

MOTORSPORT aktuell

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



Formel 1
**Renaults bewegte
Vergangenheit**

S. 8



MotoGP
**Rossi vs. Márquez:
Bald Frieden?**

S. 31

Rallye-WM
**So will Hyundai den
WM-Titel holen**

S. 17



Moto 2
**Interview mit Neuling
Jesko Raffin**

S. 32

Sportwagen
**Porsche verkündet
Programm für 2016**

S. 12

Superprestigio
**Márquez in Barcelona
knapp geschlagen**

S. 34

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

www.motorsport-aktuell.com

Mitmachen und gewinnen!

1. Preis
upbike by eVINCI

**Leser
wählen
Racer des
Jahres**



Er wird für immer der jüngste GP-Teilnehmer aller Zeiten sein. Und er hat seine Aufgabe bravurös gemeistert: Max Verstappen hat die Formel mit seinen 17/18 Jahren aufgemischt. Ob er deswegen gleich einen Jugendwahn auslöst? **Ab S. 4**

Formel 1 / Max Verstappen - ein kommender Weltmeister

UNSER MANN DES JAHRES



Jeden
Dienstag
neu

LIEBE LESER!

Im September wurde er 18 Jahre jung. Und durfte endlich wie jeder andere die Fahrprüfung machen. Die Rede ist von Max Verstappen, dem jüngsten GP-Piloten aller Zeiten. Viel wurde über ihn geschrieben. Schon bevor er sich das erste Mal wettkampfmäßig im Toro Rosso anschnallen ließ. Schafft er das? Und wenn ja: Ist F1-Fahren dann zu leicht geworden? Punkt 1: Ja, er hat es geschafft. Und wie! Ein paar Fehler hat er gemacht (s. Seite 6). Aber welchem Neuling unterlaufen die nicht? Außerdem war er abseits der Rennstrecke herzerfrischend. Ehrliche Kommentare. Klare Meinungen. Ein perfekter Botschafter für die junge Generation. «Mad Max» wird seinen Weg gehen. Da bin ich überzeugt. Und für einmal muss ich auch Dr. Helmut Marko zustimmen: Das Alter hat keine Rolle gespielt! Es bleibt Punkt 2. Wenn ein Teenie einen Formel 1 am Limit bewegen kann, ist das dann noch die Königsklasse? Ja. Weil die Jungs heute besser ausgebildet werden. Und - ganz wichtig - nicht jeder ein Verstappen ist. Einer wie Max wäre auch schon vor 30 Jahren in seinem Alter aufgefallen. Deshalb ist er für uns der «Mann des Jahres»!



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



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

WAS? Voller Einsatz des MotoGP-Asses beim Superprestigio



WER? Hans Herrmann (D) und Stirling Moss (GB)
WO? Stuttgart (D)

WAS? Wie zu alten Zeiten - die beiden ehemaligen Mercedes-Werkschaffern beim gemeinsamen Auftritt bei Stars & Cars



WER? Stefan Bradl (D)
WO? München (D)

WAS? Endlich mal Zeit für sich selber und seinen Lieblingsverein - der MotoGP-Pilot beim Heimspiel der Bayern in der Allianz Arena

INHALT

AUTOMOBIL

THEMA DER WOCHE

- Formel 1: So muss der Motor ab 2018 sein S. 3
- ! FORMEL 1 Verstappen und der Jugendwahn S. 4
- ! FORMEL 1 Die Überraschung des Jahres S. 6
- ! FORMEL 1 Renault - das hat Tradition S. 8
- FORMELSPORT Kein F1-Platz für Ocon S. 10
- ! SPORTWAGEN Die Erfolgswelle von Porsche S. 12
- SPORTWAGEN Philipp Eng im Interview S. 13
- DTM Mercedes-Kader bleibt noch offen S. 14
- ! RALLYE-WM So fordert Hyundai VW heraus S. 17
- RALLYE Deutsche Talente im MSA-Kreuzverhör S. 18
- ! MSA-FAHRERWAHL Die Racer des Jahres 2015 S. 19

MOTORRAD

- ! THEMEN DER WOCHE
- Motorrad-WM: Spektakel Dirt Track; MotoGP: Rossi gibt Ruhe S. 31
- ! MOTO2 Schweizer Rockie Raffin im Interview S. 32
- ! MOTORRAD-WM Kein weiterer Márquez-Sieg S. 34
- MOTO2 So schaltet Aegerter ab S. 35
- FREESTYLE-MOTOCROSS Melero bleibt Champ S. 37
- OFFROAD Rallye-Champ Walkner im Interview S. 36

PANORAMA

- TOP-RENNSERIE Audi Sport TT Cup S. 42
- TOP-FOTOGRAF Peter Preissler wird 80 S. 44
- FAN-SHOP S. 45
- BOXENGEFLÜSTER
- Namen & Nachrichten, Leserbrief S. 46
- IMPRESSUM S. 47
- SERVICE Termine, TV-Programm, MSA-Tipp S. 47

! = Titelseiten

Fotos Titelseite:
SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT

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

MOTOR
SPORT
aktuell

Formel 1

Lauter, stärker und effizienter

Lauter soll er sein, der Formel-1-Motor von 2018. Billiger, einfacher, effizient, 1000 PS stark und für alle verfügbar. Wenn möglich auf einem Niveau, das auch unabhängige Motorenhersteller wie Ilmor, AER, Mecachrome und R&L Engines darstellen können.

Die Diskussionen über das neue Motoren-Format ab 2018 haben bereits in Abu Dhabi begonnen. Vertreter von Mercedes, Ferrari, Renault und Honda trafen sich zu ersten Sondierungsgesprächen. Es ging um die Frage: Wie nah oder wie weit weg von den augenblicklichen Antriebseinheiten soll der neue Motor sein?

Alle Beteiligten sind sich einig, dass man die Hybrid-Idee nicht aufgeben sollte. Und dass es kein komplett neuer Motor vom weißen Blatt Papier sein kann. «Um Geld zu sparen, wäre ein 1,6-Liter-V6-Turbo als Basis der beste Weg. Jede Neukonstruktion verschlingt Geld. Egal, wie einfach das Motorkonzept dann ist», warnt Mercedes-Motorenchef Andy Cowell.

Sein Kollege Remi Taffin von Renault pflichtet bei: «Der billigste Weg ist es, so viel wie möglich von der aktuellen Architektur beizubehalten.» Das Aufrüsten von einem auf zwei Turbolader könnte schon Geld kosten, weil das auch beim Motor Änderungen erfordert. «Bei 1000 PS reden wir nicht von einfachen Motoren. Die kann man nicht von der Stange kaufen.»

1000 PS – aber wie?

Bei dem Wunsch nach 1000 PS scheiden sich die Geister. Beides ist auf der Basis eines 1,6-Liter-Turbo möglich. Doch zu welchem Spritverbrauch und zu welchem Preis? «Wenn wir die Durchflussmenge um 10 bis 15 kg/h anheben und bis 15000/min drehen, sind wir schnell bei 1000 PS», verspricht Taffin.

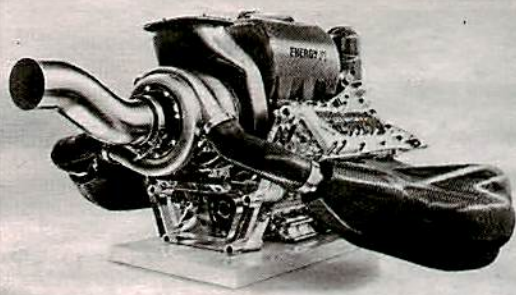
Für Cowell sind 800 PS kein Hexenwerk. Doch wenn die Durchflussmenge mal auf 120 kg/h steigt, dann kommen höhere Kosten ins Spiel: «Alles wird heißer, muss besser gekühlt und stabiler gebaut werden. Und das kostet Geld.»

Am Anfang waren die Ingenieure schockiert. «Es ist so, als würde man ihnen ihr Spielzeug wegnehmen», zeigt Niki Lauda Verständnis. Inzwischen haben sie sich damit abgefunden, dass die Technologie simpler und einfacher beherrschbar werden muss. Cowell könnte sogar damit leben, auf die MGU-H zu verzichten. Auch wenn sie ein wunderbares Stück Technik ist.

Taffin glaubt, dass man die MGU-H behalten könnte. Aber nur als Generator: «Um das Turboloch zu füllen. Da reichen 20 Kilowatt, um die Turbine bei niedrigen Drehzahlen elektrisch anzutreiben. Es ist billiger und effizienter, es so zu machen als mit einem Bi-Turbo.»

Die Forderung, dass der Fahrer wieder die volle Kontrolle über die Leistungsabgabe bekommen soll, ist bei den Motorenpapsten angekommen. Eine starke MGU-K, die ohne Restriktionen elektrische Energie bunkert und wieder freigibt, wenn möglich ausschließlich auf den Befehl des Fahrers, ist laut Cowell machbar. Taffin schlägt vor: «Zwei Megajoule rein in die Batterie, zwei Megajoule raus. Alles in der Hand des Fahrers.»

Cowell macht bei der Diskussion über den Motor nur eine Sache Angst: «Wenn wir das augenblickliche Reglement weiterlaufen lassen, dann würden die Unterschiede beim Motor 2018 vielleicht noch drei Zehntel ausmachen. Jedes neue Konzept birgt die Gefahr, dass einer mit einer super Idee um die Ecke kommt. Und das könnte am Anfang vielleicht eine Sekunde Differenz bedeuten.» Und das will keiner. ♦ MS



Eines von vier aktuellen Aggregaten: Der Renault V6 von 2015



Technik aus dem Motorsport

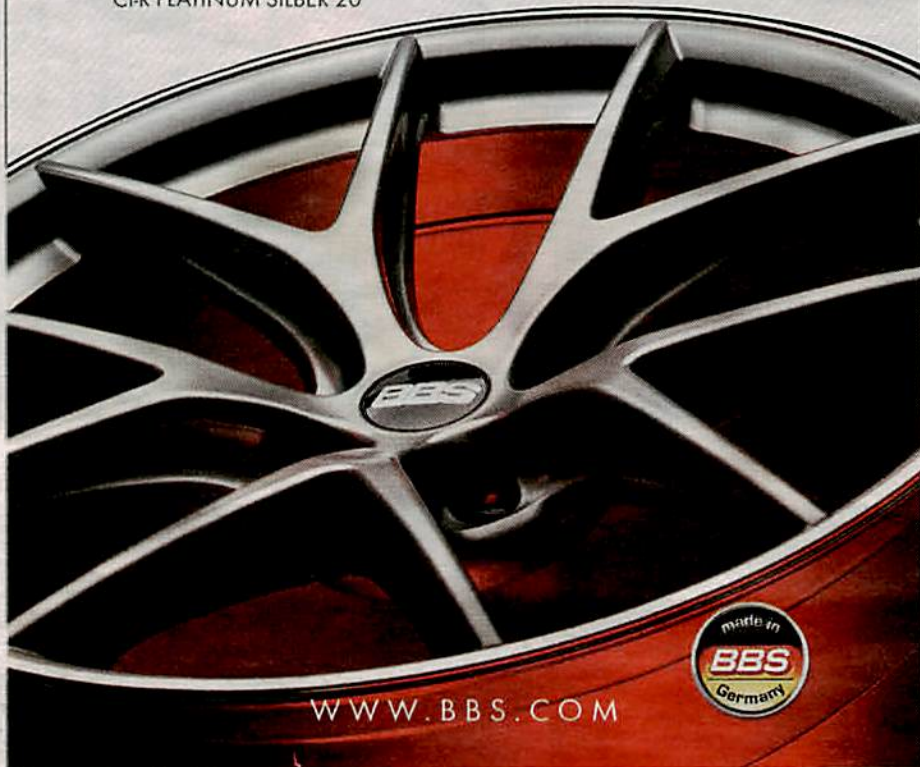
100%

Made in Germany

WER AUF QUALITÄT SETZT, BRAUCHT DEN RICHTIGEN STANDORT. SEIT 1970 SCHLÄGT DAS HERZ VON BBS IM BADISCHEN SCHILTACH. VON HIER AUS HABEN WIR IN DEN VERGANGENEN VIER JAHRZEHNEN MIT UNSEREN PRODUKTEN WELTWEIT MASSSTÄBE GESETZT. QUALITÄT, LEIDENSCHAFT UND KOMPETENZ ZEICHNEN UNSER UNTERNEHMEN AUS. DAMIT DAS SO BLEIBT, SETZEN WIR AUCH IN ZUKUNFT VOLL UND GANZ AUF DEUTSCHLAND ALS PRODUKTIONSSTANDORT.



CI-R PLATINUM SILBER 20"



WWW.BBS.COM



Max Verstappen und ...

