

# MOTORSPORT aktuell

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

Jeden Dienstag neu

# VETTEL LÄSST HOFFEN

**MotoGP**  
**Aegerter: So fährt die neue Kawasaki** S. 26



**Formel 1**  
**Sauber: Teamchefin exklusiv befragt** S. 10

**MotoGP**  
**Stoner: Schlüsselfigur im Gigantenkampf?** S. 23

**Serie Titelverteidiger**  
**López: Der fleissige WTCC-Meister** S. 16

**Supercross-WM**  
**Roczen: Podium und Boden verloren** S. 29

**DTM**  
**Fahrer: Berger-Neffe ersetzt Petrov** S. 18

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

[www.motorsport-aktuell.com](http://www.motorsport-aktuell.com)



Immerhin: Tagesbestzeit am Sonntag beim Testauftakt in Jerez für den Ferrari-Neuling. Warum sich Sebastian Vettel

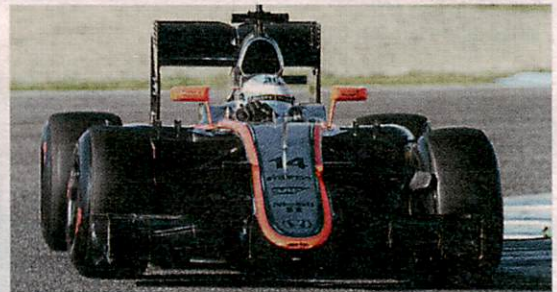
davon nicht blenden lässt. Wie stark Weltmeister Mercedes schon wieder ist. Was Rückkehrer Honda und McLaren erneut

stoppte. Wie Sauber zumindest optisch glänzte. Und was für und gegen das Überleben von Force India spricht. **Ab S. 4**

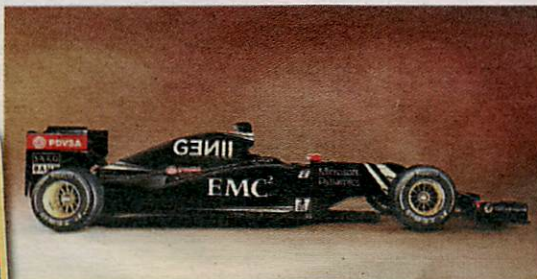
## Und weitere News aus Jerez



Mercedes: Rosbergs Mammutprogramm am ersten Tag



McLaren-Honda: Viel zu wenige Runden für Alonso



Lotus-Mercedes: Rückschritt soll Fortschritt werden



Sauber-Ferrari: Zumindest farblich ein Gewinner



## LIEBE LESER!



Leopold Wieland  
Chefredakteur

Deutschland 2015 wirklich ohne Formel-1-Rennen? Chefvermarkter Bernie Ecclestone warf zumindest letzte Woche den verbalen Zündsatz, dass die Chancen dafür mittlerweile «kleiner als 50 Prozent» seien. Gewiss, da ist – wie immer bei Ecclestone – jede Menge Gepoker mit im Spiel.

Aber: Das Risiko des finanziellen Desasters war in Deutschland lange nicht mehr so gross wie jetzt. Ganz egal, ob der Grand-Prix-Zirkus auf dem eigentlich für dieses Jahr planmässig vorgesehenen Nürburgring oder am einzigen in Frage kommenden Ersatzort Hockenheimring Station macht. Im letzten Jahr fehlten in Hockenheim schon mindestens 8000 Zuschauer zur schwarzen Null in der Bilanz. 2015 dürfte diese Zahl noch höher liegen. Weil die neue Turbo-Hybrid-Formel bei den Fans nicht ankommt, weil Mercedes wahrscheinlich weiter dominiert und weil Vettel mit Ferrari wohl noch nicht zur neuen roten Siegesserie ansetzen kann.

Was tun?

Gutes Beispiel nehmen an Österreich. Wo Red-Bull-Chef Dietrich Mateschitz das Formel-1-Comeback in seiner Heimat letztes Jahr quasi im Alleingang finanzierte. Da es auch in Deutschland keine Staats-Grands-Prix a la Singapur, China oder Russland gibt, ist also die Selbsthilfe der deutschen F1-Akteure gefragt – allen voran die von Mercedes. Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



WER? Márquez/Pedrosa (E)  
WO? Bali (RI)

WAS? Neue Repsol Honda  
RC213V für MotoGP vorgestellt



WER? Toyota (J)  
WO? Köln-Marsdorf (D)

WAS? Der neue Yaris WRC (rechts) der Japaner neben dem  
Toyota Corolla von Carlos Sainz aus der Rallye-WM-Saison 1998



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

WAS? Erste Ausfahrt mit  
dem neuen Formel-1-Ferrari

## INHALT

## AUTOMOBIL

## THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: Galgenfrist für Deutschland-GP; Rallye-WM: Toyota-Comeback **S. 3**
- ! FORMEL 1 Vettels erste Ferrari-Runden **S. 4**
- ! FORMEL 1 Mercedes und Co. beim Jerez-Test **S. 6**
- ! FORMEL 1 Interview mit Saubers Teamchefin **S. 10**
- FORMELSPORT De Silvestros Zukunftspläne **S. 13**
- TOURENSPORT So wird künftig gefahren **S. 14**
- ! SERIE Titelverteidiger: José María López **S. 16**
- ! DTM Auer sichert sich das letzte Cockpit **S. 18**
- TROPHÉE ANDROS Knappste Titeltrennung **S. 20**
- RALLYE-WM So stark ist Volkswagen 2015 **S. 21**

## MOTORRAD

## THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Vorsprung durch Stoner; Superbike-WM: Guintoli verletzt **S. 23**
- MOTO2 Was Folger 2015 verbessern will **S. 24**
- ! MOTOGP Aegerter zum Kawasaki-Test **S. 26**
- MOTOGP So will Yamaha Honda schlagen **S. 27**
- SUPERBIKE-WM Wer beim letzten Test vorn lag **S. 28**
- ! SUPERCROSS-WM Roczen verliert Boden **S. 29**
- SUPER-ENDURO Blazusiak behält WM-Führung **S. 30**

## PANORAMA

- TOP-RENNSTRECKEN Der Mythos von Daytona **S. 34**
- IM RÜCKSPIEGEL Die Highlights im Februar **S. 36**
- BOXENGEFLÜSTER Namen & Nachrichten, Fanshop **S. 38**
- IMPRESSUM **S. 38**
- LESERBRIEFE **S. 39**
- SERVICE Vorschau, Termine, TV-Programm **S. 39**

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite:  
SUTTON-IMAGES.COM

## 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

**Formel 1 / GP von Deutschland**

# Bernies getarnte Galgenfrist

**Die Chancen sinken für ein deutsches F1-Rennen im Jahr 2015. Auf bereits unter 50 Prozent schätzt Chefvermarkter Bernie Ecclestone die Wahrscheinlichkeit, dass auf dem Nürburg- oder Hockenheimring gefahren wird. Und treibt so beide deutschen GP-Kurse in die Enge.**

Unsere Kollegen von «auto motor und sport» haben in der letzten Woche wieder einmal nachgefragt beim nach wie vor grossen Zampano der Formel 1. Bernie Ecclestones Antwort: «Die Chance, dass es dieses Jahr einen Grand Prix in Deutschland gibt, ist kleiner als 50 Prozent.» Eine endgültige Entscheidung ist aber noch nicht gefallen. Der Nürburgring – nach dem seit 2007 üblichen Jahres-Wechselmodell 2015 wieder dran – und der Hockenheimring können also noch (ver)handeln. Jedoch setzt Ecclestone ihnen nicht direkt, aber zwischen den Zeilen eine Galgenfrist: «Wenn wir bis Mitte Februar, Anfang März zu keiner Entscheidung kommen, wird es schwer.»

**Zwei Problemorte**

Ganz offen gesteht der 84-jährige Brit, dass er an einen Nürburgring-GP für dieses Jahr kaum noch glaubt. «Es sieht so aus, als könnten sie sich die Formel 1 nicht mehr leisten. Der Staat oder das Land geben nichts mehr dazu», so Ecclestone. In Hockenheim ist die Lage nur bedingt einfacher.



Bernie Ecclestone: Pokert mit dem Nürburg- und dem Hockenheimring ums Antrittsgeld

Denn: Der mit dem badischen Motodrom bis Ende 2018 laufende Vertrag der Formel 1 sieht dort angesichts des bisherigen Streckenwechsels im Jahresrhythmus nur noch 2016 und 2018 einen Grand Prix vor. Für 2015 müsste bei Ausfall des Nürburgrings also ein neuer Vertrag geschlossen werden für Hockenheim. Das Hauptproblem dort: die 2,5 Millionen Euro minus, die zuletzt mit dem Deutschland-GP 2014 eingefahren wurden. 52 000 Zuschauer und damit rund 8000 zu wenige kamen,

um zumindest verlustfrei aus dem Formel-1-Auftritt herauszukommen.

Hinzu kommt: Wegen des letzten Jahr extrem gesunkenen Interesses vor allem der deutschen F1-Fans (RTL verlor in Deutschland etwa 20 Prozent TV-Zuschauer) ist das Risiko für einen Veranstalter weiter gestiegen. Und als zusätzlicher Kosten- und Risikofaktor ganz aktuell: Weil das F1-Antrittsgeld in Dollar gezahlt werden muss und die US-Währung in der letzten Zeit gegenüber dem Euro stark an Wert

gewonnen hat, ist der Preis für die Formel 1 entsprechend hochgegangen.

Deutschland, das zuletzt 1960 ein Formel-1-freies Jahr hatte, wäre ein weiteres Traditionsland, in dem aus Finanzgründen die Formel 1 aus dem Kalender fliegt. Die einst so grosse Motorsport-Nation Frankreich muss schon seit 2009 auf ihren Grand Prix verzichten. Im Gegensatz zu Deutschland gab es dort damals schon keine einheimischen Topfahrer oder Top-teams. Für den aktuellen Welt-

meister Mercedes und auch Ferrari, jetzt mit dem deutschen Ex-Champion Sebastian Vettel im Team, wäre die Streichung des deutschen Grand Prix sehr schmerzhaft.

**Nächste Regeldiskussion**

Am Freitag dieser Woche trifft sich erneut die Formel-1-Strategiegruppe unter der Leitung von FIA-Rennleiter Charlie Whiting. Die Motorenchefs von Mercedes, Renault, Ferrari und Honda präsentieren ihre Vorstellungen des für 2017 anvisierten Antriebskonzeptes der Formel 1. Damit reagieren der Automobil-Weltverband und der Rechthalter auf die massive Kritik am 2014 neu eingeführten Turbo-Hybrid-Antrieb.

Seit dem letzten Treffen der Formel-1-Strategiegruppe Anfang Januar geisterte das sogenannte «1200-PS-Auto» durch alle Medien und über viele Stammtische. Bernie Ecclestone, der sich ebenfalls dafür sowie für laute Motoren, den Wegfall des Spritverbrauchslimits und vereinfachten Hybridantrieb starkmacht («KERS genügt völlig»), präzisierte in der letzten Woche zum ersten Mal auch die finanziellen Aspekte der neuen Antriebe: «Sie sollten nicht mehr als fünf Millionen Euro kosten (pro Team, d. Red.), so der F1-Chefvermarkter. Damit trifft er exakt den Nerv von Sauber-Teamchefin Monisha Kaltenborn. Ihre Kritik an den Kosten und mehr in der Formel 1 lesen Sie in unserem Exklusiv-Interview mit ihr ab S. 10. ♦ WIE

**Rallye-WM**

# Toyota-Comeback macht Stimmung

Von REINER KUHN

**Der grösste Automobilhersteller der Welt kehrt in die Rallye-Weltmeisterschaft zurück! Ab 2017 will Toyota an seine glorreiche Vergangenheit anknüpfen.**

Der Chef persönlich übernahm die Aufgabe. Wie MSA vorab berichtete (siehe Heft 6), verkündete Toyota-Präsident Akio Toyoda am vergangenen Freitag das Comeback seines Unternehmens in die Rallye-WM. Der Yaris WRC wird in Köln bei der Toyota Motorsport GmbH (TMG) entwickelt und feiert

sein Debüt in der Saison 2017, wenn das neue technische Reglement in Kraft tritt.

«Als ich im Sommer in Finnland war, haben mich viele Fans auf eine Rückkehr von Toyota angesprochen. Ich war überrascht und stolz, wie viele Menschen sich an unsere Geschichte in der Rallye-WM erinnern», sagte Toyoda, der es sich nicht nehmen liess, mit dem Yaris WRC – der noch auf dem Vorgängermodell basiert – einige Testrunden zu drehen.

Seit Monaten arbeitet und testet TMG mit diesem Auto, um erste Erfahrungen zu sammeln. Ab sofort wird die Entwick-

lungsarbeit ausgeweitet und das Team von Spezialisten, das den Yaris WRC weiterentwickelt, vergrössert. Gleichzeitig wird TMG den erfolgreichen Einsatz auf der Langstrecke fortsetzen. «Zwei Motorsport-Werkseinsätze parallel zu betreiben, ist gewiss eine Herausforderung, doch wir haben die Erfahrung und auch die Entschlossenheit, dies erfolgreich zu bewerkstelligen», sagte TMG-Präsident Yoshiaki Kinoshita.

**Fahrer und Techniker gesucht**

Mit der Rückkehr von Toyota kommt frühzeitig Bewegung in

den Fahrer- und Technikermarkt. Nicht nur die besten Fahrer werden Angebote aus Köln bekommen, sondern auch Mechaniker und Ingenieure, damit TMG bis übernächstes Jahr eine schlagkräftige Truppe aufbauen kann.

Das Toyota-Comeback sorgt auch beim WM-Vermarkter für gute Stimmung. «Toyotas Bekanntgabe bedeutet, einen fünften Hersteller in der Rallye-WM zu haben, und drei davon gehören zu den fünf grössten Automobilfirmen der Welt», freut sich Oliver Ciesla, Geschäftsführer der WRC Promoter GmbH. ♦



TMG-Präsident Konishita

Vettels Test-Auftakt mit Ferrari

# Seb bekennt Farbe



Erste Ausfahrt Jerez: Vettel im neuen Ferrari SF15-T. Mit Startnummer 5, die er sich schon 2014 reservieren liess

Von PETER HAAB

**Am ersten Testtag der neuen Formel-1-Saison in Jerez de la Frontera standen Sebastian Vettel (Ferrari) und Fernando Alonso (McLaren-Honda) letzten Sonntag wegen ihrer Teamwechsel unter ganz besonderer Beobachtung. Erster Gesamteindruck: Bei Mercedes läuft es schon wie geschmiert. Die anderen Titelanwärter müssen die Ärmel arg hochkrepeln.**

Vize-Weltmeister Nico Rosberg stanzt am ersten Testtag mit dem neuen W06 nicht weniger als 157 Runden in den Asphalt. Sebastian Vettel brachte es im neuen SF 15-T auf deren 60. «Ein paar Runden mehr wären mir auch lieber gewesen», bilanzierte der Neo-Ferrari-Pilot am Sonntagabend. «Aber die Telemetrie hat uns einen Strich durch die Rechnung gemacht. Das kann bei einem neuen Auto schon mal vorkommen.»

Und was bedeutet es ihm, am ersten Tag als Ferrari-Pilot gleich die Bestzeit aufzustellen? «Das mag vielleicht komisch klingen: Aber es bedeutet mir nicht wirklich viel. Ganz einfach deshalb, weil es zu dieser

Zeit des Jahres nicht um Bestzeiten, sondern um möglichst viele Runden geht. Nach dem ersten Tag kann ich nur sagen, dass ich grundsätzlich einen sehr guten Eindruck von diesem neuen Auto habe. Aber fragt mich bitte nicht, was das in Bezug auf Mercedes bedeuten könnte. Ich gehe jedenfalls davon aus, dass sie in diesem Jahr vermutlich noch etwas stärker sein werden als 2014.»

Jerez empfing den Formel-1-Tross am vergangenen Sonntag mit frühlinghaften 14 bis 15 Grad, strahlendem Sonnenschein und stahlblauem Himmel. Das war eine angenehme Abwechslung für jene Mitteleuropäer, die in den letzten Wochen dem wechselhaften neblig-nassen Winterwetter ausgesetzt waren. Die Ingenieure der Formel-1-Teams hätten es allerdings lieber noch ein bisschen wärmer gehabt. Denn Aussen-Temperaturen von unter 20 Grad bringen den Technikern zu dieser Zeit des Jahres nicht jene Informationen, die sie sich am meisten wünschen.

Vor allem Ferrari-Technikchef James Allison trauerte den Vorsaison-Testfahrten von 2014 in Bahrain nach. Dort waren vor Jahresfrist 24 bis 26 Grad an der Tagesordnung gewesen. Ent-

sprechend aussagekräftig waren gemäss Allison die Testresultate. «In diesem Jahr fahren wir gleich dreimal hintereinander in Spanien. Da ist es zu dieser Jahreszeit ziemlich kühl. Und nachher fliegen wir zum Saisonauftakt nach Melbourne, wo wir mit Sicherheit völlig andere äussere Bedingungen antreffen werden.»

## Zwei Neue: Vettel und SF15-T

Sebastian Vettel liess sich von diesen Umständen bei seinem ersten öffentlichen Arbeitstag für Ferrari allerdings nicht aus dem Konzept bringen. «Ich bin zuversichtlich, dass wir in die richtige Richtung gehen, aber ich denke, dass man nicht zu viel erwarten sollte. Wir dürfen nicht vergessen, dass ein Team in der Saison 2014 sehr dominant war. Es wird also schwierig, gleich von Beginn an voll da zu sein. Unser Hauptziel ist es, Tag für Tag gute Fortschritte zu machen und im Laufe der Saison mehr und mehr aufzuholen», so der Ferrari-Neuling.

Auf die Frage, ob er nach der sieglosen Saison 2014 bereits mit einem einzigen Sieg zufrieden wäre, antwortete der vierfache Weltmeister: «Wir wären damit zufrieden, aber natürlich wären wir glücklicher, wenn

wir noch ein paar mehr gewinnen würden. Wie bereits gesagt: Wir alle müssen ganz realistisch bleiben. Im Vorfeld zu den ersten Testfahrten gab es in unserem Team eine Menge Veränderungen. Das Wichtigste ist, während der Wintertestfahrten einen guten Rhythmus zu finden. Dann können wir auch die entsprechenden Fortschritte machen.»

Nach tiefgreifenden Umstrukturierungen und der Verpflichtung von Formel-1-Weltmeister Sebastian Vettel warten die Fans von Ferrari auf den schon lange herbeigesehnten Aufschwung. In Maranello ist im Vergleich zum Saisonstart 2014 kaum ein Stein auf dem anderen geblieben: neuer Präsident, neuer Teamchef, neues technisches Personal und neuer Weltmeister im Cockpit. Diese grundlegenden Veränderungen sollen Ferrari wieder an die Spitze bringen. Aber natürlich nicht über Nacht.

«Du kannst in der Formel 1 keine Wunder vollbringen», bremsst Neu-Teamchef Maurizio Arrivabene die aktuell (zu) hohen Erwartungen der Tifosi. Der 57-jährige Italiener erhofft sich zwar «mindestens zwei Rennsiege» in der Saison 2015, aber er bleibt auch realistisch.

Denn die neuen Strukturen können in Maranello seiner Einschätzung nach erst im Verlauf des Jahres 2015 die volle Wirkung entfalten. Auch der Einfluss von Neuzugang Vettel, der die Scuderia nach dem Modell von Michael Schumacher wieder nach vorn bringen soll, ist bislang noch ziemlich begrenzt. Denn als der Zuzug von Vettel beschlossene Sache war, waren am neuen Ferrari SF 15-T nur noch Details zu ändern. Der Ex-Red-Bull-Pilot wird sich also noch ein bisschen gedulden müssen, bis seine Inputs die gewünschte Wirkung zeigen.

«Ein Formel-1-Auto braucht rund ein Jahr von der Idee über das Design bis zur effektiven Produktion. Sebastian ist aber erst im November 2014 zu uns gestossen. Entsprechend gering war seine Möglichkeit, noch Einfluss zu nehmen», stellt Ferrari-Technikchef James Allison klar. «Er kam gerade noch rechtzeitig, um seine Wünsche in Bezug auf die Bremsen, den Sitz, die Lenkung und das Lenkrad zu nennen. Alles Dinge, die für einen Fahrer grundlegend wichtig sind.» Vettel ist das egal: «Wir können den zweiten Schritt nicht vor dem ersten machen. Wir müssen geduldig bleiben.» ♦



Helm mit Deutschland-Farben: Sicher nicht die finale Variante



Gute Stimmung: Vettel und seine neuen Ferrari-Kollegen



Roter Botschafter: Vettel beim ersten Ferrari-Presser-Auftritt



Stark gefächert: Ferrari-Heckpartie innen neben den Rädern

Fernando Alonso

# Beim Neustart ist Geduld gefragt

Von PETER HAAB

**Schon nach dem ersten Testtag in Jerez mit lediglich sechs (!) Runden wurde es Fernando Alonso klar: Für die Operation WM-Titel mit McLaren-Honda wird viel Geduld vonnöten sein. Bei Nico Rosberg und den Silberpfeilen lief es bereits wie geschmiert.**

Allein wegen Fernando Alonso sind am vergangenen Sonntag 20 000 Fans zu den Testfahrten nach Jerez de la Frontera angeeignet. Doch sie haben nicht viel gesehen. Denn die McLaren-Honda-Techniker brachten den MP4-30 am ersten Testtag in Südspanien nicht wie gewünscht zum Laufen. Wegen lästigen Elektrikproblemen brachte Alonso zur grossen Enttäuschung seiner Fans nur sechs Runden zustande. An eine ernst zu nehmende Rundenzeit war gar nicht zu denken. Doch in der McLaren-Chefetage sah man am späteren Sonntagabend noch keinen Grund, den Kopf in den Sand zu stecken. «Ich glaube, wir sind trotz unserer Probleme besser vorbereitet als die Renault- und Ferrari-Teams vor genau einem Jahr», stellte McLaren-Chef Ron Dennis im Jerez-Paddock klar.

Alonso machte sich am Sonntagabend in Jerez zwar keine falschen Vorstellungen. Aber er war sichtlich darum bemüht, mit seinen Worten nicht den Hauch einer Kritik zu erzeugen.

«Natürlich sind wir alle realistisch und deshalb für einen grossen Lernprozess vorbereitet. Es ist aber trotz dieser Schwierigkeiten offensichtlich, dass bei McLaren-Honda die totale Hingabe herrscht. Durch diese neue Partnerschaft hat sich die Stimmung bei McLaren komplett verändert. Wir schauen konzentriert auf die bevorstehenden Herausforderungen. Wir sind nicht naiv. Wir wissen genau, was uns in den nächsten Wochen noch erwartet.»

Bei sich persönlich sieht der Ex-Ferrari-Pilot keine Motivationsprobleme. «Auch wenn der Winter jene Zeit im Jahr ist, in der man sich vom Rennsport etwas ausruht, könnte mein Engagement für die kommende Saison nicht grösser sein», hielt Alonso in Jerez fest. Nach fünf

gearbeitet für diese neue Ära von McLaren-Honda. Ich habe mich noch nie besser vorbereitet gefühlt für eine neue Saison.»

Alonso weiter: «Ich fühle mich extrem geehrt, ein Teil dieser Verbindung zu sein, die so viel Geschichte geschrieben hat. Mein Ziel ist es, mitzuhelfen, ein neues Kapitel in der Geschichte von McLaren-Honda zu schreiben. Wir sind uns bewusst, dass grosse Anstrengungen und gutes Teamwork nötig sind, um McLaren-Honda wieder dorthin zurückzubringen, wo das Team hingehört: an die Spitze des Feldes.»

### Rosberg: Marathon um Auftakt

Nico Rosberg freute sich am Sonntagabend in Jerez über 156 problemlose Runden. «Wir dürfen nicht vergessen, dass die Zuverlässigkeit 2014 unsere grosse Schwäche war. Diesen Schwachpunkt gilt es diesmal vor dem ersten Saisonrennen zu beseitigen. Wir wollten möglichst viel fahren und schauen, was kaputtgeht. Aber ausser meinem Nacken, der im Moment ziemlich schmerzt, hat alles problemlos gehalten.» Weil der Silberpfeil am ersten Testtag bereits derart viele Runden absolvierte, soll der neue W06 bis am Mittwoch nun kontinuierlich verbessert werden. Rosberg: «Wenn das Auto von Beginn weg hält, hast du den grossen Vorteil, dass du dich schnell um die Performance kümmern kannst.» ♦



«Jetzt will ich ein neues Kapitel schreiben.»

FERNANDO ALONSO

Jahren bei Ferrari ist er am Sonntag wieder an jene Wirkungsstätte zurückgekehrt, wo er es 2007 schon einmal versucht hatte. «Ich habe in der Winterpause sehr intensiv trainiert, um meine maximale Fitness zu erreichen. Ich habe hart



Umlagert: McLaren-Rückkehrer Alonso im neuen MP4-30 mit dem ebenso neuen Honda-Antrieb

## Testfahrten Jerez

# Mercedes mehr als eine

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Nur sieben Teams rückten mit ihren neuen Autos am ersten Testtag in Jerez aus. Dort traf der neue Lotus erst nach Redaktionsschluss von MSA ein. Und Force India sagte den Test ganz ab, weil man angeblich noch kein einsatzbereites Auto hat. Wer was testete und wie sich die neuen Autos von den Vorjahresmodellen unterscheiden. Hier unser ausführlicher Team-Überblick.

## Mercedes

Das Roll-out des neuen Mercedes in Silverstone musste letzten Donnerstag nach 47,2 km abgebrochen werden. Ein Schneesturm hinderte die Silbernen daran, die erlaubte Maximaldistanz von 100 km abzuspulen. Schlimm war dieser Wetterumsturz für die WM-Truppe aber nicht. In Jerez drehte Nico Rosberg am ersten Tag 157 (!) Runden. Zum Vergleich: Ericsson (Sauber) und Bottas (Williams) kamen auf je 73, Vettel (Ferrari) auf 60, Sainz (Toro Rosso) auf 46, Ricciardo (Red Bull) auf 35 und Alonso im McLaren-Honda nur auf 6. Damit ist klar: Der W06 Hybrid läuft schon wie am Schnürchen.

Von einer Revolution kann beim neuen Mercedes nicht die Rede sein. Das ist nach dem erfolgreichen Vorgängermodell auch nicht nötig. Die Basis hat mehr als gepasst. Mercedes kann sich nun also in aller Ruhe auf Detailarbeit konzentrieren, während andere noch immer damit beschäftigt sind, mühsam ihr Fundament zu legen.

Müsste man den WM-Favoriten 2015 mit wenigen Worten beschreiben, käme man zu folgender Lösung: noch schlanker, noch flacher, noch kompakter. Augenscheinlich ist das vor allem bei der Nase, die deutlich graziler wirkt als am 2014er-Modell. Auch die Taille des W06 ist nochmals einen Tick enger geworden. Von vorn sind die Seitenkästen kaum mehr zu erkennen. Und auch die Airbox hat eine «Slimfast-Korrektur» hinter sich. Sie schaut dreieckiger aus und hat sich von ihren abstehenden Ohren getrennt.

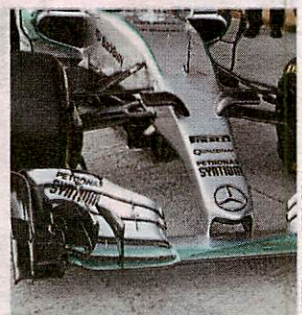
Nimmt man den ersten Testtag als Gradmesser, stellt sich unweigerlich die Frage: Wer soll dieses silberne Geschoss stop-



Das kann ja heiter werden: Mercedes (im Bild Nico Rosberg) spulte am ersten Testtag 157 Runden ab



Selbie: Rosberg und Hamilton



Noch kompakter: Silber-Nase

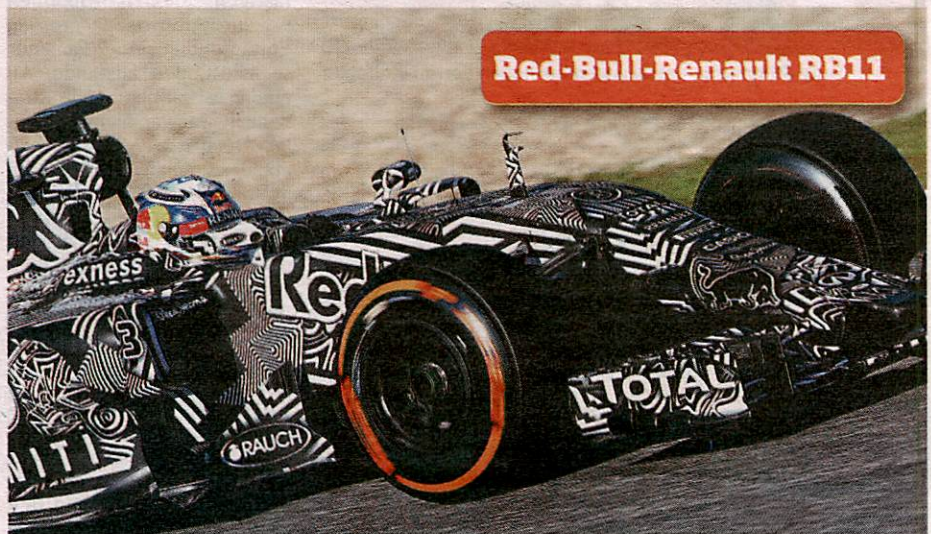


Lacht schon wieder: Ricciardo

pen? Die Antwort ist wohl dieselbe wie im Vorjahr: Mercedes kann sich nur selbst schlagen.

## Red-Bull-Renault

Das Team aus Milton Keynes überraschte beim Wintertestauftritt in Jerez gleich doppelt: Zum einen verzichteten die «Bullen» auf eine Präsentation. Zum anderen liessen sie den RB11 im Erbkönigs-Design auf die Strecke. Viele aerodynamische Kniffe konnte das Tarnmuster des neuen Renners von Daniel Ricciardo und Daniil Kvyat aber nicht verbergen. Wäre der RB11 in der gewohnten Lackierung ausgerückt, wären nur die Veränderungen an der Frontpartie augenscheinlich gewesen. Dort hat Red Bull ein Modell wie Williams – mit einer



Red Bull im Erbkönig-Look: Viel Aufregendes hatte der RB11 in Jerez aber nicht zu verstecken

Stummelnase – nach Jerez gebracht. Diese (Verlegenheits-) Lösung war nötig geworden, weil Red Bull den ersten Crash-Test nicht bestanden hatte. Es ist daher nicht auszuschliessen, dass das Aero-Departement mit Adrian Newey im Hintergrund bereits an einer echten «Mercedes-Nase» experimentiert, die schon bald (Barcelona 1 oder 2?) am RB11 debütieren könnte.

Den ersten Jerez-Testtag schloss Ricciardo in 1:23,338 min ab. Allerdings hatte der Australier aufgrund eines Motorenproblems nur 38 Runden gedreht. Das klingt nach wenig, ist aber im Vergleich zu 2014 sehr viel. Dort kam das Team in vier Tagen auf 21 kümmerliche Runden.

Das Hauptproblem von Red Bull wird auch dieses Jahr die

Renault-Antriebseinheit sein. Superhirn Newey warnte schon vor dem ersten Outing: «Wir müssen realistisch sein. Wir gehen davon aus, dass Mercedes am Ende der letzten Saison rund 60 PS mehr zur Verfügung hatte als wir. Um diese Lücke zu schliessen, braucht es Zeit. Renault tut alles, um den Rückstand zu verringern. Aber wir müssen ihnen auch die nötige Zeit dafür geben.»

## Williams-Mercedes

Der Williams von 2014 war das Auto mit dem geringsten Luftwiderstand. Gepaart mit dem Antriebsstrang von Mercedes schaffte der Traditionsrennstall den sensationellen dritten Platz in der Konstrukteurs-WM. 2015 baut Williams genau auf diesen

Eckfeilern auf und hat in Jerez einen FW37 ins Testrennen geschickt, der der Werkmannschaft eventuell Kopferbrechen bereiten könnte.

Wie Mercedes und Red Bull fährt auch Williams in diesem Jahr auf eine kurze Nase ab. Längere Versionen, wie sie etwa Ferrari, McLaren oder Toro Rosso einsetzen, wurden ausprobiert, aber im Windkanal respektive am Computer verworfen. Sie funktionierten nicht, heisst es aus der Technikabteilung in Grove. Wie Red Bull musste auch Williams einen Mini-Kompromiss eingehen. Deshalb ragt am Ende der Schnauze ein fünf Zentimeter langer Stummel hervor.

Wie schon im Vorjahr verzichtet Williams auch beim

# Nasenlänge voraus



**Williams-Mercedes FW37**

Wieder keine Stelzen: Der Heckflügel am Williams FW37 stützt sich auf den Endplatten ab



Bottas und Massa: Können sie das Mercedes-Werksteam ärgern?



Guter Wurf: Der Williams ist eine konsequente Weiterentwicklung



Ungewohnt: Vettel in Rot



**Ferrari SF15-T**

Weg mit dem Staubsauger: Der neue Ferrari verfügt über eine elegantere Nase - am ersten Testtag fuhr Vettel damit Bestzeit

FW37 auf zwei zentrale Stelzen für den Heckflügel und stützt diesen stattdessen auf den Endplatten ab. Damit ist man schon 2014 gut gefahren. Nur McLaren-Honda geht da einen ähnlichen Weg. Das Team aus Woking hat sogar das zusätzliche Flügelement, das Williams über dem Diffusor angebracht hat und das für mehr Abtrieb sorgen soll, kopiert.

Ob der FW37 dem Werks-Mercedes Paroli bieten kann, wird sich zeigen. Valtteri Bottas war am ersten Testtag 0,8 Sekunden langsamer als Nico Rosberg. Doch das soll noch nichts heißen. Williams beteuert, dass man den durch die Regeleränderung verloren gegangenen Abtrieb von rund zehn Prozent längst wieder kompensiert

hat. Die Frage ist: Reicht das, um die Silberfeile zu schlagen?

