«Wenn der Druck am grössten ist, bringt Toni seine beste Leistung», so sein Teamchef Pit Beirer (siehe «Nachgehakt»). 2012 büsste Toni seine WM-Führung durch einen doppelten Ausfall in Uddevalla ein; in den restlichen sieben GPs gewann er 13 von 14 Läufen und hatte sich seinen sechsten WM-Titel schon vor dem Endlauf gesichert.

Tonis Hommage an den Vater

Im vergangenen Sommer brach sein Familienleben zusammen, als Vater Benedetto bei einem

Verkehrsunfall ums Leben kam. Für einen Jungen aus Sizilien ist die Familie das Wichtigste im Leben, aber ein starker Charakter ebenfalls. Zehn Tage später musste Toni in Matterley Basin/GB ran. In Schwarz gekleidet und mit der Hommage «Ciao Benny» an seinen Vater auf der Rennhose fuhr Toni zum 68. GP-Sieg seiner Karriere und ebnete sich den Weg zu seinem historischen sechsten WM-Titel in ununterbrochener Folge.

Siebter Titel in diesem Jahr?

Trotz seines aussergewöhnlichen Erfolges ist Toni noch derselbe offener Junge, der über jeden Gruss und über die Erfolge seiner Gegner Freude zeigen kann. Als Shaun Simpson 2013 als einziger Privatfahrer der Geschichte den MXI-GP in Lierop/NL gewonnen hatte, kam ein strahlender Toni Cairoli auf ihn zu und gratulierte dem Schotten von Herzen. Ein Meister wie Toni Cairoli verliert ungern, aber wenn, dann mit Würde. In 18 Tagen steht Cairoli beim WM-Auftakt in Katar zum Angriff auf seinen siebten WM-Titel in Folge am Startgatter. Nichts deutet darauf hin, dass sich dann an seiner Einstellung etwas geändert haben wird. ♦

ziger Rekordjäger

Statistik Antonio Cairoli

GP-Starts: 167 (2 MX125, 69 MX2, 79 MX1, 17 MXGP)
GP-Siege: 72 (24 MX2, 39 MX1, 9 MXGP)
GP-Podestplätze: 120 (42 MX2, 62 MX1, 16 MXGP)
GP-Laufsiege: 144 (54 MX2, 75 MX1, 15 MXGP)
WM-Punkte: 6623 (2594 MX2, 3282 MX1, 747 MXGP)
WM-Titel: 8 (2 MX2, 5 MX1, 1 MXGP)

Rekorde

Sechs WM-Titel in Folge (2009-2014) – gleich viele wie der vorherige Rekordhalter Stefan Everts (2001-2006). Cairoli hat mindestens einen Grand-Prix-Sieg in 21 der 23 Länder erzielt, in denen er gestartet ist. Einzige Ausnahmen: GP Katar und GP Japan, wo er aber jeweils einen Lauf gewann. Cairoli hat mehr als die Hälfte seiner Starts auf KTM gewonnen – 43 von 80 GPs und 80 von 159 WM-Läufen.

NACHGEHAKT BEI Pit Beirer

(42/D). Der KTM-Sportchef über die aussergewöhnlichen Fähigkeiten seines MXGP-Stars Toni Cairoli.



Von ALEX HODGKINSON

? Wie kam Toni 2010 zu KTM? Es war ein lang gehegter Wunsch von mir. Im Sommer 2009 wusste ich, dass die neue 350er mit Umlenkung von KTM bereit sein wird, und wollte unbedingt Toni auf diesem Motorrad haben. Ich habe mich dann mit Claudio De Carli und Toni in Schweden beim GP zusammengesetzt, es gab noch ein kurzes Treffen mit einem sehr guten Freund bei Red Bull, und dann war auch schon alles klar. Claudio ist sehr wichtig für Toni; deshalb habe ich nie versucht, Toni ohne Claudio zu bekommen. Es war ein Handschlag zwischen echten Männern; der Rest ist Geschichte, und mittlerweile verbindet uns alle eine tiefe Freundschaft.

? Es gab den Wunsch nach einer WM-Teilnahme 2010 mit der 350er. War Toni sofort begeistert? Er war vom ersten Moment an von diesem Konzept überzeugt. Es war Liebe auf den ersten Blick. Er hat an diesem Tag mit der 450er nur zwei Runden gedreht und ist den Rest des Tages auf der 350er gefahren. Die Entscheidung in seinem Kopf war schon gefallen. Dennoch waren wir alle sehr gespannt, wie das erste Rennen in Mantova 2010 laufen würde. Ich war damals echt angespannt, aber Toni hat dieses Rennen

zum Auftakt für uns gewonnen und weitere fünf WM-Titel. Toni ist einfach genial.

? Was macht Toni so gut? Das darf ich natürlich nicht verraten, stell dir vor, Ryan liest das... Spass beiseite: Toni hat ein sehr grosses Talent zum Motorradfahren. Wenn du es aber schaffen willst, von Sizilien aus armen Verhältnissen Motocross-Weltmeister zu werden, brauchst du wesentlich mehr als nur Talent. Er hat das Talent, er arbeitet härter als alle anderen, er hat sich ein sehr gutes Umfeld geschaffen und er gibt alles, wenn es sein muss. Eine grosse Fähigkeit kommt dazu: Unter Druck werden viele Sportler nervös. Wenn der Druck am grössten ist, bringt Toni seine beste Leistung.

? Wie lange kann Toni oben bleiben? Profisport ist leider kein Wunschkonzert, und wir nehmen jetzt Jahr für Jahr, aber das Duell Cairoli versus Herlings werden wir hoffentlich noch erleben.

? Freust du dich auf die Herausforderung durch Villopoto? Auf jeden Fall, Ryan ist ein US-Superstar und wird die Weltmeisterschaft extrem aufwerten. Er ist ein harter Kämpfer wie Toni, dazu noch ein sehr sympathischer Typ. Ich kann es kaum erwarten, nach Katar zu reisen.

Seine Helfer

Mehr als jede andere Motorsportart ist Motocross ein echter Familienbetrieb. Vater Benedetto hat seinem Sohn Antonio die Karriere im Motocross, die sein eigener Vater ihm verboten hatte, ermöglicht. Sein Verkehrsunfalltod im vergangenen Sommer war ein herber Verlust, vier Jahre nachdem Mutter Paola nach langer Krankheit verstorben war. In der Woche sicherte sich Toni seinen dritten MX1-WM-Titel in Folge.

Nach Tonis gescheitertem WM-Start mit Martin-Honda nahm Claudio De Carli den 18-jährigen Nobody 2004 als Junior in sein Yamaha-Team auf und ermöglichte seinem Schützling auf Anhieb WM-Rang 3. In den darauffolgenden zehn Jahren holten sie gemeinsam acht WM-Titel – eine unvergleichliche Partnerschaft. Cairoli und De Carli sind inzwischen so unzertrennlich, dass sie 2010 gemeinsam



P. Beirer



B. Cairoli



C. De Carli

von Yamaha zu KTM überlieferten und dem Mattighofener Hersteller den ersten MX1-Titel bescherten.