...der Jugendwahn



Max Verstappen: Offenbar spielt das Alter keine Rolle

Von ELMAR BRÜMMER

Ist man mit 17 Jahren zu jung für die Formel 1? Was ist das ideale Alter, um in den GP-Sport einzusteigen? Sind junge Fahrer heute mehr im Trend als früher? Die Frage des Jugendwahns ist mit Max Verstappen aktueller denn je. Doch am Ende zählt doch nur die Leistung. Oder etwa nicht?

Es gibt Headlines, die sind immer (wieder) aktuell. «Jugendforsch» ist so eine. Gemünzt in diesem Fall auf Max Verstappen, der Formel-1-Überraschung des Jahres (siehe auch nächste Seite). Aber reicht ein 18-Jähriger allein tatsächlich als Trendsetter? Frisches Blut gab es ja schon immer, wovon die fünf Herrschaften unten zeugen. Aber auch die Liste der Nächstjüngsten zeigt, dass auch andere Rennfahrer zu unterschiedlichsten Zeiten als Nachwuchspiloten für Furore gesorgt haben – Chris Arnón, Sebastian Vettel, Jenson Button, Eddie Cheever. Aktuell sind neben Max Verstappen noch die beiden 21-Jährigen Daniil Kvyat und Carlos Sainz jr. direkt der Junior-Kategorie zuzurechnen. Drei von 22 Fahrern – eine richtige Verjüngungskur ist das noch nicht. Womit sich jetzt trefflich die Diskussion eröffnen ließe, welches denn nun das beste Rennfahrer-Alter ist.

Sebastian Vettel hat gezeigt, dass man nicht jahrzehntelange Grand-Prix-Erfahrung braucht, um Spitzenreiter zu werden. Umgekehrt gilt aber auch nicht der Schluss, dass immer jünger gleich immer besser ist. Wenn die Wackelpartie um ein Engagement des jüngsten DTM-Champions Pascal Wehrlein (21) doch noch zugunsten eines F1-Cockpits ausgehen sollte, wäre das schon anders.

Natürlich dient auch ihm Max Verstappen als Vorbild. Der Toro-Rosso-Pilot hat zwar keinen Meistertitel geholt, aber bei der FIA-Gala in Paris war der Niederländer der Abräumer. Gleich drei Preise gingen an den WM-Zwölften. Mit 18 schon «Persönlichkeit des Jahres» im weltweiten Motorsport sein, dazu zum «Rookie des Jahres» gewählt zu werden, und schließlich noch das «Manöver des Jahres» zugesprochen bekommen – das ist

ZUM THEMA Jugendwahn

»» Jaime Alguersuari Der Spanier war (vor Verstappen) mit 19 Jahren und 125 Tagen der jüngste GP-Pilot. Und ebenfalls ein Red-Bull-Genwächs. Er ist heute 25 Jahre jung – die Karriere ist vorbei.



»» Mike Thackwell Der «Kiwi» debütierte mit 19 Jahren und 182 Tagen. Doch Thackwell kam zu früh in die F1 (1980). Auch beim zweiten Anlauf 1984 scheiterte er. Nach eigenen Angaben wollte er nie länger als zehn Jahre Rennsport betreiben. Seine späteren Karrieren: Barmann, Lehrer, Hubschrauber-Pilot und Minenarbeiter.



»» Ricardo Rodríguez Mit 16 wollte er bei den 24h von Le Mans antreten. Doch der ACO verweigerte ihm die Teilnahme. Beim Italien-GP 1961 gab er sein F1-Debüt (19 Jahre und 208 Tg.) – auf Geheiß von Enzo Ferrari. Rodríguez stellte sein Auto in die erste Startreihe! Im Jahr darauf starb er (20-jährig) bei einem Nicht-WM-Lauf in seiner Heimat.

eine nicht alltägliche Ehre. Und es ist keinesfalls eine Zufalls-wahl. Die Rookie-Jury beispielsweise wurde von Emerson Fittipaldi geleitet, die Juroren brachten es zusammen auf zwölf Weltmeistertitel und 14 Le-Mans-Siege.

Für das Überholmanöver wurde er von den Fans gekrönt, und über Verstappen als Persönlichkeit stimmten Medienvertreter aus aller Welt ab. Jugendstil statt Jugendwahn. So hat Red-Bull-Talentspäher Helmut Marko (71) am Ende dann doch Recht behalten. Er hatte bei aller vorauseilenden Kritik an Verstappens Einsatz immer gesagt: «Das Alter spielt für mich keine Rolle, nur das Potenzial.» Der Österreicher kann seinen Stolz nicht verhehlen: «Wir haben uns das ja auch gründlich überlegt.»

Max als «Agent Provocateur»

Dass Verstappens Rennjahr mit drei Strafpunkten und zwei Zeitstrafen in Abu Dhabi nicht so rühmlich zu Ende ging, und dass ihn nur vier Punkte von einer Sperre trennen, unterstreicht, wir forsch der junge Mann tatsächlich zur Sache geht. Aber ein böser Bube, unerfahren und ungezogen ist er deshalb nicht. Vielleicht braucht es genau solch einen «Agent Provocateur» in dieser Altersklasse, der zeigt, dass er nicht erschrocken ist vor den Etablierten. Und dass man den nötigen Respekt vor der Aufgabe Formel 1 nicht zwingend mit Demut verwechseln muss. Verstappen könnte, unabhängig von der ominösen Altersgrenze, die die ängstlichen FIA-Herren wegen ihm eingeführt haben, ein Wegbereiter werden für einen Generationswandel in der Formel 1. Denn auf Sicht kann die eingefahrene Königsklasse neue Gesichter gut gebrauchen. Und zwar solche, die mehr Talent als Geld mitbringen.

Weshalb neben Red Bull auch Mercedes und Ferrari, vermutlich auch wieder Renault, ihre Nachwuchsförderprogramme ausbauen. Ferrari hat gerade erst Massimo Rivola, den ehemaligen Teamleiter aus der Formel 1, zum Chef der italienischen Rennfahrer-Akademie gemacht. Mercedes fördert seit den Neunzigern (Michael Schumacher, Heinz-Harald Frentzen, Karl Wendlinger)

konsequent Talente, auch Nick Heidfeld schaffte es so in die Formel 1. Das ist natürlich Eigennutz, aber auch Gemeinnutz. Denn nicht immer werden die Renn-Azubis im eigenen Haus erfolgreich. Lewis Hamilton (bei McLaren) und Sebastian Vettel (Red Bull) haben ihre Schuldigkeit den Förderern gegenüber getan, jetzt sind sie anderswo erfolgreich.

Man nehme nur das Beispiel von Esteban Gutiérrez. Der Mexikaner wurde durch die Rennfahrerschule in seiner Heimat bei Sauber untergebracht, dann bei Ferrari als Testfahrer geparkt, künftig steht er in Diensten des Haas-Rennstalls. Für einen 24-jährigen schon ein ganz schön bewegtes Formel-1-Leben. Aber so funktioniert das, wenn sich nicht gleich der große Erfolg wie bei Verstappen einstellt – immer im Umfeld bleiben, Erfahrung sammeln, Kontakte knüpfen. Eine Taktik, die auch Pascal Wehrlein aktiv verfolgt hat. Als etatmäßiger Testfahrer war er an jedem DTM-freien Wochenende im Formel-1-Fahrerlager zu Gast. Das Problem: Außer bei Manor hat er für 2016 keine reelle Chance auf einen Sitz. Das Bewährungsjahr im britischen Team schien ihm – in einer Art Paketlösung mit den Mercedes-Leihaggregaten – sicher, doch die Besitzer des Rennstalls haben ihre Pläne nun geändert.

Wehrleins Einsatz würde vermutlich ohnehin nicht mit dem ersten Jahr von Max Verstappen vergleichbar sein: Toro Rosso ist selbst mit dem Renault-Motor ein aufstrebendes Mittelfeldteam gewesen, Manor der klassische Hinterbänkler. Das ist, angefangen von der Organisation, eine völlig andere Liga. Aber es muss nicht die schlechteste Schule sein. Auch Fernando Alonso war zur Jahrtausendwende bei Minardi in einer chancenlosen Scuderia, aber hat dort das Rüstzeug für seine spätere Weltmeisterkarriere bekommen. Und wer weiß, ob Max Verstappen nicht in naher Zukunft schon in einem Ferrari Platz nimmt.

Schumi 3, der Nächste?

Wird über den Formel-1-Nachwuchs spekuliert, fällt immer wieder der Name Mick Schumacher. Der ist zwar erst 16 Jahre alt und hat gerade mal sein

Debütjahr in der Formel 4 (Gesamtrang 10, ein Sieg) hinter sich – aber bei dem Namen ... Beim Stadionrennen «Stars and Cars» in Stuttgart wurde er als Publikums-Joker gewählt, vor Größen wie David Coulthard und Mika Häkkinen. Dass dies der Anfang einer Zusammenarbeit mit Mercedes sei, wird sowohl vom Konzern als auch von Managerin Sabine Kehm dementiert. Die Verbundenheit zwischen dem Unternehmen und der Familie Schumacher habe den Ausschlag gegeben.

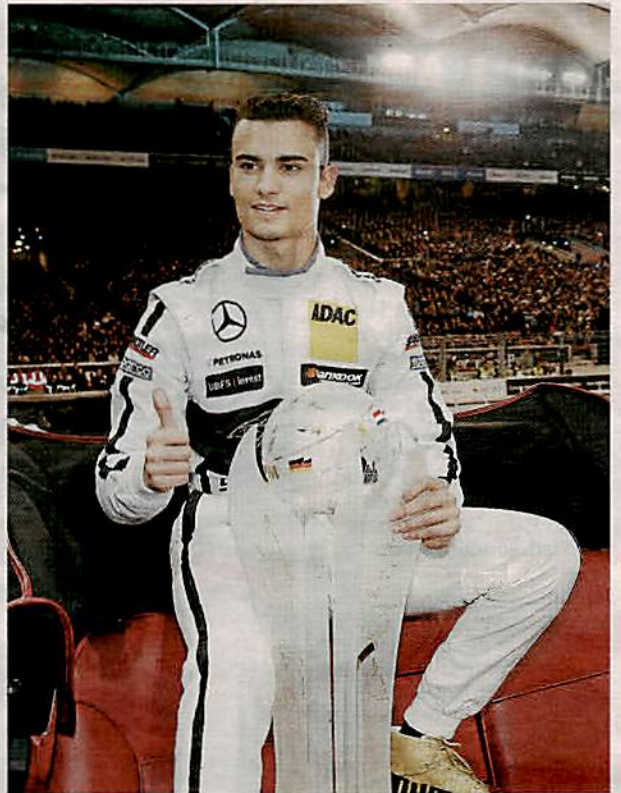
Natürlich stand Mick Schumacher im Mittelpunkt des Interesses. Sein Gegner auf der Piste, Nico Rosberg, zeigte Mitleid. «Er hat es noch schlimmer erwischt als ich», sagte Rosberg, der sich erinnerte, wie er als Weltmeister-Sohn in die Formel 1 gekommen war. Der Hype bei Schumacher ist noch weit höher. «Das ist schade, das nimmt einiges vom Spaß weg für ihn. Und das ist doch zunächst das Einzige, das zählt. Dann muss man sehen, wo das hinführt.»

Der amtierende Champion Lewis Hamilton wurde in Stuttgart gefragt, ob er Schumi III einen Rat geben könne: «Den braucht er von mir sicher nicht, er tritt ja in die Fußstapfen der großen Legende unseres Sports. Mick wird einfach so weitermachen und sich nicht vom Weg abbringen lassen.»

Lorenzo-Debüt mit 15 Jahren

Während Mick Schumacher noch ein Optionsschein ist, ist es in der Motorrad-Weltmeisterschaft gar nicht untypisch, möglichst schon im Teenager-Alter an den Start zu gehen. Man nehme nur den MotoGP-Champion Jorge Lorenzo, der bei seinem Einstand 2002 gerade mal 15 Jahre und einen Tag alt war – das war die damals gültige Altersuntergrenze. So gesehen sind die Verstappens oder Kvyats schon alte Hasen.

Ganz grundsätzlich ist die Diskussion, ob zu alt oder zu jung, ohnehin eher hypothetischer Natur, denn es geht einzig um den Erfolg. Und gibt es überhaupt noch eine andere Sportart, die so erfolgsorientiert ist wie die Formel 1? Eben. Alter vor Schnelligkeit – diese Regel gibt es nicht. Deshalb, liebe Jugend: Es geht doch bestimmt noch ein bisschen forscher. ♦



Wehrlein: Mit 21 DTM-Champion, aber kein Platz in der Formel 1



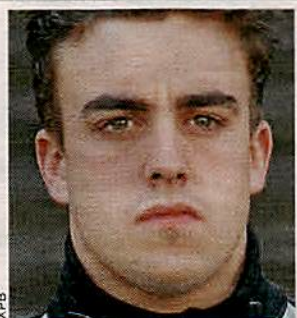
Noch so ein ganz Junger: Nico Rosberg mit Mick Schumacher (r.)