## Ferrari

Ein Auftakt nach Mass? Oder nur Augenwischerei? Sebastian Vettel schaffte an seinem ersten offiziellen Testtag für Ferrari auf Anhieb die Bestzeit. Mit 1:22,620 min war er 2,2 Sekunden schneller als Kimi Räikkönen vor einem Jahr. Allerdings waren diese Zeiten damals nicht besonders aussagekräftig. Alle Teams, mit Ausnahme von Mercedes, hatten damals massive Anlaufprobleme. So gesehen ist Vettels Ferrari-Zeit eine solide Basis. Mehr aber nicht.

Vettels neuer Renner, SF15-T genannt, ist nichts anderes als eine Evolution. Der grösste Unterschied zum zickigen Vor-

gängermodell, mit dem Ex-Ferrari-Pilot Alonso nie glücklich wurde, ist wie bei allen anderen neuen Modellen die Nase. Der hässliche Staubsauger von 2014 ist Geschichte. Die neue «rote Göttin» ist an der Spitze schmaler. Im Gegensatz zu Mercedes, Red Bull oder Williams ragt die Nase fast 15 Zentimeter über den Frontflügel hinaus. Ob das die endgültige Lösung ist, wird sich zeigen. Der Trend 2015 geht eindeutig zu kürzeren Nasen. Deshalb macht auch schon das Gerücht die Runde, Ferrari arbeite mit Hochdruck an einer neuen Schnauze.

Auch in puncto Radaufhängungen geht Ferrari weiter seinen eigenen Weg. Die Ingenieure in Maranello haben auch beim 2015er-Modell an ihrem

Prinzip mit Zugstreben (vorne wie hinten) festgehalten.

Doch all das ist sekundär. Die wichtigste Frage lautet: Hat es Ferrari geschafft, die Antriebseinheit so zu verbessern, dass man die Lücke zur Konkurrenz schliessen kann? Der erste Testtag liess dazu kein Schluß zu. Fakt ist: Ferrari hat allein durch die Reorganisation im Team noch viel, viel Arbeit vor sich.

## McLaren-Honda

Fünf Runden waren es beim Test nach dem Saisonfinale 2014 in Abu Dhabi. Sechs nun am ersten Tag in Jerez. McLaren-Honda kommt nicht vom Fleck. Erneut wurden die Chrompeile von Elektrikproblemen gestoppt. Neuzugang Fernando Alonso sagte nach

seinem Kurzeinsatz am ersten Tag: «Nach zwei Monaten Wartezeit auf den ersten Tag sind sechs Runden nicht genug.»

Mehr Kritik war aus dem Mund des Spaniers nicht zu hören. Er glaube an das Projekt, meinte er. Und: «Ich bin mir sicher, dass wir früher oder später das erreichen werden, was wir uns vorgenommen haben. Wenn sie (Honda, d. Red.) etwas wollen, dann schaffen sie das auch.»

Bezüglich Nase ist der McLaren das Auto, das sich am meisten verändert hat. 2014 schwörte die Technikcrew auf eine extreme Ameisenbär-Lösung. In diesem Jahr gleicht der MP4-30 mit seiner tiefgezogenen

FORTSETZUNG AUF S. 8

## FORTSETZUNG VON S. 7

Nase eher dem Ferrari. Auch hier heisst es unter vorgehaltener Hand: Das muss nicht die endgültige Lösung sein.

Ein Wort noch zur Lackierung: Ohne Hauptsponsor sieht der MP4-30 nackt aus. Der vordere Teil mit wieder (wie zu Vodafone-Sponsor-Zeiten) mit geschwungenen roten Linien, die die Rückspiegel einschliessen, ist halbwegs gelungen. Hinten dagegen ist alles nur grau in grau. Schön ist anders.

## Force-India-Mercedes

Die Inder glänzten in Jerez durch Abwesenheit. Offiziell weil das neue Auto noch nicht fertig ist, da man die Arbeiten im zugemieteten Windkanal von Toyota in Köln erst im Januar vorantreiben konnte. Inoffiziell, weil das Team zahlungsunfähig sei. Sportdirektor Otmar Szafnauer stellte gegenüber unseren Kollegen von «ams» klar: «Wir leben noch. Und alles läuft nach Plan.» Szafnauer versicherte, dass das Team mit einer Wahrscheinlichkeit von 90 Prozent mit dem neuen Auto beim zweiten Test in Barcelona dabei sein wird (19. bis 22. Februar). Kritiker bezweifeln das.

Die gut informierte finnische Zeitung «Turun Sanomat» berichtete, dass der Test in Jerez scheiterte, weil Zahlungen von Sergey Sirotkin, der als dritter Fahrer andocken soll, ausgeblieben sind. Wie viel Wahrheit dahintersteckt, ist schwer auszumachen. Der Russe hat sich schon bei Sauber als Luftnummer entpuppt. Allerdings muss man auch festhalten, dass es aus Sicht von Force India bedenklich wäre, wenn der Testauftakt von Zahlungen eines dritten Fahrers abhängig wäre.

Ausserdem hat Force India bei der Präsentation in Mexiko neue Sponsoren vorgestellt. «Wenn es uns schlecht ginge, wären wir bestimmt nicht dorthin gefahren und hätten das Team präsentiert», wehrt sich Szafnauer gegen die Vorwürfe.

## Toro-Rosso-Renault

Teamchef Franz Tost will mit dem Jubiläums-Toro-Rosso hoch hinaus. Der Tiroler peilt im zehnten Teamjahr den fünften Gesamtrang an. Ein ehrgeiziges Ziel, wenn man bedenkt, dass das Red-Bull-Junior-Team 2014 mit Max Verstappen (17) und Carlos Sainz jr. (20) die jüngste Fahrerpaarung in der Geschichte der F1 beschäftigt.

Wie gut der neue Toro Rosso ist (Sainz blieb Sonntagnachmittag einmal stehen), lässt sich nach einem Testtag nicht beurteilen. Doch der STR10 bietet ein paar interessante Details. Wie McLaren setzt auch Toro Rosso 2015 auf eine elegant lange Nase, die vorne aber spitzer zuläuft als beim McLaren. Auffallend ist auch der relativ gros-

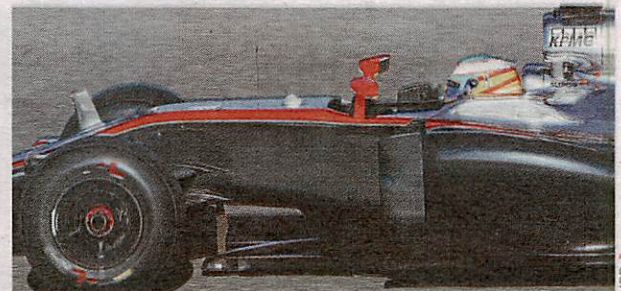


McLaren-Honda MP4-30

Seltenes Bild: Fernando Alonso und der neue McLaren-Honda drehten in Jerez nur sechs Runden am ersten Tag – zum Leidwesen der Fans



Grosses Treffen: Lauda, Alonso und McLaren-Teamchef Dennis



Nackter McLaren: Wo sind bloss die Sponsoren geblieben?



Force-India-Mercedes VJM08

Grosse Show, nichts dahinter? Force India präsentierte den neuen Renner in Mexiko, musste aber auf den Testauftakt in Jerez verzichten

se Einlass an der Airbox. Der Rest ist «state of art» – schmale, tief eingezogene Seitenkästen, extrem schlankes Heck.

## Lotus-Mercedes

Lotus twitterte am Sonntagmittag, dass sein E23 auf dem Weg nach Jerez sei. Nachdem am Samstag in der Fabrik in Enstone das «Firing up» über die Bühne gegangen war. Ob und wann der neue Lotus seine ersten Runden dreht, stand bei Redaktionsschluss von MSA noch nicht fest. Der Grund für die verspätete Anreise: Lotus war mit der Endmontage des Autos nicht fertig geworden. Angeblich gab es Probleme mit den Flügeln.

Ein Blick auf die von Lotus veröffentlichten Computergrafiken verrät: Das Team um den

Luxemburger Finanzjongleur Gérard Lopez hat 2015 aerodynamisch gesehen einen Schritt zurück gemacht. Mit seinen ungleich langen Nasenspitzen war das Vorgängermodell ein Flop. Daraus hat man gelernt. Und setzt deshalb 2015 auf eine konventionelle Nase à la Mercedes. Auch bei Lotus ist der Flügel am vordersten Ende der Pylonen befestigt, sodass sich über ihn nur die Nasenspitze ausbreitet.

Auch sonst scheint Lotus auf technischen Firlefanz zu verzichten. Man vertraut nun statt auf Renault auf die neuen Mercedes-Antriebseinheiten. Und hofft so, einen ähnlichen Schritt wie Williams im Vorjahr zu machen. Einen Pfeil hat der E23 laut Lopez aber dennoch im Köcher – respektive im Fahrwerk.

Dabei kann es sich eigentlich nur um ein Nachfolgemodell einer hydraulisch vernetzten Radaufhängung handeln, auf dem Lotus in den letzten Jahren Pionierarbeit geleistet hat.

## Sauber-Ferrari

Blaugelb statt Mausgrau. Optisch hat sich Sauber schon vor den ersten Testkilometern in Jerez nach vorne gedribbelt. Bleibt abzuwarten, was der C34 sonst noch (unter der Haube) zu bieten hat. Der grösste Unterschied zum erfolglosen Vorgängermodell ist an der Nase erkennbar. Diese fiel aufgrund der Änderungen im technischen Reglement voluminöser aus. Dass sie keinen Schönheitspreis gewinnen wird, ist auf den ersten Blick erkennbar.

Das spielt aber keine Rolle, sofern das Auto schnell ist.

Neben dem wulstigen Zinken wirken die Seitenkästen geradezu ausgehungert. Und dies obwohl der Antriebsstrang von Ferrari mehr Kühlfläche benötigt. Ermöglicht hat das eine modifizierte Befestigung der seitlichen Crash-Elemente. Grundlegend verändert wurde die Architektur der Kühler, die nun liegend eingebaut sind.

Die Zeiten am ersten Testtag sind mit Vorsicht zu geniessen. Neuzugang Marcus Ericsson liess sich nur eine Zehntelsekunde hinter Vettel die zweit-schnellste Zeit notieren. Allerdings war der Schwede im Vergleich zu Vettel (Medium) auf seiner schnellsten Runde auf weichen Pirellis unterwegs. ♦



**Toro-Rosso-Renault STR10**



Lange Nase, grosse Öffnung an der Airbox: Der neue Toro Rosso schwimmt gegen den Trend



Durfte als Erster ran: Sainz jr.



Kinder: Sainz und Verstappen

**Lotus-Mercedes E23 Hybrid**

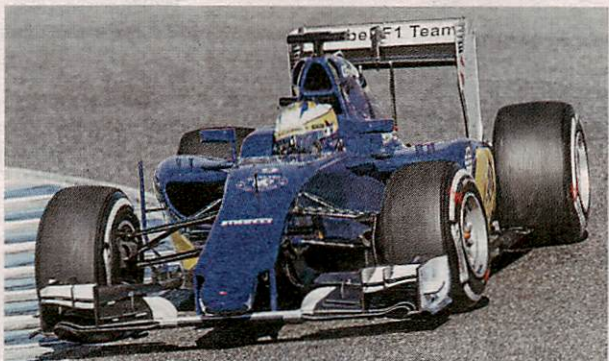


Computergrafik des neuen, sehr konventionellen Lotus E23: Das Original traf erst am späteren Sonntagnachmittag in Jerez ein

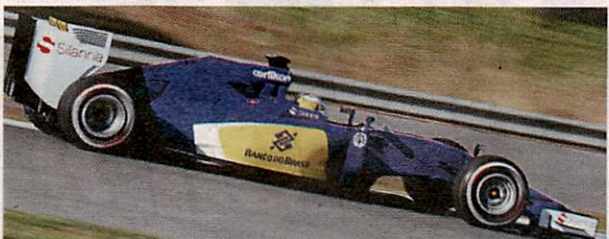
**Sauber-Ferrari C34**



Testauftakt nach einem schwierigen Jahr: Sauber-Crew in Jerez



Marcus Ericsson im Sauber C34: Die Nase ist wirklich voluminös



Blaugelb statt mausgrau: Das neue Design steht dem Sauber gut

**NACHRICHTEN**  
**Pirelli: 2015 neue Supersoft-Reifen**

**News und Bilanz** Auch in der kommenden WM-Saison bringt Allein-Reifenausrüster Pirelli für trockene und nasse Pistenverhältnisse jeweils zwei Gummimischungen an den Start. Nur der Typ «supersoft» wird verändert – und zwar in Richtung höhere Haltbarkeit. 2014 lieferte Pirelli 38168 Reifen an die Formel 1. Davon waren 26364 Slicks, 11804 Regenpneus. Von den elf Teams gefahren wurden an den 19 GP-Wochenenden insgesamt 20028 Pirelli (17844 Slicks, 2184 Regenreifen). Es gab 817 Reifenstopps; die meisten in Japan (79), die wenigsten in Russland (23). Der italienische Pneulieferant zählte für die vergangene F1-Saison 636 «echte» Überholmanöver, die meisten davon beim deutschen GP in Hockenheim (65), die wenigsten in Monte Carlo (7).

**Schuberth: Neue Helme für Mercedes**

**Kooperation** Der deutsche Helmersteller Schuberth ist ab 2015 offizieller Ausrüster von Mercedes. Beide Firmen entwickelten einen neuen Kopfschutz, der von den Boxenstopp-Crews getragen wird. Mercedes-Pilot Nico Rosberg vertraut wie schon seit Jahren weiterhin auf Schuberth-Helme. Teamkollege Hamilton bleibt – auch wie seit Jahren – bei Helmen von Arai aus Japan. ♦ MSA

**KOMPAKT**

»» **Gene Haas** Ende dieses Sommers will der US-Unternehmer die Fahrer für sein 2016 debütierendes F1-Team benennen. Beste Chancen haben Vergne und Gutiérrez, die neuen Testpiloten von Haas-Motorenlieferant Ferrari.

»» **Kamui Kobayashi** Der Ex-F1-Pilot des bankrotten Caterham-Teams fährt 2015 in seiner Heimat Japan in der Super Formula. Der 75-malige GP-Starter wird dort und auch beim Langstreckenklassiker in Le Mans einen Toyota steuern.

»» **Silverstone** Englands Traditionsrennstrecke lockt die Fans mit limitiertem Spezialangebot zum GP von Grossbritannien 2015: 99 Pfund (ca. 130 Euro) für den Rennsonntag. ♦ MSA



Monisha Kaltenborn

«Ausstieg ist für uns keine Option!»

Von LEOPOLD WIELAND

**2014 hatte das Sauber-Team seine bisher schlechteste Saison. Was die Schweizer nun in ihrem 23. F1-Jahr besser machen wollen. Wie sehr die letztjährige Null-Punkte-Nummer und der Image-Verlust der Formel 1 belasten. Was Sauber bis Ende 2016 plant. Teamchefin Monisha Kaltenborn gibt umfassend Auskunft.**

**Frau Kaltenborn, seit letztem Sonntag testet Sauber wie die meisten anderen Teams sein neues Auto. Welche Anhaltspunkte haben Sie bisher, dass Sauber damit besser abschneiden wird als letzte Saison, wo Ihr Rennstall erstmals in seinen bis dahin 22 Formel-1-Jahren keinen einzigen WM-Punkt holte?**

**MONISHA KALTENBORN:** Man muss in diesem Stadium sehr aufpassen. Momentan herrscht bei allen grosser Optimismus. Da stehen wir sicher nicht alleine da. Auch im Hinblick auf Vergleiche mit unserer Konkurrenz muss man sehr vorsichtig sein. Was uns grundsätzlich betrifft: Wir hatten 2014 die schlechteste Saison in der Geschichte unseres Teams. Damit ist unsere Zielsetzung sehr einfach: Wir müssen uns deutlich verbessern.

**«Deutlich verbessern» heisst?**

Es muss einen klaren Schritt nach vorne geben. Die Platzierung ist schliesslich sekundär. Aber es kann nicht sein, dass wir noch einmal da bleiben, wo wir letztes Jahr gelandet sind (punktlos 10. von elf Teams, d. Red.). Wir gehören woandershin. Und wir können auch bessere Autos bauen.

**Auf welche Schwachpunkte haben Sie sich besonders konzentriert bei Ihrer Neukonstruktion des Typs C34?**

An den Gewichtsproblemen, die wir letztes Jahr hatten, haben wir weitergearbeitet. Das haben wir ja auch während des letzten Jahres gemacht – und durchaus erfolgreich. Dann haben sich unsere Fahrer immer wieder über die Spurstabilität beim Bremsen beschwert beziehungsweise über das zu kleine Fenster, in dem sie mit unserem Auto arbeiten konnten. Doch eigentlich war das nichts Neues. Dass unsere Autos in schneller Kurven immer besser waren als in langsamen, das weiss man bei uns. Das sind die klassischen kritischen Bereiche, die wir immer wieder hatten, wenn ich die letzten zehn, zwölf Jahre zurückdenke. Und da war es wichtig, dass wir nun andere Ansätze gewählt haben. Dass wir uns trauen, das Risiko ein-

zugehen, es einmal anders zu machen.

**Ein grosser Schwachpunkt des 2014er-Saubers war der damals komplett neue Turbo-Hybrid-Antrieb von Ferrari. Der zum einen zu schwer war, zum anderen sehr schwer kontrollierbar, sehr schwer fahrbar. Wie haben Sie die Probleme mit Ferrari lösen können?**

Unsere Möglichkeiten als Kunde sind bei einem so komplexen Antrieb sehr begrenzt. Wir können immer nur Feedback und Anregungen geben.

«Und wir können auch bessere Auto bauen.»

MONISHA KALTENBORN

**Wie ist denn Ihre aktuelle Antriebslage?**

Von den Daten her gehen wir davon aus, dass Ferrari einen grossen Schritt nach vorne gemacht hat. Wie viel das im Endeffekt gegenüber der Konkurrenz ausmacht, kann ich momentan nicht beurteilen. Was uns zudem Zuversicht gibt ist, dass wir auf Chassis-Seite aus unseren Fehlern gelernt haben. Aber nicht alles, was wir verbessern werden, können wir sofort umsetzen. Das wird Schritt für Schritt kommen.

**Wie haben Sie sich bei der Technik personell verstärkt?**

Wir haben ein technisches Komitee, nicht viel anders als bei den anderen Teams. Es fehlt bei uns nur die Bezeichnung Technischer Direktor. Die arbeiten alle gut zusammen. Da ist alles gleich geblieben.

**Wie haben Sie in Fabrik und Windkanal neu investiert?**

Da ist nicht so viel Bedarf. Neu haben wir eine schon länger laufende, jetzt erst bekanntgegebene Partnerschaft mit Hewlett Packard im Bereich des Supercomputers.

**Fliessen da auch Geld oder kriegen Sie nur Hard- und Software?**

Über Vertragsinhalte darf ich nicht reden. Aber diese Partnerschaft im High-Tech-Computerbereich ist für uns sehr wichtig, weil gerade Simulation und High-Performance-Computing immer wichtiger werden. Der Trend geht dahin, während die Windkanal-Zeiten immer mehr reduziert werden.

**Neben der Technik ist das Geld mehr denn je das wichtigste Formel-1-Thema. Mindestens 100 Millionen Euro pro Jahr seien für ein Team nötig, so heisst es in der Branche, um eine Saison bestreiten zu können. Hat Sauber diese Summe für 2015? Für Sauber ist es wichtig, zu fahren. Und wir werden fahren.**

### Zur Person Monisha Kaltenborn

Geburtstag 10. Mai 1971  
Geburtsort Dehradun (IND)  
Herkunftsland Indien/Österreich

#### KARRIERE

1990–1995 Studium d. Rechtswissenschaften, Abschluss Magister iuris  
1996/97 Rechtsanwaltskanzlei Gleiss, Lutz, Hirsch in Stuttgart  
1997/98 Rechtsanwaltskanzlei Wolf, Theis & Partner in Wien  
1998/99 Fritz Kaiser Gruppe  
2000 Leitung Rechtsabteilung Sauber  
2001 Mitglied Geschäftsführung Sauber  
2010 CEO der Sauber Motorsport AG  
seit 2012 Teamchefin (mit Drittelanteil)

#### HOBBYS

Yoga, Tennis, Oper

Wenn es für uns schwierig wird, sagen wir das. Und für ein normales Privat-Team – Red Bull nehme ich da aus – ist es schwierig.

**Wie reagieren Ihre Sponsoren beziehungsweise Firmen, denen Sie einen Sponsoringdeal anbieten, auf Ihre schlechten Leistungen, Ihre schlechten Ergebnisse der letzten Saison?**

Es war sehr schwierig. Aber es ist generell sehr schwierig für ein Mittelfeldteam. Besonders schwierig ist, wenn Sie in ein Gespräch gehen und erst mal alles Negative ausräumen müssen. Wir sind dabei sehr offen und sagen: «Wir wissen, wir haben in den und den Punkten Fehler gemacht. Wir haben aber auch schon ganz tolle Autos gebaut. Das heisst: Wir können das.» Und dann bitten wir um Vertrauen in uns. Das hat auch funktioniert, wie man zum Teil schon sehen kann und auch noch sehen wird. Ich bin zuversichtlich, dass bis zum Saisonbeginn weitere neue Sponsoren hinzukommen.

**Auch endlich aus Russland?**

Das ist eine sehr komplexe Situation, die für uns als Aussenstehende sehr schwer zu durchschauen ist. Man kriegt immer sehr unterschiedliche Meldungen. Und man weiss zudem nicht, wie dort die Dinge miteinander vernetzt sind. Da kann es von irgendwo ein positives Signal geben, dann von woandersher wieder ein Stopp. Das Wirtschaftsleben dort ist sehr eng mit dem politischen Leben verknüpft. Irgendwann sagt man sich dann: «Wir warten ab und schauen mal.»

**Wie reagieren Sponsorenkandidaten auf das aktuelle Image der Formel 1, das sich seit dem Wechsel zur Turbo-Hybrid-Technik drastisch verschlechtert hat?**

Diesen Negativpunkt auszuräumen, das ist für uns als Team noch viel schwieriger. Denn da ist die Grundeinstellung zur Formel 1 betroffen. Alle Beteiligten, die Teams, die kommerzielle Verwertung, die Verbands- und auch die Promotorenseite, wir haben uns da alle keinen Gefallen getan. Wenn wir etwas falsch machen konnten, dann haben wir es getan. Wir haben eine fantastische Erneuerung gebracht von der Botschaft her. Dass wir nämlich

Hybrid-Antriebe eingeführt haben. Hybrid ist ein Thema im Strassenverkehr, Kraftstoffeffizienz ebenfalls. Da schaut jeder betonen: Als Produkt, als Marketingplattform muss sich die Formel 1 nicht verstecken. Da sind wir nach wie vor in der ersten Reihe. Aber wir haben grosse Mühe, die Jugend, unsere Kunden von morgen, zu überzeugen. Da haben wir keinen Zugang. Andererseits sind Social Media nicht die Rettung der Formel 1. Man darf nicht glauben, dass man damit auf Anhieb Millionen verdient.

**Stichwort Verdienst, Stichwort Ertrag: Die Formel 1 ist extrem teuer für die Teams, sie ist durch Sponsoren nur noch extrem schwer zu finanzieren, und ihre TV-Einnahmen werden ziemlich ungleich zu Ungunsten der kleinen Teams verteilt. Gerade beim Thema Kostenbremse/Budgetdeckelung, das ja schon vor Einführung der Turbo-Hybrid-Technik ein grosses Thema war, ist auf höchster Ebene nicht wirklich etwas vorwärtsgewungen und es wird weiter von den grossen Teams blockiert. Wie sehen Sie das?**

**«Wir wollen uns wieder im Mittelfeld etablieren...»**

MONISHA KALTENBORN

Ganz teile ich Ihre Ansicht nicht. 2007/2008 waren es die grossen Teams, die Hersteller-teams, die das Thema Kostenreduktion vorangetrieben haben. Nachdem, das muss man fairerweise dazu sagen, Herr Mosley (Ex-FIA-Präsident, d. Red.) durch seine Provokation die Einführung einer Kostendeckelung angestossen hat. Und damit hat er eigentlich genau das Richtige gemacht. Denn die Grossen haben reagiert. Dann begann der Dialog, und in einem ersten Schritt haben die grossen Teams das Resource Restriction Agreement beschlossen. Das verantwortliche

Denken war damals vorhanden. Was heute nicht mehr da ist. Wir wollten nie mehr zurück zu Zeiten, wo Motoren ein Privat-Team 40 Millionen Euro pro Jahr kosten. Jetzt sind wir wieder auf dem besten Weg dahin.

**Was bewegt sich beim Thema Kostenbegrenzung derzeit?** Im Moment gibt es zwei Wege. Der eine ist der, den die FIA geht: Sie möchte sehen, wie man durch einzelne Massnahmen Kosten reduzieren kann. Der andere Weg ist der des kommerziellen Rechthealters: der sagt, man müsse mit den Motorenkosten drastisch runtergehen, vielleicht sogar neue Motorenkonzepte einführen und bei der Chassis-Entwicklung massiv Kosten einsparen. **Was tut sich bei der von Ihnen immer wieder kritisierten extrem ungleichen Geldverteilung für grosse und kleine Teams?** Nicht sehr viel. Für mich ist das ein ganz entscheidender Faktor, um eine gesunde Situation in der Formel 1 zu schaffen. Genauso wichtig wie die Kostenreduktion ist die Geldverteilung. Jede Branche braucht gesunden Wettbewerb. Und den haben

wir nicht in der Formel 1. **Wie ist der aktuelle Stand der EU-Überprüfung der umstrittenen Geldverteilung, die sie mit Force India und Lotus angeschoben haben?**

Das kann ich Ihnen nicht sagen. Ich habe keine Erfahrung mit solchen Verfahren. Mehr kann ich zu diesem Thema im Moment nicht sagen. Doch noch ein anderer Punkt ist wichtig. **Welcher?**

Kostenreduzierungen hat man in letzter Zeit weniger mit Änderungen am technischen Reglement erreicht, sondern vor allem durch Änderungen des sportlichen Reglements. Das Personal an der Rennstrecke zu begrenzen, ist ein Beispiel.

**Ein Ausweg für die kleinen Teams sind Bezahlfahrer. Rennfahrer also, die für ihr Cockpit bezahlen, in der Regel über persönliche Sponsoren. Sie haben für dieses Jahr gleich zwei solcher Bezahlfahrer ins Sauber-Team geholt. Wie schätzen Sie Felipe Nasr und Marcus Ericsson nicht finanziell, sondern als Fahrer ein?**

Was ich bislang durch den persönlichen Kontakt gesehen habe: Sie sind hoch motiviert und bringen frischen Wind rein. Nach den Erfahrungen des letzten Jahres ist es vielleicht sogar ein Vorteil, wenn man Fahrer hat, die an diese neue Art von Autos sehr frisch und unvoreingenommen herangehen. Wir sahen 2014 Fahrer, die erfahrener und älter sind, die sich aber mit der neuen Technik erheblich schwerer getan haben als ganz junge Fahrer. Wir hoffen, das wird bei uns dieses Jahr auch der Fall sein.

**Welche Resultate erwarten Sie? Natürlich Punkte.**

**Wie hoch ist das Risiko mit einem Neuling und einem Mann mit nur 16 GP Erfahrung – so wie es 2001 bei Sauber schon der Fall war mit Räikkönen/Heidfeld?**

Wie auch immer die Fahrerkombinationen bei uns ausfallen – wir haben alles erlebt. **Wie ist der Status in den strittigen Fällen Adrian Sutil und Giedo Van der Garde, die Sie beide trotz bestehender Fahrerträge 2015 nicht mehr beschäftigen?**

Ich möchte dazu nur sagen: Wir haben unsere Fahrer für dieses Jahr bekanntgegeben.

**Warum war die Zusammenarbeit mit Sutil nach nur einem Jahr zu Ende? Was hat nicht geklappt? Dazu möchte ich nichts sagen.**

**Warum ging Ihr Testfahrer-Projekt mit Simona De Silvestro 2014 still und leise auseinander? Weil ihr Management die vereinbarten Verpflichtungen nicht erfüllt hat.**

**Die heutige Testfahrer-Strategie der Formel 1 halte ich für zweifelhaft, für nicht mehr als ein Geschäft mit der Hoffnung junger Talente. Denn ausser dem finanziellen Nutzen kann ich keinen anderen sehen für die Teams. Was meinen Sie?**

Als Testen und Testteams vor ein paar Jahren mal verboten waren, hatten junge Fahrer gar keine Chance. Formel-1-Autos kennenzulernen und sich darin zu zeigen. Ich finde es gut, dass Nachwuchsleute heute so Formel-1-Erfahrung sammeln können. 2014 haben wir zum ersten Mal einen Freitagsfahrer eingesetzt, weil wir es aus finanziellen Gründen machen mussten. Im Idealfall, wenn wir es nicht bräuchten, würde ich das nicht machen. Weil Einsätze bei Testfahrten oder im Simulator nämlich genauso gut Erfahrung bringen.

**Wie geht es Peter Sauber?**

Gut! Er sitzt im Büro gegenüber. Wir hatten neulich eine Sitzung zum Thema neues Farbdesign für unsere Autos. Auch da, wie bei allem, wenn Peter Sauber etwas sagt oder macht: Man kommt sich vor wie ein Anfänger.

**Alex Sauber, sein Sohn, hat neuerdings anstelle des Marketings eine neue Aufgabe.**

Ja, er ist jetzt verantwortlich für die juristischen Belange des Teams.

**Wer leitet nun Ihr Marketing?** Michael Schmidt. Ein Mann, der nicht aus dem Motorsport kommt, aber viel Erfahrung in Marketing und Kommunikation mitbringt. Heute reicht den Sponsoren nicht mehr ihr Logo auf dem Auto. Das allein findet heute niemand mehr so prickelnd. Es geht um die komplette Aktivierung ihrer Engagements. Als Team müssen Sie den Sponsoren komplett ausrechnen können, welchen Return on Investment es gibt. Sie müssen nachweisen, wie viele Augenpaare – in der in dem Bereich nur noch englischen Fachsprache «eye balls» genannt – die Sponsoren erreichen. All das ist viel wichtiger geworden. Millionen Leute übers Internet zu erreichen, ist denen zudem viel wichtiger als eine Gala mit vielleicht 100 Leuten zu veranstalten. Wir müssen Faktoren bringen, die uns unterscheiden von anderen, um Sponsoren zu überzeugen. Ich glaube, dass Herr Schmidt da ganz andere, neue Erfahrungen mit- und einbringt.

**Wo wollen Sie hin mit Sauber F1 in den kommenden zwei Jahren?**

Das Ziel ist klar: Wir wollen uns wieder im Mittelfeld etablieren – mit punktuellen Erfolgen auf dem Podium.

**Ein, womöglich zwei Teams sind 2015 nicht mehr dabei in der Formel 1. Unter welchen Umständen wäre ein Ausstieg für Sauber eine Option?**

Ausstieg ist für uns keine Option! Formel 1, das ist unser Kerngeschäft hier in Hinwil.

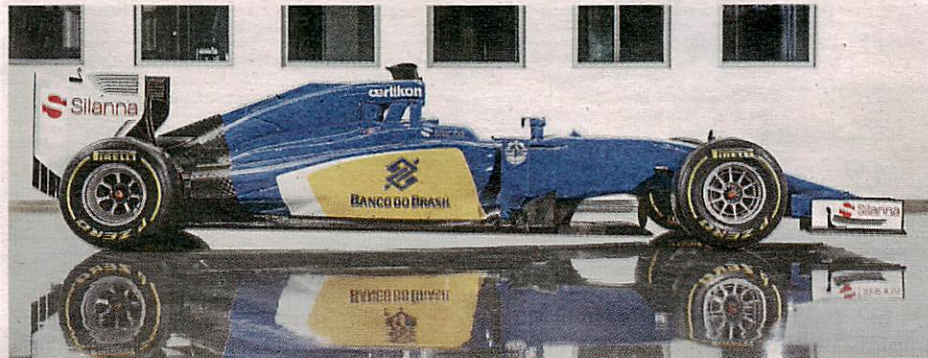
**Trotz der schwierigen Zeiten – was reizt Sie weiter an der Formel 1 und an Sauber F1?**

Wie ich schon gesagt habe, die Formel 1 ist für mich eine der besten Sport- und Marketingplattformen. Das Gesamtpaket ist sehr faszinierend. Ich hoffe, dass bald wieder das Positive und Sportliche im Vordergrund stehen. Und was Sauber betrifft: Ich könnte mir nichts anderes vorstellen. Es macht mir grosse Freude, wenn ich jeden Tag hier die Wildbachstrasse herunterfahre und sehe, wie hart hier alle arbeiten.

**Wie ist die Stimmung?**

Sie ist angespannt, aber okay. **Wie gehen Sie mit den Sorgen und vielleicht sogar Ängsten Ihrer Leute um?**

Das ist schwierig. Auch wenn man negativ in den Medien wegkommt. Das schlägt sehr auf die Psyche der Leute. Weil das alle anderen ja lesen. So ist man als Arbeitnehmer mit der Problematik nicht nur in der Firma beschäftigt, sondern auch ausserhalb. Aber wir haben keine so grosse personelle Fluktuation. Wir haben hier einen Kern, der zum und fürs Unternehmen steht: Und auch für den sind wir sehr dankbar. ♦



Blaues Wunder? Der neue Sauber-Ferrari C34 ist zumindest farblich ein Riesenschritt nach vorn

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# TOP AUSSTATTUNG!