Pit Beirer war der Mann, der seine Chance witterte, als Yamaha trotz WM-Titel eine weitere Zusammenarbeit mit De Carli, dem langjährigen Rivalen von Werksteam-Boss Michele Rinaldi, ablehnte. Der KTM-Sportchef benötigte einen Spitzenfahrer, der die Qualitäten der neuen KTM 350SX-F mit Umlenkung statt PDS-Hinterradfederung auf die Siegestrasse bringen konnte. Beirer erkannte, dass Cairoli der Mann war, der perfekt zu dem revolutionären Motorrad passte. Inzwischen hat die Partnerschaft KTM-Beirer-De-Carli-Cairoli fünf WM-Titel in Folge erzielt, mehr als die Hälfte ihrer gemeinsamen Rennen als Sieger beendet und KTM zum weltweiten Marktführer im Offroadsektor gemacht. ♦ AH

Seine Gegner

Clément Desalle gilt seit sechs Jahren als Cairoli's ernsthafter Gegner und belegte die WM-Ränge 3-2-3-2-2-4; nur Verletzungen haben fünf Vize-WM-Titel in Folge verhindert. Ob der 25-jährige sensible Belgier der ewige Zweite bleibt, wird sich zeigen, aber auch 2015 trägt er die Hoffnungen von Suzuki auf den ersten Motocross-WM-Titel seit 2007. Nur Cairoli hat in den letzten sechs Jahren mehr Grands Prix gewonnen.

Gautier Paulin ist 2015 der neue Mann bei HRC und soll die 14-jährige Durststrecke des grössten Motorradherstellers der Welt in der Motocross-WM beenden. Der elegante 23-jährige Franzose gehört seit drei Jahren zum engen Siegeskreis in der Königsklasse und hat Cairoli schon kürzlich beim Saisonauftakt auf Sardinien geschlagen. Paulin gilt aber auch als temperamentvoll und verletzungsgefährdet.



C. Desalle



G. Paulin



R. Villopoto

In den letzten beiden Jahren haben Verletzungen ihn aus dem WM-Titelkampf geworfen.

Der grösste Herausforderer Cairoli's 2015 könnte Ryan Villopoto werden. Der 25-jährige aus dem Bundesstaat Washington hat nach vier Supercross-WM-Titeln in Folge dem Land der unbegrenzten Möglichkeiten den Rücken gekehrt, um sich der grössten Herausforderung seiner Karriere zu widmen und für Kawasaki endlich den MXGP-Titel zu holen. Seine Gage soll das Mehrfache von Cairoli's betragen und seine Stärke im Motocross ist unbestritten: Er hat alle fünf amerikanischen Outdoor-Meisterschaften, die er verletzungsfrei gefahren ist, gewonnen. Er ist fünfmal gegen Cairoli beim Nationencross angetreten und hat viermal gewonnen; sonst sind die beiden Dominatoren der letzten Jahre nie gegeneinander gefahren. ♦ AH

CHRONIK

Antonio Cairoli

1985: Am 23. September in Patti wird Antonio Cairoli bei Messina auf Sizilien als Sohn (er hat drei ältere Schwestern) von Vater Benedetto und Mutter Paola geboren.

1993: Toni gewinnt gleich sein zweites Rennen auf einer 50-ccm-Lem.

1998: Italienischer Minicross-Landesmeister

2000: Neunter in der 85-ccm-EM auf Honda

2002: Ränge 23 und 22 in den 125-ccm-WM-Läufen in Loket/CZ und Moskau/RUS

2003: Scheitert dreimal an der 125-ccm-WM-Qualifikation

2004: Dritter MX2-WM auf DeCarli-Yamaha. Erster Laufsieg in Loket/CZ und erster GP-Sieg in Namur/B

2005: MX2-Weltmeister auf Yamaha trotz Disqualifikation in Frankreich

2006: Laufsieg in Matterley Basin/GB im Nationencross mit einer MX2-Maschine gegen die MX1-Übermacht

2007: MX2-Weltmeister auf Yamaha mit zehn GP-Siegen. Sieg als MX1-Gaststarter in Donington Park/GB, über die gesamte Weltelite

2008: Bänderriss im linken Knie bei einem Sturz in Nelspruit/ZA

2009: Auf Anhieb MX1-Weltmeister auf Yamaha

2010: Gemeinsamer Wechsel mit Crewchief Claudio De Carli zu KTM. Erneut MX1-Weltmeister mit acht GP-Siegen

2011: Zum dritten Mal in Folge MX1-Weltmeister; verzichtet auf den Endlauf in Fermo/I, um an der Beeridigung seiner Mutter Paola teilzunehmen

2012: Viertes MX1-WM-Titel mit elf von 16 GP-Siegen, die letzten sieben in Folge

2013: Fünftes MX1-WM-Titel in Folge mit neun Siegen in 17 Grands Prix

2014: Weltmeister der MXGP-Klasse mit neun Siegen in 17 GP, nachdem er im Mai den Verkehrsunfalltod seines Vaters Benedetto verkraften musste ♦

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

www.mariani.de



Wir machen den Sound... seit 30 Jahren! Sound (auch unter Beibehaltung der Serienoptik, des Active Sounds und für Dieselfahrzeuge), Auspuffanlagen in S- und RS-Optik, Leistungssteigerungen, Fahrwerk, Felgen, Lenkräder etc. (siehe Rubrik BMW und Mercedes). Wir beraten Sie gerne: 05264/8601 H

Ankauf aller Audi
Tel./Fax 0208/32420 H

Bentley



Continental GTC SPEED, EZ 06/2014, 11900 km, 460 kW (625 PS), extreme silber-met., Leder Portland, 184.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. +49(0)89-287012-196, www.bentleymuenchen.com H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25065

BMW

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. (siehe Rubrik Audi und Mercedes). Mit uns kann man(n) reden: 05264/8601 H

**AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERTRIEBS GMBH**



18 NEU 2015, VOLL TODAY 159.990,- € MwSt. awb., Energieverbrauch komb.: 11,9 kWh/100 km; Kraftstoffverbr. komb.: 2,1l/100 km; CO₂: 49g/km; CO₂-Effizienz: A+; Tel. 08151-28808, AVG - Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25114

BMW Alpina



B7 Bi-Turbo Switch-Tronic Allrad Lang, EZ 11/10, 85700 km, schw., 507 PS, Leder schw., NP 160.000,-, 69.900,-, Inzn. 0172/2602174, rainer-kruck@t-online.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25152

Lamborghini

Suche Unfall-Lambo, auch Brand/Wasser/Totalschaden + Teile, seriöser Barzahler, bitte alles anbieten. Danke! 0171-6006666

Mercedes

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

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

500 E W 124, 2/1993, Made by Porsche, 132000 km, anthrazit, Leder schwarz, SD, Tel., ufr., Scheckheft, Erstbesitz, Classic-Data Note 1 minus, 40.000,- €, von privat. Fax 02303/943049

Ankauf aller Mercedes
Tel./Fax 0208/32420 H

www.autoteileluecke.eu, Dichtungen usw. H

www.mariani.de



mariani...Familienbetrieb seit 30 Jahren! Sound (auch unter Beibehaltung der Serienoptik und für Dieselfahrzeuge), Auspuffanlagen in 45, 63, 65 AMG und 4-Rohr Optik für sämtliche Modelle, Leistungssteigerungen, Fahrwerk, Felgen, Lenkräder etc. Geht nicht gibts nicht! (siehe Rubrik Audi, BMW). Tel. 05264/8601 H

Porsche

911 Carrera 4 GTS Cabrio, EZ 03/12, 13000 km, sw., neuw., PDK, Navi usw., 98.997,- €, Mwst. ausw. Tel. 0162/8077547

www.autoteileluecke.de
Telefon 05706/391794 H

Su. 911/944, Unf. u. defekt. 06523/241 H

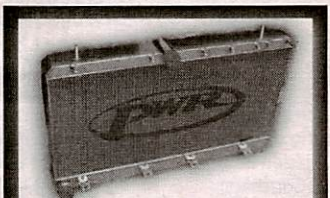
Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

www.lueticke-motorsport.de H

**schäfer
RENAUSPUFFANLAGEN**
TEL. 06281/518 - 58, FAX - 59

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



Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.