War schon mit 15 dabei: MotoGP-Weltmeister Jorge Lorenzo



»»» **Fernando Alonso** Das Milchgesicht war 19 Jahre und 218 Tage alt, als es 2001 in einem Minardi beim Großen Preis von Australien an den Start ging. Punkte holte Alonso im ersten Jahr keine. Und 2002 musste er bei Renault sogar die Ersatzbank drücken. 2005/2006 wurde er dann mit den Franzosen Weltmeister (siehe auch S. 8).



»»» **Esteban Tuero** Mit 19 Jahren und 320 Tagen ist der Argentinier Esteban Tuero die Nummer 6 unter den jüngsten GP-Teilnehmern. Auch er erhielt bei Minardi eine Chance, zog sich nach einem Unfall Ende 1998 aber zurück und fuhr nur noch Tourenwagen. In einem Interview verriet er später: «Ich hatte in der F1 Angst.» ♦ CE



SUTTON-IMAGES.COM

XPB

SUTTON-IMAGES.COM

Überraschung des Jahres

Warum Max Verstappen ein

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Was wurde über Max Verstappen alles geschrieben! Er sei zu jung. Zu unerfahren. Ja, sogar eine Gefahr für die Formel 1. Nach einem Jahr wissen wir: Der 18-jährige Niederländer hat eingeschlagen wie eine Bombe. Die Frage ist nicht, ob er jemals Formel-1-Weltmeister wird, sondern wann.

Ein einziger Satz sagt alles über Max Verstappen. «Mein Vater hätte mir in die Eier getreten, wenn ich ihn (Carlos Sainz jr.) vorbeigelassen hätte.» Die Aussage stammt vom Singapur-GP. Damals wurde Verstappen vom Kommandostand angewiesen, er solle seinen Teamkollegen gefälligst vorbeilassen, weil dieser (auf frischeren Reifen) noch Chancen gehabt hätte, den vor dem Duo liegenden Sergio Pérez anzugreifen.

Doch der junge Verstappen dachte nicht im Traum daran, freiwillig seinen so hart erkämpften achten Platz preiszugeben. Stur blieb er auf seiner Position. Auch ein zweiter Versuch (mit Nachdruck) perlte an «Mad Max» ab wie Tropfen an einer frisch imprägnierten Regenjacke. Verstappen, damals noch 17, hatte den Mumm, sich einem Befehl zu widersetzen. Einer Teamorder. Über deren Sinnhaftigkeit man hätte streiten können. Doch darum geht es gar nicht. Der junge Niederländer setzte seine eigenen Bedürfnisse in dem Moment über



Der zweite vierte Platz: Auch in Austin fuhr Max Verstappen ein fehlerloses Rennen – sehr zur Freude seiner Toro-Rosso-Mechaniker

des seines Rennstalls. Und er riskierte obendrein einen ordentlichen Rüffel. Doch beides schien Verstappen egal. Wo andere zur Seite gefahren und hinterher mit der Faust im Sack vor die Medien getreten wären,

blieb der Rookie stur. Und ein solches Verhalten kennen wir nur von echten Champions. Ein Michael Schumacher oder ein Ayrton Senna hätten (oder haben) gleich reagiert. Ihnen war der eigene Erfolg stets wichti-

ger als der des Teams. Und so ist es auch bei Verstappen.

Auch nach Crash unbeirrt

Das heißt noch lange nicht, dass er ein schlechter Teamplayer ist. Er hat einfach in dem Au-

sblick das getan, was er für richtig hielt. Und er hat wie ein Rennfahrer gehandelt. Nach dem Motto: Wenn der hinter mir schneller fahren kann, dann soll er mich überholen. Ich mache nicht freiwillig Platz.

2015

Das Jahr von Max Verstappen

Von C. EICHENBERGER



Ungarn: Der Jüngste im Feld fährt ein fehlerfreies Rennen und wird sensationell Vierter. So gut war Toro Rosso zuletzt 2008 – beim Brasilien-GP mit Sebastian Vettel



Australien: Als jüngster Fahrer aller Zeiten (17 Jahre und 166 Tage) debütiert Verstappen in Australien. Nach 32 Runden liegt er auf Punkterang 8, als der Motor den Geist aufgibt



Malaysia: Verstappen holt die verpassten Punkte im Glutofen in Sepang nach. Als Siebter kreuzt er die Ziellinie. Einen Rang vor seinem Teamkollegen und klar vor Red Bull



China: Der Niederländer erleidet erneut einen Motorschaden. Direkt bei Start und Ziel. Die Rettungskräfte haben alle Hände voll zu tun, den Toro Rosso wegzuschieben



Bahrain: Doppelausfall für Toro Rosso in der Wüste. Der Grund: An Verstappens Auto – bereits mit der dritten Antriebseinheit unterwegs – spielt die Elektrik verrückt



Belgien: Die sechste Antriebseinheit wirft Verstappen ans Ende des Feldes zurück. Von dort kämpft er sich bei seinem Heimspiel mit tollen Manövern auf den achten Platz vor



Italien: Im Qualiflyer fliegt Verstappen die Motorabdeckung weg. Ein weiterer Motorwechsel kostet wieder Startpositionen. Im Rennen fehlt der Speed (Platz 12)



Singapur: Fehlerfreies Rennen für Max. Er verliert zwar eine Runde, weil der Motor zickt. Er kämpft sich aber wieder auf P8 vor und lässt Sainz trotz Team-Aufforderung nicht vorbe-

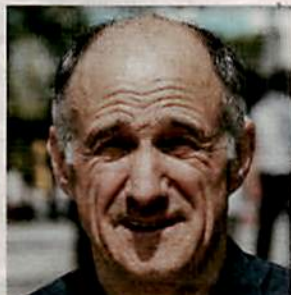


Japan: Wieder eine Startplatzstrafe. Diesmal, weil Verstappen sein Auto in Q2 auf der Ideallinie in Turn 11 parken muss. Im Rennen kassiert er Sainz auf frischeren Reifen

Kommender Weltmeister ist



Mann mit Zukunft: Verstappen jr.



Verstappens Chef: Franz Tost



«Eiertreter»: Vater Verstappen

Überholen sehe, werde ich angreifen.» Beim Blick zurück auf die entscheidende Szene kann Verstappen keine großen Fehler erkennen. «Ich hätte vielleicht früher nach rechts lenken können. Aber ich habe nicht zu spät gebremst. Ich hatte in früheren Runden sogar später gebremst. Rückblickend hatte ich also nichts anders gemacht.»

Eine Aussage, die auch von einem Michael Schumacher hätte stammen können. Zumindest einem aus jungen Jahren.

Nichts für Weicheier

Überholen ist sowieso das Stichwort im Zusammenhang mit Max Verstappen. Keiner geht so kompromisslos zu Werke wie er. Da kann es schon mal scheppern. Aber in den meisten Fällen geht es gut. Beim GP von Belgien, dem Heimrennen von Max, sah Sauber-Pilot Felipe Nasr wie ein Lehrbus aus. In Blanchimont, eine der schnellsten und gefährlichsten Stellen im GP-Kalender, ging Verstappen außerdem am verdutzten Brasilianer vorbei. «Das ist nichts für Weicheier», meinte TV-Kommentator und Ex-Formel-1-Pilot David Coulthard hinterher. «Der Junge scheint sich vor nichts, aber auch gar nichts zu fürchten.»

Auch beim GP in Brasilien war Verstappen Alleinunterhalter. In einem sonst faden Grand Prix setzte er ausgerechnet im Senna-S – ebenfalls außenherum – gleich zweimal zum Überholen an. Die brasilianischen Fans bedankten sich mit stehenden Ovationen.

Verstappens kompromisslose Art auf der Rennstrecke ist das eine. Seine herzerfrischenden Interviews das andere. Endlich wächst da einer heran, der sich den Mund nicht verbieten lässt. Einer, der (noch) unverdorben ist. Und der sagt, was er denkt. Sicher hat er da bei Red Bull auch ein geeignetes Umfeld, um sich zu entwickeln. Man stelle sich einen Verstappen bei McLaren vor. Mit Ron Dennis als Oberaufseher. Beide Seiten hätten wohl nicht solche Freude aneinander.

Apropos Freude: Vor der Saison stand der damals 17-Jährige schwer in der Kritik. Die FIA änderte sogar die Regeln, als bekannt war, dass «Mad Max» das Cockpit bei Toro Rosso bekommen würde. In Zukunft gilt eine «Lex Verstappen». Diese untersagt die Teilnahme an der Formel-1-WM Fahrern unter 18 Jahren. Beeindruckt schien der junge Niederländer von Todts Maßnahme nicht. «Ich kann das, und ich will das», meinte er vor dem Saisonstart trotzig. «Seit ich vier Jahre alt war, wollte ich Formel-1-Pilot werden. Jetzt hab ich die Chance, und ich will sie nutzen.»

Und wie er sie genutzt hat. In Ungarn und den USA kreuzte Verstappen als Vierter die Ziellinie. Wobei er in Budapest noch eine Drive-Through absitzen musste. Ohne die wäre sogar ein Podestplatz möglich gewesen. Den will er 2016 holen. Und danach? Ferrari soll schon angeklopft haben. Angst um seine Zukunft muss sich Verstappen jr. wahrlich nicht machen. ♦



Der Crash in Monaco und Verstappens Reaktion: «Ich werde mich als Rennfahrer deswegen nicht ändern»

Es war nicht die einzige Szene in dieser Saison, in der Verstappen zeigte, aus welchem Holz er geschnitzt ist. Auch nach dem Crash in Monaco ließ sich dieser junge Kerl, der vor zwei Jahren noch im Kart saß,

von den Etablierten im Geschäft nicht aus dem Konzept bringen. Klar war der Auffahrunfall mit Romain Grosjean vor Sainte Dévôte sein Fehler. Und er wurde dafür auch bestraft (siehe unten). Aber Verstappen ließ es

nicht auf sich sitzen, dass ihn ein Felipe Massa öffentlich anging. «Ich werde mich als Rennfahrer deswegen nicht ändern. Ich werde auch weiterhin hart um jede Position kämpfen. Und wenn ich eine Möglichkeit zum



Spanien: Verstappen verpasst als Elfter die Punkteränge knapp. Und das trotz einer ausgezeichneten Startposition (SP6). Das Debüt der kürzeren Nase wird verschoben



Monaco: Der Rookie verblüfft mit der zweitschnellsten Zeit in FT1. Im Rennen kracht er Grosjean nach Start und Ziel ins Heck. Folge: Viel Kritik und plus fünf Startplätze in Kanada



Kanada: Wieder Motorenwechsel. Mit der Strafe aus Monaco heißt das: plus 15 Startplätze. Die kann Verstappen nicht «einlösen», also Zehn-Sekunden-Strafe = P15



Österreich: Nach einer Beinahe-Kollision mit Räikkönen in FT3 zieht Max P8 in Spielberg an Land. Es hätte mehr sein können. Aber er hängt zu lange hinter Kvyat fest



Großbritannien: Verstappen beklagt sich über mangelnden Grip. Im Quali ist er nur 13. Nach der Safety-Car-Phase dreht sich der Niederländer. Nase ab, Motor aus, null Punkte



Russland: Die Hülkenberg-Ericsson-Kollision bleibt für Verstappen nicht ohne Folgen: Plattfuß. Von ganz hinten fährt er auf P11 vor. Die Zeitstrafe gegen Alonso spült ihn auf P10



USA: Wieder ein ausgezeichnetes Rennen von Verstappen. Wieder Platz 4 wie schon in Ungarn. Der ehemalige F3-Pilot schreckt auch vor großen Namen nicht zurück



Mexiko: Am Freitagnachmittag feuert Verstappen seinen STR10 in die Mauer. Sonntags fährt er als Neunter erneut in die Punkte, muss allerdings Lokalheld Pérez Platz machen



Brasilien: Verstappen stellt mit sechs Platzierungen hintereinander in den Punkten einen neuen Teamrekord auf. Seine Überholmanöver sind das Eintrittsgeld wert



Abu Dhabi: Ein Extra-Stopp wegen eines platt gefahrenen Reifens kostet Zeit und Plätze. Ein Duell mit Button endet für Verstappen mit einer Zehn-Sekunden-Strafe (P16 statt P12)

Renault

Von der gelben Teekanne bis

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Nach monatelangem Ringen steht endlich fest: Renault wagt die Rückkehr als Werksteam. Damit stehen die Franzosen vor ihrem dritten Werksabenteuer seit 1977. Obwohl: Wenn man es genau nimmt: Wirklich raus aus der F1 war Renault nur einmal: 1987/1988.