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

## MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.



**GRATIS**

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

**Schneller geht's online: [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://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 DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

**Simona De Silvestro**

# «Gehe zurück in die USA»

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Die Schweizerin Simona De Silvestro kehrt nach einem missglückten Formel-1-Intermezzo in die USA zurück, wo sie in der IndyCar-Serie neu durchstarten will.**

**Es war eine Zeitlang sehr ruhig um dich. Jetzt hört man, dass du zurück nach Amerika gehst. Stimmt das?**

**SIMONA DE SILVESTRO:** Ich kann im Moment nichts Genaueres sagen. Aber ich werde sicher zurück in die USA gehen.

**In die IndyCar-Serie? (Lacht.)** Ich denke schon.

**Du hast den Kontakt nie abreißen lassen.**

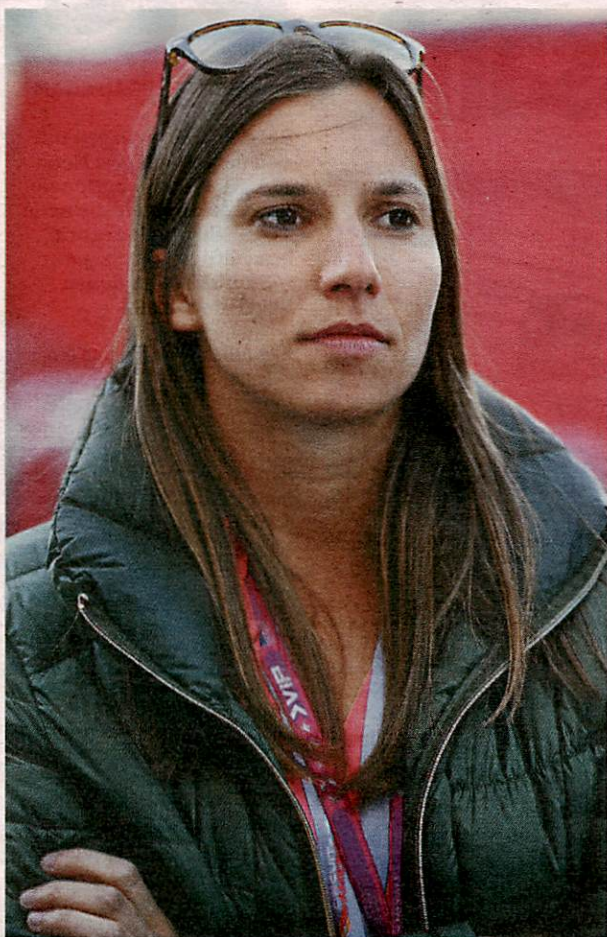
Nein. Der hat immer bestanden. **Kannst du auch weiter auf die Unterstützung deines langjährigen Partners Nuclear zählen?** Auch darüber muss ich im Moment noch schweigen. Aber ich hoffe, dass ich in Kürze was bekanntgeben darf.

**Du hast seit dem 19. Oktober 2013 keine Rennen mehr bestritten. Fühlst du dich eingerostet?** Eingerostet nicht. Aber Rennen fahren fehlt mir schon. Der Wille, wieder in einem Rennauto zu sitzen, ist jedenfalls sehr gross. **Wie hast du dich fit gehalten?** Ich habe viel trainiert, sodass ich jederzeit bereit gewesen wäre, einzusteigen.

**Du hast dich nach acht Jahren von deinem Manager Imran Safiulla getrennt. Warum?** Diese Entscheidung habe ich gegen Ende des letzten Jahres getroffen. Für mich war einfach der Zeitpunkt gekommen, dass ich auf meinen eigenen Beinen stehen wollte.

**Hat diese Trennung etwas mit dem missglückten Intermezzo bei Sauber zu tun?**

Nein. Die Geschichte mit Sauber war nicht ausschlaggebend. Es haben auch noch andere Ent-



Zurück in die USA: Simona De Silvestro plant IndyCar-Comeback

scheidungen eine Rolle gespielt, die schon ein paar Jahre weiter zurückliegen.

**Ihr habt euch 2014 aber sehr enthusiastisch in dieses Sauber-Abenteuer gestürzt. Man konnte nicht ahnen, dass es zwischen euch Differenzen gibt.**

Imran hat das Management übernommen, da war ich 17. Heute bin ich 26. In dieser Zeit entwickelt man sich. Und einer der Hauptgründe war sicher der, dass versprochenes Geld nie eingetroffen ist.

**Es gibt Leute, die behaupten, ihr hättet weder den Test in Fiorano noch den in Valencia bezahlt.**

Das würde ich so nicht sagen. Ich glaube, für beide Seiten ist es nicht so gelaufen, wie man sich das vorgestellt hat. Es ist heutzutage halt so, dass man als Fahrer viel Geld mitbringen muss. Und wir haben dieses Geld nicht aufreiben können.

**Von wie viel reden wir denn? 20 Millionen? (Seufzt.)** Ja. plus/minus in diesem Bereich.



Geplatzt: F1-Traum mit Sauber

## Zur Person Simona De Silvestro

**Geburtstag** 1. September 1988  
**Geburtsort** Thun (CH)  
**Herkunftsland** Schweiz

### KARRIERE

- 2002–2004 Kart
- 2005 Ital. Formel Renault (Gesamt-20.)
- 2006 Formel BMW USA (Gesamt-4.)
- 2007 Formel Atlantic mit Walker Racing (Gesamt-19.)
- 2008 Formel Atlantic mit Newman Wachs Racing (Gesamt-8., 1 Sieg)
- 2009 Formel Atlantic mit Team Stargate Worlds (Gesamt-3., 4 Siege)
- 2010 IndyCar mit HVM Racing (Gesamt-19., bestes Ergebnis: Platz 8)
- 2011 IndyCar mit HVM Racing (Gesamt-20., bestes Ergebnis: Platz 4)
- 2012 IndyCar mit HVM Racing (Gesamt-24., bestes Ergebnis: Platz 13)
- 2013 IndyCar mit KV Racing (Gesamt-13., bestes Ergebnis: Platz 2)
- 2014 F1-Testfahrerin bei Sauber

### HOBBYS

Kart, Familie, Freunde treffen

## NACHRICHTEN

### Auftakt gestrichen, Renndirektor zurück

**IndyCar** Der Saisonauftakt der IndyCar-Serie findet nicht in Brasilien statt. Der Promoter, ein brasilianischer TV-Sender, hat das Rennen, das am 8. März hätte stattfinden sollen, ohne einen Grund zu nennen, abgesagt. Ein Ersatz(-termin) ist zurzeit nicht in Sicht. Überraschendes gibt es auch von der Chefetage zu berichten. Brian Barnhardt kehrt als Renndirektor zurück und ersetzt den in die IMSA abgewanderten Beaux Barfield. Barnhardts Rückkehr ist umstritten. Der alte und neue Rennchef hat 2011/2012 mit zweifelhaften Entscheidungen mehrfach den Zorn von Fahrer und Teams auf sich gezogen.

### Nato-Wechsel zu Arden perfekt

**GP2** Norman Nato hat bei Arden unterschrieben. Der Franzose fuhr zuletzt bei Dams in der Renault 3.5. Dort gewann er u.a. das prestigeträchtige Rennen in Monaco. Was MSA-Leser bereits seit zwei Wochen wissen, ist nun auch offiziell: Marco Sörensen fährt 2015 definitiv für Carlin an der Seite von Julián Leal.

### Stoneman neben de Vries bei Dams?

**Renault 3.5** Sean Gelael und Tom Dillmann bilden 2015 das Duo bei Carlin. Auch beim Meisterteam Dams stehen Gerüchten zufolge beide Fahrer fest. Neben Nyck de Vries soll der Brite Dean Stoneman (zuletzt in der GP3) bei den Franzosen angedockt haben.

### Ferrari-Schützling wechselt die Fronten

**GP3** Ferrari-Junior Antonio Fuoco wechselt in die GP3. Der Italiener, 2014 Gesamtfünfter in der Formel-3-EM, wird für Carlin an den Start gehen.

### Grand Prix Masters mit besserem Termin

**Formel 3** Das Grand Prix Masters in Zandvoort wird in diesem Jahr am 20. September stattfinden. Damit ist garantiert, dass auch Top-Teams aus der Formel-3-EM daran teilnehmen können. Im Vorjahr war es den EM-Teilnehmern nicht möglich, in Zandvoort dabei zu sein, weil eine Woche später Rennen in Moskau stattfanden. ♦ CE

## Indy Lights

# Sechstes Standbein für Carlin

Fünf Indy-Lights-Teams mit insgesamt 13 Autos haben sich vergangene Woche in Homestead zum ersten Kräftemessen mit dem neuen Dallara-Chassis eingefunden. Mit dabei war zum ersten Mal auch der Rennstall von Trevor Carlin, der mit Ex-F1-Pilot Max Chilton im Hinblick auf einen IndyCar-Einstieg 2016 ein sechstes Standbein aufbaut. In Europa ist Carlin bereits in allen wichtigen

Meisterschaften vertreten: GP2, GP3, Renault 3.5, Formel-3-EM und Formel E. Carlin wird in der Indy Lights zwei Autos einsetzen. Neben Ex-Marussia-Kutscher Chilton setzen die Briten auf den F3-Piloten Ed Jones, der beim Test in Homestead auf Anhieb Bestzeit fuhr.

Der Saisonauftakt der Indy Lights steigt am 29. März in St. Petersburg/Florida im Rahmen der IndyCar-Serie. ♦ CE



Neuanfang: Max Chilton bestreitet für Carlin die Indy Lights

## Langstrecken-WM

# Toyota-Fahrer fix, wer fährt Nissan?



2015 dauerhaft ein Team: Die letztjährigen Bahrain-Sieger M. Conway/S. Sarrazin/A. Wurz (v.l.)

Neben der Vorstellung des Nissan GT-R LM Nismo beim Super Bowl (nach Redaktionsschluss) wartete man in der vergangenen Woche auch auf die Verkündung der Toyota-Piloten für die Saison 2015.

Bei den japanischen Weltmeistern, die von Köln aus operieren, war dabei vor allem die Personalie Nicolas Lapierre spannend. Für das Weltmeister-Auto mit der Nummer 1 wurde neben Sébastien Buemi und Anthony Davidson wie erwartet Kazuki Nakajima als dritter Pilot benannt. Das Schwester-Auto mit der Nummer 2 pilotieren wie schon 2014 bei insge-

samt drei Rennen Alexander Wurz, Stéphane Sarrazin und der zum Stammfahrer aufgestiegene Mike Conway.

## Krumm im Nissan-Team?

Damit dürfte auch klar sein, dass Lapierre – wie bereits einigen Wochen lang gemunkelt wurde – bei Neueinsteiger Nissan angedockt hat. Wie mittlerweile durchsickerte, soll wie schon beim Shakedown auch beim Test des GT-R LM Nismo in Austin Michael Krumm am Steuer gesessen haben.

Der gebürtige Rentlinger ist seit Jahren als Nissan-Werksfahrer vor allem in Japan unterwegs und kennt aus der Super-GT-Serie auch Abtriebsautos

bestens. 2011 wurde er gemeinsam mit Lucas Luhr im Nissan GT-R GTI-Weltmeister.

Ein Stück weit Aufklärung wird neben der Super-Bowl-Premiere die ACO-Presskonferenz am Donnerstag (5.2.) liefern – dann werden die Starterlisten für die Langstrecken-WM, die European Le Mans Series und vor allem die diesjährigen 24h von Le Mans verkündet. Da Nissan für den Klassiker die Teilnahme mit drei Fahrzeugen angekündigt hat und pro Auto mindestens ein Fahrer bei Nennung angegeben werden muss, stehen somit auch mindestens drei Nissan-Piloten mit Bekanntwerden der Sarthe-Starter fest. ♦ MBR

## USCC - 24h Daytona

# «Rocky» erbt Podest

Nach der Enttäuschung des erneuten 4. Platzes bei den 24h von Daytona (siehe letzte MSA) gab es im Nachhinein doch noch eine gute Nachricht für Mike Rockenfeller. Das eigentlich auf P3 platzierte Auto von Wayne Taylor Racing wurde nachträglich mit einer Strafe

belegt und auf den letzten Klassenrang (16.) zurückgesetzt. Damit erbten die Corvette von Richard Westbrook, Michael Valiante und eben «Rocky» doch noch den letzten Podestplatz.

Grund für die Strafe der WTR-Corvette war das Überschreiten der Fahrzeit von Jordan

Taylor. Der kämpfte in der Endphase des Rennens um den Gesamtsieg. Als dieser nicht mehr zu erreichen war, wechselte das Team kurz vor Schluss seinen älteren Bruder Ricky ein – jedoch zu spät. Zu diesem Zeitpunkt hatte Jordan Taylor seine maximal erlaubte Fahrzeit von vier Stunden innerhalb eines Zeitraums von sechs Stunden bereits überschritten.

Wie Renndirektor Beaux Barfield bekanntgab, handelte es sich bei der Überschreitung auch nicht um ein kleines Delikt, sondern um «mehr als ein paar Minuten». Neben 15 Punkten verliert die Taylor-Besatzung auch das Preisgeld für den dritten Platz. ♦ MBR/RDB



Podiumsplatz abgestaubt: Rockenfeller/Westbrook/Valiante

## Tourenwagen

# Die neue

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Bei den Tourenwagen tut sich derzeit einiges: Neue FIA-Klassen für nationale Rennserien sowie die neue TCR-Fahrzeugkategorie beschäftigen die Szene. MSA erklärt den neuen Regel-Dschungel.

Eigentlich wäre alles so einfach – der Blick ein Jahrzehnt in die Vergangenheit bestätigt das. Damals waren die Super-2000-Regeln als Nachfolger der Supertourenwagen gerade drei Jahre alt und hatten sich europaweit durchgesetzt. Die britische BTCC – deren BTC-Regeln die Vorläufer der S2000 darstellten –, die schwedische STCC und selbst die Deutsche Tourenwagen Challenge (2005 als DPM) boten ansehnliche Felder mit den gleichen Fahrzeugen wie sie in der Tourenwagen-EM (ab 2005 WM) um Siege und Punkte führen.

Heute ist der Stand dieser: In der Tourenwagen-WM (WTCC) sind seit 2014 die neuen TCI-Fahrzeuge (Turbomotor, ca. 380 PS, nur Frontantrieb) im Einsatz, welche für nationale Serien aber zu teuer sind und somit der WTCC vorbehalten bleiben. In Schweden fährt man mittlerweile als Skandinavische Meisterschaft (STCC) mit Silhouetten-Fahrzeugen von Solution F (V6-Saugmotor, ca. 420 PS, Heckantrieb), allerdings 2015 wohl in der letzten Saison.

Für 2016 wird man sich vermutlich dem NGTC-Reglement (Turbomotoren, gut 300 PS, Heck- und Frontantrieb) anschließen, das in der BTCC seit 2011 zur Anwendung kommt. Auch hier ist der Fahrzeugkern standardisiert, jedoch muss man nicht den günstigsten NGTC-Motor (ca. 30.000 Euro) benutzen, sondern kann selber ein entsprechendes Zweiliter-Turbo-Triebwerk entwickeln. Sollte sich dieses als zu stark er-



weisen, läuft man jedoch Gefahr, mittels einer anderen Ladedruckbegrenzung eingebremst zu werden.

## Aktuell kaum Hersteller aktiv

In der Deutschen Tourenwagen-Challenge respektive ADAC Procar geht man einen ganz eigenen Weg. Dort wurde 2014 ein neues Turbo-Reglement für die Division 1 eingeführt, das zwar Freiheiten erlaubt – aber nur so viele, wie das Original-Turbogehäuse des Serienmotors (max. 1,6 l) hergibt. Ende 2014 fuhr man damit auch bereits fast auf dem Niveau der alten S2000-Fahrzeuge.



Seat Leon Cup Racer: Basis für die neue TCR-Kategorie

# Tourenwagen-Welt



TC1-Boliden in der Tourenwagen-WM: Die 2014 eingeführte Klasse wird auch in Zukunft der WTCC vorbehalten sein

Es fehlt also derzeit schlichtweg eine Linie in Sachen technische Regularien. Und so gibt es eben ein halbes Dutzend verschiedene Ansätze für Serien, die gut und gerne auch mit dem gleichen Reglement antreten könnten. Die Folge: wenig Interesse der Hersteller, ein entsprechendes Auto zu bauen – schließlich kann man sich aktuell ja nur auf ein Reglement konzentrieren. Kein Wunder also, dass selbst BMW als «Ferrari der Tourenwagen» derzeit kein Kundenfahrzeug für eines dieser Reglemente anbietet.

Immerhin: Es tut sich was! Marcello Lotti hat mit seiner

Idee der TCR-Tourenwagenklasse womöglich einen sehr grossen Stein ins Rollen gebracht. «Ich habe festgestellt, dass auf der ganzen Welt Seat Leon Supercopas im Einsatz sind. Ich habe daraus den Schluss gezogen, dass der Markt so ein Fahrzeug braucht: schnell, spannend, zu überschaubaren Kosten», so Lotti.

Das Resultat war eben die neue TCR-Klasse, welche auf dem neuesten Seat Leon Cup Racer basiert. Rund zehn nationale Serien haben das Reglement bereits adaptiert oder zugelassen – von Asien über Russland, Portugal bis Mittelameri-

ka und natürlich die «Weltserie» der TCR International Series.

## TC2-Autos Auslaufmodelle

Zu Letzterer kommen derzeit fast täglich News über den Äther. Unter anderem, dass sich mit Campos Racing ein Team zum Einsatz des Opel Astra OPC entschieden hat. Das konnte man sich bei Opel Motorsport gegenüber MSA nicht erklären – der Stand sei noch immer derselbe wie vor zwei Wochen und Autos zu kaufen gebe es derzeit ohnehin nicht. Einzige mögliche Erklärung: Campos kauft bereits bestehende Fahrzeuge von VLN-Teams

und setzt diese privat und in voller VLN-Konfiguration ein.

Auch bei VW ist der Stand unverändert. Ein Entwicklungsfahrzeug auf Golf-Basis besteht, aber ein offizielles Kundenprogramm ist noch nicht beschlossen. So wird auch das Engstler-Team wohl zumindest am Saisonbeginn mit dem Seat Leon Cup Racer fahren müssen.

Bei einem Treffen von Lotti mit Vertretern der nationalen Serien sowie interessierten Herstellern und Teams vergangene Woche in Barcelona verständigte man sich darauf, weltweit das gleiche Logo der TCR (übrigens kurz für «Touring

Car Racing») zu verwenden und weitere nationale Serien anzustreben, wobei das sportliche Reglement natürlich den jeweiligen Organisatoren vorbehalten bleibt.

Zumindest der Ablauf der International Series wird stark an die WTCC angelehnt sein. In zwei (WTCC: drei) Sessions wird das Qualifying und damit die Startaufstellung für zwei Rennen ausgefahren. Diese werden, ebenfalls wie in der WTCC, rund 60 km lang sein.

Und was passiert mit den einst so weit verbreiteten S2000- respektive nach neuer Nomenklatur TC2-Autos? Diese sind wohl endgültig zum Auslaufmodell degradiert und nach der plangemässen Verbannung aus der WTCC lediglich in der Tourenwagen-EM (ETCC) kommende Saison noch vermehrt anzutreffen. Um die Idee einer FIA-TC2-Serie ist es jedenfalls in den letzten Monaten extrem ruhig geworden.

## Neue nationale FIA-Klassen

Neben den TC1-Fahrzeugen, die wie gesagt exklusiv in der Tourenwagen-WM zur Anwendung kommen, wird sich vermutlich die TCR speziell in den stark von Privatteams/-fahrern besetzten Ländern und Serien durchsetzen. In Sachen Performance etwa auf der gleichen Schiene anzusetzen ist die NGTC, wobei die Autos dort mehr als doppelt so teuer sind wie der Zielpreis der TCR-Fahrzeuge (Seat Leon Cup Racer: ca. 70 000 Euro zzgl. MwSt).

Dafür ist die NGTC unter der neuen Bezeichnung TCN-1 nun offizielle FIA-Klasse für nationale Tourenwagen-Serien, womit abzuwarten bleibt, ob nicht doch weitere Hersteller für ein Kundenprogramm auf diesen statt den TCR-Zug aufspringen. Ebenfalls neu in diesem Jahr ist die FIA-Klasse TCN-2, welche als Einstiegsklasse von der Performance her deutlich unter der TCN-1 liegt. Als Basis für das technische Reglement dient dabei die Turismo-Nacional-Serie aus Argentinien.

Fazit: Auch wenn sich in absehbarer Zeit wohl kein technisches Reglement als globale Lösung für alle wichtigen Tourenwagen-Serien durchsetzen wird – die «neue» Hackordnung (WM: TC1 – international: TCR – national TCR/TCN-1/TCN-2) ist nach einigen Jahren des mehr oder weniger geordneten Chaos ein grosser Schritt in die richtige Richtung. ♦



NGTC/TCN-1: Seit 2011 in der BTCC (Foto) – ab 2016 auch STCC?



Auslaufmodelle: Die TC2/TC2T-Autos wie der BMW 320 TC

# TITELVERTEIDIGER 2015

## Tourenwagen-WM José María López



Siegerfaust: 2014 holte López 10 Laufsiege und den WM-Titel

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Die Formel-1-Karriere blieb José María López verwehrt, doch im Tourenwagen ist er längst zu einer Ikone geworden. Den vorläufigen Höhepunkt erlebte er 2014, als er gegen seine Teamkollegen Yvan Muller und Sébastien Loeb dominant WTCC-Champion wurde.**

Eigentlich könnte José María López schon längst in Räuberzivil mit den anderen Teammitgliedern und Fahrerkollegen beim Dinner im Hotel sein. Eigentlich könnte er nach seiner Pole-Position beim Debüt in den Strassenschluchten von Macau auch feiern. Stattdessen zwingt er sich abends noch einmal in den Overall, schlüpft ins Cockpit seines Citroën C-Elysée und geht ganz in Ruhe noch mal sämtliche Abläufe durch, die im Auto vor dem Rennstart zu absolvieren sind.

Diesen Knopf drücken, jenen Drehschalter umlegen, diesen Hebel ziehen. Wieder und wieder zieht er dieses Ritual durch, bis alles perfekt passt. Alles verinnerlichen, automatisieren. Bloss nicht riskieren, in der Hektik des Startprozederes einen Fehler zu machen. Auf keinen Fall irgendwo zu viel Kraft

einsetzen und womöglich irgend etwas verbiegen. Er ist das Sinnbild für den personifizierten Perfektionisten – schon alles gewonnen und trotzdem nichts dem Zufall überlassen, immer 100 Prozent geben.

### Neue Regeln gut für López

Es ist schon erstaunlich, wie die vergangene Saison verlief. Denn wer hätte denn gedacht, dass der Argentinier im französischen «Nationalteam» gegen Rekord-WTCC-Champion Yvan Muller und Rallye-Rekordweltmeister Sébastien Loeb mehr als einige Achtungserfolge erzielen könnte? Abgesehen von seinen Fans wohl nur wenige. Obwohl Insider um die Klasse der argentinischen TC2000-Meisterschaft wissen, welche der Ex-F1-Testfahrer insgesamt drei Mal gewinnen konnte. Ausserdem war die Ausgangslage für alle drei Piloten gleich, da das neue technische Reglement (TCI) in Kraft trat und eine neue Fahrzeuggeneration eingesetzt wurde.

Genau diese TCI sind nah an den TC2000-Boliden, welche López somit bereits bestens kannte. So richtig überraschend kam es also dann doch nicht, dass er ab dem ersten Rennen mithalten konnte. Mullers Sensoren waren noch sehr auf das

Serie - 5. Folge

# Ein Arbeiter



López im Citroën C-Elysée: Auch 2015 steht die Glücks-Startnummer 37 auf dem Weltmeister-Auto

extrem feinfühliges Fahren mit den alten S2000-Boliden (TC2) eingestellt, und Loeb musste sich nach vielen Allrad-Jahren im Rallyesport und zuletzt nur Heckantrieb auf der Rundstrecke ohnehin erst auf den Frontantrieb sowie die Eigenheiten der WTCC einstellen.

Die Art und Weise, wie der Newcomer seine Teamkollegen und auch das restliche Feld bezwungen hat, war aber dann doch zum Augenreiben. Ein vielleicht kleiner Vorteil auf dem Papier muss schliesslich auf der Strecke auch noch umgesetzt werden. Und genau da leistete der Argentinier einen Null-Fehler-Job. Der einzige Ausfall und damit Nicht-Punkte-Platz der WM-Saison geht aufs Konto der Technik, als beim Start zum zweiten Lauf in Moskau die Kupplung streikte.

Die Rückblende zeigt ausserdem das besondere Talent: Schon bei seinem allerersten Einsatz in der WTCC (Gaststart in Argentinien 2013), beim Wiechers-Team und im damals unterlegenen BMW, zeigte sich, dass ein Ausnahmeköner und Allrounder am Volant sitzt. Ohne einen Testkilometer setzte er sich in den BMW und holte die Plätze 5 sowie den Sieg – den einzigen für das Wiechers-Team 2013.

Talent und Einsatz sind also nachweislich mehr als ausreichend vorhanden. Doch wo manch einer unnahbar wird, ist Pechito ganz auf dem Boden und menschlich geblieben. Nach der Pole-Position in Macau sind Freudentränen geflossen und alle mitgereisten Fans wurden nacheinander umarmt. Und wenn man ihn nach seinen grössten Unterstützern fragt, dann nennt er zuerst seine Familie. «Meine Brüder mussten auf Vieles verzichten, weil alles Geld darauf verwendet wurde, dass ich weiter Rennen fahren kann», so López. Zeugnis für einen grossen Champion.

### Startnummer 37 bleibt

Und wohl auch Zeugnis für den steinigen Weg, den der Weltmeister hinter sich hat. Nachdem er in den Formelklassen unter anderem Robert Kubica und Neel Jani im Titelkampf besiegen konnte und sogar zum Testfahrer im F1-Weltmeister-Team von Renault wurde, folgten nach dieser erfolgreichen Zeit einige zähe Jahre.

Neben der Rückkehr in die Heimat und dem Einstieg in die heimische TC2000-Serie versuchte sich López auch als GT-Fahrer – mit durchaus respektablem Erfolg. Doch seine Leidenschaft gehörte fortan den

Tourenwagen. In der Serie wählte er immer die Startnummer 37, wenn er nicht gerade Meister wurde und die Nummer 1 nehmen «musste». Dies ist ein Überbleibsel aus den Anfängen der Automobil-Zeit. «Ich fand es cool, wie zum Beispiel Valentino Rossi eine Nummer zu haben, mit der ich mich und mit der man mich identifizieren kann. Man hat mir für mein erstes Formel-Rennen die 37 aufs Auto geklebt und ich mochte es – seitdem versuche ich, diese Nummer auf dem Auto zu haben.»

Abseits der Rennstrecken genießt López sein Leben am Genfersee, an den er im Zuge des Gangs zu Citroën gezogen ist. «Ich liebe es – in 10 Minuten bin ich am See und im Winter in 20 Minuten zum Skifahren in den Bergen. Fahrrad fahren kann man auch sehr gut.»

Zum Schluss noch die Erklärung des Spitznamens «Pechito», der übersetzt so viel heisst wie «kleine Brust». Den Namen verdankt José María López seinem Vater, der aus seinen Rennfahrertagen den Spitznamen «Pecho» (die Brust) mitgenommen hat. Pechito ist die Verniedlichungsform von Pecho, die nun eben der «kleine Pecho» als Spitzname verpasst bekommen hat. ♦



# und Perfektionist

## Statistik José María López

**WTCC-Starts:** 25 (13 Rennwochenenden)  
**WTCC-Laufsiege:** 11  
**WTCC-Podestplätze:** 18  
**WTCC-Pole-Positions:** 7 (gilt nur für jeweils 1. Lauf)  
**WTCC Schnellste Rennrunden:** 11  
**WTCC-Punkte:** 497 (davon 45 in der Qualifikation)  
**WTCC-Titel:** 1 (2014)

## NACHGEHAKT BEI Dominik Greiner

(30/D). Der erste WTCC-Teamchef von José María López über dessen Stärken auf und neben der Strecke.



Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**?** Wann hast du «Pechito» kennen gelernt und was war dein erster Eindruck von ihm? Wir hatten vor dem Rennwochenende mehrfach Kontakt per Telefon und haben E-Mails ausgetauscht. Es gab schliesslich zahlreiche Details abzustimmen. Erstmals getroffen habe ich José María – so habe ich ihn am Anfang noch genannt – dann an der Rennstrecke am Dienstag vor dem Rennwochenende in Termas de Río Hondo. Nach 5 Minuten war er einfach «Pechito», so wird er in seiner Heimat von Familie und Freunden genannt. Der erste Eindruck war durchweg positiv.

**?** Womit hat er euch bei seinem Einsatz in Argentinien 2013 am meisten beeindruckt? Seine Leistung auf der Strecke war gigantisch. Er kannte den BMW 320 TC bis dato nicht, und auch sonst hatte er keine Erfahrung mit der WTCC im Allgemeinen. Er war von der ersten Session immer vorne mit dabei. In beiden Rennen hat er dann eine atemberaubende Leistung abgeliefert. Der Sieg und die abschliessende Stimmung auf seiner Heimatstrecke waren gigantisch. Abseits der Strecke konnten wir mit ihm und seiner Lebensgefährtin viel lachen, und wir haben eine tolle gemeinsame Woche verbracht.

**?** Was ist seine grösste fahrerische Stärke? Er ist definitiv ein Allrounder im Rennauto und mental topfit. Er hat viel Erfahrung im Tourenwagen in der Heimat

sammeln können. 2013 sass er fast an jedem Wochenende in einem Rennauto und hat Rennen bestritten, da er in Argentinien in drei verschiedenen Serien am Start war. Das WTCC-Wochenende war zum Glück eines seiner wirklich wenigen freien Wochenenden. Und dieses hat er optimal genutzt. Nach jeder Session hat er sich akribisch mit den Daten auseinandergesetzt. Man konnte spüren, dass er alle Daten in sich aufsaugen wollte. Auch noch beim Abendessen in der Altstadt von Termas de Río Hondo haben wir jeweils etliche Gespräche zur Feinabstimmung geführt.

**?** Was schätzt du an ihm als Menschen besonders? Er ist ein sympathischer, lustiger und ehrlicher Typ. Auch nach unserem Rennen im August 2013 hatten wir noch oft Kontakt. Als ich dann erfahren habe, dass er 2014 für Citroën als Werksfahrer an den Start geht und als er dann auch noch Weltmeister in Suzuka wurde, habe ich mich unheimlich für ihn und seinen tollen Erfolg gefreut. Und ich kann nur sagen: Wir haben seinen Titel in Macau ordentlich gefeiert.

**?** Tourenwagen-Weltmeister ist er jetzt schon. Was kann er in Zukunft noch erreichen? Das ist eine sehr gute Frage. Er stand ja schon mit 1,5 Beinen in der Formel 1. In Argentinien hat er schon viele Titel eingefahren, und der WTCC-Titel ist mit Sicherheit der bisherige Höhepunkt in seiner Karriere. Er ist noch jung, und ich kann mir vorstellen, dass noch weitere Titel folgen werden.

## Seine Helfer

Starthilfe gab es wie bei so vielen Racern vom rennbegeisterten Herrn Papa, der «Pechito» im Alter von sieben Jahren einen Kart kaufte. Aus der Firma des Vaters gab es auch das nötige Kleingeld für die ersten Kart-Jahre. Zum ersten Mentor und – weil Papa López durch seine Firma kaum Zeit hatte – zu einer Vaterfigur wurde jedoch Walter Bossano, ein Freund der Familie, der López als Schrauber und Ratgeber in den ersten Jahren unterstützte und heute noch als Fahrermotorer speziell in der TC2000-Serie aktiv ist.

Seit vielen Jahren ist nunmehr auch der 12-fache FI-GP-Sieger Carlos Reutemann ein geschätzter Ansprechpartner. Beinahe hätte ihn der heute ranghohe Politiker sogar mit einem mehrere Millionen Dollar schweren Sponsorenpaket in die Formel 1 gehievt, fest eingeplant war López nämlich im USF1-Team, das ja dann vor der



Reutemann



Yves Matton



V. Fenestraz

Saison 2010 bekanntlich wieder aus der Königsklasse ausstieg. Die Chance, sich in der Tourenwagen-WM zu beweisen, erhielt López beim Wiechers-Team unter Dominik Greiner (siehe Nachgehakt), woraufhin auch Citroën Racing unter Sportchef Yves Matton auf ihn aufmerksam wurde. Bei Tests trumpfte der Argentinier dann so auf, dass Matton ihn zum dritten Fahrer beim Einstieg der Doppelwinkler machte.

Der Standortwechsel nach Europa (an den Genfersee), Freunde und Familie in der Heimat lassen – das wäre für López noch viel schwieriger geworden ohne seine starke Freundin an seiner Seite. Die Französin Victoire Fenestraz begleitet López seit Jahren zu seinen Rennen und unterstützt ihn auch privat nach Kräften. Zum WM-Titelgewinn in Suzuka gab es von ihr trotzdem eine Torte ins Gesicht. ♦ MBR

## Seine Gegner

Da nichts darauf hindeutet, dass die 2014 gesehene Citroën-Dominanz gebrochen wird, sind die Hauptkonkurrenten des Argentiniers auch in den eigenen Reihen zu suchen. Die Anzahl der gleich «bewaffneten» Gegner wächst durch das neue Team von Sébastien Loeb dabei von zwei auf vier.

Vor allem der vierfache Weltmeister Yvan Muller wird auf eine Revanche für die klare Schlappe im WM-Kampf 2014 aus sein. Sein grösstes Manko: Weil ihm im Simulator schnell schlecht wird, fällt diese Trainingsmethode für Muller aus. Ob Sébastien Loeb in seinem zweiten WM-Jahr bereits reif für einen ernsthaften Eingriff in den Titelkampf ist, wird sich erst zeigen.

Im Honda-Lager dürfte Gabriele Tarquini einmal mehr die Speerspitze darstellen, denn er ist der erfahrenste und konstanteste aller Civic-Piloten.

Die grosse Frage wird sein, wieviel vom Rückstand Hondas auf Citroën nach der Winterpause noch geblieben ist und ob man die Platzhirsche ernsthaft fordern kann.

