

MOTORSPORT aktuell

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



Formel 1
**Fahrer-Check: Wie gut
ist die neue Generation?**

Moto2

**WM-Aufsteiger im
Doppelinterview**

S. 20



Jesko Raffin



Florian Alt

Formel 1 / Nach dem Teamwechsel von Red Bull zu Ferrari:

VETTELS neue Rolle



MotoGP

**Kawasaki-Comeback
ab Saison 2016?**

S. 25

Rallye Dakar

**Automobil/Motorrad:
Zwischenbilanz**

S. 14 & 28

24h von Dubai

**Black Falcon wieder
mal ganz vorne**

S. 12

Supercross-WM

**Roczen nach zwei
Läufen Titelfavorit**

S. 30

Rallye-WM

**Rückkehrer Sébastien
Loeb stapelt tief**

S. 16

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

www.motorsport-aktuell.com



Jeden
Dienstag
neu

Nur für einen Kurzttest ist Sebastian Vettel in ein altes Auto seines neuen Arbeitgebers gestiegen. Sein Job bei Ferrari hat aber längst be-

gonnen. Was alles von ihm erwartet wird. Und wie massiv sich Ferrari personell sonst noch für 2015 neu aufgestellt hat. **Ab S. 4**



LIEBE LESER!



Leopold Wieland
Chefredakteur

Das Jahr 2015 startete im Motorsport mit einem Dementi, das Jahr für Jahr aufs Neue aus Stuttgart-Zuffenhausen kommt: Nein, Porsche macht weiterhin keine Formel 1. So widersprach der Premium-Sportwagenbauer bei unseren Kollegen von «auto motor und sport» der Meldung einer anderen Fachpublikation, die wieder mal Porsches FI-Einstieg herbeizuschreiben versucht hatte. Dabei ist bei dem Thema doch alles so einfach! Solange der grosse Porsche-Enkel Ferdinand Piëch (77) im VW-Konzern, zu dem auch Porsche gehört, etwas zu sagen hat, wird keine von dessen Marken wieder in der Formel 1 aktiv. Zumindest so lange nicht, wie der ewige Piëch-Feind Bernie Ecclestone (84) dort noch mitmischet. Alles Gute im neuen Jahr und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



WER? PSA/Citroën (F)
WO? Versailles (F)

WAS? Séb Loeb's Rallye-WM-Comeback-Auto DS 3 WRC



LUC ALPHAND

WER? Adam Malysz (PL)
WO? San Juan (RA)

WAS? Frühes Dakar-Aus für den Skisprungstar durch Feuer



WER? Jonathan Hirschi (CH)
WO? Freistadt (A)

WAS? Schneepflug nach Abflug bei der Jänner-Rallye



WER? Gustav Engljähringer (A), Matt Speakman (AUS), Marc Dilger (D), und Mike Smit (NL)

WO? Dubai (UAE)
WAS? Rollstuhlfahrer-Team «Mission Possible» bei 24h-Rennen

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: Neue Motoren-Diskussion; neues Punktsystem für Superlizenz S. 3
- ❗ FORMEL 1 Vettels grosse Aufgabe bei Ferrari S. 4
- ❗ FORMEL 1 MSA-Analyse: Champions von morgen S. 6
- FORMEL E Da Costa im Glück in Argentinien S. 8
- LANGSTRECKEN-WM So testen die Champs S. 10
- TROPHÉE ANDROS Dayrauts Gegner holen auf S. 11
- ❗ 24H DUBAI Dritter Sieg für Black-Falcon-Team S. 12
- ❗ RALLYE DAKAR Enges Duell Mini/Toyota S. 14
- ❗ RALLYE-WM Rückkehrer Loeb stapelt noch tief S. 16
- RALLYE Souveräne Sieger bei Jänner-Rallye S. 17

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Europa meldet sich zurück S. 19
- ❗ MOTO2 Raffin und Alt im Doppelinterview S. 20
- SERIE TITELVERTEIDIGER Moto2-Champ Rabat S. 22
- MOTO3 Warum die kleine Klasse spannend bleibt S. 24
- ❗ MOTOGP Arbeitet Kawasaki am Comeback? S. 25
- MOTO AMERICA Wayne Rainey wird konkret S. 26
- ❗ RALLYE DAKAR Halbzeitführung für Barreda S. 28
- ❗ SUPERCROSS-WM Ken Roczen Titelfavorit S. 30

PANORAMA

- IM RÜCKSPIEGEL Die Januar-Highlights S. 36
- BOXENGEFLÜSTER Namen & Nachrichten, Nachruf Jean-Pierre Beltoise S. 38
- IMPRESSUM S. 38
- LESERBRIEFE S. 39
- SERVICE Vorschau, Termine, TV-Programm S. 39

❗ = Titelt Themen

Fotos Titelseite:
SPALDING

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

MOTOR
SPORT
aktuell

BERRANG

Formel 1

Kampf um die neue PS-Politik

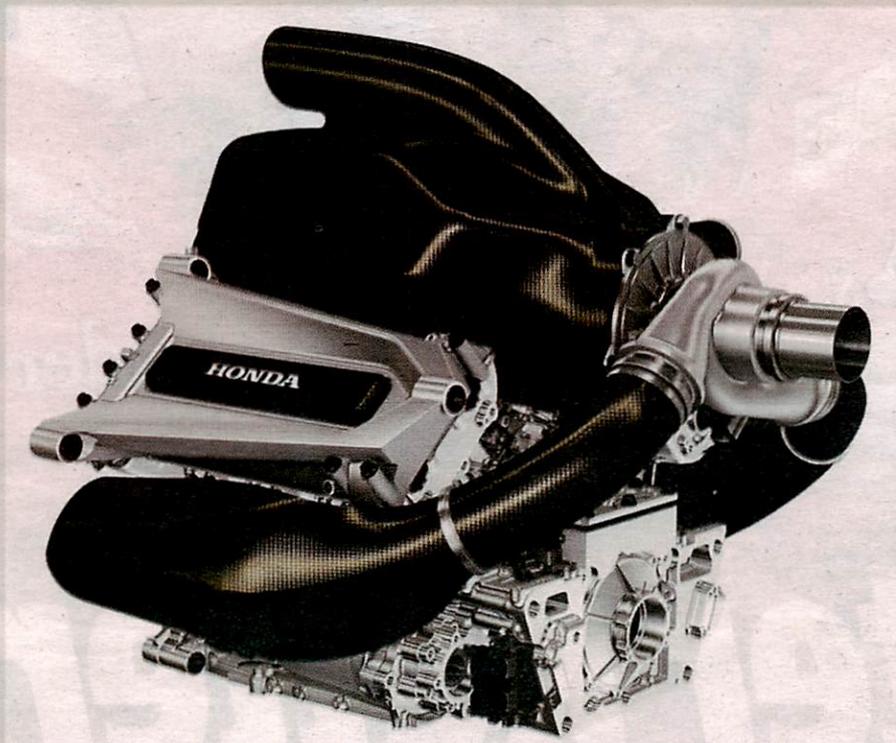
Von ELMAR BRÜMMER

Schon 2016 soll in der Formel 1 ein überarbeitetes Hybridmotorenkonzept realisiert werden. Doch noch ist nichts Konkretes beschlossen. Rückkehrer Honda sieht sich schon jetzt benachteiligt und will deshalb nachverhandeln.

Die Formel 1 überholt sich mal wieder selbst, so ist sie eben. Sieben Jahre lang, das war der hehre Plan, sollte die schöne neue hybride Motorenwelt mit den 1,6-Liter-V6-Turbos plus Elektroantrieb Bestand haben. Nach der ätzenden Kritik vor allem von Chefvermarkter Bernie Ecclestone und vor allem am mangelnden Sound der Hybridaggregate sollen sich die Regeln schon vom nächsten Jahr an wieder ändern.

Am 6. Januar tagte die Formel-1-Kommission in Genf. Bis Ende dieses Monats soll eine Expertengruppe Vorschläge machen, die von den Technikern der Hersteller dann in Windeseile umgesetzt werden müssen – damit alles bis 2016 noch in die Gänge kommen könnte. Was aber eher fraglich scheint. 2017 scheint der wahrscheinlichere Starttermin zu sein.

Das Versprechen jedenfalls ist gross: Aggressiver, schneller lauter! Die Rückkehr zu wilden Grand-Prix-Zeiten also, denn mit 1000-PS-Turbos werden die Autos schwieriger zu fahren sein. Ach ja, und billiger soll es auch werden. Die Spar-Formel ist nämlich ein Argument, gegen das angesichts der derzeitigen finanziellen Lage



Grosses Streitobjekt: Hondas neuer 1,6-Liter-V6-Turbo, der 2015 erstmals ins Rennen geht

der Königsklasse niemand etwas haben kann. Und Ecclestone, sonst eher nicht als führender Vertreter des Gutmenschentums bekannt, macht sich das zunutze, um die Änderungen durchzudrücken.

Keine Neukonstruktionen

Die Basis müssen natürlich die bestehenden Antriebsstränge bilden, denn bei einer kompletten Neuentwicklung würde ja alles nur noch teurer. Die Benzinflussmenge kann aber verändert werden, höhere Drehzahlen sind möglich, die

Anzahl der Turbolader bis hin zu neuen Auspufflösungen. Natürlich verspürt Mercedes von allen vier Herstellern die geringste Lust, motorensseitig schnell etwas zu ändern – die gründliche Vorbereitung in seiner englischen Edelschmiede in Brixworth hat schliesslich die aktuelle Dominanz der Silberpfeile erst ermöglicht. Aber auch die Konkurrenten Renault und Ferrari machen sich den allgemeinen Stimmungswandel zum Argument, um das «eingefrorene Reglement» etwas auftauen zu las-

sen. Und sie haben eine entsprechende Lücke in den Regeln gefunden, die dem Automobil-Weltverband FIA wenig Gegenwehr liess. Denn die von der FIA gewünschte Deadline, wonach alle Änderungen und Verbesserungen an den letztjährigen Motoren bis zum Saisonstart in Melbourne abgeschlossen sein müssen, wurde nie so festgeschrieben. Damit gilt für 2015: Jeder Hersteller darf das ganze Jahr über ändern, so lange, bis die 48 Prozent erlaubter Neuteile ausgeschöpft sind. Das erlaubt künft-

tig eine stufenweise Modifikation, beispielsweise bei den Elektromotoren, die meist die technischen Problemkinder sind. Damit können bessere Ideen länger reifen – eine verkappte Rückkehr zum alten Prinzip der Evo-Motoren.

Sonder- und Streitfall Honda

Abgesehen davon, dass auch Mercedes damit weitere Vorteile haben könnte, sollte diese Regel nicht für den Neueinsteiger Honda gelten. Den Japanern wurde weiterhin die Frist bis zum 28. Februar genannt – aus Gründen der Gleichberechtigung, da ja die anderen Hersteller mit ihrem ersten Wurf auch bis vor dem Start der letzten Saison hatten fertig sein müssen. Natürlich ist das bei der fortschreitenden Technik (und den Kinderkrankheiten, die der Honda-Motor bei seinem ersten Test hatte erkennen lassen) ein grosser Nachteil.

Deshalb wollen der mächtige japanische Autokonzern und sein neuer Partner McLaren in dieser Woche Formel-1-Kommissar Charlie Whiting treffen, um nachzuverhandeln. Der Standpunkt der Funktionäre ist bisher der: Honda hatte ja schon einen anderen Vorteil – nämlich ein Jahr länger ohne jegliche Restriktionen an den Hybridmotoren tüfteln zu können. Und 2016 darf Honda dann mehr Entwicklungsschritte (bemessen in so genannten Token) während der Saison unternehmen als die Konkurrenz. Bevor die nächste neue Motorengeneration erklingen wird, könnte es noch eine Menge Lärm geben. ♦

Formel 1

Maximalpunkte für eine Geisterserie

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Der Fall Max Verstappen hat die FIA wachgerüttelt. Bei der Vergabe der Superlizenz (neu ab 18 Jahren) kommt in Zukunft auch ein Punktesystem zum Tragen.

Die FIA hat bei der Vergabe der Superlizenz (Fahrschein für die Formel 1) ein Machtwort gesprochen. Im Dezember hatte man bei der Weltratsitzung in Doha beschlossen, dass Fahrer in Zukunft mindestens 18 Jahre

alt sein müssen, ehe sie eine Superlizenz beantragen können. Nun wurde dieses Kriterium zusätzlich verschärft, und zwar mit einem Punktesystem (siehe Tabelle rechts).

Die neue Regel gilt ab 2016. Die Superlizenz kriegt, wer 40 Punkte angehäuft hat. Das heisst, Meister aus GP2, F3-EM, FIA WEC (LMPI) und IndyCar sind nach nur einem Jahr direkt für die F1 qualifiziert. Dazu der Vizechampion der GP2. Der Rest muss im darauffolgenden Jahr weitere Punkte sammeln, um auf 40 Zähler zu kommen.

Das Punktesystem macht Sinn. Fahrer wie der Chinese Adderly Fong, der in Abu Dhabi das Freitagstraining für Sauber absolviert hat, haben aufgrund fehlender Ergebnisse nichts bei Formel-1-Trainings zu suchen.

Die meisten Punkte gibt es ironischerweise für die FIA Formel 2. Eine Meisterschaft, die (noch) gar nicht existiert. Und die im allerbesten Fall 2016 (wahrscheinlich erst und wenn überhaupt 2017) kommt. Auch keine Punkte für die Superlizenz gibt es nebenbei bemerkt in der DTM. ♦

FIA-SUPERLIZENZ-PUNKTESYSTEM

Serie	Platz 1	Platz 2	Platz 3	Platz 4	Platz 5
FIA Formel 2	60	50	40	30	20
GP2	50	40	30	20	10
Formel-3-EM	40	30	20	10	8
FIA WEC (LMP1)	40	30	20	10	8
IndyCar	40	30	20	10	8
GP3	30	20	15	10	7
Formel Renault 3.5	30	20	15	10	7
Super Formula (Japan)	20	15	10	7	5
Formel 4 (national)	10	7	5	2	1
Formel 3 (national)	10	7	5	2	1
Formel Renault Euro	10	3	1	0	0



Lenkrad-Studium: Vettel liess sich bei seinem ersten Ferrari-Test Ende November jeden Knopf erklären

Sebastian Vettel

Roter Retter

Von ELMAR BRÜMMER

Bisher hat Ferrari-Neuling Sebastian Vettel nur ein paar Proberunden in einem 2012er-Auto gedreht. Erst ab 1. Februar kann er die hohen Erwartungen an ihn im neuen Ferrari bearbeiten. Schon heute klar: Es geht um sehr, sehr viel.

Noch sind sie frisch, die guten Wünsche für 2015. Auch für den Formel-1-Rennfahrer, von dem – neben Titelverteidiger Lewis Hamilton – vermutlich am meisten erwartet wird in der kommenden Grand-Prix-Saison: Sebastian Vettel. Der Ex-Weltmeister dürfte sich beim Winterurlaub am Arlberg einen alten Spruch zu eigen gemacht haben: Neues Jahr, neues Glück. Und ein neues Team, ein ganz neues sogar, extra für ihn umgebaut. Die eigene Erwartungshaltung konkurriert dabei mit jener der breiten Öffentlichkeit. Und die ist klar: Vom vierfachen Weltmeister wird nicht mehr und nicht weniger verlangt, als Ferrari zu retten.

Am 30. Januar dürfen wir alle sehen, was der Heppenheimer schon kennt: seinen neuen Dienstwagen. Dann stellt Ferrari das 2015er-Modell virtuell vor. Kein grosser Pomp mehr, den überlässt man in diesem Jahr McLaren, einem zuletzt ähnlich tief gefallenen Team.

Danach geht es wie für alle F1-Rennställe direkt nach Jerez, wo Vettel den Eindruck unter richtigen Testbedingungen (1.–4.2.) bestätigen kann, den sein Teamchef Maurizio Arrivabene beim Beschnuppern in Fiorano hatte: «Seine Augen leuchteten wie bei einem Kind, das in einem Spielzeugladen steht.»

Grosser Vertrauensvorschuss

Sebastian Vettel ganz in Rot, daran muss man sich erstmal gewöhnen nach so vielen Jahren in den bläulichen Farben der rasenden Energydrink-Dose. Für Vettel selbst, der frisch frisiert und gewohnt unrasiert zum Dienstantritt Anfang Dezember in Maranello schritt, ist es kein Kulturschock, der ihn in der Ferrari-Welt ereilt. Für ihn ist es die Erfüllung eines Kindertraums, die Chance auf die Wiedergutmachung des verkorksten Rennjahres 2014. Das ist er sich selbst schuldig. Und dem will er genügen. Vom Ehrgeiz her ist «Super-Seb» immer noch der Champion der Königsklasse, spielt in der gleichen Liga wie sein gescheiterter Vorgänger Fernando Alonso.

Vettel bekommt einen grossen Vertrauensvorschuss, gerade vom neuen Ferrari-Boss Sergio Marchionne – einem Mann, den man in Wirtschaftskreisen «Bulldozer» nennt. Der jetzt den Weg zurück zum Titel planen will (siehe auch Arti-

kel rechts auf S. 5). Sebastian Vettel ist dabei die Schlüsselfigur, und natürlich kommt man um den Vergleich zu Michael Schumacher nicht herum. Es ist also ein Neuanfang mit vielen Möglichkeiten, aber auch einer grossen Bürde. Der Beginn einer neuen Zeitrechnung.

Allerdings mit etwas Verspätung, für die sich Bauleiter Marchionne vorab entschuldigt hat. Die Umbauarbeiten, man möge verstehen. Damit ist klar, dass 2015 für Ferrari nur ein Übergangsjahr wird. Die möglichen Änderungen im Motorenreglement spielen den Roten da in die Hände, denn der Antrieb im roten Heck war das Problemkind. Der neue Firmenpräsident will von alten und neuen Problemen nicht viel wissen. In seiner ersten öffentlichen Ansprache in der neuen Rolle, richtete er indirekt das Wort auch an Sebastian Vettel: «Das einzige, das mich interessiert, ist die Zukunft. Und die will ich optimistisch sehen.» Ende des Jahres, da ist sich der neue Manager mit Marchionne ganz einig, will er sehen, ob der eingeschlagene Weg der richtige ist. Was kurzfristigen Jubel natürlich nicht ausschliessen soll.

«Zwei Rennen in dieser Saison zu gewinnen, wäre ein Erfolg», sagt Arrivabene, «drei wären schon ein Triumph.» Zum Vergleich: Michael Schumacher schaffte in seinem An-

trittsjahr 1996 exakt drei erste Plätze, inklusive des besonders prestigeträchtigen beim GP von Italien in Monza. Vettels Verpflichtung ist auch wichtig für die Ferrari-Fans, die grosse Namen und grosse Kämpfer gewohnt sind. Alonso war so einer, Schumacher und noch viel länger davor Gilles Villeneuve sowieso. Die Massas, Barrichellos oder Irvines waren immer nur akzeptiert. Und zu Kimi Räikkönen haben die tifosi ein eher distanzierendes Verhältnis. Was auf Gegenseitigkeit beruhen dürfte. Aber das italienische Publikum will den Star der Scuderia lieben.

Einen Schnellkurs in dieser Leidenschaft hatte Sebastian Vettel schon in der Saison 2008 absolviert. In Diensten des in Italien beheimateten Teams Toro Rosso, für das er im Regen von Monza triumphierte. Dass er bereits Italienisch büffelt, ist für ihn Ehrensache – um die Sprache der Fans und des Teams besser zu verstehen. Mit Italiens grundsätzlicher Lebenskultur dürfte der deutsche Schweiz-Bewohner ohnehin kein grosses Problem haben.

Für ihn als Fahrer steht ähnlich viel auf dem Spiel wie für seinen Rennstall. Sebastian Vettel weiss, dass er sich nicht noch einmal ein so schlechtes Jahr (nach eigenen Massstäben) leisten kann wie 2014. Das wäre tatsächlich ein Karriereknick.

Und es geht dabei nicht nur um Resultate, sondern auch um den Spass an seinem Tun und die Vertrauensverhältnisse zu seinem Umfeld.

Neuer Mannschaftskapitän

Anpassen, zusammenpassen – darum wird die neue Saison auch ein persönliches Übergangsjahr sein. Aber eben eines mit Perspektive. Vettel muss dabei das Team für sich gewinnen, aber nach den guten Erfahrungen, die er in dieser Hinsicht bei Red Bull machen konnte, dürfte das kein Riesenakt sein. Zumal die Abhängigkeit auf Gegenseitigkeit beruht. Die Mitglieder von Ferraris «gestione sportiva» wollen endlich wieder einen Mannschaftskapitän. Und es war schon immer und allen klar, dass Räikkönen diese Rolle nie würde spielen können oder wollen.

Die Empfehlung der vier Titel sind die besten Vorschusslörbeeren, die ein potenzieller Retter mit ins Ferrari-Land bringen kann. In der Historie findet sich eine Parallele: 1956 kam Juan Manuel Fangio zu Ferrari. Der Argentinier war da schon dreimal Champion gewesen – und mit drei Saisonsiegen (in allerdings nur sieben WM-Läufen) brachte er am Ende des Jahres den Titel nach Maranello. Das dürfte in etwa dem Optimismus entsprechen, den Sergio Marchionne pfllegt. ♦



Neuer Mittelpunkt: Vettel mit dem Ferrari-Testteam



Alles provisorisch: Testauto von 2012, Helm weiss mit Stickern



Wenig Aussagekraft: Testrunden mit 2012er-Auto im Regen



Blickrichtung Erfolg: Vettels Ehrgeiz lebt bei Ferrari neu auf

Ferrari

Fast alle Top-Jobs jetzt neu besetzt

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Die Palastrevolution bei Ferrari machte auch vor Weihnachten nicht Halt. Im Vergleich zu Jahresbeginn 2014 ist personell in Maranello kein Stein mehr auf dem anderen geblieben.

Bei Ferrari herrscht Aufbruchstimmung. Und das im grossen Stil. Die Verpflichtung von Sebastian Vettel (anstelle von Fernando Alonso) ist nur eines von vielen Puzzleteilen. Rot ist in Maranello längst nicht mehr gleich Rot. Wer einen führenden Posten inne hat, wird durchleuchtet. Mehr denn je. Und nach dem Motto «Neue Besen kehren gut» wurden in den letzten Wochen und Monaten so viele Veränderungen vorgenommen, dass man sich fragt: Wer ist eigentlich noch dort? Und wer ist neu dazugestossen?

Ganz oben in der Hierarchie steht Sergio Marchionne. Der 62-Jährige beerbte Ende 2014 den 23 Jahre im Amt waltenden Luca di Montezemolo. Marchionne, in Italien geboren, in Kanada aufgewachsen, ist seit 2004 Vorstandschef beim Turiner Fiat-Konzern. Er gilt als «charismatischer, anspruchsvoller und harter Supermanager für Industrie und Finanzen».

Ihm unterstellt ist Teamchef Maurizio Arrivabene. Der ehe-

malige Marlboro-Mann kam im November dazu. Sein Vorgänger Marco Mattiacci wurde nach nur sieben Monaten ausgetauscht. Marchionne: «Als ehemaliges Mitglied der F1-Kommission weiss er genau, worum es in der Formel 1 geht.»

Fast alles neu unter Allison

Technischer Kopf der Scuderia ist der Brite James Allison. Mit etwas mehr als einem Jahr Erfahrung zählt er zu den Alteingesessenen. Allison arbeitete schon einmal für das Cavallino Rampante: 2000–2004 zu Schumachers Glanzzeiten.

Allison ist eine Horde von Technikern unterstellt. Einer davon ist Jock Clear, der lange an der Seite von Jacques Villeneuve gearbeitet und zuletzt bei Mercedes Lewis Hamilton zum WM-Titel geführt hat. Clear's Bezeichnung: Ingegneria e pista – Chefingenieur an der Strecke.

Clear's wichtigste Ansprechpartner sind die beiden Renningenieure Riccardo Adami (Vettel) und Dave Greenwood (Räikkönen). Adami hat seine Sporen bei Toro Rosso verdient und arbeitete dort 2008 bereits mit Vettel zusammen. Greenwood war zuletzt Chefingenieur bei Marussia. Er ersetzt Antonio Spagnolo, dem ein Job im Werk angeboten wurde.

Der langjährige Renningenieur von Alonso, Andrea Stella, hat Ferrari verlassen. Er arbeitet

mit seinem Schützling bei McLaren weiter.

Zurück zu Allison und seiner Technikabteilung: Im Aero-Department werden die Aufgaben auf zwei gleichwertige Spezialisten verteilt: Loic Bigois (seit Januar 2013 im Amt) und Dirk de Beer (2014). Die Verantwortung in der Motorenabteilung trägt Mattia Binotto. Auch er hat diesen Posten frisch von Luca Marmorini übernommen. Last but not least: Simone Resta. Der Chefdesigner gehört ebenfalls auf die Stufe unterhalb Allison. Auch er hat seinen Posten neu angetreten.

Selbst in der Testfahrerabteilung hat Arrivabene ausgemistet und den langjährigen Edelreservisten Pedro de la Rosa durch frisches Blut ersetzt. Dritter Fahrer, und damit offizieller Ersatzpilot, ist Esteban Gutiérrez (2014 noch bei Sauber).

Auch Jean-Eric Vergne hat bei den Roten einen neuen Job gefunden. Allerdings wird sich seine Arbeit auf den Simulator konzentrieren. JEV stand zuletzt im Dienste von Toro Rosso und musste dort seinen Platz Carlos Sainz jr. überlassen. Geblieben: Davide Rigon und Marc Gené – beides Simulator-Experten. Auch Massimo Rivola bleibt nun doch ein Ferraristo. Der Sportchef war bereits auf dem Absprung. Auch er arbeitete früher bei Toro Rosso mit Vettel zusammen. ♦

DIE ABGELÖSTEN



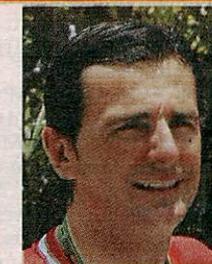
Luca di Montezemolo



Marco Mattiacci



Luca Marmorini



Pedro de la Rosa

DIE NACHFOLGER



Sergio Marchionne



Maurizio Arrivabene



Mattia Binotto



Jean-Eric Vergne

Esteban Gutiérrez

Die neue Generation

Wer hat das Zeug zum

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Elf der 20 Fahrer, die in diesem Jahr in der Formel 1 antreten, haben gar kein oder weniger als 100 Grand-Prix-Rennen bestritten. MSA hat die elf Jungs der «New Generation» unter die Lupe genommen. Und ein eigenes Ranking erstellt.

Keiner fährt zum Spass mit. Alle wollen die Weltmeister werden. Doch nur wenige erreichen dieses Ziel. Das gilt auch für die elf Fahrer, die in Melbourne (15. 3.) an den Start gehen und weniger als 100 GP auf dem Buckel haben – die «New Generation» quasi. Doch wer von ihnen hat die besten Chancen, Weltmeister zu werden? Und wer das grösste Potenzial? MSA hat ein Ranking erstellt. Im Wissen, dass innerhalb weniger Monate wieder alles anders ausschauen mag. Ganz einfach deshalb, weil ein F1-Fahrer heutzutage viel mehr von der Technik abhängig ist als noch vor ein paar Jahren.

Ein GP-Sieger auf Platz 10

Auf dem Papier ist Daniel Ricciardo der erfolgreichste Newcomer. Der Australier hat 2014 seine ersten drei GP-Siege errungen. Und war als WM-Dritter die Überraschung schlechthin. Doch nicht nur deswegen steht er in unserer Hitliste ganz oben. Neben Ricciardo gibt es unter den Newcomern nur noch einen GP-Sieger: Lotus-Pilot Pastor Maldonado. Der Rest der jungen Wilden wartet noch auf den ersten grossen Triumph in der Königsklasse.

Drei der Newcomer, Max Verstappen, Felipe Nasr und Carlos Sainz jr., werden im März in Australien ihren ersten Grand Prix bestreiten. Dass sie als Rookies nicht geradewegs ans Ende unserer Tabelle gerutscht sind, beweist, dass wir manche ihrer Leistungen im Nachwuchssport höher beurteilt haben als die eines Fahrers, der schon F1-Rennen absolviert hat.

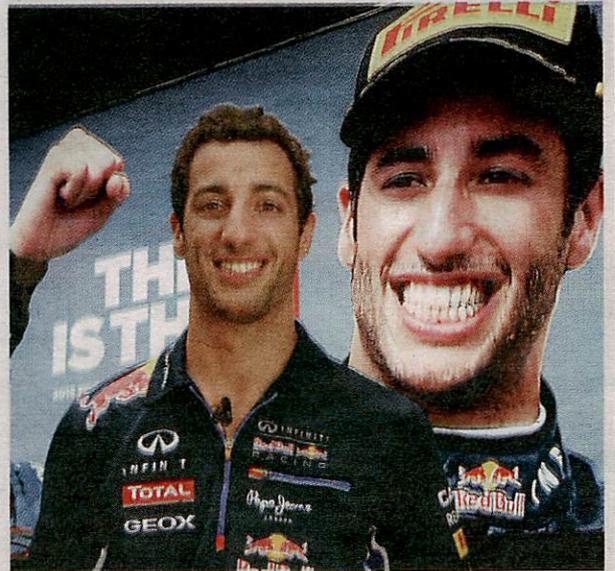
Übrigens: Vom Alter her würde auch ein Sebastian Vettel (27) in diese Liste passen. Doch erstens hat der Ferrari-Neuzugang schon 139 Rennen auf dem Tacho. Und zweitens wäre unsere Fragestellung bei einem viermaligen Weltmeister absurd. Vettel mag noch viele Jahre vor sich haben. Er zählt aber inzwischen schon zur alten, gestandenen Garde. ♦

1. Daniel Ricciardo

Wer 2014 einen vierfachen F1-Weltmeister mit 12:7 im Quali abtrocknet und dann noch drei Rennen gewinnt, die eigentlich Mercedes hätte nach Hause fahren sollen, der hat beste Voraussetzungen, mal ein ganz Grosser zu werden. Daniel Ricciardo könnte zum absoluten Superstar der Formel 1 werden. Natürlich ist auch er (wie alle anderen) vom Material abhängig. Und da könnte er bei Red Bull-Renault für die nächsten Jahre eventuell im falschen Auto sitzen. Doch der Mann mit dem Kukident-Lächeln ist allein schon durch sein positives Auftreten eine Bereicherung. Der Australier genießt jede Sekunde seines privilegierten Rennfahrerlebens. Und ist einer der wenigen, die nicht durchs Fahrerlager stapfen, als habe ihnen der Arzt soeben

mitgeteilt, dass sie nur noch wenige Tage zu leben haben.

Der 25-Jährige aus dem westaustralischen Perth ist der ideale Botschafter für die «New Generation». Er hat Spass an der Arbeit. Und lässt das nicht nur seine Teammitglieder spüren. 2014 war er dreimal zur Stelle, als es einen Sieg zu erben gab. Trotzdem hatte man hinterher nicht das Gefühl, die Siege waren gestohlen. Der richtige Riecher scheint Ricciardo angeboren zu sein. Und diese Eigenschaft könnte dem Mann, der 2011 in Silverstone im unterlegenen HRT sein GP-Debüt gab, im Kampf um zukünftige WM-Titel von Vorteil sein. Wenn Red Bull eines Tages die «Renault-Krise» überwunden hat, ist Daniel Ricciardo ein sehr ernst zu nehmender Titelfantast.



Ricciardo: Mit drei Siegen der Beste der neuen Generation

2. Valtteri Bottas

Der Finne ist in jeder Meisterschaft, in der er bisher angetreten ist, mindestens Dritter geworden. Die F1-Saison 2014 schloss er als Gesamtvierter ab. Ein Ergebnis, das ihm zu Beginn der Saison niemand zugetraut hätte. Bottas Stärke ist wohl die, dass er keine Schwäche hat. Vom Speed her zählt er schon immer zu den Top-Piloten. Doch was ihn 2014 besonders stark machte: Valtteri liest die Rennen wie kaum ein anderer. Und er ist mit seiner eigenen Leistung nie zu 100 Prozent zufrieden. Darüber sind andere Fahrer schon gestolpert. Doch für den Williams-Kutscher ist dieser selbstkritische Aspekt le-

diglich ein zusätzlicher Ansporn. Seine mentale Stärke liess er in der abgelaufenen Saison auch den erfahreneren Teamkollegen Felipe Massa spüren. Der zog mit wenigen Ausnahmen den Kürzeren gegen den Skandinavier.

Bottas grosses Plus in der Öffentlichkeit: Er ist zugänglich. Nimmt jede Frage ernst, hat aber immer ein verschmitztes Grinsen parat. Er ist nicht der unterkühlte Eiskasten wie etwa sein Landsmann Kimi Räikkönen. Und eckt daher auch nicht an. Bottas (25) hat keine Feinde im Paddock. Wenn er aber weiter so unge- niert Gas gibt, könnte er bald ein paar Neider kriegen.



Bottas: Der erste GP-Sieg ist lediglich eine Frage der Zeit

3. Romain Grosjean

Dem ehemaligen GP2-Meister (2011) haftete lange das Image eines Crash-Piloten an. Tiefpunkt seiner Karriere war der «Platzverweis» 2012 beim Belgien-GP, als Grosjean am Start Fernando Alonso über den Haufen fuhr. Die anschliessende Rennsperre in Monza brachte den Genfer auf den Pfad der Tugend. Inzwischen sind unüberlegte Aktionen Schnee von gestern. 2013 fuhr er über weite Strecken auf demselben Niveau wie sein damaliger Teamgefährte Kimi Räikkönen. Und im Vorjahr bewies er noch ganz andere Qualitäten. Grosjean stellte sich in der Öffentlichkeit stets vor sein Team, auch

wenn ihm dieses in der abgelaufenen Saison eine ziemliche Krücke hingestellt hatte.

Dass er sich 2014 trotz mageren Ergebnissen durchgebissen hat und dabei in der Öffentlichkeit stets ruhig geblieben ist, spricht für die Reife des bereits 28-jährigen Familienvaters. Wäre ihm Vettel bei Ferrari nicht zuvorgekommen, Grosjean hätte sich berechnete Hoffnungen auf das zweite Cockpit machen dürfen. Auch das ist ein Indiz dafür, dass das Ansehen des einst als arrogant verschrienen Franzosen massiv gestiegen ist. Mit Mercedes-Power wird Romain dieses Jahr wieder vorne mitmischen können.