Es war ein Abenteuer. Oder mehr noch ein Experiment. Als Renault 1977 beim Großen Preis von England das Turbozeitalter einläutete, erntete man reichlich Spott und Hohn. Als «gelbe Teekanne» war der Renault RS01 verschrien. In Anspielung auf die vielen Motorschäden, die sich jeweils mit großer Rauchentwicklung ankündigten.

Das Sechszylinder-Triebwerk, aus der Formel 2 abgeleitet, leistete rund 500 PS bei 11.000/min. Den Turbolader «lieh» man sich von Garrett aus. Auf einen Ladeluftkühler verzichtete man. Das erklärt die vielen Schäden an Kolben und Ventilen. Doch was anfangs belächelt wurde und Renault mit acht Mitarbeitern stemmte, machte rasch Mode. Nach dem ersten Sieg 1979 in Dijon dämmerte es der Konkurrenz: Wer nicht auf aufgeladene Motoren umrüstet, wird bald das Nachsehen haben.

Der Erste, der nachzog, war Ferrari. Im Training zum Grand Prix von Italien 1980 schickte die Scuderia ihren ersten Turbo-Renner auf die Strecke. Das eigentliche Debüt erfolgte 1981.

Trotz des gewaltigen Entwicklungsvorsprungs war es nicht Renault, das die Früchte seiner Pionierarbeit erntete. BMW holte 1983 den ersten Turbo-Titel – im letzten GP in Südafrika. Alain Prost fehlten zwei Punkte. Renault warf den Bayern vor, dass ihr Sprit am Rande der Legalität war. Doch damit taten sie sich keinen Gefallen. Prost hatte die Schnauze voll – und verließ nach internen Querelen sein Nationalteam in Richtung McLaren, das die nächsten drei Turbo-Titel einheimste.

1984 blieb Renault mit Patrick Tambay und Derek Warwick sieglos. Schlimmer noch: Der neue Konzernchef Georges Besse packte den Roststift aus. 32 Millionen D-Mark soll die F1-Abteilung von Renault damals gekostet haben. Das war dem Sanierer zu viel. Als 1985 die Erfolge ausblieben, weil der letzte Renault aus der ersten Ära nicht nur langsam, sondern auch defektanfällig war, sperrte er den Laden zu. Renault machte noch

ein Jahr als Motorenlieferant von Lotus, Tyrrell und Ligier weiter. Wobei die PS-Zahlen in schwindelerregende Höhen stiegen. 1500 PS und 5,5 bar Ladedruck waren an der Tagesordnung. Mit Ayrton Senna gewann man immerhin zwei Rennen. Das war's. 1987/1988 drehte sich der Zirkus ohne Renault weiter.

75 Siege in 146 Rennen

Mit dem Ende der Turbo-Ära kehrten die Mannen aus Viry-Châtillon zurück. Von 1989 bis 1991 war man exklusiver Motorenpartner von Williams – ab 1992 kam Ligier dazu. Schon 1991 verfügte die britisch-französische Allianz über ein konkurrenzfähiges Auto. Doch erst 1992 holte man den lange ersehnten Titel. Auch 1993 (mit «Rückkehrer» Alain Prost), 1995 (mit Michael Schumacher), 1996 (mit Damon Hill) und 1997 (mit Jacques Villeneuve) hatte man in der Fahrer-WM die Nase vorn. Dazu kamen sechs Titel bei den Konstrukteuren. Alles in allem sammelte Renault unter der Ägide von Technikchef Bernard Dudot 75 Siege in 146 Rennen. Und trotzdem war Ende 1997 Schluss. Oder fast Schluss. Mit dem Motorenabnehmer Mecachrome ging Renault in die Verlängerung. Allerdings hielt man nicht nur die Entwicklung auf Sparflamme, auch die Erfolge blieben aus. Williams stürzte 1998 mit drei mickrigen Podestplätzen auf Platz 3 ab. 1999 kam es noch schlimmer. Aus dem Mecachrome-Motor wurde bei Williams und Neuling BAR ein Supertec-Aggregat. Benetton bezeichnete den Ex-Renault-V10 als Playlife. Alle drei blieben sieglos, BAR sogar punktlos.

Auch 2000 war Renault als Motorenpartner dabei. In Form von Supertec bei Benetton und Arrows. 2001 kehrte Renault dann zurück – an der Seite von Benetton. Ein neuer Zehnzylinder mit dem ungewöhnlichen Bankwinkel von 110 Grad hielt an der guten Tradition des Hauses fest: Hauptsache anders.

Mit nur 88 Kilogramm war das neue Renault-Triebwerk zwar extrem leicht, gleichzeitig aber auch super anfällig. Der tiefe Schwerpunkt wurde gegen eine schlechte Verwindungssteifigkeit eingetauscht. Bei der Leistung lag man unter 800 PS.

2002 wurde aus Benetton dann Renault. Beim ersten Test ließ man das Auto weiß-gelb lackieren. Doch viel wichtiger: Teamchef Flavio Briatore rüstete auf. Die F1-Abteilung wurde auf 400 Angestellte aufgestockt. Das Budget betrug 200 Millionen Dollar. Die straffere Organi-

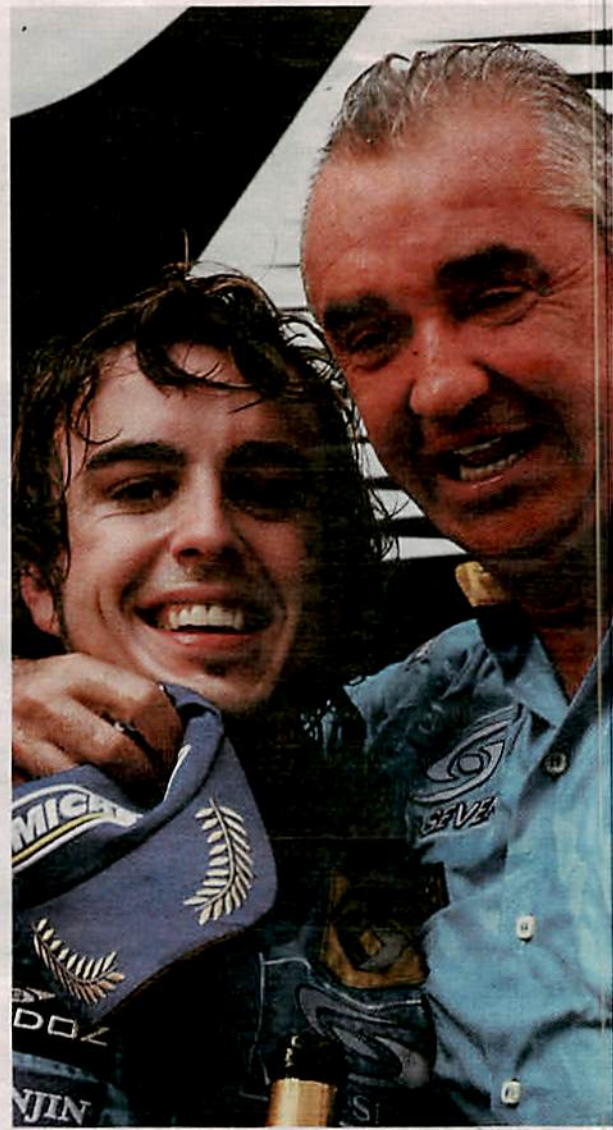
sation machte sich bemerkbar. 2003 gewann Fernando Alonso in Ungarn den ersten GP. Doch Briatore hatte genug von der Verspieltheit seiner Ingenieure. Er ordnete an, ein Mainstream-Triebwerk zu bauen, mit dem man gewinnen kann. 2005 war es so weit. Endlich ging der Titel auch für das Werksteam nach Paris. Auch weil sich Renault unter der Leitung von Technikchef Bob Bell mit dem sogenannten Massedämpfer einen Vorteil erarbeitete.

Stümperhaft vermarktet

Auch 2006 stand Renault (mit Alonso) ganz oben. Trotz der Abwanderungsgelüste des Spaniers und dem Verbot des Massedämpfers mitten in der Saison. Dennoch war nach zwei goldenen Jahren Schicht im Schacht. 2008 – mit der Rückkehr von Alonso – verbesserte sich Renault wieder auf P4 bei den Konstrukteuren. Doch diese Platzierung hatte einen Makel. Beim GP Singapur erschwindelte man sich durch einen absichtlich herbeigeführten Unfall von Nelson Piquet jr. den Sieg. Und Flavio Briatore und Technikchef Pat Symonds wurden von der FIA für je fünf Jahre ins Exil geschickt.

Ende 2009 stieg Renault zum zweiten Mal werkseitig aus. Auch Honda und Toyota verließen das sinkende Schiff. Für alle drei Hersteller galt: Die Finanzkrise und der sportliche Misserfolg zwangen sie zum Ausstieg. Während die Japaner komplett verschwanden, blieb Renault (wie schon in der Zeit nach 1998) als Motorenpartner im Rennen. 2010 und 2011 trat der neue Besitzer (das Luxemburger Finanzunternehmen Genii Capital) noch als Renault an. Ab 2012 hieß der Rennstall Lotus. Doch die großen Erfolge feierten die Franzosen nicht mit den Schwarz-Goldenen, sondern mit Red Bull. Diese Partnerschaft erinnerte an die glorieichen Zeiten mit Williams. Mit dem kleinen, aber feinen Unterschied, dass Paris den über vier Jahre andauernden Siegeszug mit dem Dosenhersteller stümperhaft vermarktete.

Mit der Umstellung aufs Hybridzeitalter geriet Renault ins Hintertreffen. Und Red Bull ließ keine Gelegenheit aus, die Motoren in aller Öffentlichkeit schlecht zu machen. Als es Renault zu bunt wurde, gab es nur noch zwei Lösungen: aussteigen oder alleine weitermachen. Nach zähen Verhandlungen hat man sich für Letzteres entschieden. Und damit das dritte Abenteuer eingeläutet. ♦

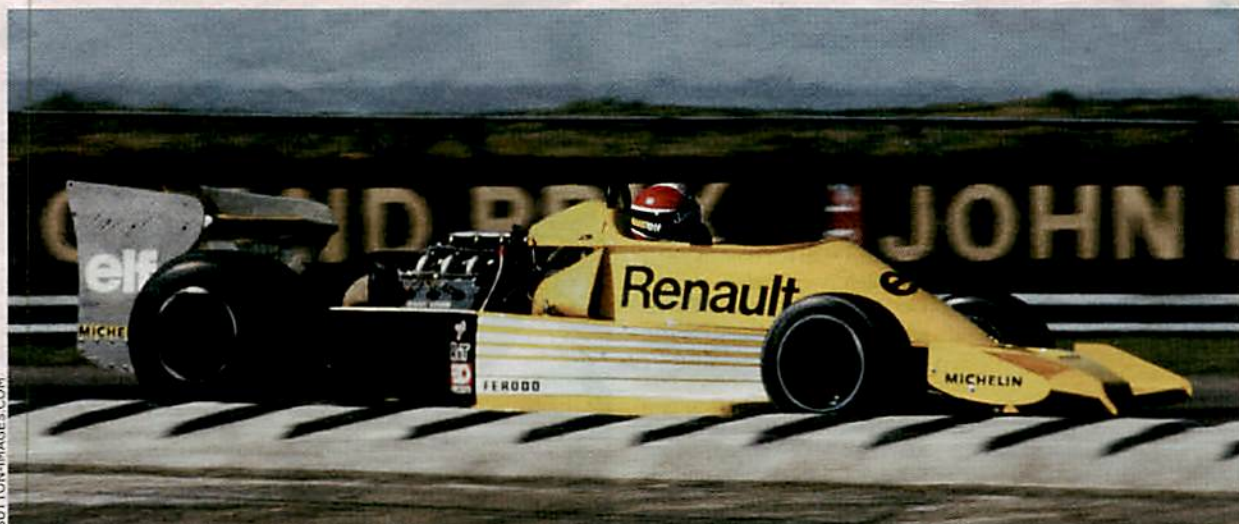


Weltmeister 2005/2006: Fernando Alonso und Flavio Briatore



Das Herz von Renault: Motorenschmiede in Viry-Châtillon bei Paris

zum Skandal in Singapur



Die gelbe Teekanne bei ihrem Debüt in Silverstone: Mit nur acht Mann wagte Renault 1977 das Abenteuer mit dem V6-Turbomotor



Der erste Sieg: Renault bejubelt Jabouilles Triumph in Dijon 1979



Alain Prost 1983: Am ersten Turbo-Titel vorbeigeschrammt



Renault 1985: Konzernchef Georges Besse beendete die erste Ära



Endlich Weltmeister: Mit Williams (im Bild Nigel Mansell) holte man 1992 überlegen die WM-Krone



2002: Das zweite Comeback



Mit Red Bull: Vier Titel in Serie

NACHRICHTEN

Ecclestone lässt Brief von Ferrari an FIA kalt

Ferrari/FIA Die Entscheidung, dass Bernie Ecclestone und FIA-Präsident Jean Todt mehr Macht kriegen sollen (siehe Heft 51), ist nicht ohne Folgen geblieben. Ferrari hat laut Ecclestone der obersten Automobilbehörde einen Brief geschrieben. Darin steht, dass der Weltverband gar nicht das Recht habe, Ecclestone und Todt ein solches Mandat auszusprechen, und man gegen die bestehenden Verträge verstoßen würde. Ecclestone lässt das kalt: «Das Einzige, was wir tun könnten, ist, zu ignorieren, was Ferrari gesagt hat und ihnen sagen: «Ihr könnt entweder aussteigen oder vor das Schiedsgericht ziehen und warten, was es denkt.» Ich denke, dass wir locker gewinnen würden vor einem Schiedsgericht.»