Bei Lada heisst das Einsatzfahrzeug in diesem Jahr «Vesta» – daran, dass bei den Russen Rob Huff der stärkste Pilot ist (2014 zwei Siege und einmal P2), ändert sich aber vermutlich nichts. Auch hier ist die Frage, wie gut das Material ist, das dem Weltmeister von 2012 zur Verfügung steht. Gelingt es Lada und Oreca, den ansehnlichen Vesta schnell zu machen, ist Huff ein klarer López-Rivale.

Unter den Piloten, die einen der von RML gebauten Chevrolet Cruze TCI bewegen, hat vor allem Tom Chilton gute Chancen, das eine oder andere Mal in die Nähe von López und Co. zu kommen. Sollte Tom Coronel erneut antreten können, ist er aber auch nicht zu unterschätzen. ♦ MBR



Yvan Muller



G. Tarquini



Rob Huff

## CHRONIK

### José María López

»»» **1983** Geburt am 26. April in Río Tercero/Argentinien.

»»» **2001** Mit 18 bestreitet er seine erste Automobil-Saison beim Team Lucidi Motorsport im Formel-Renault-2.0-Eurocup und holt zwei Rennsieg.

»»» **2002** Im zweiten Formel-Renault-Jahr dockt er bei Cram Competition an, holt den Titel in Italien (gegen Robert Kubica) und wird im Eurocup Vierter.

»»» **2003** Im ersten Jahr in der Formel Renault V6 wird López in Diensten des Dams-Teams und nach spannendem Titelduell mit Neel Jani Meister. Erste F1-Testerfahrten bei Minardi und Renault.

»»» **2004** Renault holt den Argentinier ins hauseigene Fahrer-Förderprogramm, wo er bis 2006 und im letzten Jahr sogar als offizieller F1-Testfahrer Mitglied ist.

»»» **2005** Mit Dams geht es für zwei Jahre in die neue GP2-Serie, wo es zu einem Laufsieg und fünf weiteren Podiumsplätzen reicht.

»»» **2007** Nach dem Aus bei Renault geht es zurück nach Amerika, wo er einige Rennen zur ALMS für Risi Competizione und die TC2000-Serie in Argentinien bestreitet.

»»» **2008** Im zweiten vollen TC2000-Jahr holt López sich den ersten seiner drei Titel in der Serie, die weiteren Titel folgen 2009 und 2012.

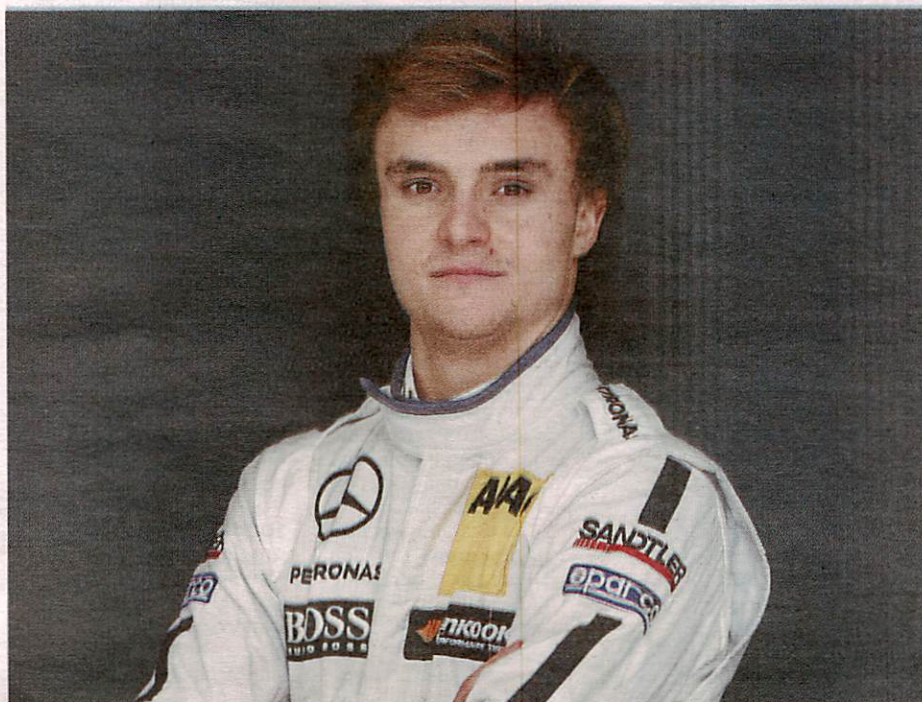
»»» **2010** Am 25. Januar wird er als Formel-1-Stammfahrer für das neue USF1-Team bekanntgegeben. Das Team tritt jedoch nicht an.

»»» **2013** WTCC-Debüt bei Wiechers Sport in Argentinien. Mit dem unterlegenen BMW siegt er im zweiten Lauf sensationell. Am 16. Dezember wird er als dritter Pilot bei Citroën für deren WTCC-Einstieg 2014 bekanntgegeben.

»»» **2014** Mit zehn Laufsiegen in 23 Rennen düpiert er die Konkurrenz einschliesslich die Teamkollegen Yvan Muller und Sébastien Loeb. Er wird Tourenwagen-Weltmeister und stellt einen neuen Punkterekord auf. ♦

## Fahrerfeld 2015

# Chance für drei Neulinge



Ersetzt Petrov bei Mercedes: Lucas Auer, Gesamt-4. in der Formel-3-Europameisterschaft 2014

Von ARNO WESTER

**Nach Audi haben auch die Rivalen BMW und Mercedes-Benz ihren Fahrerfeld für die DTM-Saison 2015 offiziell bekannt gegeben. Der Brite Tom Blomqvist (BMW) und Lucas Auer (Mercedes) komplettieren das jeweilige Aufgebot und gehören zu den jüngsten DTM-Fahrern.**

Der frühere Formel-1-Pilot Vitaly Petrov, der 2014 als einziger DTM-Fahrer punktelos blieb, verliert sein Cockpit beim «Stern» und wird durch den

erst 20 Jahre alten Lucas Auer, den Neffen des zehnmaligen Grand-Prix-Gewinners Gerhard Berger, ersetzt.

«Der Einstieg in die DTM ist ein wichtiger Schritt in meiner Karriere. Mir ist klar, dass es keine einfache Aufgabe wird. Aber ich bin lernwillig und bereit, mich auf dieses Abenteuer einzulassen», erklärte Auer, der die Verantwortlichen bei einem DTM-Sichtungstest Anfang Dezember vergangenen Jahres im spanischen Jerez de la Frontera mit seinen gezeigten Leistungen offenbar überzeugen konnte. Wenige Tage zuvor hatte Auer auch beim prestigie-

trächtigen Macau-Grand-Prix mit einer starken Vorstellung geblänzt, als er in einem Mercedes-Dallara des Berliner Mücke-Teams einen Podestplatz (P2) erzielte und dabei auch F3-Europameister Esteban Ocon und Formel-1-Neuling Max Verstappen hinter sich gelassen hatte.

## Mercedes hat jüngsten Kader

Letzter Österreicher in der DTM war übrigens Mathias Lauda, der von 2006 bis 2009 ebenfalls einen Mercedes pilotierte. Der Tiroler Auer, der schon 2012 als Vizemeister im deutschen Formel-3-Cup auf sich aufmerksam gemacht hat,

## STARTERLISTE / DTM 2015 (Stand: 1.2.2015)

Nr. Fahrer	Hersteller/Team
1 Marco Wittmann (25/D)	BMW/(nb)
nb Lucas Auer (20/A)	Mercedes-Benz/ART
nb Tom Blomqvist (21/GB)	BMW/(nb)
nb Paul di Resta (28/GB)	Mercedes-Benz/HWA
nb Mattias Ekström (36/S)	Audi/Abt Sportsline
nb Augusto Farfus (31/BR)	BMW/(nb)
nb António Félix da Costa (23/P)	BMW/(nb)
nb Timo Glock (32/D)	BMW/(nb)
nb Maximilian Götz (28/D)	Mercedes-Benz/Mücke
nb Jamie Green (32/GB)	Audi/Rosberg
nb Daniel Juncadella (23/E)	Mercedes-Benz/Mücke
nb Maxime Martin (28/B)	BMW/(nb)
nb Miguel Molina (25/E)	Audi/Abt Sportsline
nb Edoardo Mortara (28/I)	Audi/Abt
nb Nico Müller (22/CH)	Audi/Rosberg
nb Gary Paffett (33/GB)	Mercedes-Benz/ART
nb Mike Rockenfeller (31/D)	Audi/Phoenix
nb Timo Scheider (36/D)	Audi/Phoenix
nb Bruno Spengler (31/CDN)	BMW/(nb)
nb Adrien Tambay (23/F)	Audi/Abt
nb Martin Tomczyk (33/D)	BMW/(nb)
nb Christian Vietoris (25/D)	Mercedes/HWA
nb Pascal Wehrlein (20/D)	Mercedes/HWA
nb Robert Wickens (25/CDN)	Mercedes/HWA
nb = noch nicht bekanntgegeben	

ist nur 37 Tage älter als sein Markenkollege Pascal Wehrlein, der 2014 auf dem Lausitzring als jüngster DTM-Fahrer aller Zeiten auf der Pole stand und auch das Rennen gewann.

Die beiden Youngster sorgen zudem dafür, dass der Mercedes-Kader 2015, zu dem ausserdem noch Paul di Resta, Christian Vietoris, Robert Wickens (alle HWA), Maximilian Götz, der dritte DTM-Neuling 2015, und Daniel Juncadella (beide im Team Mücke) und Gary Paffett (Team ART Grand Prix) am ersten Rennwochenende (2./3.5.) in Hockenheim der mit Abstand jüngste

(Durchschnittsalter 25,88) der drei Hersteller (BMW 28,25 und Audi 29,38) ist. Während Wehrlein ebenfalls HWA fährt, ist Auer Teamkollege von ART-«Entwicklungshelfer» Paffett.

Auch BMW hat mit Tom Blomqvist, dem Sohn des Rallye-Weltmeisters von 1984, Stig Blomqvist, ein vielversprechendes Talent verpflichtet. Der mit 21 Jahren drittgüngste Fahrer im DTM-Fahrerfeld 2015 empfahl sich ebenfalls mit starken Leistungen in der Formel-3-EM, wo er hinter Ocon, aber vor Verstappen und Auer Vizemeister werden konnte, für ein DTM-Cockpit. ♦

## Termine 2015

# Russland-Rennen weiter im Kalender



Moscow Raceway: Auch 2015 gibt es DTM-Action in Russland

**Auch ohne Vitaly Petrov wird die DTM 2015 wie geplant erneut in Moskau gastieren. Test-Termine fix.**

Nach der Entscheidung von Mercedes-Benz, Vitaly Petrov keine zweite Chance zu geben, wurde öffentlich spekuliert, dass die beiden geplanten Rennen in der russischen Hauptstadt Moskau (29./30.8.) möglicherweise an einen anderen Ort verlegt werden könnten. Dazu sagte Jürgen Pippig, der Kommunikationschef der DTM-Dachorganisation ITR

auf MSa-Nachfrage: «Wir haben mit dem russischen Streckenbetreiber einen gültigen Vertrag. Für die ITR gibt es keinen Hinweis, dass das Rennen in Moskau nicht stattfindet.»

Wie wichtig zudem der russische Markt für die deutschen Premiumhersteller Audi, BMW und Mercedes-Benz ist, unterstrich auch DTM-Chef Hans Werner Aufrecht vor der Moskau-Premiere 2013.

Auch die mediale Verbreitung, die DTM würde im neuen FIA-Punktesystem zur Erlangung der Formel-1-Superlizenz

nicht berücksichtigt, ist so nicht ganz richtig. Fakt ist, dass sich der Deutsche Motor Sport Bund (DMSB) im Auftrag der ITR um eine Aufnahme bemüht. Eine Entscheidung darüber soll bei der nächsten FIA-Weltrat-Sitzung fallen.

Mittlerweile hat die ITR die offiziellen und gemeinsamen Testtage aller drei Hersteller vor Saisonbeginn festgelegt: Sie finden über jeweils drei Tage vom 25. bis 27. März in Estoril/Portugal und vom 14. bis 16. April in der Motorsport-Arena Oschersleben statt. ♦ AW

**NACHRICHTEN****Lada: Hinter den Zeitplan gefallen**

**Tourenwagen-WM** Bei der Entwicklung des neuen Vesta TC1 ist man bei Lada scheinbar weit hinter den selbst gesteckten Zeitplan zurückgefallen. Dass man beim offiziellen Test- und Medientag kommende Woche in Barcelona (13.2.) nicht dabei ist, dürfte sicher sein. Aber auch für den in gut vier Wochen anstehenden Saisonauftakt in Argentinien (8.3.) wird es eng. Im Ernstfall würde für den Auftakt noch einmal das Vorgängermodell Granta an den Start gebracht.

**Morand spannt mit Sard zusammen**

**Langstrecken-WM** Nach zwei Jahren in der ELMS steigt das Schweizer Morand-Team in die WEC auf. Vor der ersten WM-Saison spannt man mit dem japanischen Sard-Team zusammen, welches stark mit der Rennhistorie Toyotas verknüpft ist. Als «Team Sard-Morand» startet man mit zwei Morgan-LMP2.

**Gordon weg – zu den Sportwagen?**

**NASCAR** Überraschend hat Jeff Gordon auf der Media Tour angekündigt, dass er 2015 seine letzte Saison im NASCAR-Oberhaus bestreiten und dann nach rund 800 Cup-Rennen ausscheiden wird. Bewusst liess er dabei das Wort «Rücktritt» weg. Scheinbar hat er nun bereits Angebote von einigen Teams, ab 2016 in der United Sports Car Championship zu starten.

**Leistungsmanko fast schon ausgemerzt**

**NASCAR** Nachdem die V8-Motoren im Sprint Cup zuletzt über 900 PS Leistung entwickelten, werden die Triebwerke für die Saison 2015 auf «nur» noch rund 750 PS beschnitten. Ein Techniker von Roush/Fenway Racing liess aber bereits durchsickern: «Ich erwarte nicht, dass die Rundenzeiten dramatisch langsamer werden. Mit unserem Aeropaket können wir das Leistungsmanko etwas ausmerzen.» Neben der geringeren Motorleistung wird die Suche nach einem neuen Hauptsponsor die NASCAR-Oberen in diesem Jahr ebenfalls beschäftigen. Ende 2016 endet der Vertrag mit dem bisherigen Namensgeber «Sprint». ♦ MBR/WM

**Vorschau 12h Bathurst****Mies jagt den Rekord**

Von ARNO WESTER

**Am Wochenende findet die 14. Auflage des australischen Langstreckenrennens am Mount Panorama in Bathurst – 200 km westlich von Sydney gelegen – statt.**

54 Starter sind dabei neuer Teilnehmerrekord. Darunter sind 29 GT3-Sportwagen (18 GT-Am und 11 GT-Pro) von neun verschiedenen Herstellern: Aston Martin (3), Audi (7), Bentley (3), Ferrari (7), Lamborghini (2), McLaren (1), Mercedes (3), Nissan (1) und Porsche (2).

Mit einem leicht veränderten Fahreraufgebot kämpft das DTM-Team Phoenix Racing um den dritten Audi-Triumph nach 2011 und 2012. Weil René Rast seinen neuen Verpflichtungen (er befindet sich zeitgleich im Fitnesscamp in Ofterschwang, d. Red.) als Audi-Werksfahrer nachgehen muss, wird der Wahl-Frankfurter durch BES-Champion Laurens Vanthoor ersetzt. Der Belgier, der im Vorjahr auf P5 bester Audi-Pilot war, wird vom Italiener Marco Mapelli und von Markus Winkelhock unterstützt. Das



Jagen im Doppelpack den Bathurst-Sieg: Werks-Bentley von M-Sport mit u.a. Maximilian Buhk

Schwesterauto pilotieren Extremsportler Felix Baumgartner, Christopher Haase und Stéphane Ortelli. Die beiden Phoenix-R8 sind passend zu ihrem Auftritt in «Down-under» mit australischen Tieren und Regenwald-Motiven verziert.

**Buhk vor Bentley-Premiere**

In einem Kunden-R8 kann Christopher Mies, der heuer die am 26. Februar in Adelaide beginnende Australische GT-Meisterschaft bestreitet, bei sei-

nem vierten Bathurst-Start als erster Fahrer zum dritten Mal gewinnen. «Die relativ schmale (und 6,12 km lange) Strecke (mit zwei langen Geraden) ist mit ihrem Mix aus schnellen und langsamen Kurven sowie vielen Steigungen sehr speziell und verzeiht keine Fehler. Wir müssen sehr präzise fahren, denn an einigen Passagen gibt es keine grossen Auslaufzonen», meinte Mies, der sich das R8-Cockpit mit zwei Lokalmatadoren teilt.

Bei Bentley gibt Maximilian Buhk an der Seite von Andy Soucek und Harold Primat seine Premiere als Werksfahrer im Continental GT3. Als fünfter deutscher Fahrer rechnet sich Stefan Mücke im Bamboo-Aston-Martin ebenso Chancen auf einen Podestplatz aus wie McLaren-Werksfahrer Kévin Estre, der im 2008er Siegerteam (VIP Petfoods) der 24h Dubai mit den damaligen Gewinnern, den Quinn-Brüdern Klark und Tony, ein starkes Trio bildet. ♦

**ADAC GT Masters****Neuer Teamkollege für Titelverteidiger**

Holten 2014 gemeinsam den Titel: R. Rast (l.)/K. van der Linde

Die letztjährigen Meister René Rast und Kelvin van der Linde können sich nun beide als wahre Aufsteiger fühlen. Rast ist bekanntermassen ins Audi-LMP1-Team aufgestiegen. Vergangene Woche wurde bekannt, dass der erst 18-jährige Südafrikaner als neues Mitglied im Werksfahrer-Pool der Ingolstädter den Sprung zum Profi-Rennfahrer geschafft hat.

Während Rast jedoch durch seine neuen Verpflichtungen nicht zur Titelverteidigung antreten kann, geht van der Linde mit neuen Teamkollegen im al-

ten Team an den Start. Sein neuer Fahrpartner im Team C. Abt Racing – Prosperia ist nicht mehr Hauptsponsor – ist der ehemalige Red-Bull-Förderfahrer Stefan Wackerbauer (19).

Wie im Vorjahr treten die Team-Champions mit drei Audi R8 LMS ultra an. Ebenfalls wie 2014 hat man sich die Dienste des VW-Scirocco-R-Cup-Meisters gesichert. Jordan Lee Pepper (19) tritt im zweiten Auto gemeinsam mit Nicki Thiim (24) an. Wer neben Christer Jöns (29) im dritten Auto sitzt, ist noch nicht bekannt. ♦ MBR

**Blancpain Endurance Series****Viele Zusagen schon weit vor Nennschluss**

Obwohl erst am 28. Februar Nennschluss ist, haben sich für die Blancpain Endurance Series (BES) erneut viele Teams zur Serie bekannt. Neben den Neueinsteigern Triple Eight (BMW) und dem aus der VLN bekannten Team Leonard Motorsport (Aston Martin) stehen auch die bisherigen Teams Parker Racing, Insight Racing (beide Ferrari), Emil Frey Racing (Jaguar) und Grasser Racing schon auf der Liste der Teams für 2015.

Besonders spektakulär ist der Auftritt des österreichischen Grasser-Teams, das im Vorjahr

Dritte in der BGTS wurde. Gottfried Grassers Team schickt zwei brandneue Lamborghini Huracan GT3 ins Rennen, die mit den Werksfahrern Fabio Babini und Adrian Zaugg zwei starke Zugpferde an Bord haben werden.

Die weiteren Fahrer sind Mirko Bortolotti sowie die Lamborghini-Förderpiloten Giovanni Venturini, Jeroen Mul und Andrew Palmer. «Wir freuen uns schon darauf, beim ersten Rennen in Monza dabei zu sein», so Grasser. Der BES-Saisonstart ist am 12. April. ♦ MBR



Mit Grasser Racing am Start: Neuer Lamborghini Huracan GT3

## Trophée Andros Super Besse

## Nur ein Punkt entschied

Von BERNHARD SCHOKE

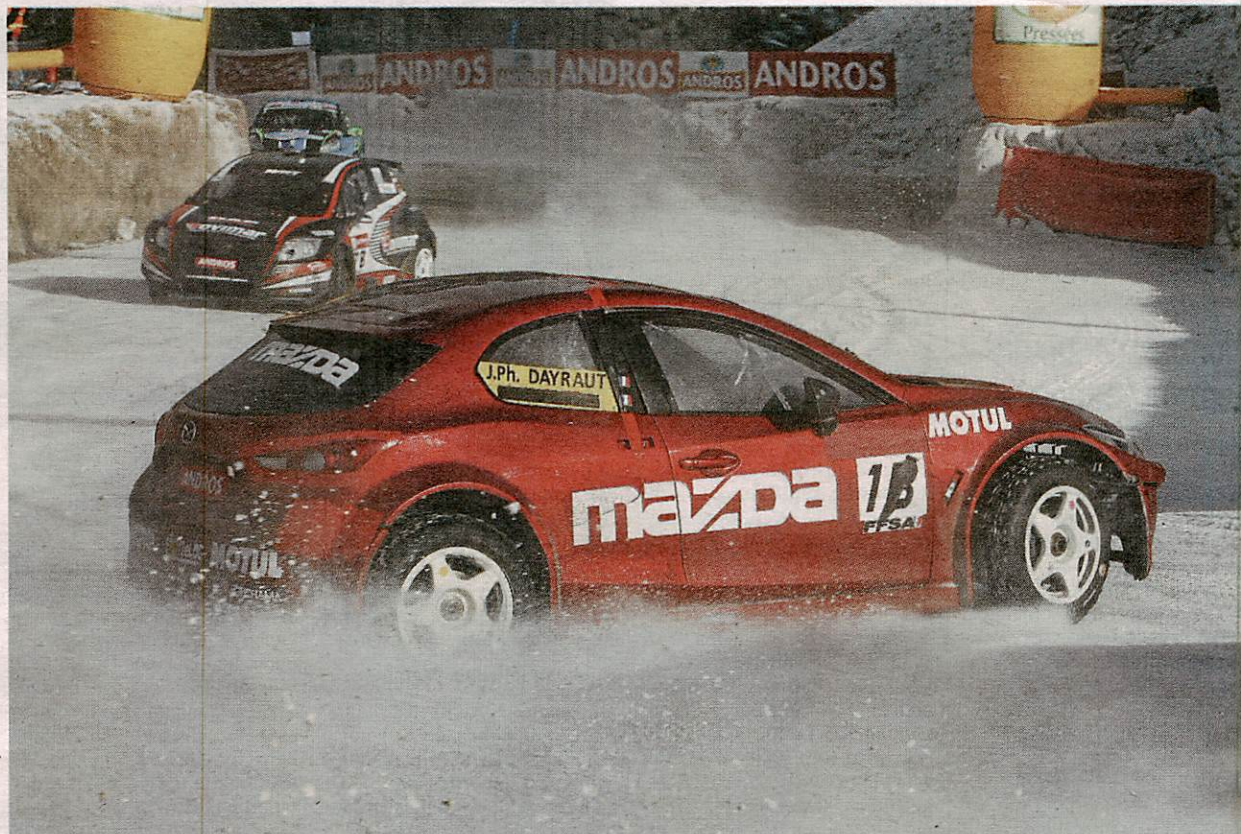
**Ein Punkt und damit der knappste Vorsprung aller Zeiten reichte Jean-Philippe Dayraut in seinem Mazda 3 zur Titelverteidigung vor Olivier Panis mit dem Toyota Auris und Franck Lagorce (Dacia Lodgy).**

Eigentlich sah es zu Saisonbeginn gar nicht nach einem harten Kampf um den Platz an der Sonne aus. Der Auftakt in Val Thorens und der Event in Andorra verliefen so, wie es die Experten eigentlich erwartet hatten: Dayraut, Panis und Lagorce zeigten, warum die Eisrennen und die Trophée Andros nicht nur in Frankreich so populär sind. Mit spektakulären Driftwinkeln, die die Eiskristalle flirren lassen, ist man in den Final-Läufen auf der Piste breit wie ein Truck. So können die Wettbewerber zwar heran- aber nicht vorbeifahren.

Dieser publikumswirksame Fahrstil wird aber ausgesprochen selten gezeigt. Einfacher Hintergrund: Dafür fehlt den Piloten einfach die Zeit. Denn das Fahren für die Galerie ist nur selten auch schnell. Und genau darauf kommt es – so will es das Reglement – in den gezeiteten Vor- und Zwischenläufen bis zum Halbfinale eben ganz besonders an. Deshalb sind vor allem dann die Finals optisch ein besonderes Highlight. Mit dem zuvor erfahrenen eigenen Wissen der besten Linie versucht man, den Vorausfahrenden auszutricksen. Allerdings versuchen das alle. Und was sich theoretisch so flott formulieren lässt, sieht in der Praxis wie immer ganz anders aus.

## Trügerische Spurrinnen

Da haben die Piloten vor allem mit den tiefen Spurrinnen zu kämpfen, die sie und die Konkurrenten zuvor selbst ins Eis gefräst haben. Die Abstimmung



Rückwärts driftend in die Haarnadelkurve: Der erneute Andros-Champion Dayraut zeigte in Super Besse einmal mehr seine Klasse

der Fahrwerke der Boliden einerseits und die Anpassung der Motorelektronik der 340 PS starken Dreiliter-V6-Aggregate andererseits sind zwei Eckpunkte, mit denen Ingenieure, Techniker und Piloten in der Regel viele Stunden verbringen. Selbst dann, wenn man wie die Top-Teams von Dayraut, Panis und Lagorce auf viele Daten aus den letzten Jahren zurückgreifen kann.

Denn in der Realität kann man diese nämlich doch nicht so einfach übertragen. Insbesondere dann, wenn man, wie beispielsweise bei Dayrauts komplett neu aufgebauten Mazda, ein innovatives Stossdämpfer-System zum Einsatz bringt.

Eine stabilere Kolbenstange steckt hier die derben Schläge besonders gut weg. Adaptiert werden müssen aber auch hier alle anderen Details. Ein Beispiel: die Anpassung der Motorsteuerung auf die differierenden Höhen der Rennstrecken, Temperaturen und weiteren Wetterbedingungen.

## Streicher sorgten für Spannung

Eigentlich schon genug, aber dann gibt es da noch das Reglement mit seinen weiteren kleinen Details, die die Arbeit aller Involvierten nicht einfacher machen. Die Streichergebnisse gehören auch dazu.

Und die sorgten vor dem Finale dafür, dass die Erstplatzier-

ten so eng beieinander waren wie schon seit Jahren nicht mehr. Allerdings haben alle Top-Piloten das eine oder andere Mal daneben gegriffen. Die stark schwankenden Ergebnisse, teilweise an einem Rennwochenende, von einem Wertungstag auf den anderen, sind eindeutiger Beleg dafür.

Und gerade weil diese «Ausreisser» der letzten Wochen jetzt gestrichen werden, lag knisternde Spannung über den Rennen in Super-Besse. Damit konnte der amtierende Champion Dayraut in seinem Mazda am besten umgehen. Aber auch Panis im Toyota Auris und Franck Lagorce im Dacia Lodgy machten von Anfang an deut-

lich, dass sie ihre letzte Chance beim Schopf packen wollten.

Letztendlich schaffte dies jedoch nur Dayraut auf seinem Weg ins Halbfinale. Top-Runden mit einem offensichtlich ebenso perfekt vorbereiteten Renner. Demzufolge verteidigte er den Titel auch verdient, denn über die Saison betrachtet war er der konstanteste Fahrer.

Und nicht nur das: Mit seinen vier Gesamtsiegen in diesem Jahr löste er den lange als uneinholbar geltenden Eiskönig Yvan Muller auch in dieser Wertung ab. So gesehen können die Fans am kommenden Samstag den alten und neuen Eiskönig richtig feiern: beim Super-Finale in St. Dié. ♦



Titel-Jubel: Das Mazda-Meisterteam feiert (mit) Dayraut



Konzentriert: Dayraut vor Finale

## TROPHÉE ANDROS / Resultate

Super-Besse/F: Finale à 6 Runden; Streckenlänge 800 Meter; Höhenmeter 1300

1. Finale: 1. Toomas Heikkinen (F/Mazda) 4:55,460 min; 2. Gerald Fontanel (F/Mini) +4,948; 3. Olivier Pernaut (F/DS) +5,209; 4. Cyril Calmon (F/Renault) +7,540; 5. Thierry Joncoux (F/DS) +9,969.

2. Finale: 1. Olivier Panis (F/Toyota) 4:45,969 min; 2. Franck Lagorce (F/Dacia) +5,937; 3. Bertrand Balas (F/Mini) +6,598; 4. Jean-Philippe Dayraut (F/Mazda) +7,897; 5. Jean-Baptiste Dubourg (F/Renault) +8,483; 6. Benjamin Rivière (F/DS) +10,042.

Stand (inkl. Streichergebnisse): 1. Dayraut 500 Punkte; 2. Panis 499; 3. Lagorce 489; 4. Rivière 465; 5. J.-B. Dubourg 451; 6. Balas 426; 7. Heikkinen 417; 8. A. Dubourg 414; 9. Fontanel 366; 10. Beroujon 357; 11. O. Pernaut 343; 12. Gryazin 203.

Nächstes Rennen: 7. Februar, Saint-Dié-des-Vosges/F

Internet: www.tropheeandros.com

Rallye-WM

# Zementierter Vorsprung

Von REINER KUHN

**Mit einem Dreifach-Erfolg bei der Rallye Monte Carlo unterstreicht Volkswagen seine Vormachtstellung in der Rallye-WM. An dieser Dominanz dürfte sich vorerst kaum etwas ändern – auch wegen des völlig neuen VW Polo R WRC.**

Mit acht Bestzeiten durch Citroën-Superstar Sébastien Loeb (5) und dessen Kollege Kris Meeke (3) gewannen die DS-3-WRC-Piloten beim Saisonauftakt mehr als die Hälfte aller Wertungsprüfungen. Und mit Robert Kubica holte ein Ford-Privatier doppelt so viele Bestzeiten wie die VW-Truppe, der zwei WP-Erfolge durch Weltmeister Sébastien Ogier genügten, um das Geschehen zu kontrollieren. So gesehen scheint die Konkurrenz mit den Wolfsburger WM-Dominatoren auf Augenhöhe. Das Endergebnis spricht aber eine andere Sprache: Die Verfolger bewegen ihre Dienstwagen ständig am und bisweilen über dem Limit, um dem VW-Trio Paroli bieten zu können. Eine Gratwanderung, die über mehrere WPs, aber kaum mehrere Tage gut geht.

Das weiss auch Jari-Matti Latvala, der mit Rang 2 sein bisher bestes Monte-Ergebnis feierte:

«Wechselhafte Bedingungen sind absolut nicht mein Ding. Aber ich musste auch nichts riskieren. Abgesehen vom tollen Team haben wir auch ein super Auto. Der neue Polo hat mehr Leistung, liegt besser und fährt sich einfacher.»

Damit ist alles gesagt. Schon mit dem Erstling von Chefkonstrukteur François-Xavier «FX» Demaison holte Volkswagen in den vergangenen beiden Jahren alle WM-Titel. Bei der zweiten Generation des Polo R WRC ziehen die Wolfsburger alle Register. «Wir haben jedes Detail analysiert und überarbeitet», so Demaison. Mit einem komplett neuen, weiter ausbalancierten und noch tieferen Schwerpunkt des Chassis, völlig neuem Getriebe, überarbeitetem Antriebsstrang, Fahrwerk, Bremse, Aerodynamik und einem erneut weiterentwickelten Triebwerk unterscheidet sich der bei über 5000 Testkilometern bestens abgestimmte Polo 2.0 zu über 90 Prozent von seinem erfolgreichen Vorgänger. Der Monte-Dritte Andreas Mikkelsen wird diesen dank cleverer Beklebung von aussen kaum vom neuen Erfolgswagen zu unterscheidenden Polo noch bis mindestens zur Rallye Portugal im Mai



F. Demaison



Mestelan-P.



M. Nandan



Ch. Loriaux

sorgen. Eine neue Hinterachse und ein neuer Heckflügel sollen ebenso helfen, den Abstand zum Polo zu verringern wie ein neu-



Der Masstab für die Konkurrenz: Der neue Polo R WRC

nutzen. Beim nächsten Lauf in Schweden zählt der Norweger so oder so zu den wenigen Sieganwärtern.

**Deutlich mehr Leistung**

Citroën Racing hält mit dessen Landsmann Mads Östberg dagegen. Dieser darf dann schon jene neuste Ausbaustufe des DS 3 WRC fahren, mit der Loeb und Meeke in Monte Carlo zwischenzeitlich für Furore sorgten. Eine neue Hinterachse und ein neuer Heckflügel sollen ebenso helfen, den Abstand zum Polo zu verringern wie ein neu-

er 1,6-l-Turbomotor, der aus dem WM-Tourenwagen stammt. Um diesen im kompakten World Rally Car verbauen zu können, musste Citroën Racing einen neuen Block entwickeln. «Bei Leistung und Drehmoment haben wir deutlich zugelegt», freut sich Technikchef Xavier Mestelan-Pinon. «Zudem loben die Piloten die bessere Fahrbarkeit.» Ab Portugal hat der DS 3 WRC auch eine neue Front- und

Heckschürze. Zur Saisonmitte will man eine neue Vorderachse und ein weitgehend überarbeitetes Fahrwerk bringen.

Mindestens so lange kämpft das Hyundai-Duo Thierry Neuville und Dani Sordo mit stumpfen Waffen. Erst im Sommer soll der völlig neu konzipierte Hyundai i20 WRC debütieren. «Wir bringen das Auto erst, wenn wir von der Performance überzeugt sind», sagt Teamchef und Topstechniker Michel Nandan. Dass seine Werkspiloten als einzige weiter ohne zeitsparende Schaltwippe am Lenkrad auskommen müssen zeigt, wie sehr die Doppelbelastung aus Rennbetrieb und Neuentwicklung das junge Team belastet.