Service - Verkauf - Beratung

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

Gegengeschäft: Suche Porsche Sportwagen, Biets wertvolle, antike Perserteppiche, ca. 3x4 m. Chiffre MK03/113409

Ankauf aller Porsche
Tel./Fax 0208/32420 H

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

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

RCB



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

SCHÖTTI RACING
OMP
SICHERHEITSGURTE
BERATUNG • VERKAUF • SERVICE
ISA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR
Tel.: 02651-9625 0
www.isa-racing.de

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

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

www.indysport.de H

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Renntransporter



mehrere TRAILER sofort VERFÜGBAR! www.trailertech.eu

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Literatur

MOTORSPORTaktuell 1985-2005 zu verkaufen, 100,- € bei Abholung, Raum Salzburg. Tel. A-0043/69910531236

Motorsport aktuell ab 1981 bis 2014, alle Jahrgänge wie neu, 1700 Ausgaben, 68 buchbindergebundene Bücher. Angebote an m.riegler@liwest.at

Stellenangebote

SCHLUESSELDIENSTMONTEUR.de 01777444455 H

Veranstaltungen

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

Motorsportreisen. 0221/49125-98, rcam.de

Pistencub Trackdays 2015
Hockenheim -> 28.02.
Spa -> 25.03.
Nürburgring -> 26.03.
Fahrertraining & Drifttraining -> 28.03.
Imola -> 04.04.
MEHR TERMINE: www.pistencub.de

Motorsportreisen. 02214912598, rcam.de

Versicherungen

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

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Top: Veranstalterhaftpflicht

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

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

Versteigerungen

VERSTEIGERUNG von 250 Classic Autos Ende Februar Las Vegas
Wir begutachten, ersteigern und sorgen für den Transport.
Infos: rainer-usa@web.de

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88 Fax 0711/1 82 - 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
MOTOR SPORT aktuell Chiffre Nr. ... 70162 Stuttgart

Zubehör

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

www.motoparts4u.de H

MOTORSPORT aktuell MOTOR-MARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.-Do. von 8-18 Uhr, Fr. von 8-16 Uhr)

Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter www.bestell-coupon.de/msa

In der Bundesrepublik Deutschland und in Österreich: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG Fahrzeugmarkt MSA D-70162 Stuttgart

In der Schweiz Motor-Press (Schweiz) AG Industriestrasse 28 CH-8604 Volketswil ☎ 044-806 55 55 • Fax 044-806 55 00

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

Grid for entering advertisement text.

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

- MOTORSPORT aktuell € 2,00
MOTORRAD € 3,90

- auto motor und sport € 3,70
sport auto € 4,20

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter Autos Motorräder

als Privatannonce

als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,- € gewerbl. zzgl. 30,- € (Mindestgröße 3 Zeilen)

unter Chiffre zzgl. 10,- €

Table with columns: Bitte ankreuzen, Gewünschte Kombination, Anzeigenpreise privat, Anzeigenpreise gewerblich, jede weitere Zeile.

Zahlung per Kreditkarte über MasterCard Visa

Karteninhaber: Vorname _____ Nachname _____

Kartenummer _____ Gültig bis _____ Monat _____ Jahr, Prüf-Nr. 3-stellig _____

Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Form for contact information: Name/Firma, Vorname, Straße/Nr., PLZ/Ort, Telefon, E-Mail, Unterschrift, Datum.

Breitensport-Serien

Masse und Klasse



PATRICK HOLZER

Ein Breitensport-Feld, das sich nicht verstecken muss: Die Teilnehmer des STT H&R Cup biegen mit ihren Fahrzeugen am Nürburgring in die erste Kurve ein

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Beim Wort «Breitensport» in Verbindung mit Motorsport denkt man oft an Slalom oder vielleicht noch Bergrennen. Aber auch auf der Rundstrecke wird der Breitensport gelebt.

Es sind nicht nur in der freien Marktwirtschaft schwierige Zeiten. Auch der Motorsport leidet darunter, dass der Mittelstand immer mehr schrumpft. Mal eben ein paar Euro vom Reifenhändler um die Ecke, um das nächste Nenngeld zu bezahlen, so etwas gibt es heute kaum noch. «Hopp oder Top» lautet da die Devise: Entweder den potenten Sponsoren mit Vierzigtöner und VIP-Lounge was bieten – oder auf ganz traditionelle Art mit Wohnwagen und Autoanhänger das Hobby leben.

Einst als Inbegriff des Breitensports bezeichnet, ist dadurch selbst die VLN mittlerweile in

diesem Status in Frage gestellt, da es speziell seit Zulassung der GT3-Autos immer mehr «grosse» Teams gibt und die kleinsten Klassen seit Jahren mit niedrigen einstelligen Teilnehmerzahlen kämpfen. Immerhin gibt es hier aber die starke Mittelschicht noch. Anders ist es nicht zu erklären, dass 1999 (!) mit der Zakspeed-Viper der letzte «Big Banger» den Meistertitel einführte. Schliesslich werden Punkte nach der Anzahl der Starter pro Klasse vergeben – und seit 1999 gewinnen immer Fahrer mit einem Auto mit maximal 2,5 Litern Hubraum.

Trotzdem: Der Trend ist da, und dass es aufgrund vieler Zwischenfälle notwendig war, Code 60 und GPS-Ortung einzuführen, ist kein gutes Zeichen für eine Breitensport-Serie.

Denn der eigentliche Reiz im Breitensport liegt darin, dass es zwar einen Wettkampf gibt, aber am Ende doch alle den Spass und die Leidenschaft am

gemeinsamen Hobby als Ziel haben – und das durch entsprechenden Respekt auf und neben der Strecke ausdrücken. Hätte es diesen von allen Teilnehmern gegeben, wären Massnahmen, wie aktuell in der VLN gesehen, kaum nötig gewesen.

So ist die Rundstrecke Challenge Nürburgring (RCN) als «zweite Nordschleifen-Liga» sozusagen zu einer Art Ersatz-VLN geworden. Keine GT3-Fahrzeuge, wenige «Big Banger», dazu ein breit gefächertes Feld – Breitensport eben. Und auch weil es nur um Rundenzeiten und nicht um den direkten Kampf auf der Strecke geht, ist hier noch der Gemeinschaftsinn an der Tagesordnung und wird nicht in jede kleine Lücke gestochen.

Unterhalb der RCN gilt die Gleichmässigkeitsprüfung (GLP) als ideale Einstiegsklasse für Nordschleifen-Freunde. Eine Strassenzulassung für das Auto und eine nationale C-Fah-

rer-Lizenz – die ohne weitere Auflagen jeder bekommen kann – reichen aus. Selbst ein Overall ist nicht vorgeschrieben, lediglich ein Helm und körperbedeckende Kleidung sind vonnöten. Und weil es eine Mindest-Rundenzeit gibt, sind Kollisionen oder wilde Fahrmanöver die absolute Ausnahme.

Grosser Respekt untereinander

Auch abseits der berühmten Eifelstrecke gibt es natürlich das «Jedermann-Racing». Die älteste unter den etablierten Serien ist dabei die Spezial-Tourenwagen-Trophy unter der Leitung von Promoter Rolf Krepshik. Der Sauerländer war und ist sporadisch immer noch selbst Fahrer in der 1986 gegründeten Serie und hat sie zu neuem, altem Ruhm geführt.