Spionageverdacht! Mercedes vor Gericht

Spionage Mercedes strebt vor einem englischen Gericht ein Arbeitsverbot für einen seiner Motorengeenieure an. Mitarbeiter Benjamin Hoyle, soll unerlaubt Motorendaten entwendet haben und auf dem Sprung zu Ferrari gewesen sein. Konkret wirft Mercedes Hoyle vor, dass er nach Dokumenten gesucht und diese gespeichert habe – darunter ein Rennbericht vom GP Ungarn 2015 sowie Laufleistungs- und Schadensaufzeichnungen von Mercedes-Motoren. Darüber hinaus soll Hoyle Dokumente in seinen Besitz gebracht haben, die einen Code enthalten, um weitere Dateien zu entschlüsseln. ♦ CE/AH

KOMPAKT

»» **Pirelli** Der Reifenausrüster hat die Mischungen für den GP von Australien bekanntgegeben. Es sind dies: Medium, Soft und Supersoft. Im Rennen müssen Medium und Soft eingesetzt werden.

»» **Renault** Flavio Briatore hat sich in italienischen Medien zu Wort gemeldet. Der Ex-Teamchef meinte: «Renault muss seine Fahrerpaarung für 2016 nochmals überdenken.» Zurzeit sind Pastor Maldonado und Jolyon Palmer gesetzt. Auch Konzernchef Carlos Ghosn hat schon Andeutungen diesbezüglich gemacht. ♦ CE

SCHAEFFLER



FAG

PRÄSENTIERT

AUS FAHRERSICHT



Von
Daniel Abt
Formel E

Am kommenden Samstag fährt die Formel E in Uruguay. Ein Rennen, auf das ich mich besonders freue. Die Location ist absolut top. Wo sonst läufst du aus deiner Box raus und bist direkt am Strand? Auch die Fans waren im Vorjahr super. Obwohl Punta del Este ein Badeort ist und die Leute hauptsächlich deswegen da sind, war die Begeisterung enorm. Was das Rennen betrifft, habe ich keine guten Erinnerungen. Ich bin drei- oder viermal stehen geblieben, weil die Elektronik verrückt spielte. Ich war chancenlos, drehte aber noch die schnellste Runde. Für die diesjährige Ausgabe habe ich mir aber natürlich ganz andere Ziele gesetzt.

Aus den ersten zwei Rennen haben wir weniger Punkte mitgenommen, als wir uns das erhofft hatten. Zuletzt in Malaysia hätten wir einen Doppelsieg landen können. Wenn ich am Boxenstopp nicht so viel wertvolle Zeit verloren hätte. Aber «hätte,

wenn und aber» zählt nichts im Rennsport. Deshalb müssen wir uns jetzt auf das nächste Event konzentrieren und unseren Job noch besser machen. Immerhin: Der nach Peking befürchtete Rückstand auf das Team Renault ist in Malaysia kleiner geworden. Wir hinken immer noch etwas hinterher. Aber nicht mehr eine Sekunde wie beim Saisonauftakt. Für uns war es natürlich gut, dass Renault in Malaysia Probleme hatte. So reist unser Team, Abt Schaeffler Audi Sport, als Gesamtleader nach Uruguay.

Noch etwas weiter weg ist das Rennen in Deutschland (21. Mai). Und da steht ja inzwischen fest, dass wir 2016 nicht am Tempelhof fahren. Ich hoffe, dass man noch einen Ersatzort in Berlin findet. Denn für uns als einziges deutsches Team ist dieses Rennen natürlich enorm wichtig. Falls es mit Berlin nicht klappen sollte, könnte eventuell der Norisring einspringen. Das wäre natürlich auch eine super Strecke.



Im Vorjahr «nur» die schnellste Runde: Abt in Punta del Este

SCHAEFFLER-NEWS

Die Detroit Motorshow markiert den Auftakt für das Autojahr. Auch Schaeffler ist dabei. Wir zeigen dem Publikum Produkte und Technologien, mit denen sich der Verbrauch und die Emissionen von Fahrzeugen senken lassen. Natürlich ist in Detroit auch die Formel E ein Thema. Nordamerika ist bis heute der weltweit größte Markt für Hybrid- und Elektrofahrzeuge.

Esteban Ocon

Es bleibt nur DTM

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Schon wieder Meister? Ja. Esteban Ocon (19) hat nach der Formel-3-EM 2014 auch die GP3 Series 2015 gewonnen. Allerdings war Letzteres ein hartes Stück Arbeit.

Esteban Ocon hat binnen zwölf Monaten zwei Titel gewonnen. Und nicht irgendwelche. Zuerst gewann der baumlange Franzose die Formel-3-EM. Und jetzt die GP3. Beides auf Anhieb. Was vor ihm noch keinem gelungen ist. Außerdem hat er 2014 einen gewissen Max Verstappen geschlagen. Der Mann aus der Normandie ist also kein Nobody. Im Gegenteil. Böse Zungen behaupten: Er hätte schon längst ein Formel-1-Cockpit, wäre er bei Red Bull und nicht bei Mercedes im Junior-Programm.

Interessant: Der Gewinn der GP3-Serie stuft Ocon höher ein als im Vorjahr der Titel in der F3-EM: «Der Druck in den letzten Rennen war enorm. Ich musste gewinnen. Oder zumindest jedes Mal aufs Treppchen fahren. Ich hatte echt alle Hände voll zu tun, diesen Rückstand aufzuholen.» Dabei war dieser Rückstand gar nicht besonders groß. Doch sein Widersacher, der Italiener Luca Ghiotto, war stets zur Stelle. «Selbst wenn er samstags mal nur Vierter wurde», erklärt Ocon, «dann hat er tags darauf halt den Sprint gewonnen. Das hat die Aufholjagd schwierig gemacht.»

Gute Freunde sind die beiden nicht. Ocon sagt offen: «Ich kann mit ihm nichts anfangen.» Deshalb hat er nach dem Finale in Abu Dhabi, wo er Ghiotto am Start eine mitgegeben hat, auch hinterher nicht mit ihm darüber geredet. «Wozu auch? Wir fah-



2016 DTM? Esteban Ocon im Bild mit Mercedes-Sportchef Wolff

ren hier Rennen. Wir sind hier nicht am Kindergeburtstag.»

Ein Grund, warum die beiden nicht miteinander können, liegt auf der Hand. Niemand hatte erwartet, dass Außenseiter Ghiotto die Meisterschaft so lange anführen würde. Und dass es am Ende einen Ocon in Bestform braucht, um den Trident-Piloten noch abzufangen. Viel würde gemunkelt. Auch Ocon legte die Stirn im Laufe des Jahres mehr als einmal in Falten. «Wie kann einer auf der Geraden so viel schneller sein?»

Kein Platz in der Formel 1

Wer in zwei Jahren zwei Meisterschaften gewonnen hat, ist definitiv reif für höhere Aufgaben. Doch in der Formel 1 hat Ocon keinen Platz. Zwar hat ihn Mercedes offiziell zum zweiten Junioren hinter DTM-Champi-

on Pascal Wehrlein gemacht. Doch damit ist auch klar: Wenn Wehrlein den Sitz bei Stern-Kunde Manor nicht kriegt, dann erst recht nicht Ocon.

Die Wahrscheinlichkeit, dass der Sohn spanischer Auswanderer 2016 in der DTM fährt, ist weitaus größer. Auch weil er im Anschluss an das Finale in Abu Dhabi keine GP2-Tests absolvierte. «Warum ich keine absolviert habe?», fragt der 19-Jährige verwundert. «Weil Mercedes offenbar andere Pläne mit mir hat.» Ocon sagt selber: «Ich würde gerne DTM fahren. Sie ist technisch interessanter als GP2. Und im Hinblick auf die Formel 1 reicht mir ein Jahr mit Pirelli-Reifen. Da habe ich in der GP3 genug lernen können.»

An Selbstvertrauen mangelt es dem jungen Franzosen wahrlich nicht. ♦

KOMPAKT

»» **IndyCar** Der Russe Mikhail Aleshin kehrt zurück. Der ehemalige Red-Bull-Pilot hat sich vollständig von seinem Unfall in Fontana erholt und fährt 2016 für Sam Schmidt. Auch Conor Daly hat gute Chancen auf ein komplettes Programm bei Dale Coyne.

»» **Formel 3.5 V8** Gestern, Montag, und heute, Dienstag, heulen in Barcelona wieder die Motoren der ehemaligen 3.5-Klasse auf. Beim Test sind auch zwei Deutschsprachige dabei: Kevin Jörg, der

für Lotus testet, sowie Markus Pommer, der bei Neuling RP im Einsatz steht. Fix mit dabei ist natürlich auch Louis Delétraz. Der Genfer hat ja bereits bei Fortec für die Saison 2016 unterschrieben.

»» **Formel 3** Das Team von Frits van Amersfoort soll vor einem Wechsel von VW- zu Mercedes-Motoren stehen. Bei den Fahrern ist bisher nur Pedro Piquet, Sohn von Nelson Piquet, fix. Ein Abkommen mit Harrison Newey, Sohn von Adrian Newey, steckt in der Pipeline. ♦ CE

Zur Person

Esteban Ocon

Geburtstag 17. September 1996
Geburtsort Evreux (F)
Herkunftsland Frankreich

KARRIERE

2006–2011 Karting
2012 F. Renault Eurocup (14.), Alps (7.)
2013 Formel Renault Eurocup (3.), NEC (12.), F3-GP Macau (10.)
2014 Formel-3-EM (Meister mit 9 Siegen), Formel Renault 3.5 (3 Rennen, 2 Punkte), 1. FI-Test mit Lotus
2015 GP3 (Meister mit 1 Sieg), DTM-Debüt in Hockenheim

HOBBYS

Karting, Sport allgemein

MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

GRATIS
für Sie zur Wahl



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



Tankgutschein

30 €

JET
SCHLAUER IST DAS.

2. JET Tankgutschein
(nur in D bestellbar)

3. BestChoice Einkaufsgutschein

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1398845

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) inkl. MwSt. und Versand. **Mein Geschenk, den Gutschein meiner Wahl**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland und Österreich, sonstige Angebote auf Anfrage oder im Shop.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____ 19__

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte zusätzlich 2 GRATIS-Ausgaben:

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

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

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

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

Porsche

Auf der Welle des Erfolgs

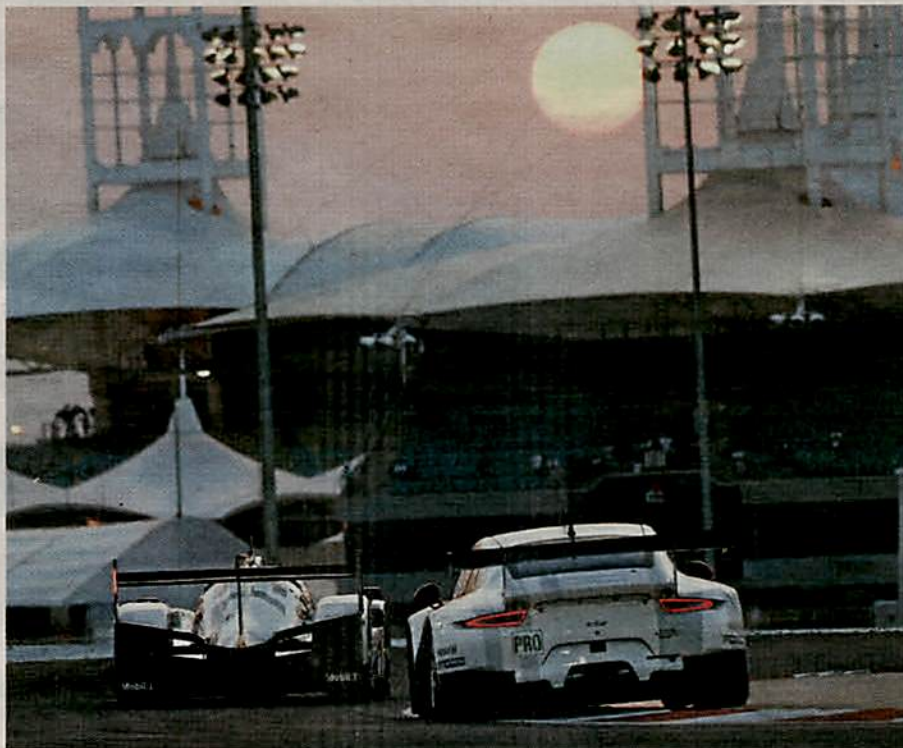
Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Im Rahmen der «Night of Champions» kürte Porsche seine Champions und verkündete das erneut umfangreiche Programm für 2016. Und es scheint, als werde alles, was man in Zuffenhausen und Weissach anpackt, zu Gold – egal ob LMP1 oder Breitensport.