**Neuer Motor genügt nicht**

Anders bei der Edelschmiede M-Sport. Mit viel Erfahrung und wenig Budget wird dort am neuen Ford Fiesta WRC gearbeitet. Neben einem überarbeiteten Antriebsstrang und modifizierten Fahrwerk konzentriert sich das Team um Cheftechniker Christian Loriaux auf den erstmals in Eigenregie entwickelten Weltmotor. An der Vormachtstellung von Volkswagen wird man aber kaum rütteln. Nirgends wird es einfacher sein, an den Weltmeistern dranzubleiben, als bei der Monte. Neben der fahrerischen Klasse der VW-Werkspiloten kommt ab sofort auch noch der technologische Fortschritt ihrer Dienstwagen hinzu. ♦

Rallye-EM

# Umkämpfte Junior-EM

**Beim zweiten EM-Lauf in Lettland beginnt die mit Spannung erwartete Junior-EM. 23 Fronttriebler sind beim Auftakt dabei. Neben den Opel-Junioren Marijan Griebel und Emil Bergkvist will auch deren Markenkollege Julius Tannert international durchstarten.**

Wie beim frühen Saisonauftakt in Österreich erwarten die Teilnehmer auch beim EM-Lauf in Lettland winterliche Bedingungen. An der Spitze des 51 Teams zählenden Feldes kommt es erneut zum Duell zwischen Jänner-Sieger Kajetan Kajetanowicz (Ford Fiesta R5) und Peugeot-Werkspilot Craig Breen (Peugeot 208 T16 R5).

Spannend geht es auch beim ersten von fünf Junior-EM-Läufen zu. Dort fiebern die Deutschen Griebel (25) und Tannert (24) ihrem ersten Saison Einsatz entgegen. «In den vergangenen Monaten haben wir nicht nur den Opel Adam R2, sondern auch das ganze Team weiterentwickelt», sagte Griebel, der

Podiumsplätze anvisiert. Dabei muss sich der Pfälzer auch gegen den neuen Teamkollegen Emil Bergkvist (20) behaupten. Der Schwede schaffte nach einem beeindruckenden Debüt im ADAC Opel Rallye Cup den Aufstieg ins Werksteam.



Schon 2014 gemeinsam am Start: Griebel und der Opel Adam R2

Während Griebel den Adam R2 aus dem Vorjahr kennt, muss sich nicht nur Bergkvist an den neuen Dienstwagen gewöhnen, sondern auch Tannert. «Deshalb geht es für mich in erster Linie darum, Erfahrungen zu sammeln und zu sehen, wo wir im Vergleich stehen», so der Sachse.

**Zawada auf Titeljagd**

Vergleichsmöglichkeiten gibt es zur Genüge: 20 weitere RC4-Teams stehen in der Nennliste, unter anderem mit dem 19-jährigen lettischen Rallyecrosser Reinis Nitišs, der im Ford Fiesta R2 sein Debüt im Rallyesport feiert. Anders der Pole Aleks Zawada (22): Der Junior-EM-5. des Vorjahres will in einem weiteren Opel Adam R2 die Junior-Spitze erobern. ♦ RK

**NACHRICHTEN**

## Vom Elsass zurück auf Korsika

**Rallye-WM** Wegen mangelnder finanzieller Unterstützung aus der Region findet die Rallye Frankreich (3.-5.10.2015) nicht im Elsass statt. Das melde Frankreichs Verband FFSA. Die Rückkehr nach Korsika scheint die einzige Alternative und soll in den nächsten Tagen verkündet werden.

## Finale in Frankreich oder in der Schweiz

**Rallye-EM** Das Finale dürfte 2015 wandern (siehe oben). Einen gemeinsamen Auftritt schliessen WM- und EM-Organisatoren aus. Auf Korsika finden kurz nacheinander kaum zwei grosse Rallyes statt. Auch, weil das Finale im November bei der Rallye du Var (F) oder der Rallye du Valais (CH) steigen könnte. ♦ RK

**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, 70165 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beierberg, Betreuung und Inkaasso  
erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschlip (Voritz), Heino Duhkop, Dr. Michael Rathy, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95792

**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](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden,  
dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Press GmbH  
& Co. KG Verlagsgesellschaft mit Ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote inform-  
ieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an [widerruf@dpv.de](mailto: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-Identi-  
fikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise  
ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die  
Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die  
Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Datum	Unterschrift
_____ _____	_____ _____ X

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

## MotoGP

# Ziehen die Giganten davon?

Von IMRE PAULOVITS

**Diese Woche beginnt mit den Tests in Sepang die Vorsaison. Aber hat überhaupt noch jemand eine Chance gegen die japanischen Giganten, die auch in der Winterpause einen Riesenaufwand betrieben haben?**

Endlich brüllen die Motoren wieder und die Fahrer schützen den Winterrost mit spektakulären Drifts unter tropischer Hitze ab. Der erste Sepang-Test ist seit Jahren ein Spektakel, ein erster und meistens aufschlussreicher Gradmesser für die kommende Saison. Die Richtigkeit der Richtung, in die die Ingenieure über den Winter weiterentwickelt haben, kommt hier unerbittlich ans Tageslicht, und wer die falsche eingeschlagen hat, für den ist der Kampf um den Titel fast schon gelaufen – zumindest war das in den letzten Jahren so. Marc Márquez hat hier letztes Jahr brilliert, die Yamaha-Piloten haderten mit den Reifen, und dies zog sich durch die gesamte erste Saisonhälfte, der WM-Kampf gegen Honda und Márquez war verloren.

## Testaufwand immer grösser

Allen SpARBemühungen zum Trotz: Die Wirtschaft boomt wieder, und da gerade in den derzeit starken südostasiatischen Märkten ein regelrechter Hype auf die Motorrad-WM herrscht, investieren Honda und Yamaha wieder in die Königsklasse und das tech-

nische Oberhaus des Motorradsports.

Neben der gewaltigen Manpower, die Honda in seinem Entwicklungszentrum hat, hat der grösste Hersteller der Welt längst erkannt, dass die Entwicklung nur mit den besten Fahrern effizient umgesetzt werden kann. Denn nur einer, der das hochsensible Material wirklich ans Limit bringen kann, liefert die Daten, aus denen die Ingenieure rechtzeitig erkennen, was im Rennsitz funktionieren wird und was nicht. Und so hat Honda auch hier ein gewaltiges Geschütz aufgeföhren: ihren Edel-Test-

fahrer und MotoGP-Weltmeister von 2011, Casey Stoner. Kein anderes Werk kann mit einem Testpiloten aufwarten, der annähernd das Tempo fahren kann, zu dem der 29-jährige Australier heute noch in der Lage ist: innerhalb des Sekundenbereichs zur Spitze, dem entscheidenden letzten Schritt an der Belastungsgrenze.

Dafür hat er im Winter sein Training wieder aufgenommen, und was er in den drei Tagen in Sepang trotz Regenspau-sen durchsortieren konnte, hat für die Werksfahrer einen Wert wie ein kompletter zusätzlicher Test.

Stoner verglich die 2014er- und 2015er-Versionen der RC 213 V miteinander, probierte unterschiedliche Chassis-Lösungen und analysierte die Variationen, die die Ingenieure über den Winter erarbeitet haben. Dazu hat er neue Brembo-Bremsen getestet. All dies ist unbezahlbar und verschafft Márquez und Pedrosa einen Vorsprung, den die Konkurrenz erst mal abarbeiten muss.

Zwar hat Yamaha mit Colin Edwards ebenfalls einen sehr erfahrenen und anerkannt guten Testfahrer verpflichtet, doch auch dem 40-jährigen Texaner fehlt mittlerweile gerade

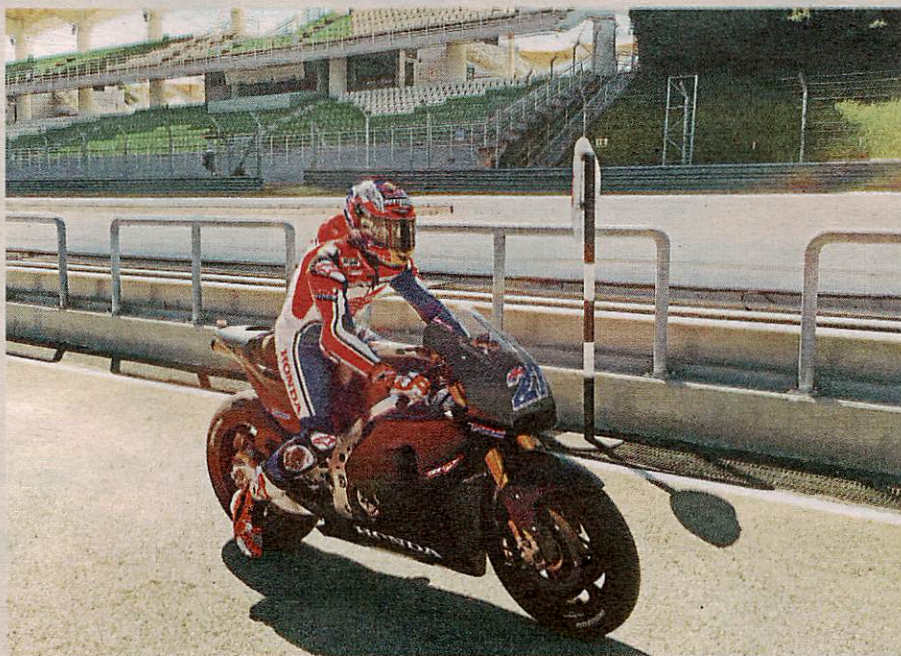
das letzte, entscheidende Quäntchen, um seinem Arbeitgeber in gleicher Weise behilflich zu sein wie sein australischer Gegenspieler.

## Wird die Kluft noch grösser?

Welche Chancen haben da Ducati und die Wiedereinsteiger Suzuki und Aprilia? Ducati wird in Sepang nur eine weiter überarbeitete Version der letztjährigen Desmosedici zur Verfügung haben. Mehr als ein paar Abstimmungsdaten für Gewichtsverteilung, Dämpfung und Elektronik werden sich damit nicht gewinnen lassen. Die GP15 wird erstmals am 16. Februar in Bologna der Öffentlichkeit gezeigt, genau eine Woche vor dem zweiten Sepang-Test. Aber immerhin haben die Italiener mit Gigi Dall'Igna einen erfahrenen Fuchs, der in der Vergangenheit schon Probleme im Eiltempo gelöst hat. Aber ob ihn dies auch bei der viel komplexeren MotoGP-Ducati gelingt, muss er erst beweisen.

Suzuki hatte letzten Herbst einen argen Rückstand bei der Leistung und der Haltbarkeit seiner Motoren. Man kann gespannt sein, wie viel die Ingenieure im Winter weitergekommen sind. Immerhin lagen sie beim Fahrwerk richtig, und das ist in der MotoGP die schwierigere Aufgabe.

Aprilia hat in jedem Bereich noch viel zu tun, um ihren Superbike-WM-Ableger auf das Niveau der hochkomplexen MotoGP-Prototypen der Besten in der Königsklasse des Motorradsports zu bringen. ♦



Casey Stoner: Der zweifache MotoGP-Weltmeister hat bereits in Sepang für Márquez vorgetestet

## Superbike-WM

# WM-Start ohne den Weltmeister?



Sylvain Guintoli: Am Rücken, Nacken und Knöchel verletzt

**Pech für Superbike-WM-Titelverteidiger Sylvain Guintoli: Der Franzose stürzte bei den Tests in Jerez schwer, will aber bis zum WM-Auftakt auf Phillip Island am 22. Februar wieder fit sein.**

Lange dauerte der zweitägige Test in Jerez für Weltmeister Sylvain Guintoli mit der Pata-Honda-Truppe nicht: Gleich in der ersten Stunde flog er in der ersten Kurve nach der Zielgeraden heftig ab und verletzte sich dabei am Rücken und am rechten Knöchel – so war der Test für ihn gleich vorbei.

Danach flog Guintoli in seine Wahlheimat England zurück und liess sich gründlich untersuchen. Im MRI und im Röntgen wurden keine Brüche festgestellt, lediglich starke Prellungen und Zerrungen.

So begab sich der Superbike-Weltmeister gleich in die Physiotherapie. Mit täglicher Massage, Übungen und Therapie in der Überdruckkammer will er erreichen, dass er nicht nur zum WM-Auftakt am 22. Februar, sondern schon bei den Tests am 16./17. Februar fahren kann.

«Mein Rücken ist noch sehr schmerzhaft», gibt Guintoli zu.

«Aber den Knöchel kann ich bereits belasten und bin froh, dass ich keine Brüche davongetragen habe. Trotz Therapie wird es jetzt eine Weile dauern, bis alles wieder in Ordnung kommt, aber ich bin zuversichtlich, dass ich rechtzeitig für Phillip Island fit bin.»

Natürlich weiss Guintoli, wie wichtig die Testzeit auf der für ihn neuen Honda wäre. «Es war frustrierend, den Jerez-Test zu verpassen, denn die Wetterbedingungen waren wirklich gut. Jetzt kann ich nur auf die beiden noch verbleibenden Testtage auf Phillip Island hoffen.» ♦ IP

Jonas Folger: Mit den Jahren reifer und selbstkritischer geworden, aber auch selbstsicher und schnell

Von IMRE PAULOVITS

**Der deutsche Moto2-Pilot Jonas Folger (21) hat 2014 gleich zu Beginn seiner Rookie-Saison in der mittleren Klasse zweimal auf dem Podest gestanden, danach aber auch Durchhänger verdauen müssen. Im MSA-Interview verrät Folger, wie er es dieses Jahr besser machen will.**

**Wie hast du die Zeit seit dem Saisonende verbracht?**

**JONAS FOLGER:** Hauptsächlich mit Training. Nach Saisonende bin ich erstmal nach Hause und habe die Zeit daheim wieder mit Freunden und Familie genossen. Das waren aber vielleicht drei bis vier Wochen, dann bin ich wieder nach Spanien und seither trainieren wir hart.

**Wie weit fühlst du dich für die nächste Testssaison vorbereitet?**

Gut. Ich habe vor allem körperlich ein gutes Gefühl. Wir fahren viel Motorrad, machen sogar mehr als letztes Jahr. Von daher denke ich schon, dass es eine grosse Hilfe ist, und mache mir deshalb gar keine Gedanken über die ersten Tests.

**Du trainierst mit Marcel Schrötter in Spanien. Was ist der Vorteil des Standorts Spanien?**

Der Grund, warum wir in Spanien trainieren ist erst einmal das Wetter. Es gibt uns die Möglichkeit, auch auf dem Motorrad zu trainieren. Auch sonst sind die Gegebenheiten für das Motorradfahren optimal, und das war einer der Hauptgründe, warum wir das seit zwei Jahren miteinander durchgezogen haben, und das funktioniert auch seither gut.

**Wie hat sich euer Verhältnis entwickelt, seit ihr gemeinsam nach Spanien gezogen seid?**

Wir haben schon viel miteinander gemacht und wir kennen uns schon ziemlich lange. Seither sind wir natürlich noch enger zusammengewachsen, weil wir viel miteinander unternehmen. Es macht auch riesig Spass in Spanien. Ich glaube, unser Verhältnis ist ziemlich gut, wir können sagen, dass wir beste Freunde sind und unseren Traum leben.

**Wie hältst du den Kontakt nach Deutschland, zu deiner Familie und deiner kleinen Tochter?**

Ich schaue, dass ich, so oft es geht, nach Deutschland zurückkann, dass ich alle zwei Wochen am Wochenende nach Hause komme, speziell auch wegen meiner kleinen Tochter. Ich rufe die Kleine auch jeden Tag an und tue alles dafür, so oft es geht nach Deutschland zu kommen.

**Was hast du diesen Winter anders gemacht als bisher?**

Ich habe versucht, so viel wie möglich auf der 600er zu fahren. Momentan ist dies aber nicht so einfach, weil es auch bei uns in der Nähe ziemlich

Jonas Folger

«Es fehlt noch an Konstanz»

#### Zur Person

Jonas Folger

Geburtstag 13. August 1993

Geburtsort Mühldorf (D)

Herkunftsland Deutschland

#### KARRIERE

2003 Deut. Minibike-Meister 50 ccm

2004 Deut. Minibike-Meister 50/65 ccm

2005 Deut. Minibike-Meister 50/65 ccm

2006 3. CEV 125 ccm (Aprilia)

2007 15. CEV 125 ccm (Aprilia)

2008 WM-34. 125 ccm (Aprilia)

2009 WM-12. 125 ccm (Aprilia)

2010 WM-14. 125 ccm (Aprilia)

2011 WM-6. 125 ccm (Aprilia)

2012 WM-9. Moto3 (Ioda/Kalex-KTM)

2013 WM-5. Moto3 (Kalex-KTM)

2014 WM-15. Moto2 (Kalex)



frisch ist. Aber wir haben schon die eine oder andere Strecke anvisiert und wir schauen, dass wir so oft wie möglich auf der 600er sitzen. Wir haben ansonsten einen besseren Plan aufgestellt, alles ist organisierter und besser vorbereitet, das gibt sicher mehr Selbstvertrauen und Sicherheit.

**Wie ist dein Testplan bis zu Saisonbeginn?**

Ich versuche mich einfach in den Sachen zu

## «Wenn man locker ist, fährt man die besten Rennen.»

JONAS FOLGER

verbessern, in denen ich mich verbessern muss. Jetzt lassen wir es einfach mal auf uns zukommen. Schauen, wie die neue Kalex funktioniert. Ich denke, wir haben viel zum Probieren. Wir müssen jeden Tag maximal ausnutzen, damit wir für Katar gut aufgestellt sind. **Wie siehst du deine letzte Saison im Nachhinein?**

Im grossen Ganzen sehe ich meine letzte Saison als ganz gut an. Natürlich war es ein Auf und Ab. Es gibt viele Bereiche, wo ich mich verbessern muss, und ich hatte eine Menge Zeit gehabt, darüber nachzudenken, und ich habe nun einige Wochen, um mich zu steigern.

**Im Mai hattest du eine tolle Form mit zwei Podestplätzen in Jerez und Mugello, danach konntest du nicht an diese Form anknüpfen. Was waren die Gründe dafür?**

Die erste Saisonhälfte war natürlich top, ein Grund dafür war die Lockerheit. Ich hatte keinen Druck von aussen. Ich habe wenig erwartet und die Erwartungen niedrig gehalten. Wenn man so locker ist, fährt man die besten Rennen. Dann habe ich mir selber Druck gemacht. Die Konstanz ist es nun, wo ich mich steigern muss, und lernen, mit dem Druck umzugehen. Das ist aber eine Sache, die nicht ganz einfach ist.

**Habt ihr im Team etwas geändert, damit diese Probleme beseitigt sind?**

Wir haben nicht viel verändert. Es sind die gleichen Mechaniker, der gleiche Chefmechaniker, das gleiche Motorrad. Aber ich glaube, dass Material und Team für mich nicht besser sein könnten. Ich habe seit dem Saisonende viel an mir selbst gearbeitet und arbeite auch momentan noch viel, um besser zu werden, und glaube, dass wir dieses Jahr ziemlich stark sein können.

**Was verstehst du unter dem Arbeiten an dir selbst?**

Ich habe letztes Jahr ziemlich viele Fehler gemacht. Die Fehler habe ich gesehen und aus den Fehlern will ich lernen. Das ist natürlich mit viel Arbeit verbunden und mit viel Training. Genau das mache ich momentan in Spanien.

**Was erwartest du von der diesjährigen Saison?**

Ich erwarte auf alle Fälle eine Steigerung von mir. Ich erwarte von mir eine konstante Saison.

**Wer sind für dich die Favoriten in der Moto2-Klasse?**

Als Erster ist da natürlich Tito (Rabat), der Moto2-Weltmeister. Dann wird Tom (Lüthi) ziemlich stark werden, Salom, wenn er wieder seine Form findet. Rins und Márquez sind die Rookies, mit denen zu rechnen ist. Es gibt also einige Favoriten für dieses Jahr.

**Was musst du noch lernen, um sie herausfordern zu können?**

Es hat einige Rennen gegeben letztes Jahr, wo ich mit diesen Leuten mitgefahren bin und gekämpft habe. Jetzt muss ich lernen, konstanter zu werden und mich mehr durchzusetzen. Aber ich glaube, dass das kommt.

**Was erwartest du von den anderen deutschen Fahrern?**

Marcel (Schrötter) war letztes Jahr ziemlich konstant. Daher schätze ich ihn ziemlich stark ein. Daher wird er auch ein harter Gegner für mich. Sandro (Cortese) hat auch das eine oder andere starke Rennen gezeigt. Auf

## «Ich liebe meinen Sport noch mehr als am Anfang.»

JONAS FOLGER

ihn muss ich mich auch vorbereiten und ich bin mir sicher, dass ich mit ihm den einen oder anderen Fight haben werde. Bei Florian Alt bin ich gespannt, wie er sich schlägt. Er hat in der spanischen Meisterschaft wirklich tolle Rennen gefahren. Ich habe ihm da zugeschaut, und das hat richtig Spass gemacht. Da hoffe ich, dass er wirklich gute Rennen fahren und so viele Punkte wie möglich sammeln wird.

**Es ist der Traum jedes Rennfahrers, in die MotoGP zu kommen. Wann glaubst du, bist du bereit zu diesem Schritt?**

Ich glaube, man ist bereit in die MotoGP zu gehen, wenn man konstant ganz vorn in der Moto2 mitfährt. Nur der, der die ganze Saison vorne dabei ist, egal bei welcher Witterung, ist gerüstet für die MotoGP.

Und dann muss man erst mal eine Möglichkeit bekommen, in die MotoGP zu gehen.

**Was fehlt dir noch zu diesem Schritt?**

Das ist klar die Konstanz. Ich war letztes Jahr zu inkonstant. Wenn ich einfach mal meine Performance über das ganze Jahr durchziehen und das eine oder andere Rennen gewinnen kann, dann noch so oft wie möglich auf dem Podium stehe, dann könnte es so weit sein. Wenn man ein Angebot bekommt, muss man in sich gehen und sich fragen, ob man für diesen Schritt bereit ist.

**Wer von den deutschen Fahrern könnte diesen Schritt zuerst machen?**

Das ist schwierig zu sagen. Der, der am besten ist, kann diesen Schritt zuerst machen. Es können alle drei von uns in der Auswahl sein. Je nachdem, wer die beste Saison fährt, die besten Highlights setzt. Dann muss derjenige aber erst einmal ein Angebot bekommen, aber jetzt kann man noch nicht sagen, wer als Erstes dazu bereit sein wird.

**Du bist einer der Topfahrer von Kalex, die dieses Jahr zwei Drittel des Feldes ausrsten. Wie viel können sich deren Techniker noch um dich kümmern?**

Es ist immer einer von denen vor Ort, und sie haben sich bisher immer gut um mich gekümmert. Es ist oft so, dass sie mehrmals während eines Trainings kommen. Mir hat es bislang noch nie an etwas gefehlt. Sie haben immer versucht umzusetzen, was sie an Informationen von mir bekommen haben.

**Wie war dein Verhältnis zu Kalex bisher, und was konntest du bisher zur Entwicklung beitragen?**

Seit ich auf der Kalex hocke, war mein Verhältnis zur Kalex-Truppe immer gut, um nicht zu sagen super. Was ich zu der Entwicklung beitragen konnte? Es sind so viele Fahrer, die Informationen an Kalex weitergeben. Dazu habe ich, glaube ich, relativ wenig beigetragen. Aber ich denke, im Endeffekt sind unsere Aussagen recht ähnlich.

**Was hat sich in den Jahren, seit du in die WM gekommen bist, für dich verändert?**

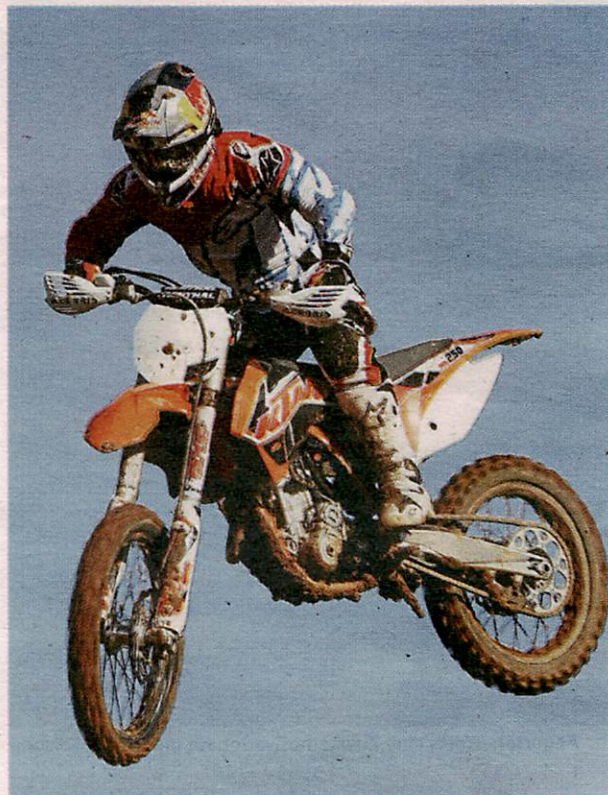
Als ich in die WM gekommen bin, habe ich die Sache zu locker gesehen, zu spielerisch. Heute bin ich viel ernster und habe trotzdem mehr Spass dabei. Ich mache mehr dafür, dass ich ganz an der Spitze mithalten kann und noch weiterkomme, aber ich liebe den Sport noch mehr als am Anfang.

**Wie siehst du dich in fünf Jahren?**

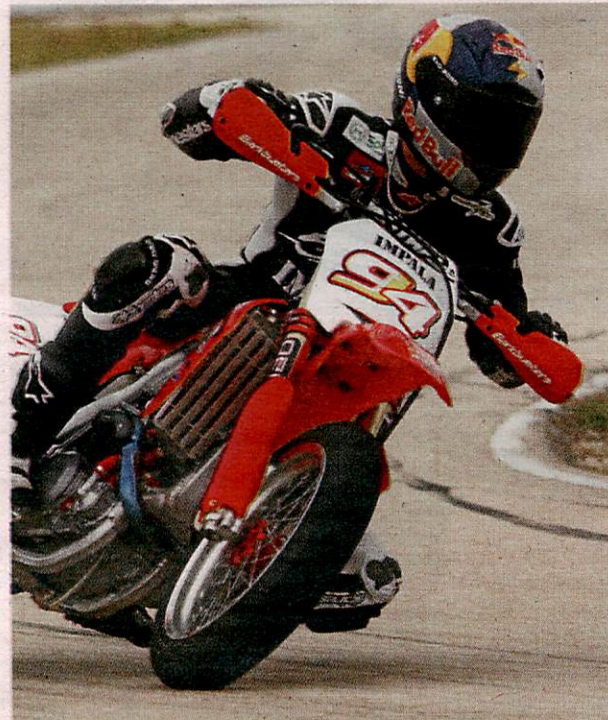
Ich hoffe, dass ich in fünf Jahren in der MotoGP ganz vorne mitfahren kann. ♦



Jonas Folger (li) und Marcel Schrötter: «Beste Freunde»



Folger mit der Motocross-KTM: «Körperlich ein gutes Gefühl»



Folger beim Supermoto: «Wollen auch viel mit 600er fahren»



Dominique Aegerter

# «Echt ein Höllenspass»



Aegerter: «Tests eine Zusatzmotivation für die Moto2-Saison»



Aegerter: Ritt auf der Kanonenkugel ohne Traktionskontrolle



Aegerter mit der Akira-MotoGP-Kawasaki: «Power ohne Ende»

Von MARKUS LEHNER

**Bereits zum zweiten Mal testete Moto2-Pilot Dominique Aegerter das MotoGP-Bike mit Kawasaki-Motor von Akira Racing. Der Schweizer macht keinen Hehl daraus, dass er so rasch wie möglich in die Topklasse aufsteigen will.**

Moto2-Pilot Dominique Aegerter war nach zwei Testtagen in Jerez mit einer überarbeiteten MotoGP-Kawasaki des französischen Akira-Teams trotz seiner erstklassigen körperlichen Fitness fix und fertig. «Wir sind beide Tage ohne Traktions- und ohne Wheelie-Kontrolle gefahren, das war echt irre. Wegen der gnadenlosen Power des MotoGP-Vierzylinders bin ich praktisch nie normal gefahren, sondern nur gerutscht, gedriftet und quer gestanden. Selbst geradeaus hat das Hinterrad in den unteren Gängen ständig durchgedreht. Das war enorm anstrengend, aber insgesamt ein Höllenspass», grinste der 24-jährige Schweizer, Sachsenring-Sieger und WM-5. der Moto2-Klasse 2014. «So oder zumindest ähnlich muss es sich angefühlt haben, als die früheren Stars auf ihren 500er-Zweitakttern ohne Elektronik um die Strecken gedriftet sind.»

**Zuerst dein persönliches Fazit des Jerez-Tests?**

**DOMINIQUE AEGERTER:** Geil, einfach geil. Power ohne Ende, das ist schon einzigartig und mit gar nichts zu vergleichen. Zudem bin ich seit Valencia im November nicht mehr auf einem anständigen Motorrad gesessen. Und wenn du so ein Teil reitest, ist der Rost im Nu weg.

## Zur Person

**Dominique Aegerter**

**Geburtsdag** 30. September 1990

**Geburtsort** Rohrbach (CH)

**Herkunftsland** Schweiz

### ERFOLGE

2007 WM-23. GP125 (Aprilia)

2008 WM-16. GP125 (Derbi)

2009 WM-13. 250GP (Derbi)

2010 WM-15. Moto2 (Suter)

2011 WM-8. Moto2 (Suter)

2012 WM-8. Moto2 (Suter)

2013 WM-5. Moto2 (Suter)

2014 WM-5. Moto2 (Suter)

1 GP-Sieg, 6 Podestplätze

### HOBBYS

Motocross, Supermoto, Sport allgemein

**Warum seid ihr in Jerez beide Tag ohne Traktions- und Wheelie-Kontrolle gefahren?**

Wir sind so gefahren, um das überarbeitete Fahrwerk testen und ans Limit bringen zu können. Mit der Elektronik kannst du alles beeinflussen und bekommst so nicht die gewünschten Informationen.

**Das muss ein heisser Ritt gewesen sein ohne all die Helferlein.**

Und wie. Im Prinzip ist die zur Verfügung stehende Kraft ohne Elektronik gar nicht kontrollierbar bzw. vernünftig einsetzbar. Ob unten, in der Mitte oder oben im Drehzahlband, es reisst das Vorderrad beim Gasgeben sofort in die Luft. Zumindest in den unteren Gängen kannst du so kaum voll beschleunigen, ohne dass es dich nach hinten überschlägt. Die einzige Elektronik, die

**«Zuerst muss ich in der Moto2 ganz vorne landen.»**

DOMINIQUE AEGERTER

ich zur Verfügung hatte, war der Schaltautomat.

**So kann man aber kaum vernünftig testen.**

Nein. Wir haben deshalb am zweiten Tag die Leistung in den unteren drei Gängen um fast 50 Prozent gekappt, um einigermaßen vernünftig fahren zu können. Bis dahin hatte ich in den ersten vier Gängen nie wirklich Vollgas geben können. Es hätte mich überschlagen, auch wenn ich auf dem Vorderrad gesessen wäre.

**Bist du auch körperlich ans Limit gekommen?**

Es war extrem anstrengend, so zu fahren. Ich habe diesen Winter viel und gut trainiert, und ich muss ehrlich sagen, ich war selbst am meisten erstaunt, wie kaputt ich am Ende der beiden Tage war. Aber klar: Wenn du direkt nach der Winterpause auf so ein gewalttätiges Teil steigst und ständig darauf achten musst, mangels Traktionskontrolle nicht per Highsider in die Botanik abzufliegen, bringt dich das ans Limit.

**Hinzu kam, dass Akira offenbar nicht unbedingt die besten Reifen zur Verfügung standen. Genau. Am ersten Tag fuhren wir mit Michelin-Moto2-Rei-**

fen, wie sie in der spanischen Meisterschaft verwendet werden. Die waren hoffnungslos überfordert und haben praktisch immer durchgedreht. Am zweiten Tag bekamen wir dann immerhin ein paar Pirelli aus der Superbike-Abteilung. Das war dann zwar nicht gut, aber etwas besser.

**Wie viele Runden bist du gefahren? Was war die Bestzeit?**

Ich bin insgesamt 115 Runden an beiden Tagen gefahren. Die Zeiten waren sehr langsam beziehungsweise gleich schnell wie mit der Moto2; irgendwo im niedrigen 1:43er-Bereich. Aber ohne Elektronik und angesichts der Tatsache, dass die Bremsstabilität mit den Karbonbremsen, die wegen der kühlen Witterung nicht immer die optimale Betriebstemperatur erreichten, noch nicht perfekt war, durfte man keine Wunder erwarten.

**Macht es so ein Erlebnis nicht schwierig, auf das gleich schwere, aber nur halb so starke Moto2-Bike zurückzukehren?**

Das Einzige, was ein MotoGP- und ein Moto2-Bike gemeinsam haben, sind zwei Räder. Sonst ist alles anders. Klar macht diese endlose Power süchtig, aber ich freue mich dennoch auf die Moto2. Es ist ein anderes Limit, das du dort suchst. Zudem habe ich in der Moto2 noch nicht das erreicht, was mir Top-Angebote in der MotoGP einbringen könnte.

**Akira hat die Tests mit deinem Moto2-Team organisiert. Steckt da mehr dahinter?**

Eine direkte Zusammenarbeit besteht nicht. Bei den Avintia-Tests 2014 in Barcelona waren auch Leute von Akira dabei, deren Firma wie unser Team in Frankreich stationiert ist. Akira hat das Fahrwerk und den Motor des 2014er-Bikes von Mike di Meglio überarbeitet und mich eingeladen.

**Sind weitere Tests geplant?**

Im Moment nicht. Ich würde aber bei diesbezüglichen Anfragen sicher nicht nein sagen.