Grosjean: Musste unten durch – hat dadurch viel dazugelernt

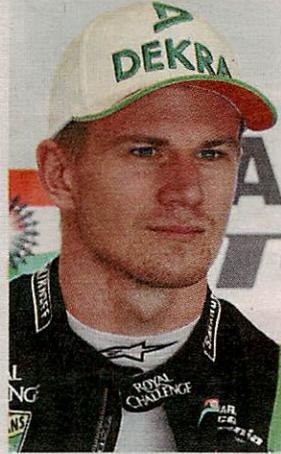
grossen Champion?

4. Nico Hülkenberg

Wie Grosjean hat auch Nico Hülkenberg (27) auf eine Beförderung innerhalb des Formel-1-Starterfeldes gehofft. Doch auch der Deutsche ging leer aus und hängt 2015 ein drittes Jahr bei Force India an. Wie schon 2014 wird er dabei auf Sergio Pérez treffen. Ihn hatte «Hülki» in der abgelaufenen Saison im Griff. 12:7 in der Qualifikation, 96:59 Punkte in der Endabrechnung. Trotzdem: In Sachen Highlights hatte sein mexikanischer Kollege die Nase vorn. Und das ärgert den ehrgeizigen Deutschen.

Über seine Qualitäten muss man nicht streiten. Nico ist ein Vollgastier. Was er 2013 aus

dem Sauber C32 herausgequetscht hat, war weltmeisterlich. Trotzdem hat es Hülkenberg bis heute nicht geschafft, in einem Top-Team Unterschlupf zu finden. Was die Frage aufwirft: Bleibt da ein ganz Talentierte für immer auf der Strecke? Hülkenberg ein ewiges Talent – es ist nicht auszuschliessen. Dass er 2015 mit Porsche in Le Mans nach dem Gesamtsieg greift, mag ein Indiz dafür sein, dass sich einer der neuen Generation ernsthaft Gedanken macht, wie seine Karriere weiter verläuft. Sein definitiver Wechsel zu den Sportwagen wäre für die Formel 1 ein Verlust.



Hülkenberg: Ewiges Talent?

5. Sergio Pérez

Sergio «Checo» Pérez Mendoza ist und bleibt eine Wunderkugel. Der Mexikaner ist schnell – kein Zweifel. Und er schafft es, Highlights zu setzen. 2014

gelang ihm das mit Platz 3 in Bahrain. Und auch in Montreal lag der «Reifenflüsterer» mit nur einem Stopp auf Podestkurs. Doch kurz vor Schluss

crashte er mit Felipe Massa. Die Rennkommissare gaben Pérez die Schuld, sodass er in Österreich um fünf Positionen nach hinten versetzt wurde. Dort zeigte der heissblütige Latino wenig Verständnis für diese Strafe und blieb bei seiner Version, Massa sei für den Unfall verantwortlich gewesen.

Wie gut (und vor allem wie konstant) Pérez tatsächlich ist, wird man wohl kaum mehr herausfinden. Die Chance, für ein Top-Team zu fahren, hatte «Speedy Gonzalez» bereits 2013 bei McLaren. Dort hatte er aber das Nachsehen gegenüber Jensen Button.

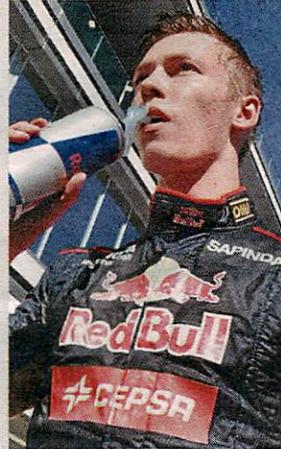


Pérez: Bietet ein sehr breites Spektrum – von Hero bis Zero

6. Daniil Kvyat

Der 20-Jährige hat bei Red Bull eine Bilderbuchkarriere hingelegt. Zumindest bis zum heutigen Tag. Drei Jahre brauchte der Russe lediglich, um sich eine Formel-1-Fahrkarte zu sichern. Und nach nur einer Saison im Dienste von Toro Rosso sitzt der Schlacks aus Ufa 2015 als Ersatz von Sebastian Vettel bei Red Bull im Cockpit. Dort muss er sich mit Daniel Ricciardo messen. Kommt er an ihn heran, hat er gute Chancen auf eine rosige Zukunft im Nummer-1-Team der Bullen. Er und Ricciardo teilen sich übrigens eine Besonderheit: Beide haben ihre Teamkollegen von 2014 zu Ferrari verscheucht.

Kvyat, der im Alter von 17/18 Jahren nochmals 20 Zentimeter wuchs, hat gegenüber seinem Vorgänger einen grossen Vorteil: Er kennt nur die neue Hybrid-Generation von Formel-1-Autos. Das hilft. Kvyat hat 2014 nie den Eindruck gemacht, als komme er ins Grübeln. Er setzt sich ins Auto und fährt einfach so schnell, wie es das Auto erlaubt. Diese Unbekümmertheit ist ein Merkmal der neuen Generation. Zwar geht nichts über Erfahrung. Aber anhand von Beispielen wie Kimi Räikkönen, Sebastian Vettel oder Jensen Button sieht man eindeutig: Zu viel Erfahrung kann auch hinderlich sein.



Kvyat: Mr. Unbekümmertheit

7. Max Verstappen

Wenn am 15. März die Motoren in Australien wieder aufheulen, sind viele Augen auch auf Max Verstappen (17) gerichtet. Der Sohn des Ex-Formel-1-Piloten Jos Verstappen wird dann zum jüngsten GP-Piloten. Und weil die FIA das Mindestalter zur Vergabe der Superlizenz auf 18 Jahre erhöht hat, wird er diesen Titel auf ewige Zeiten haben.

Wie gross der Druck ist, und wie er damit umgeht, weiss nur Verstappen selber. Bis jetzt scheint er seine Aufgabe gut zu lösen. Und wie sein Vorgänger Daniil Kvyat hat auch er ein grosses Plus: keine Form von Vergleichsmöglichkeiten mit F1-Autos früherer Jahre. Nimmt man den Speed, den Verstappen in der Formel 3 gezeigt hat, sollte es für den jungen Niederländer wirklich kein Problem sein, bei Toro Rosso die Führungsrolle an sich zu reissen. Das Selbstvertrauen ist da. Genauso wie die schützende Hand von Sportchef Helmut Marko.



Verstappen: Einer wie Kvyat?

8. Felipe Nasr



Nasr: Fuhr in der GP2 mit dem Messer zwischen den Zähnen

Drei Jahre hat Felipe Nasr (22) in der GP2 verbracht. Erst im 50. Rennen holte er seinen ersten Sieg im Vorzimmer der F1. Gemessen an dieser Leistung sollte der zukünftige Sauber-Pilot eigentlich nicht so weit vorne in unserer Hitliste auftauchen. Doch Nasrs sieglose Zeit soll nicht überbewertet werden. Viel hat nie gefehlt. Und wer in drei Jahren GP2 20 Mal auf dem Podest stand, der hat sein F1-Cockpit nicht nur des Geldes wegen verdient.

Natürlich haben die Bankendollars des wohlherzogenen Traumschwiegersohns aus Brasilien geholfen. Als es dar-

um ging, ein Cockpit zu erhaschen. Doch Nasr hat auch fahrerische Qualitäten. In der GP2 fiel er vor allem dadurch auf, dass er immer mit dem Messer zwischen den Zähnen fuhr. Vor allem in Rennen, in denen der Südamerikaner von weiter hinten starten musste. Überholen ist für ihn kein Fremdwort. Wie gut er in seinem Premierenjahr abschneidet, hängt von Sauber ab. Sein libanesischer Nachname bedeutet übersetzt «Sieg». Davon wird er – zumindest 2015 – noch weit entfernt sein.

BITTE UMBLÄTTERN

9. Carlos Sainz jr.

An der Seite von Teamkollege Max Verstappen wirkt der 20-jährige Madrilene wie ein abgebrühter Routinier. Sein halbes Leben hat der Sohn des ehemaligen Rallye-Weltmeisters Carlos Sainz auf Rennstrecken verbracht. Der Titel in der Renault 3.5 war sein vorläufiger Höhepunkt und das Ticket für den Sitz bei Toro Rosso. Seine Chance hat Sainz jr. zu Recht gekriegt. Für Red Bull-Sportchef Helmut Marko war er die «logische Wahl».

Bleibt die Frage: Hält er dem Druck stand? Und wie schneidet er gegen den jungen Verstappen ab? Fahrerisch hat Sainz jr. sicher Qualitäten vorzuweisen. Wer in der Renault 3.5 sieben Rennen gewinnt und genauso oft auf Pole steht,

muss sich nicht verstecken. Doch die Konkurrenz war in der abgelaufenen Saison nicht so stark wie in den Jahren zuvor. Sainz musste den Titel holen, sonst wäre er aus dem Kader rausgeflogen. Das wusste



Sainz jr.: War in den Jahren 2012/2013 kein Überflieger

er. Und das hat er auch erfolgreich umgesetzt. Trotzdem bleiben Fragezeichen. In den Jahren 2012/2013 hat sich der bekennende Alonso-Fan weder in der Formel 3, noch in der GP3 mit Ruhm bekleckert.

10. Pastor Maldonado



Maldonado: Letzte Chance?

Machen wir uns nichts vor: Ohne seine Petrol-Millionen aus Venezuela wäre Pastor Maldonado längst nicht mehr in der Formel 1. Zu bescheiden sind seine Ergebnisse. Und auch sein Ruf, ein Auto/Team voranzubringen, lassen zu wünschen übrig. Maldonado hat seine Chance gehabt. Und sie 2012 in Barcelona genutzt. Sein Sieg damals war nicht geraubt. Williams hat ihm an diesem Wochenende ein absolutes Traumauto hingestellt. Doch seither hat es der Südamerikaner in 52 weiteren Grands Prix nur fünfmal geschafft, in die Punkte zu fahren. Besser als P5 (Abu Dhabi 2012) war er nie mehr. Das ist ungenügend.

Mit Mercedes-Power könnte es 2015 für Maldonado wieder aufwärts gehen. Daran hält sich

der ehemalige GP2-Sieger fest. Doch bleiben Topresultate erneut aus, wird sich Lotus – Geld hin oder her – neu orientieren müssen. Und auch in der Regierungszentrale in Caracas könnten irgendwann unangenehme Fragen gestellt werden. Denn allein der olympische Gedanke, mitmachen ist wichtiger als gewinnen, zählt auch in Venezuela nicht viel.

2014 musste der Mann, der dafür bekannt war, auf einer Runde alles aus dem Auto zu holen, eine böse Schlappe hinnehmen: Teamkollege Grosjean gewann das Quali-Duell mit 15:4. Nur viermal schaffte Pastor den Sprung in Q2. Zum Vergleich: Grosjean überwand diese Hürde dreizehnmal. Noch ein Jahr wie 2014 kann sich Maldonado definitiv nicht leisten.

11. Marcus Ericsson

Die Leser des britischen Fachmagazins «F1 Racing» haben ihn mit 1,7 Prozent aller Stimmen zum schlechtesten Rookie 2014 gewählt. Damit rangiert der Schwede noch hinter André Lotterer, der in Spa für ein Rennen sein Teamkollege war. Ericsson wird dieses Abstimmungsergebnis am Allerwertesten vorbeigehen. Er hofft, 2015 bei Sauber neu durchstarten zu können. Doch wie?

Sportlich ist der Wechsel zu Sauber – gemessen an den Ergebnissen 2014 – ein Schritt vom Regen in die Traufe. Die einstige Topadresse im Mittelfeld hat im Vorjahr einen Nuller geschrieben. Das gab es in der 22-jährigen Geschichte des Schweizer Rennstalls noch nie. Dass mit Felipe Nasr ein Rookie an seiner Seite startet,

macht es für Ericsson (und das Team) nicht leichter. Zudem ist klar: Wer im zweiten Jahr neben einem Neuling fährt und gegen diesen ungenügend abschneidet, kann seine Karriere in der Königsklasse abhaken.

Seit Ericsson 2009 japanischer F3-Meister wurde, ist ein sechster Endrang (auf dem Weg in die Formel 1) seine beste Klassierung. Drei Siege in vier Jahren GP2 sind kein besonderer Leistungsausweis. Wäre Ericsson nicht schon seit Jahren auf Rosen gebettet, wäre seine Karriere längst im Sand verlaufen. Doch vier private Gönner, die im Hintergrund bleiben wollen, machen es möglich. Einer davon ist der Chef von Tetra Pak. Ein anderer soll ein Mitbesitzer der Bekleidungsfirma H&M sein.



Ericsson: Typischer Paydriver

Formel E Buenos Aires

Wer zuletzt

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Eigentlich hätte Sébastien Buemi den vierten Lauf zur Formel E in Buenos Aires gewinnen sollen. Oder Lucas Di Grassi. Oder Sam Bird. Oder Nick Heidfeld. Doch am Schluss jubelte António Félix da Costa.

Chaos auf Argentinisch. Wer die letzten zwölf Runden des Formel-E-Grand-Prix in Buenos Aires verfolgte, musste sich unweigerlich fragen: Will dieses Rennen denn niemand gewinnen? Die Reihenfolge nach dem Restart (Unfall von Karun Chandhok) lautete: 1. Sébastien Buemi, 2. Lucas Di Grassi, 3. Nick Heidfeld, 4. António Félix da Costa, 5. Sam Bird. Von diesen fünf hatte am Ende nur einer Grund zum Lachen: da Costa. Doch alles der Reihe nach.

Der Erste, der sich aller Siegeschancen beraubte, war Bird. Der Malaysia-Sieger war wieder einmal superschnell unterwegs. Doch der Brit überfuhr am Ende der Boxengasse die rote Ampel und wurde deshalb mit einer Drive-Through bestraft. Statt die Chance auf Sieg Nummer 2 gab es lediglich Platz 7.

Der nächste, der seine Siegambitionen vergrub, war Buemi. Der Sportwagen-Weltmeister, der vor Weihnachten in Uruguay gewann, war in allen Trainings Schnellster. Und auch im Rennen führte er souverän.

Selbst nach dem Autotausch lag Séb vorne. Doch kaum war das Safety-Car abgebogen, bog auch Buemi ab – in die Mauer. Für die fragile Aufhängung war das zu viel des Guten. Der Schweizer rollte mit abgeknicktem rechtem Vorderrad und ramponiertem Selbstbewusstsein aus.

Viel Pech für di Grassi

Nun war die Reihe an di Grassi. Der Gesamtführende hatte sich mit tollen Überholmanövern nach vorne gearbeitet. Doch acht Runden vor Schluss kollabierte ohne Fremdeinwirkung die rechte hintere Radaufhängung. Di Grassi landete in derselben Mauer wie zuvor Chandhok und Buemi. Der Ärger des Abt-Piloten war verständlich: «Ich hatte den Sieg schon vor Augen», schimpfte Di Grassi.

Di Grassis Pech war Heidfelds Glück. Der Deutsche übernahm die Führung. Und sah bis drei Runden vor Schluss wie der sichere Sieger aus. Dann kam das Unheil über Funk: Durchfahrtsstrafe wegen Speeding in der Box. Heidfelds Traum vom ersten (längst verdienten) E-Sieg war ausgeträumt. Der Deutsche fiel auf den achten Platz zurück.

So war der Weg frei für da Costa, dessen bestes Ergebnis bisher ein achter Rang war. «Ich würde nicht behaupten, dass ich unter normalen Umständen den Speed gehabt hätte, um das Rennen zu gewinnen. Aber wenn der Sieg auf der Strasse liegt, sage ich nicht nein.» ♦

IndyCar

In weniger als

Die IndyCars werden in diesem Jahr dank Aero-Kits unterschiedlich ausschauen. Aber erst ab Lauf 2. Beim Auftakt in Brasília (8. März) wird noch mit altbewährtem Material gefahren.

Am 8. März, eine Woche vor dem Formel-1-Grand-Prix in Australien, steigt in Brasília der Saisonauftakt der IndyCar-Series. Es ist das erste Mal, dass die Nummer 1 des amerikanischen Monopostosports in der Hauptstadt Brasiliens gastiert. Austragungsort ist das 5,476 km lange Autódromo Internacional Nelson Piquet, das es seit 1974 gibt. Und auf dem im Eröffnungsjahr ein nicht zur WM zählender Formel-1-Lauf abgehalten wurde (Sieger Emerson Fittipaldi).

Der erste Lauf zur neuen Saison wird noch mit den handelsüblichen Dallara-W12-Chassis abgehalten. Erst ab dem zweiten Rennen in St. Petersburg/Florida kommen dann die neuen Aero-Kits zum Einsatz. Diese dürfen von den Teams noch bis zum 18. Januar getestet und modifiziert werden. Danach werden sie homologiert. Nachgebessert werden darf hinterher nur noch, wenn ein Team beweisen kann, dass ein abgenommenes Teil ein Sicherheitsrisiko darstellt. Modifikationen an Seitenkästen und Motorabdeckung sind grundsätzlich für die nächsten zwei Jahre verboten.

Noch gibt es freie Cockpits

Auf dem Fahrermarkt hat sich über Weihnachten/Neujahr

lacht, lacht am besten



Einer von vieren, der hätte gewinnen müssen: Eine defekte Aufhängung verhinderte den zweiten Triumph für Abt-Pilot Lucas Di Grassi



Erbe den Sieg: Da Costa mit dem Drittplatzierten Piquet jr.

FORMEL E / Resultate

Buenos Aires/RA, 2.407 km, 20 Fahrer gestartet, 14 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken
 1. António Félix da Costa (P/Amlin) in 48:52,100 min (=103,4 km/h); 2. Nicolas Prost (F/e-Dams) +5,354; 3. Nelson Piquet jr. (BR/China Racing) +8,552; 4. Jaime Alguersuari (E/Virgin) +11,148; 5. Bruno Senna (BR/Mahindra) +11,535; 6. Jean-Eric Vergne (F/Andretti) +13,319; 7. Sam Bird (GB/Virgin) +13,617; 8. Nick Heidfeld (D/Venturi) +15,464; 9. Oriol Servià (E/Dragon) +19,334; 10. Stéphane Sarrazin (F/Venturi) +28,973; 11. Ho-Pin Tung (RC/China Racing) +112,858; 12. Marco Andretti (USA/Andretti) 1 Rdn.; 13. Daniel Abt (D/Audi Sport Abt) 2 Rdn.; – out: Sébastien Buemi (CH/e-Dams).

Pole-Position (3 Bonuspunkte): Buemi in 1:09,134 min (=125,3 km/h)

Schnellste Runde (2 Bonuspunkte): Bird in 1:11,540 min (=121,1 km/h)

Fan-Boost: Vergne, Heidfeld und Senna

Stand nach 4 von 10 Läufen: Fahrer: 1. Di Grassi 58 Punkte; 2. Bird 48; 3. Buemi 43; 4. Prost 42; 5. Piquet 37; 6. da Costa 29; 7. Alguersuari 26; 8. d'Ambrosio 22; 9. Montagny 18; 10. Chandhok 18; 11. Senna 18; 12. Servià 16; 13. Trulli 12; 14. Pic 12; 15. Vergne 11; 16. Heidfeld 5; 17. Abt 4; 18. Sarrazin 3; – Teams: 1. e-Dams 85; 2. Virgin 74; 3. Audi Sport Abt 62; 4. Andretti 41; 5. Dragon 38; 6. China Racing 37; 7. Mahindra 36; 8. Amlin Aguri 31; 9. Trulli 12; 10. Venturi 8.

Nächstes Rennen: 14. März, Miami (USA)

Internet: www.fiaformulae.com

zwei Monaten geht's wieder los

nicht viel getan. Fix ist inzwischen nur, dass A. J. Foyt Enterprises definitiv mit zwei Autos an den Start gehen wird. Neben dem bisherigen Einzelkämpfer

Takuma Sato ist der Briten Jack Hawksworth zum Team gestossen – eine Jung-alt-Kombination, die mit Sicherheit für sehr viel Aufsehen sorgen wird.

Freie Cockpits gibt's noch bei Andretti, KV und Sam Schmidt. Auch Dale Coyne sucht noch händierend nach Fahrern. Von denen sind zurzeit reichlich am Markt. Allerdings sind die meisten davon «mittellos». So auch Simona De Silvestro, die nach ihrem Formel-1-Aus bei Sauber weiter auf einen Neustart in den Staaten hofft.

Mit Bryan Clauson und Rodolfo González werden zwei Neulinge am Start stehen. Wobei Clauson bereits auf einen Indy-500-Einsatz 2012 (bei Fisher) zurückblickt. Während Clauson im von KV unterstützten Satellitenteam Jonathan Byrd's Racing Unterschulpf gefunden hat, ist noch unklar, bei wem Ex-Marussia-Tester González unterschrieben hat. ♦ CE



Rundkurs in Brasília: Hier findet der Auftakt zur IndyCar-Serie statt

NACHRICHTEN

Kein Platz für Ocon im Meisterteam

GP2 Das Meisterteam Dams wird 2015 mit Pierre Gasly (Red Bull Junior) und Alex Lynn (GP3-Meister) antreten. Ursprünglich sah es so aus, als ob Esteban Ocon bei seinen Landsleuten unterkommt, doch der F3-Europameister machte beim Vertragspoker Zweiter. Ocon hofft nun auf ein gleichwertiges Angebot aus der GP2. Ausserdem gilt er als Anwärter auf ein Mercedes-Cockpit in der DTM.

Panis zu Tech 1, Visser verlängert bei Vallés

Renault 3.5 Aurélien Panis, der Sohn von Ex-GP-Sieger Olivier Panis, steigt in die Renault 3.5 zu Tech 1 auf. Panis jr. wurde 2014 Gesamtneunter im 2-Liter-Eurocup. Ebenfalls fix ist die Vertragsverlängerung von Beitske Visser. Die Niederländerin bestreitet 2015 ein zweites Jahr im Team von Adrián Vallés.

Dreimal mit der WTCC, einmal DTM

AutoGP Der Kalender der AutoGP 2015 steht. Hier die bisher bestätigten Termine im Überblick: 19. 4. Marrakesch (mit WTCC); 3. 5. Budapest (WTCC); 24. 5. Silverstone (Blancpain); 28. 6. Le Castellet (WTCC); 12. 7. Zandvoort (DTM); 6. 9. Brunn (ETCC).

Hilmer verzichtet auf eine zweite Saison

GP3 Nach nur einer Saison tritt Franz Hilmer sein GP3-Team an den Spanier Adrián Campos ab. Hilmer zum Rückzug: «Wir haben uns mit unserem GP3-Team, das wir nur wenige Wochen vor dem Saisonbeginn übernommen haben, schwergetan. Dies hat unsere Arbeit in jeder Hinsicht erschwert.» Noch kein Käufer wurde für das insolvente Marussia-Team gefunden.

Was passiert mit Kokainsünder F. M.?

Formel E Der des Kokainkonsums überführte Franck Montagny ist weiter im Ungewissen, welche Konsequenz sein Fehltritt für seine weitere Laufbahn haben wird. Der Franzose war nach dem Formel-E-Lauf in Malaysia positiv getestet worden. Er verzichtete auf die Öffnung der B-Probe. Stattdessen sagte er: «Ich schäme mich.» ♦ CE

TERMINE 2015

IndyCar-Series

- 8. 3. Brasília (BR)
- 29. 3. St. Petersburg (USA)
- 12. 4. Avondale (USA)
- 19. 4. Long Beach (USA)
- 26. 4. Birmingham (USA)
- 9. 5. Indianapolis (USA)
- 24. 5. Indy 500 (USA)
- 30. 5. Detroit (USA)
- 31. 5. Detroit (USA)
- 6. 6. Fort Worth (USA)
- 14. 6. Toronto (CDN)
- 27. 6. Fontana (USA)
- 12. 7. West Allis (USA)
- 18. 7. Newton (USA)
- 2. 8. Lexington (USA)
- 23. 8. Pocono (USA)
- 30. 8. Sonoma (USA)

Langstrecken-WM

Champions testen schon

Von GUSTAV BÜSING

Kaum sind die Feiertage vorüber, nehmen die Teams der Langstrecken-WM (WEC) die Arbeit für die Saison 2015 wieder auf. Kommt Nissan mit Frontmotor und -antrieb?

Standesgemäß hat Weltmeister Toyota bereits gestern (Montag) den Testbetrieb in Le Castellet auf dem Circuit Paul Ricard eröffnet. Dort ist erstmals die Version 2015 des erfolgreichen TS040 Hybrid im Einsatz. Ausserdem steht ein 2014er-Chassis, allerdings versehen mit aktuellen Modifikationen, zur Verfügung.

Über Details schweigt sich das Team verständlicherweise noch aus. Auch auf die offizielle Verkündung der Fahrermannschaft muss die Welt noch bis Ende Januar warten. Fest steht jedoch, dass Mike Conway zur Stammbesatzung gehören wird, sehr wahrscheinlich in der Startnummer 2. Im Auto mit der Weltmeister-Startnummer 1 bildet vermutlich Kazuki Nakajima mit den Titelträgern Sébastien Buemi und Anthony Davidson ein bärenstarkes und schnelles Trio.

Porsche startet in Abu Dhabi

Nach dem Auftakt in Südfrankreich sieht das Toyota-Testprogramm Ausflüge von Köln mit je zwei Autos nach Portimão an der Algarve vom 16. bis 18. Februar sowie nach Spanien vor. Dort machen die Toyota-Trucks vom 28. bis 30. Januar für einen dreitägigen Test Station im Mo-



Die Weltmeister schon wieder fleissig: Von den vier Werksteams hat Toyota (Foto: Bahrain 2014) zuerst die Testarbeit aufgenommen

torland Aragón, wo auch nachts gefahren werden kann.

Im Anschluss übernimmt Konkurrent Audi vom 31. Januar bis zum 3. Februar die Strecke in Aragón, um die schon früh begonnene Entwicklungsarbeit am 2015er-R18 e-tron quattro fortzusetzen. Die Ingolstädter, die jetzt aus ihrem neuen Motorsportzentrum in Neuburg an der Donau operieren, bleiben ihrem bewährten Vorbereitungsprogramm treu und unterziehen ihre Prototypen vom 2. bis 6. März dem üblichen Härte-test auf der Rüttelpiste von Sebring in Florida.

Für Porsche beginnt nach dem Roll-out des neuen 919 Hy-

brid im Dezember in Weissach der reguläre Testbetrieb fern der Heimat im warmen Abu Dhabi. Vom 18. bis 22. Januar nutzen sowohl die LMP1- als auch die GT-Werks-Mannschaft die anspruchsvolle Grand-Prix-Strecke an der Yas-Marina für intensive Vorbereitungen auf die neue WEC-Saison.

Auch für den folgenden Test bleibt Porsche der Region treu. Vom 8. bis 12. Februar haben die Zuffenhausener den GP-Kurs in Bahrain gebucht.

Nissan: Spot beim Super Bowl?

Fehlt noch Nissan, der vierte Hersteller, dessen Nismo GT-R Le Mans die sozialen Netzwer-

ke seit Monaten ganz im Sinne der cleveren PR-Strategie von Sportchef Darren Cox mit den wildesten Spekulationen füllt. Die «Enthüllung» soll wohl in Form eines Werbespots am 1. Februar im Umfeld der TV-Übertragung des Super Bowls, dem Endspiel im American Football, erfolgen, wenn 100 Millionen Menschen vor den Bildschirmen sitzen. In Mitteleuropa ist das Spiel allerdings zu nachtschlafender Zeit, und die Spots sind überhaupt nicht im hiesigen Programm.

Was die Gerüchteküche zu bieten hat, klingt allerdings revolutionär genug. Danach hat Nissan den Le-Mans-Renner

praktisch umgedreht: Vorne sitzen Schwungrad-Hybrid, Kühler und Verbrennungsmotor (Cosworth V6-Turbo, der ursprünglich für die F1 entwickelt wurde), erst dahinter der Fahrer. Der Motor treibt die Vorderräder an, der Hybrid die kleineren Hinterräder, das Aerodynamikkonzept setzt ganz auf geringen Luftwiderstand, weshalb das Auto ohne Heckflügel auskommen soll.

Das Ganze soll in den USA schon richtige Tests erfolgreich absolviert haben. Wir sind gespannt: auf offizielle Bestätigungen, die Fahrer und die Europa-Premiere in Le Castellet beim Prolog Ende März. ♦

United Sports Car Championship - Vortest 24h Daytona

Enges Prototypen-Feld, Porsche stark



Starke Dritte: Der neue Ligier von Michael Shank Racing

Die Bestzeit beim «Roar before the Rolex 24», dem Daytona-Vortest, ging an die Corvette DP von Wayne Taylor Racing. Porsche in GTLM-Klasse vorn.

Anders als bei anderen Serien, die sich einer Balance of Performance bedienen, darf man die Zeiten dabei durchaus als Wegweiser heranziehen. Denn wie schon im Vorjahr drohte die IMSA mit empfindlicher Bestrafung, wenn die beim Vortest gezeigten Zeiten von denen beim eigentlichen 24h-Marathon (24./25. Januar) gefahrenen allzu weit abweichen.

Die spannendste Frage dabei war, wie sich die neuen, geschlossenen LMP2-Boliden einsortieren würden. Diese konnten vorab nämlich nur anhand von Computersimulationen eingestuft werden. Der Ligier JS P2-Honda von Michael Shank Racing belegte dabei Platz 3 hinter der Taylor-Corvette und deren Markenkollegen von Action Express Racing.

Porsche schnell bei den GTs

Mit drei Zehnteln Rückstand war auch der Deltawing trotz Crash vorn dabei. Einzig der neue HPD ARX-04b fiel mit 1,4 Sekunden Rückstand leicht ab.

Einen Monat nach dem ersten Roll-out überrascht das allerdings nicht, zumal erst ein Auto fertig war und deshalb sechs Fahrer im Boliden rotierten.

In den GT-Klassen zeigte Porsche eine starke Frühform. Bei den GTLM-Fahrzeugen sorgte Earl Bamber für die Bestzeit des Testwochenendes, knapp vor Pedro Lamy im Aston Martin und dem Schwester-911.

In der GTD-Kategorie bildeten die beiden Viper des Riley-Teams eine Doppelspitze, hinter der sich der Dempsey/Wright-Porsche mit Neuzugang Philipp Eng als erster Verfolger positionieren konnte. ♦ MBR

Trophée Andros Alpe d'Huez & Isola 2000

Lagorce erster Verfolger

Von BERNHARD SCHOKE

Sportlich stand die erste Saisonhälfte im Zeichen von Jean-Philippe Dayraut. Nach einem Sieg in Alpe d'Huez hielt er sich in Isola aber zurück.

Der Jahresauftakt rund 150 km nordöstlich von Nizza war das genaue Gegenteil der Rennen in Alpe d'Huez. Die Rennen vor der Weihnachtspause standen ganz im Zeichen von Dayraut. Souverän prägte er im Mazda 3 den Auftritt, insbesondere am zweiten Wertungstag – locker, wie befreit von der Last, an Muller vorbeiziehen zu müssen. Und dies auch gegen grosse Namen.

Analytisch waren zuvor alle Faktoren aussortiert worden.



Jetzt erster Dayraut-Verfolger: Ex-F1-Pilot Franck Lagorce

Man hatte nach den Rennen in Andorra die Nacht genutzt, um möglichst viele weitere Faktoren in Sachen Fahrwerkseinstellungen auszusortieren. Besonders Sinn macht dies vor dem Einfluss der milden Temperaturen der letzten Wochen. Tiefe Spurrillen auf der Ideall-

nie, die in den Kurven am Ende des Rennwochenendes bis auf den Asphalt reichen, sind nicht nur fahrerisch eine Herausforderung, sondern auch für die Stossdämpfer. Hier die richtige Einstellung zu finden, ist fundamentale Aufgabe der Ingenieure und Teams, um Dayraut in

den Vorläufen schnelle Zeiten zu ermöglichen.

Dayrauts Gegner holten auf

Erfahrung und ein Fahrer, der das Fahrverhalten so auf den Punkt bringt, dass seine Angaben sich technisch umsetzen lassen, ist die zielführende Kombination.

Parallel dabei im Blick: Das komplexe Reglement – um dabei nicht ins Hintertreffen zu geraten, fuhr Dayraut in Isola mit angezogener Handbremse. Panis und Balas nutzten die Gelegenheit. Sie gewannen jeweils die Tageswertungen. Vorn dabei auch Franck Lagorce, der wie Panis Dayraut in der Gesamtwertung näher kam. Trotzdem kann Letzterer nächstes Wochenende in Lans die Zeichen für den Titel stellen. ♦

TROPHÉE ANDROS / Resultate

Alpe d'Huez/F: Finale à 6 Runden; Streckenlänge 820 Meter; Höhenmeter 1800

Samstag, 1. Finale: 1. Toomas Heikkinen (FIN/Mazda) 4:39,173 min; 2. Olivier Pernaut (F/DS) +1,242; 3. Andrea Dubourg (F/Renault) +1,529; 4. Gérald Fontanel (F/Mini) +3,539; 5. Nikolay Gryazin (F/Renault) +11,630.

Samstag, 2. Finale: 1. Jean-Baptiste Dubourg (F/Renault) 4:34,138 min; 2. Jean-Philippe Dayraut (F/Mazda) +0,839; 3. Romain Grosjean (F/Renault) +3,084; 4. Benjamin Rivière (F/DS) +4,815; 5. Olivier Panis (F/Toyota) +5,405.

Sonntag, 1. Finale: 1. Bertrand Balas (F/Mini) 3:44,644 min; 2. Andrea Dubourg (F/Renault) +5,295; 3. Olivier Pernaut (F/DS) +8,927; 4. Christian Beroujon (F/Dacia) +10,806; 5. Nikolay Gryazin (F/Renault) +20,799.

Sonntag, 2. Finale: 1. Jean-Philippe Dayraut (F/Mazda) 3:41,059 min; 2. Benjamin Rivière (F/DS) +4,078; 3. Olivier Panis (F/Toyota) +6,540; 4. Jean-Baptiste Dubourg (F/Renault) +8,990; 5. Toomas Heikkinen (FIN/Mazda) +10,349.

TROPHÉE ANDROS / Resultate

Isola 2000/F: Finale à 6 Runden; Streckenlänge 800 Meter; Höhenmeter 2000

Freitag, 1. Finale: 1. Olivier Panis (F/Toyota) 4:48,123 min; 2. Gerald Fontanel (F/Mini) +1,672; 3. Adrien Tambay (F/DS) +2,236; 4. Christian Beroujon (F/Dacia) +2,816.