Unbestrittenes Highlight auch der Porsche-Meisterfeier waren die Titel, die mit dem LMP1-Projekt eingefahren wurden. Im zweiten Jahr nach dem Einstieg holte man bekanntlich nicht nur die Marken-, sondern auch die Fahrer-WM. Und als Sahnehäubchen steuerte die GT-Abteilung drei weitere Titel in der Langstrecken-WM (WEC) bei.

Werksteam am Nürburgring

Wie jetzt bekannt ist, wird man auch im kommenden Jahr in drei Klassen in der WEC vertreten sein. Während die LMP1-Mannschaft – mit Ausnahme des fehlenden dritten Autos in Spa und Le Mans – in der bekannten Form erhalten und das neue Auto schon ausgiebig getestet wird (siehe unten), ergeben sich in den GT-Klassen Änderungen. Wie in MSA angedeutet, wird das Team Dempsey-Proton den Einsatz des einzigen GTE-Pro-Porsche für Richard Lietz und



Egal ob LMP1 oder GT: Porsche zeigte 2015 in der WEC allen die Rücklichter und holte fünf Titel

Michael Christensen vornehmen. Das zweite Proton-Auto startet weiterhin in der GTE-Am-Kategorie. In Le Mans stoßen dann noch zwei Werksautos hinzu – vorausgesetzt, der ACO unter der Leitung von Präsident Pierre Fillon vergibt diese Startplätze wie gewünscht nach Zuffenhausen.

Ganz sicher sind dagegen die Startplätze beim 24h-Rennen am Nürburgring, wo das Manthey-Team den Einsatz zweier Werks-911 GT3 R betreut. Als weitere Werkseinsätze mit dem neuen GT3-Renner sind Starts beim GT World Cup in Macau und bei den 12h von Sepang geplant.

Auch in Nordamerika setzt man das werksseitige Engagement, das in diesem Jahr von zwei Titeln gekrönt wurde, fort. In der IMSA-Sportwagen-Serie werden erneut zwei Werksautos eingesetzt.

Im Fahrerkerker tut sich weitgehend nichts – bis auf eine Ausnahme: Kévin Estre stößt

zum Werksaufgebot. Er war 2015 als McLaren-Leihgabe bei der WEC in Spa bereits als «Aushilfe» dabei und trug dort mit seinen und Sven Müllers Punkten für P3 auch zum Marken-Titel bei.

360 Mal Cayman GT4 Clubsport

Die Werkseinsätze sind also gesichert – angesichts der vielen Erfolge auch nicht verwunderlich. Doch auch der Kundensport boomt. Nicht weniger als 400 (!) Kunden-Rennwagen wird man für 2016 ausliefern. Statt 30 werden nun sogar 40 Porsche 911 GT3 R der neuen Generation gebaut. Neben den Werkseinsätzen am Nürburgring, in Macau und in Sepang unterstützt Porsche auch die Privatteams mit dem 911 GT3 R weltweit. So werden auch 2016 wieder viele Werksfahrer «ausgeliehen».

Und im Breitensport weiß man gar nicht wohin vor lauter Anfragen zum neuen Porsche Cayman GT4 Clubsport. Über 1000 potenzielle Käufer hat es gegeben. Mehr als der Aufbau von immer noch imposanten 360 seriennahen Rennern, die wie der Straßen-Cayman von Karmann gebaut werden, können jedoch logistisch gar nicht bewältigt werden.

Porsche schwimmt also, trotz Abgas-Skandal beim Mutterkonzern, auf einer Welle des Erfolgs. Und weitere Siege und Titel werden folgen. ♦

Langstrecken-WM

Wettrüsten für 2016 längst im Gange

Bereits jetzt bietet der potenzielle Vierkampf der LMP1-Werksteams für 2016 einigen Gesprächsstoff. Weltmeister Porsche mit Dauerlauf, Audi kämpft mit Anlaufschwierigkeiten.

Neben den beiden Haupt-Protagonisten gibt es auch aus Japan starke Signale. Bei Toyota hat man vollmundig angekündigt, dass man sich so eine Schlappe wie 2015 nicht noch einmal einfangen wird. Dank Turbo- statt Saugmotor und Hybrid-Power aus Batterien statt Superkondensator soll der Anschluss wiederhergestellt werden. Nicht mehr als Fahrer, jedoch in beratender Funktion wird Alex Wurz dabei dem Team Toyota Gazoo Racing erhalten bleiben.

Nissan rückte vergangene Woche erstmals seit September wieder zu Testfahrten aus. In der Nähe von New Orleans probierte man mit einem Interimsauto einige neue Komponenten aus. Das vollständige 2016er Auto, das mehr Anleihen aus dem Renault-F1-Antriebsstrang haben soll, wird Anfang des neuen Jahres getestet. Ziel ist

nach wie vor, zwei Autos in der WEC starten zu lassen.

Audi in Sebring mit Problemen

Weltmeister Porsche spulte dagegen letzte Woche mit dem 2016er Auto bereits fleißig Testkilometer ab. Derer 6000 standen nach drei Tagen in Aragon auf der Uhr. Während vor allem der Verbrennungsmotor noch-

mals einen mächtigen Sprung gemacht haben soll – Brendon Hartley klagte angesichts der Beschleunigung sogar über Schmerzen der vorderen Halsmuskeln –, verliefen die Tests dazu ohne große Probleme.

Ganz im Gegensatz zu Audi, die vergangene Woche zum ersten Härtetest nach Sebring ausrückten. Aus den ebenfalls

geplanten 6000 Testkilometern sollen nach MSA-Informationen aufgrund vielfältiger Probleme an den sechs Testtagen nicht einmal 1000 geworden sein. Unter anderem gab es einen Feuerschaden, der das Monocoque des neuen R18 zerstört haben soll. Das radikal neue Fahrzeugkonzept hat offenbar noch viele Kinderkrankheiten. ♦ MBR/AV



Bei New Orleans neue Teile für WEC 2016 getestet: Nissan



In Sebring mehr Probleme gehabt als erhofft: Neuer Audi R18

Hat derzeit gut Lachen:
Nach dem Superjahr
2015 hat Philipp Eng
für 2016 bei BMW
angedockt



Philipp Eng

«Es hat
einfach
gepasst»



Highlight seiner ersten BMW-Zeit: Eng beim Sauber-F1-Test 2008



Zu den Titeln 2015 geflogen: Carrera- und Supercup-Meister Eng

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Für Philipp Eng (25) hätte das Jahr kaum besser laufen können: Meister im Porsche Supercup, Rekordmeister im Carrera Cup – und jetzt mit BMW-Werksfahrervertrag in der Tasche. Im MSA-Interview spricht der Österreicher über 2015 und seine Rückkehr zu BMW.

Glückwunsch zu diesem Superjahr. Hättest du vor der Saison davon geträumt, dass du so abräumen wirst?

PHILIPP ENG: Auf keinen Fall. Ich wollte es nicht wieder zu einer Zitterpartie wie im letzten Jahr werden lassen, aber ich wollte die Meisterschaft schon wieder gewinnen. Dass das dann eintritt – und dann auch noch in beiden Serien – war für mich schon sehr überraschend. **Was war der schönste Einzelerfolg dieses Jahr?**

Der erste Supercup-Sieg in Silverstone war speziell. Auch Monaco (P2, d. Red.) war ein ganz großes Highlight. Da habe ich im Qualifying einen kleinen Fehler gemacht. Damit war die Pole und auch der Sieg weg. Es war aber trotzdem ein schöner Erfolg, und es ist immer etwas Besonderes, wenn man in Monaco auf dem Podium steht. **Spätestens nach diesem Jahr kann man von dir als Ex-Formel-Spezialist behaupten, dass du den Umstieg in geschlossene Rennwagen gemeistert hast. Wieso kam es 2010/2011 überhaupt zu dem Wechsel?**

Das war bei mir dasselbe wie bei vielen Rennfahrern. Es gab aufgrund des Budgets kein Weiterkommen mehr. Nach meiner Zeit in der Formel 2 hätte ich in die Renault World Series oder GP2 wechseln müssen. Leider hatte aber keiner bei uns in der Familie 1,5 Millionen Euro unter dem Kopfkissen. Da kam der Umstieg genau zum richtigen Zeitpunkt – auch in meinem Leben. Damals hat mir Toni Seiler die Chance gegeben. Ich habe letzte Woche mit ihm telefoniert und mich nochmals dafür bedankt. Er hat mir damals im ADAC GT Masters ermöglicht, mich dort zu zeigen. Ich hatte einige Highlights im Qualifying. Das alles hat mir geholfen, meine Karriere im geschlossenen Auto fortzusetzen.

Wie schwierig war anfangs auch fahrerisch die Umstellung?

Mit dem GT3-Auto ging es. Die größte Umstellung waren natürlich das Gewicht und der fehlende, beziehungsweise wenige, Abtrieb. Mein erstes Jahr im Porsche war aber sehr charakterbildend. Der damals noch 911 GT3 Cup auf 997-Basis ist das Nonplusultra, wenn es um spezielle Anforderungen geht. Und im Cup spielen so viele Faktoren eine Rolle, dass alles passen muss. Mein Paket damals war nicht gut genug.

Wo liegen denn beim Cup-Porsche die Schwierigkeiten?

Im 997er gab es noch das sequenzielle Getriebe, mit dem man viel Einfluss auf die Motorbremse nehmen konnte. Dazu das fehlende ABS und die spezielle Gewichtsverteilung. Das hat es anfangs schwierig gemacht. Im 991 wurde das besser, weil es weniger speziell war und mehr in Richtung GT3-Auto ging. Die Bremsen waren viel besser, und vor allem an der Vorderachse gab es breitere Reifen. Mit den Schaltwippen war auch das Thema Motorbremse praktisch weg.

Würdest du alles in allem sagen, dass die Porsche-Cups die ideale GT-Fahrschule sind?

Man sagt ja immer: Wenn man einen Porsche schnell bewegen kann, ist man mit allem schnell. Man hat zwar immer sehr gute Traktion, aber auf der anderen



«Hätte alles für ein paar mehr Runden im Formel 1 getan.»

PHILIPP ENG

Seite das Thema mit der Bremse und der leichten Vorderachse. Da muss man einige Kniffe lernen, was aber dann extrem hilft, wenn man auf ein anderes Auto wechselt.

Du durftest ja auch einen GTE-Porsche testen. Wie war das?

Das hat richtig Spaß gemacht. Man merkt, dass der 911 RSR der große Bruder vom Cup-Porsche ist. Nur ist alles noch mal zwei, drei Nummern besser: Bremse, Abtrieb, Traktion – es steckt noch mehr Rennwagen-DNA in diesem Auto. **Gab es keine Chance, in diese Richtung weiterzumachen?**

Die Chance, mit Porsche weiterzumachen, gab es. Mein Berater und ich hatten uns für die Verhandlungen einige Prioritäten gesetzt und die konnten wir mit BMW am besten umsetzen. Am Ende war es bei mir auch eine emotionale Entscheidung. Es hat einfach gepasst. Ich habe damals in der Formel BMW praktisch das Laufen gelernt, und ich durfte das Formel-1-Auto fahren. Ich möchte unterstreichen, dass Porsche sich sehr fair und transparent verhalten hat, aber vielleicht war es für beide gerade nicht der richtige Zeitpunkt. Ich bin auf jeden Fall happy, dass es mit BMW geklappt hat.

Stimmt es, dass du damals beim F1-Test deine Haare geopfert hast, um noch ein paar Runden mehr fahren zu dürfen?