Im vergangenen Jahr gastierte die Serie im Rahmen des 24h-Rennens am Nürburgring. Brandaktuell wurde mit den Organisatoren des ADAC GT Mas-

ters vereint, dass man bei vier der acht Masters-Veranstaltungen im Rahmenprogramm auftritt, nämlich am Lausitzring, in Zandvoort, am Sachsenring und beim Finale in Hockenheim.

Bei den Rennen kann man im ganzen Feld die Kämpfe der verschiedenen Konzepte beobachten: V8Star gegen DTM-Bolide, GT3- gegen GT2-Auto, BMW M3 gegen VW Scirocco.

Ein ähnlich spektakuläres Feld findet sich in der aus dem Divinol-Cup hervorgegangenen DMV Touring Car Challenge zusammen, wobei der Name mittlerweile etwas irreführend ist – eigentlich sind nämlich fast nur noch PS-starke GT-Boliden im Starterfeld zu finden. Darunter auch so abenteuerliche Projekte wie ein privat aufgebautes Pagani Zonda.

Beobachtet man die Rennen, dann fällt sofort eines auf: Auch wenn teils hochpotente Fahrzeuge am Start stehen, ist doch die gegenseitige Rücksicht all-



Klassenkampf in der DMV TCC: Cup-Porsche gegen GT3-Ford



Für Sportwagen-Fans: Die AvD Sports Car Challenge



STT-Promoter Krepschik



Gegner auf der Strecke, eine Familie abseits davon: Die DTC/Procar versteht sich als Breitensport



Beliebt wie eh und je: Ein Teil des grossen VLN-Starterfeldes



Letzte Bastion im Formel-Breitensport: Remus-Formel-Pokale

gegenwärtig. Da wird kein Nachzügler von der Strecke gedrängt, mit keinem Gegner unnötig auf Tuchfühlung gegangen. Überholmanöver finden stets mit Respektabstand statt, und nach dem Rennen steigen über beide Ohren strahlende Privaters, die noch sichtlich Spass am Rennfahren haben, aus ihren Boliden.

Die bis vor einigen Jahren noch zahlreichen Tourenwagen aus der DMV TCC sind mittlerweile in den German Tourenwagen Cup (GTWC) abgewandert, welcher 2011 die erste volle Saison absolvierte. Mittlerweile sind auch hier viele Cup-Porsches am Start, aber eben auch noch Fahrzeuge zum Beispiel aus dem Renault Clio Cup. Ähnlich rasant wie die GTWC hat sich die Cup- & Tourenwagen-Trophy etabliert, bei der man sogar noch Fahrzeuge aus dem VW Lupo Cup oder dem seligen Ford Fiesta Cup im Renneinsatz sehen kann.

Fiestas findet man auch in der Deutschen Tourenwagen Challenge des DMSB/ADAC Procar. 2014 fuhr mit Heiko Hammel sogar der Division-1-Meister einen. Eine klassische Breitensport-Serie ist die DTC/Procar dabei eigentlich nicht, vor allem in Hinblick auf die Historie der DTC respektive DPM, in der auch Grössen wie Thomas Winkelhock, Franz Engstler oder Claudia Hürtgen zu Meisterehren kamen.

Auch Sportwagen und Formel

Man versteht sich jedoch als Breitensport-Serie, was beim Gang durchs Fahrerlager auch sofort ins Auge sticht. Da sitzen abends Mitglieder von allen Teams beieinander, und es wird gemeinsam gegrillt, geredet und gelacht. Und wenn es auf der Strecke einmal zu eng wird, dann wird das bei einem Bier aus der Welt geschafft.

Diese Tugenden, die einmal im gesamten Motorsport üblich

waren, werden nicht nur bei GT- und Tourenwagen gepflegt. Denn es gibt auch Sportwagen- und Formelseries, die sich in der Breitensport-Sparte einsortieren. Wer auf schrillen Motorsound und reinrassige Prototypen steht, der ist bei der AvD Sports Car Challenge gut aufgehoben. Hier duellieren sich in zwei Divisionen Fahrzeuge der Klassen E2-SC sowie CN-Sportprototypen, wobei Letztere bereits die Vorstufe zu den 2015 neu eingeführten LMP3-Fahrzeugen darstellen.

In den Remus-Formel-Pokalen finden sich Formel-3- und Formel-Renault-Boliden im Feld wieder, wobei die Startzahlen nach der Pause des deutschen F3-Cups in diesem Jahr sogar noch ansteigen könnten. Nachdem sowohl der österreichische F3-Cup als auch die schweizerische Formel Renault nicht mehr eigenständig bestehen konnten, schlossen sie sich zusammen. 2015 startet man er-

neut in Deutschland, Österreich und Tschechien.

Es gibt sie also doch noch – die Breitensport-Oasen. Und für jeden Geschmack und Geldbeutel ist etwas geboten. Ein einzelner GLP-Lauf kostet zwischen 230 und 250 Euro plus das, was man an Benzin und Reifen verfährt. Mit einem GT2-Rennwagen in der DMV TCC kann man aber auch gut und gerne sechstellige Summen in sein Hobby stecken.

Allen Serien gemein ist die Nähe zu den Fans. Hier wird nicht hinter riesigen Stellwänden im Verborgenen geschraubt, sondern am «offenen Herzen» und für jedermann zugänglich operiert. Dazu kann jeder den Aktiven Löcher in den Bauch fragen. Und das Beste: Auch die Kosten für die interessierten Zuschauer sind überschaubar. Bei der VLN kostet das Fahrerlager zum Beispiel 15 Euro, an der Nordschleife ist der Eintritt sogar frei. ♦

ZUM THEMA

Breitensport-Serien

»» **AvD Sports Car Challenge** Sportwagen-Serie für Fahrzeuge der Kategorien E2-SC und CN, die von Österreich aus organisiert hauptsächlich in Deutschland und Österreich fährt.

»» **Cup- & Tourenwagen-Trophy** Erst 2010 ins Leben gerufen und mittlerweile eine echte Erfolgsstory. Von Porsche 911 GT3 bis hin zu alten VW-Lupo-Cup-Fahrzeugen ist alles dabei.

»» **DMV TCC** Seit 1990 vom Hockenheim-Cup über den Divinol-Cup (1992-2007) bis hin zur aktuellen DMV TCC ein Dauerbrenner. Mittlerweile fast ausschliesslich mit GT-Rennfahrzeugen.

»» **DTC/ADAC Procar** Die zweite Tourenwagen-Liga in Deutschland versteht sich als Breitensport-Serie. Gefahren wird in drei Klassen (Divisionen).

»» **GLP** Auf der Nürburgring-Nordschleife gefahrene Gleichmässigkeitsprüfung. Ideal zum Einstieg, weil Strassenzulassung und nationale C-Lizenz zur Teilnahme ausreichen.

»» **GTWC** Der «kleine Bruder» der DMV TCC wird ab 2015 international ausgeschrieben. Fahrzeuge: Von Cup-Porsche bis -Fiesta.

»» **Histo-Cup** Serie aus Österreich für Fans des historischen und des modernen Motorsports. In der «Tourenwagen Open» fahren die jüngeren Semester.

»» **RCN** Zwischenstufe zwischen GLP und VLN. VLN-Klassenstruktur, Nordschleife und kleiner Gleichmässigkeitsanteil.

»» **Remus-Formel-Pokale** Serie für Formel-3- und Formel-Renault-Fahrzeuge, die in Deutschland, Österreich und Tschechien ausgefahren wird.

»» **STT H&R Cup** DTM, GT3 und V8Star – hier ist für jeden was dabei. Aber auch VW Scirocco oder Seat Leon sind in der seit 1987 bestehenden Serie am Start.