Freitag, 2. Finale: 1. Bertrand Balas (F/Mini) 4:43,794 min; 2. Franck Lagorce (F/Dacia) +0,702; 3. Toomas Heikkinen (F/Mazda) +2,593; 4. Jean-Philippe Dayraut (F/Mazda) +6,362.

Samstag, 1. Finale: 1. Christian Beroujon (F/Dacia) 4:50,536 min; 2. Olivier Pernaut (F/DS) +0,930; 3. Bertrand Balas (F/Mini) +1,480; 4. Adrien Tambay (F/DS) +2,241.

Samstag, 2. Finale: 1. Olivier Panis (F/Toyota) 4:44,444 min; 2. Franck Lagorce (F/Dacia) +1,395; 3. Gerald Fontanel (F/Mini) +3,767; 4. Benjamin Rivière (F/DS) +5,738.

Stand: 1. Dayraut 441 Punkte; 2. Lagorce 414; 3. Panis 413; 4. Rivière 396; 5. J.-B. Dubourg 393; 6. Heikkinen 370; 7. A. Dubourg 357; 8. Balas 356; 9. Beroujon 308; 10. Pernaut 293.

Nächstes Rennen: 16./17. Januar, Lans-en-Vercors/F
Internet: www.tropheeandros.com

DTM

Kommt nun doch die «Option»-Mischung?

Bereits beim Saisonfinale der DTM am 19. Oktober vergangenen Jahres in Hockenheim wurde von DTM-Chef Hans Werner Aufrecht eine Änderung bezüglich der Einheitsreifen von Hankook angekündigt. Doch mit dem Wegfalls der Optionsreifen sind wohl nicht alle Beteiligten einverstanden.

«Wir werden keinen Optionsreifen mehr haben, das ist allgemeiner Konsens. Unser Reifenpartner Hankook hat einen geradezu perfekten Reifen gemacht, der den Fahrern sehr gefallen hat. Aber er hat nicht die erwünschte Zusatzspannung im Rennen gebracht», begründete Aufrecht die vor allem von vielen DTM-Piloten umstrittene Entscheidung.

Bei Hankook sieht man das Thema völlig entspannt. «Ich kann verstehen, dass die Fahrer sich den schnelleren Reifen

wünschen», erklärte Manfred Sandbichler, bei Hankook als Motorsportdirektor Europa auch verantwortlich für die DTM: «Aber: Wir sind Vertragspartner der ITR (DTM-Dachorganisation, d. Red.) und respektieren das Technische Reglement.»

Möglicherweise ist das letzte Wort aber noch nicht gesprochen, denn nach MSA-Informationen gibt es derzeit für 2015 kein Reglement – weder technisch noch sportlich. Demzufolge könnte es also noch Änderungen geben. ♦ AW



Erste ITR-Wahl: Standardreifen

TCR International Series

Mit acht Herstellern ins Premierienjahr

Rund zweieinhalb Monate vor dem Premierienrennen der neuen TCR International Series in Malaysia steht fest, dass Fahrzeuge von acht verschiedenen Marken im Feld vertreten sein werden. Das verrät Serienchef Marcello Lotti vergangene Woche in einem Interview auf der Autosport International Show in Birmingham. Neben Seat, Honda, Volkswagen und Ford kann dabei Opel als fünfter Vertreter bereits genannt werden. Details wurden zwar nicht genannt, mit dem Opel Astra OPC, wie er als Cup-Version seit 2013 auch in der VLN bereits rennmässig eingesetzt wird, hat die Marke mit dem Blitz aber ein passendes Fahrzeug mit Zweiliter-Turbo parat.

Die drei weiteren Marken verrät Lotti noch nicht, dafür aber einen ganz wichtigen Termin: Anfang Februar soll es einen

ersten Balance-of-Performance-Test geben. «Dann können wir auch die drei weiteren Marken enthüllen», sagte Lotti.

Das TCR-Reglement findet dabei weiter gut Anklang. Neben einer eigenständigen Asien-Serie und einer Benelux-Ausgabe (ab 2016) werden die Fahrzeuge in diversen Championaten zumindest als Klasse implementiert. Selbst im NASCAR-Land USA scheint man Fuss zu fassen. Nach 2015, als Klasse in der USTCC, ist für 2016 eine eigene TCR-Serie in Amerika angedacht. ♦ MBR



Auch Teil der TCR: Opel

NACHRICHTEN

Buhk ist jetzt einer der Bentley-Boys

GT3-Sport Nach drei erfolgreichen Jahren als Teil der Mercedes-Kundensportprogramms (u.a. GT3-Europameister, Gesamtsieger 24h Spa und BES-Meister) hat Maximilian Buhk einen mehrjährigen Werksfahrervertrag bei Bentley unterschrieben. Der 22-jährige Norddeutsche bestreitet für die Teams HTP Motorsport und M-Sport das ADAC GT Masters sowie beide Teile der Blancpain GT Series – also Endurance und Sprint. Dazu kommen die 12h von Bathurst, die 24h am Nürburgring und die 12h von Abu Dhabi.

Priaux mit BMW zurück in der BTCC

BTCC Das hochkarätige Fahrerfeld bekommt mit dem dreifachen WTCC-Champ Andy Priaux prominenten Zuwachs. Der Ex-DTM-Pilot dockt beim Traditionsteam West Surrey Racing an und wird dort einen BMW 125i pilotieren – also in jenem Modell und für jenes Team, mit dem Colin Turkington 2014 Meister der Serie wurde. Gleichzeitig kehrt der Meister von 2013, Andrew Jordan, zu Triple Eight (MG-Werksteam) zurück. Priaux fuhr 2002 bereits für Honda in der BTCC, Jordan war 2009 für das damalige Vauxhall-Werksteam Triple Eight unterwegs.

Kaffer und Fisichella bleiben Risi treu

USCC Nachdem er im Vorjahr erst als Ersatzmann für Matteo Malucelli ins Risi-Team nachrückte, fährt Pierre Kaffer in dieser Saison für das texanische Ferrari-Team. Giancarlo Fisichella hängt als sein Teamkollege eine zweite US-Saison dran. Gemeinsam holten Kaffer/Fisichella im Vorjahr bereits zwei Klassensiege in der USCC.

Schneider und Co. bei 24h-Kartrennen

24h Köln Nach einem Jahr Pause findet kommendes Wochenende wieder das 24h-Kartrennen im Kartcenter Cologne in Köln-Rodenkirchen statt. Zu den prominenten Startern zählen Bernd Schneider, Timo Scheider, Maro Engel und Dirk Werner. Der Eintritt ist frei, der Rennstart erfolgt Samstag um 16 Uhr. ♦ MBR/AW

24h Series - 24h Dubai

Schwarzer Falke der Überflieger



Dritter Gesamtsieg in Dubai: Der Mercedes-Benz SLS AMG GT3 des Black Falcon Teams. (Kl. Foto: Das siegreiche Fahrertrio (v.l.) Hubert Haupt, Abdulaziz Al Faisal, Oliver Webb und Yelmer Buurman)

Von MARTIN BERRANG
und ARNO WESTER

Bei der zehnten Auflage der 24h von Dubai glänzte Black Falcon. Das Meuspather Team holte sich mit dem Mercedes SLS AMG und der Mannschaft Hubert Haupt, Yelmer Buurman, Oliver Webb und Abdulaziz Al Faisal bereits den dritten Sieg am Persischen Golf.

Der Saisonauftakt in Dubai hat sich beim Jubiläum zu einem Superlativ der Langstreckenszene entwickelt. Mit gleich zwölf SLS, lediglich einem BMW Z4 und keinem Audi R8 LMS stieß das Event mit letztlich 89 Startern (bei 96 Nennungen) allerdings schon deutlich an seine Grenzen. So war es nicht verwunderlich, dass es bereits in der Anfangsphase zu

zahlreichen Crashes kam. Insgesamt 13 Mal und weit über drei Stunden lief das Rennen unter «Code 60» (maximale Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 km/h). Zwar angekündigt, mangels Finanzierung allerdings nicht erschienen, war der Bentley Continental GT3 von Lechner Racing. Der mittlerweile in Bahrain ansässige Walter Lechner hatte stattdessen einen Cup-Carrera eingesetzt.

Duell der Black-Falcon-SLS

Als einer der ersten überhaupt erwischte es Kenneth Heyer im Mercedes SLS AMG GT3 von Hofor Racing, er war in der ersten Kehre auf Ölbindemittel recht heftig ins Aus gerutscht. Zunächst machte Pole-Sitter Martin Ragginger im Porsche 911 GT3 R von Fach Auto Tech die Pace, doch die Schweizer Mannschaft legte den ersten

Stopp ausserhalb einer Code-60-Phase und fiel zurück.

Später streifte dann eine Antriebswelle, und der Kühler verlor Wasser. In der Nacht löste sich der vordere Unterboden, wonach die letztjährigen Supercup-Meister das Auto endgültig aus dem Rennen nahmen. Pech hatten auch die Vorjahressieger von Stadler Racing. Man reparierte über eine Stunde einen Unfallschaden, drehte wenige Runden und entschied dann mangels Erfolgsaussichten aufzuhören und bei den 12h von Mugello wieder anzugreifen.

Nach dem Porsche-Intermezzo übernahmen die beiden SLS von Black Falcon endgültig das Ruder. Nach mehreren Positionswechseln mit ihrem Schwesterauto von Jeroen Bleekemolen, Bernd Schneider, Andreas Simonsen und Khaled Al Qubaisi übernahm der später siegreiche

zweite Black Falcon SLS ab der 276. Runde endgültig die Führung und gab diese bis zum Ziel (604 Rdn.) nicht mehr ab. Aus einem Doppelsieg wurde jedoch auch nichts, da Al Qubaisi in einen Überrundungsunfall verwickelt wurde und mit einem Aufhängungsschaden aufgeben musste.

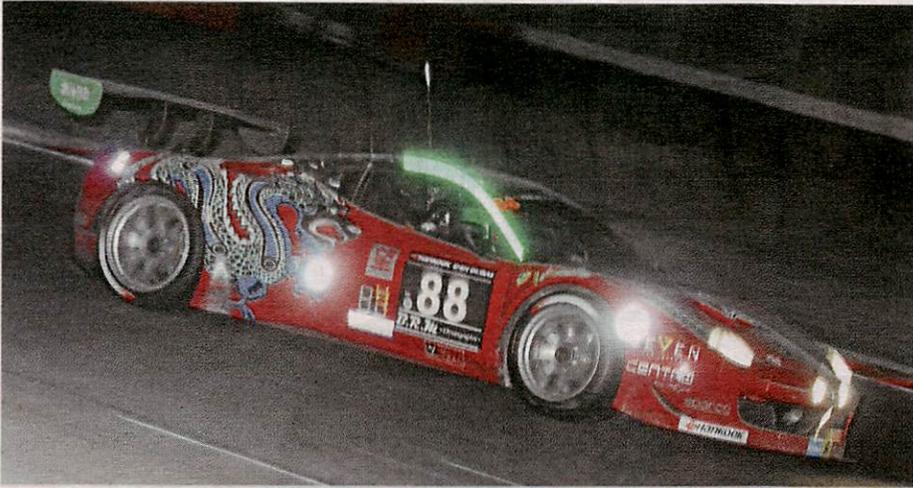
Hinter dem führenden Black-Falcon-SLS ging es richtig spannend zu. Dafür sorgten gleich drei Teams. Allen voran Tom Onslow-Cole, Adam Christodoulou, Cheerag Arya und Thomas Jäger auf einem SLS des britischen Ram Racing Teams. Richtig gut dabei war auch der Ferrari 458 Italia GT3 des heimischen Dragon Racing Teams, wo sich Mohammed Jawa, Jordan Grogar, Matt Griffin und Rob Barff abwechselten. Das galt ebenfalls für Stefan Mücke und seine britischen

Partner Paul White und Jonny Adam im Aston Martin Vantage GT3 von KPM Racing. Dem Berliner gelang mit 1:59,546 sogar die schnellste Runde.

Der Ferrari aus den Emiraten hielt sich erstaunlich lange auf Rang 2, musste letztlich aber den Mercedes von Ram Racing den Vortritt lassen. Platz 4 ging an Mücke und seine Partner. Gute Fünfte wurden die letztjährigen Sieger der Nissan GT Academy Gaëtan Paletou, Ricardo Sánchez, Ahmed Bin-Khanen, Nick Hammann, sowie ihr deutscher Vorgänger und Coach Florian Strauss im Nissan GT-R GT3 von RJN.

Auch deutsche Klassensieger

Neben dem Gesamtsieg holte sich Black Falcon mit seinen beiden Porsche 991 Cup auch noch einen Doppelsieg in der 997er-Klasse. Es siegten Anders



BERRANG

Als bestes Team der Amateur-Klasse beim Heimspiel sogar aufs Gesamt-Podest: Dragon-Ferrari



BERRANG

Platz 4 und schnellste Runde: Stefan Mücke



BERRANG

997-Klasse: Auch hier gewann Black Falcon



BERRANG

Klarer Sieg in Klasse A5: Der BMW von Hofor-Kuepperracing (Küpper/Kroll/Kroll/Toniutti/Prewitt)

Fjordbach, Keita Sawa, Saud Al Faisal und Andreas Weishaupt vor ihren Teamkollegen Burkhard Kaiser, Manuel Metzger, «Gerwin» und Christian Raubach. Wobei die Entscheidung über P1 und P2 in der Klasse erst in der letzten Viertelstunde fiel. Eine klare Sache war dagegen die Klasse A5 für die Renngemeinschaft Hofor-Küpper, wo sich Autoeigner Bernd Küpper, Sarah Toniutti, Hal Prewitt sowie Chantal und Martin Kroll mit dem BMW M3 Coupé klar den Sieg holten. Ganz im Gegensatz zu früh gecrashten Hofor-Mercedes blieb das Auto ohne eine einzige Schramme. Bonk Motorsport gewann die hart umkämpfte BMW-Cup-Klasse mit Max Partl sowie den niederländischen Renn-Ladys Liesette Braams, Sandra van der Sleet und Gaby Uljee auf dem starken 23. Gesamtrang. ♦

24H SERIES / Resultate

Dubai/UAE (5,399 km): 1. von 6 Läufen; Rennen über 24 Stunden; 89 Teams gestartet, Wetter/Strecke: sonnig/trocken
 1. Al Faisal/Haupt/Buurman/Webb (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) 604 Rdn. (1. A6-Pro);
 2. Arya/Jäger/Onslow-Cole/Christodoulou (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +4 Rdn. (2. A6-Pro);
 3. Jawa/Grogor/Griffin/Barff (Ferrari 458 Italia GT3) +4 Rdn. (1. A6-Am);
 4. White/Mücke/Adam (Aston Martin Vantage GT3) +8 Rdn. (3. A6-Pro);
 5. Strauss/Sanchez/Bin-Khanen/Hammann/Paletou (Nissan GT-R GT3) +13 Rdn. (2. A6-Am);
 6. Pisarik/Jirik/Malucelli/Kox (Ferrari 458 Italia GT3) +18 Rdn. (4. A6-Pro);
 7. Aka/Liehm/Kleinbach/Wlazik/Barazetti (Porsche 911 GT3 R) +20 Rdn. (3. A6-Am);
 8. Goethe/Hall/Fatien/Campbell-Walter (Lamborghini Gallardo LP560 GT3) +22 Rdn. (4. A6-Am);
 9. Fjordbach/Sawa/Al Faisal/Weishaupt (Porsche 911 GT3 Cup 991) +24 Rdn. (2. 997);
 10. Schuring/Kaiser/Metzger/Raubach (Porsche 911 GT3 Cup 991) +24 Rdn. (2. 997);
 11. Algosaiibi/Schmid/Bachler/van Lagen (Porsche 911 GT3 Cup 991) +25 Rdn. (3. 997);
 12. Lafargue/Lafargue/Abergel (Porsche 911 GT3 Cup 997) +32 Rdn. (4. 997);
 13. Braams/Braams/Huisman/Waimer (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +35 Rdn. (5. A6-Am);
 14. Lukas/Esemann/Feige/Konopka/Moczulski (Porsche 911 GT3 Cup 991) +36 Rdn. (5. 997);
 15. Vasilyev/Asmer/Al Azhari/Korjus (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +38 Rdn. (5. A6-Pro);
 16. Jones/Jones/Jones/Jones/Jones (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +38 Rdn. (6. A6-Pro);
 17. Fretin/Fretin/Mitieus/Petit (Porsche 911 GT3 Cup 997) +51 Rdn. (6. 997).
Schnellste Runde: Stefan Mücke (D, Aston Martin Vantage GT3) 1:59,546 in Runde 419

Nächstes Rennen: 13./14. März, 12h-Rennen Mugello/
 Internet: www.24hseries.com

NACHGEHAKT BEI Hubert Haupt

(45/D). Der ehemalige DTM-Pilot und jetzige Immobilienunternehmer über den 24h-Sieg und seine weiteren Pläne.



Von MARTIN BERRANG

? Hättest du dir vorstellen können, dieses Rennen bei 89 Startern und der Dichte an GT3-Autos gewinnen zu können? Eigentlich schon, wir sind im letzten Jahr Dritte geworden und haben uns vorgenommen, nicht zu oft in den Boxen zu stehen und möglichst keine Unfälle zu haben. Dieses Rennen kann man einfach nur durch ständiges Fahren gewinnen. Mit den 89 Autos war das schon brutal, und nachts gab es viele Situationen, wo es ziemlich eng war.

? Was war der Schlüssel zu Erfolg? Wir hatten uns vorgenommen, in den ersten drei, vier Stunden ein gutes Polster herauszufahren, dann in der Nacht nicht zu stark zu pushen und zu schauen, wie es dann in der Früh aussieht. Diese Taktik ist voll aufgegangen. Wir fuhrten ständig 2:00er- und 2:01er-Rundenzeiten und haben mit

604 Runden sogar noch einen neuen Distanzrekord geschafft. Ich denke, dass wir selbst ohne den Unfall unseres zweiten Autos gewonnen hätten.

? Was hat das Team zu dem Sieg beigetragen? Ich war schon bei Audi, Opel und bei anderen professionellen Teams, doch Black Falcon ist eines der besten Teams, bei dem ich je gefahren bin. Die machen einen perfekten Job und holen letztes die meisten Siege bei wichtigen Rennen für Mercedes.

? Wie geht es bei dir weiter in diesem Jahr? Ich komme mit dem Mercedes mittlerweile ausgezeichnet zurecht und möchte die Blancpain Endurance Series inklusive 24h von Spa fahren. Dann die 24h Nürburgring und einige VLN-Läufe. Zudem habe ich mir einen alten Porsche RSR zugelegt und werde Klassikrennen bestreiten. Insgesamt sind zwölf Rennen geplant.

Aus den Klassen

«Mission erfüllt» für die Rollstuhl-Racer

Marc Dilger (D), Gustav Engljähringer (A), Mike Smit (NL) und Matt Speakman (AUS) sind ehemalige Motorradrennfahrer, die durch Unfälle im Rollstuhl gelandet sind. Ihre Liebe zum Motorsport haben sie jedoch nie verloren. Alle vier hatten sich erst jahrelange mit irgendwelchen Motorsportverbänden herumgeschlagen, um überhaupt Rennen fahren zu dürfen. «Unser größter gemeinsamer Traum war es, ein 24h-Rennen durchzufahren», erklärt Dilger. Die «Mission Possible» begann bei den 12h von Zandvoort 2014, wo der von Sorg Motorsport umgebaute BMW M235i Cup sein erfolgreiches

Debüt erlebte. Nach dem Rennen war zwar das Budget verbraucht, doch viele Menschen wurden auf das Projekt aufmerksam. Unter anderem meldete sich BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt. «Da haben wir mal vorsichtig gefragt, ob auch Alex Zanardi auf unserem Auto starten könnte», schildert Engljähringer. «Er war sehr interessiert, konnte aus terminlichen Gründen jedoch nicht. Aber er hat jedem von uns eine persönliche Grussbotschaft geschickt.» Am Ende der erfolgreichen 24h-Mission belegte das Quartett in der starken BMW-Cup-Klasse den fünften Platz. ♦ MB



BERRANG

24h-Mission erfüllt: Sorg-BMW der Rollstuhl-Rennfahrer

Halbzeitbilanz

Duell auf Augenhöhe



Will hoch hinaus: Mini-Pilot Al-Attiyah ist schon fast konkurrenzlos

Von CHRISTIAN SCHÖN

Nach acht Etappen trennen Nasser Al-Attiyah (Mini) und Giniel de Villiers (Toyota) nur achteinhalb Minuten. Eine faustdicke Überraschung ist Yazeed Al-Rajhi auf Rang 3.

Windschatten-Fahren ist in der Wüste eher unüblich. Da braucht es schon zwei ehemalige Dakar-Sieger, die sich als Ex-Teamkollegen bei VW zudem noch gut verstehen, um auf so eine Idee zu kommen. Im Zentimeterabstand tobten Giniel de Villiers, der 2009 die erste Rallye Dakar in Südamerika gewonnen hatte, und Nasser Al-Attiyah, Gewinner zwei Jahre später, 100 Kilometer lang über den topfebenen Salzsee von Uyuni in Bolivien. Stossstange an Stossstange mit Tempo 185 in 4000 Metern Höhe – eine mehr als skurrile Szene. «Das war fast wie in der NASCAR-Serie», grinste de Villiers. Lohn des Risikos: Die Spitzenreiter der Gesamtwertung konnten sich ein wenig von den Konkurrenten der Fünfergruppe absetzen, in der sie am Morgen gestartet waren. Nur weil sie im Verlauf des Tages einmal zum Reifenwechsel anhalten mussten, entglitt ihnen der Etappensieg. Nach 507 Kilometern Prüfung trennten die beiden Kampfhähne ganze 13 Sekunden.

Diese letzte WP vor dem Ruhetag war symptomatisch für

das Katz-und-Maus-Spiel, das sich Mini-Speerspitze Al-Attiyah und de Villiers im Toyota liefern. «Ich richte mein Tempo ganz nach Giniel aus», gab der Katarer zu, der zur Halbzeit 8:27 Minuten Vorsprung hat. «Er ist der Einzige, den ich im Auge behalten muss.»

Und das manchmal im wahren Sinne des Wortes. Gelegentlich liess Al-Attiyah dem Konkurrenten freiwillig den Vortritt, um ihm dann für den Rest der Prüfung wie ein Schatten zu folgen. Risikoloser kann man nicht durch die Wüste fahren. Den geringen Zeitverlust nahm Al-Attiyah dabei gerne in Kauf.

Nur während der ersten beiden Etappen, auf den Schotterpfaden in der argentinischen Pampa, gab Al-Attiyah rücksichtslos Gas. Den Sieg in WP 1 verhagelte ihm eine Zwei-Minuten-Zeitstrafe wegen Übertre-

ten einer Geschwindigkeitsbegrenzung. Nach dem Gewinn der zweiten Etappe hatte er rund acht Minuten Vorsprung vor dem Südafrikaner im Toyota. Den verwaltete er bis zum Ruhetag clever.

Die Überraschung

Al-Attiyah und de Villiers sind an der Spitze aber nicht ganz allein. Yazeed Al-Rajhi im Toyota des belgischen Overdrive-Teams ist noch in Schlagdistanz. Der Dakar-Neuling aus Saudi-Arabien, zur Halbzeit knapp 19 Minuten hinter Spitzenreiter Al-Attiyah, ist die Überraschung der ersten Rallye-Halbzeit. «Wir hatten einen Platz unter den Top 10 angepeilt», strahlte sein deutscher Beifahrer Timo Gottschalk. «Dass wir bei der Premiere sogar das Podium in Reichweite haben, kommt auch für uns völlig unerwartet.»

In WP 8 schnappte das Toyota-Duo der übermächtigen Mini-Truppe sogar den ersten Tagessieg vor der Nase weg. «Yazeed macht einen perfekten Job, ist dabei völlig entspannt», lobte Gottschalk. Al-Rajhi, der ansonsten in der Rallye-Weltmeisterschaft in der WRC2-Kategorie antritt, ist bei Wüsten-Rallyes alles andere als ein unbeschriebenes Blatt. Zum Beispiel bei der Pharaonen-Rallye 2014 besiegte der 33-jährige Sohn einer der reichsten Familien seiner Heimat, wiederum zusammen mit Timo Gottschalk, keinen Geringeren als Nasser Al-Attiyah.

Grosse Verlierer

Während Al-Attiyah und de Villiers die Erwartungen erfüllen und Al-Rajhi verblüfft, sind andere Topfahrer bereits raus aus dem Kampf um den Sieg. Vor-

jahressieger Nani Roma verlor schon ein paar Kilometer nach dem Start der ersten Prüfung sämtliche Chancen, weil eine defekte Ölpumpe seinen Mini lahmlegte und er ins Biwak geschleppt werden musste. «Der härteste Tag meiner Karriere.» Seitdem ist der Spanier Edel-Schnellservice in der X-Raid-Mannschaft.

Teamkollege Orlando Terranova gewann zwar bereits drei Etappen, genauso viele wie Spitzenreiter Al-Attiyah. Mit erst einem heftigen Überschlag (WP 2), dann mit einem Felsenkontakt (WP 4) kegelte sich der Argentinier aber gleich doppelt aus der Spitzengruppe. Die Peugeot-Stars Stéphane Peterhansel und Carlos Sainz spielen ebenfalls keine Hauptrolle mehr (siehe Story rechts).

US-Boy Robby Gordon ist zwar schon zum elften Mal mit dabei. So ganz hat er aber offensichtlich immer noch nicht kapiert, dass schlampige Vorbereitung kein gutes Omen für einen Spitzenplatz ist. Und so wechselten sich wieder einmal Topresultate mit zeitintensiven technischen Defekten (überhitzte Bremsen in WP 2) des auf den Namen Gordini getauften Buggy mit V8-Benziner ab.

Den Vogel schoss Gordon auf dem Weg zum Start ab. Das abnehmbare Lenkrad seines Renners hatte er im Hotel vergessen – und für den Weg vom Parc fermé zur Startrampe kurzerhand durch eine Zange ersetzt. ♦



Überraschungsmann: Al-Rajhi



Al-Attiyahs grösster Konkurrent: De Villiers, Dakar-Sieger 2009

Aus dem Biwak

MSa schraubte bei X-raid

Von REINER KUHN

Tiefer kann man in die Rallye Dakar kaum eintauchen. MSa-Korrespondent Reiner Kuhn schlüpfte in einen Mechanikerverall des hessischen X-raid-Teams und war beim abendlichen Service in San Juan am Mini All 4Racing von Krzysztof Holowczyc mittendrin statt nur dabei.

Nirgends sind Teamgeist, Erfahrung, Cleverness und Demut mehr gefragt als bei der Dakar. Das weiss auch Krzysztof Holowczyc. Zum nunmehr zehnten Mal ist der mehrmalige polnische Champion und Rallye-Europameister von 1997 bei der Königin aller Offroad-Rallyes dabei. Doch so einen Auftakt (siehe Story links) hat auch

er noch nicht erlebt. «Die heutige Prüfung war einfach irre», gab er im Ziel der mit 518 Wertungskilometern längsten Tagesetappe von Villa Carlos Paz nach San Juan zu Protokoll. «Von Schotterpisten über Fesh-Fesh, Sanddünen und grobem Geröll war alles dabei. Am Ende war ich seekrank.» Scheinbar sein einziges Problem, wie sein Chefmechaniker Joiceimar Ferreira nach einem Briefing mitteilte. «Das Auto hat keinen Kratzer. Wenn wir alle Schutzplatten entfernt und das Auto innen und aussen gesäubert haben, sehen wir weiter», so der Brasilianer, der im dritten Jahr für den Prototyp des Polen verantwortlich zeichnet.

Danach wird die mehrseitige Jobliste der täglichen Servicearbeiten abgearbeitet. Rund 50 Positionen gilt es für ihn und seine

beiden, der Startnummer 306 zugeteilten Mitstreiter Pawel Paz und Krystian Falacinski abzuhaken. Anders die Datenauslese oder Detailprüfung von Motor, Antriebsstrang und Elektrik. Diese Techniker sind nicht einem Auto fest zugeteilt, sondern bei allen elf (!) X-raid-Minis integriert.

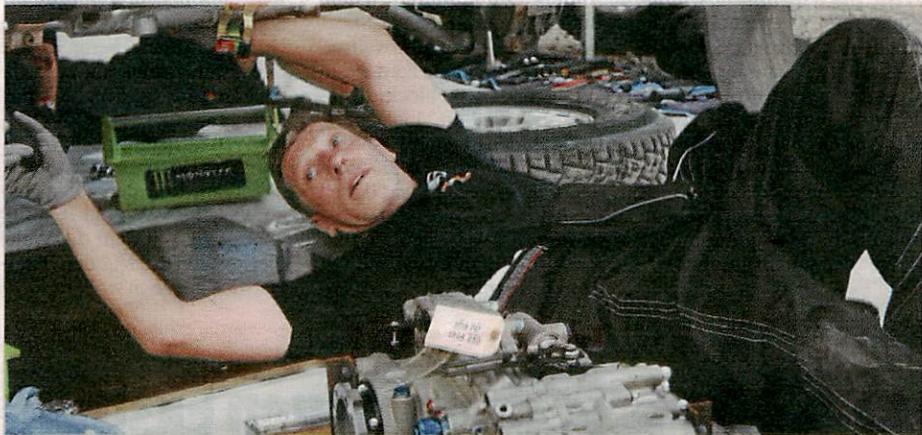
Konzentriert und ohne Hektik

Rund vier Stunden sind für den abendlichen Routineservice inklusive kleinerer ausserplanmässiger Reparaturen eingeplant. So steht ein Wechsel des Hinterachsdifferenzials auf dem Programm. «Sicher ist sicher, wir haben einige Ölflecken auf dem Unterschutz gesehen», sagt Pawel. Die beiden oberen Halter lösen, die untere entfernen, Antrieb trennen und mit den Kollegen das 53 Kilo schwe-

re Bauteil austauschen. Konzentriert und ohne Hektik ist das in 45 Minuten erledigt.

Derweil hat «Car-Chief» Joiceimar mit Pilot Krzysztof und der Teamleitung um Sven Quandt die nächste Etappe durchgesprochen – und das Setup kann verändert werden.

Es ist längst dunkel, als Joiceimar sich für eine kurze Testfahrt ans Steuer setzt. Kurz vor Mitternacht legt man sich dann in, auf oder neben den Servicetruck zum Schlafen. Knapp fünf Stunden später gilt es, vor der Abfahrt nochmals die Reifendrücke zu überprüfen. Danach wird über die Serviceroute das nächste Biwak angesteuert. Eine gute Gelegenheit, die Augen zumachen. Anders als die Wettbewerbsautos sind die Begleitfahrzeuge zumeist auf Asphaltstrassen unterwegs. ♦



Schraub- statt Schreibwerkzeug: MSa-Sonderkorrespondent Kuhn montiert an Holowczycs Mini



Mit Checkliste: Ferreira, Kuhn



Holowczyc-Auto im Rennalltag

Peugeot

Comeback mit Hindernissen

Stéphane Peterhansel stapelte vorsorglich tief. «Kann sein, dass wir einen Flop abliefern», meinte der elfmalige Dakar-Sieger vor dem Comeback des Peugeot-Werksteams. Zwar hatte sich der Franzose schon vor der letzten Rallye Dakar, bei der er im Mini Zweiter wurde, zum Wechsel entschieden. Doch die Testfahrten mit dem völlig neuen 2008 DKR begannen Peterhansel sowie die Teamkollegen Carlos Sainz und Cyril Despres erst im Spätsommer 2014 – viel zu spät für ein siegfähiges Auto.

Zum Flop geriet die Rückkehr des Siegerteams der Jahre 1987 bis 1990 nicht, zumindest nicht bis zur Dakar-Halbzeit. Auch wenn die nackten Zahlen ernüchternd klingen. Mit knapp zwei Stunden Rückstand ist Peterhansel bestplatziertes Peu-

geot-Pilot, auf Gesamtrang 8. Doch an Nachtschichten der Mechaniker hatte nicht nur die Technik Schuld.

Sainz und Beifahrer Lucas Cruz erreichten den Ruhetag gar nicht erst. Der Ex-Rallye-Weltmeister hatte beim Überholen eines Quad einen Stein

übersehen (WP 5). Der Felsbrocken katapultierte den 2008 DKR in eine fünffache Rolle – die beiden Spanier krabbelten unverletzt aus dem Wrack.

Zuvor hatte Sainz mit Tagesrang 4 (WP 3) das Potenzial des französischen Buggy mit Dreiliter-Turbodiesel aufblitzen las-

sen. In den Dünen sind die Hecktriebler mit ihren riesigen Reifen und Federwegen schneller als die rund 700 Kilogramm schwereren Allradler von Mini und Toyota. Doch schon einen Tag später kostete ein Turboladerschaden Stunden.

Am zweiten Tag beschädigte Peterhansel die Lenkung an einem Baumstumpf – Zeitverlust: über eine Stunde. In WP 6 mussten er und Co Jean-Paul Cottret noch einmal zum Werkzeug greifen, um in der Prüfung eine Spurstange zu wechseln.

Ohnehin keine Wunder sind von Cyril Despres zu erwarten. Der fünfmalige Dakar-Sieger auf dem Motorrad fährt irgendwo zwischen den Tagesrängen 15 und 25 – wenn er seinem 2008 DKR nicht gerade ein Rad ausreisst (WP 5). ♦ CS



Stein übersehen: Sainz' 2008 DKR nach fünffachem Überschlag

DIE ETAPPEN

»» **Etappe 1: 4. Januar** Buenos Aires-Villa Carlos Paz/RA (Verbindung 663 km, Wertung 170 km). Warm-up ohne besondere Tücken. Sieger: Terranova (Mini).

»» **Etappe 2: 5. Januar** Villa Carlos Paz-San Juan/RA (VE 107 km, WP 518 km). Hart, am Ende Sand. Sieger: Al-Attayah (Mini).

»» **Etappe 3: 6. Januar** San Juan-Chilecito/RA (VE 258 km, WP 284 km). Steinig. Sieger: Terranova (Mini).

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

»» **Etappe 5: 8. Januar** Copiapo-Antofagasta/RCH (VE 239 km, WP 458 km). Sieger: Vasilyev (Mini).

»» **Etappe 6: 9. Januar** Antofagasta-Iquique/RCH (VE 392 km, WP 255 km, Trucks VE 255 km). Pazifik entlang, Dünen, Gebirge. Sieger: Al-Attayah (Mini).

»» **Etappe 7: 10. Januar** Iquique/RCH-Uyuni/BOL (VE 396 km, WP 321 km). Marathonetappe nach Bolivien. Navigation wichtig. Sieger: Terranova (Mini).