**Du hast also Blut geleckt?**

Das kann ich nicht abstreiten, das war schon nach dem ersten Mal so. Ich will in die MotoGP, nach den Tests ist die Motivation grösser denn je. Auch für den bedingungslosen Einsatz in der Moto2, denn das ist der nächste Schritt. Ich bin ja nicht der Einzige, der das Ziel MotoGP hat. Also brauche ich zuerst Moto2-Topresultate für Topangebote. Alles andere ergibt keinen Sinn. ♦



## MotoGP

# Yamaha: Ziel Márquez



Jorge Lorenzo, Valentino Rossi, Yamaha M1 und Fiat Abarth: Yamaha-Werksteam ist schwer erstarkt

Von IMRE PAULOVITS

**Bei der Präsentation des Yamaha-Werksteams machten sowohl Valentino Rossi als auch Jorge Lorenzo Ansprüche auf den WM-Titel geltend. Das Honda-Werksteam hält aber kräftig dagegen.**

Nach der positiven Entwicklung der Yamaha YZR-M1 zum Saisonende 2014 und seiner eigenen Hochform will vor allem Valentino Rossi sehr kämpferisch. «Ja, ich denke schon mal über den möglichen zehnten Titelgewinn nach», gab er zu.

## Moto2

## Fitter Krummenacher

**Randy Krummenacher fand in den vergangenen zwei Wochen in Cartagena perfekte Bedingungen vor, um sich für seine fünfte Moto2-Saison vorzubereiten.**

Der 24-jährige Zürcher und letztjährige 24. der Moto2-WM hat mit einer von ihm selbst aufgebauten Honda CBR600 RR rund 1300 km auf dem technisch anspruchsvollen 3,5-km-Rundkurs abgespult. Krummenacher konnte im Rahmen verschiedener Track-Day-Events seine Runden drehen. Der erste dreitägige Test mit der Moto2-Kalex seines Teams JIR findet am 11. Februar in Valencia statt.

### Rennstrecke, Offroad, Rennrad

«Die zwei Wochen in Spanien machten nicht nur enorm Spass, sondern waren eine Topvorbereitung für die Wintertests», freute sich Krummenacher. «Ich konnte mich noch nie so gut vorbereiten. Jetzt muss ich diesen Vorteil bei der ersten Gelegenheit umsetzen und von der ersten Runde an intensiv an der Kalex Moto2 arbeiten. In Cartagena war das Wetter bis auf einen Tag immer schön und warm. Perfekte Vor-

«Aber ich weiss auch, dass Márquez wieder sehr stark sein wird.»

Nach seiner letzten durchwachsenen Saison wagt Jorge Lorenzo keine so grossen Prognosen, weiss aber: «Ich bin in viel besserer körperlicher Verfassung als letztes Jahr, dazu war unser Bike zuletzt sehr gut. Márquez ist zwar für mich der Titelfavorit, aber gleich danach kommt Valentino. Aber ich will konstant vorn dabei sein.»

Erstmals seit fünf Jahren wurde das Yamaha-Werksteam in Europa vorgestellt, und Hauptsponsor Movistar liess es sich einiges kosten, dessen beide Su-

perstars im Firmenzentrum in Madrid auftreten zu lassen. Seit Valentino Rossi wieder bei Yamaha fährt, verstärkt auch Fiat seine Aktivitäten mit der Yamaha-Werkstruppe. Neu werben Rossi und Lorenzo für Abarth, die Sportmarke der FCA-Gruppe. Das Werksteam hat auch sonst noch einige neue Sponsoren aus Europa und Asien gefunden, die mageren Jahre scheinen der Vergangenheit anzugehören.

### Honda unter Palmen

Das Honda-Werksteam genoss bei seiner Präsentation die tropische Sonne auf der Insel Bali.

## MotoGP

## Bradl im Schnee



Stefan Bradl: Viel Spass mit Forward-Teamkollegen auf Quads

Bevor Stefan Bradl mit dem Forward-Yamaha-Team zu dem lang erwarteten ersten Vorsaison-Test nach Sepang/Malaysia aufbrach, hatte er mit seiner italienischen Truppe zwei Tage Spass im Schnee von Livigno. Neben Bradl waren auch sein MotoGP-Teamkollege Loris Baz und die beiden Forward-Moto2-Piloten Simone Corsi und Lorenzo Baldassarri dabei. Die vier GP-Piloten tobten miteinander auf Quads über Schnee und Eis, liessen es mächtig krachen, und Rennen blieben natürlich auch nicht aus.

Bradl hatte dabei eine Menge Spass, aber anschliessend wur-



Márquez und Pedrosa auf Bali

Das Team hat im Vorjahr die Fahrer-, Hersteller- und Team-Weltmeisterschaft gewonnen und will diese Titel auf jeden Fall verteidigen.

«Ich war in der Winterpause sehr fleissig, habe den letzten Monat sehr hart trainiert und kann es kaum erwarten, wieder testen zu können», erzählte Marc Márquez. Auch Dani Pedrosa wirkte fit und bereit für die Tests. «Ich hatte einen guten Winter, mit einer Mischung aus Entspannung und Training, so kann ich es kaum erwarten, wieder auf das Bike zu steigen und mit der Testarbeit zu beginnen.» ♦

## NACHRICHTEN

## Raffin: Eine Saison bereits abgespult

**Moto2** «Dank meinem Umfeld und insbesondere dank Manager Marco Rodrigo kann ich meine Rookie-Saison perfekt beginnen», freut sich Jesko Raffin (18), der als CEV-Meister 2015 seine erste Moto2-WM im SAG-Team auf einer Kalex bestreiten wird. «Ich trainiere täglich in Cartagena mit einer CBR600 mit Moto2-WM-Dunlops; ein wichtiger Aspekt, denn der Umstieg von Michelin war erst eher mühsam. Bis zum ersten GP werde ich kilometermässig bereits eine komplette Saison abgespult haben. Dank einer eigens installierten Flutlichtanlage konnten wir sogar am Abend fahren, was eine gute Vorbereitung für den WM-Auftakt in Katar ist. Und einen besseren Trainingspartner als Luis Salom hätte ich mir nicht wünschen können, er hat mir viel geholfen. Dennoch bin ich froh, wenn es bald mit den offiziellen Tests in Valencia ernst wird. Ich will endlich wieder auf die Kalex steigen und wissen, wo ich stehe.»

## Crutchlow: 4500 km mit dem Rennrad

**MotoGP** Nach einer Schlüsselbein-Operation (Platte entfernt) nach den Valencia-Tests im vergangenen November verbrachte Cal Crutchlow (2015 bei LCR-Honda als Ersatz für Stefan Bradl) wie üblich den Winter mit seiner Frau Lucy in den USA. «Ich habe immer noch etwas Schmerzen in der Schulter und werde nach der langen Motorradpause bei den Sepang-Tests sicher noch nicht der Schnellste sein. Doch ich bin rund 4500 km mit dem Rennrad gefahren und habe fleissig mit dem Motocross-Bike geübt. Ich weiss, dass ich rund drei Tage brauchen werde, bis ich wieder den richtigen Speed gefunden habe.» ♦ CEV/ML

## KOMPAKT

»» **Moto2** Randy Krummenacher, Luis Salom und Jesko Raffin hatten in Cartagena zwei Pisten zur Verfügung: Man kann die Piste in beiden Richtungen befahren.

»» **MotoGP** 2015 wird nur noch ein echtes Claiming-Rule-Bike (CRT) mit dabei sein: die Ioda-Aprilia mit Alex De Angelis im Sattel. ♦ ML



Krummenacher: Viel Training

## Superbike-WM

## Test-Endspurt



Davide Giugliano: Eine Sekunde unter dem Jerez-SBK-Rekord

Bei den letzten Superbike-WM-Tests vor dem Verladen des Materials nach Australien konnten die Piloten im spanischen Jerez endlich trockenem Wetter geniessen. Die Ducati- und die Kawasaki-Piloten waren die Schnellsten.

Nach dem völlig verregneten Portimão-Test war das Wetter in Jerez trocken, bei Temperaturen um 17 Grad konnten die Piloten viel von der verlorenen Testzeit wieder aufholen. Aber noch eines wurde in Jerez klar: Das neue Reglement mit deutlich weniger Modifikationsmöglichkeiten, das für geringere Kosten und mehr Leistungsdichte sorgen soll, hat die WM-Superbikes nicht langsamer gemacht. Die schnellste Zeit von Ducati-Werkspilot Davide Giugliano war eine Sekunde schneller als die bislang schnellste Superbike-Runde in Jerez, die letztes Jahr von Loris Baz auf der Werks-Kawasaki aufgestellt worden war.

## Vorteil Ducati

Dass der Ducati-Zweizylinder durch das neue Reglement wieder konkurrenzfähiger wird,

wurde schon früher vermutet. Dazu arbeiteten die Mannen in der Entwicklungsabteilung in Borgo Panigale über den Winter unermüdlich, die neue Renn-Panigale macht einen sehr starken Eindruck. Werkspilot Giugliano fuhr am zweiten Testtag die Bestzeit mit Qualifyern, doch sowohl er als auch Teamkollege Chaz Davies konzentrierten sich vor allem darauf, viel mit gebrauchten Reifen zu fahren und das Fahrwerk für das Rennende abzustimmen. «Ich habe ein sehr gutes Gefühl für das Bike bekommen, ich hoffe, dass ich das über die ganze Saison haben werde», freute sich Giugliano.

Die Kawasaki-Werkspiloten Tom Sykes und Johnny Rea fuhren ebenfalls konstant schnelle Runden, ihre jeweiligen schnellsten Zeiten lagen ganze fünf Hundertstelsekunden auseinander. Der interne Zweikampf der beiden Briten wird kaum Langeweile im Team aufkommen lassen.

Umso mehr Sorgen hat das Pata-Honda-Team: Weltmeister Sylvain Guintoli stürzte gleich zu Testbeginn (s. Seite 23) und muss die Testzeit am 16./17. Februar in Australien aufholen. ♦ IP

## TESTZEITEN SUPERBIKE-WM / Jerez (E)

Fahrer	Motorrad	1. Tag	2. Tag	Bestzeiten
1. Davide Giugliano (I)	Ducati Panigale	1:41,516	1:39,332	<b>1:39,332</b>
2. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10R	1:41,400	1:39,694	<b>1:39,694</b>
3. Johnny Rea (GB)	Kawasaki ZX-10R	1:41,327	1:39,745	<b>1:39,745</b>
4. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale	1:41,542	1:40,062	<b>1:40,062</b>
5. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV-4	1:43,176	1:40,069	<b>1:40,069</b>
6. Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	1:41,339	1:40,159	<b>1:40,159</b>
7. Michael v.d. Mark (NL)	Honda CBR1000RR	1:42,251	1:40,590	<b>1:40,590</b>
8. Nico Terol (E)	Ducati Panigale	1:42,699	1:40,765	<b>1:40,765</b>
9. Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	1:42,190	1:40,977	<b>1:40,977</b>
10. Matteo Baiocco (I)	Ducati Panigale	1:42,580	1:41,412	<b>1:41,412</b>
11. Jordi Torres (E)	Aprilia RSV-4	1:42,262	1:41,983	<b>1:41,983</b>
12. Sylvain Barrier (F)	BMW S 1000 RR	1:42,087	1:42,004	<b>1:42,004</b>
13. David Salom (E)	Kawasaki ZX-10R	1:42,898	1:42,184	<b>1:42,184</b>
14. Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale	1:42,767	1:42,577	<b>1:42,577</b>
15. Niccolò Canepa (I)	EBR-Hero 1190 RX	1:44,008	1:42,743	<b>1:42,743</b>
16. Kenan Sofuoğlu (TR)	Kawasaki ZX-6R	1:43,961	1:43,434	<b>1:43,434</b>
17. Marco Faccani (I)	Kawasaki ZX-6R	1:44,206	1:44,480	<b>1:44,206</b>
18. Kenny Noyes (USA)	Kawasaki ZX-10R	-	1:45,130	<b>1:45,130</b>
19. Larry Pegram (USA)	EBR-Hero 1190 RX	1:46,120	1:46,996	<b>1:46,120</b>
20. Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR1000RR	1:49,383	-	<b>1:49,383</b>

## PROVISORISCHE TEILNEHMERLISTE DER SUPERBIKE-WM 2015

Startnr./Fahrer	Team	Motorrad
<b>Superbike-WM</b>		
1	Sylvain Guintoli (F)	Pata Honda World Superbike Team
2	Leon Camier (GB)	MV Agusta Raparto Corse
7	Chaz Davies (GB)	Aruba.it Ducati Superbike Team
10	Imre Tóth (H)	BMW Team Toth
14	Randy de Puniet (F)	Voltcom Crescent Suzuki
15	Matteo Baiocco (I)	Althea Racing
18	Nico Terol (E)	Althea Racing
20	Sylvain Barrier (F)	BMW Italia Superbike Team
22	Alex Lowes (GB)	Voltcom Crescent Suzuki
23	Christophe Ponsson (L)	Grillini SBK Team
24	Toni Elias (E)	JR Racing Team
34	Davide Giugliano (I)	Aruba.it Ducati Superbike Team
36	Leandro Mercado (RA)	Barni Racing Team
40	Roman Ramos (E)	Team Go Eleven
44	David Salom (E)	Team Pedercini
51	Santiago Barragán (E)	Grillini SBK Team
59	Niccolò Canepa (I)	Team Hero EBR
60	Michael van der Mark (NL)	Pata Honda World Superbike Team
65	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki Racing Team
66	Tom Sykes (GB)	Kawasaki Racing Team
72	Larry Pegram (USA)	Team Hero EBR
75	Gábor Rizmayer (H)	BMW Team Toth
81	Jordi Torres (E)	Aprilia Racing Team Red Devils
86	Ayrton Badovini (I)	JR Racing Team
91	Leon Haslam (GB)	Aprilia Racing Team Red Devils
TBA	Team Pedercini	Kawasaki ZX-10R

Startnr./Fahrer	Team	Motorrad
<b>Supersport-WM</b>		
5	Marco Faccani (I)	Kawasaki Puccetti Racing
6	Dominic Schmitter (CH)	Team Go Eleven
9	Ratthapark Wilairot (T)	Core Motorsport Thailand
10	Nacho Calero (E)	Catbike/exit
11	Christian Gamarino (I)	Team GO Eleven
14	Lucas Mahias (F)	Kawasaki Intermoto Ponyexpres
16	Jules Cluzel (F)	MV Agusta Reparto Corse
19	Kevin Wahr (D)	SMS Racing
24	Marcos Ramírez (E)	Catbike/exit
25	Alex Baldolini (I)	Race Department ATK 25
32	Sheridan Morais (ZA)	CIA Landlords Insurance Honda
36	Martin Cardenas (COL)	CIA Landlords Insurance Honda
44	Roberto Rolfo (I)	Team Lorini
54	Kenan Sofuoğlu (TKR)	Kawasaki Puccetti Racing
61	Fabio Menghi (I)	VFT Racing
65	Vladimir Leonov (RUS)	Moscow Region Yakhnich Motorsport
68	Scott Glenn (AUS)	AARK Racing
74	Kieran Clarke (GB)	CIA Landlords Insurance Honda
81	Alessandro Nocco (I)	Team Lorini
84	Riccardo Russo (I)	CIA Landlords Insurance Honda
87	Lorenzo Zanetti (I)	MV Agusta Reparto Corse
99	Patrick Jacobsen (USA)	Kawasaki Intermoto Ponyexpres
111	Kyle Smith (GB)	Pata Honda World Supersport Team
TBA	Moscow Region Yakhnich Motorsport	Honda CBR 600 RR

## IDM SuperNaked

## Galle zieht am Kabel

«Zuerst dachte ich an einen schlechten Scherz, dass die Motorräder der IDM Supersport und die SuperNaked im gleichen Feld starten, doch mittlerweile finde ich die Idee ganz witzig. Vor allem füllt sie das Feld», meint Michael Galinski, der auf einer Yamaha MT-09 sogar selbst am Kabel ziehen will. «Aber nur aus Spass und wenn es mein Hauptjob zulässt», wiegelt der mittlerweile ergraute Ex-Racer und Teamchef von Yamaha Motor Deutschland ab. Der immer noch schnelle Mittelfinger rechnet mit bis zu sieben Sekunden Unterschied pro Strecke zwischen den Supersportlern und den bulligen SuperNaked. «Aber da die neue Klasse für A-Lizenzler

ausgeschrieben ist, kann man davon ausgehen, dass diese wissen, was sie tun, wenn so ein Mann wie Tatu Lauslehto angefliegen kommt.» ♦ AWI



MT-09-Pilot Michael Galinski

## NACHRICHTEN

## Buchner: Wahre Liebe in Spanien

Moto2-EM Ex-IDM-Superbike-Fahrer Marc Buchner (HPC-Power Suzuki) wandert nach zwei Gaststarts im vergangenen Jahr nach Spanien ab und fährt dort die neue Moto2-EM im Team H43 von Manuel Hernández, geführt von dessen deutschsprachigem Kumpel Dario Giuseppetti. Der 24-Jährige wird auf einer Kalex antreten. Buchner wurde 2012 Yamaha-R6-Cup-Dritter und stieg sofort in die IDM Superbike auf. «Das war eine gute Grundlage, doch mein wahres Interesse galt immer der Moto2. Ich konnte auch mehr Sponsoren begeistern.»

## Fitnesstraining und eine Geste

Moto 3 Standard Im Team Freudenberg fand vergangene Woche das dreitägige Frühjahrstraining mit dem berühmten-berühmten Polizei-Sportlehrer statt. Dieser trieb die durchtrainierten Junioren Matthias Meggle, Tim Georgi sowie den Österreicher Lukas Trautmann (IDM Stocksport 1000) ans Limit. Trautmann ist derzeit ganz aus dem Häuschen. Yamaha Deutschland stellte ihm zum Trainieren eine 250er-Crossmaschine zur Verfügung. Jonas Geitner (Moto3 GP) war nur einen Tag dabei. Er legte seine Gesellenprüfung zum Schreiner ab. ♦ AWI

## KOMPAKT

»» Superbike-WM Den grössten Fortschritt gegenüber dem Vorjahr haben bislang die Hero-EBR gemacht. Niccolò Canepa: «Ich bin überrascht, ich dachte, der Rückstand wäre grösser. Die EBR-Elektronik ist richtig gut.»

»» IDM Superbike Yamaha Motor Racing präsentiert die Racing-Aktivitäten 2015 am 11. Februar im ganz grossen Stil. Ins Headoffice nach Italien wurde auch das deutsche IDM-Superbike-Team zitiert, das bis dahin ein Motorrad aufbauen will.

»» IDM Industriepoolpartner Louis vergrössert im dritten Jahr seiner Mitgliedschaft den Auftritt bei den Rennwochenenden und fährt mit einem Promotion-Truck vor. ♦ IP/AWI

Supercross-WM Anaheim

# Roczen nur auf Platz 4, Dungey baut Führung aus

Von THOMAS SCHIFFNER

**Auch beim dritten Saisonauftakt in Anaheim konnte Ken Roczen keinen Boden auf Ryan Dungey gutmachen: KTM's WM-Leader siegte erstmals, der Deutsche verlor weitere sieben Punkte.**

Mit dem klaren Ziel, dort zu gewinnen, wo er im Januar bereits zweimal am Podium ganz oben gestanden hatte, trat Suzukis neuer Star Ken Roczen zum fünften Saisonlauf im Angels Stadium in Anaheim an. Auf Ryan Dungey wollte er die vier Punkte Rückstand gutmachen, die er sich mit dem Sturz in Oakland eingehandelt hatte. Doch daraus wurde nichts. Den Holeshot im Finale gewann Suzuki-Rookie Blake Baggett vor WM-Spitzenreiter Dungey.

Schon in Runde 1 übernahm der KTM-Mann die Führung, während Roczen nach mäßigem Start auf P4 rangierte. Hinter Dungey konnte sich überraschend Hondas Cole Seely festsetzen, hinter ihm Oakland-Sieger Trey Canard. In der 10. Runde machte Canard mit einem Sturz Platz für Roczen, der allerdings seinen Ex-Erzrivalen aus der Lites-Klasse, Eli Tomac, im Nacken spürte. Die Reihenfolge blieb bis zur 20. und letzten Runde, als Honda-Mann Tomac Roczen mit einem Blockpass vom Podium verdrängte.

Dungey realisierte seinen ersten Saisonsieg und baute seine Führung gegenüber dem Deutschen auf elf Punkte aus. «Ich wurde Vierter, Dritter, Zweiter, Zweiter und nun Erster; das ist ein Schritt nach vorn. Wir schauen weiter Rennen für Rennen und geben alles», erklärte WM-Leader Dungey. «Ich bin nicht begeistert heute Abend, aber es ist so, wie es ist. Wir schauen auf das nächste Wochenende in San Diego», kommentierte Roczen Platz 4 knapp. Immerhin hat der Thüringer noch zwölf Punkte Vorsprung auf den WM-Dritten Eli Tomac.

**Seely besser denn je**

Der andere Honda-Pilot, Cole Seely, erzielte als Zweiter sein bestes Karriereergebnis. «Die Jungs haben am Ende des Rennens gewaltig Druck auf mich gemacht, aber ich habe den Kopf nach unten gehalten und sie abgewehrt», rapportierte er. In der Westküstenmeisterschaft der 250-ccm-Klasse (ohne WM-Prädikat) konnte Yamaha-Pilot Cooper Webb mit einem weiteren Sieg seine Führung auf stolze 18 Punkte ausbauen. Zweiter wurde im Rennen sein Verfolger, KTM-Pilot Jessy Nelson. Oakland-Sieger Malcolm Stewart stürzte. ♦



In Schlussrunde Podiumsplatz verloren: Ken Roczen in Anaheim

**SUPERCROSS-WM / Resultate**

Anaheim/USA: 31. Januar, 5. WM-Lauf

Finale: 1. Ryan Dungey, KTM; 2. Cole Seely, Honda; 3. Eli Tomac, Honda (alle USA); 4. Ken Roczen (D), Suzuki; 5. Trey Canard (USA), Honda; 6. Chad Reed (AUS), Kawasaki; 7. Blake Baggett, Suzuki; 8. Justin Barcia, Yamaha; 9. Jason Anderson, Husqvarna; 10. Joshua Hill, Yamaha; 11. David Millsaps, Kawasaki; 12. Andrew Short, KTM; 13. Vince Friese, Honda; 14. Kyle Chisholm, Kawasaki; 15. Jacob Weimer, Kawasaki; 16. Jimmy Albertson, Yamaha; 17. Mike Alessi, Suzuki (alle USA); 18. Bret Metcalfe (AUS), Suzuki; 19. Ben Lamay, Yamaha; 20. Phillip Nicoletti, Yamaha; 21. Nicolas Schmidt, Suzuki; 22. Joshua Grant, Kawasaki (alle USA). Stand nach 5 Läufen: 1. Dungey, 107 Punkte; 2. Roczen 96; 3. Tomac 84; 4. Canard 84; 5. Anderson 74; 6. Barcia 71; 7. Seely 67; 8. Reed 57; 9. Millsaps 54; 10. Baggett 54; 11. Short 53; 12. Weimer 42; 13. Broc Tickle (USA), Suzuki, 39; 14. Weston Peick (USA), Yamaha, 32; 15. Metcalfe 30; 16. Dean Wilson (USA), KTM, 23; 17. Chisholm 23; 18. Alessi 21; 19. Hill 16; 20. Justin Brayton (USA), KTM.

Nächstes Rennen: 7. Februar, San Diego/USA

Internet: [www.amasupercross.com](http://www.amasupercross.com)

Motocross Riola Sardo

# Cairolì schon in Topform

**Beim Debüt auf Husqvarna gelang Max Nagl der erste Holeshot des Jahres, aber die Sieger in Riola Sardo auf Sardinien hießen Toni Cairoli, Gautier Paulin und Pauls Jonass.**

«Der Motor meiner neuen Husky ist bombastisch und ich habe schon vor dem Rennen gehofft, dass ich zu meiner alten Form mit starken Starts zurückkehren kann», grinste der 27-jährige Bayer nach dem MX1-Lauf beim Auftakt zur offenen italienischen Meisterschaft auf der Sandstrecke in den Dünen der Mittelmeerinsel. «Leider konnte ich das Führungstempo nicht mitgehen. Es ist noch vier Wochen bis zum WM-Start, und ich bin bisher erst wenige Stunden auf dem Motorrad gesessen. Ich hatte schon nach zwei Runden



Max Nagl

dicke Arme.» Platz 4 im Ziel war sein Lohn.

An der Spitze ging es dramatisch zu. HRC-Debütant Gautier Paulin ging als Erster an Nagl vorbei und konnte sich vom Verfolgerfeld absetzen, während Toni Cairoli Rang 2 belegte. Der Weltmeister schloss nach einigen Runden zum Franzosen auf und kam in den Kurven auf gleiche Höhe, aber der PS-Vorteil des japanischen Viertakters gegenüber der 350er aus Matighofen war deutlich zu erkennen, als Paulin auf der langen Geraden immer wieder davonfuhr.

**Atemberaubendes Manöver**

Doch dann kam die faustdicke Überraschung: Altmeister Davide Philippaerts überholte beide in einer einzigen atemberaubenden Attacke. Leider hatte der Yamaha-Mann Pech, denn

zwei Runden später löste sich der Schalldämpfer; der Italiener war gegen den Leistungsverlust machtlos.

Cairoli wollte im Superfinale Rache für die Niederlage, über-

nahm die Führung und distanzierte seine Verfolger um drei Sekunden pro Runde. Nagl fuhr hinter Paulin zunächst auf Platz 3 und kam nach einem Sturz als Sechster ins Ziel. ♦ AH

**MOTOCROSS RIOLA SARDO / Resultate**

Riola Sardo/I: 1. Februar 2015; Streckenlänge: 1620 Meter

Finale MX1: 1. Gautier Paulin (F), Honda, 16 Runden in 30:30,172 min; 2. Toni Cairoli (I), KTM, 1,119 sec zurück; 3. Jeremy van Horebeek (B), Yamaha, 8,585; 4. Max Nagl (D), Husqvarna; 5. Romain Febvre (F), Yamaha; 6. Ken De Dycker (B), KTM; 7. Tommy Searle (GB), KTM; 8. José Butron (E), KTM; 9. Gert Krestibnov (EST), Honda; 10. Nathan Watson (GB), Husqvarna; 11. David Philippaerts (I), Yamaha; 12. Rui Goncalves (P), Husqvarna; 13. Kristian Whatley (GB), Honda; 14. Dean Ferris (AUS), Husqvarna; 15. Todd Waters (AUS), Husqvarna; 1 Rd. zurück; 16. Davide Guarneri (I), TM; 17. Evgeny Bobryshev (RUS), Honda. Finale MX2: 1. Pauls Jonass (LV), KTM, 16 Runden in 30:44,547 min; 2. Jeremy Seewer (CH), Suzuki, 28,054 sec zurück; 3. Vsevolod Brylakov (RUS), Honda, 44,823; 4. Tim Gajser (SLO), Honda; 5. Aleksandr Tonkov (RUS), Husqvarna; 6. Davy Pootjes (NL), KTM; 7. Ivan Baranov (RUS), KTM; 8. Jens Getteman (B), Honda; 9. Joakin Furbetta (I), KTM; 1 Runde zurück; 10. Alessandro d'Angelo (I), KTM; 11. Nick Kouwenberg (NL), Honda; 12. Simone Zecchina (I), Kawasaki; 13. Simone Furlotti (I), KTM; 14. Marco Paganini (I), Honda. Superfinale MX1/MX2: 1. Cairoli, 16 Runden in 30:53,330 min; 2. Paulin, 25,827 sec zurück; 3. Bobryshev, 39,868; 4. Butron; 5. Febvre; 6. Nagl; 7. Jonass; 9. Tonkov; 10. Getteman; 11. Watson; 12. De Dycker; 13. Whatley; 14. Van Horebeek; 15. Guarneri; 16. Waters. Nächstes Rennen: 8. Februar 2015, Castiglione del Lago. Internet: [www.offroadproracing.it](http://www.offroadproracing.it)

**NACHRICHTEN**

## Cairoli hat noch nicht entschieden

**MXGP** Toni Cairoli hat immer noch nicht entschieden, ob er die neue SX350F-KTM mit geänderten Rahmen und neuem Motor oder die SX450F in der WM einsetzen wird: «Ich mag beide Motorräder, aber ich möchte sie zuerst im Rennen fahren, bevor ich die endgültige Entscheidung treffe.» In Riola Sardo fuhr der Weltmeister auf der 350er-Maschine.

## Villopoto trainierte in Riola Sardo

**MXGP** Ryan Villopoto wird wahrscheinlich an keinem Rennen vor dem WM-Auftakt in Katar am 28. Februar teilnehmen. Allerdings trainierte der US-Meister am Montag dieser Woche (2.2.) auf der ausgefahrenen Sandstrecke in Riola Sardo. Er war dort am letzten Sonntag als Zuschauer beim Rennen anwesend. ♦ AH

## Super-Enduro-WM Helsinki

## Schwerer Weg für Taddy

Von ROBERT PAIRAN

**Titelverteidiger Taddy Blazusiak konnte beim SuperEnduro in Helsinki seinen Punktevorsprung ausbauen – doch bis dahin war es ein schwieriger Weg.**

Die Strecke selbst war weniger schwierig, als von einem Super-Enduro zu erwarten wäre, dafür

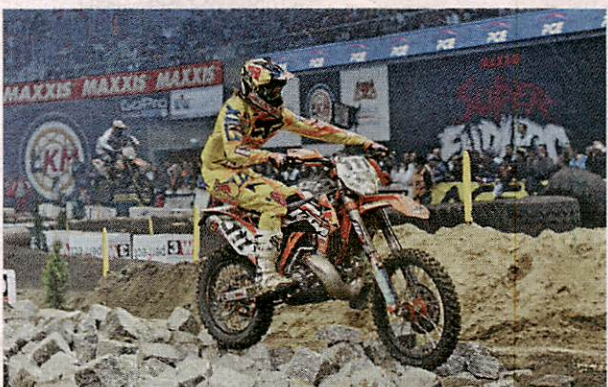
aber mit über einer Minute sehr lang und trotzdem sehr schnell. Eine Konstellation, die dem ehemaligen Trial-Fahrer zum Nachteil gereichte, wie er schon im ersten Lauf erkennen musste: Zwar konnte er die Führung übernehmen, doch dann kämpfte er mit Alfredo Gómez, der kurzzeitig die Spitze übernahm, bis er aber nach einem Sturz auf den fünften Platz zurückfiel.

Am Ende musste sich Blazusiak dann aber Cody Webb beugen, dem US-Amerikaner, der ihn auch schon in der amerikanischen Serie erstmals geschlagen hatte.

## Sieg erst im dritten Lauf

Im von ihm so ungeliebten zweiten Lauf mit umgekehrter Startaufstellung stieß der Pole dann auch vom Mittelfeld erst auf Platz 5 vor und erst nach vier der sechs Runden lag er auf Rang 3. Das Rennen selbst wurde von Jonny Walker dominiert, der vom Start weg führte.

Im dritten Lauf dann endlich ein Sieg von Blazusiak, nach einem spannenden Kampf mit Webb, der sich gegen Ende noch einmal heftig an den Titelverteidiger dranhängen konnte. David Knight kämpfte vor Ort mehr gegen seine Erkältung als gegen die Konkurrenz – konnte aber trotzdem seinen zweiten Platz in der WM-Wertung vor den Übersee-Läufen verteidigen. ♦



Über Pflastersteine zum Erfolg: Titelverteidiger Taddy Blazusiak



Blazusiaks härtester Verfolger: KTM-Teamkollege David Knight

## SUPER-ENDURO-WM / Resultate

Helsinki (FIN): 31. Januar 2015, 3. WM-Wettbewerb

**1. Finale:** 1. Cody Webb (USA/KTM), 6 Rdn. in 7:30,359 min; 2. Tadeusz Blazusiak (PL/KTM), +2,609 sec; 3. David Knight (GB/KTM) +7,716; 4. Jonny Walker (GB/KTM); 5. Alfredo Gómez (E/Husqvarna); 6. Daniel McCanney (GB/Husqvarna); 7. Paul Bolton (GB/KTM); 8. Taylor Robert (USA/KTM); 9. Kyle Redmond (USA/Beta); 10. Mario Roman (E/KTM); 11. Giacomo Redondi (I), Beta; 12. Matti Seistola (FIN), Sherco; 13. Xavi Leon Sole (E), Husqvarna.  
**2. Finale:** 1. Walker, 6 Rdn. in 7:32,810 min; 2. Knight, +5,510 sec; 3. Blazusiak +8:549; 4. Webb; 5. Gómez; 6. Redmond; 7. Taylor; 8. Bolton; 9. Roman; 10. Redondi; 11. McCanney; 12. Seistola; 13. Eloi Salsench (E), GasGas; 14. Leon Sole; 15. Aurélien Addresso (F/Kawasaki).  
**3. Finale:** 1. Blazusiak, 6 Rdn. in 7:34,303 min; 2. Webb +2,869 sec; 3. Walker +5,517; 5. Gómez; 6. Redmond; 7. McCanney; 8. Roman; 9. Redondi; 10. Robert; 11. Bolton.  
**WM-Stand (nach 3 von 6 Läufen):** 1. Blazusiak, 169 Punkte; 2. Knight 148; 3. Walker 129; 4. Webb 121; 5. Gómez 102; 6. Robert 92; 7. Roman 72; – 17. Eduard Hübner (D), KTM, 5.  
 Nächstes Rennen: 21. Februar in Guadalajara/MEX Internet: www.enduro-abc.com

## Indoor-Trial-DM

## Sieg für Neumann

Zum Auftakt der Indoor-Trial-DM in Ingolstadt feierte Sascha Neumann mit einem überraschenden Sieg sein Debüt in der Saturn-Arena. Lokalmatador Franzi Kadlec war auf Sieg eingestellt, scheiterte aber im Finale in den letzten beiden Sektionen. Dennoch Platz 2 für den Outdoor-Trial-Meister 2014 und wichtige Punkte für die Meisterschaft vor Jan Junklewitz, der Dritter wurde. Auf Podest schaffte es Luca Cotone trotz Führung im Vorlauf nicht. Vorjahres-Indoor-Meister Mirko Kammel hatte keine gute Tagesform. Neben einem technischen Defekt an seiner Kupplung scheiterte er im Vorlauf in vier Sektionen und kann sich damit die Titelverteidigung in dieser Saison abschminken. ♦ AR

## X-Trial-WM Marseille

## Wieder Sieg für Bou

**Auch beim zweiten Wettbewerb zur Indoor-X-Trial-WM im südfranzösischen Marseille dominierte Weltmeister Toni Bou über seine drei Landsmänner.**

Der eher geringe Vorsprung von nur vier Strafpunkten im Finale von Marseille auf Verfolger Adam Raga war die Folge des Übermuts des unumstrittenen spanischen Trial-Königs: Bou wollte dem Publikum in der letzten Sektion eine besonders gute Show bieten, scheiterte und handelte sich dabei eine glatte Fünf ein.