»» **VLN** Seit der ersten Saison 1977 ist die Nordschleifen-Serie bei Fans und Teilnehmern beliebt. Zuletzt aber immer wieder kritisiert, weil sich der Charakter der Serie wandelt. ♦ MBR

PATRICK HOLZER

PATRICK HOLZER

BERRANG

**MOTOR
SPORT
aktuell**

ZEITVORTEIL

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** plus Sport-Chronograph **GRATIS** dazu!



GRATIS
für Sie zur Wahl

PROS Sport-Chronographen

Diese beiden Chronographen sind wahre Multitalente: Analog- und Digitalanzeige, Stopp- und Alarmfunktion, Datums- und Wochentagsanzeige sowie Zifferblatt-Beleuchtung. Mit flexiblen Kunststoff-Armband, Edelstahlboden und Markenbatterie. Gehäusedurchmesser: ca. 45 mm. Wasserdicht bis 5 ATM nach DIN 8310. Modelle zur Wahl: „HI-POWER“ (1.) und „DUAL-TIME“ (2.)

14%
PREISVORTEIL

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registereintragsnummer HRB 1302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Instandhaltung durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Hans-Otto-Kop, Dr. Michael Kuhn, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, ab 1. Januar 2010, Tel. 0410 93732

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. 1277705
Ich zahle für das Halbjahresabo (25 Ausgaben) zzt. nur 43,- € (D) inkl. MwSt. und Versand. Mein **Gratis-Extra**, den Sport-Chronographen wie unten angekreuzt, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug erhalte ich zusätzlich eine Ausgabe **GRATIS**. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraumes kann ich jederzeit kündigen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland, Auslandsangebote auf Anfrage.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____ 19 _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer 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.

Als **Gratis-Extra** wähle ich: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. PROS Sport-Chrono HI-POWER

2. PROS Sport-Chrono DUAL-TIME

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

Auflösung:



Tierisch abgefahren

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

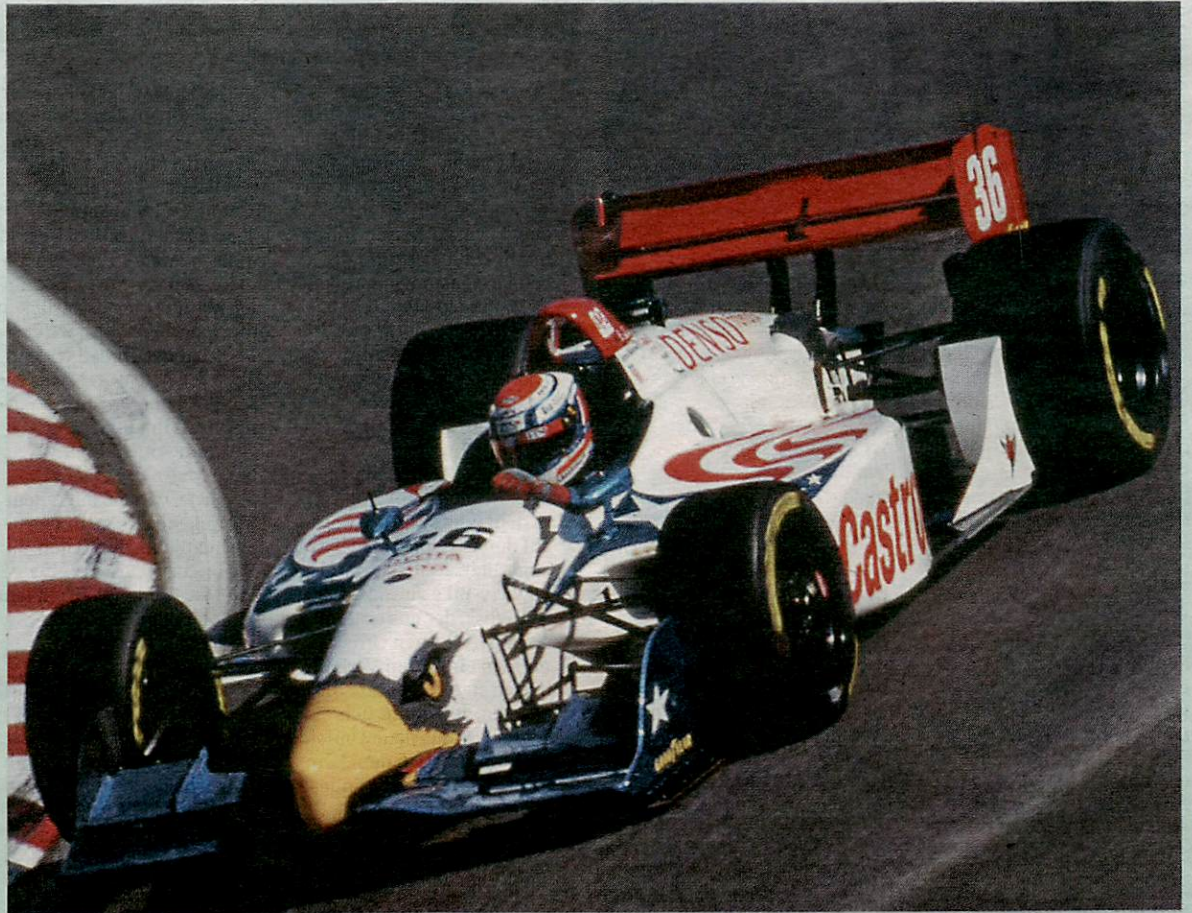
Grosses Lob an die MSa-Leser! Beim Weihnachts-Preiswettbewerb musste das Los entscheiden, weil auf vielen Einsendungen alle Antworten richtig waren. Wer gewonnen hat und welche Antworten richtig waren, erfahren Sie hier.

Ob Krokodil, Adler, Löwe oder Hummer – viele MSa-Leser haben beim Weihnachts-Preiswettbewerb alle zwölf Autos richtig erraten. Nicht dass uns das erstaunt hätte. Wer MSa liest, ist schliesslich auch gut informiert. Dennoch gab es ein paar Bildchen, die nicht einfach zu erraten waren. Am meisten Kopfzerbrechen machten die Ausschnitte 1, 4 und 8. Bei Nummer 1 (richtige Antwort: Sauber C29) liessen sich einige Leser durch den ebenfalls zur Verfügung stehenden Vorschlag Penske DW12 irritieren. Auch die Nummer 4, der Tecno aus dem Jahr 1973, bereitete ein paar Problemchen. Doch wer genau hinschaute, erkannte den Kiwi, das Wappentier Neuseelands und Maskottchen von Chris Amon, der in dieser Saison für den italienischen Rennstall fuhr. Bild 8 mit dem Pudel war wahrscheinlich die grösste Herausforderung. Doch auch damit haben wir langjährige MSa-Leser nicht aus dem Konzept bringen können. Die richtige Antwort lautete Eurobrun ER 188. Der Pudel war übrigens für einen «Beauty-Salon» für Hunde.

Und das sind die Gewinner

Lange Rede, kurzer Sinn: Weil viele Einsendungen fehlerfrei waren, musste das Los entscheiden. Dabei hatte Leser Alex Spirgi aus Luzern in der Schweiz das Glück auf seiner Seite. Er darf sich über den Hauptpreis, einen BMW 2002 von Modellbauanbieter Spark in 1:18, freuen. Die weiteren Gewinner: Martin Jehli aus Trimmulín (CH), Daniel Fuchsen aus Malberg (D), Torsten Röder aus Lossatal (D), Jürg Stalder aus Bern (CH) und Hannes Herboth aus Urbach (D).