Ja – die Ingenieure und Mechaniker haben gesagt, sie seien mit meiner Frisur nicht zufrieden.

den. Das war dann so zu verstehen, dass ich mir die Haare abrasieren lasse. Ich hätte alles für ein paar mehr Runden in einem Formel-1-Auto getan. Das war ein großer Spaß, und ich habe noch viel Geld gespart, weil ich den Friseur längere Zeit nicht gesehen habe.

Bist du den M6 schon gefahren? Ja, in den Genuss bin ich schon gekommen. Das Auto macht megaviel Spaß. Er sieht nach einem großen Auto aus, ist aber extrem agil und schnell.

Du warst ja dieses Jahr auf der Nordschleife auch sehr erfolgreich, u.a. mit dem VLN-Gesamtsieg beim Finale und dem Klassensieg beim 24h-Rennen. Ist die «Grüne Hölle» deine zweite Heimat geworden? Unbedingt! 2012, im ersten Carrera-Cup-Jahr, hatte ich nur

einige Runden im Straßenauto gefahren und musste den Pflichtlehrgang machen. Im Freien Training bin ich das erste Mal mit einem Rennauto dort gefahren, und im verregneten Qualifying stand ich dann auf Pole. Das war, glaube ich, ein bisschen Liebe auf den ersten Blick. Nichtsdestotrotz habe ich große Demut und großen Respekt vor der Strecke. Die Gefahr fährt immer mit, aber es macht jede Runde maximal viel Spaß.

Kennst du, über das 24h-Rennen hinaus, schon dein Rennprogramm? VLN-Läufe vielleicht? VLN-Läufe als Vorbereitung hat es in der Vergangenheit immer gegeben, und ich gehe mal davon aus, dass es wieder welche gibt.

Wo wird man dich 2016 sonst noch im Rennwagen sehen? Anfang des neuen Jahres wird das alles fixiert. Aber mein Fokus liegt voll auf BMW. ♦

Zur Person Philipp Eng

Geburtsort 28. Februar 1990
Geburtsort Salzburg (A)
Herkunftsland Österreich

KARRIERE

2003-2005 Kartsport
2006 Formel BMW Dtl. (10.) und GB
2007 Formel BMW Dtl. (3.), Sieger Formel BMW Weltfinale
2008 Dt. Formel 3 (4 Rennen, 11.), Formel BMW Europa, F1-Test BMW-Sauber
2009 FIA Formel 2 (1 Sieg, 8.)
2010 FIA Formel 2 (3 Siege, 6.)
2011 ADAC GT Masters
2012 Porsche Carrera Cup (10.), Porsche Supercup (5 R.), ADAC GT Masters (7 R.)
2013 Porsche Carrera Cup (5.)
2014 Porsche Carrera Cup (2 Siege, Meister), Porsche Supercup (5.)
2015 P. Carrera Cup (9 Siege, Meister), P. Supercup (2 Siege, Meister), VLN (1 Gesamtsieg), 24h Nürburgr. (Klassensieg)
2016 BMW-Werksfahrer

Hobbys

Simracing, Eishockey

NACHRICHTEN

Björk und Ekblom für die WTCC gesetzt?

WTCC Volvo hat vergangene Woche das Fahreraufgebot für die STCC 2016 bekannt gegeben. Interessant dabei: Neben Prinz Carl Philip wird Robert Dahlgren den einzigen weiteren Cyan Racing Volvo S60 steuern. Damit wären die beiden bisherigen STCC-Piloten, Thed Björk und Fredrik Ekblom, für die WTCC verfügbar. Gut möglich, dass Volvo im ersten Jahr mit den beiden eigenen Werkspiloten an den Start geht. Ein weiteres schwedisches Team, Nika Racing, hat derweil angekündigt, 2016 wieder in Vollzeit mit an Bord zu sein – jedoch nicht mit Néstor Girolami, welcher in der brasilianischen Stockcar-Meisterschaft an den Start gehen wird.

Stolz wechselt von Bentley zu Lambo

GT3-Sport Einen Sprung von Bentley zur Schwestermarke im VW-Konzern, Lamborghini, vollzieht Luca Stolz. Wie zuletzt bei den Briten hat der Westerwälder den Status des Junior-Piloten in der Lamborghini Squadra Corse und wird für das österreichische Grasser Racing Team in beiden Serien der BGTS (Sprint/Endurance) an den Start gehen.

Hillclimb Masters kehrt 2016 zurück

Bergrennen Seit der letzten FIA-Weltratssitzung ist klar: am 8./9. Oktober 2016 wird es wieder ein FIA Hillclimb Masters geben. Während sich 2014 die Berg-Elite in Eschdorf (L) traf, hat das tschechische Sternberk (Ecco Homo) den Zuschlag für das kommende Jahr erhalten. Anders als beim EM-Lauf im Juni soll nicht die 7,8 km lange Gesamtstrecke, sondern eine kürzere Variante (max. 3 km) gefahren werden.

Monti letzter Meister, ab 2016 nur noch GT4

Maserati Beim Finale der Maserati Trofeo World Series in Abu Dhabi sicherte sich der Franzose Romain Monti den letzten Titel in diesem Markenpokal. Während die Serie nun eingestampft wird, setzen die Italiener wieder verstärkt auf Kundensport. Viele Trofeo-Autos sollen – nach leichten Anpassungen bei Motor und Aerodynamik – ab 2016 in diversen GT4-Serien eingesetzt werden. ♦ MBR

DTM

Stern-Kader offen

Von ARNO WESTER

Einen besseren Rahmen als die Premiere von Stars & Cars in der Stuttgarter Mercedes-Benz-Arena hätte sich der schwäbische Autobauer eigentlich nicht wünschen können. Aber ob der Mercedes-DMT-«Achter» 2015 auch 2016 unverändert am Start steht, entscheidet sich erst im neuen Jahr.

Wenn einer von ihnen vor ausverkauftem Haus Eigenwerbung betrieben hat, dann war es Daniel Juncadella. Der Spanier setzte sich bei dem spektakulären Event, ähnlich dem Race of Champions, im Finale überlegen (2:0) gegen DTM-Champion Pascal Wehrlein durch (siehe auch S. 46).

Damit sorgte Juncadella für einen perfekten Abschluss des erfolgreichsten Jahres in der Motorsport-Historie von Mercedes-Benz mit insgesamt 19 (!) Titeln, u. a. in der Formel 1, der DTM, der Formel 3 sowie dem FIA GT World Cup. Zudem feierte AMG Customer Sports mit dem GT3-Flügelträger noch etliche Siege bei Langstreckenrennen rund um den Globus.

Ob Juncadella sich mit dem überraschenden Erfolg beim Show-Event ein Cockpit für die



Wehrlein: Erst wenn die Zukunft des Champions fix ist, stehen die Mercedes-DMT-Fahrer 2016 fest

nächstjährige DTM-Saison gesichert hat, ist ebenso unklar wie das Schicksal seiner Markenkollegen. Momentan scheint lediglich sicher, dass Ex-Champion Gary Paffett 2016 seine insgesamt 13. DTM-Saison bestreitet. Auch die Rookies Lucas Auer (Pole am Nürburgring) und Maximilian Götz, der als «Wasserträger» von Wehrlein für Schlagzeilen sorgte, dürfen sich nach ihren guten Leistungen in der zweiten Saisonhälfte 2015 Hoffnungen auf ein weiteres DTM-Jahr machen.

«Ich denke sie haben sich gut geschlagen. Wir haben bei beiden definitiv einen Aufwärtstrend gesehen», meinte DTM-Leiter Ulrich Fritz. Mehr ließ er sich zum nächstjährigen DTM-Fahrerkader ebenso wenig entlocken wie Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff, der nach wie vor bemüht ist, Pascal Wehrlein in der Königsklasse unterzubringen.

DTM-Chance für Magnussen?

Erst wenn diesbezüglich die Weichen gestellt sind, wird über

eventuelle Änderungen entschieden (siehe auch S. 10). Von den sechs Kandidaten, die Mercedes Anfang Dezember im spanischen Jerez getestet hat, haben nach MSA-Informationen FIA-GT-Weltcup-Sieger Maro Engel und Formel-1-Pilot Kevin Magnussen den besten Eindruck hinterlassen. Das muss aber nichts bedeuten, wie die zeitgleich von Audi und BMW unter die Lupe genommenen Fahrer bewiesen haben. Keiner von ihnen konnte sich ein DTM-Cockpit 2016 sichern. ♦

VLN/24h Nürburgring

Was die Fahrer wollen

Vergangene Woche präsentierte die sogenannte «Fahrer AG Nordschleife» unter der Leitung von Dirk Adorf ihre Ergebnisse und Empfehlungen an den DMSB.

Demnach haben die Fahrervertreter, zu denen neben Adorf auch Ex-DMT-Pilot und Nordschleifen-Kenner Altfried Heger, Porsche-Werksfahrer Marc Lieb sowie die Ring-Urgesteine Arno Klases und Markus Oestreich gehören, drei Hauptpunkte ausgearbeitet, die die Sicherheit bei den VLN-Rennen und bei den 24h am Nürburgring auch nach dem Wegfall der zuletzt bestehenden Tempolimits verbessern sollen.

Erstens: Der DMSB Nordschleife Permit soll nur noch für VLN- und 24h-Rennen gelten, da nur dort die Besonderheiten wie Code 60 gelten. Damit soll zur Entbürokratisierung beige-

tragen werden. Auch Vollprofis mit hohen internationalen Rennlizenzen sollen nicht mehr direkt in ein leistungsstarkes Fahrzeug einsteigen dürfen. Diese Änderung wurde sogar bereits umgesetzt.

Zweitens: Um die aktuelle Code-60-Regelung zu entschär-

fen, soll eine phasenweise Einbremsung auf 60 km/h eingeführt werden. Bislang war es so, dass man teilweise aus Top-speed auf 60 herunterbremsen musste, was zu einigen haarsträubenden Folgeunfällen führte. Neu soll eine Doppel-Gelb-Phase die Geschwindig-

keit auf 120 km/h drosseln, erst eine darauffolgende Kombination aus Code-60-Flagge und Gelb signalisiert 60 km/h. Durch das «doppelte Gelb» sollen auch viele Code-60-Phasen verhindert werden.

E-Learning und Fahrertest

Und zuletzt: Mithilfe eines E-Learning-Tools soll sich jeder Fahrer auf die besonderen Gegebenheiten vorbereiten können. Das «Gelernte» wird anhand eines Tests, den jeder Fahrer zu Beginn einer Saison ablegen muss, überprüft. Erst dann gibt es die Startfreigabe.

Die Fahrer AG hat diese Empfehlungen an den DMSB weitergeleitet und geht davon aus, dass die höchste nationale Motorsportbehörde die vorgeschlagenen Maßnahmen in «unveränderter und nicht abgewandelter Form» ins Regelwerk übernimmt. ♦ MBR



Sollen auch ohne Tempolimits sicherer werden: VLN-Rennen

Saisonbilanz

López war nicht zu schlagen

TOURENWAGEN-WM (WTCC) / Saisonbilanz 2015 (Fahrer/-innen mit WM-Punkten)