»» **Etappe 8: 11. Januar** Uyuni/BOL-Iquique/RCH (VE 24 km, WP 781 km, Trucks 0/271 km). Salzwüste, Trucks durch Dünen. Sieger: Al-Rajhi (Toyota).

»» **Ruhetag: 12. Januar**

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

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

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

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

»» **Etappe 13: 17. Januar** Rosario-Buenos Aires/RA (VE 219 km, WP 174 km). Schneller Schlussabschnitt ins ersehnte Ziel. ♦ ML (Stand 11. Januar 2015)

Rallye-WM

Loeb stapelt noch tief



Zurück in der WM: Rekordweltmeister Loeb testet den DS 3 WRC



Historie beim M-Sport: Fiesta WRC mit Mikkola/McRae-Touch

Von REINER KUHN

Die DS-Einsatzmannschaft von Citroën Racing weilt als letztes der vier Herstellerteams in den Seealpen, um sich auf den WM-Auftakt bei der Rallye Monte Carlo vorzubereiten. Derweil präsentierte M-Sport das neue Design des Ford Fiesta WRC.

Die Letzten werden die Ersten sein. So zumindest hofft man im Lager rund um Rekordweltmeister Sébastien Loeb. Denn während M-Sport Ford, Hyundai und die Weltmeister von Volkswagen schon vor Weihnachten zu ausgiebigen Testfahrten in den Regionen Hautes-Alpes und Ardèche weilten, reiste die französische Werks- und M-Sport-Gruppe erst vergangene Woche mit der aktuellsten DS 3 WRC-Ausbaustufe (neuer Motor, überarbeiteter Antriebsstrang, Wippschaltung) nach Gap, um sich vor Ort auf den WM-Auftakt rund um Monte Carlo (22.–25.1.) vorzubereiten. Dienstag und Mittwoch sass DS-Speer- und M-Sport-Spitze Kris Meeke am Steuer, bevor der zur Tourenwagen-WM gewechselte Loeb über-

nahm. Selbst ein Ausrutscher von der winterlichen Piste konnte dessen Rückkehr ins WRC-Cockpit nicht trüben. «Es ist schön, wieder ein Rallyeauto zu spüren», so der 40-jährige Elsassler. «Bei der Rallye du Var tastete ich mich an das Rallyefahren und den DS 3 WRC heran. Hier musste ich erst wieder den Rhythmus finden, aber dann lief alles ganz gut», stapelt der siebenmalige «Monte»-Sieger tief. «Klar will ich wettbewerbsfähig sein, aber ich möchte die «Monte» auch ohne Druck genießen.» Am Samstag durfte dann der ab Schweden im zweiten Werksauto aktive Mads Östberg im optisch noch kaum veränderten Testwagen ran.

Viel Historie bei M-Sport

Anders beim mit schmalen Budget agierenden M-Sport Team. Auch wenn der weitreichend überarbeitete Ford Fiesta WRC (u.a. Motorblock, Zylinderkopf, Auspuff, Elektronik, Hilfsrahmen) erst im Mai bei der Rallye Portugal sein Debüt feiert: In Sachen Auftritt hatten die britischen Spezialisten die Nase vorn. Das Design der Topautos von Elfyn Evans und Ott Tänak nimmt nicht nur Anlei-

hen am Ford Escort RS 1800 MKII von Hannu Mikkola aus der Saison 1980, sondern auch am 1989er-Ford Sierra Cosworth von Colin McRae, wie M-Sport-Boss Malcolm Wilson erklärte. So viel Historie können weder Hyundai noch Volkswagen bieten – abgesehen von den Erfolgen der Salzburg-Käfer Anfang der 1970er. Da sich bei den zwei potentesten WM-Akteuren in Sachen Sponsoren wenig tut, wird man wohl mit ähnlichen Designs wie 2014 starten.

Diese Woche zieht VW nach

Das im fränkischen Alzenau beheimatete Hyundai-Team, das wie VW die mehrtägigen Testfahrten sowohl für die Rallye Monte Carlo als auch Schweden noch im alten Jahr absolvierte, wird den neuen Look des bis Sommer genutzten Übergangs-i20 WRC Anfang dieser Woche ohne Brimborium zeigen. Auch, weil sich bei der Technik nur wenig tat. Also schaut die Rallye-Welt gespannt nach Wolfsburg. Am Donnerstag wird dort das Team und der völlig neu entwickelte VW Polo R WRC vorgestellt, mit dem die Weltmeister von 2013/14 den Titel-Hattrick angehen wollen. ♦

Rallye-WM/R-GT Cup

Drei Porsches am Start

Die Premiere des neuen FIA R-GT-Cups verspricht besondere Action. Gleich drei prominent besetzte Porsche 911 GT3 haben sich für den Auftakt bei der Rallye Monte Carlo angesagt.

Im Sommer machte die FIA Nägel mit Köpfen. «Mit dem R-GT-Cup wollen wir unterschiedliche Fahrzeugtypen auf die Strecke bringen», erläutert FIA-Techniker Jérôme Toquet die Idee der Serie,

die 2015 fünf Läufe umfasst. «Für die Cup-Homologation genügt eine Stückzahl von 300 Serienmodellen. Die Zulassung müssen nicht unbedingt die Hersteller beantragen, das können auch Teilnehmer.» 8000 Euro, gut 80 Seiten Papier und ein Stempel der FIA – schon ist man im R-GT-Cup dabei.

François Delecour, Vize-Weltmeister von 1993, bekennt sich als Erster zur neuen Serie. Zumindest beim Auftakt in den Seealpen wird

der 52-jährige ehemalige Monte-Sieger nicht nur vom aktuell bei der Dakar aktiven Porsche-Werkspilot und Rallye-Enthusiasten Romain Dumas (37) Gegenwehr bekommen. Auch der ehemalige Topallrounder Marc Duez (57) aus Belgien tritt an.

Das Risiko der Lieblinge

Das Risiko für die Publikums-liebliche ist gross. Sind die Prüfungen der Monte schneebedeckt, haben die leistungsstarken GT-Hecktriebler Mühe, ihre Kraft auf den Boden zu bringen. Während sich Dumas vor Jahreswechsel auf die Bedingungen einstellte, wird Delecour diese Woche seinen 997 GT3 in den Seealpen ausprobieren. Duez wird mit jenem 996er antreten, den er 2014 an gleicher Stelle erstmals in der WM einsetzte.

Die Monte ist das erste Rendezvous des neuen Cups, der auch beim belgischen EM-Lauf in Ypern, der Rallye Deutschland, der Du Valais (CH) sowie beim EM-Finale auf Korsika Station macht. ♦ RK

Rallycross-WM

Solberg gegen Ekström

In 100 Tagen startet die World-RX-Serie 2015. In seiner zweiten WM-Saison wird die weitere Expansion des Trendsports erwartet.

Titelverteidiger Petter Solberg liess die Fans lange im Unklaren, ob er wieder antreten wird. Von seiner Rückkehr in die Rallye-WM war nicht zuletzt die Rede. Erst zu Silvester stellte der Norweger klar, dass auch 2015 mit ihm in der World-RX-Serie zu rechnen sei. Er will zwar sporadisch einige Rallyes fahren, wie mit Ehefrau Pernilla im Ford Escort Mk2 bei der bald anstehenden «Rally Sweden Historic», doch hat die Rallycross-WM für Solberg Priorität.

Für einige Teams bietet eine Reglementänderung klare Vorteile: Ab diesem Jahr können beide Starter bei jedem WM-Lauf ausgetauscht werden. Dass DTM-Pilot Mattias Ekström mit seinem EKS-Team zur Jagd auf den Titel bläst, ist entschieden. Ob Audi seinen Werksfahrer da offiziell dabei unterstützen wird, ist noch unbestätigt. ♦ EL



Titelverteidiger: Petter Solberg

TERMINE 2015

Rallycross-WM	
24.-26.4.	Montalegre (P)
15.-17.5.	Mettet (B)
22.-24.5.	Lydden Hill (GB)
19.-21.6.	Estering (D)
3.-5.7.	Höljes (S)
7.-8.8.	Trois-Rivières (CDN)
21.-23.8.	Hell (N)
4.-6.9.	Loheac (F)
18.-20.9.	Barcelona (E)
2.-4.10.	Istanbul (TR)
16.-18.10.	Franciacorta (I)
27.-29.11.	San Luis (RA)



F. Delecour



R. Dumas



Rasse beim Klassiker: Delecours GT-Porsche bei der «Monte»

Rallye-EM/ÖRM Jänner-Rallye

Souveräne Sieger

Von MICHAEL WOLF und REINER KUHN

Mit 17 von 18 Bestzeiten drückte Kajetanowicz dem EM-Auftakt in Österreich den Stempel auf. Ähnlich souverän agierte Landesmeister Raimund Baumschlager, der sich gegen den EM-Start entschied und sich mit dem Sieg in der nationalen Wertung zufrieden gab.

Bei der traditionell am allerersten Wochenende steigenden Jänner-Rallye im Mühlviertel sorgte das erneut verquere Regelwerk für Aufregung. Eine Rallye, zwei Ergebnislisten – auch so kann man das erneut bestens organisierte Schneetreiben verkomplizieren. Nur gut, dass die Jänner-Rallye dieses Jahr nicht auch noch zur Tschechischen Meisterschaft zählte. Dennoch: Baumschlager (Skoda Fabia S2000) hatte sich früh festgelegt, nur im nationalen und damit hinter dem EM-Feld zu starten. «Seitens Pirelli gibt es keine für den Super 2000 zugelassenen 15-Zoll-Reifen», erklärte der österreichische Rekordmeister, und Matteo Braga von Pirelli Motorsport ergänzte: «Wie hatten nur zwei Sorten Reifen, die für Allradfahrzeuge entwickelt wurden: 18-Zoll-EM-Pneus oder die 16-Zoll-Variante für die nationale Wertung.»

Routinier Baumschlager holte den nationalen Sieg vor dem 22 Jahre jungen Simon Wagner im altgedienten Allrad-Mazda 323 sowie der heimischen Mühlviertel-Ikone Ernst Haneder (Mitsubishi Lancer Evo IX). Für den BRR-Teamchef bedeutet dies in der ÖRM-Wertung den-



Da staunten nicht nur die Zuschauer: Kajetanowicz dominierte den EM-Start nach Belieben

noch nur Rang 2 hinter dem rund um Freistadt dominierenden Kajetanowicz (Ford Fiesta R5). Kleiner Trost: Im internationalen Feld wurde Robert Conani (Peugeot 207 S2000) vom Polen mit knapp über sieben Minuten Vorsprung auf Rang 2 verwiesen.

Der Griff in die Trickkiste

Die beiden letztgenannten EM-Teilnehmer griffen bei winterlichen Bedingungen und reichlich Neuschnee schon beim Shakedown in die Trickkiste. Beide bedienten sich der 15-Zoll-Variante des italienischen Ausrüsters, die eigentlich nur für frontgetriebene Fahrzeuge vorgesehen, aber wie sich herausstellte, ideal für die vorgefundenen Bedingungen war. Mit der schnellsten Zeit beim Qualifying legte Kajetanowicz den Grundstein für den Gesamtsieg, 17 WP-Bestmarken sollten folgen.

«Ein perfekter Auftakt für unseren Angriff auf den EM-Titel», unterstrich der Sieger seine Ambitionen. Einzig in der allerletzten Prüfung liess sich Ford-Markenkollege Alexey Lukyanuk die Bestzeit notieren. Nach anfänglichen Problemen und zwischenzeitlichem 23. Gesamtrang schaffte der Russe noch den Sprung aufs Podest.

Schon in der Auftaktprüfung wurden die spiegelglatten Prüfungen dem EM-Dritten und Mitfavoriten Craig Breen (Peugeot 208 T16) zum Verhängnis. In Zeitlupe rutschte der Ire von der Strecke. Nach dem Restart ergatterte er noch drei EM-Zähler und behielt damit gar die Oberhand im PSA-internen Duell mit Junior-Weltmeister Stéphane Lefebvre (DS 3 R5). Der Franzose wurde am Finaltag auf Platz 6 liegend wegen Zeitüberschreitung disqualifiziert. Als bester Österreicher im EM-Feld erreichte Martin Fischerlehner

(R4-Mitsubishi Lancer) auf Platz 5 das Ziel. Drei Positionen dahinter kam der ERC2-Sieger im schnellsten Produktionswagen, der Tscheche Vojtech Štajf (Subaru Impreza WRX) ins Ziel. In der frontgetriebenen Fahrzeugen vorbehaltenen ERC3 setzte sich Sławomir Ogryzek (PL) im Peugeot 208 R2 durch.

Bald Auftakt der Junior-EM

Anfang Februar wird es auch für die Opel-Junioren ernst. Bei der Rallye Lettland beginnt die fünf Läufe (vier werden gewertet) umfassende und R2-Autos vorbehaltene Junior-EM. Das Team von ADAC Opel Junior schickt neben Marijan Griebel auch den amtierenden Adam-Cup-Gewinner Emil Bergkvist aus Schweden ins Rennen. Zudem bestreitet der 24-jährige Julius Tannert im privat eingesetzten Opel Adam R2 neben Lettland noch drei weitere EM-Rallyes. ♦

NACHRICHTEN

Kubica bestätigt WM-Programm

Rallye-WM Auch wenn der Wechsel in ein Werksauto verwehrt blieb, bleibt Robert Kubica der Rallye-WM treu. Dank seinem langjährigen Sponsor Lotos startet der 30-jährige Pole bei allen 13 WM-Läufen. Anders als 2014 lässt der ehemalige F1-Pilot und WRC2-Weltmeister von 2013 seinen Ford Fiesta WRC vom italienischen A-Style-Teams einsetzen. Neben WRC-Aufsteiger Lorenzo Bertelli und Routinier Martin Prokop setzt auch Kubica auf Pirelli-Pneus.

Riedemann peilt den Titelgewinn an

Junior-WM Früh beginnt für Christian Riedemann die Jagd nach dem Junior-WM-Titel. Nach der Rallye Monte Carlo (22.-25.1.) folgen für den 27-jährigen Sulinger die WM-Läufe in Portugal, Polen, Finnland, Frankreich und Spanien. Da sechs von sieben Rallyes nominiert werden müssen, lässt er den Finallauf in Wales aus. Co ist Michael Wenzel. Neues auch beim Team: Der 234 PS starke DS 3 R3 Max wird vom österreichischen Team Wurmbbrand eingesetzt.

M-Sport feiert 100. Ford Fiesta RS

Technik M-Sport feierte vergangene Woche die Fertigstellung des 100. Fiesta R5. Mitte 2013 stellten die Briten das erste Modell der neuen Fahrzeuggeneration vor. Die frühe Präsentation machte sich bezahlt: Die PSA-Marken legten jeweils rund 25 ihrer R5-Modelle des DS 3 und Peugeot 208 auf Kiel. Ab Mai mischt auch Skoda mit dem Fabia R5 mit. ♦ RK



Verzichtete auf EM-Start, holte aber ÖRM-Sieg: Baumschlager



ERC3-Sieger: Ogryzek



Im «alten» Mazda 323: Wagner

JÄNNER-RALLYE / Resultate

Jänner Rallye, Freistadt (A), 1. von 10 EM-Läufen (1. von 8 ÖRM-Läufen): 825,14 Gesamtkilometer mit 18 WPs über 237,80 km. 66 Teams am Start, 43 gewertet. Welter/Piste: bewölkt/teils Neuschnee.

1. Kajetanowicz/Baran (PL/Ford Fiesta R5) in 2:50:52,6 h; 2. Conani/Vilmot (F/Peugeot 207 S2000) +7:07,4 min; 3. Lukyanuk/Chervonenko (RUS/UA/Ford Fiesta R5) +8:28,1; 4. Tarabus/Trunkát (CZ/Skoda Fabia S2000) +8:48,8; 5. Fischerlehner/Unterweger (A/Mitsubishi Lancer Evo IX) +22:38,6; 6. Hirschi/Landais (CH/F/Peugeot 208 T16) +27:26,9; 7. Tlusták/Kučera (CZ/Skoda Fabia S2000) +27:29,7; 8. Štajf/Rajnoha (CZ/Subaru Impreza WRX) +28:18,6 (1. ERC 2); Ferner: 11. Ogryzek/Wróbel (PL/Peugeot 208 VTI R2) +35:02,9 (1. ERC 3).

Leader: Kajetanowicz (WM 1 - 18/Ziel).

WP-Bestzeiten: Kajetanowicz 16, Lukyanuk 1.

Wichtigste Ausfälle: Wiegand/Christian (D/Skoda Fabia S2000), Testunfall vor Rallye; Lappi/Ferm (FIN/Skoda Fabia S2000), Unfall WP6; Conani/Vilmot (F/Peugeot 207 S2000), Unfall WP6; Maurin/Klinger (F/Ford Fiesta R5), Differenzial WP8.

EM-Stand (nach 1 von 10 Läufen): 1. Kajetanowicz 39 Punkte; 2. Conani 28; 3. Lukyanuk 25; 4. Tarabus 22; 5. Fischerlehner 14.

ÖRM-Stand (nach 1 von 8 Läufen): 1. Kajetanowicz 28 Punkte; 2. Baumschlager 19; 3. Tarabus 17; 4. Haneder 12; 5. Fischerlehner 10.

Nächster Lauf Rallye-EM: 6. - 8. Februar, Rallye Lettland (LV) Internet: www.fiaerc.com
 Nächster Lauf ÖRM: 27. - 28. März, Rebenland-Rallye (A) Internet: www.

MOTORSPORT
aktuell

TOP AUSSTATTUNG!

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

MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.



GRATIS

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registregericht Stuttgart HRB 8302, Geschäftsführer: Dr. Viktor Bied, Norbert Lehmann, Vertikale Bildersysteme, Betriebsrat und Innesco erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Noll-Bühnenweg (Vertrieb), Herta-Döhmer, Dr. Michael Rempig, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, als bestmöglicher Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95732.

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. Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Bei Bankeinzug erhalte ich zusätzlich 2 **GRATIS-Ausgaben**.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ Geburtsdatum _____ 19__

E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

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

MotoGP

Europa wieder im Kommen

Von IMRE PAULOVITS

Es sah schon so aus, als würden Sponsoren und Interessen aus Südostasien langsam aber sicher die Oberhand in der Motorrad-WM bekommen. Doch nun kommt der alte Kontinent Europa gestärkt wieder zurück.

Als Europa vor fünf Jahren von der Weltwirtschaftskrise erschüttert wurde, strichen die grossen Konzerne erst einmal ihre Werbegelder, und dies hatte für die Teams in der Motorrad-Weltmeisterschaft zum Teil verheerende Folgen. Wer keinen Ersatz für seine abgesprungenen Sponsoren finden konnte, blieb auf der Strecke, die geschicktesten wurden in der Boom-Region Südostasien fündig. Dabei waren es aber nicht nur die kleinen Teams, auch das Honda- und das Yamaha-Werksteam waren auf Sponsorgelder der Importeure aus Indonesien und Malaysia angewiesen und suchten dort weitere Partner zur Absicherung ihres Budgets.

An dieser Zusammenarbeit hat sich bis heute genauso wenig geändert wie am anhaltenden Hype für die Motorrad-WM in dieser Region, doch die Verhältnisse haben sich wieder verschoben. Auch grosse Firmen aus Europa haben wieder mehr Geld für Werbe-Ausgaben, und die Motorrad-WM ist für viele eine attraktive Plattform. So gibt es neben einigen Neueinsteigern unter den Sponsoren auch Rückkehrer,

und einige von ihnen greifen nun auch wieder tiefer in die Tasche. Teilweise tiefer, als es vor der Krise der Fall war, und so tief, dass die Asiaten da nicht mithalten können.

Zwei alte Spieler

Seit Jahren fand die Präsentation des Yamaha-Werksteams in Malaysia oder in Indonesien statt, dieses Jahr wird das Team mit Valentino Rossi und Jorge Lorenzo in Madrid vorgestellt. Der spanische Mobilfunk-, Digi-TV- und Internet-Riese Telefonica Movistar hat einfach das Rennen gegen die Sponsoren aus Südostasien gemacht,

und sie lassen ihren MotoGP-Partner die neue Lackierung am 28. Januar im Distrito Telefonica in Madrid enthüllen.

Neu ist das Engagement des spanischen Telekommunikationsriesen in der Weltmeisterschaft nicht, schon vor 15 Jahren waren sie in mehreren Klassen mit verschiedenen Teams präsent. Doch auch hier zeigt sich, wie sich das Sponsoring geändert hat. Man wirbt nicht nur auf den Verkleidungen, sondern nutzt den High-Tech und die Experten des MotoGP, um eigene Produkte weiterzuentwickeln. Wie zuletzt das 360-Grad-Interaktiv-Cam

mit dem Team um Jorge Lorenzo, das zu einem echten App-Hit wurde.

Neueinsteiger im Anmarsch

Exklusive Uhren sind in der Motorrad-WM schon lange vertreten, letzte Woche hat das Pramac-Ducati-Team aber die Zusammenarbeit mit einem Neueinsteiger aus diesem Metier verkündet. Die Firma Lapizza, die erst 2010 gegründet wurde, hat in ihrem Vorstand so manchen Motorsport-Fan, und da ihre Produktlinien sich auf Extremsportarten stützen, passt das MotoGP-Engagement in dieses Profil. Dabei

handelt es sich auch hier nicht um reine Flächenwerbung, mit Pramac soll eine weitere Linie mit Anlehnung an das Paddock-Leben entstehen.

Gut für den Sport

Wie es sich schon zu Beginn der Krise gezeigt hat: Die, die sie meistern, werden gestärkt aus ihr herauskommen. Das gilt nicht zuletzt für die Motorrad-Weltmeisterschaft selbst. Damals eine kostenintensive Spielweise von Herstellern und der trendigen Industrie, mussten ihre Macher, allen voran Dorna-Chef Carmelo Ezpeleta, umdenken, und sie haben aus beängstigend schrumpfenden Startfeldern eine WM mit drei vollen, spannenden Klassen gemacht, die viel besser ist als vor der Krise. Wenn alteingesessene Fans und Techniker auch der technischen Freiheit und dem technischen Niveau nachtrauern: Statt damals 24 250er-Fahrern, von denen höchstens eine Handvoll wirklich konkurrenzfähig war, haben wir nun ein dichtgepacktes Moto2-Feld mit 35 Piloten. In der MotoGP ist das Feld auch wieder voll geworden, und ihre Zukunft ist auf Jahre hinaus gesichert.

Totgesagte leben eben länger. Und in diesem Fall ist es schön zu sehen, dass trotz dem Hype um neue Märkte die Motorrad-WM wohl auch in Zukunft dort erhalten bleibt, wo sie uns doch am vertrautesten ist. Dort, wo die alteingesessenen Fans auch per Achse anreisen können und ihr ihren Ursprung erhalten. ♦



Jorge Lorenzo und Valentino Rossi: Ihre Werks-Yamaha werden wieder in Europa präsentiert

Superbike-WM

Technik-Vorschriften endgültig fix



Weltmeister Guintoli: Gleiches Equipment wie die Privatfahrer

Wenn sich auch alle Parteien am 16. Dezember über die endgültigen, ab diesem Jahr für die Superbike-WM geltenden Regeln geeinigt haben, werden sie doch bei der FIM erst diese Woche offiziell. Technik-Direktor Scott Smart erklärt die Inhalte.

«Uns war es wichtig, die Leistungsdichte zu wahren, die Modifikationen am Serien-Bike aber so weit es geht zu limitieren», so der 39-jährige Brite. «So sind am Motor nur Zylinderkopf-Arbeiten und die Nockenwellen freigegeben, dazu

eine Getriebe-Abstufung, die zu Saisonbeginn homologiert werden muss. So können alle auf die gleiche Leistung kommen, diese wird aber nicht mehr ausarten.»

Bei der Anzahl der Motoren für eine Saison gilt die Formel: Anzahl der Veranstaltungen durch zwei aufgerundet. Bei 14 Rennwochenenden in diesem Jahr dürfen also sieben Motoren verwendet werden.

Elektronikdebatte gelöst

Bei der Elektronik kann jeder Hersteller seine Einheit frei wählen, allerdings muss der gesamte Kit mit ECU, Software,

Dashboard und allen strategisch nötigen Sensoren – inklusive des Kabelbaums – für 8000 Euro käuflich sein. «Dabei gibt es eine Liste von 24 Sensoren, die verwendet werden dürfen, und jeder Hersteller kann noch drei zusätzliche nominieren», klärt Smart auf. «Mit dieser Regelung haben die kleinen Teams nun das gleiche Equipment wie die Werksteams.»

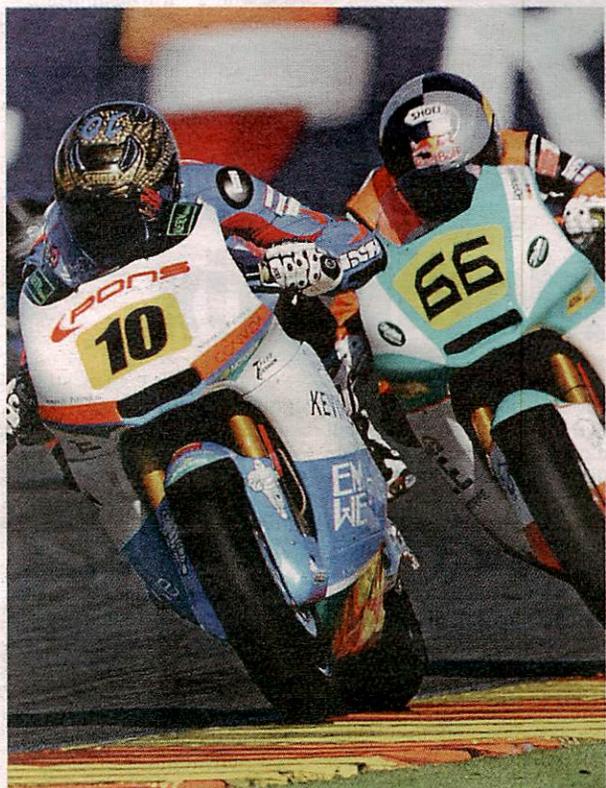
Das Reglement, an dem zwei Jahre getüftelt wurde, wird nun eine neue Ära einläuten, bei der die Dorna die Superbikes klar von den MotoGP-Prototypen abheben, die bisherige Show aber wahren wollte. ♦ IP

Jesko Raffin / Florian Alt

Schweizer Frischling,



Jesko Raffin: Trainiert seit Januar 2015 in Cartagena täglich mit einer Honda CBR 600 RR



Raffin (10) vor Alt (66): Das CEV-Top-Duo wechselt in die WM

Zur Person

Jesko Raffin

Geburstag 12. Juni 1996
Geburtsort Zürich (CH)
Herkunftsland Schweiz
Herkunftsland www.raffin.ch

ERFOLGE

- 2002 Erstes Rennen Motocross 50 ccm
- 2003 Freie Motocross-Rennen
- 2004 6. Rang KTM Cup 50 ccm
- 2005 3. Rang Motocross 65 ccm
3. Supermoto 85 ccm
- 2006 2. Rang Supermoto-SM 85 ccm
2. Rang Minibike 50 ccm
- 2007 2. Rang ADAC Minibike
- 2008 CH-Meister Supermoto 85 ccm
8. Rang Span. Meist. 80 ccm
- 2009 8. Rang Pre GP 125 (Spanien)
- 2010 15. Rang Yamaha R6 Cup
- 2011 1. Rang Yamaha R6 Cup (3 Siege)
- 2012 11. Rang CEV-Moto2 (Kalex)
3 Wildcard-Einsätze Moto2-WM
- 2013 4. Rang CEV-Moto2 (Kalex)
- 2014 1. Rang CEV-Moto2 (Kalex)
- 2015 WM-Fahrer Moto2 (SAG-Kalex)

HOBBYS

WM-Rennen, Flattrack fahren,
 Actionsports

Von MARKUS LEHNER

Sie sind beide 18 Jahre jung, stritten 2014 heftig um den Moto2-Titel in der Spanischen Meisterschaft (CEV) und steigen 2015 beide in die Moto2-WM auf. Im MSA-Interview erzählen der Schweizer Jesko Raffin und der Deutsche Florian Alt von ihren Vorbereitungen und Erwartungen.

Der mit spanischen Wurzeln, aber in Zürich und mit einem Schweizer Pass geborene Jesko Raffin dominierte 2014 die spanische Moto2-Meisterschaft (CEV). Er gewann mit einer Kalex des Junior-Teams von Sito Pons 6 von 11 Rennen und hielt den zwar schnellen, aber von Defekten und einigen unverschuldeten Stürzen geplagten Deutschen Florian Alt sicher auf Distanz.

Raffin, der bereits 2012 mit Wildcards drei WM-Rennen für seinen verletzten Landsmann Randy Krummenacher im Team GP Switzerland bestritt (P28 in Aragón, P29 in Japan, P19 in Malaysia), wollte bereits nach dem 4. CEV-Endrang 2013 in die WM wechseln. Doch Raffins Förderer und Manager Marco Rodrigo fand erstens keinen passenden Platz für seinen Schützling und war zweitens der Überzeugung, dass Raffin noch nicht genügend reif sei. «Zu Recht», wie Raffin heute selbst zugibt.

Doch nach dem CEV-Titel war der WM-Einstieg bereits im Herbst frühzeitig gesichert. Raffin wird 2015 als Schweizer Nr. 5 neben Tom Lüthi, Dominique Aegerter, Randy Krummenacher und Robin Mulhauser seine erste WM-Saison auf einer Kalex des spanischen SAG-Teams von Edy Perales bestreiten, Teamkollege ist der Thailänder Thitipong Warokorn.

Aus einer ganz anderen Ecke kommt der gleichaltrige Florian Alt. Denn der Moto2-CEV-2. von 2014 kennt die MotoGP-Szene bereits bestens. Von 2010 bis 2012 bestritt er den im Rahmen der GP-Weekends ausgetragenen Red Bull Rookies Cup (2012 wurde er Gesamtsieger). 2013 folgte der Wechsel in die Moto3-WM ins Team von Stefan und Jochen Kiefer – und eine Katastrophe! Null Punkte, Stürze, Verletzungen und vor allem ein ungebremstes Wachstum des einstigen fliegengewichtigen Jünglings – Alt ist heute 185 cm gross und 68 kg

schwer – waren ernüchternd. Alt fand für 2014 keinen Platz mehr in der Moto3-WM.

Angesichts seiner körperlichen Veränderung war der Wechsel in die Moto2-Klasse und in die Spanische Meisterschaft ganz klar die richtige Entscheidung. Alt wurde im Verlaufe der Saison 2014 immer stärker, gewann mehrere Rennen und beendete die Saison hinter Raffin als sehr guter Gesamtzweiter.

Alt wird 2015 im Ioda-Team von Giampiero Sacchi als vierter Deutscher (neben Sandro Cortese, Jonas Folger und Marcel Schrötter) und als wahrscheinlich einziger Moto2-Pilot mit einer Suter antreten. «Das wird aber kein Nachteil sein, im Gegenteil», ist Terrell Thien, seit Mitte des Jahres 2014 Manager von Florian Alt, überzeugt. «Erstens haben wir die Maschine von Tom Lüthi, mit welcher der Schweizer 2014 immerhin zwei GP gewonnen hat, bekommen, plus dazu das komplette Entwicklungsmaterial von 2015. Zweitens werden sich die Suter-Leute auf uns konzentrieren. Drittens haben wir mit Ioda ein vernünftiges Team gefunden; da sind Leute mit mehr als 20 Jahren GP-Erfahrung dabei und die mit Rossi und Capirossi gearbeitet haben. Und viertens ist Florian trotz seinem jungen Alter schon erfahren und vor allem durch die schwierige Situation in den Vorjahren menschlich enorm gereift. Sein Talent ist mit dem Rookies-Cup-Gesamtsieg und den letztjährigen Erfolgen unbestritten. Dass es 2013 in der Moto3-WM nicht klappte, hatte andere Gründe. Da konnte weder das Kiefer-Team noch Florian selbst was dagegen tun. Jetzt ist er unwahrscheinlich konzentriert und hat wieder extrem Spass am Fahren.»

Blickt ihr der Saison mit einer gewissen Nervosität entgegen?
JESKO RAFFIN: Nervös bin ich überhaupt nicht. Alles läuft wie geplant, ich bin fit und bereit. Seit

«Später auf die Bremse, früher ans Gas – darum geht's.»

JESKO RAFFIN



deutscher Rückkehrer

2. Januar bin ich bereits in Cartagena am Vollgas geben mit einer Honda CBR 600 RR. Michael Ferger, einer meiner Mechaniker im SAG-Team, ist auch hier. Ich wohne nur 3 Minuten von der Rennstrecke entfernt und kann den Streckenlärm vom Balkon aus hören. Die Bedingungen sind perfekt, oft 20 Grad. Als Vergleich ist Luis Salom hier, von ihm kann ich sehr viel lernen. Der Rückstand auf ihn wird Tag um Tag kleiner. Das Hinter-ihm-Herfahren bringt mir viel. Neben dem Strassen-Training bin ich auch mit einem Flattrack-Bike unterwegs und trainiere fleissig Kraft und Kondition.

FLORIAN ALT: Ich weiss, was auf mich zukommt, ich kenne die Motorrad-WM-Szene aus insgesamt vier Jahren. Also bin ich auch nicht nervös. Aber ich freue mich sehr auf die Rückkehr. Stolz darüber bin ich aber noch nicht, dafür muss ich mir erst gute Resultate erarbeiten. Reif genug fühle ich mich auf jeden Fall, ich habe mich mit 5 Jahren schon erwachsen gefühlt (lacht). Was sicher ist, dass ich selbstständiger geworden bin. **Bei den ersten WM-Tests in Valencia hat Jesko noch geklagt, wie schwierig der Wechsel von den in der CEV gefahrenen Michelin-Reifen auf die WM-Dunlops sei.**

Raffin: Das Thema ist erledigt. Ich brauchte etwas Zeit, denn die wesentlich härteren Reifenkarkassen und die ganz anderen Gripverhältnisse verlangen eine Anpassung des Fahrstils und des Set-ups. **Alt:** Ich sitze erst am 5. Februar in Alcarraz erstmals auf der Suter, also kann ich noch nicht viel dazu sagen. Doch mit meiner Maschine hat Tom Lüthi zwei GP gewonnen, also muss es gut funktionieren. Zumal wir alles 2015er-Material auch haben. Das Team habe ich bereits kennengelernt, das sind freundliche und sehr professionell und mit viel Erfahrung ans Werk gehende Leute. Aber wie es wirklich sein wird, werden wir ab Februar



«WM-Punkte wären die Erfüllung eines Traums.»