Die glücklichen Gewinner wurden schriftlich benachrichtigt. Sie erhalten ihre Preise in diesen Tagen. Wir danken allen Teilnehmern fürs Mitmachen. Wer leer ausgegangen ist, soll den Kopf nicht hängen lassen. Das nächste MSa-Preisrätsel kommt bestimmt. ♦



B Sauber C29 2010



C Porsche 911 GT3 RSR 2011



C Williams FW20 1998



A Tecno PA123 B 1973



B Shadow DN9 1979



B Eagle Toyota 1999



A VW Polo WRC 2014



B Eurobrun ER188 1988



A Audi R8 2000



C March 83G 1983



C Jordan 197 1997



C Toro Rosso STR9 2014

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

Namen & Nachrichten

Max Deubel
80 Jahre alt

»» **Max Deubel** Der vierfache Gespann-Weltmeister wurde am 5. Februar 80 Jahre alt. Deubel und sein Beifahrer Emil Hörner erzielten mit ihrem BMW-Gespann von 1961 bis 1964 vier WM-Titel in Folge und wurden 1965 und 1966 Vize-Weltmeister. Dazu gewannen sie fünf DM-Titel, holten sich insgesamt 12 GP- und drei TT-Siege. Nach seiner aktiven Karriere blieb Deubel bis ins hohe Alter als Funktionär bei der OMK, dem DMSB und der FIM seinem Sport verbunden und war auch als Gastronom und Hotelier in seinem Heimatort Wiel im Bergischen Land erfolgreich. Deubel besucht heute noch viele Classic-Veranstaltungen, um sich mit Gespann-Piloten jeden Alters zu treffen.

»» **Don Panoz** wird am 13. Februar 80 Jahre alt. Mit der von ihm 1999 gegründeten American Le Mans Series (ALMS) wurde der italo-amerikanische Visionär auch in Europa bekannt. 2012 verkaufte der Motorsport- und Pharma-Tycoon, der sein grosses Vermögen mit dem Verkauf von Nikotinplättern (Elan-Pharmakonzern) verdient hat, die vor allem in Nordamerika beliebte Sportwagenserie. Nach MSA-Informationen soll Panoz, der Sohn des italienischen Federgeichtsboxers Eugenio Panunzio, einen dreistelligen Millionenbetrag in sein Hobby Rennsport gesteckt haben, davon auch einen Grossteil in die ALMS. Für deren Verkauf wurden von «Big Don» angeblich 100 Millionen US-Dollar aufgerufen. Am Ende waren es US-Medien zufolge rund

20 Millionen US-Dollar, die NASCAR für die Serie zahlte – inklusive die Rennstrecke Road Atlanta, die langfristig von Panoz gepachtete Piste in Sebring sowie das angrenzende Hotel Château Elan. Der Ehrendoktor und Autonarr, dessen skurril gestylte Sportwagen (Abruzzi und Esperante) so gewöhnungsbedürftig sind wie seine Weine, hat sich aus dem operativen Geschäft zurückgezogen und kommt nur noch selten zur Rennstrecke.

»» **Vanina Ickx** wird 46 Tage nach dem 70. Geburtstag ihres Vaters am 16. Februar 40 Jahre alt. Rein zufällig wechselte die Belgierin aus Brüssel 1996 vom Reit- zum Motorsport. Besonders bei den 24h-Rennen auf dem Nürburgring (zwei Klassensiege im Erdgas-VW-Scirocco), in Spa (Klassensiege auf Mühlner-Porsche) sowie in Zolder (Gesamtvierter) und in Le Mans (Gesamtsiebter) konnte Ickx einige beachtliche Erfolge feiern. Dagegen war sie 2006/07 in der DTM im Audi-Privatteam Futurecom TME in einem Vorjahres-A4 chancenlos.

»» **Thomas Kneip** starb am 5. Februar im Klinikum in Saarlouis an den Folgen eines Herzinfarktes. Der Saarländer wurde nur 48 Jahre alt. Bekannt wurde Kneip als Motocross-GP-Pilot in den Jahren 1987-97 (u. a. für Honda-Sarholz). Nach seiner Rennkarriere eröffnete er eine MX-Rennfahrerschule, arbeitete mit seiner Firma TK Motorsport als Fahrwerkspezialist und baute vor allem junge Piloten auf – zuletzt den zweifachen MX-Masters-Gewinner und WM-Fahrer Dennis Ullrich. ♦ IP/AW/TS

Motorrad-Stars gestern & heute

ACHTUNG FAHRERLAGER!



2000

TROY
BAYLISS

2014

Man sagt, dass zum Erfolg auch viel Glück gehört. Doch Glück allein reicht nicht, man muss es hart erarbeiten, das hat der Australier Troy Bayliss bewiesen, zu dessen Durchbruch erst der Unfall des erfolgreichsten Superbike-WM-Piloten aller Zeiten, Carl Fogarty, nötig war. Als der sich 2000 in Phillip Island so schwer verletzte, dass er seine Karriere beenden musste, entschieden die Ducati-Oberen, den amtierenden britischen Superbike-Meister Troy Bayliss, in dem Jahr ursprünglich auf den US-Superbike-Titel angesetzt, auf das verwaiste Fogarty-Bike zu setzen.

Bayliss, der aus einer Australischen Grossfamilie in einfachen Verhältnissen stammt, nutzte diese Chance, gewöhnte sich schnell an das neue Umfeld und fuhr noch in dem Jahr zwei Siege und acht Podestplätze ein, um ein Jahr später überlegen Superbike-Weltmeister zu werden. Die Titelverteidigung im Jahr darauf schien schon so gut wie sicher, doch dann holte Colin Edwards zum Saisonende mächtig auf und entriess Bayliss beim Saisonfinale in Imola den Titel. Die beiden Rennen im Autodromo Dino Ferrari gelten für viele bis heute als der beste WM-Zweikampf aller Zeiten. Wie sie sich hinterher umarmt haben, zeigte erst recht die wahre Grösse dieser beiden Rennfahrer. Für Ducati war es keine Frage, dass Bayliss bei ihrem MotoGP-Einstieg mit dabei sein wird, und auf der feuerspeienden ersten Des-

mosedici war der Australier neben seinem Teamkollegen Loris Capirossi eine wahre Bereicherung für die WM. Nachdem er sich aber mit Teamchef Livio Suppo auseinandergeliebt hatte und danach mit der Pons-Honda nicht an seine Form anknüpfen konnte, ging er zurück in die Superbike-WM, wo er 2006 auf der Ducati wieder ganz der Alte war. Nach seinem Titelgewinn belohnte Ducati ihn und seine Crew mit einem Einsatz beim MotoGP-Finale in Valencia, was sie mit einem überlegenen historischen Sieg dankten, durch den Bayliss bis heute der einzige Pilot ist, der im gleichen Jahr MotoGP- und Superbike-WM-Läufe gewinnen konnte.