Vorher musste der Champion in der Qualifikation ebenso wie Landsmann Albert Cabestany am Beginn der vierten Sektion zu Boden, als sie den Einstieg dort verpassten: Eine Sektion

später unterlief Jeroni Fajardo der gleiche Fehler, während Raga eine gute Figur machte und die erste Runde mit nur vier Strafpunkten an der Spitze abschloss. Bereits verabschiedet hatten sich der Schwede Eddie Karlsson und Wildcard-Fahrer Loris Gubian als Lokalmatador. Auch der Brite James Dabill und der Franzose Alexandre Ferrer waren nicht gut genug, um ins Finale vorzudringen, das erneut die besten vier Spanier am Start sah.



Toni Bou

In den Parallelrennen vor dem Finale schlug Cabestany zunächst Fajardo, während Raga seinem Rivalen Bou unterlag. Der meisterte als Einziger die hohe Metallstufe in der zweiten Sektion, und von da an war ihm der erneute Sieg nicht mehr zu nehmen. ♦ JM

## X-TRIAL-WM / Resultate

Marseille (F): 3. Januar 2015, 6 Sektionen, 2 Parallelrennen  
**Finale:** 1. Toni Bou (E/Montesa-Honda), 11 Strafpunkte; 2. Albert Cabestany (E/Sherco), 24; 2. Adam Raga (E/GasGas), 15; 4. Jeroni Fajardo (E/Beta), 25.  
**Qualifying:** 5. Alexandre Ferrer (F/Sherco), 12; 6. Loris Gubian (F/GasGas), 19; 7. James Dabill (GB/Beta), 20. 8. Eddie Karlsson (S/Montesa-Honda), 24.  
**WM-Stand (nach 2 von 6 Wettbewerben):** 1. Bou, 40 Punkte; 2. Raga 27; 3. Cabestany 27; 4. Fajardo 18; 5. Ferrer 12; 6. Dabill 6; 7. Gubian 4; 8. Michael Brown (GB), 2; 9. Karlsson 2.  
 Nächster Wettbewerb: 6. Februar in Pau/F Internet: www.fim-live.com

## Eisspeedway-GP Krasnogorsk

## Krasnikov-Rückkehr

Nikolai Krasnikov ging mit der Wildcard an den Start des GP-Auftaktlaufes in Krasnogorsk und fuhr die Konkurrenz in Grund und Boden. Der achtfache Weltmeister zeigte sich in hervorragender Form und gewann an beiden Renntagen. Dmitri Koltakov bestritt im Vorort Moskaus sein erstes Rennen nach einer schweren Beinverletzung, die er fünf Wochen zuvor erlitten hatte. Der Vizeweltmeister wurde am Sonntag Dritter und belegte am zweiten Renntag Rang 2. Eine enttäuschende Leistung brachte Daniil Iwanov. Der Titelverteidiger

kollidierte am Sonnabend mit Günther Bauer, stürzte und wurde Tagessechster. Am Sonntag holte der Russe nur Platz 4.

Erwartungsgemäß dominierten die Gastgeber am Rennwochenende das Geschehen. Sie holten an beiden Tagen die sechs ersten Ränge. Bester Nicht-Russe war Franz Zorn. Der Österreicher wurde zweimal Siebter. Günther Bauer wurde am ersten Renntag zweimal disqualifiziert und wurde Vierzehnter. Am Sonntag belegte der Bayer den 11. Platz. GP-Debütant Hans Weber (11./12.) fuhr ein solides Rennen. ♦ GD

## EISSPEEDWAY-GP / Resultate

Krasnogorsk/RUS: 31. Januar/1. Februar, Bahnlänge: 440 m, Wetter: bedeckt, +2 Grad  
**GP 1 (Samstag):** 1. Nikolai Krasnikov (RUS), 21 Punkte; 2. Vitali Khomitsevitsh (RUS), 16; 3. Dmitri Khomitsevitsh (RUS), 14; 4. Dmitri Koltakov (RUS), 15; 5. Igor Kononov (RUS), 15; 6. Daniil Iwanov (RUS), 11; 7. Franz Zorn (A), 9; 8. Jan Klatovsky (CZ), 8; 9. Antonin Klatovsky (CZ), 7; 10. Harald Simon (A), 6; 11. Hans Weber (D), 4; 12. Mats Järf (FIN), 3; 13. Stefan Svensson (S), 3; 14. Günther Bauer (D), 3; 15. Stefan Pletschacher (D), 2; 16. Per Anders Lindström (S), 0.  
**GP 2 (Sonntag):** 1. Krasnikov, 20 Punkte; 2. Koltakov, 20; 3. D. Khomitsevitsh 15; 4. Iwanov 11; 5. Kononov 12; 6. V. Khomitsevitsh 12; 7. Zorn 8; 8. J. Klatovsky 8; 9. A. Klatovsky 8; 10. Simon 8; 11. Bauer 6; 12. Weber 4; 13. Svensson 3; 14. Järf 2; 15. Lindström 1; 16. Pletschacher 0.  
**WM-Stand (nach 2 von 10 Grands Prix):** 1. Krasnikov, 41 Punkte; 2. Koltakov, 35; 3. D. Khomitsevitsh 29; 4. V. Khomitsevitsh 28; 5. Kononov 27; 6. Iwanov 22; 7. Zorn 17; 8. J. Klatovsky 16; 9. A. Klatovsky 15; 10. Simon 14; 11. Bauer 9; 12. Weber 8; 13. Svensson 6; 14. Järf 5; 15. Pletschacher 2; 16. Lindström 1.  
 Nächster GP: 7./8. Februar 2015, Togliatti/RUS Internet: www.fim-live.com



Trial-Meister Sascha Neumann

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi

Ankauf aller Audi  
Tel./Fax 0208/32420



**R8 V10 plus quattro S tronic**, EZ 7/2014, 5500 km, 405 kW (550 PS), weiß, suzuka-grau, Leder, Navi, Klima, SHZ, NR-Fzg., 19 Zoll Aluräder in Titanoptik, Bluetooth, Garantie bis 07/2017, Keramikbremse, Bang & Olufsen, Rückfahrkamera, LED Frontscheinwerfer u.v.m. Reparierter Unfallschaden, 139.950,- €. Motor-Nützel Vertriebs-GmbH, Nürnberger Str. 95, 95448 Bayreuth, Tel. 0921/3360379, www.audi-zentrum-bayreuth.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24993



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

## Bentley



**BENTLEY Continental GT 6.0 W12**, EZ 08/11, 34.875 km, 423 kW (575 PS), grün, ACC, Massagesitze, Vollleder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 114.900,- €. BENTLEY HAMBURG - Kamps in Hamburg GmbH & Co. KG, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/59100500, www.bentley-hamburg.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25000

## BMW

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



**330d xDrive GRAN TURISMO VK** € 47.900,-, EZ 05/2014, 30000 km, schwarz, UPE € 69.800,-, jw-marhoffer GmbH, Hohenaspen 2, 69231 Rauenberg, Tel. 06222/9398200

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25037

**Neu: M4/M3 382 kW/520 PS und 710 Nm inkl. Vmax.** Nur Software, kein Modul! M5 F10 551 kW/750PS 900 Nm Vmax, X6M/X5M 529 kW/720PS 1000Nm! 550i (F10/F12) Biturbo 400 kW/544 PS, Vmax, E-Modelle 135i/335i/24/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. Leistungsskits für alle BMW/MINI. winteruning.de



**330d A SPORT LINE HEAD-UP VK** € 39.900,-, EZ 05/2014, 28000 km, schwarz, UPE € 62.719,-, jw-marhoffer GmbH, Hohenaspen 2, 69231 Rauenberg, Tel. 06222/9398200

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25045



**750Ld xDrive NAVI PROF VK € 62.900,-**, EZ 11/2013, 53000 km, schwarz, UPE € 149.950,-, jw-marhoffer GmbH, Hohenaspen 2, 69231 Rauenberg, Tel. 06222/9398200

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25042

## BMW Alpina

Ankauf aller BMW  
Tel./Fax 0208/32420

## Cobra

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

## Ferrari

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

## Geländewagen

Ankauf aller Geländewagen  
Tel./Fax 0208/32420

## Jaguar

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

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

Ankauf aller Jaguar  
Tel./Fax 0208/32420



**Jaguar 420 Saloon, RHD**, EZ 9/1968, 53900 km, 186 kW (253 PS), silber, Automatik, grau-met., Vollleder rot, 53.900 km, 2. Hand, im Originalzustand, rostfrei, Chromspeichenfelgen, H-Kennzeichen, TÜV 11/2016, Standort: Köln, 16.750,- €. Tel. 0171/6972011, citromundo@aol.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25003

## Lexus



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

## 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

## VANSPO RTS.DE BY HARTMANN-TUNING



Vans - sportlich - einzigartig. „MetroLINE“ - HARTMANN Citan 111 CDI, EZ 06/2014, ca. 25000 km, Aerodynamikpaket MetroLINE (Front-, Seiten-, Heckund Dachspoiler), Vollleder schwarz + Sportlenkrad, Sportfedersatz, Alu-Radsatz mit 225/50 R16, Chiptuning, Klima u.v.m.! 35.164,- € (MwSt. awb.), Verbr. l/100 km: in.orts 5,0; auß.orts 4,4; komb. 4,6; CO2 komb.: 119 g/km. CO2- Effizienz: B. VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24968

**500 E W 124**, 2.1993, Made by Porsche, 132000 km, anthrazit, Leder schwarz, SD, Tel., uffr., Scheckheft, Erstbesitz, Classic-Data Note 1 minus, 40.000,- €, von privat. Fax 02303/943049

**SL 65 AMG**, EZ 07/07, 612 PS (450 kW), 52000 km, sw/sw, Volla., NP 240.000,- €!! Merced. Garantie bis 8/15, VB 63.900,- €. 0171/3491847, www.rupp-mercedes.de.tl

Ankauf aller Mercedes  
Tel./Fax 0208/32420



**SL 500**, EZ 12/2005, 58400 km, 225 kW (306 PS), unfallfrei, alle Extras, + LM-AMG Winterreifen, Carlsson Sportauspuff 4-Rohr, VB 34.500,- €. Tel. 0173-6676661, 06821-94020, b.dueppre@vowema.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24980

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

## Mercedes



**CLS 63 AMG Shooting Brake Traumauto**, EZ 3/2013, 22000 km, 386 kW (525 PS), silber, palladiumsilber, Leder, Navi, Tel., Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., ehem. Neupreis 150.166,10 €, B & O Soundsystem, Driver's Package, Carbon Interieur, Fahrassistenzpaket, Sonderdekor (auf Wunsch ohne) u.v.m., 79.900,- € (MwSt. awb.). Paul Witteler GmbH & Co. KG, Möhnestr. 54, 59929 Brilon, Tel. 02961-7404-0, www.witteler-automobile.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24905

## Mini

Leistungskit MINI. www.wintertuning.de



**Roadster Cooper JW**, EZ 8/12, 44500 km, 122 PS, weiß, Klima, weiß, Xenon, JW-Paket, Stoff schwarz, Design-Vollverklebung innen+außen "Tiki-Tiki" von Timo Wuerz, NP 5.000,-, alle Chromteile schwarzmatte beklebt, 1. Hand, 17.990,-, 0177/8581858, ms@signal-reklame.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25023

## Porsche

**NIEDERHOF KOHLEFASERTECHNIK**  
www.Niederhof.com

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



Porsche Zentrum Willich  
www.porsche-willich.de

**Panamera 4**, EZ 05/2011, 60900 km, 220 kW (299 PS), grau, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 54.900,- € (MwSt. awb.) Tölke & Fischer Sportwagen GmbH & Co. KG, Jakob-Kaiser-Str. 1, 47877 Willich, Tel. 02154-91890, www.porsche-willich.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24983

**Jetzt online abonnieren!**

**MOTOR SPORT aktuell**

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Ankauf aller Porsche

Tel./Fax 0208/32420

Porsche Zentrum Aachen  
www.porsche-aachen.de



**Panamera Turbo**, Sportabgas, PDCC, Kamera, EZ 04/2010, 59900 km, 368 kW (500 PS), grau, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 65.490,- € Fleischhauer PZ GmbH, Europaplatz 10, 52068 Aachen, Tel. 0241-5180314, www.porsche-aachen.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24940



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-Kaiser-Str. 1, 47877 Willich, Tel. 02154-91890, www.porsche-willich.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24982

Porsche Zentrum Aachen  
www.porsche-aachen.de



**911 Turbo S Cabriolet Dienstwagen**, EZ 01/2015, 1900 km, 412 kW (560 PS), silber, Leder, Navi, Klima, SHZ, 192.890,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Europaplatz 10, 52068 Aachen, Tel. 0241-5180314, www.porsche-aachen.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24947



**Cayenne S**, EZ 7/2010, 49000 km, 294 kW (400 PS), silber, Leder, Navi, Klima, SD, Distronic, Rückfahrkamera, 20 Zoll Räder, Sommer/Winterräder, UVPE: ca. 110.000,-, 1. Hand, unfallfrei, wie neu, 49.900,- €. Tel. 0721/3545470

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 25040

## Renn/Rallye

**www.Rennsportshop.com**

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

www.indysport.de

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

SCHARF und SCHNELL  
**www.CATCAMs BE**  
TEL: +32 (0)3 320.25.60  
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR  
[Ventilfeder, -Teller, NW-Räder, ...]  
° RENN PLEUEL  
[SAE 4340, geschmiedet]

## Service

**Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen**

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 2550

Bestellservice\* und Abo-Service  
motorsportaktuell@dvp.de

\*Bitte Bankverbindung angeben

## Chiffre

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

**MOTOR SPORT aktuell**

MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

Privat sucht 996 Turbo WLS mit 450 PS 331 kW (450 PS), deutsche Zulassung, unfallfrei, bis 3. Hand, wenig km in grau, silber oder schwarz - seriöse Abwicklung. 0177/8931911, ms@spedition-schmelzer.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24906

www.luetticke-motorsport.de

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



**Renn- und High Performance Kupplungen**

Service - Verkauf -  
Wartung & Instandsetzung - Beratung

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

**MOTOR SPORT aktuell**

# Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo



Rennttransporter



mehrere TRAILER sofort VERFÜGBAR!

Smart

Subaru

Tuning-Fahrzeuge

Mehr PS ab € 199,-

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab.

VW



Vans - sportlich - einzigartig, Multivan HARTMANN T5 Highline, ex VW-Werkswagen...

Immobilien

Geräumiges Haus mit mehreren Wohneinheiten, mit Garten, Schaufenster, großer Werkstatt mit Hebebühne...

Literatur

Grand Prix Story von Heinz Prüller, kpl. 1972-2006 + 1986 zu verkaufen...

Stellenangebote

SCHLUESSELDIENSTMONTEUR.de 01777/444455

Veranstaltungen

Race Events, Driverdays, Einzeltraining, DMSB Lizenz, Lehrgänge...

Motorsportreisen. 0221/49125-98, rcam.de

Verschiedenes

LOGO in Garn Aufnäher, Direktbestickung, ab 1 Stück, Liefen von Team-Bekleidung...

Digitale Tuningboxen f. Dieselfahrzeuge u. Benzindirekteinspritzer...

Versicherungen

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

versicherungen für den Motorsport sportvers.de Top: Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

Turboprobleme? STK Turbo Technik, Tel. 02682/26299-0, www.turbolader.net

Motorradmarkt

Zubehör

wilbers.de

SHOP

MOTORSPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.-Do. von 8-18 Uhr, Fr. von 8-16 Uhr) Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an: oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter www.bestell-coupon.de/msa

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

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

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume) [Grid for text entry]

Bitte veröffentlichen Sie den Text... mal ab der nächstmöglichen Ausgabe. Und zwar in der Rubrik... unter Autos Motorräder als Privatanzeige als gewerbliche Anzeige mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,- € gewerbl. zzgl. 30,- € (Mindestgröße 3 Zeilen) unter Chiffre zzgl. 10,- €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von: [ ] MOTORSPORT aktuell € 2,00 [ ] MOTORRAD € 3,90 [ ] auto motor und sport € 3,70 [ ] sport auto € 4,20

Table with columns: Bitte ankreuzen, Gewünschte Kombination, Anzeigenpreise privat € (bis 4 Zeilen, jede weitere Zeile), Anzeigenpreise gewerblich\* € (1 Zeile, 2 Zeilen, 3 Zeilen, jede weitere Zeile). Rows include MOTORSPORT, MOTORSPORT + MOTORRAD, MOTORSPORT + auto motor sport + sport auto.

Name /Firma, Vorname (ausgeschrieben), Straße/Nr. (kein Postfach), PLZ/Ort, Telefon mit Vorwahl, Mobil, E-Mail, Rechtsverbindliche Unterschrift, Datum

[ ] Zahlung per Kreditkarte über [ ] MasterCard [ ] Visa. Karteninhaber: Vorname, Nachname. Kartennummer, Gültig bis, Monat, Jahr, Prüf-Nr. 3-stellig

[ ] Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt) „mehr im Web: Nr. XXXXXXX“ unter www.automarkt.auto-motor-und-sport.de



Daytona

# Geschichte zum Atmen

Ganz schön schräg: MSA-Reporterin Leppert stemmt sich ins bis zu 31 Grad überhöhte Banking

Von BIANCA LEPPERT

**Das 24h-Rennen bildet den Auftakt zu den Speedweeks auf dem Daytona International Speedway und ist das einzige 24h-Rennen in den USA. Ein Rennen mit einer ganz besonderen Atmosphäre, das den Mythos Daytona mitgeprägt hat.**

Die Gegenwart und die Vergangenheit sind in Daytona nur durch einen engen Tunnel getrennt. Auf der einen Seite Shopping Malls, Diner-Restaurants und der bekannteste Strand der Welt. Auf der anderen Seite hängen Autos wie angeklebt in den Steilkurven, der schwarze Daytona-Schriftzug an der Tribüne blättert in grossen Stücken ab und die riesigen Flutlicht-Masten scheinen nur darauf zu warten, die nächsten Helden in Szene zu setzen. Es gibt Orte, an denen man die Vergangenheit atmen kann. Der Daytona International Speedway ist einer davon. Getreu dem Slogan von Rolex, Hauptsponsor des 24h-Rennens von Daytona: Jede Sekunde erzählt eine Geschichte.

Was für die Europäer die 24h von Le Mans oder am Nürburgring sind, ist für den Amerikaner das 24h-Rennen von Daytona. Es scheint beinahe eine

Melange aus beidem zu sein, denn weder das Riesenrad noch die verrückten Fans fehlen beim Langstrecken-Marathon in Florida. Die Atmosphäre ist aber doch eine ganz andere. Zwischen den Palmen, die sich im Wind biegen, tuckern die Fahrer entspannt in ihren Golf-Carts durchs Fahrerlager und liefern sich damit ein eigenes Rennen. Die Fans spazieren ungehindert und ohne Kontrollen durch. Sicherheitspersonal durch die Boxen.

## «Schwieriger als Le Mans»

Wer etwas auf sich hält, packt nicht etwa das Iglu-Zelt aus, sondern stellt sich dem Längenvergleich mit den anderen XL-Wohnmobilen, die Namen wie Daybreak Damon, Cruise Air XL oder Diplomat Monaco tragen. Unter acht Metern lang ist keines. Im Schlepptau hängt kein Smart an der Anhängerkupplung, sondern ein Pick-up mit Ladefläche. Die Amerikaner mögen eben alles etwas eine Nummer grösser.

Wenige Meter von den Wohnmobil-Burgen entfernt, sitzt Hurley Haywood auf einem Golf-Cart und schaut den Mechanikern in der gegenüberliegenden Box von Wright-Dempsey-Racing zu. Ihr Porsche 911 geht an diesem Wochenende in der legendären blau-rot-weis-

sen Brumos-Lackierung an den Start, mit der auch Haywood schon Erfolge feierte. Am linken Handgelenk trägt er eine Rolex Daytona. Es ist nur eine von sechs. Fünf hat er mit seinen Siegen in Daytona gewonnen, die letzte bekam er für seine Rolle als Grand Marshall im Jahr 2013. Seit 1971 war er 40-mal am Start, er hat bis 2012 kein Rennen ausgelassen.

«Wenn ich durch den Tunnel fahre, stellt es mir die Nackenhaare auf», sagt Haywood. «Ich war immer sehr nervös, hierherzukommen, weil dieser Ort so viel Tradition hat. Mittlerweile ist es wie ein Zuhause.» Der 66-Jährige wohnt nur wenige Kilometer entfernt in San Augustin. Als dreimaliger Le Mans-Sieger weiss er genau um die besonderen Herausforderungen der beiden Langstreckenklassiker. «Daytona ist meiner Meinung nach das schwierigere Rennen», sagt er. «Die Nacht dauert zwölf Stunden, in Le Mans sind es nur fünf. Zudem muss man das Risiko in Daytona mehr abwägen, weil es viel mehr unterschiedlich qualifizierte Fahrer gibt. Und die Bankings sind eine Herausforderung.»

Die offizielle Zeitrechnung des 24h-Rennens von Daytona beginnt im Jahr 1962. Allerdings dauerte es damals nur drei

Stunden und trug den Namen Daytona Continental. Erster Sieger war der Kalifornier Dan Gurney – mit einer ausgeklügelten Taktik. Weil sein Motor kurz vor Ende des Rennens platze, die Uhr aber noch nicht abgelaufen war, wartete er mit einem Vorsprung von über einer Minute an der höchsten Stelle des Bankings bis zur 3-Stunden-Marke und liess das Auto über die Ziellinie rollen. Zwei Jahre später wurde das Rennen über 2000 Kilometer ausgetragen, bevor 1966 zum ersten Mal die Distanz von 24 Stunden auf der Uhr stand.

1972 wurde nochmal auf ein 6-Stunden-Format gewechselt, ehe ab 1973 wieder 24 Stunden gefahren wurde – mit Ausnahme von 1974, wo man das Rennen wegen der Energiekrise absagen musste.

Während zwischen 1963 und 1967 ein Kampf zwischen Ford und Ferrari um den Gesamtsieg tobte, holte Porsche den ersten Sieg im Jahr 1968 mit Vic Elford, Hans Herrmann, Jochen Neerpasch, Rolf Stommelen und Jo Siffert. Bis heute ist Porsche mit 22 Gesamtsiegen erfolgreichster Hersteller in der Geschichte des Rennens.

Rabbit kommt schon seit 1972 nach Daytona. Rabbit ist ein Mann mit Trucker-Bart und einer Brille aus den 80ern, der

mehr wie ein Bär als ein Hase aussieht. Mit seinem Kumpel Jim, einem Typen mit grauen Locken und Cowboyhut, betreibt er an diesem Wochenende eine selbstgebaute Bar. Jim hat sogar eine eigene Facebook-Fanpage dafür eingerichtet. Die Bar ist für alle offen, im Angebot sind unter anderem Jack Daniels und Tequila. Der Tresen, auf dem ein Stoff-Karate-Hamster wacht, klebt. Er ist übersät mit Unterschriften von all denen, die hier schon einen gehoben haben. Umsonst, versteht sich. Hier herrscht Gastfreundschaft.

## Grosse Gastfreundschaft

«Für mich ist es das beste Rennen der Welt», sagt Rabbit. Ein erstaunliches Statement für einen Amerikaner, der für gewöhnlich eher zum Daytona 500 pilgert, das nur wenige Wochen später stattfindet und zu den Speedweeks gehört. «Ich finde, hier sind die besseren Fahrer am Start. Hier kommen sie alle zusammen. Ob aus der Formel 1, NASCAR oder Le Mans.» Rabbit ist Mechaniker und weiss, welche Leidenschaft darin steckt, die Autos 86.400 Sekunden lang um die Strecke zu jagen. Er selbst gibt für diese vier Tage 2000 Dollar aus, um dabei sein zu dürfen. «Andere gehen in den Urlaub,



Abenddämmerung und 24h-Romantik: XL-Camper als Aussichtspunkt im Infield des Daytona-Ovals



Schild am Daytona Beach: «Der berühmteste Strand der Welt»



Kopf an Kopf: Renn-Action im Oval-Teil der 24h-Strecke



Gastfreundlich: Barkeeper Jim



Ausflug: Mit Pick-up am Strand



Flohmarkt mit NASCAR-Teilen

**ZUM THEMA  
Daytona-Reise**

»» **Hinkommen** Daytona Beach hat zwar einen Flughafen, dieser wird aber nur von US Airways und Delta angefliegen. Der Orlando International Airport bietet mehr Verbindungen, von dort sind es nur rund 1,5 Stunden Autofahrt nach Daytona. Direktflüge gibt es von Frankfurt mit Lufthansa ab ca. 795 Euro. Eine gute Übersicht zu Flugverbindungen findet man auch über skyscanner.de.

»» **Hotels** Nur ca. fünf Minuten von der Strecke entfernt, gibt es gehobene Hotelketten wie Marriott oder Hampton Inn. Die Preise während eines Rennwochenendes können jedoch rund 400 Dollar und mehr betragen. Etwas günstiger sind Hotelketten wie La Quinta oder Best Western. Ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis hat das Quality Daytona Inn Speedway. Mehr Urlaubsatmosphäre bieten die Hotels am Strand, der rund 15 Minuten Autofahrt von der Rennstrecke entfernt liegt: zum Beispiel das Plaza Beach Resort & Spa oder das Hilton Daytona Beach Resort. Spezielle Pakete von Hotels inklusive Eintrittskarten vermittelt der Partner des Daytona Speedways auf primesport.com.

»» **Restaurants** Das Starlite Diner an der Strandpromenade ist mit roten Ledersitzen, schwarz-weiß kariertem Fliesenboden und Jukebox typisch amerikanisch. Vom klassischen Burger über Rib Eye Steak bis hin zu Chili Cheese Fries gibt es hier alles, was das Herz begehrt. Zum Abendessen empfiehlt sich das Fischrestaurant Joe's Crab Shack am Pier, mit Dachterrasse und Lagerfeuer. Ein echtes Racer-Lokal ist das North Turn, das sich an der ursprünglichen Strecke am Strand befindet.

»» **Ausflüge** In Orlando kommen Familien mit einem Besuch in Disney World oder den Universal Studios (Je ab ca. 100 Dollar) auf ihre Kosten. In Cape Canaveral befindet sich das Kennedy Space Center (ab ca. 53 Dollar). In Daytona selbst lohnt sich ein Ausflug zum Leuchtturm in Ponce Inlet, der eine wundervolle Aussicht und ein Museum bietet. Mit etwas Glück sieht man dort auch Delfine. ♦ BL

**NACHGEHAKT BEI Joie Chitwood III.**

(44/USA). Joie Chitwood III., als Präsident des Daytona International Speedway verantwortlich für die Entwicklung der Rennstrecke, über das 24h-Rennen und die Zukunft der Sportstätte Daytona.



Von BIANCA LEPPERT

**? Wie beliebt ist das 24h-Rennen im Vergleich zu anderen Rennen in Daytona?**  
Es ist eine grosse Party. Auf der Strecke fahren die Autos, wir haben ein Feuerwerk, Karaoke und das Riesenrad. Beim Daytona 500 wollen die Leute Tony Stewart oder Dale Earnhardt Jr. sehen. Hier konzentrieren sie sich mehr auf Hersteller wie Porsche oder Ferrari. Wir verkaufen Karten an 21 Nationalitäten, sogar Korea ist dabei.

**? Das erste Rennen über 24 Stunden fand 1966 in Daytona statt. Wieso haben Sie bereits vor drei Jahren das 50. Jubiläum gefeiert?**  
Das Rennen 1962 dauerte zwar nicht 24 Stunden, war aber das erste Langstrecken-Sportwagenrennen in Daytona. Die Distanz hat sich im Laufe der Jahre mehrmals geändert. Nächstes Jahr werden wir die Eröffnung des «Daytona Rising»-Projekts

feiern, es wird beim 24h-Rennen eingeweiht.

**? Was erhoffen Sie sich vom «Daytona Rising»-Projekt?**  
Wir werden das erste Motorsport-Stadion. Wir haben uns vom Fussball, Basketball und Football inspirieren lassen. Es gibt 40 Rolltreppen, 17 Aufzüge, neue Sitze, breite Eingänge. Wir machen aus der Rennstrecke ein Stadion. Die Strecke ändert sich nicht. Die Tribüne auf der Gegengeraden wird abgebaut und an einer anderen Rennstrecke verwendet.

**? Kritiker sagen, sie wollen die Zuschauerränge damit nur voller aussehen lassen...**  
Die Tickets für die Tribüne an der Gegengeraden haben sich am schlechtesten verkauft. Wieso sollten wir sie also weiter betreiben? Für uns ist das wirtschaftlicher.

**? Der Umbau soll rund 400 Millionen Dollar kosten. Wie kann man sich das als**

**Rennstreckenbetreiber leisten, wo doch viele Rennstrecken ums Überleben kämpfen müssen?**  
Wir sind an 250 Tagen ausgebucht. Ob es das 24h Rennen, Daytona 500 oder das Supercars-Rennen ist. Wir vermieten die Anlage ausserdem an Sportwagenklubs. Wir haben so viel Betrieb, dass wir damit Rendite machen. Das Daytona 500 ist ausserdem das grösste NASCAR-Rennen im Kalender. Daraus ergeben sich TV- und Sponsoren-Einnahmen. Das hilft uns, in die Anlage zu investieren. Durch das gute Wetter hier haben wir einen Vorteil. Eine Strecke in Chicago oder Kansas muss im Winter schliessen.

**? Was ist das Teuerste beim Erhalt einer Rennstrecke?**  
Auch wenn wir die Tribünen erneuern, ist der Rest schon über 50 Jahre alt. Alles, was mit Elektrik, Sanitäreinrichtungen, Reparaturen et cetera zu tun hat, ist teuer. Wir haben dafür 45 Leute angestellt.

ich gönne mir dieses Wochenende mit meinen Jungs.»

Etwas weniger gemütlich geht es dagegen auf dem Dach der Haupttribüne zu. Sie wird im Rahmen des «Daytona Rising»-Projekts (siehe Nachgehakt rechts) bis 2016 modernisiert und gleicht einer Riesenbaustelle. Das stört die Spotter, die dort nachts bei sieben Grad Celsius auf der Lauer liegen, aber nur wenig sehen. Sie sind die Big Brothers der Teams. Fast jede Mannschaft hat mindestens einen. Weil das Oval die Möglichkeit bietet, die ganze Strecke zu überblicken und der Verkehr der unterschiedlich schnellen Autos den Fahrern enorm viel Konzentration abverlangt, überwachen die Spotter in schwindelerregender Höhe mit Ferngläsern die jeweilige Position des Autos und geben den Fahrern über Funk durch, wer von hinten näher kommt. Sie haben wie die Teams erst dann Feierabend, wenn nach 24 Stunden die Zielflagge geschwenkt wird.

Zu dieser Zeit haben die Fans die Hot-Dog- und Bierstände im Infield längst verlassen, packen ihre Sachen und zwingen sich durch den Tunnel zurück in die Gegenwart. In einigen Wochen sind viele von ihnen schon wieder auf der Reise in die Vergangenheit – zum Daytona 500. ♦

# IM RÜCKSPIEGEL

1995

1985

1975

1965

# Die Februar-Highlights

## ... vor 20 Jahren



Sauber: Red Bull neuer Hauptsponsor, Ford neuer PS-Lieferant

**Formel 1** Das Sauber-Team fand nach dem Verlust von Mercedes als Motorenlieferant und als Geldgeber erst Ford als Power-Ersatz und im Februar 1995 seit langem einen Hauptsponsor, der diesen Namen verdiente: Red Bull. Dietrich Mateschitz aus Salzburg, Chef des 1987 von ihm gegründeten Energydrink-Herstellers, hatte bis dahin im Motorsport nur Fahrer aus seiner österreichischen Heimat gesponsert: Gerhard Berger, Karl Wendlinger, Raimund Baumgartner und Dieter Quester. Nun wagte sich Autofan und Hobbypilot Mateschitz mit dem Logo seiner zwei roten Bullen auf Formel-1-Autos.

«Ich will mehr als ein Sponsor sein, der sich mit einem Koffer Geld einen Heckflügel kauft», versicherte der Getränkeproduzent bei seinem Sauber-Einstieg. Konsequenz war daher dieser Schritt: Mit Peter Sauber und Fritz Kaiser gründete er die

Red-Bull-Sauber-Holding, an der Mateschitz und Kaiser die Mehrheit hielten.

McLaren-Mercedes verpflichtete Ex-Weltmeister Nigel Mansell als neuen Stammpiloten neben Mika Häkkinen. Der Brite steckte sein Riesenziel ab: «Weltmeister werden!» Titelverteidiger Michael Schumacher erhielt bei Benetton endgültig den neuen Motor (Renault) und den neuen Teamkollegen (Johnny Herbert). Wegen eines Erdbebens in Japan wurde der Mitte April in Aida geplante Pazifik-GP abgesagt, später dann auf Oktober verschoben.

**24h Daytona** Wegen einer (wieder mal) kurzfristigen Regeländerung zu seinen Ungunsten (reduzierter Einlass für Turboluft) hatte Porsche den Werkseinsatz seines WSC-Modells beim Höhepunkt der IMSA-GT-Meisterschaft gestrichen. Am Ende gewann dann doch ein Porsche – der auf Ba-

sis des 962 C entwickelte K8-Spyder des Kremer-Teams. Darin hatten sich Jürgen Lässig, Marco Werner, Giovanni Lavaggi und Christophe Bouchut am Lenkrad abgewechselt.