FLORIAN ALT

sehen. Was die Dunlops betrifft, bin ich bei IDM-Gaststarts mal mit WM-ähnlichen Supersport-Reifen dieses Herstellers gefahren, und das ging ganz gut. Alles eine Frage der Anpassung.

Wo gibt es noch am meisten Verbesserungspotenzial?

Raffin: Ich muss noch schneller fahren. Später und besser reinbremsen, früher und härter ans Gas gehen, so einfach ist das. Ich bin sehr froh, dass ich den ganzen Februar und März nach Ende des Testverbots hier mit meiner echten Moto2-Kalex in Cartagena trainieren kann.

Alt: Ich muss mit dem Strassen-Training warten bis im Februar. Ich habe einiges ausprobiert im Winter, inklusive fleissigem Fahren mit dem neuen Elektromotorrad von KTM. Sobald ich in Italien bin, steht Supermoto- und Motocross-Training auf dem Programm. Strecken gibt es zur Genüge.

Gibt es heute noch andere Möglichkeiten für den WM-Aufstieg als die spanische CEV?

Raffin: Nein, ich glaube nicht. Als Sprungbrett gibt es nichts Besseres und auch nichts anderes, das wirklich funktioniert. Im Nachhinein bin ich sehr froh, noch ein Jahr angehängt zu haben, denn nun wechsele ich als CEV-Meister in die WM.

Alt: Die CEV ist mit Sicherheit der beste und direkteste Weg. Es gibt andere Möglichkeiten, aber die sind um ein Vielfaches schwieriger.

Wo wohnt ihr während der Saison?

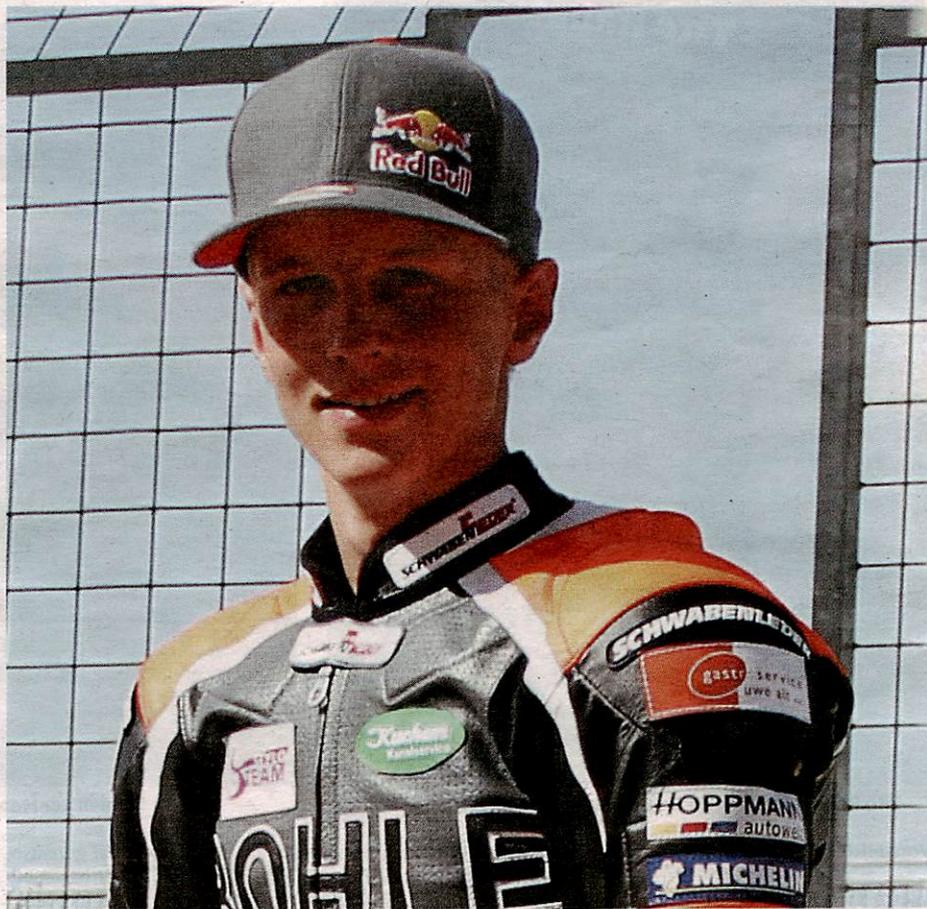
Raffin: Wie gesagt wohne ich derzeit in Spanien. Während der Saison werde ich aber zwischen den Rennen in Zürich zuhause bei meiner Familie sein.

Alt: Ich werde in Kürze in die Nähe von Rom umziehen, in die Nähe meines neuen Teams.

Welche Erwartungen habt ihr für die Saison?

Raffin: Es wird hart werden. Auch der Letzte des Feldes ist schnell. Aber ich kann jetzt von den Besten lernen und versuchen, den Rückstand auf die Spitze von Rennen zu verkürzen. Vielleicht klappt es ja irgendwann mit dem einen oder anderen Punktgewinn, das wäre schon top.

Alt: Ich würde 2015 gerne vier bis fünf Highlights setzen, genauer gesagt, meine ersten WM-Punkte holen. Das wäre die Erfüllung eines Traums, wenn ich dieses Ziel bereits in meiner ersten Moto2-Saison erreichen könnte. ♦



Florian Alt: Nach dem Moto3-Desaster 2013 in der spanischen Moto2-Meisterschaft erfolgreich

Zur Person Florian Alt

Geburtsdag 30. April 1996
Geburtsort Gummersbach (D)
Herkunftsland Deutschland
Internet www.flo66.de

ERFOLGE

- 2003 2. Rang Pocketbike Nachwuchs
- 2004 1. Rang Minibike Einsteiger Nord
- 2005 1. Rang Minibike Einsteiger Nord
- 2006 4. Rang Sachsen-Meister. 65ccm
- 2007 1. Rang Minibike Nachwuchs
- 2008 1. Rang 2-Takt-Pokal 125 ccm
- 2009 27. Platz IDM 125
- 2010 11. Rang RB Rookies Cup MotoGP
9. Rang IDM 125
- 2011 6. Rang RB Rookies Cup MotoGP
8. Rang IDM 125
- 2012 1. Rang RB Rookies Cup MotoGP
1. Rang IDM 125
- 2013 Moto3-WM, 0 Punkte (Kalex-KTM)
- 2014 2. Rang CEV-Moto2 (Kalex)
- 2015 Moto2-WM (Suter)

HOBBYS

Supermoto, Fahrrad, Badminton, Handball, Joggen, Angeln



Alt (mit Edgar Pons, Alan Techer: 185 cm sind zu viel für Moto3)

TITELVERTEIDIGER 2015

Moto2 Tito Rabat



Tito Rabat: Emotionale Entladung nach Titelgewinn in Sepang

Neue Serie - 2. Folge

Versessen auf



Schnellster Moto2-Pilot: Rabat hat seinen Fahrstil durch sehr viel Training verfeinert

Von IMRE PAULOVITS

Wenn Tito Rabat auch einen langen Weg in der Weltmeisterschaft zu gehen hatte, bis er letztes Jahr Moto2-Weltmeister wurde: Er setzt seine besessene Arbeit fort, um diesen Titel zu verteidigen.

Lange Zeit sah Esteve «Tito» Rabat wie die tragische Figur, der Don Quijote des Fahrerlagers aus. Der hagerer Spanier stand weit im Schatten seiner strahlenden Landsleute vom Kaliber eines Marc Márquez, der Espargaró-Brüder oder Nico Terol, sein scheinbarer Windmühlenkampf um Siege zeichnete verbissene Züge in sein fades Gesicht. Doch jeder wusste: Keiner arbeitet so versessen daran, eines Tages besser zu werden, wie der Sohn des reichsten Juweliers des Landes.

Zu seiner 125er-Zeit liess sich Rabat die Protektoren aus der Kombi nehmen und diese enger schneiden, damit er etwas von dem Nachteil gegenüber den kleineren Fahrern bei Gewicht und Aerodynamik wettmacht. Er hungerte sich an der Ohnmachtsgrenze entlang, damit er so leicht wie möglich ist, und trotzdem trainierte er jeden Tag hart, immer das Ziel vor Augen,

eines Tages als der strahlende Sieger hervorzugehen. Viele hatten Sorgen um ihn, dass er bei diesem Kampf auf der Strecke bleiben würde.

Doch dann kam ihm 2013 das mit Fahrer gemessene Mindestgewicht in der Moto2 entgegen. Rabat stellte auf gesunde Ernährung und ordentliches Konditions-Training um. Gleichzeitig war er gerade zu dieser Zeit auch fahrerisch soweit, dass er den letzten Schritt zum Siegfahrer machen konnte. Und im Lauf der Saison kam die Konstanz hinzu. So konnte er aus dem Schatten seines Pons-Teamkollegen Pol Espargaró treten und diesem gar den Weg zum Titel noch erschweren.

2014 war der trotz seiner Herkunft immer bescheidene und freundliche Tito Rabat dann nicht mehr zu stoppen. Vom ersten Test an zeigte er eine Stärke und Konstanz, dass er in den Augen seiner Konkurrenten der klare Titelfavorit war. Mit sieben Siegen und 14 Podestplätzen fuhr er seinen lang gehegten Traum dann auch ein.

Das einst verbissene Gesicht war bereits bei jeder Pole Position und bei jedem Sieg in ein Strahlen übergegangen. Jeder spürte mit ihm, welche Erleichterung und Genugtuung er fühlte. Aber all dies änderte nichts

daran, dass Tito Rabat genauso hart arbeitet wie zuvor, besessen davon, noch besser zu werden.

Spaniens Spätzünder

Beim WM-Werdegang von Tito Rabat neigen viele zu sagen, dass er der Beweis dafür ist, durch harte Arbeit und mentale Stärke selbst auf diesem Niveau mangelndes Talent wettmachen zu können. Doch dem widerspricht Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel, der schon lange bevor der Spanier den letzten Schritt machte, begeistert von dessen Arbeitseinstellung war. «Ich denke nicht, dass es ihm an Talent fehlt», so Baumgärtel. «Aber alle vergessen, dass er erst mit 13 Jahren mit dem Rennsport begonnen hat. Das ist zwar sicher nicht spät, aber in der Entwicklung um Lichtjahre hinter den anderen Spaniern, die mit drei oder vier erstmals fahren. So gesehen war auch seine Zeit bis zum Titel nicht länger als die der anderen.»

Während ihrer Zusammenarbeit konnte Baumgärtel einige Kuriositäten um den Spanier erleben. «Er mag nicht im Gym trainieren, weil er sich nicht anderen zur Schau stellen will. So hat er immer seine eigenen Hanteln mit. Am Flughafen staunen sie dann nicht schlecht,

wenn er 35 Kilo Stahl eincheckt.»

Wenig erstaunt hingegen sind die Leute in Almeria über Rabat. Dort besitzt er eine eigene Box, um tagtäglich auch während der Saison unendlich viele Runden mit einer Honda CBR 600 und einer Moto2-Kalex trainieren zu können. «Kein anderer Fahrer sitzt so viele Tage im Jahr auf einem Rennmotorrad wie Tito», weiss sein Riding-Coach Stefan Prein.

Mit den ganz Grossen

Seine freundliche, bescheidene Art und seine Trainingsbesessenheit hat Tito Rabat mit Marc Márquez zusammengebracht. Die beiden Katalanen erkannten, wie sehr sie sich von ihrer Einstellung her ähneln, und so trainierten sie die letzten zwei Jahre zusammen. Dass Tito dabei unweigerlich auch von der Erfahrung des einstigen Moto2-Weltmeisters profitieren konnte, blieb dabei nicht aus.

Doch das Training mit dem besten der Besten hat Rabat auch etwas anderes vor Augen geführt: Er weiss, was ihm fahrerisch noch fehlt, um auch in der obersten Liga dort anschliessen zu können, wo er derzeit in der Moto2 steht. Und so hat er schon früh in der Saison 2014 klargestellt, dass er

auch im Fall eines Titelgewinns nicht in die MotoGP aufsteigen wird, sondern noch eine Saison in der Moto2 dranhängt, um dann völlig bereit für die Königsklasse zu sein.

Dafür hat Rabat im Team von Marc VDS bereits sein Zuhause gefunden, wo er auch seine Zukunft planen kann. «Ich habe das MotoGP-Team gleich für Scott Redding und Tito Rabat geplant», gibt Teamchef Michael Bartholemy zu. «Marc van der Straten hat das Budget auch nur vor dem Hintergrund dieser Zukunftsperspektive freigegeben.»

Harte Nuss für Herausforderer

Durch diese Konstellation ist bei Rabats Entscheidung, ein weiteres Jahr in der mittleren Klasse zu bleiben, das Risiko, dass bei einer möglichen Verletzung oder beim Auftauchen eines neuen Überfliegers sein Traum von der Königsklasse platzt, minimiert worden.

Doch das ist das Letzte, woran der siegversessene Moto2-Titelverteidiger momentan denkt. Er ist mit all seinen Sinnen nur darauf gepolt, noch besser zu werden und wie es sein Freund Marc Márquez in der MotoGP vorgemacht hat, seinen Titel mit noch mehr Siegen zu verteidigen. ♦

Siege und Titel

Statistik Tito Rabat

GP-Starts: 145 (76 125GP, 69 Moto2)
GP-Siege: 10 (10 Moto2)
GP-Podestplätze: 26 (3 125GP, 23 Moto2)
Pole-Positions: 13 (13 Moto2)
Schnellste Rennrunden: 8 (8 Moto2)
WM-Punkte: 1076 (318 125GP, 758 Moto2)
WM-Titel: 1 (1 Moto2)

NACHGEHAKT BEI Stefan Prein

(49/D). Der Marc-VDS-Riding-Coach über das Phänomen Tito Rabat und wie er noch besser werden soll.



Von IMRE PAULOVITS

? Was ist der Unterschied zwischen Tito Rabat und den anderen Fahrern, mit denen du bisher gearbeitet hast?

Das kann ich ganz klar beantworten: Er ist 110% fokussiert auf seinen Job. Alles andere im Leben von Tito Rabat hat keine Priorität. Für ihn zählt nur der Rennsport, und Rennen gewinnen. Das ist alles, was er im Kopf hat. Dabei bräuhete er bei seiner sozialen Herkunft gar nicht hart arbeiten und könnte nur das Leben genießen. Aber das interessiert ihn gar nicht. Ihn interessiert nicht der Bentley in der Garage oder die Uhrengeschäfte seines Vaters, es gibt nur ein Ding in seinem Leben, und das ist Motorradfahren und besser sein als die anderen. Eine Motivation in dieser Gestalt, diese Art der Fokussierung auf den Motorsport und diese Härte gegen sich selbst habe ich noch bei keinem anderen Fahrer erlebt. Ich muss mir für ihn ständig Gedanken machen, wo er mal relaxen und Energie auftanken kann. Selbst wenn er am Sonntag einen Grand Prix gewinnt, sitzt er am Montag wieder auf dem Motorrad und trainiert. Auch nach dem Titelgewinn hat er diesen schon wieder verdrängt und ist nur auf den nächsten ausgerichtet. Er ist heute auch total fit, das war nicht immer so.

? Wodurch ist er in diesem Jahr fahrerisch noch stärker geworden? Im Grunde ist schon seit Langem sein Credo, viele konstante Runden zu fahren. Er baut im Training immer auf. Er

fährt sechs oder acht Runden, bevor eine Zeit kommt. Er ist kein Typ, der herausfährt, eine Runde hinlegt und dann die Pole Position hat. Er fokussiert immer darauf, im richtigen Zeitpunkt schnell zu sein. Wenn es mal nicht für ihn läuft, hat er sich früher damit abgefunden, in diesem Jahr hat er sich zweimal in der letzten Runde die Pole Position gesichert. Wir haben im letzten Jahr viel daran gearbeitet, die einzelnen Sektionen zu einer perfekten Runde zusammenzufügen. Verbunden mit etwas Lockerheit, die ich ihm beibringen konnte, hatte er ab Silverstone endgültig die Form, die ihm den Titel gebracht hat.

? Was ist seine fahrerische Stärke neben seiner Konstanz? Dass er in jeder Runde jede Kurve als Herausforderung sieht. Er möchte einfach wieder einen Tick besser sein als in der Runde zuvor. Es ist unglaublich, wie er dabei fokussieren kann und sich die kleinsten Dinge zusammensetzt. Er lässt dabei aber auch nicht locker und arbeitet aus Geilheit auf das Fahren an sich und dem Motorrad. Er sagt immer, dass noch mehr möglich sein muss.

? Wo kann er sich in diesem Jahr noch verbessern? Bislang war er beim Setting immer etwas konservativ. Ich glaube, dass er mit Crewchief Pete Benson jetzt offener ein paar neue Ideen bei der Technik probieren wird. Dadurch könnte er aus dem Material noch mehr herausholen.

Seine Helfer

Esteban Rabat war der erste Förderer seines Sohnes, und das nicht nur auf der finanziellen Seite. Als er erkannte, welche Leidenschaft für den Motorsport in seinem Filius steckt, zwang er ihn nicht, in das familiäre Juwelier-Imperium einzusteigen, sondern motivierte ihn in seinem Sport. Bis heute ist Esteban Rabat bei fast jedem Rennen dabei, hält sich aber im Hintergrund.

Von den professionellen Team-Managern war es zuerst Raul Romero von BQR, der ein Auge auf den jungen Rabat warf. In seinem Team konnte Rabat in die Motorrad-WM einsteigen und man gab ihm die Zeit, sich zu entwickeln. Dann wechselte Rabat zum Pons-Team, wo er konkurrenzfähiges Material bekam und von erfahrenen Technikern lernen konnte. Sito Pons selbst erkannte den grenzenlosen Fleiss seines Piloten und förderte ihn.



E. Rabat



S. Pons



M. Bartholemy

Damals lernte Rabat auch den Anwalt Paco Sanchez kennen, der Pol Espargaró managte, und dieser regelt seither in der rauen Welt der Motorrad-Weltmeisterschaft die Verträge für ihn. Er handelte auch den Vertrag beim Wechsel zu Marc VDS aus.

Dessen Teamchef Michael Bartholemy hatte 2013 erkannt, welches Potenzial in Rabat steckt. Er stellte ihm für 2014 ein Umfeld zur Seite, das nicht nur alle seine Wünsche erfüllte, sondern ihm auch half, das Beste aus sich herauszuholen. Crewchief Pete Benson brachte ihm die Technik der Kalex noch näher, Riding Coach Stefan Prein schlifft noch an den Schwächen des Spaniers und motivierte ihn. Doch Bartholemy hat mit Rabat schon weiter geplant. Das Marc-VDS-MotoGP-Team soll für 2016 mit Scott Redding und Tito Rabat auf zwei Fahrer aufgestockt werden. ♦ IP

Seine Gegner

In den letzten beiden Jahren hatte Tito Rabat mit Pol Espargaró und Mika Kallio zwei sehr starke Teamkollegen, von denen er lernen konnte und die ihn ständig an seine Grenzen zwangen. Dazu war 2014 mit Maverick Viñales ein Shooting-Star dabei, der Rabat auch noch einmal zwang, an seinem Limit zu arbeiten.

Espargaró und Viñales sind mittlerweile in die MotoGP aufgestiegen, und Mika Kallio hat in das Italtrans-Team gewechselt. Doch der routinierte Finne wird auch dort ein professionelles Umfeld vorfinden, das sehr viel Erfahrung mit der Kalex hat, so wird er aller Wahrscheinlichkeit nach auch in diesem Jahr ein sehr ernsthafter Konkurrent des Titelverteidigers werden.

Kallio hat seinen ehemaligen Teamkollegen aus nächster Nähe studieren können, kennt alle seine Stärken und Schwächen und wird mit

seiner Erfahrung alles daran setzen, die eigenen Fehler aus dieser Saison zu vermeiden.

Auch die beiden Piloten des neuen Schweizer Dreamteams sollten zur härtesten Konkurrenz um den WM-Titel zählen. Teamiegnier Olivier Métreux und Teamchef Fred Corminboeuf haben die Mannschaft genau nach dem Vorbild von Rabat/Kallio im Vorjahr strukturiert, wo sich zwei starke Teamkollegen zu Höchstleistungen und die Entwicklung voran trieben. Sowohl Lüthi als auch Aegerter konnten Rabat 2014 mehrfach schlagen, sie setzen alles daran, dem Spanier die Titelverteidigung möglichst schwer zu machen.

Dazu hat Rabat mit Moto3-Weltmeister Alex Márquez einen neuen, starken Teamkollegen. Sie sind zwar Freunde, aber schon bei den Tests zeigte sich, dass diese Freundschaft beim Helmaufsetzen endet. ♦ IP



M. Kallio



T. Lüthi



D. Aegerter

CHRONIK

Tito Rabat

»»» **1989** Esteve Rabat wird am 25. Mai in Barcelona als Sohn eines der reichsten Juweliere des Landes geboren.

»»» **2002** Der 13-jährige Tito Rabat nimmt am Rieju-Cup teil.

»»» **2003** Rabat versucht sich parallel auch im Offroad und fährt Honda-XR-400-Cup und KTM-200-Cup.

»»» **2004** Rabat gewinnt seine ersten Rennen im Honda-CRF-450-Cup und im KTM-200-Cup. Im Strassensport fährt der 15-Jährige mit einer Honda CBR 600 in der Katalanischen und Spanischen Supersport-Meisterschaft. Dazu fährt er die 24 Stunden von Barcelona für Monlau Competition.

»»» **2005** Rabat kommt bei BQR unter und fährt bei den 125ern die Spanische Meisterschaft und vier EM-Läufe.

»»» **2006** Rabat debütiert mit BQR in der 125er-WM. Er punktet in Sepang, Motegi und Valencia und schliesst die Saison mit 11 Punkten als WM-23. ab.

»»» **2007** Rabat kommt ins Repsol Honda Junior Team, holt sich in Shanghai seinen ersten Podestplatz und wird mit 74 Punkten WM-11.

»»» **2008** Mit Repsol-KTM WM-10.

»»» **2009** Zurück zu BQR und Aprilia enttäuschender WM-18.

»»» **2010** Mit zwei Podestplätzen in Jerez und Brünn wird Rabat 6. der 125er-WM.

»»» **2011** Umstieg in die Moto2 mit BQR-FTR. Podestplatz in Indianapolis, WM-10.

»»» **2012** Wechsel auf Pons-Kalex, ein Podestplatz in Motegi, WM-7.

»»» **2013** Rabat reift immer mehr zu einem Siegfahrer heran, gewinnt in Jerez, Indianapolis und Sepang, holt sieben Podestplätze und wird WM-3.

»»» **2014** Rabat wechselt zum Marc-VDS-Team und ist ab dem ersten Test WM-Favorit. Mit sieben Siegen und 14 Podestplätzen holt er sich überlegen den Titel. ♦

Moto3

Karten neu gemischt



Honda, KTM/Husqvarna und Mahindra: Rücken Hersteller mit neuem Reglement näher zusammen?

Von NEIL SPALDING und
IMRE PAULOVITS

Honda hat letztes Jahr mit einem unglaublichen Aufwand den Moto3-Titel knapp von KTM entrissen. Die neuen Regeln lassen so viel Entwicklung nicht mehr zu und beim Drehzahl limit von 13 500/min kommen neue Motoren.

Die Moto3-WM hätte beim Finale in Valencia knapper kaum enden können. Alex Márquez gewann den Titel mit ganzen zwei Punkten Vorsprung vor Jack Miller. Hätte sich Danny Kent in der letzten Kurve nicht verschaltet und das Rennen vor Márquez beendet, wäre Miller Weltmeister gewesen. Hondas gewaltiger Aufwand hatte sich aber ausgezahlt, sie hatten zum Schluss das schnellere Motorrad gegenüber KTM. Doch viele im Fahrerlager waren sich einig, dass sie den Titel kaum gewonnen hätten, wäre Jack Miller gegen Saisonmitte nicht durch seine MotoGP-Verhandlungen mit den Japanern abgelenkt gewesen.

Nun werden die Karten neu gemischt. Ab diesem Jahr dürfen die Motoren nur noch 13 500/min drehen, und da müssen beide Hersteller etwas Neues bringen.

Hondas ursprünglicher Moto3-Motor hatte 78mm-Bohrung, nur KTM nutzte die 81 mm, die das Reglement erlaubt. Eigentlich wären auch 14 000/min für einen Motor mit 78mm-Bohrung und 52,2 Hub kein Problem, bei dieser Drehzahl beträgt die mittlere Kolbengeschwindigkeit noch unspektakuläre 24,35 m/Sekunde. Dafür hat ein solcher Motor (Bohrung/Hub-Verhältnis 1,495) einen sehr kompakten Brennraum, der leichter in den Griff zu bekommen ist als der mit 81mm-Bohrung (Bohrung/Hub-Verhältnis 1,675).

Aber die Praxis zeigte, dass das Honda-Triebwerk auch mit dem sehr akribisch ausgetüftelten Kit von Osamu Gotos Geo Technologies, der 5 PS brachte, nicht an die Leistungsfähigkeit der KTM herankam. Dazu hielten die Steuerketten, die bei Honda über ein kleines Ritzel an der Kurbelwelle und zwei

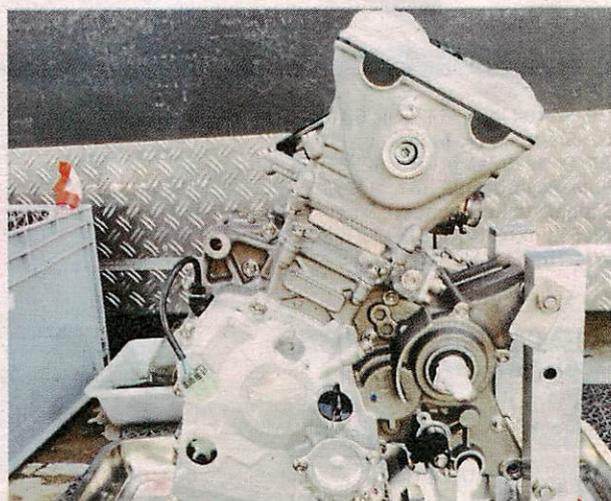
grosse Kettenräder an den Nockenwellen liefen, nicht. Die KTM-Lösung mit der Kette zu einer Nockenwelle und Zahnradern zur anderen zeigte sich genauso überlegen wie die Schlepphebel-Ventilsteuerung gegenüber Hondas Tassenstößeln.

So baute Honda für 2014 einen Motor mit kurzer Steuerkette und Zahnradtrieb zu den Nockenwellen, sowie mit 81mm-Bohrung, und mit dem konnten sie mit KTM mindestens gleichziehen.

Eigentlich hätte der indische Hersteller Mahindra dabei völlig aus dem Rennen fallen müssen, doch die indischen und Schweizer Ingenieure bei Suter Racing Technology leisteten tolle Entwicklungsarbeit und konnten bei diesem Wettrüsten leistungsmässig mithalten. Und nach dem neuen Reglement haben sie nun sogar weniger Hausaufgaben. Denn der Mahindra-Motor hat 78mm-Bohrung.

Weniger Drehzahl: Viel Arbeit

Theoretisch werden bei den niedrigeren Drehzahlen auch



Honda-Werksmotor: Kurze Steuerkette, Zahnräder zu Nocken



KTM: In den Gitterrohrrahmen kommen dieses Jahr neue Motoren

Honda und KTM wieder langhubiger fahren. Ob Honda wieder zur alten Konfiguration zurückkehrt oder etwas völlig anderes macht, ist bislang nicht bekannt, und auch KTM gibt die Bohrung seines neuen Triebwerkes noch nicht preis.

Dafür wird KTM-Rennchef Pit Beirer umso enthusiastischer, wenn er über die Entwicklung des neuen Triebwerkes redet. Konstrukteur Kurt Trieb begann seine Prüfstandsarbeiten im April 2014, die ersten Tests auf der Rennstrecke erfolgten im Juli, dann wurde parallel auf dem Prüfstand und der Strecke entwickelt. «Für die Ingenieure stellt die optimale Leistungsausbeute bei der Drehzahlensenkung zwar eine Herausforderung dar, ist für sie aber auch sehr frustrierend», lässt Beirer hinter die Kulissen blicken. «Denn die Fahrer wollen natürlich mehr Leistung und meckern, dass oben herum so früh Schluss ist.»

KTM wäre die ursprüngliche Idee der Moto3, Drehzahlen bis 15 000 zuzulassen, das kann bis zum Stapellauf dieser Klasse auf 14 500 und schliesslich auf

14 000 reduziert wurde, ohnehin lieber gewesen. «Unsere 250er-Motocross-Triebwerke drehen über 15 000, und mit solchen Drehzahlen klingt es einfach besser und die Fahrer haben mehr Spass. Natürlich wird durch die Senkung auf 13 500 die Haltbarkeit erhöht und dadurch wird die Klasse billiger. Für uns bedeutet es aber erst einmal zusätzliche Entwicklungskosten.»

Eine Moto3-Saison wie 2014 wird es nie mehr geben. Das Reglement hat die Anzahl der Leistungsteile, die während der Saison weiterentwickelt werden dürfen, auf ein Minimum reduziert, die Motorenentwicklung ist über das ganze Jahr eingefroren. «Das ändert natürlich nichts an unserem Entwicklungsaufwand und wohl auch kaum an dem der Konkurrenz», gibt Beirer zu. «Nur kommt der Schritt dann halt mit einem Schlag für das nächste Jahr, bislang geschah es kontinuierlich in Etappen.»

Vorerst aber laufen die Entwicklungen bei allen drei Herstellern auf Hochtouren bis zum Saisonauftakt in Katar. ♦

MotoGP

Kehrt Kawasaki zurück?



Avintia mit Kawasaki-Werksmaterial 2014; steigt das Werk 2016 oder 2017 wieder direkt ein?

Von MARKUS LEHNER

Am 26./27. Januar wird der Schweizer Moto2-Pilot Dominique Aegerter in Jerez zum zweiten Mal in seiner Karriere MotoGP-Testfahrten erledigen. Aber diesmal nicht für ein Kundenteam, sondern direkt für das japanische Werk!

2016 werden die Karten in der MotoGP-Klasse durch neue Reglemente vor allem im Elektronikbereich neu gemischt. Aprilia und Suzuki kommen bereits 2015 mit direkten Werksengagements zurück, KTM hat die

Rückkehr offiziell für 2017 angekündigt.

Eigene MotoGP-Bikes?

Doch es könnte durchaus sein, dass auch Kawasaki bald wieder auf der höchsten Stufe des Motorradrennsports mitstreiten wird. Dafür spricht nicht nur der neu erwachte Sportsgeist auf dem Serienmarkt mit der 320 PS starken Kompressor-H2, sondern auch der Umstand, dass die zuvor von Avintia (2015 mit Ducati-Motoren am Start) betreuten Werkstriebe in eventuellen eigenen Fahrwerken weiterentwickelt und auch getestet werden.

Wie auch immer, Tatsache ist, dass der Schweizer Dominique Aegerter, der seit längerem mit dem Wechsel in die MotoGP-Klasse liebäugelt und 2014 die Avintia-Kawasaki bereits gefahren ist, von Kawasaki zu Testfahrten nach Jerez eingeladen worden ist.

Der Moto2-WM-Fünfte von 2014 bestätigt: «Am 26. und 27. Januar werde ich in Jerez ein Kawasaki-MotoGP testen. Ich bin offiziell vom Werk eingeladen worden. Wer sonst noch da sein wird, weiss ich nicht. Soviel ich weiss, wird ein komplett neues Fahrzeug entwickelt. Das hat mit Avintia gar nichts mehr



Aegerter: Kawa-MotoGP-Tests

zu tun.» Von seinem Technomag-Moto2-Team hat Aegerter die Freigabe für die MotoGP-Tests erhalten.

Hoffnungen auf Toprang

Dominique Aegerter, der 2015 zusammen mit Landsmann Tom Lüthi ein Schweizer Moto2-Dream-Team bildet und Jagd auf einen Top-3-Endrang macht, hat sich nach Weihnachten zehn Tage Ferien gegönnt. «Aber gar nix tun ist nicht mein Ding», sagt der Sportfanatiker lachend, «ich bin gejoggt und habe dann vor Ort gleich noch das Open-Sea-Tauchbrevet absolviert.» ♦

Moto3

Öttl mental gestärkt

Philipp Öttl hat sein Krisenjahr 2014 hinter sich gelassen und ist voll auf die diesjährige Saison fixiert. Ein komplexes Team steht für ihn bereit, und ein Mentaltrainer wurde engagiert, damit der 18-Jährige wieder das Maximum aus sich herausholen kann.

Nach der Abspaltung vom Interwetten-Team hat Terrell Thien TT Motion Events neu strukturiert. Neben der Teamzentrale in Solingen hat er noch TMW in Wuppertal gegründet, aber hier wird nur die Logistik vorbereitet. Die Bikes werden bei Stefan Kirsch im bayrischen Oberbergkirch aufgebaut und gewartet.

In der nächsten Woche wird Kirsch das Motorrad bei KTM zusammenbauen, dann wird es in die Werkstatt gebracht, wo es noch an Philipp Öttl angepasst wird, bevor es Anfang Februar zum Testen geht.

Trainingsplan umgestellt

Währenddessen bereitet sich der 18-Jährige daheim körperlich und mental auf die nächste Saison vor. «Ich arbeite schon seit Mitte November an meiner

Kondition», verrät Öttl. «Ich fahre sehr viel Motocross und Supermoto. Weil ich jetzt selber Autofahren darf, kann ich auch unabhängig vom Papa trainieren.»

Damit Öttl auch mental richtig vorbereitet ist, wurde ihm ein professioneller Mentaltrainer zur Seite gestellt. «Jetzt im Januar arbeiten wir besonders viel an diesem Bereich», gesteht Öttl. «Ich merke schon, dass ich beim Supermoto-Fahren einiges davon umsetzen kann.»

Terrell Thien: «Wir haben unsere Aufgaben gemacht. Nach den ersten beiden Tests haben wir einen Indikator, wo wir stehen.» ♦ IP



Öttl: Reifer und eigenständiger

Moto2

Kalex bereit für Tumult



Kalex (hier Tito Rabat): Bis zu 23 Bikes im Moto2-Feld 2015

Dass Kalex in diesem Jahr den Grossteil des Moto2-Feldes mit Fahrwerken versorgen wird, zeichnete sich schon länger ab, aber es könnten noch mehr werden als erwartet.