Der Rücktritt von Bayliss war bereits vor seiner letzten Superbike-WM-Saison 2008 angekündigt, und er wuchs noch einmal über sich hinaus. Er trat als Weltmeister ab, mit der Pole-Position, zwei überlegenen Siegen und Rundenrekord beim WM-Finale in Portimão. Danach sollte es noch viel länger dauern, bis er sich wirklich an seinen Ruhestand gewöhnen konnte. Noch heute trainiert der bald 46-Jährige mit dem Rennrad, als wolle er an der Tour de France teilnehmen, und wie schnell er ist, konnte man zuletzt beim Superprestigio Dirt Track erleben. Der Familienvater ist heute Markenbotschafter für Ducati und organisiert exklusive Track Days für Motorradfahrer in seiner Heimat Australien. PEPI BÖRÖCZKY*/IP

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



Troy Bayliss: Superbike-Weltmeister 2001, 2006, 2008

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 Grubler, Michael Heimrich, Klaus-Eckhard
Jost, Annette Laqua, Edli Laumanns, Hendrik
Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Pärn,
Thomas Schiffner, Achim Schlang, Ulf Simon,
Stefanie Szlajka, Julius Tannert, Arno Wester,
Anke Wiczorek, Michael Wolf

England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin, Alex
Hodgkinson, Joe Saward, Neil Spalding

Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera

Japan: Shigeo Kibiki

Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat;

Osterreich: Peter Preissler, Heinz Prüller, Werner
Schneider, Wolfgang Wislasy

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 Fessl, Jean-Pierre
Froidevaux, Claus Hermann, Burkhard Kasan,
Nikolett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, 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 Löttscher

Grafik und Produktion:
Jürg Stöhler, Jürg Schneider,
Sascha Benzke, 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 Effrig

ieffrig@motorpresse.de

0711 182 - 1613

Carmen Brix

cbrix@motorpresse.de

0711 182 - 1522

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL

Präsident:
Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

CEO:
Dr. Volker Breid, Henry Allgaier

Druck:
Presse Druck Oberfranken GmbH, Bamberg

Vertrieb:
DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

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)31
300 62 67, motorsportaktuell@staempfli.com

© 2015 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



Max Deubel



Don Panoz



Thomas Kneip

**Nach dem Mittagessen
Zu «Bernies getarnte Galgen-
frist», MSa 7/2015**

Was bildet sich der Inseldiktator überhaupt ein? Jahrzehntelang quetscht er die Veranstalter seines Formel-1-Zirkus gnadenlos aus, und wenn sie nicht mehr bereit sind, noch mehr Antrittsgeld zu bezahlen, werden sie einfach fallen gelassen. Wann sind denn die Startzeiten im östlichen und westlichen Teil der Erde von Deutschland aus gesehen? Pünktlich nach dem Mittagessen. Dieser kleine Wicht braucht uns deutsche Fans. Sonst würden ihm seine Sponsoren doch weglafen. *Wolpert Stephan, D-63846 Laufach*

**Einmalige Gebühr
Zum Leserbrief «Der nächste
Schlag», MSa 7/2015**

Ich kann Leser Könnel nicht widersprechen, wenn er schreibt, dass die schlechten Nachrichten vom Nürburgring leider nicht abreißen. Es stimmt jedoch nicht, dass die Parkgebühren bei der VLN 15 Euro für drei Streckenabschnitte betragen. Richtig ist, dass in diesem Jahr erstmals Parkgebühren in Höhe von fünf Euro erhoben werden. Dies ist eine einmalige Gebühr und gilt auf allen Parkplätzen an Start und Ziel sowie auch an der Nordschleife. *Peter Schröder, D-53518 Adenau*

**Weiterhin frei
Zum Leserbrief «Der nächste
Schlag», MSa 7/2015**

Wem der Nürburgring und die VLN wirklich am Herzen liegen, der sollte nicht auch noch schlechte Nachrichten und vor allem falsche Nachrichten verbreiten. Zur Klarstellung: Die Parkgebühr von fünf Euro gilt für ein Tagesticket, das während der Veranstaltung für alle geöffneten Parkplätze rund um die Nordschleife gilt. Der Eintritt an der Nordschleife ist weiterhin frei. Wo sonst auf der Welt kann man sich für nur fünf Euro in einer herrlicher Naturlandschaft den ganzen Tag hochkarätigen Motorsport, wie ihn die VLN zehnmal im Jahr bietet, anschauen? Antwort: Nirgendwo, ausser an der schönsten Rennstrecke

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

der Welt, der Nürburgring-Nordschleife. Damit das noch lange so bleibt, sollten wir positive Nachrichten verbreiten und bereit sein, fünf Euro für solche Events zu zahlen. *Reinhold Müller, D-56769 Mannebach*

**Ein geiler Sound
Zu «Was macht eigentlich
Jacques Laffite?», MSa 6/2015**

Wenn man das Bild des Ligier-F1-Rennwagens in der Rubrik «Was macht eigentlich...?» anschaut, weiss man, was diese Aussage bedeutet: ein wunderschönes Auto, ein einstöckiger Flügel vorne, ein fester Heckflügel, fette Reifen, breite Spur und, was man nur erahnen kann: ein geiler Sound! Schickt doch dieses Bild den Formel-1-Gesetzes- und -Regelmachern! *Harald Gebhardt, D-77855 Achern-Großweier*

**Sponsor-Einheitsbrei
Zum Leserbrief «Die
Dragster leiden», MSa 6/2015**

Ich besuche die NitrOlympX in jedem Jahr seit 1995, und auch mich haben die Probleme mit der Strecke in den letzten Jahren sehr enttäuscht. Der hauptsächlichste Auslöser war ja die Vorverlegung vom vorletzten auf das zweite Wochenende im August, wodurch nach einem F1-Rennen die Strecke nicht mehr rechtzeitig präpariert werden kann. Im letzten Jahr bin ich dann mal nach Schweden zur Tierp-Arena, wo ich von einem permanenten Dragstrip mit einer unglaublichen Haftung überrascht wurde. Obwohl es jeweils in der Nacht zu Samstag und Sonntag regnete und am Morgen das Wasser auf der Strecke stand, konnte die Strecke innerhalb kürzester Zeit getrocknet und das volle Programm absolviert werden. Und wie: mehrere Europa-Rekorde am Sonntag, darunter eine 3,955 sec auf 500,46 km/h! Es hat dort zwar keine Nightshow, aber das Dragracing ist auf amerikanischem Top-Niveau. Und dank Billigflieger, Mietwagen und Kartenreservierung im Internet (www.tierparena.com) ist die Realisierung kein grosser Aufwand. Als F1-(Sound-)Ersatz kann ich nur das Hockenheim Historic Weekend (Jim Clark Revival) empfehlen. F1-Autos aus den 20 000/min-Zeiten und alte V8-Boliden aus der CanAm-Serie garantieren feinste Trommelfell-Massage und Gänsehaut auf dem Rücken. Und das für 27 Euro Eintritt und freien Zugang bis in die Boxengassen-Garagen! *Markus Küspert, D-67592 Flörsheim-Dalsheim*

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 10. 2.

20.40 Motorheads: Porträt Rennfahrer Hans Hermann (W) SKY MOTORVISION
23.15 NASCAR Sprint Cup Atlanta/USA 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
23.30 Inside ERC, Magazin zur Rallye-Europameisterschaft, Reportagen EUROSPORT

MITTWOCH, 11. 2.

11.10 24 Stunden von Daytona/USA 2015, Höhepunkte 1. Lauf USCC SKY MOTORVISION
14.20 Formel Toyota Invercargill/NZ, 1. Lauf (Aufz.) MOTORS-TV
19.30 Trophée Andros St-Dié-des-Vosges/F, 8. Lauf und Superfinale (Aufz.) MOTORS-TV
23.15 NASCAR Sprint Cup Richmond/USA 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION

DONNERSTAG, 12. 2.

18.15 Trophée Andros St-Dié-des-Vosges/F, 8. Lauf und Superfinale (W) MOTORS-TV
20.00 Rallye-WM Schweden, Super Special Stage (live) SPORT 1
23.05 NASCAR Sprint Cup Joliet/USA, Rennen 2014 (W) SKY MOTORVISION

FREITAG, 13. 2.