**Daytona 500** Wie im Jahr zuvor siegte Sterling Martin (Chevrolet). Bei der 200-Runden-Hatz wurde Markenkollege Dale Earnhardt Zweiter. Der NASCAR-Superstar musste also weiter auf seinen ersten 500-Sieg in Daytona warten.

**DTM** Statt des zuerst geplanten Giancarlo Fisichella nahm Mercedes den ebenfalls 21-jährigen Dario Franchitti als weiteren Junior-Piloten unter Vertrag.

**Rallye-WM** Die ersten beiden Läufe für 1995 standen im Februar an: In Monte Carlo gewann Carlos Sainz (Subaru Impreza WRX), in Schweden Kenneth Eriksson (Mitsubishi Lancer). Motorschäden stoppten dort Subaru-Asse Sainz, McRae und Jonsson.

## ... vor 40 Jahren



Ronnie Peterson: Lotus-Pilot



Tom Pryce: Shadow-Pilot

**Formel 1** Der dritte WM-Lauf 1975 sollte erst Anfang März in Südafrika stattfinden. Gefahren wurde dennoch und vor allem bei Ferrari. Sogar am Sonntag und selbst wenn dafür der Segen der italienischen Gewerkschaften nötig war. Wie am 9. Februar, als Niki Lauda auf der Ferrari-Teststrecke Fiorano am Rande Maranello ein weiteres Mal das neue Modell 312 T probierte. Wobei dessen Luft- und Cockpitrand noch rot lackiert waren und nicht weiss wie später bei den GP.

Schon nach wenigen Aufwärmrunden unterbot Lauda die Rundenzeiten, die er in den Testtagen zuvor mit dem Vorgängermodell 312 B3 erzielt hatte. Ferrari war mit seinen B3 von 1974 auch noch bei den ersten 1975er-GP in Argentinien und Brasilien angetreten. Lauda und Teamkollege Clay Regazzoni hatten damit aber selbst mit grösstem fahrerischen Einsatz keine Siegchance mehr. Kurz vor dem gewerkschaftlich

verordneten Feierabend um 13 Uhr war Lauda im neuen Auto mit quer statt längst liegendem Getriebe mehr als zwei Sekunden schneller als im Altwagen. So wurde dies ein wahrhaft heiliger Ferrari-Sonntag.

Weiter ungeklärt blieben diese Fahrerfragen: Fährt Ronnie Peterson ab dem nächsten GP in Kyalami Shadow statt Lotus? Und: Wird Tom Pryce im Tausch von Shadow zu Lotus verschoben? Schon in Buenos Aires und Interlagos hatte der Peterson-Deal mit Shadow in der Luft gelegen. Der Schwede war in deren Fabrik sogar schon zum Sitzanpassen angetreten.

Geklärt war dagegen: Guy Ligier baute mit Sponsorengeld der Tabakmarke Gitanes in Frankreich ein neues F1-Team auf. Wunschmarke für den Motor: Matra. Testpilot: Jean-Pierre Beltoise. Debüt: Grosser Preis von Österreich 1975.

**Tasman-Serie** Nachdem im Januar bereits die vier Neusee-

land-Rennen über die Bühne ge-

gangen waren, standen im Februar in Australien vier weitere Läufe an. Mit zwei Saisonsiegen holte sich der Australier Warwick Brown (Lola-Chevrolet) diesen letzten Tasman-Titel. Danach wurde die 1964 erstmals ausgetragene Meisterschaft in eine neuseeländische und eine australische Serie gesplittet.

**24h Daytona** Das Auftaktrennen der Marken- bzw. Sportwagen-WM 1975 gewann die anfangs zurückhaltend gefahrene Kombination Gregg/Haywood auf Porsche Carrera. Nicht weniger als acht weitere Porsche Carrera kamen unter die ersten zehn.

**Daytona 500** Mit einem absoluten Aussenseitersieg endete der NASCAR-Klassiker in Florida: Benny Parsons auf Chevrolet. **Rallye-WM** Auch beim zweiten Saisonlauf in Schweden sass der Gewinner am Steuer eines Lancia Stratos HF: Björn Waldegaard. P2 Stig Blomqvist (Saab V4), P3 Simo Lampinen (Lancia Beta Coupé).

# des Automobilsports

Von LEOPOLD WIELAND

## ... vor 30 Jahren



McLaren: Goodyear- statt Michelin-Reifen beim Weltmeister

**Formel 1** Reifen der Marke Goodyear weiterhin schneller als die der Marke Pirelli: Das war in den ersten Februar-Wochen 1985 das aussagekräftigste Ergebnis der Testfahrten auf dem Jacarepaguá-Kurs bei Rio.

Lotus-Renault-Neuzugang und Lokalmatador Ayrton Senna hatte in der ersten Rio-Testwoche die Bestzeit erzielt. Er fuhr bereits das neue Modell 97T. Michele Alboreto, wie Teamkollege Stefan Johansson noch im modifizierten Vorjahres-Ferrari unterwegs, war am Ende der zweiten brasilianischen Testwoche der Schnellste. Wie Lotus setzte Ferrari auf Pneu von Goodyear.

McLaren-TAG/Porsche, wo sich Michelin Ende 1984 nach den beiden Titelgewinnen aus dem GP-Sport verabschiedet hatte, verkraftete seine Rückkehr zu Goodyear nur bedingt: Zwar gab es P2 für Alain Prost in der zweiten Testwoche, aber die Überlegenheit des Vorjah-

res war dahin. Bester Pirelli-Pilot wurde als Sechster Nelson Piquet (Brabham-BMW). Allen Teams bereitete Rios grosse Hitze wieder mal arge Kühlprobleme mit den Turbomotoren.

Bei Arrows ging das Cockpit-Gerangel weiter. Klar war nur: Marc Surer wird ersetzt. Wegen fehlender Sponsoren wurde Gerhard Berger als Ersatzmann aber immer noch nicht bestätigt. Manfred Winkelhock war bei RAM-Hart, Stefan Bellof bei Tyrrell-Renault fix.

**Sportwagen-WM** Im Team von Walter Brun wurde Thierry Boutsen neuer Teamkollege von Stefan Bellof. Dessen Platz im Porsche-Werksteam übernahm Hans-Joachim Stuck nach 13 Jahren Werksjob bei BMW.

**24h Daytona** Den Florida-Klassiker, diesmal ausgeschrieben für die IMSA-GTP-Meisterschaft, gewannen Thierry Boutsen, Bob Wollek, A.J. Foyt und Al Unser senior. Für das Team Henn's Swap Shop Racing tra-

ten sie in einem Porsche 962 C an. Hinter ihnen landeten drei weitere 962-C-Besetzungen: 2. Holbert/Bell/Unser junior, 3. Mass/Busby/Knoop und 4. Stuck/Akin/Miller.

**Rallye-WM** Wie beim Saisonauftakt 1985 in Monte Carlo wurde Audi auch in Schweden von Peugeot geschlagen – und damit insgesamt zum fünften Mal in Folge. Ari Vartanen war im Peugeot 205 Turbo T erneut nicht zu halten. Als Zweiter wurde Stig Blomqvist bester Audi-Pilot. Wie seinen Teamkollegen Walter Röhrl und Hannu Mikkola hatte ihm auf den verschneiten, von tiefen Spurrillen durchfurchten und teils jenseits der 200-km/h-Grenze zu fahrenden Schotterpisten das grundsätzlich nervöse Handling des Audi Quattro Sport sehr zu schaffen gemacht. In der 21. von 29 Sonderprüfungen schied Röhrl aus: Motorschaden. P3 war somit dahin und ging an Timo Salonen (Peugeot).

## ... vor 50 Jahren



Jim Clark: F1-Star letzter Champion der Tasman-Winterserie

**Formel 1** Nach dem frühen WM-Auftakt am Neujahrstag (Südafrika-GP) steckte die automobile Königsklasse im Februar 1965 in der zweiten Winterpause. Ihre sieben Teams konnten sich mit der Weiterentwicklung der Autos etwas Zeit lassen. Erst Mitte März stand das nächste, nicht zur WM zählende Rennen auf dem Programm; der nächste Grand Prix (Monaco) sogar erst Ende Mai.

Cooper und Brabham, zwei der sogenannten Westentaschenteams, gerieten mangels anderer Nachrichten in den Mittelpunkt. Kernfrage: Würden sie für 1966, wo die neue Dreiliter-Formel-1 kommen sollte, die dafür nötige Technik und das nötige Geld finden?

Österreich war nach seiner GP-Premiere 1964 wegen der schlechten Piste des Zeltweger Flugplatzkurses gleich wieder aus dem WM-Kalender geflogen. Die Forderungen nach einer permanenten Rennstrecke

gingen in die nächste Runde. Bei Wiener Neustadt wurde ein neues Baugelände sondiert.

**Tasman-Serie** Die meisten Formel-1-Fahrer verdienten sich nach den vier Neuseeland-Rennen im Januar nun in Australien eine Zusatzgage. Zwei Läufe waren dort für diese 2,5-Liter-Formelklasse im Februar angesetzt. Mit seinem vierten Saisonsieg baute Ex-F1-Weltmeister Jim Clark (Lotus-Climax) seinen Tabellenvorsprung in Warwick Farm weiter aus. Die Lokalmatadoren Jack Brabham und Frank Match (beide Brabham-Climax) wurden Zweiter und Dritter. Mit Rang 2 hinter Brabham sicherte sich Clark eine Woche später in Sandown vorzeitig den Tasman-Titel 1965. Im Training war der australische Veteran Lex Davison bei einem Überschlag tödlich verunglückt.

**Daytona 500** Das 500-Meilen-Rennen der NASCAR-Serie wurde auf dem Tri-Oval-Kurs in Florida nach 133 von 200 Run-

den abgebrochen. Grund: Regen. Es gewann Fred Lorenzen (Ford) vor Darel Dieringer (Mercury) und Bobby Johns (Ford). Chrysler war nicht angetreten, weil sein im Vorjahr überlegener Hemispherical-Head-Motor nicht mehr zugelassen worden war.

**2000 km Daytona** Den zur Internationalen Markenmeisterschaft zählenden Marathon gewannen auf der Pistenkombination aus Daytonas Tri-Oval und Infield-Rundkurs Ken Miles und Lloyd Ruby (Ford GT40). Für die 2000-km-Distanz brauchten sie fast zwölf Stunden. Ihr Vorsprung auf die Zweiten (Schlesser/Keck, Shelby Cobra): fünf Runden.

**Rallye-EM** Mit einem Lancia-Doppelsieg endete die Blumenrallye in Italien. Es gewannen Cella/Gamenara vor Taramazzo/Ramiono. Hinter der Renault-Besetzung Jansson/Liljedahl landete ein weiteres Lancia-Duo: Pianta/Scarambone.

## Namen &amp; Nachrichten

## Räikkönen Vater eines Jungen

»» **Kimi Räikkönen** Der 35 Jahre alte Ex-Weltmeister der Formel 1 aus Finnland wurde am 27. Januar zum ersten Mal Vater. Seine 27 Jahre alte finnische Lebensgefährtin, die ehemalige Miss Scandinavia Minttu Virtanen, brachte den gemeinsamen Sohn in der Schweiz zur Welt, wo das Paar in Baar im Kanton Zug lebt. Zu Räikkönen junior wurde bisher nur so viel bekannt: 51 Zentimeter gross, 3,7 Kilogramm schwer und gesund.

»» **Jean Todt** Der Präsident des Automobil-Weltverbandes FIA wurde am 27. Januar beim Internationalen Automobil-Festival in Paris mit der Goldenen Palme ausgezeichnet. Der Preis wird jährlich für besonderes Engagement um die Entwicklung des Automobils verliehen. Der 68-jährige Todt hat sich vor allem um mehr Sicherheit im Strassenverkehr bemüht und ausserdem in vielen sozialen Projekten engagiert. Mit der Goldenen Palme gewürdigt worden sind in der Vergangenheit auch erfolgreiche Rennfahrer wie Jacky Ickx, Alain Prost, Sébastien Loeb, Michael Schumacher und Lewis Hamilton.

»» **Timo Scheider** Der zweimalige DTM-Champion und Audi-Werksfahrer Timo Scheider (36) und Jessica Hinterseer (28), die Tochter des bekannten österreichischen Schlagersängers, Schauspielers und früheren Riesenslalom-Weltcup-Gewinners Hansi Hinterseer haben sich verlobt. Das bestätigte das prominente Paar bei der diesjährigen Audi Night in Kitzbühel.

Dort hatte es zwischen den beiden 2010 am Rande der legendären Hahnenkamm-Skirennen gefunkt. Details, wie zum Beispiel Hochzeitspläne, wollten Scheider/Hinterseer jedoch nicht verraten.

»» **Mercedes** in Deutschland und in der Schweiz wurde der Stuttgarter Automobil-Hersteller zur erfolgreichsten Motorsport-Marke 2014/15 gewählt. Im Rahmen der alljährlichen Leserbefragungen der Fachzeitschriften «auto motor und sport» (Deutschland) und «auto ILLUSTRIERTE» (Schweiz) erreichte Mercedes, das 2014 in der Formel 1 den Fahrer- und den Konstrukteurs-Weltmeistertitel gewonnen hatte, Platz 1. Auf Platz 2 landete in beiden Ländern Audi. Unterschiedlich war das Ergebnis für den dritten Rang: BMW in Deutschland, Porsche in der Schweiz.

»» **Sébastien Ogier** Nach dem Saisonauftakt-Sieg des amtierenden Rallye-Weltmeisters in Monte Carlo am vorletzten Wochenende war der französische VW-Werkspilot letzten Sonntag in Glendale/Arizona Ehrengast beim Finale der US-Football-Profiliga (NFL). Schöner privater Nebeneffekt für Ogier beim Besuch des sogenannten Superbowls, des grössten Einzel-Sport-events der Welt: Seine deutsche Ehefrau Andrea Kaiser (32) hat das Endspiel zwischen den Seattle Seahawks und den New England Patriots live für den TV-Sender Sat.1 moderiert und die Spieler direkt am Spielfeldrand interviewt. ♦ MSA/AW



Räikkönen/Virtanen



Hinterseer/Scheider



Sébastien Ogier

## FAN-SHOP

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



## &lt; Vettels letzter Bulle in 1:18

Für Sebastian Vettel lief die Saison 2014 nicht nach Wunsch. Während sein Teamkollege dreimal gewann, blieb er sieglos. Die 1:18-Verkleinerung seines Red Bull ist trotzdem eine Augenweide. Ca. 150 Euro, Spark, im Fachhandel, Infos: [www.sparkmodel.com](http://www.sparkmodel.com)

## Mehr als ein Rennteam &gt;

«Zakspeed – mehr als nur ein Rennteam» widmet sich der Geschichte und den Personen eines Rennstalls aus Niederzissen, der national wie international Erstaunliches erreicht hat. 79 Euro, 560 Seiten, ISBN 978-3-945397-02-2, bei [www.view-verlag.de](http://www.view-verlag.de)



## Adrenalin mady by BMW &gt;

«Was Ferrari für die Formel 1 ist, ist BMW für den Tourenwagensport.» Das Zitat von Steve Soper passt perfekt zu dieser DVD, die in keiner Bibliothek fehlen sollte. 24,95 Euro, 120 min Laufzeit, Ton Deutsch/Englisch, erhältlich bei [www.adrenalin-film.de](http://www.adrenalin-film.de)



## Mehr als «Mister Le Mans» &gt;

Sechsmal gewann Jacky Ickx die 24 Stunden von Le Mans. Doch der belgische Allrounder war mehr als nur «Mister Le Mans». Das wunderbare Buch von Ed Heuvink beweist dies. 49,90 Euro, 256 Seiten, ISBN 978-3927458741, [www.rallyandracing.com](http://www.rallyandracing.com)



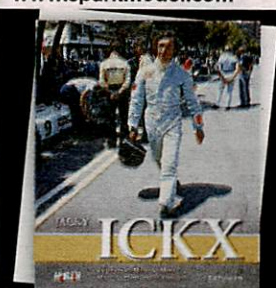
## &lt; Unverzichtbarer Rückblick

Seit Jahren gehört dieser Rückblick auf die Grand-Prix-Saison (von Friedemann Kirn) zu den unverzichtbaren Nachschlagewerken für Motorrad-Enthusiasten. 29,90 Euro, 208 Seiten, ISBN 978-3-613-03724-3, bei [www.motorbuch-verlag.de](http://www.motorbuch-verlag.de)



## &lt; Von «ams» gesponsert

In einem von «auto, motor und sport» gesponserten Brabham BT33 absolvierte Rolf Stommelen seine erste Formel-1-Saison. Und das an der Seite von Teamgründer Jack Brabham! Rund 55 Euro, 1:43, Spark, im Fachhandel, Infos: [www.sparkmodel.com](http://www.sparkmodel.com)



## 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](http://www.motorsport-aktuell.com), [msa@motorpresse.ch](mailto:msa@motorpresse.ch)

Redaktion: Michael Brautigam (Redakteur), Christian Eichenberger (Chef vom Dienst), Peter Haab (Chefredakteur), Leopold Wieland (Chefredakteur)

Sonderkorrespondenten: Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Johannes Orasche, Imre Paulovits, Peter Voncken

## Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer  
Dänemark: Peter Nygaard  
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel, Gustav Büsing, Georg Dobes, Andreas Göhring, Martin Grubler, Michael Heinrich, Klaus-Eckhard Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Pairan, Thomas Schiffer, Achim Schlang, Ulf Simon, Stefanie Szapka, Julius Tannert, Arno Wester, Anke Wiecek, Michael Wolf  
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin, Alex Hodgkinson, Joe Seward, Neil Spalding  
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera  
Japan: Shigeo Kibiki

Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat  
Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller, Werner Schneider, Wolfgang Vlasaty  
Schweiz: Jürg Kaufmann  
Spanien: Manuel Pecino  
Tschechien: Martin Straka  
USA: Mary Bigotti Mendez, Sarah Bohan

Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang, BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbacher, dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre Froidevaux, Claus Herrmann, Burkhard Kasan, Nikolalet Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Weiss, 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 Benze, 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](http://www.motorpresse.ch)

## CEO/Geschäftsführung:

Reto Feurer

## Anzeigenleitung:

Stelan Granzer, [sgranzer@motorpresse.de](mailto:sgranzer@motorpresse.de), 0711 182 - 1641

## Anzeigenverkauf:

Vanessa Reif, [vreif@motorpresse.de](mailto:vreif@motorpresse.de), 0711 182 - 1839

## Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden, [zberden@motorpresse.de](mailto:zberden@motorpresse.de), 0711 182 - 1346

## Auftragsmanagement:

Iris Eifrig, [iefri@motorpresse.de](mailto:iefri@motorpresse.de), 0711 182 - 1613

Carmen Brix, [cbrix@motorpresse.de](mailto: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); Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kioskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

## Abonnentenservice:

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

Übrige Länder: Aboservice MOTORSPORT aktuell, Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)31 300 62 67, [motorsportaktuell@staemfli.com](mailto:motorsportaktuell@staemfli.com)

© 2015 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 1421-8488

**Besonders gerne  
Zu «Namen & Nachrichten»,  
MSa 6/2015**

Zur Strassenbenennung in Kempten eine kleine Ergänzung: Ich bin nicht nur Motorsportfan, sondern als Historiker Archivar meiner Heimatstadt Kempten: Hier gehört es auch zu meinen Aufgaben, bei Strassenbenennungen mit geschichtlichem Hintergrund den erläuternden Text für die Zusatztafel des Strassenschildes zu verfassen, was ich im Falle von Johann Abt natürlich besonders gerne gemacht habe! So war ich sehr erfreut, in der aktuellen Ausgabe von MSa meinen Dienstherrn und Hans-Jürgen Abt mit dem Strassenschild abgebildet zu sehen – auch wenn der Text zu Johann Abt nicht ganz mit abgeleitet wurde.  
*Dr. Franz-Rasso Böck, D-87439 Kempten*

**Der nächste Schlag  
Zu den Parkgebühren an der  
Nürburgring-Nordschleife**

Ständig schlechte Nachrichten vom Ring. Privatisierung, vermutliche Formel-1-Absage und diese Woche der nächste Schlag: Zukünftig wird auf den meisten Parkplätzen an der Nordschleife bei allen Rennen eine Parkgebühr von fünf Euro fällig. Als regelmäßige Besucher der VLN-Läufe hatten wir es genossen, nach dem Start auf der GP-Strecke zur Nordschleife zum Streckenabschnitt Schwalben- schwan zu fahren, danach ging es weiter zum Brünchen und anschliessend noch zum Pflanzgarten, um beim «Fritten-Walter» etwas zu speisen. Nachdem bei diesem Programm nun Mehrkosten von 15 Euro fürs Parken an diesen Nordschleifen-Abschnitten dazukommen, müssen wir uns überlegen, ob wir noch weiterhin alle Rennen anschauen sollen.  
*Ralf Könnel, D-66450 Bexbach*

**Altherrenriege  
Zu «Renault sauer auf FIA wegen Punktesystem»,  
MSa 5/2015**

Mit den «World Series by Renault» gelang dem französischen Hersteller, was eigentlich Aufgabe der FIA gewesen wäre, die jedoch

Jahrzehnte tatenlos verstreichen liess, einen nahezu perfekten Unterbau zur Formel 1 zu schaffen. Während sich die Fachwelt uneinig zeigt, welche der Serien GP2 oder Renault 3.5 der Formel 1 effizienter zuarbeitet, erstellt die FIA ein Punktesystem, in dem sie die Formel-3-Europameisterschaft über die Renault 3.5 stellt. Dies wirkt geradezu grotesk. Was steckt hinter dieser Posse? Ist es das primadonnenhafte Gehabe einer insuffizienten Altherrenriege namens FIA?  
*Ingo Haltenberger, D-87616 Marktoberdorf*

**Sponsor-Einheitsbrei  
Zur Sponsoring-Dominanz  
von Red Bull im Motorsport**

Bei der Lektüre von MOTORSPORT aktuell fällt auf, dass Red Bull überall auftaucht. Man stelle sich vor, Red Bull wäre nicht beim Motocross, der Rallye Dakar, in der Enduro-WM, der kompletten Motorrad-WM, den nationalen Junior-Klassen und natürlich in der Formel 1 und nahezu allen anderen Motorsportklassen zu Land, zu Wasser und in der Luft vertreten. Das wäre gruselig, nachdem jetzt Wissenschaftler festgestellt haben, dass das Red-Bull-Zuckerwasser besonders für Jugendliche sehr gesundheitsschädlich sein soll. Man stelle sich vor, es würde nicht mehr in diesen Mengen getrunken: Das wäre das Ende des Sponsoring-Einheitsbreis von Red Bull.  
*Werner Anton Pedack, D-90765 Fürth*

**Nicht nur Formel 1  
Zur Vorverlegung des Truck-  
GP auf den Nürburgring**

Was bildet sich Bernie Ecclestone ein? Es gibt nicht nur die Formel 1, es gibt noch viele interessantere Motorsportveranstaltungen wie den Truck-Grand-Prix, der seit 29 Jahren jährlich von 200000 Zuschauern auf dem Nürburgring besucht wird. Wegen der Formel 1 musste der Truck-GP um zwei Wochen vorverlegt werden. Jetzt fährt man wegen Unstimmigkeiten zu diesem Zeitpunkt doch nicht am Nürburgring, sondern in Hockenheim. Der Truck-GP-Termin kann nicht mehr verschoben werden. Wissen die Veranstalter, was sie den Besuchern, den Hotels und Pensionen zumuten, die ihre Buchungen schon ein Jahr im Voraus erhalten? Ihr macht alle so lange, bis gar keine Zuschauer mehr auf den Tribünen sitzen. Dann wünschen wir euch allen viel Erfolg mit eurem Formel-1-Zirkus!  
*Gerd Körber, D-77866 Rheinau*

**MOTORSPORT IM TV**

**AUTOMOBIL**

**DIENSTAG, 3. Z.**

- 10.00 Trophée Andros Lans-en-Vercors/F, 5. Lauf (Aufz.) **MOTORS-TV**
- 13.00 Formel-E-Meisterschaft Buenos Aires/RA, Rennen (W) **SKY SPORT 2**
- 23.05 NASCAR Sprint Cup Daytona/USA 2014, Höhepunkte Rennen (W) **SKY MOTORVISION**

**MITTWOCH, 4. Z.**

- 15.45 Formel Toyota Christchurch/NZ, 1. Lauf (Aufz.) **MOTORS-TV**
- 19.30 Trophée Andros Clermont-Ferrand/Super Besse/F, 7. Lauf (Aufz.) **MOTORS-TV**
- 23.05 NASCAR Sprint Cup New Hampshire 2014, Höhepunkte (W) **SKY MOTORVISION**

**DONNERSTAG, 5. Z.**

- 7.00 Race of Champions Barbados/BDS 2014, Rennen (W) **MOTORS-TV**
- 14.20 Rallye-WM Monte Carlo/MC, Höhepunkte (W) **MOTORS-TV**
- 17.45 Trophée Andros Clermont-Ferrand/Super Besse/F, 7. Lauf (W) **MOTORS-TV**
- 23.05 NASCAR Sprint Cup Indianapolis/USA, Rennen 2014 **SKY MOTORVISION**

**Freitag, 6. Z.**

- 10.55 Trophée Andros Clermont-Ferrand/Super Besse/F, 7. Lauf (W) **MOTORS-TV**
- 14.00 Formel-E-Meisterschaft Peking/RC, Rennen (W) **SKY SPORT 2**
- 15.30 Formel-E-Meisterschaft Putrajaya/MAL, Rennen (W) **SKY SPORT 2**
- 21.45 Formel-E-Meisterschaft Buenos Aires/RA, Rennen (W) **SKY SPORT 2**
- 23.05 NASCAR Sprint Cup Pocono/USA 2014, Höhepunkte Rennen (W) **SKY MOTORVISION**

**SAMSTAG, 7. Z.**

- 0.00, 1.15 Rallye-EM Liepaja-Ventspils/LV, Höhepunkte 1. Etappe (Zus.) **EUROSPORT**
- 8.15 Porsche Supercup Nürburgring 2014, Höhepunkte Rennen (W) **SKY MOTORVISION**
- 12.30 Porsche-Supercup Barcelona/E, Monaco/MC, Spielberg/A, Silverstone/GB, Hockenheim/D, Budapest/H, Spa-Francorchamps/B, Monza/I, Austin/USA **SKY SPORT 2**
- 23.00 Rallye-EM Liepaja-Ventspils/LV, Höhepunkte 2. Etappe (Zus.) **EUROSPORT**
- 23.05 NASCAR Sprint Cup Watkins Glen/USA 2014, Rennen (W) **SKY MOTORVISION**
- 23.00 V8-Supercars Sydney/AUS, Supertest (live) **MOTORS-TV**

**TERMINE**

**AUTOMOBIL**

- 7. Z. Trophée Andros Saint-Dié-des-Vosges **F**
- 8. Z. 12 Stunden von Bathurst **AUS**

**MOTORRAD**

- 6. Z. Indoor-X-Trial Pau **WM F**
- 7. Z. Supercross San Diego **WM USA**
- 7./8. Z. Eisspeedway-GP Togliatti **WM RUS**
- 8. Z. Motocross Castiglione del Lago **I**

**SONNTAG, 8. Z.**

- 8.30 Rallye-EM Liepaja-Ventspils/LV, Höhepunkte 2. Etappe (Zus) **EUROSPORT 2**
- 13.30 Formel-E-Meisterschaft Peking/RC, Putrajaya/MAL, Punta del Este/ROU und Buenos Aires/RA, Rennen (W) **SKY SPORT 2**
- 17.20 Ferrari Challenge Europe Istanbul/TR 2014, 1. bis 4. Lauf (W) **SKY MOTORVISION**
- 17.45 V8-Supercars Sydney/AUS, Supertest (W) **MOTORS-TV**
- 20.20 Porsche Carrera Cup Hungaroring 2014, Höhepunkte Rennen (W) **SKY MOTORVISION**
- 20.50 NASCAR-Euroserie Le Mans/F 2014, Höhepunkte Rennen **SKY MOTORVISION**
- 22.20 ADAC-GT-Masters Nürburgring 2014, Höhepunkte Rennen (W) **SKY MOTORVISION**
- 23.05 NASCAR Sprint Cup Michigan/USA, Höhepunkte 2014 **SKY MOTORVISION**
- 23.30 Rallye-EM Liepaja-Ventspils/LV, Höhepunkte 3. Etappe (Zus) **EUROSPORT**

**Montag, 9. Z.**

- 4.00 Ferrari Challenge Europe Istanbul/TR 2014, 1. bis 4. Lauf (W) **SKY MOTORVISION**
- 7.00 Porsche Carrera Cup DTM Lausitzring 2014, Rennen (W) **SKY MOTORVISION**
- 7.30 Rallye-EM Liepaja-Ventspils/LV, Höhepunkte 3. Etappe (Zus) **EUROSPORT 2**
- 8.00 EuroV8-Serie Hockenheim 2014, Höhepunkte Rennen (W) **SKY MOTORVISION**
- 8.30 ADAC-GT-Masters Nürburgring 2014, Höhepunkte Rennen (W) **SKY MOTORVISION**
- 9.10 DTM Highlights: Hockenheim 2007, Höhepunkte Rennen (W) **SKY MOTORVISION**
- 21.40 V8-Supercars Sydney/AUS, Supertest (W) **MOTORS-TV**
- 23.05 NASCAR Sprint Cup Bristol/USA 2014, Rennen (W) **SKY MOTORVISION**

**DIENSTAG, 10. Z.**

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

**MOTORRAD**

**DIENSTAG, 3. Z.**

- 7.00 Enduro Le Touquet Europale 2014, Rennen (W) **MOTORS-TV**
- 11.00 Red Bull X-Fighters Mexico City 2013, Freestyle-Motocross (W) **SKY MOTORVISION**
- 13.05 Red Bull X-Fighters Osaka/J 2013, Freestyle-Motocross (W) **SKY MOTORVISION**

**MITTWOCH, 4. Z.**

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

**DONNERSTAG, 5. Z.**

- 19.45 ADAC-MX-Masters Teutschenthal 2014, Höhepunkte Rennen (W) **SKY MOTORVISION**
- 19.45 Indoor-X-Trial-WM Marseille/F, Höhepunkte 2. Lauf (W) **MOTORS-TV**
- 21.40 Red Bull Hard Enduro: The Tough One 2013, Extrem-Enduro **SKY MOTORVISION**
- 22.10 Red Bull X-Fighters München/D 2012, Freestyle-Motocross (W) **SKY MOTORVISION**
- 22.55 Eisspeedway-GP Krasnogork/RUS, 1. und 2. Finale (Aufz.) **MOTORS-TV**

**Freitag, 6. Z.**

- 9.10 Indoor-X-Trial-WM Marseille/F, Höhepunkte 2. Lauf (W) **MOTORS-TV**
- 12.15 Red Bull Hard Enduro: The Tough One 2013, Extrem-Enduro (W) **SKY MOTORVISION**
- 13.55 Indoor-X-Trial-WM Marseille/F, Höhepunkte 2. Lauf (W) **MOTORS-TV**
- 16.45 Red Bull Hard Enduro: Hell's Gate 2013, Extrem-Enduro (W) **SKY MOTORVISION**

**SAMSTAG, 7. Z.**

- 5.35 Red Bull X-Fighters Dubai/UAE 2013, Freestyle-Motocross (W) **SKY MOTORVISION**
- 8.45 Red Bull Hard Enduro Europale Le Touquet/F 2012 (W) **SKY MOTORVISION**

**SONNTAG, 8. Z.**

- 16.50 IDM Superbike Finale Hockenheim, Rennen 2014 **SKY MOTORVISION**
- 21.50 ADAC-MX-Masters Fürstlich Drehna 2014, Höhepunkte **SKY MOTORVISION**
- 22.05 Eisspeedway-GP Krasnogork/RUS, 1. und 2. Finale (Aufz.) **MOTORS-TV**
- 22.55 Indoor-X-Trial-WM Marseille/F, Höhepunkte 2. Lauf (W) **MOTORS-TV**

**Montag, 9. Z.**

- 10.05 IDM Superbike Lausitzring 2014, Höhepunkte Rennen (W) **SKY MOTORVISION**
- 10.55 Eisspeedway-GP Krasnogork/RUS, 1. und 2. Finale (Aufz.) **MOTORS-TV**
- 11.45 Indoor-X-Trial-WM Marseille/F, Höhepunkte 2. Lauf (W) **MOTORS-TV**
- 12.15 X-treme: Red Bull Romaniacs, Extrem-Enduro **SKY SPORT 2**

**DIENSTAG, 10. Z.**

- 11.45 Indoor-X-Trial-WM Marseille/F, Höhepunkte 2. Lauf (W) **MOTORS-TV**
- 13.05 Red Bull X-Fighters Madrid/E 2012, Freestyle-Motocross (W) **SKY MOTORVISION**

**IM NÄCHSTEN HEFT / 10.2.2015**

**AUTOMOBIL**  
Formel 1: Aktuelle News  
12h Bathurst: Rennanalyse  
Trophée Andros: St-Dié

**MOTORRAD**  
MotoGP: Aktuelle News  
Supercross-WM: San Diego  
Eisspeedway-GP: Togliatti

**DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL**

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

Weitere Infos im Internet: [www.dskev.de](http://www.dskev.de)



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

MOTORSPORT  
aktuell

# ÜBERFLIEGER

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

14%  
PREISVORTEIL

GRATIS

## RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

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



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Brand, Michael Lehmann, Herbert Röllinger, Bettina Röllinger und Ines Röllinger  
erhalten durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, His Oberachse 1 (Vorachse), Heino Dühring, Dr. Michael Rühlke, Osterstraße 1, 20355 Hamburg, ein zuständiger Unternehmer, AG Hamburg, HRB 49792.

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

**Schneller geht's online: [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname \_\_\_\_\_ Geburtsdatum \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Wohnort \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_

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

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

IBAN \_\_\_\_\_

BIC \_\_\_\_\_ Geldinstitut \_\_\_\_\_

Ich bezahle per Rechnung.  
SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE7722Z0000004985, 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](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

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