«Gino Rea wird auch Kalex fahren und hat bei uns Teile bestellt», bestätigt Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel. «So werden wir nach aktuellem Stand 22 von den 30 Fahrern, die bislang von der Dorna akzeptiert sind, ausstatten.»

Es könnte aber noch einer mehr werden. Der Schweizer Randy Krummenacher würde im Team von Luca Montiron gerne ebenfalls eine Kalex fah-

ren. Sein Management in Zürich arbeitet an der Verwirklichung des Budgets. «Bislang habe ich aber noch keinerlei Bestellung von Montiron bekommen», stellt Baumgärtel klar.

Kalex ist aber trotz des grossen Andrangs im Plan. «Bei uns kommt noch jedes Jahr neues Material von den Zulieferern rein, aber wenn in den nächsten zwei Wochen nicht irgendeine Katastrophe passiert, müssten wir eigentlich alles sauber im Griff haben. Dann haben alle ihr Material, damit sie, wenn sie wollen, in der ersten Februarwoche in Almeria testen können», so Baumgärtel. ♦ IP

NACHRICHTEN

Deutsche wieder im Spanien-Camp

Moto2 Nachdem sie Weihnachten bei ihren Familien in Deutschland verbracht hatten, reisten die beiden deutschen Moto2-Piloten und Trainingspartner Jonas Folger und Marcel Schrötter nach Spanien, um ihr Aufbautraining für die Saison 2015 fortzusetzen. Marcel Schrötter, der am vorletzten Freitag seinen 22. Geburtstag feierte und der ein halbes Jahr jüngere Jonas Folger übten letzte Woche in ihrer Wahlheimat bei Girona Supermoto und Motocross, dazu wurde mit Bergsteigen an der Kondition gearbeitet.

Rookies Cup ohne Deutschsprachige

MotoGP Rookies Cup In seiner neunten Saison feiert der Cup ein trauriges Debüt: Erstmals werden weder aus Deutschland noch Österreich oder der Schweiz Talente dabei sein, die sich für grössere Taten in der Weltmeisterschaft empfehlen können. Die 24 Teenager im Alter zwischen 13 und 17 Jahren kommen aus Argentinien, Australien, Finnland, Frankreich, Grossbritannien, Holland, Italien, Japan, Kroatien, Russland, Spanien, Tschechien, Ukraine und den USA. Die Termine: 3. Mai: Jerez/E; 27. Juni: Assen/NL; 12. Juli: Sachsenring/D; 16. August: Brünn/CZ; 30. August: Donington/GB; 12. September: Misano/RSM und 27. September: Aragón/E. ♦ IP

KOMPAKT

»»»

Moto2/Moto3 Es ist fast niemanden aufgefallen, dass der Vertrag zwischen der Dorna und Dunlop zur Ausstattung der Moto2- und Moto3-Klassen mit Einheitsreifen ausgelaufen ist. Kurz vor Weihnachten wurde der Vertrag für 2015 verlängert.

»»»

Marc Márquez Der MotoGP-Weltmeister kann es nicht lassen: nachdem der 21-Jährige im Dezember beim Superprestigio den US-Dirt-Track-Champion besiegte, nahm er in der ersten Januarwoche an einem Motocross-Rennen teil. Ergebnis: auch hier ein Sieg. ♦ IP

Moto America

Rainey wird konkret

Von IMRE PAULOVITS

Die neu aufgelegte US-Meisterschaft mit dem Promoter-Team um Wayne Rainey hat fast alle Bausteine für ihre erste Saison zusammen, und was sie bisher gestemmt haben, stimmt zuversichtlich.

Letzten Sommer wurde mit Pauken und Trompeten die neue Ära des US-Motorsports eingeläutet, bei der Ex-Weltmeister Wayne Rainey wieder eine Meisterschaft aufbauen will, aus der GP-Sieger hervorgehen.

Seither hat das Team um den querschnittsgelähmten dreifachen 500er-Weltmeister harte Arbeit geleistet. Die Serie wird neun Rennen umfassen, die Termine sind bereits fix: Austin (12. April), Road Atlanta (19. April), Virginia (17. Mai), Road America (31. Mai), Barber (14. Juni), Miller (28. Juni), Laguna Seca (19. Juli), Indianapolis (9. August) und New Jersey (13. September).

Bei der Klasseneinteilung hat Rainey die beiden auf der Strasse im Sport-Segment überle-

benden Klassen 600 und 1000 als Basis genommen und die Meisterschaft für Superbikes, Supersport sowie Superstock 1000 und Superstock 600 ausgeschrieben, dazu konnte er sich mit KTM auf den RC-390-Cup als Nachwuchsklasse einigen. Die unglücklichen Daytona Sportbikes wurden gestrichen. Im Dezember hat die AMA die technischen Regeln veröffentlicht.

Professionelle Vermarktung

Rainey weiss, dass sich die nötigen Sponsoren, um einen Fahrer später in die WM zu begleiten, nur finden lassen, wenn die Serie einem grossen Publikum nahegebracht wird. So hat er den renommierten Journalisten Paul Carruthers (Sohn von 250er-Weltmeister Cal Carruthers) als Kommunikations-Manager verpflichtet und einen Vertrag mit dem Fernsehsender CBS Sport und dem Internet-Sender www.torque.tv über die Übertragung aller Rennen unterzeichnet.

Bei den US-Teams und Piloten hat Rainey's Konzept grossen Anklang gefunden, es liegt aber noch viel Arbeit vor ihm. ♦

Superstock 1000 FIM Cup

«Kann mehr rausholen»

Die Konkurrenz ist jetzt zwar noch grösser, aber ich glaube, ich kann mehr rausholen.» Der Deutsche Marc Moser bekommt eine neue Chance im Superstock 1000 FIM Cup und wird 2015 eine werksunterstützte Ducati 1199 Panigale R fahren. Das seinem Vater gehörende Triple M Racing Team by Barni hat jetzt allerdings einen italienischen Teamchef und Manager. «Wir haben viel an Barni abgegeben, der den Cup letztes Jahr mit Leandro Mercado gewonnen hat und ihn jetzt in die Superbike-WM gebracht hat.» Von Moser erwartet Ducati Top-7-Plätze. «Ich glaube, dass ich das schaffe», meint der 21-Jährige, der 2014 vier Punkte ergatterte. «Wir sind jetzt auch anders aufgestellt. Aus einem professionellen Hobbyteam ist ein hoch professionelles geworden.» Erste Tests sind für März geplant. «Im Februar habe ich Prüfungen an der Uni.» Moser lässt sich vom neuen Motorrad überraschen. «Die 2015er-Ausgabe hat schon serienmässig zehn PS mehr und ausserdem eine Wheelie-Control. Die hätte ich im vergangenen Jahr gut

gebrauchen können.» Teamkollege Ondrej Jezek aus Tschechien, letztjähriger Sechster, ist auf Siege angesetzt.

Staring mit Pedercini einig

Seit Wochenbeginn sind sich auch Bryan Staring und das Team Pedercini einig. Der Australier fuhr schon 2011 und 2012 den Cup und wurde Gesamtviertes. 2014 war er in der zweiten Saisonhälfte als Evo-Fahrer bei Grillini beschäftigt. Dass er wieder Superstock und Kawasaki fahren kann, ist Staring nur recht. «Ich will konkurrenzfähig im WM-Umfeld unterwegs sein.» ♦ AWI



Marc Moser: Team fusioniert



US-Supérbikes: Wieder die Premium-Klasse mit TV-Übertragung

Superbike-WM

Es wird getestet

Am 15. Januar läuft das Testverbot in der Superbike-WM aus, der WM-Auftakt ist bereits am 22. Februar in Phillip Island, so wird ab der nächsten Woche wieder getestet.

SBK-Technik-Direktor Scott Smart: «In Aragón war Ducati sehr stark, aber sie hatten mit ihrem Bike seither zuvor viel mit dem Testteam ausprobiert, so konnte man bei ihnen von keinem wirklich neuen Motorrad reden. Kawasaki konnte sein Potenzial nach der neuen Spezifikation noch nicht wirklich aufzeigen und hatte Probleme. In Jerez waren sie schon viel besser, und dort war auch Suzuki sehr stark. Es wird interessant zu sehen, was sich seither in den Entwicklungsabteilungen getan hat. Aber diese Tests sind jetzt wirklich die wichtigsten vor der Saison, denn danach kann nicht mehr viel erledigt werden, bevor das Material nach Australien verfrachtet werden muss.» ♦ IP

IDM Superbike

Nackte im IDM-Zirkus

Wie Promoter MotorEvents bekannt gibt, fährt 2015 eine neue Rennklasse im Superbike-IDM-Zirkus mit. Ihre Bezeichnung: SuperNaked. Seriennahe und aktuell käufliche Naked Bikes der Marken, die im Industriepool vertreten sind, treten gegeneinander an. Das betrifft BMW, Ducati, Honda, Kawasaki, Suzuki und Yamaha. Derzeit umfasst die Liste der zugelassenen Motorräder die BMW R 1200 R, Ducati Monster 821, Honda CB 1000 R, Kawasaki Z 800, Suzuki GSR 750, Yamaha MT-09. Änderungen sind am Fahrwerk, dem Auspuff und der Fussrastenanlage erlaubt, Eingriffe am Motor sind nicht gestattet. Da die geplanten Fahrzeuge aufgrund verschiedener Hubraumklassen und Motorenkonzepte in der Nennleistung jedoch zwischen circa 105 und 125 PS variieren, behält man sich im Premierenjahr noch Eingriffe im Sinne der «Balance of Performance» vor. Teilnahmeberechtigt sind Starter mit einer gültigen A- oder I-Lizenz. ♦ AWI

NACHRICHTEN

Hanus: Lieber in Deutschland

IDM Moto3 Kevin Hanus, Nürnberger mit tschechischen Wurzeln, plant eine IDM-Rückkehr. Er will 2015 in der Moto3-Standard-Klasse antreten. Hanus bestritt in seiner Karriere bereits 14 Wildcard-Einsätze. 2012 gelangen dem 21-Jährigen drei WM-Punkte. Den ursprünglichen Wunsch, eine Saison in der Spanischen CEV zu fahren, kippete Hanus. «Die Konkurrenz ist am interessantesten, doch da die Meisterschaft FIM-Status erhalten hat, wird auch mit WM-Material gefahren, was die Kosten explodieren lässt. Ohne dickes Budget bleibt die Spitze 1,5 Sekunden entfernt.»

HRC: Stadler für IDM Moto3 beauftragt

IDM Moto 3 Wie ernst es die Macher der neuen IDM Moto3 Standard und IDM Moto3 GP-Klasse nehmen, zeigt die Unterstützung von der Honda Racing Corporation (HRC). Sie entsendet Adi Stadler als Projektbetreuer zu den Rennen. Für den Grand-Prix-Nachwuchs ist die Klasse extrem wichtig. In Mittel- und Nordeuropa sei ein Pendant zur Spanischen Meisterschaft dringend notwendig, meint Stadler, der schon den deutschen Red Bull MotoGP Rookies Cup betreute. ♦ AWI

KOMPAKT

»» **IDM Moto3** Das tschechische Moto3-FGR-Team aus der WM will in der IDM eine Honda NSF250 unterbringen. Auch das ebenfalls aus Tschechien stammende Ariane-Moto3-Team hat Interesse an der Einschreibung, dort fehlt aber noch der geeignete Fahrer.

»» **IDM Superstock** Der Niederländer Leon Bovee hat mit dem aktiven Rennsport aufgehört. Der IDM-Vierte von 2014 (Van Zon Remeha BMW) widmet sich nach der Enttäuschung über die Ergebnisse jetzt seiner beruflichen Karriere.

»» **Strassen-SM** Wie 2014 werden zwei Titel vergeben: Superstock 600/1000. Die Termine: 24./25.4. Lédenon/F; 30./31.5. Slowakia-Ring 1/SK; 20./21.6. Magny-Cours/F; 1./2.8. Dijon 1/F; 29./30.8. Dijon 2; 26./27.9. Slovakiaring 2/SK. ♦ AWI/ML

**MOTOR
SPORT
aktuell**

PACKT ALLES

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



VAUDE Rucksack

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

GRATIS

VAUDE

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Badenerstr. 11, 70372 Stuttgart, Geschäftsführer: Dr. Volker Bittel, Michael Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Faktoring
erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Niko Oberschlipf (Vorstand), Hanno Dührkop, Dr. Michael Böhler, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, AB Hamburg, HBG 95752

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, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Jäger des noch nicht verlorenen
Titels: Marc Coma ist in Schlagdistanz



Halbzeitbilanz

Gnadenlose Hetzjagd

Von IMRE PAULOVITS

Wenn der erwartete Dreikampf der Werke bislang auch nur ein Duell zwischen Honda und KTM geworden ist: Es ist die spannendste Dakar-Schlacht seit Langem, und zur Halbzeit trennen die ersten Drei gerade mal elf Minuten.

Es ist mehr als nur eine Frage der Ehre, aber um die Ehre selbst wird bitter gekämpft: Honda will beim dritten Einsatz seines waschechten Werksteams, dessen Entwicklung bei HRC, der Honda Racing Corporation, im Stammwerk in Japan die gleiche Priorität hat wie die MotoGP-WM, endlich siegen – vor der Haustür seines südamerikanischen Werkes, das über zwei Millionen Motorräder im Jahr baut und wo es gilt, bei dem rasant wachsenden Markt das Gesicht zu wahren.

KTM hat die letzten zwölf Ausgaben gewonnen, so einfach wollen sie sich die Krone nicht vom Kopf nehmen lassen. Und Marc Coma, im Vorjahr Sieger und Rallye-Weltmeister, schon gar nicht. Der alte Fuchs ging die Dakar auch recht gelassen an, wollte alle Fehler vermeiden, um für die zweite Woche, in der es auf alles ankommt, gerüstet zu sein.

Doch genau damit hat Hondas Topmann Joan Barreda gerechnet und sich eine Taktik zu-

rechtgelegt, mit der er selbst mit kleinstem Risiko den Dakar-König von vorn kontrollieren kann. «Der war in den ersten Tagen sehr schnell und hat sich von da an nur darauf versteift, hinter Marc herzufahren, egal ob er vor oder hinter ihm gestartet ist», fiel Heinz Kinigadner auf, der zum ersten Mal, seit die Dakar in Südamerika ausgetragen wird, bei seinem Werksteam selbst vor Ort ist. «Barreda ist in jeder Etappe vom Anfang bis zum Schluss hinter Coma geblieben. Er ist sehr clever unterwegs. Wenn er schneller könnte, hat er es auf jeden Fall nicht gemacht, Fakt ist, dass er auf diese Art bis zum Ruhetag risiko- und fehlerfrei unterwegs war.»

Erster Schnitzer für Barreda

Doch gerade in der Marathonetappe nach dem Ruhetag, wo Service-Teams den Fahrern nicht folgen dürfen und diese

für zwei Tage völlig auf sich gestellt sind, hatte Barreda einen Sturz, bei dem sein Lenker entzwei brach. «Es war ein schlammiger Abschnitt, an dem im Roadbook eine Gefahr verzeichnet war, so habe ich Tempo herausgenommen, das Motorrad ist aber weggerutscht, und ich bin gestürzt. Der Lenker war hin, ich musste die letzten 120 Kilometer nur mit der rechten Hand fahren.» Dass er dabei nur sechs Minuten auf seinen Verfolger Marc Coma einbüsste, zeigt die fahrerische Klasse, die der 31-jährige Spanier mittlerweile hat.

Dass er keinen Ersatzlenker fassen konnte, tat dem Spitzenreiter dabei nicht weiter weh: «Das haben wir teamintern gelöst.» Doch die Spitze ist durch diesen Zwischenfall noch einmal zusammengerückt, und Coma kann, wie in den letzten Jahren gewohnt, beginnen, Druck zu machen.

Doch so leicht wird es der Titelverteidiger nicht haben, denn Hondas zweite Speerspitze Paulo Gonçalves lauert ihm im Nacken, und mit dem Sieg in der Marathonetappe hat der 35-jährige Portugiese gezeigt, dass auch er nach dem Gesamtsieg schießt.

Starke Newcomer

Was in der ersten Woche der diesjährigen Dakar auffiel, war, dass plötzlich regelmässig ungewohnte Namen zwischen den gewohnten Favoriten auftauchen. Der Chilene Pablo Qunitanilla liegt nach zwei dritten und zwei vierten Etappenplatzierungen auf dem vierten Gesamtrang. «Pablo ist im letzten Moment in das Team aufgerückt», klärt Heinz Kinigadner auf. «Er hat ein sehr gut vorbereitetes, schnelles Motorrad, denn er hat kurzfristig dasjenige von Francisco «Chaleco» López übernommen. Der hat nach

der Marokko-Rallye eingesehen, dass er nicht schneller fahren kann, dass er auf gefährlichem Terrain ist, und hat den Helm an den Nagel gehängt. Diese Entscheidung muss man so kurz vor der Dakar, wo schon alles vorbereitet war, erst einmal machen können, dazu gehört viel Mut. Und Qunitanilla hat seine Chance nun genutzt.»

Der andere Überflieger ist der Australier Toby Price, auf einer privaten KTM unterwegs. Price ist ein Top-Enduro-Pilot, der bei den Six Days 2014 Zweiter der Gesamtwertung war. Davor war er an der Marokko-Rallye unterwegs und hat dort auf dem Podest gestanden. «Er fährt daheim aber Wüsten-Rennen, er kann die Wüste wirklich lesen», so Kinigadner.

Sicher ist: Die zweite Woche der Rallye wird spannend, und diese Dakar hat schon jetzt die Helden der Zukunft hervorgebracht. ♦



Bislang Spitze: Joan Barreda führte die erste Woche an



Paulo Gonçalves: Sieg bei der Marathonetappe, in Schlagdistanz

Matthias Walkner

Sieg und Tragik erlebt

Von IMRE PAULOVITS

Der österreichische MX3-Weltmeister feierte einen sensationellen Dakar-Einstieg. Bereits bei der dritten Etappe ging er als Sieger hervor, doch dann lernte er die Härte des Rallye-Sports kennen.

Selbst Walkners Mentor, Rallye-Legende Heinz Kinigadner, zeigte sich baff: «Matthias macht einen Superjob. Er hat seit dem Sommer nichts dem Zufall überlassen und sich sehr gewissenhaft auf die Dakar vorbereitet», so Kinigadner. «Er

war zwei Trainingswochen bei Marc Coma in Spanien, hat zu Hause mit seinen Freunden Roadbooks geschrieben, und er hat viel Höhenttraining am Grossglockner gemacht. Dann war er noch im Red Bull Trainingscenter, um sich auch psychisch auf die Dakar vorzubereiten. Aber dass das so schnell Früchte trägt und er schon heuer ganz vorn mit dabei ist, hätte auch ich nicht gedacht.»

Der ehemalige Motocrosser Walkner startete nach seiner Erfahrung von der Marokko-Rallye gleich stark in die Dakar, dann kam ihm am dritten Tag die Streckenführung entgegen. «Nach

zwei schnellen Tagen kam eine technische Etappe», klärt der Österreicher auf. «Da war ein 50 Kilometer langes, ausgetrocknetes Flussbett, da konnte ich meine Motocross-Technik ausspielen. Ich habe mich da aber nicht schneller gefühlt als an den anderen Tagen. Ich habe die anderen gesehen und mir schon gedacht, dass ich keinen grossen Rückstand haben werde. Aber dass ich gewinne, das hätte ich nicht gedacht. Das war schon eine coole Sache.»

Doch drei Tage später, am letzten Tag vor der Pause, lernte Walkner auch die Härte des Rallye-Fahrens kennen: Ihm

brachen die Schrauben des Rahmenhecks ab, ein Kabel wurde durchgescheuert und verursachte einen Kurzschluss.

Den Elementen ausgesetzt

Mittlerweile sind bei der Dakar Assistenzen verboten, die Fahrer müssen auf der Strecke ihre Motorräder selber reparieren, Hilfe dürfen sie nur von den anderen Fahrern bekommen. «Ich habe es dann geschafft, es mit dem Bordwerkzeug und den mitgeführten Teilen halbwegs zu richten und die Benzinpumpen umzustecken, sodass ich weiterfahren konnte», so Walkner. «Aber ich musste 200 Kilometer im Stehen fahren, konnte mich nicht mehr setzen, das hat mich völlig an meine physischen Grenzen gebracht.»

Walkner handelte sich dreieinhalb Stunden Rückstand ein und hatte erst einmal genug vom Rallye-Fahren. Doch nach dem Ruhetag ging er genauso motiviert wieder in die zweite Woche und setzte die nächste Sensation: Er war beim ersten Teil der Marathonetappe von Iquique nach Uyuni Dritter, nur 30 sec hinter Sieger Gonçalves und 15 sec hinter Marc Coma! «Er hat bewiesen, dass er einer der Schnellsten da draussen ist, wenn nicht der Schnellste überhaupt. Ich freue mich schon auf die Zukunft mit ihm im Werksteam», meinte Heinz Kinigadner. ♦



Matthias Walkner: Sensationelles Dakar-Debüt und feste Zukunft im KTM-Werksteam

Ausfallopper

Ein Viertel ist bereits out

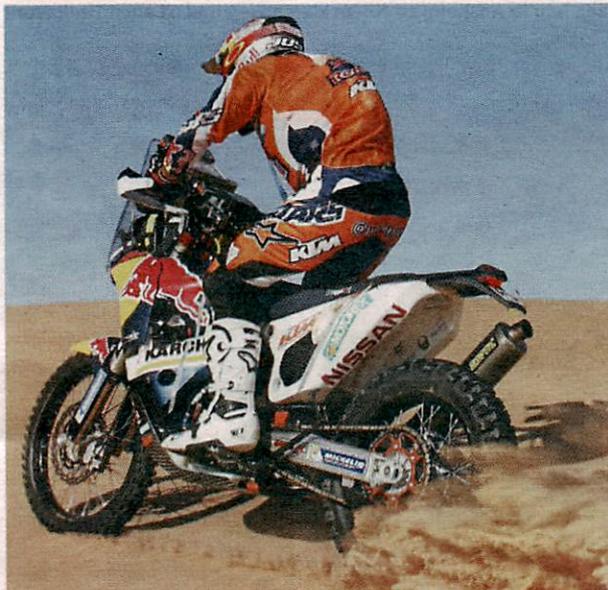
Die Gesamtbilanz der Ausfälle bei Rallye-Halbzeit bei den Motorrädern entspricht der gnadenlosen Härte der Dakar: Von 168 Gestarteten sind nach 7 von total 13 Etappen noch 128 im Rennen, 40 sind bereits ausgefallen. Eines der prominentesten Opfer ist der Brite Sam Sunderland, der in Buenos Aires die Eröffnungsetappe gewonnen hatte. Der KTM-Pilot war bereits 2012 wegen technischer Probleme (Honda) ausgefallen, 2013 musste er wegen Verletzungen passen. 2014 gewann er die zweite Etappe, fiel aber bereits einen Tag später mit defektem Triebwerk aus. Dieses Jahr war in Etappe 4 nach Navigationsfehlern und einem erneuten Motordefekt Schluss.

Die grossen Stars sind hingegen alle noch alle im Rennen, darunter die drei Top-Favoriten Marc Coma (KTM) und die bei-

den Honda-Piloten Joan Barreda Bort und Paulo Gonçalves.

Todesfall wegen Dehydration

Der Pole Michal Hernik war das erste und hoffentlich einzige Todesopfer der diesjährigen Dakar. Der 39-jährige KTM-Pilot, der zum ersten Mal an der Dakar dabei war, verschied auf der 3. Etappe bei km 206. Das Motorrad war unversehrt, die Umstände des Todes des leblos neben seiner Maschine liegenden Hernik blieben vorerst unklar. Gemäss späteren Angaben der Ärzte war Hernik an Dehydration verschieden, bzw. er war verdurstet. Laut den Organisatoren hatte Henrik kein für solche Fälle vorgesehenes Notsignal abgegeben, jede Hilfe kam deshalb für den Polen zu spät. Hernik ist das 66. Todesopfer in der 36-jährigen Geschichte der Dakar. ♦ CS



Sam Sunderland: Auch beim 3. Dakar-Start nicht im Ziel

DIE ETAPPEN

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

»»» **Etappe 2: 5. Januar** Villa Carlos Paz-San Juan/RA (VE 107 km, WP 518 km). Hartes, staubiges Terrain, am Ende Sand. Sieger: Barreda Bort (Honda).

»»» **Etappe 3: 6. Januar** San Juan-Chilecito/RA (VE 437 km, WP 220 km). Gebirge. Sieger: Walkner (KTM).

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

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

»»» **Etappe 6: 9. Januar** Antofagasta-Iquique/RCH (VE 369 km, WP 319 km). Am Pazifik, Dünen, Gebirge. Sieger: Rodrigues (Honda).

»»» **Ruhetag: 10. Januar**

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

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

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

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

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

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

»»» **Etappe 13: 17. Januar** Rosario-Buenos Aires/RA (VE 219 km, WP 174 km). Schneller Schlussabschnitt ins ersehnte Ziel. ♦ ML (Stand 11. Januar 2015)

Supercross-WM

Roczen rockt Amerika

Von IMRE PAULOVITS

Beim Auftakt der Supercross-WM in Anaheim fuhr Ken Roczen einen ungefährdeten Sieg nach Hause. Ein Wochenende später in Phoenix musste er sich zwar Eli Tomac geschlagen geben, aber er ist der klare Favorit für den Titel – und auch für die Massen.

Das kleine Mädchen, das in Anaheim nach dem Zufallsprinzip aus dem Publikum vors Mikrofon geholt wurde, wusste es: «Wer wird heute Abend gewinnen?», fragte sie die Streckensprecherin. «Rooczeen», kam es wie aus der Pistole geschossen. Es ist unglaublich, wie sich dieser 20-jährige Thüringer in kürzester Zeit in der hippesten Welt des Offroad zum Publikumsliebling emporgehoben hat. Doch schon das eingespielte Video zeigte, wie das Publikum Roczen präsentiert bekommt: Als den total abgedrehten Rapper, der mit Handy am Ohr in seinem Offroad-Truck selbst auf der Anfahrt zu seinem Teamchef Ricky Carmichael richtig die Fetzen fliegen lässt. Dass in Wirklichkeit knallharte Arbeit hinter der Form des Deutschen steckt, weiss er geschickt zu verbergen.

Doch hippe Gesellschaft hin oder her, Ricky Carmichael der erfolgreichste Motocrosser, den die USA je hatte, und Freestyle-Ikone Carey Hart, die hinter dem Team um Roczen stehen, waren an diesem Abend nervös. Doch Roczen war die Ruhe selbst. Im Vorlauf ging er kein Risiko ein, qualifizierte sich als Zweiter direkt ins Finale und machte dort dann richtig ernst. Er übernahm gleich auf der ersten technisch anspruchsvollen Sektion mit den vier Sprungkombinationen die Führung, legte im Handumdrehen ein Polster zwischen sich und seine Verfolger und kontrollierte das Rennen fortan nach Belieben von der Spitze aus.

Eli Tomac, der seinen Vorlauf haushoch gewonnen hatte und der bei der Publikumswette mit Roczen gleichauf lag, eliminierte sich selbst, indem er gleich zweimal stürzte. Und Ryan Dungey war auf der neuen KTM einfach zu spät in die Gänge gekommen, und so war mehr als Platz 4 nicht mehr drin. Dafür hatte Rennleiter Pit Beirer umso mehr Freude an dem Debüt seiner Husqvarna,

die zwar die gleichen Leistungsteile wie die KTM besitzt, aber bei der Gesamtkonstruktion von Motor und Fahrwerk unterschiedliche Wege geht, seine helle Freude: Jason Anderson stand als Zweiter gleich neben Roczen auf dem Podest. «Wir wussten schon von der Teststrecke, dass er verdammt schnell ist, aber dass er hier gleich Zweiter wird, damit hätten wir nicht gerechnet», freute sich Beirer.

Doch so richtig ausgeflippt ist die Truppe des Siegers. Nichts war mehr von der Nervosität geblieben, Mr. Supercool Carey Hart war völlig von Emotionen zerrissen. «Es ist bittersüß», war er den Tränen nah. «Neun Jahre haben wir hierfür gearbeitet. Ken ist von dem Moment an, als der Startbalken fiel, solide gefahren. Es waren die längsten 18 Minuten meines Lebens. Aber

«Ken ist vom ersten Moment an solide gefahren.»

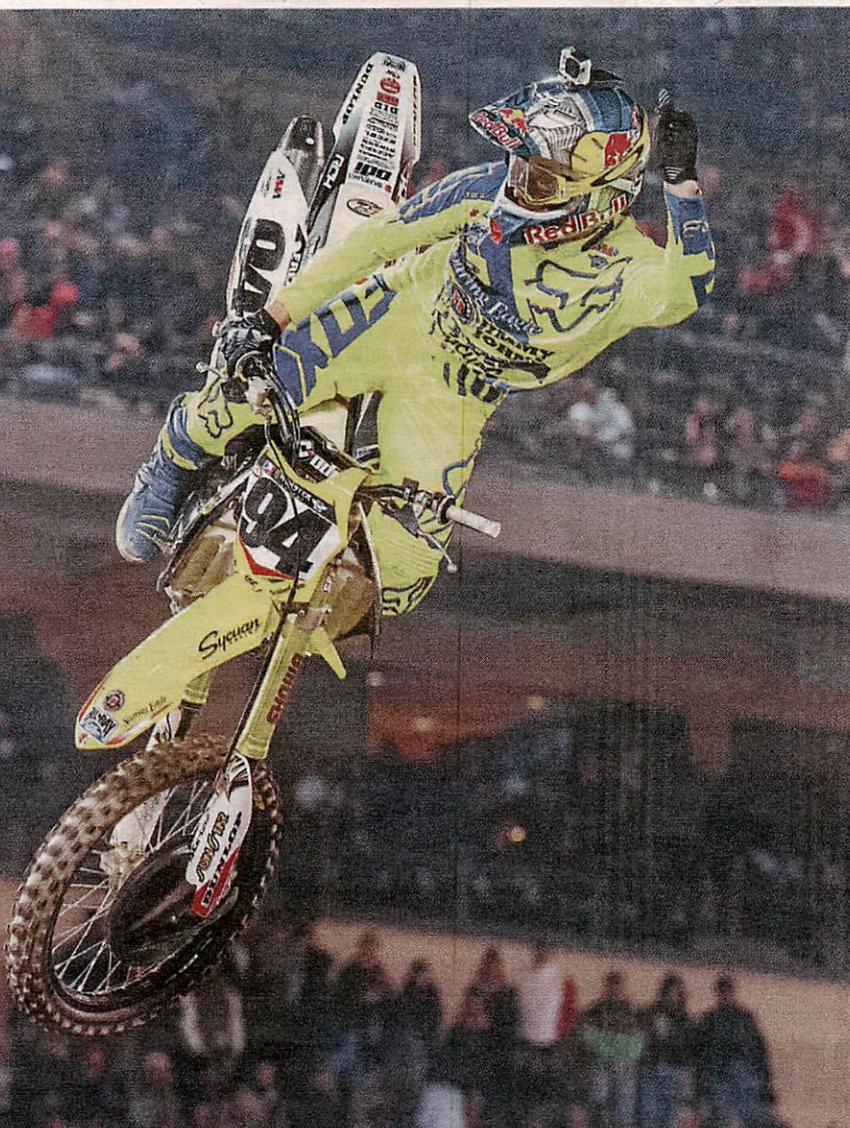
CAREY HART



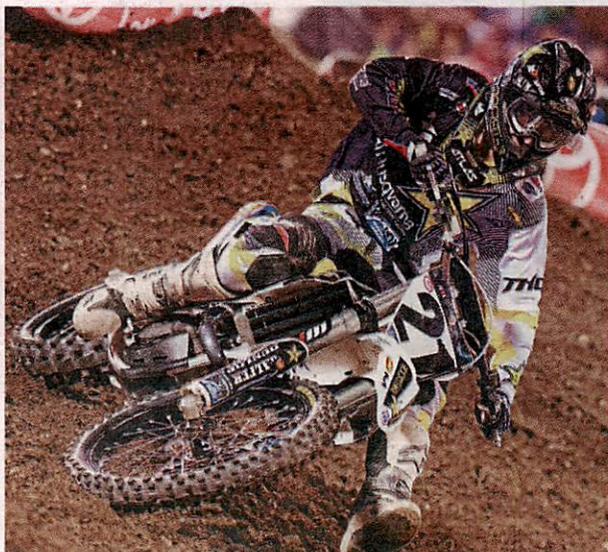
nach zwölf Runden hatte ich bereits ein dickes Grinsen im Gesicht. Doch die Meisterschaft ist ein 17-Rennen-Krieg! Wir stehen erst am Anfang.»

Tomacs Wiederauferstehung

In Phoenix zeigte sich dann, wie hart dieser Krieg noch werden kann. Eli Tomac fuhr zwar wieder auf volles Risiko, doch diesmal blieb er im Sattel. Er fand den Weg vorbei an Roczen und machte die Scharte vom Auftakt wieder wett. Auch Pit Beirers Miene hellte angesichts seiner KTM-Speerspitze Ryan Dungey wieder auf, der den zweiten Platz in der Meisterschaftstabelle übernahm. «Diese ersten zwei Läufe zeigen klar die Kräfteverhältnisse auf», redete er gar nicht um den heißen Brei herum. «Ken ist ganz klar der Titelfavorit, Eli Tomac wird noch öfter in dieser Saison runterfallen. Mal sehen, was Mr. Constancy Ryan Dungey ausrichten kann, aber ich bin mit ihm noch nicht zufrieden. Allerdings hat die WM ganz klar ihren neuen deutschen Superstar.» ♦



Nicht zu stoppen: Ken Roczen fuhr in Anaheim zu einem klaren Sieg und ist auch Titelfavorit



Überraschungsmann: Jason Anderson, Zweiter beim Husky-Debüt



Schnell, aber riskant: Eli Tomac

total

NACHGEHAKT BEI Ken Roczen

(20/D). Der Supercross-WM-Leader über seinen gelungenen Auftakt, und warum er Tomac in Phoenix ziehen liess.