10.55, 21.40 Trophée Andros St-Dié-des-Vosges/F, 8. Lauf und Finale (W) MOTORS-TV
18.00 Rallye-WM Schweden, Höhepunkte 1. Etappe (Zus.) SPORT 1
22.30, 23.50 Rallye-WM Schweden, Höhepunkte 1. Etappe (Zus.) MOTORS-TV
22.30 Formel-E-Meisterschaft Buenos Aires/RA, Rennen (W) SKY SPORT 2
23.10 NASCAR Sprint Cup New Hampshire 2014, Höhepunkte (W) SKY MOTORVISION

SAMSTAG, 14. 2.

7.00 GP2-Meisterschaft Bahrain/BRN, Barcelona/E, Monaco/MC, Spielberg/A, Silverstone/GB, Hockenheim/D, Budapest/H, Spa-Francorchamps/B, Sotschi/RUS, Abu Dhabi/UAE, Sprintrennen 2014 (W) SKY SPORT 2
8.15 Porsche Supercup Spielberg/A 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
19.00 Rallye-WM Schweden, Höhepunkte 2. Etappe (Zus.) SPORT 1
22.30, 23.50 Rallye-WM Schweden, Höhepunkte 2. Etappe (Zus.) MOTORS-TV
23.05 NASCAR Sprint Cup Dover/USA 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION

TERMINE

AUTOMOBIL

12.-15. 2.	Rallye Schweden	WM	S
14. 2.	NASCAR Sprint Cup Daytona Sprint Unlimited		USA
15. 2.	NASCAR Sprint Cup Qualifying Daytona 500		USA

MOTORRAD

14. 2.	Supercross Arlington	WM	USA
14./15. 2.	Eisspeedway-GP Almaty	WM	KZ
15. 2.	Motocross Ottobiano		I

SONNTAG, 15. 2.

7.15 Formel-E-Meisterschaft Putrajaya/MAL, Rennen (W) SKY SPORT 1
8.45 Formel-E-Meisterschaft Punte del Este/ROU, Rennen (W) SKY SPORT 1
10.15 Formel-E-Meisterschaft Buenos Aires/RA, Rennen (W) SKY SPORT 1
17.25 Ferrari Challenge Europe Abu Dhabi/UAE 2014, 1.-3. Lauf (W) SKY MOTORVISION
20.15 Rallye-WM Schweden, Höhepunkte 32. Etappe (Zus.) SPORT 1
19.40 Porsche Carrera Cup Spielberg/A 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
22.30, 23.50 Rallye-WM Schweden, Höhepunkte 3. Etappe (Zus.) MOTORS-TV
20.05 NASCAR-Euroserie 2014, Saisonrückblick (Zus.) SKY MOTORVISION
22.20 ADAC-GT-Masters Sachsenring 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
23.05 NASCAR Sprint Cup Kansas City/USA, Rennen 2014 (W) SKY MOTORVISION

MONTAG, 16. 2.

4.15 Ferrari Challenge Europe Abu Dhabi/UAE 2014, 1.-3. Lauf (W) SKY MOTORVISION
7.00 Porsche Carrera Cup DTM Spielberg/A 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION
7.30 EuroV8-Serie 2014, Saisonrückblick (Zus.) SKY MOTORVISION
8.25 ADAC-GT-Masters Sachsenring 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
9.10 DTM-Highlights: Shanghai/RC 2010, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
10.00 Rallye-WM Schweden, Höhepunkte 3. Etappe (Zus.) MOTORS-TV
23.05 NASCAR Sprint Cup Bristol/USA 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION

DIENSTAG, 17. 2.

0.35 Rallye-WM Schweden, Höhepunkte (Zus.) SERVUS-TV
10.45 Rallye-WM Schweden, Höhepunkte (W) SERVUS-TV
13.00 Formel-E-Meisterschaft Punta del Este/ROU, Rennen 2014 (W) SKY SPORT 2
14.30 Formel-E-Meisterschaft Buenos Aires/RA, Rennen 2014 (W) SKY SPORT 1
20.40 Motorheads: Porträt Rennfahrer Stéphane Peterhansel (W) SKY MOTORVISION
22.45 Classic Races: BMW Motorsport 1976, Rückblick (W) SKY MOTORVISION
22.55 Formel Toyota Waikato/NZ, 3. Lauf (Aufz.) MOTORS-TV
23.10 NASCAR Sprint Cup Talladega/USA 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION

MOTORRAD

DIENSTAG, 10. 2.

11.45 Indoor-X-Trial-WM Marseille/F, Höhepunkte 2. Lauf (W) MOTORS-TV
12.35 Eisspeedway-GP Krasnogork/RUS, 1. und 2. Finale (W) MOTORS-TV
13.05 Red Bull X-Fighters Madrid/E 2012, Freestyle-Motocross (W) SKY MOTORVISION

MITTWOCH, 11. 2.

15.30 Red Bull Hard Enduro: The Tough One 2013, Extrem-Enduro (W) SKY MOTORVISION

DONNERSTAG, 12. 2.

19.50 ADAC-MX-Masters Fürstl. Drehna 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
20.20 Indoor-X-Trial-WM Pau/F, Höhepunkte 3. Lauf (Aufz.) MOTORS-TV
22.10 Red Bull X-Fighters Dubai/UAE 2012, Freestyle-Motocross (W) SKY MOTORVISION
22.05 Eisspeedway-GP Togliatti/RUS, 3. und 4. Finale (Aufz.) MOTORS-TV

FREITAG, 13. 2.

8.50 IDM Superbike Nürburgring, Rennen 2014 SKY MOTORVISION
12.25 Red Bull Hard Enduro: Hell's Gate 2012, Extrem-Enduro (W) SKY MOTORVISION
16.30 Indoor-X-Trial-WM Pau/F, Höhepunkte 2. Lauf (W) MOTORS-TV
17.20, 20.45 Eisspeedway-GP Togliatti/RUS, 3. und 4. Finale (Aufz.) MOTORS-TV

SAMSTAG, 14. 2.

5.25 Red Bull Hard Enduro: The Tough One 2012, Extrem-Enduro (W) SKY MOTORVISION
8.45 Red Bull Hard Enduro Hare Scramble 2012, Extremenduro (W) SKY MOTORVISION

SONNTAG, 15. 2.

16.55 IDM Superbike Finale Assen/NL, Rennen 2014 SKY MOTORVISION
14.20 Eisspeedway-GP Togliatti/RUS, 3. und 4. Finale (W) MOTORS-TV
21.55 MX-Masters Ried am Inn/A, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION

MONTAG, 16. 2.

10.00 IDM Superbike Oschersleben 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION

DIENSTAG, 17. 2.

13.05 Red Bull X-Fighters Glen Helen/USA 2013, Freestyle-MX (W) SKY MOTORVISION
23.50 Motocross-WM 2014, Saisonrückblick (Zus.) MOTORS-TV

IM NÄCHSTEN HEFT / 17.2. 2015

AUTOMOBIL
Formel 1: Aktuelle News
WTCC: Test in Barcelona
Rallye-WM: Schweden
MOTORRAD
MotoGP: Aktuelle News
Supercross-WM: Arlington
Eisspeedway-GP: Almaty

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Weitere Infos im Internet: www.dsk-ev.de



MOTORSPORT
aktuell

PACKT ALLES

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



VAUDE Rucksack

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

GRATIS

VAUDE

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

Ich bezahle per Rechnung.

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

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

Datum	Unterschrift
	X

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