Von IMRE PAULOVITS

? Wie hast du deinen Auftaktsieg in Anaheim erlebt? Es war wirklich ein grossartiges Wochenende. Es war das erste Rennen für mein neues Team, und es war einfach cool, wie wir in die Gänge gekommen sind. Dieser Abend hätte besser nicht laufen können, als ihn mit dem Sieg zu beenden, mit dem ersten Sieg, den mein Team überhaupt im Supercross errungen hat. Ich bin sehr stolz darauf, den ersten Sieg für dieses Team geholt zu haben. Es macht mich glücklich und zufrieden. Aber es zeigt auch, wie hart wir gearbeitet haben. Es hat uns in eine grossartige Ausgangslage für die Meisterschaft gebracht, und nun müssen wir hier anschliessen, aber ich bin mir sicher, dass jetzt erst recht noch mehr kommen wird. Es gibt natürlich Selbstvertrauen, gleich das erste Rennen auf dieser Weise zu beenden.

Aber das war erst der Anfang, wir müssen nun auf diese coole Art weiterarbeiten.

? Warum konntest du Eli Tomac in Phoenix nicht halten? Er ist an diesem Abend einfach besser gefahren als ich. Ich bin gut vom Start weg gekommen, aber ich hatte in Phoenix bei Weitem nicht das gleich gute Gefühl gehabt wie zuvor in Anaheim. Die ersten zehn Runden oder so habe ich gepusht, aber Eli hat mich dann doch bekommen, und ich musste ihn ziehen lassen. Aber ich war trotzdem froh, auf das Podest gefahren zu sein, denn es war wichtig für die Meisterschaft. Wir werden diese Woche noch einmal alles durchchecken und unsere Aufgaben machen, dann kommen wir am nächsten Wochenende wieder, um einen guten Start zu haben, klug zu fahren und wieder mit einem guten Resultat nach Hause zu gehen.

SUPERCROSS-WM / Resultate

Anaheim/USA: 3. Januar, 1. Lauf

Finale: 1. Ken Roczen (D), Suzuki; 2. Jason Anderson (USA), Husqvarna; 3. Trey Canard (USA), Honda; 4. Ryan Dungey (USA), KTM; 5. Andrew Short (USA), KTM; 6. Justin Barcia (USA), Yamaha; 7. Weston Peick (USA), Yamaha; 8. Broc Tickle (USA), Suzuki; 9. Mike Alessi (USA), Suzuki; 10. Chad Reed (AUS), Kawasaki; 11. Jacob Weimer (USA), Kawasaki; 12. Blake Baggett (USA), Suzuki; 13. Justin Brayton (USA), KTM; 14. Cole Seely (USA), Honda; 15. Dean Wilson (USA), KTM.

Finale Lites West: 1. Jessy Nelson (USA), KTM; 2. Zach Osborne (AUS), Husqvarna; 3. Tyler Bowers (USA), Kawasaki; 4. Justin Hill (USA), KTM; 5. Aaron Plessinger (USA), Yamaha; 6. Shane McElrath (USA), KTM; 7. Cooper Webb (USA), Yamaha; 8. Alex Martin (USA), Yamaha.

Phoenix/USA: 10. Januar, 2. Lauf

Finale: 1. Eli Tomac (USA), Honda; 2. Ken Roczen (D), Suzuki; 3. Ryan Dungey (USA), KTM; 4. Weston Peick (USA), Yamaha; 5. David Millsaps (USA), Kawasaki; 6. Jason Anderson (USA), Husqvarna; 7. Andrew Short (USA), KTM; 8. Trey Canard (USA), Honda; 9. Jacob Weimer (USA), Kawasaki; 10. Chad Reed (AUS), Kawasaki; 11. Justin Barcia (USA), Yamaha; 12. Broc Tickle (USA), Suzuki; 13. Blake Baggett (USA), Suzuki; 14. Cole Seely (USA), Honda; 15. Justin Brayton (USA), KTM.

Stand nach 2 Läufen: 1. Roczen, 47 Punkte; 2. Dungey 38; 3. Anderson 37; 4. Canard 33; 5. Peick 32; 6. Short 30; 7. Tomac 26; 8. Barcia 25; 9. Tickle 22; 10. Weimer 22.

Finale Lites West: 1. Cooper Webb (USA), Yamaha; 2. Malcolm Stewart (USA), Honda; 3. Jessy Nelson (USA), KTM; 4. Tyler Bowers (USA), Kawasaki; 5. Aaron Plessinger (USA), Yamaha; 6. Justin Hill (USA), KTM; 7. Zach Osborne (AUS), Husqvarna; 8. Shane McElrath (USA), KTM.

Stand nach 2 Läufen: 1. Nelson, 45 Punkte; 2. Webb 39; 3. Bowers 38; 4. Osborne 36; 5. Hill 33; 6. Plessinger 32; 7. McElrath 28; 8. Stewart 23; 9. Bell 22; 10. Hansen 20.

Nächstes Rennen: 17. Januar, Anaheim (USA)

Internet: www.amasupercross.com

ADAC-Supercross-Cup Dortmund

Aranda verteidigt den Titel trotz Niederlagen

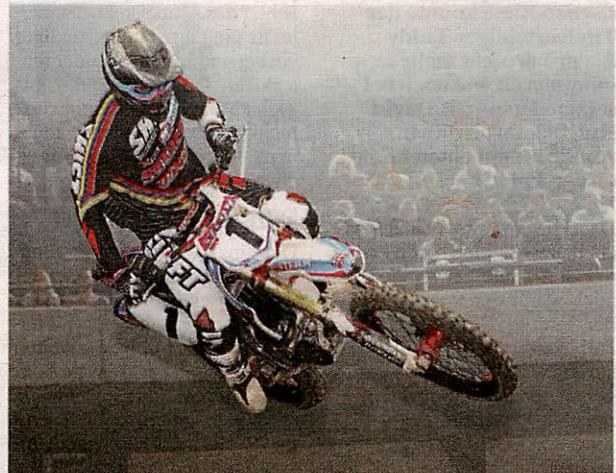
Der Franzose Gregory Aranda holte sich in Dortmund erwartungsgemäss erneut den Titel im ADAC-Supercross-Cup, konnte aber keines der drei Rennen für sich entscheiden.

Nachdem kurz vor Weihnachten 2014 die Franzosen Gregory Aranda und Thomas Do «König» und «Prinz von München» wurden, ging es in Dortmund um die Meisterschaft. Dabei fiel die Entscheidung in der SX1-Klasse bereits am Freitagabend. Zwar gewann der US-Amerikaner Gavin Faith souverän, doch Aranda, der seit dem Saisonauftakt die Meisterschaft anführt, holte sich nach missratenem Start Platz 2 vor Landsmann Jace Owen und gewann damit den Titel vorzeitig. «Nach meiner Verletzung im letzten Herbst hatte ich nicht damit gerechnet, doch war der Speed schnell wieder da. Jetzt bin ich einfach nur glücklich», so der alte und neue Meister, der einen Werksvertrag bei Beta für die Enduro-WM-Saison unterzeichnet hat, nun aber doch weiter Motocross fahren möchte. Auch ein Einsatz beim US-Supercross könnte sich für ihn demnächst ergeben.

Gavin Faith mit drei Siegen

Die drei genannten Fahrer fuhren in ihrer eigenen Liga und besetzten das Podium exklusiv. Dreimal ganz oben: Gavin Faith, der sich mit den Siegen einen nagelneuen Suzuki Swift verdiente.

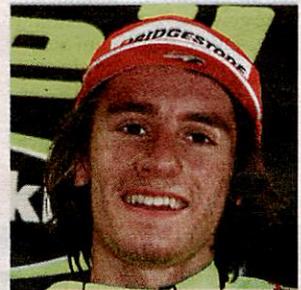
Dennis Ullrich stürzte nach den Plätzen 7 und 5 am Finaltag, wurde von einem nachfolgenden Fahrer getroffen und zog sich zum Glück aber nur Prellungen und Schürfwunden zu. In der SX2-Klasse siegte mit Julien Lebeau ebenfalls ein Franzose. Nachdem sich der Brite Matthew Bayliss (Handverletzung) und der Franzose Yannis Irsuti (ausgekegelte Schulter) aus dem Titelrennen der ursprünglich sechs Kandidaten verabschiedet hatten, setzte sich der 17-Jährige durch ohne zu glänzen. Von den Deutschen überzeugte vor allem der ein Jahr jüngere SX-Neueinsteiger und Roczen-Intimus Tom Koch mit Endrang 6. Den Gesamtsieg in Dortmund sicherte sich der Brite Paul Coates, der die Saison in der grossen Klasse begann und nun von seinem Team degradiert wurde. ♦ TH



Dreimal geschlagen, aber den Titel verteidigt: Gregory Aranda



Dortmunder König: Gavin Faith



Dortmunder Prinz: Paul Coates

ADAC-SUPERCROSS-CUP / RESULTATE

Dortmund (D): 9.-11. Januar 2015, 4. Lauf ADAC-Supercross-Cup

SX1-Finale Freitag: 1. Gavin Faith (USA), Honda, 15 Runden in 7:13,110 min; 2. Gregory Aranda (F), Kawasaki, + 6,172 sec; 3. Jace Owen (USA), Suzuki, + 8,753; 4. Florent Richier (F), Suzuki; 5. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki; 6. Steven Clarke (GB), KTM; 7. Dennis Ullrich (D), Suzuki; 8. Mickael Musquin (F), Kawasaki; 9. Jason Clermont (F), Honda. SX1-Finale Samstag: 1. Faith, 15 Runden in 7:03,973 min; 2. Aranda, + 3,131 sec; 3. Owen, + 16,573; 4. Musquin; 5. Ullrich; 6. Angelo Pellegrini (I), Honda; 7. Richier, 8. Justin Starling (USA), Yamaha; 9. Thomas Ramette (F), Suzuki; 10. Clarke; 11. Neugebauer.

SX1-Finale Sonntag: 1. Faith, 15 Runden in 7:03,756 min; 2. Owen, + 3,260 sec; 3. Aranda, + 5,534; 4. Martin; 5. Neugebauer; 6. Rombaut; 7. Clarke, 8. Musquin, 9. Starling. Gesamtklassement SX1: 1. Faith, 75 Punkte; 2. Aranda 56; 3. Owen 52; 4. Musquin 29; 5. Richier 27; 6. Neugebauer 27; 7. Clarke 25; 8. Ullrich 20; 9. Martin 18; 10. Starling 15; 11. Ramette 13; 12. Rombaut 10; 13. Pellegrini 10; 14. Clermont 7, 15. Lefrancois 6.

Endstand SX-Cup SX1 (nach 8 Läufen): 1. Aranda, 156 Punkte; 2. Faith 134; 3. Owen 82; 4. Boris Maillard (F), Kawasaki, 74; 5. Ullrich 74; 6. Ben Lamay (USA), Yamaha, 56; 7. Jack Brunell (GB), Kawasaki, 56; 8. Neugebauer 55; 9. Clermont 50; 10. Musquin 47; 11. Fabien Izoird (F), Suzuki, 38; 12. Richier 29; 13. Clarke 26; 14. Zach Ames (USA), Kawasaki, 26.

SX2-Tageswertung Freitag: 1. Arnaud Aubin (F), Suzuki (1-3); 2. Iker Larranaga (E), KTM (4-1); 3. Thomas Do (F), Honda (3-2); 4. Yannis Irsuti (F), Yamaha (2-7); 5. Paul Coates (GB), Kawasaki (8-4); 6. Julien Lebeau (F), Kawasaki (6-6); 7. Marcus-Lee Soper (GB), Suzuki (5-9); 8. Tom Koch (D), Suzuki (10-5); 9. Carlos Macanas (E), Kawasaki (9-8).

SX2-Tageswertung Samstag: 1. Coates (1-2); 2. Koch (2-3); 3. Do (8-1); 4. Lebeau (3-4); 5. Escoffier (6-5); 6. Macanas (7-6); 7. Larranaga (4-10); 8. Aubin (5-12); 9. Soper (11-7); 10. Theo Roptin (F), KTM (9-9); 11. Moritz Schittenhelm (D), KTM (12-8).

SX2-Tageswertung Sonntag: 1. Aubin (2-1); 2. Coates (1-3); 3. Koch (4-2); 4. Escoffier (3-7); 5. Do (6-4); 6. Lebeau (5-5); 7. Larranaga (8-6); 8. Macanas (7-9); 9. Soper (9-8); 10. Muratori (10-10); 11. Oliver Kaas (D), Honda (12-11); 12. Richard Kreidl (A), Suzuki.

Gesamtklassement SX2: 1. Coates, 107 Punkte; 2. Aubin 101; 3. Do 92; 4. Koch 86; 5. Larranaga 75; 6. Lebeau 71; 7. Escoffier 60; 8. Macanas 50; 9. Soper 47; 10. Irsuti 29; 11. Muratori 23; 12. Roptin 14; 13. Schittenhelm 12; 14. Kellett 11; 15. Kreidl 10; 16. Raths 0.

Endstand SX-Cup SX2 (nach 8 Läufen): 1. Lebeau 100 Punkte; 2. Do 97; 3. Larranaga 91; 4. Irsuti 89; 5. Matthew Bayliss (GB), Honda, 81; 6. Koch 81; 7. Escoffier 73; 8. Aubin 65; 9. Dave Versluis (NL), Suzuki, 64; 10. Kade Walker (CDN), Honda, 54; 11. Raths 49; 12. Soper 48; 13. Coates 36; 14. Muratori 36; 15. Roptin 30. Internet: www.supercross-dortmund.de

SuperEnduro-WM Riesa

Blazusiak lässt Federn

Von ROBERT PAIRAN

Beim zweiten Lauf der Superenduro-WM im sächsischen Riesa konnte der Titelverteidiger Taddy Blazusiak nicht mehr so dominieren wie noch bei seinem Heim-GP. David Knight kam an diesem Abend bis auf einen Punkt an den Polen heran.

Dabei begann alles plangemäss, als Blazusiak gleich den ersten der drei Läufe gewann, auch wenn der Pole in der letzten Runde zu Fall kam. Sein Vorsprung war jedoch gross genug, dass er gerade noch als Erster die Ziellinie vor David Knight kreuzte.

Beim zweiten Lauf, mit der umgekehrten Startaufstellung, gewann Knight, während Blazusiak zu Beginn am Steinfeld eingeklemmt wurde und nicht über den dritten Platz hinauskam.

Im dritten Lauf setzten sich dann die KTM-Teamkollegen Blazusiak und Jonny Walker an

die Spitze des Feldes, bis in der drittletzten Runde der frischgebackene Extrem-Enduro-Europameister Walker einen kleinen Fehler des Altmeisters ausnutzte. Er ging am Titelverteidiger vorbei und kam nach einer fehlerlosen Fahrt als Erster ins Ziel. «Manchmal ist Erfahrung nicht nur gut, manchmal muss man einfach das Gas aufmachen und durch», so Knight.

Kurze Führung für Hübner

Der einzige Deutsche im Finale, Eddi Hübner, beendete seine Indoor-Saison an dieser Stelle: «Es war natürlich toll, beim zweiten Lauf nach dem gewonnenen Start in Führung zu gehen, doch fahrrisich war der letzte Lauf sicherlich der bessere.»

Hübner bereitet sich nun auf die Enduro-WM vor, die er komplett im Farioli-KTM-Team bestreiten wird.

In der Junioren-Klasse fuhr der erst 16-jährige Manuel Lettenbichler aus Kiefersfelden auf den dritten Tagesrang und liegt in der Junior-WM-Wertung ebenfalls auf Rang 3. ♦



T. Blazusiak



Schlug sich tapfer: Eduard Hübner, einziger Deutscher im Finale

SUPER-ENDURO-WM / Resultate

Riesa (D): 3. Januar 2015, 2. WM-Wettbewerb

1. Finale: 1. Tadeusz Blazusiak (PL/KTM), 10 Rdn. in 6:58,087 min; 2. David Knight (GB/KTM), +4,910 sec; 3. Alfredo Gómez (E/Husqvarna) +6,340; 4. Taylor Robert (USA/KTM); 5. Cody Webb (USA/KTM); 6. Jonny Walker (GB/KTM); 7. Dani Gibert (E/GasGas); 8. Daniel McCanney (GB/Husqvarna); 9. Paul Bolton (GB/KTM); 10. Kyle Redmond (USA/Beta); 11. Mario Roman (E/KTM); 12. Eloi Salsench (E/GasGas) – Ferner: 14. Edward Hübner (D/KTM).
2. Finale: 1. Knight, 10 Rdn. in 7:07,099 min; 2. Robert, +2,379 sec; 3. Blazusiak +8:057; 4. Walker; 5. Gibert; 6. Roman; 7. Webb; 8. Bolton; 9. Gómez; 10. Redmond; 11. McCanney; 12. Xavi Leon Sole (E/Husqvarna); 13. Aurelien Addesso (F/Kawasaki); – Ferner: 15. Hübner.
3. Finale: 1. Walker, 10 Rdn. in 6:50,171 min; 2. Blazusiak +1,469 sec; 3. Knight +7,921; 4. Gómez; 5. Webb; 6. Gibert; 7. Robert; 8. Bolton; 8. Roman; 51. McCanney – 16. Hübner.
WM-Stand (nach 2 von 6 Läufen): 1. Blazusiak, 116 Punkte; 2. Knight 103; 3. Walker 81; 4. Robert 69; 5. Webb 68; 6. Gómez 67; 7. Gibert 57; 8. Roman 51; 9. Bolton – 16. Hübner 5.
Nächstes Rennen: 31. Januar in Helsinki/FIN
Internet: www.enduro-abc.com

X-Trial-WM Sheffield

Bous überlegener Saisonstart

Mit nur je einem Strafpunkt in Qualifikation und Finale düpierte der achtfache Indoor-Trial-Weltmeister Toni Bou seine Konkurrenten beim Auftakt zur diesjährigen X-Trial-WM im englischen Sheffield.

So empfindlich hatte Toni Bou, der zu den erfolgreichsten Motocrosssportlern der Welt zählt, seine gewisse nicht untalentierten spanischen Landsmänner Albert Cabestany, Adam Raga und Jeroni Fajardo noch nie getroffen: Erwartungsgemäss nach der Winterpause ausgeruht und hochkonzentriert, gelangen Bou bei der WM-Eröffnung zwei nahezu perfekte Auftritte: In der Qualifikationsrunde bekam er einen Strafpunkt wegen Zeitüberschreitung und im Finale berührte er nur einmal in Sektion 3 den Boden.

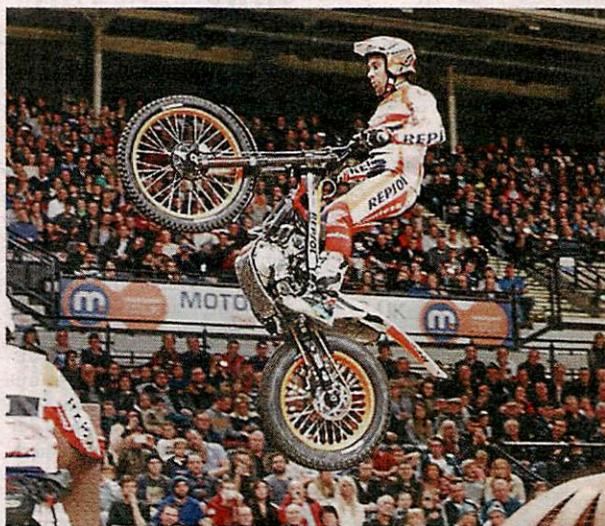
Die drei spanischen Verfolger mühten sich redlich, doch nur Raga konnte im Finale zunächst halbwegs mithalten, bis er sich in den Sektionen 3 und 4 jeweils fünf Strafpunkte einhandelte.

Diese Fehler nutzte Cabestany, der sich im Endspurt der Finalrunde noch Rang 2 hinter dem überlegenen Bou greifen konnte. Der hatte beim Start zum Finale auch den Vorteil, dass er jeweils als Letzter der vier Finalisten starten konnte, während Raga viermal als Erster in die Sektionen gehen musste. Mit neun Fehlerpunkten wurde Raga Dritter, nur einen Punkt besser als Fajardo, der mit dem vierten Platz zufrieden sein dürfte, da er in Sheffield erkennbar der schlechteste Fahrer des spanischen Quartetts war, wohl auch, weil er sich von seinem schweren Fehler in der zweiten Sektion der Finalrunde nicht mehr erholte.

In der Qualifikation, in der ab 2015 neu alle acht Fahrer starten und die vier mit der geringsten Strafpunktzahl ins Finale kommen, waren James Dabill, Alexandre Ferrer, Michael Brown und WM-Debütant Eddie Karlsson ausgeschieden. Dabill meisterte jedoch die erste Sektion des Abends fehlerfrei und begeisterte damit das britische Publikum. ♦ JM



Toni Bou



Dominant wie immer: Toni Bou siegte zum WM-Start in Sheffield

X-TRIAL-WM / Resultate

Sheffield (GB): 3. Januar 2015, 6 Sektionen, 2 Parallelrennen

Finale: 1. Toni Bou (E/Montesa-Honda), 1 Strafpunkt; 2. Albert Cabestany (E/Sherco), 10; 3. Adam Raga (E/GasGas), 11; 4. Jeroni Fajardo (E/Beta), 12.
Qualifying: 5. Alexandre Ferrer (F/Sherco), 18; 6. James Dabill (GB/Beta), 20. 7. Michael Brown (GB/Vertigo), 26; 8. Eddie Karlsson (S/Montesa-Honda), 30.
WM-Stand (nach 1 von 6 Wettbewerben): 1. Bou, 20 Punkte; 2. Cabestany 15; 3. Raga 12; 4. Fajardo 9; 6. Dabill 4; 7. Brown 2; 8. Karlsson 1.
Nächster Wettbewerb: 31. Januar in Marseille/F
Internet: www.fim-live.com

NACHRICHTEN

WM-Start um eine Woche verschoben

Eisspeedway-WM Der für vergangenen Samstag geplante WM-Auftakt im schwedischen Hallstavik wurde wegen der warmen Witterung auf 17. Januar und nach Strömsund verlegt. Auch der GP-Challenge in St. Johann/A findet erst am 24. Januar statt. In Strömsund starten Hans Weber, Max Niedermaier (D), Franz Zorn (A) und Markus Birn (CH).

Smolinski verzichtet auf Langbahn-WM

Bahnsport Martin Smolinski hat überraschend auf die Teilnahme am Langbahn-GP 2015 verzichtet. Der Speedway-GP-Pilot von 2014 will sich ganz auf die Speedway-WM-Quali für 2016 konzentrieren.



WM-Verzicht: Martin Smolinski

rieren. Mit Weltmeister Erik Riss, Jörg Tebbe und Stephan Katt fahren nun lediglich drei Deutsche Langbahn-GP!

Rinaldo gewinnt Saisonauftakt

FMX Den Auftakt der 15. Night-of-the-Jumps-Saison in Sofia gewann der Franzose David Rinaldo vor dem Australier Rob Adelberg und dem Spanier Maikel Melero. Der Russe Nick Iwankov blieb bei einem schweren Sturz bei dem prädiagnostischen Event unverletzt. ♦ TS

KOMPAKT

»»» **Eisspeedway** Der 66-jährige Per-Olof Serenius gewann das Santa-Cup-Rennen in Gävle. Franz Zorn fiel im Finallauf führend aus.

»»» **Eisspeedway** Beide Saison-Opener in Steingaden/D und Weissenbach/A mussten wegen Eismangel absagen.

»»» **Eisspeedway** Nikolai Krasnikov ist nach Sieg in Ufa am Samstag vorzeitig Russischer Meister. Vize-WM Koltakov brach sich ein Wadenbein. ♦ TS

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

Ankauf aller Audi. Tel./Fax 0208/32420 H

A4 Cabrio 3 Ltr. TDI Quattro, EZ 06.2006, mit v. Extr. u.a. AH-Kuppl., 165000 km, silber, VB 15.500,-. 0173/6368615

BMW

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



M5 Nürburgringfahrwerk, EZ 4/1993, 196750 km, 250 kW (340 PS), avusblau, Stoff, Tel., Klima, SD, super Zustand, kein Rost, Kupplung NEU, VB 15.500,-. 0152/26627636, jens.ambrosius@iqs.eu

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24579

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H



X1 xDrive20d A NAVI PROF VK € 30.900,-, EZ 03/2014, 25000 km, schwarz, UPE € 52.404,-. jw-marhoffer GmbH, Hohenaspn 2, 69231 Rauenberg, Tel. 06222/9398200 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24454

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

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



330d xDrive A TOU AHK VK € 37.800,-, EZ 12/2013, 25000 km, schwarz, UPE € 66.739,-. jw-marhoffer GmbH, Hohenaspn 2, 69231 Rauenberg, Tel. 06222/9398200 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24458



650i A V8 Coupé M-SPORTPAKET, 300 kW (408 PS), Mod. 2012, 18000 km, neuw., *ABSOL. SUPER-AUSSTG.*, 46.700 + MwSt. = 55.555 (UPE d. Herst. 120.070). Automobile Andrea Arens, Stettiner Str. 21, 58515 Lüdenscheid, Tel. 02351/12893 (seit 1995) H

Suche BMW Z8 von privat, bitte nur deutsches Fahrzeug, am liebsten in schwarz oder grau. Tel. 0172/2836758

BMW Alpina

Ankauf aller BMW Tel./Fax 0208/32420 H

Cadillac



ATS 2.0 Turbo Automatik Performance, ab 39.990,- € Kraftstoffverbrauch in l/100 km, innerorts: 11,6; außerorts: 6,3; komb: 8,2; CO₂-Emission komb.: 190g/km, Schadstoffklasse EURO 5, Effizienzklasse F. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Französisch Buchholz, Tel. 030-474906-77 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24532

Chevrolet



WWW.AUTOHAUS-KRAMM.DE

Camaro Coupé 6.2 V8 39.990,- € EU-Modell zum alten Preis! Kraftstoffverbrauch in l/100 km, innerorts: 20,9; außerorts: 10,2; komb.: 14,1; CO₂-Emission komb.: 329 g/km, Schadstoffklasse EURO 5, Effizienzklasse G. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Franz. Buchholz, Tel. 030-474906-77 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24539

Cobra

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

Corvette

Wir suchen Corvettes - alle Modelle! 06105/21133, www.corvette-center.de H



WWW.AUTOHAUS-KRAMM.DE

C7 Stingray Coupé EU-Modell, 7-Gang, ab 82.885,- € Kraftstoffverbrauch in l/100 km, innerorts: 19,1; außerorts: 7,8; komb.: 12,0; CO₂-Emission komb.: 279 g/km, Schadstoffklasse EURO 5, Effizienzklasse G. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Französisch Buchholz, Tel. 030-474906-77 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24530

Ferrari

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

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



California - 1. Hand, gelb foliert, EZ 04/2010, 14725 km, 338 kW (459 PS), Leder schwarz, Navi, Klima, Xenon, Keramikbremse, Nero-Daytona Metallic, Carbon-Racingsitze, 114.800,- € (MwSt. abw.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, 0221/5774120, www.porsche-koeln.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24583

Ford



2015 Mustang GT Fastback auf Lager, 320 kW Performance Package, Leder schwarz, Rückfahrkam., Soundsystem, € 49.490,- MwSt. abw. Kraftstoffverbr. innero. 15,7l/100km, aussero. 10,7l/100km, komb. 11,8l/100km, CO₂ 284g/km, Eff. Kl G - diverse verfügbar auch als Bestellfahrzeug. Christian Meyer e.K., Nürnberger Str. 94, 91710 Gunzenhausen, 09831/67680, www.mustang-deutschland.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24463

Geländewagen

Ankauf aller Geländewagen Tel./Fax 0208/32420 H

Honda

Verkaufe Honda Civic Hybrid, 120 PS, Farbe weiß, TÜV neu, sehr gepflegt, Preis 4850,- €. Chiffre MK04/1112945

Jaguar

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

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

Jaguar

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

Ankauf aller Jaguar
Tel./Fax 0208/32420 H



XJR V8 L.E. Liebhaberstück, EZ 11/2006, 35000 km, 291 kW (396 PS), schwarz, Midnight, Leder exklusiv, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., ein Unikat im Hochglanz seiner Art (Limited Edition/Exklusiv). Einer von 30 tadellos gepflegten schwarzen Panther des deutschen Raumes mit Original-Zertifikat aus erster Hand, VB 28.500,- €, MONTANA Wohnungsbau GmbH, Aegidienberger Straße 29c, 53604 Bad Honner, Mobil: 0170-2712161, a.knoop@montana-wohnungsbau.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24477

Lamborghini

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

Lexus



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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 2550

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421
Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

McLaren



MP4-12C Spider, EZ 12/2013, 13900 km,
460 kW (625 PS), schwarz, Leder, Navi,
Klima, Xenon, Stealth Paket, Iris Update
Ceramic Brake Orange, SHZ, 173.500,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, www.porsche-koeln.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24584

Mercedes

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

VANSPO RTS.DE BY HARTMANN-TUNING



Vans - sportlich - einzigartig, MB Citan
109 CDI HARTMANN MetroStream, EZ
10/2012, ca. 4200 km, Leistungs-Chip auf
78 kW / 107 PS, Aerodynamikpaket, 18
Zoll Alu-Radsatz, Interieur-Optikpakete,
Sportfahrwerk, Sportlenkrad, Klimaanlage
u.v.m. 27.500,- € (MwSt. awb.)
VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning,
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5,
41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24552

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

VANSPO RTS.DE BY HARTMANN-TUNING



Vans - sportlich - einzigartig, Viano 3.0
CDI Trend kompakt - HARTMANN VP
Stream, EZ 07/2012, ca. 36000 km, 165
kW/224 PS, Aerodynamik VP Stream,
19-Zoll Alu-Radsatz, VOLA2, Dynamik-
fahrwerk, Sport-Doppelendrohr, Automa-
tik, 2x Klima, 2x el. Schiebetür, Navi Com-
mand u.v.m. 43.554,- € (MwSt. awb.)
VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning,
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5,
41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24553

TV/DVD-Freischtaltung - auch während der Fahrt



digitalechnik.de
Let me entertain you ...

Für alle Mercedes-Benz - auch neue
Modelle! Bundesweiter Vor-Ort-Service!
Tel. 0700/22022011, digitalechnik.de H

Ankauf aller Mercedes
Tel./Fax 0208/32420 H



300 SL Flügeltürer, Bj. 1956, matching-
numbers, graphitgrau / Leder schwarz,
sehr schöner Zustand, Axel Schuette Fine
Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-
Straße 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel.
05202/72000, www.axelschuette.de H

Mini

Leistungskit MINI. www.wintertuning.de
H

Porsche

NIEDERHOF KOHLEFASERTECHNIK www.Niederhof.com

Kaufe 911, Turbo + RS. Tel. 0172/9342421
H

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

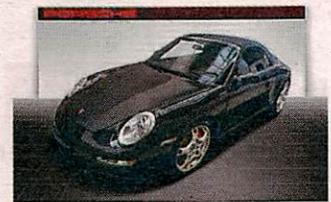


Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de

Boxster S PDK, EZ 06/2013, 37995 km,
232 kW (315 PS), weiß, Leder schwarz,
Navi, Klima, Xenon, Bose, SHZ, 55.900,-
€ (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH,
Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel.
0221/5774120, www.porsche-koeln.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24585

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



Porsche Zentrum Willich
www.porsche-willich.de

911 (997) Carrera S Cabriolet 997, EZ
05/2005, 60900 km, 261 kW (355 PS),
schwarz, Navi, SHZ, 48.900,- €. Tölke &
Fischer Sportwagen GmbH & Co. KG,
Jakob-Kaiser-Str. 1, 47877 Willich, Tel.
02154-91890, www.porsche-willich.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24542

Ankauf aller Porsche
Tel./Fax 0208/32420 H



Porsche Zentrum Willich
www.porsche-willich.de

Cayman S, EZ 05/2014, 7100 km, 239 kW
(325 PS), schwarz, Navi, Xenon, SHZ,
67.900,- € (MwSt. awb.) Tölke & Fischer
Sportwagen GmbH & Co. KG, Jakob-Kai-
ser-Str. 1, 47877 Willich, Tel. 02154-91890,
www.porsche-willich.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24540

MOTOR SPORT aktuell

Jetzt online abonnieren!

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

www.motorsport-aktuell.com/abo



Panamera 4S, EZ 11/2009, 59000 km, 294 kW (400 PS), basalt-schwarz-met., Leder platingrau, Rear Seat Entertainment, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 52.700,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24587



991 Carrera 4S Cabrio Sport Design Paket, EZ 07/2013, 18817 km, 294 kW (400 PS), weiß, Leder schw., Navi, Klima, Xenon, Abstandsregeltempomat, SHZ, 111.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, 0221/5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24586



991 Carrera S Coupé Schaltgetriebe, EZ 02/2013, 28042 km, 294 kW (400 PS), weiß, Leder schwarz, Sportabgasanlage, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 82.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24588

Park Assistent samt Rückfahrkamera?
Ja,
aber nur original Porsche
digitaltechnik.de
Let me entertain you ...
Porsche 991 GT3 jetzt endlich zum Nachrüsten! Auch Cayenne, Panamera + Macan mit PCM 3.1! 0700/22022011 H



356 C Coupé, Bj. 1965, wunderschönes Fahrzeug. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, www.axelschuette.de H



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

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

APRACING
RFC
BREMSENTECHNIK
BERATUNG • VERKAUF • SERVICE
ISA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR
Tel.: 02651-9625 0
www.isa-racing.de

www.indysport.de H

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

www.luetticke-motorsport.de H

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

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

brembo.
Motorsport- und High Performance Bremsanlagen

Service • Verkauf •
Wartung & Instandsetzung • Beratung

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

Rennttransporter

Sattelaufleger mit großem Stegmaier-Zelt, L 13,50, H 3,95, voll ausgebaut, für 2 Tourenwagen + Aufenthaltsraum und Reifenhälter, 12.900,- €. Bilder unter info@niederhof.com, 0171/7722919

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tuning-Fahrzeuge

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

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.deH

Modellauto

www.werst.de - Modellautos in riesiger Auswahl zu günstigen Preisen. Modellauto Werst, Schillerstr. 3, 67071 Ludwigshafen. Tel. 0621-682474, Fax -684615 H

Stellenangebote

SCHLUESSELDIENSTMONTEUR.de
01777444455 H

Veranstaltungen

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

Motorradtraining Oschersleben
10.04.2015. www.hmc-hannover.de H

Motorsportreisen.
0221/49125-98, rcam.de

Versicherungen

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

Versicherungen für den Motorsport
Top: Veranstalterhaftpflicht
sportvers.de

Verschiedenes

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

Zubehör

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

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

motopark.com

Wir haben aktuell folgende Positionen in der Motopark-Group für die FIA Formel-3-Europameisterschaft 2015 zu besetzen.

Renningenieur/in
Performance-/ Dateningenieur/in
erster Mechaniker/in am Einsatzfahrzeug
Diplomand/in
Werksstudent/in

Wie bewerben Sie sich:

Wenn Sie daran interessiert sind bei der Motopark-Group zu arbeiten und gerne in einem hoch motivierten Team mitwirken wollen, kontaktieren Sie uns über die E-Mail unter Angabe der Stellenbeschreibung die Sie interessiert.
Gehaltsvorstellung sowie Lebenslauf sind ebenfalls wünschenswert.

E-Mail für Bewerbungen: hr@motopark.com

IM RÜCKSPIEGEL

1995

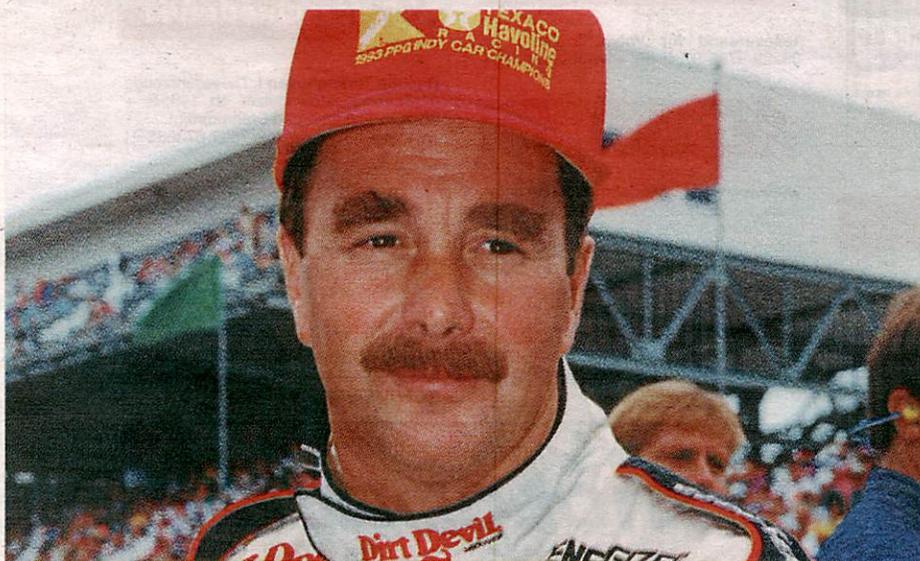
1985

1975

1965

Die Januar-Highlights des

... vor 20 Jahren



Nigel Mansell: 1993/94 im Hauptjob CART-Pilot und nur noch nebenbei F1-Fahrer gewesen

Formel 1 Rücktritt oder Mercedes (Formel 1 mit McLaren, CART-Serie oder DTM)? Mit dieser Frage sah sich im Januar 1995 Ex-F1-Weltmeister und Ex-CART-Champion Nigel Mansell konfrontiert. Williams, wo der britische Routinier 1994 zeitweise neben Nachwuchsmann David Coulthard als Senna-Ersatzmann eingesprungen war (ein Sieg), hatte kurz nach Jahresbeginn Vizeweltmeister Damon Hill und Coulthard als Stammpiloten für die neue Saison bestätigt. Dort war also kein Platz mehr für Mansell.

Mitte Januar 1995 dagegen schon fix: Bei Sauber – neuerdings mit Ford statt Mercedes-Motoren – bekam der 1994 im Monaco-Training schwer verunglückte und mehrere Monate ausgefallene Karl Wendlinger erneut neben Heinz-Harald Frentzen ein festes Renncockpit. Für Lotus indes schlug die vorerst letzte Stunde. Nachdem

die auch die Rettungsversuche durch David Hunt, den Bruder des Ex-Champions James Hunt, gescheitert waren, wurde das extrem verschuldete englische Traditionsteam des 1982 gestorbenen Lotus-Gründers Colin Chapman für bankrott erklärt und aufgelöst.

IMSA Bei Tests in Daytona zum dort Anfang Februar anstehenden 24-Stunden-Rennen zeigte sich Altmeister Mario Andretti zufrieden mit dem neuen WSC-Porsche. Der offene Sportwagen war auf Basis eines Konzepts von Tom Walkinshaw Racing entstanden.

DTM Der Däne Jan Magnussen (21) bekam überraschend einen Mercedes-Werksvertrag. **Rallye Dakar** Der Marathon-Event wurde erstmals seit seiner Gründung 1979 nicht in Frankreich gestartet. Von Granada (Spanien) ging es nach Dakar (Senegal). Autosieger: Pierre Lartigue (Citroën).

... vor 40 Jahren



Carlos Pace: Heimsieger im Brabham-Ford beim GP von Brasilien 1975 in Interlagos

Formel 1 Wie damals üblich machte der automobile Grand-Prix-Tross auch im Januar 1975 seinen Saisonfrühstart in Südamerika. Am 12. Januar ging es in Buenos Aires los mit dem GP von Argentinien. Die Sensation: Jean-Pierre Jarier schaffte es mit einem Shadow erst auf die Pole-Position, dann aber nicht zum Start – neues Teller- und Kegelrad im Differenzial zu Beginn der Aufwärmrunde gebrochen.

Somit stand Carlos Pace (Brabham) am Start alleine in Reihe 1. Doch noch vor der ersten Kurve schoss Teamkollege und Lokalmatador Carlos Reutemann an ihm vorbei und behauptete unter tösendem Jubel seiner Fans die Führung. Die verlor «Lole» kurz vor Halbdistanz an James Hunt.

Doch der Hesketh-Pilot konnte die grosse Chance zu seinem ersten GP-Sieg nicht nutzen: Ein Verbremser, ein halber Dreher, schon war McLaren-Nummer-1 Emerson Fittipaldi vorbei und gewann. Hunt wurde Zweiter,

Reutemann Dritter. Das Ferrari-Duo Clay Regazzoni und Niki Lauda kam auf die Ränge 4 und 6. Mehr war in ihren alten, übergewichtigen 312-B3-Modellen, die sie vorerst weiterfahren mussten, nicht drin. Antriebswellenschaden, Leitplankenaufprall, Feuersausbruch – so endete die Premiere des neuen brasilianischen F1-Teams Copersucar mit Wilson Fittipaldi, dem Bruder des Weltmeisters, am Steuer.

Zwei Wochen später in Interlagos fuhr Jarier wieder Pole, führte lange, schied aber erneut aus (Benzineinspritzung). So fiel dem in Argentinien durch Dreher und Motorschaden am Sieg gehinderten Pace der erste Platz kampfflos in die Hände. Dieser F1-Triumph vor heimischem Publikum war der erste und blieb der einzige des Brasilianers. P2 und P3: Fittipaldi und Mass (beide McLaren).

Rallye-WM Den Saisonauftakt rund um Monte Carlo gewann Sandro Munari (Lancia).

Automobilsports

Von LEOPOLD WIELAND

... vor 30 Jahren

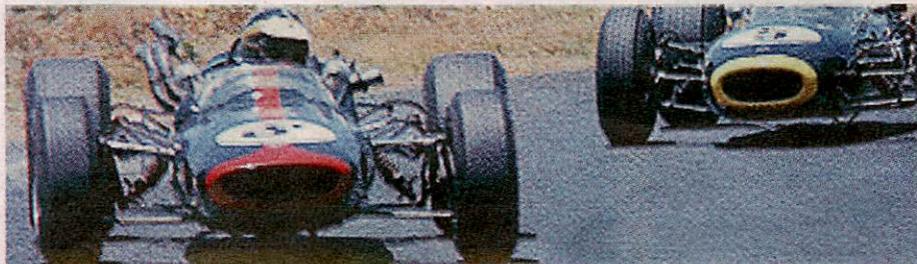


Ari Vatanen: Im Mittelmotor-Peugeot vom Typ 205 T16 klarer Sieger beim Rallye-WM-Auftakt

... vor 50 Jahren



Jim Clark: Eine Klasse für sich im Lotus-Climax beim ersten Rennen der Formel-1-WM 1965



Paul Hawkins: Sieg auf Brabham-Climax im ersten 1965er-Formel-1-Rennen ohne WM-Status

Formel 1 Im Januar 1985 ging es nicht auf den Pisten, sondern nur hinter den Kulissen rund. Im Kern des Transfer-Strudels: Stefan Bellof, Marc Surer und Gerhard Berger. Bellof hatte zumindest bei seinem bisherigen Arbeitgeber Tyrrell weiterhin einen FI-Platz sicher. Doch der Sportwagen-Weltmeister von 1984, der nach seinem Titelgewinn aus dem Porsche-Werks-team ausgestiegen war, zögerte mit der Unterschrift. Denn: Tyrrell hatte noch keinen Turbomotorenlieferanten fix, um endlich seine zu schwachen Ford-Cosworth-Saugmotoren ersetzen zu können. Bellofs Cockpit-Alternativen: Brabham-BMW und Toleman-Hart.

Bei Arrows-BMW hatte Bellof längst abgesagt. Dort tobte seither ein heftiger Kampf zwischen dem bisherigen Stammpiloten Marc Surer und dem nach seinem schweren Verkehrsunfall im Frühjahr 1984 wieder genesenen Ex-AT-

BMW-Fahrer Gerhard Berger. Gute Nachrichten gab es von zwei weiteren Formel-1-Patienten: Ferrari-Pilot René Arnoux hatte eine Muskel-OP am rechten Bein gut überstanden, und bei Lotus-Neuling Ayrton Senna waren seine Gesichtslähmung und Dauermüdigkeit dank Medikamenten und Heimaturlaub verschwunden.

Rallye-WM Der Auftakt in Monte Carlo war schon abgesagt, da lenkte FISA-Präsident im TV-Rechtstreit mit Veranstalter ACM doch noch ein. Den Klassiker gewann Peugeot-Pilot Ari Vatanen. Fast sechs erschreckende Minuten dahinter wurde Walter Röhrl im Audi quattro Zweiter. Audis brutale Erkenntnis: Ohne Mittelmotorauto keine Siegchance mehr.

Rallye Dakar Den Automobil-Gesamtsieg beim zwischen Paris und Dakar ausgetragenen Wüstenmarathon holte sich der Franzose Patrick Zaniroli (Mitsubishi).

Formel 1 Einen solchen Auftakt gab es nur einmal in der automobilen Königsklasse: Das erste Grand-Prix-Wochenende der Formel-1-WM 1965 lief in East London (Südafrika) über den Jahreswechsel. Lotus-Star und Ex-Weltmeister Jim Clark, der sich ein Silvester 1964 auf dem Prince George Circuit klar die Pole-Position gesichert hatte, wurde Neujahr 1965 noch viel überlegener erster Sieger dieser 16. Weltmeisterschaftssaison.

Sein Teamkollege Mike Spence verspielte durch zwei Dreher im zweiten Lotus-Climax den möglichen Doppelsieg. So konnte Titelverteidiger John Surtees (Ferrari) mit fast 30 Sekunden Rückstand Zweiter werden vor Graham Hill (BRM).

FI-Debütant Jackie Stewart (BRM) belegte mit zwei Runden Rückstand Rang 6, unmittelbar vor Jo Siffert (Brabham-BRM). Jochen Rindt fiel bei seinem zweiten GP und ersten Formel-1-Werksinsatz für Cooper nach

39 der 85 Runden mit defekter Elektrik aus.

Am 9. Januar wurde ebenfalls in Südafrika das erste nicht zur WM zählende Formel-1-Rennen des Jahres 1965 gefahren. Auf den ersten drei Plätzen auf dem Killarney Race Track in Kapstadt: Paul Hawkins (Brabham-Climax), John Love (Cooper-Climax) und David Prophet (Brabham-Cosworth).

Tasman-Serie Dort starteten eine Woche nach dem Südafrika-GP die meisten Formel-1-Topfahrer. An vier Samstagen hintereinander standen zunächst die Neuseeland-Rennen der 2,5-Liter-Formel-1-Rennserie an. In Pukekohe war Graham Hill (Brabham) der Sieger, in Levin, Wigram und Teretonga jeweils Jim Clark (Lotus).

Rallye Monte Carlo Erster beim Klassiker in Frankreichs Seealpen wurde Timo Mäkinen (Mini Cooper S) vor Eugen Böhringer (Porsche 904 GTS) und Pat Moss-Carlsson (Saab 96).

NACHRUF

Jean-Pierre Beltoise



«Es werden immer weniger.» Das sagt Helmut Marko und wirkt dabei sehr traurig. Vielleicht denkt Österreichs ehemaliger Formel-1-Pilot und heutiger Chefberater von Red Bull auch: «Die Einschläge kommen näher.» Sein früherer BRM-Teamkollege Jean-Pierre Beltoise (77), der Rokoko-Franzose mit den Rüschenhemden, 2014 noch bei ihm in der Box in Monte Carlo, ist am 5. Januar 2015 im Urlaub in Dakar (Senegal) an einem Gehirnschlag gestorben. Beltoise, der für Matra und BRM Formel 1 fuhr, war irgendwie der Stammvater der grossen französischen Rennfahrergeneration. Er war verheiratet mit Jacqueline Cevert, der Schwester des 1973 tödlich verunglückten F1-Piloten François Cevert. Auch ihre 1971 und 1974 geborenen Söhne Anthony und Julien wurden Rennfahrer. Als der legendäre Teamchef Ken Tyrrell den älteren Beltoise-Buben einmal in Monte Carlo an den Boxen beim Rauchen erwischte, befahl er ihm barsch: «Schmeiss die Zigaretten sofort weg!»

Jean-Pierre Beltoise, Sohn eines Pariser Metzgers, war ein zäher Kämpfer. Wie alle, die vom Motorrad-Rennsport kamen: Nuvolari, Rosemeyer, Surtees, Behra. In Reims überschlug er sich 1963 beim 12-Stunden-Rennen mit einem Sportwagen und erlitt unzählige Knochenbrüche. Der behandelnde Arzt sagte ihm knallhart: «Ich kann deine Arme nur auf eine bestimmte Position einrichten, aber die bleibt dir dann ewig.» Beltoise nickte, schaute auf seine angewinkelten Arme und konterte locker: «Zum Fahren!» Als er einmal auf der Strecke ausfiel, beruhigte uns an den Boxen sein Matra-Stallkollege Jackie Stewart: «Ich hab Jean-Pierre draussen gesehen. Er geht zwar nicht sehr gut, aber ihr wisst ja: Gut ist er nie gegangen.»

Beltoise überwand sein Handicap und gewann 1972 im strömenden Regen den Monaco-GP. Helmut Marko wurde damals Achter, Niki Lauda Sechzehnter. Es war eine unglaubliche Fahrt durch Regen, Gischt und Nebel. Aber Beltoise hatte auch als einziger richtige Regenreifen drauf. Es blieb sein einziger F1-Sieg, und es war zugleich der letzte für BRM. Ende 1974 verabschiedete sich Beltoise aus der Formel 1. Mit Ligier hätte er 1976 beinahe ein Comeback gegeben. Doch es blieb bei Testfahrten. JPB konzentrierte sich fortan auf Tourenwagenrennen. Dort und in der französischen Rallycross-Meisterschaft feierte er bis in die 1980er-Jahre weitere Erfolge. Peter Gethin starb 2011, jetzt ist auch Jean-Pierre Beltoise tot. Damit leben von BRMs berühmtem Fünfmann-Team von 1972 nur noch drei: Helmut Marko (71), Reine Wisell (73) und Howden Ganley (73), der heutige Generalsekretär des Clubs der ehemaligen Grand-Prix-Piloten. ♦ HEINZ PRÜLLER



Beltoise mit seiner Jacqueline, die Schwester von Cevert



Sein einziger GP-Sieg: Beltoise 1972 im Regen in Monaco

Namen & Nachrichten

«A. J.» Foyt hat 80. Geburtstag

»» **Anthony Joseph Foyt** Das in der Rennszene meist nur «A. J.» (sprich «Eydshy») genannte US-Motorsport-Urgestein wird am 16. Januar 80 Jahre alt. Der Texaner aus Houston war 1960-1979 siebenmal Champion der USAC-Serie (heute IndyCar), gewann viermal deren wichtigstes Rennen – die 500 Meilen von Indianapolis – und startete 1957-1992 insgesamt 374 Mal im Indy-Auto (67 Siege). Weitere grosse Foyt-Siege: 1967 24h von Le Mans, 1972 Daytona 500, 1983 und 1985 24h von Daytona und 1985 12h von Sebring. Sein bereits 1979 gegründetes Team ist nach dem Einstellen seiner NASCAR-Einsätze exklusiv in der IndyCar-Serie aktiv. Die Leitung hat «A. J.» zwar längst an seinen Sohn Larry abgegeben, er ist aber immer noch als Autorität regelmässig an der Box mit dabei.

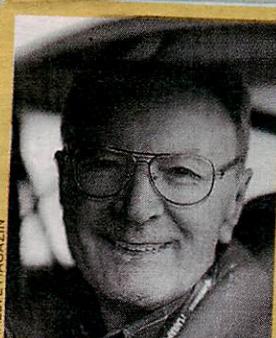
»» **Klaus Fritzing** Der ehemalige Spitzenfussballer des 1. FC Kaiserslautern sowie erfolgreiche Renn- und Rallyefahrer ist am 9. Januar gestorben – einen Tag nach seinem 78. Geburtstag. Nach einem schweren Autounfall musste er sei-

ne vielversprechende Kicker-Karriere, die er in seiner Geburtsstadt Kaiserslautern noch zu Fritz Walters Zeiten begonnen hatte, aufgeben. Von 1966 bis 1974 gab Fritzing im Tourenwagen Gas. Grösster Erfolg: Zweiter der Deutschen Rennsport Meisterschaft (DRM) 1972. Danach konzentrierte er sich der Toyota-Händler bis 1990 auf Rallyes mit Toyota-Modellen, gewann dreimal die Tour d'Europe (1978, 1979, 1985).

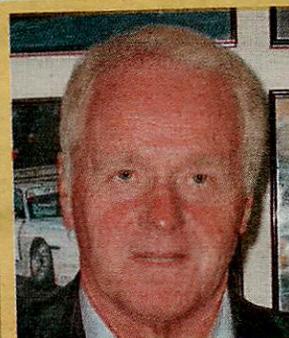
»» **Dieter Schornstein** Der ehemalige Sport- und Tourenwagenpilot, der selbst immer nur Porsche-Rennautos fuhr, starb am 19. Dezember in seiner Heimatstadt Aachen. Er wurde 74 Jahre alt. Erst mit 35 war Schornstein aktiv in den Motorsport eingestiegen. Als Privatfahrer trat er in Sportwagen-WM und Deutscher Rennsport-Meisterschaft (DRM) an. Sein persönliches Highlight erlebte er als Teamchef: Bob Wollecks DRM-Titelgewinn 1982 – natürlich auch auf Porsche. 1984 gab Dieter Schornstein das Racing auf und blieb bis 2001 Metallbau-Unternehmer. Beerdigt wird er am 17. Januar in Aachen. ♦ MSA/AW



Foyt: 1977 als Indy-500-Sieger und heute (kleines Foto)



Klaus Fritzing



Dieter Schornstein

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 Bubl,
Gustav Bösing, Georg Dobes, Andreas Göhring,
Martin Grubler, Michael Heimrich, Klaus-Eckhard
Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik
Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Pärnan,
Thomas Schiffner, Achim Schlang, Ulf Simon,
Stefanie Szlapka, 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;
Österreich: Peter Pressler, Heinz Prüller, Werner
Schneider, Wolfgang Vlasaty
Schweiz: Jürg Kaufmann

Spanien: Manuel Pecino
Tschechien: Martin Straka
USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan

Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,
dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre
Froidevaux, Claus Herrmann, Burkhard Kasan, Ni-
kolett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico
Schneider, sulton-images.com, Ralf Trömer,
Jörg Ullmann, Thomas Umer, Friedrich Weisse,
Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Simona De Silvestro, Fabio Leimer,
Mike Rockenfeller

Art Director:

Silvio Lötscher
Grafik und Produktion:
Jürg Stohler, Jürg Schneider,
Sascha Benzec, Sophie Semmelmann

VERLAG

Motor-Presse (Schweiz) AG
Industriestrasse 28
CH-8604 Volketswil

Telefon +41 (0)44 806 55 55
Telefax +41 (0)44 806 55 00
www.motorpresse.ch

CEO/Geschäftsführung:

Reito Feuer
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 Efrigg

iefrigg@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), € 65,00 (A).

Abonnentenservice:
Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon 0711-320 688 88,
Telefax 0711-182 2550

Übrige Länder: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)44
806 55 04, Telefax +41 (0)44 806 55 00,
abo-service@motorpresse.ch

© 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

Stärken und Schwächen Eine Zukunftsvision für die Formel 1

Warum geht man nicht auf verschiedene Motorenkonzepte zurück? So könnten die kleineren Teams günstigere V8-Sauger fahren, womit auch ein weiterer Motorenlieferant gewonnen werden könnte, während die grossen Teams mit den aktuellen Motoren weiterfahren. Dies ginge auch bei den geplanten 1000-PS-Maschinen. Auch für die Zuschauer wäre das reizvoller, da die unterschiedlichen Motorenkonzepte verschiedene Stärken und Schwächen haben. Natürlich müssten beide die Konzepte siegfähig sein, dürfen also keine Zweiklassengesellschaft erzeugen. Bei den Sportprototypen funktioniert die Angleichung zwischen Audi, Porsche und Toyota ja auch. Und die fahren mit drei verschiedenen Motorenkonzepten. Harald Böhn, D-67069 Ludwigshafen

Einfach kontrollierbar Zu einer Zukunftsvision für die Formel 1

Die Formel 1 zu ändern, ist ungefähr so schwierig, wie die zehn Gebote zu ändern. Einiges könnte man doch aus der guten alten Zeit übernehmen, zum Beispiel den Zeitplan: freitags und samstags freie Trainings ab 10.30 Uhr, Qualifying ab 13 Uhr, sonntags wieder ein Warm-up und Rennstart um 14 Uhr. Das Technikreglement sollte so einfach wie möglich und leicht zu kontrollieren sein. Motor: Hubraum 2500 ccm, Kurbelwelle aus Stahl, Anzahl Zylinder frei, bei V-Motoren Bankwinkel frei, Bohrung/Hub frei, Block und Zylinderkopf aus Aluminium, Titan verboten, Anzahl der Ventile frei, Ventiltrieb frei, Schmier-system frei. Getriebe: Anzahl der Gänge frei, Gehäuse aus Aluminium, Wellen und Zahnräder aus Stahl, Titan verboten. Chassis: Kohlefaser mit Cockpit-Massen, die auch grösseren Leuten den Einstieg ermöglichen. Mindestgewicht ohne Sprit: 750 kg. Frontflügel: Schmäler und ohne scharfe Endplatten, um bei Berührung keine Reifen-schäden zu verursachen.

Tankinhalt: 150 Liter, handelsüblicher Brennstoff, Tanken mit Renntankanlagen wie im Langstreckensport erlaubt. Reifen: Von zwei Herstellern, damit Wettbewerb entsteht. Pro Auto zehn Satz Trocken- und sechs Satz Regen- oder Intermediate-Reifen fürs gesamte Wochenende, kein Zwangsboxenstopp. Hybrid-Energierückgewinnung sowie Klappflügel verboten. Anzahl der Motoren und Getriebe pro Rennen auf je zwei pro Auto begrenzt. Sollten die Formel-1-Regeln so geändert werden, kommen auch wieder die Zuschauer und die TV-Quoten steigen. Ulrich Seeger, D-47533 Kleve

Krümelnackerei! Zu «Der Trabbi-Champ lebt in den Herzen weiter», MSA 1-3/2015

Der Beitrag von Hendrik Medrow über Frieder Kramer rief in mir wieder einige Erinnerungen wach. Als ich von Kramers Disqualifikation in Schleiz las, stiess es mir wieder sauer auf. Am Abend zur Siegerehrung sass ich Frieder gegenüber. Ich war mit als «Schrauber», weil wir den dritten Platz in der Klasse A22 im DDR-Meisterschaftslauf erreicht hatten. Auf die Wiedergabe meiner Kommentare bei Bekanntgabe von Frieder Kramers Disqualifikation verzichte ich. Es war bedrückend. Ich erfuhr, dass der Vergaser wohl der Grund für die Disqualifikation war. Bei der Bearbeitung des Materials im Rahmen für den Wettbewerb kam eine kleine poröse aussehende Fläche zum Vorschein, die man vorsichtshalber mit einer hauchdünnen Schicht Kleber versah. Dies wurde wohl als Hinzufügen von Material bewertet, was nach dem Gummi-Reglement nicht erlaubt war: Krümelnackerei! Viele kleine Dinge mussten zusammenpassen, damit sie ein verbessertes Grosses ergaben. In der DDR wurde der Automobil-Rennsport stiefmütterlich behandelt und zähneknirschend geduldet. Ich habe Ende 1982 dann den Bettel hingeschmissen. Aus privaten Gründen. Natürlich. Ich möchte die Zeit nicht missen, weil sie etwas für mein Leben gebracht hat und gelegentlich sogar noch heute etwas bringt. Die Verschworenheit für die und mit der Sache waren in früheren Zeiten ausschlaggebend. Bezahlt werden musste auch alles. Heutzutage steht nur viel Geld vor und hinter einem Sportwettbewerb. Mathias Fischer, D-08344 Grünhain-Beierfeld

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL MOTORRAD

DIENSTAG, 13. 1. 2015

- 1.00 Rallye Dakar Südamerika, 8. Etappe Uyuni/BOL-Iquique/RCH (W) EUROSPORT
- 8.30 Rallye Dakar Südamerika, 8. Etappe Uyuni/BOL-Iquique/RCH (W) EUROSPORT
- 18.00 Formel-E-Meisterschaft Buenos Aires/RA, Rennen (W) SKY SPORT 1
- 18.40 Rallye Dakar Südamerika, 9. Etappe Iquique-Calama/RCH, Resultate EUROSPORT
- 20.40 Motorheads: Porträt Rennfahrerin Sabine Schmitz (W) SKY MOTORVISION
- 22.45 Classic Races: BMW Motorsport 1976, Rückblick (W) SKY MOTORVISION
- 23.10 DTM-Highlights: Rennen in Shanghai/RC 2010 (W) SKY MOTORVISION
- 23.00 Rallye Dakar Südamerika, 9. Etappe Iquique-Calama/RCH (Aufz.) EUROSPORT

MITTWOCH, 14. 1. 2015

- 1.00 Rallye Dakar Südamerika, 9. Etappe Iquique-Calama/RCH (W) EUROSPORT
- 8.30 Rallye Dakar Südamerika, 9. Etappe Iquique-Calama/RCH (W) EUROSPORT
- 14.55 Classic Races: 500-Meilen-Rennen von Indianapolis/USA 2012 SKY MOTORVISION
- 15.20 Red Bull Hard Enduro Hell's Gate 2012, Extrem-Enduro (W) SKY MOTORVISION
- 16.30 Formel-E-Meisterschaft Buenos Aires/RA, Rennen (W) SKY SPORT 1
- 19.30 Trophée Andros Isola 2000/F, Höhepunkte Rennen (Aufz.) MOTORS-TV
- 19.35 Motorheads: Porträt Rennfahrer Stéphane Peterhansel (W) SKY MOTORVISION
- 20.00 Rallye Dakar Südamerika, 10. Etappe Calama/RCH-Salta/RA, Resultate EUROSPORT
- 23.00 Rallye Dakar Südamerika, 10. Etappe Calama/RCH-Salta/RA (Aufz.) EUROSPORT

DONNERSTAG, 15. 1. 2015

- 1.00 Rallye Dakar Südamerika: 10. Etappe Calama/RCH-Salta/RA (W) EUROSPORT
- 6.15 DTM-Highlights: Rennen in Oschersleben 2008 (W) SKY MOTORVISION
- 8.30 Rallye Dakar Südamerika: 10. Etappe Calama/RCH-Salta/RA (W) EUROSPORT
- 11.30 Motorheads: Porträt Rallyefahrer Walter Röhrl (W) SKY MOTORVISION
- 15.35 Truck-GP Zolder/B, 8. EM-Lauf 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 17.20 DTM-Highlights: Rennen in Oschersleben 2008 (W) SKY MOTORVISION

TERMINE

AUTOMOBIL

- bis 17. 1. Rallye Dakar Südamerika RA/RCH/BOL
- 16./17. 1. Trophée Andros Lans-en-Vercors F

MOTORRAD

- 16./17. 1. Freestyle-Motocross Linz A
- bis 17. 1. Rallye Dakar Südamerika RA/RCH/BOL
- 17. 1. Supercross Anaheim 2 WM USA
- 17. 1. Eisspeedway Strömsund (Qualifikation) WM S

- 19.45 ADAC-MX-Masters Jauer 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 20.00 Rallye Dakar Südamerika: 11. Etappe Salta-Termas de Rio Hondo/RA EUROSPORT
- 21.40 Red Bull Hard Enduro: Sea to Sky 2012, Extrem-Enduro (W) SKY MOTORVISION
- 22.10 Red Bull X-Fighters Mexico City 2013, Freestyle-Motocross (W) SKY MOTORVISION
- 23.00 Rallye Dakar Südamerika: 11. Etappe Salta-Termas de Rio Hondo/RA EUROSPORT
- 23.05 NASCAR Sprint Cup, Höhepunkte Sprint Unlimited 2014 (W) SKY MOTORVISION

FREITAG, 16. 1. 2015

- 0.25 Red Bull X-Fighters Istanbul/TR 2012, Freestyle-Motocross (W) SKY MOTORVISION
- 1.00 Rallye Dakar Südamerika, 11. Etappe Salta-Termas de Rio Hondo/RA EUROSPORT
- 3.05 Motorheads: Porträt Renn- und Rallyefahrer Sébastien Loeb (W) SKY MOTORVISION
- 9.15 DTM-Highlights: Rennen in Shanghai/RC 2010 (W) SKY MOTORVISION
- 12.15 Red Bull Hard Enduro: City Scramble 2012 (W) SKY MOTORVISION
- 15.45 Porsche Carrera Cup bei der DTM Oschersleben 2014 (W) SKY MOTORVISION
- 16.45 Red Bull Hard Enduro: Romaniacs 2013, Extrem-Enduro (W) SKY MOTORVISION
- 20.00 Rallye Dakar Südamerika, 12. Etappe Termas de Rio Hondo-Rosario/RA EUROSPORT
- 23.00 Rallye Dakar Südamerika, 12. Etappe Termas de Rio Hondo-Rosario/RA EUROSPORT
- 23.05 NASCAR Sprint Cup Daytona 500/USA, Rennen 2014 (W) SKY MOTORVISION

SAMSTAG, 17. 1. 2015

- 1.00 Rallye Dakar Südamerika, 12. Etappe Termas de Rio Hondo-Rosario/RA EUROSPORT
- 5.20 Red Bull Hard Enduro: Enduropale Le Touquet/F 2012 (W) SKY MOTORVISION
- 5.50 Red Bull X-Fighters Glen Helen/USA 2012 (W) SKY MOTORVISION
- 8.30 Rallye Dakar Südamerika, 12. Etappe Termas de Rio Hondo-Rosario/RA EUROSPORT
- 8.45 Red Bull Hard Enduro: Romaniacs 2013, Extrem-Enduro (W) SKY MOTORVISION
- 12.00 Formel-E-Meisterschaft Buenos Aires/RA, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 20.00 Rallye Dakar Südamerika, 13. Etappe Rosario-Buenos Aires/RA (Aufz.) EUROSPORT
- 23.00 Rallye Dakar Südamerika, 13. Etappe Rosario-Buenos Aires/RA (Aufz.) EUROSPORT
- 23.05 NASCAR Sprint Cup Phoenix/USA 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION

SONNTAG, 18. 1. 2015

- 11.40 DTM-Highlights: Rennen in Shanghai/RC 2010 (W) SKY MOTORVISION
- 18.35 Red Bull Hard Enduro: Enduropale Le Touquet/F 2012 (Whg.) SKY MOTORVISION
- 23.00 Rallye Dakar: Höhepunkte aller 13 Etappen (Zus.) EUROSPORT

MONTAG, 19. 1. 2015

- 0.00 NASCAR Sprint Cup Las Vegas/USA 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 3.40 Ferrari Challenge Europe Brunn/CZ 2014, 1. Lauf (Whg.) SKY MOTORVISION
- 4.35 Ferrari Challenge Europe Brunn/CZ 2013, 2. Lauf (Whg.) SKY MOTORVISION
- 5.30 Ferrari Challenge Europe Brunn/CZ 2014, 3. Lauf (Whg.) SKY MOTORVISION
- 5.30 X-treme: Red Bull Romaniacs 2014, Extrem-Enduro (W) SKY SPORT 2
- 6.15 Ferrari Challenge Europe Brunn/CZ 2014, 4. Lauf (Whg.) SKY MOTORVISION
- 7.00 Porsche Carrera Cup Budapest/H 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 7.30 NASCAR-Euroserie Tours/F 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 8.00 Euro-V8-Serie Mugello/I 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 8.30 ADAC-GT-Masters Lausitzring 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 9.10 DTM Highlights Rennen in Oschersleben 2008 (W) SKY MOTORVISION
- 10.05 Superbike-IDM Nürburgring 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 10.30 Red Bull Hard Enduro: Hare Scramble 2012, Höhepunkte (W) SKY MOTORVISION
- 11.00 Red Bull X-Fighters Glen Helen/USA 2012, Freestyle Motocross SKY MOTORVISION
- 14.15 Red Bull Hard Enduro: Sea to Sky 2012, Höhepunkte (W) SKY MOTORVISION
- 23.05 NASCAR Sprint Cup Bristol/USA 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION

DIENSTAG, 20. 1. 2015

- 13.05 Red Bull X-Fighters Istanbul/TR 2012, Freestyle Motocross (W) SKY MOTORVISION
- 14.00 24 Stunden von Dubai/UAE 2012, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 22.45 Classic Races: DTM 1993, Saisonrückblick (W) SKY MOTORVISION
- 23.10 NASCAR Sprint Cup Auto Club 400, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION

IM NÄCHSTEN HEFT / 20. 1. 2015

- AUTOMOBIL**
- Formel 1: Aktuelle News
- Rallye-WM: Vorschau 2015
- Rallye Dakar: Schlussbilanz
- MOTORRAD**
- MotoGP: Aktuelle News
- Supercross-WM: Anaheim 2
- Rallye Dakar: Schlussbilanz

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 Einsatz des DSK-Busses ist wieder zu Beginn der neuen Saison geplant.

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



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.)

MOTORSPORT
aktuell

ZEIT ZUM SPAREN!

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

GRATIS
für Sie zur Wahl



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



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



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

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum 19

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

Ich bezahle per Bankeinzug:

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

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

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

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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