Fahrer	Fahrzeug	Rennen	Start	Punkte	Platzierungen	pro Veranstaltung**													
						Termas de Rio Hondo (RA)	Marrakesch (MA)	Budapest (H)	Nürburgring (D)	Moskau (RUS)	Slovakiaring (SK)	Le Castellet (F)	Vila Real (P)	Motegi (J)	Shanghai (RC)	Buriram (T)	Doha-Losail (Q)		
1. José María López (RA)	Citroën C-Elysée WTCC	24	23	22	1,58 475 53 39,58	1./2.	1./3.	1./6.	1./2.	2./12.	2./2.	3./1.	1./5.	1./-	1./3.	1./3.	1./8.		
2. Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée WTCC	24	22	20	4,58 357 27 29,75	2./11.	5./1.	2./7.	3./1.	1./6.	1./3.	2./4.	7./2.	5./15.	2./1.	-/-	6./1.		
3. Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Elysée WTCC	24	23	22	3,92 356 32 29,67	3./1.	3./2.	6./5.	2./5.	9./7.	3./1.	1./-	2./15.	6./4.	3./4.	2./1.	4./4.		
4. Qinghua Ma (RC)	Citroën C-Elysée WTCC	24	21	21	5,17 241 16 20,08	7./6.	2./10.	4./9.	5./-	5./5.	-/-	4./3.	6./1.	4./5.	10./8.	3./2.	5./2.		
5. Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic WTCC	24	21	18	9,50 197 4 16,42	5./4.	7./5.	DO/13.	6./4.	3./-	6./4.	8./5.	4./3.	3./12.	-/2.	5./5.	15./7.		
6. Norbert Michelisz (H)	Honda Civic WTCC	24	21	17	8,50 193 9 16,08	6./7.	8./11.	8./1.	4./-	7./3.	-/8.	6./2.	3./4.	2./14.	6./11.	-/12.	7./3.		
7. Tiago Monteiro (P)	Honda Civic WTCC	24	19	19	9,33 177 1 14,75	4./3.	6./-	5./4.	-/3.	8./1.	8./9.	7./-	5./-	9./1.	7./6.	7./DO	8./9.		
8. Mehdi Bennani (MA)	Citroën C-Elysée WTCC	24	21	16	8,33 127 11 10,58	13./5.	4./12.	11./-	7./6.	14./-	-/7.	9./9.	11./10.	7./10.	5./7.	4./7.	2./5.		
9. Hugo Valente (F)	Chevrolet RML Cruze TC1	21	15	13	6,50 120 15 10,00	-/NG	15./9.	3./8.	-/NG	12./8.	5./5.	-/6.	-/7.	10./2.	8./-	-/NG	3./6.		
10. Rob Huff (GB)	Lada Vesta WTCC	23	14	13	11,17 103 4 8,58	-/-	10./-	9./-	-/7.	4./2.	4./-	-/NG	10./9.	8./3.	-/5.	6./6.	12./-		
11. Tom Chilton (GB)	Chevrolet RML Cruze TC1	22	19	13	9,50 96 3 8,00	8./8.	14./4.	7./3.	9./NG	6./9.	7./-	5./8.	14./13.	-/6.	-/NG	11./4.	13./13.		
12. Nick Catsburg (NL)	Lada Vesta WTCC	15	7	5	7,13 41 5 5,12	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	11./4.	-/-	-/12.	9./6.	-/-	4./-	-/NG	9./5.		
13. Tom Coronel (NL)	Chevrolet RML Cruze TC1	22	15	8	11,67 39 0 3,25	14./-	-/-	10./2.	-/8.	17./10.	9./10.	12./7.	12./11.	-/7.	-/NG	-/NG	11./12.		
14. Stefano D'Aste (I)	Chevrolet RML Cruze TC1	24	20	8	14,08 28 0 2,33	9./-	9./6.	14./12.	8./-	16./14.	11./12.	14./15.	13./-	14./9.	9./13.	8./8.	17./-		
15. Jaap van Lagen (NL)	Lada Vesta WTCC	10	7	5	11,20 16 0 3,20	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	11./9.	10./-	-/6.	10./11.	8./-	NG/NG	NG/NG	NG/NG		
16. Nicolas Lapierre (F)	Lada Vesta WTCC	7	5	4	12,00 8 0 2,00	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	11./8.	DO/9.	-/NG	10./10.		
17. James Thompson (GB)	Lada Vesta WTCC	4	2	1	13,33 6 0 3,00	-/-	11./7.	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG		
18. John Filippi (F)	Chevrolet RML Cruze TC1	24	20	3	13,75 6 0 0,50	-/12.	13./8.	13./11.	12./10.	-/15.	12./14.	15./13.	15./14.	13./11.	-/10.	-/11.	14./15.		
19. Néstor Girolami (RA)	Honda Civic WTCC	4	3	2	15,00 5 0 2,50	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	DO/8.	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG		
20. Grégoire Demoustier (F)	Chevrolet RML Cruze TC1	24	20	4	15,33 5 0 0,42	12./10.	-/-	12./10.	13./12.	15./13.	-/13.	13./14.	16./12.	12./13.	-/12.	9./10.	18./11.		
21. Rickard Rydell (S)	Honda Civic WTCC	6	6	3	16,67 4 0 1,33	10./9.	NG/NG	NG/NG	NG/NG	13./11.	NG/NG	11./10.	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG		
22. Tin Sritrai (T)	Chevrolet RML Cruze TC1	2	2	2	18,00 3 0 3,00	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	10./9.	NG/NG		
23. Sabine Schmitz (D)	Chevrolet RML Cruze TC1	2	2	1	15,00 1 0 1,00	NG/NG	NG/NG	NG/NG	10./11.	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG		

* Bezieht sich nur auf die durchs Qualifying erzielte Startaufstellung im jeweils 1. Rennen, nicht auf die Reversed-Pole für Lauf 2
 ** Veranstaltung = ein Rennwochenende (2 Rennen) NG = nicht gestartet

Bester Startplatz (2015)

1. López	Pole-Position (7)
2. Muller	Pole-Position (3)
3. Loeb	Pole-Position (1)
Michelisz	Pole-Position (1)
5. Bennani	2. Startplatz (2)
Valente	2. Startplatz (2)
7. Ma	2. Startplatz (1)
8. Catsburg	3. Startplatz (1)
Tarquini	3. Startplatz (1)
10. Huff	4. Startplatz (2)
11. Chilton	5. Startplatz (3)
12. Monteiro	5. Startplatz (1)
13. Filippi	7. Startplatz (1)
14. Coronel	8. Startplatz (1)
D'Aste	8. Startplatz (1)
van Lagen	8. Startplatz (1)
17. Thompson	10. Startplatz (1)
18. Demoustier	11. Startplatz (1)
Homola	11. Startplatz (1)
Lapierre	11. Startplatz (1)
21. Girolami	12. Startplatz (1)
22. Borkovic	13. Startplatz (1)
23. Kozlovskiy	15. Startplatz (1)
Schmitz	15. Startplatz (1)
25. Rydell	16. Startplatz (1)
26. Al-Attiyah	18. Startplatz (1)
Sritrai	18. Startplatz (1)

Meiste Siege Fahrer (2015/seit 1987)

1. Muller	6/47
2. Huff	0/27
3. Menu	-/23
4. López	10/21
5. Tarquini	0/20
6. Priaux	-/18
7. Farfus	-/15
8. J. Müller	-/10
9. Monteiro	2/7
10. Loeb	4/6
11. Rydell	-/5

12. Coronel	0/4
Gené	-/4
Monteiro	-/4
Soper	-/4
18. Colciago	-/4
Giovanardi	1/4
Larini	-/4
Loeb	-/4
Thompson	0/4
Zanardi	-/4
21. Chilton	0/3
Nykjaer	-/3
... D'Aste	0/2
... Ma	1/2
... Bennani	0/1

Meiste Siege Hersteller (2015/seit 1987)

1. Chevrolet	0/84
2. BMW	-/64
3. Seat	-/43
4. Citroën	21/38
5. Alfa Romeo	-/14
6. Honda	3/10
7. Ford	-/5
8. Holden	-/2
Lada	0/2

Pole-Positions Fahrer (2015/seit 1987)

1. Muller	3/28
2. Tarquini	0/17
3. Menu	-/15
4. López	7/14
5. Farfus	-/11
Huff	0/11
7. Ludwig	-/7
8. Niedzwiedz	-/6
9. Priaux	-/5
10. Rydell	0/4
11. Dieudonné	-/3
12. Michelisz	1/3
J. Müller	-/3
14. Chilton	0/2

-/2	... Ma	1/2	2008	Muller/Seat
0/2	MacDowall	-/2	2009	Tarquini/Seat
-/2	Nykjaer	-/2	2010	Muller/Chevrolet
-/1	... Barth	-/1	2011	Muller/Chevrolet
-/1	Bennani	0/1	2012	Huff/Chevrolet
-/1	D'Aste	0/1	2013	Muller/Chevrolet
1/1	Valente	0/1	2014	López/Citroën
-/1			2015	López/Citroën

Pole-Positions Herst. (2015/seit 1987)

1. Chevrolet	0/47
2. Seat	-/26
3. BMW	-/21
Citroën	11/21
5. Ford	-/10
6. Alfa Romeo	-/7
7. Honda	1/5

Schnellste Runde Fahrer (2015/seit 2005)

1. Muller	3/37
2. Huff	1/24
3. Tarquini	3/22
4. López	10/21
5. Menu	-/20
6. J. Müller	-/16
8. Farfus	-/16
9. Monteiro	-/14
1/8	
10. Loeb	5/7
Thompson	0/7
12. Michelisz	0/6
13. Gené	-/5
Rydell	0/5
15. Oriola	0/4
... Chilton	0/3
Coronel	0/3
D. Müller	-/3

Schnellste Runde Herst. (2015/seit 1987)

1. Chevrolet	0/76
2. BMW	-/67
3. Seat	-/41
4. Citroën	19/36
5. Honda	4/15
6. Alfa Romeo	-/14
7. Ford	-/10
8. Lada	1/2
10. Volvo	-/1

WM-Stand Hersteller

1. Citroën	1069
2. Honda	721
3. Lada	376

Endstand Privatwertung Fahrer (Top 10)

1. Norbert Michelisz	168
2. Mehdi Bennani	164
3. Tom Chilton	128
4. Hugo Valente	118
5. Stefano D'Aste	86
6. Tom Coronel	78
7. Grégoire Demoustier	72
8. John Filippi	71
9. Tin Sritrai	10
10. Sabine Schmitz	9

Tourenwagen-WM Werksfahrer/Marke

1987	Ravaglia/BMW
2005	Priaux/BMW
2006	Priaux/BMW
2007	Priaux/BMW

Tourenwagen-WM Hersteller

1987	Ford
2005	BMW
2006	BMW
2007	BMW
2008	Seat
2009	Seat
2010	Chevrolet
2011	Chevrolet
2012	Chevrolet
2013	Honda
2014	Citroën
2015	Citroën

Tourenwagen-WM Privatfahrer/Marke

2005	Hennerici/BMW
2006	Coronel/Seat
2007	D'Aste/BMW
2008	Hernández/BMW
2009	Coronel/Seat
2010	Hernández/BMW
2011	Poulsen/BMW
2012	Michelisz/BMW
2013	Nash/Chevrolet
2014	Engstler/BMW
2015	Michelisz/Honda

(Stand: 13.12.2015 / Arno Wester)

12h Sepang

Dreimal Audi

Nach etlichen Erfolgen bei bedeutenden Langstreckenrennen feierte Audi nun auch beim 12h-Rennen in Sepang den ersten Triumph.

Extremes Wetter mit großer Hitze, hoher Luftfeuchtigkeit und zwei Wolkenbrüchen, die die Rennleitung dazu zwangen, die 16. Auflage des asiatischen Marathons zweimal für insgesamt 2:39 Stunden zu unterbrechen, sorgten für einen dramatischen Rennverlauf. Da die Teilnehmer jeweils ohne Berücksichtigung der vorherigen Abstände hinter dem Safety Car (re-)starteten, lagen zwei Stunden vor Rennende die vier schnellsten Teams innerhalb von nur vier Sekunden!

In dieser Phase verschaffte sich das Audi-Team WRT einen Vorteil, als man seine Boxenstopps während einer Neutralisation des Rennens absolvierte und dadurch nur wenig Zeit verlor. So übernahm Laurens Vanthoor, der erstmals seit seinem schweren Unfall beim BSS-Rennen in Misano vor zehn Wochen wieder in einem Rennauto saß, die Führung, die später



Da war es noch trocken: Der siegreiche Audi des WRT-Teams

auch noch das Schwesterauto mit Christopher Mies innehatte. Der Belgier konnte schließlich nach dem letzten Boxenstopp auch dank frischer Reifen wieder die Spitze übernehmen und hatte gemeinsam mit seinen Teamkollegen Stuart Leonard und Stéphane Ortelli im Ziel nach 228 Runden (so wenig wie nie zuvor) einen Vorsprung von lediglich 8,330 Sekunden auf Platz 2.

Phoenix komplettiert Erfolg

Dort landeten die WRT-Kollegen Mies, Enzo Ide und Christopher Haase. Den Dreifach-

Triumph von Audi komplettierten Niki Mayr-Melnhof, Nicki Thiim und Markus Winkelhock in einem weiteren neuen R8 des Audi Sport Teams Phoenix.

Die Konkurrenz, allen voran die 2013 und 2014 siegreiche Ferrari-Mannschaft Clearwater Racing, für die Gianmaria Bruni die Pole erzielte, hatte in der Regenschlacht keine Chance gegen die schnellen und zuverlässigen R8. Beste Nicht-Audi waren ein McLaren, u. a. mit Alvaro Parente, sowie der Werks-Bentley, u. a. mit Maxi Buhk, die im Ziel eine, respektive zwei Runden zurücklagen. ♦ AW

12h Abu Dhabi

Schweizer Triumph



Am Ende das stärkste Auto: Kessel-Ferrari von Rigon und Co.

Im dramatischen Finish bei den «Gulf 12 Hours» setzte sich am Ende das Schweizer Ferrari-Team Kessel Racing durch. Black Falcon blieb wie im Vorjahr nur P2.

Zeitweise hatte die Mercedes-Mannschaft vom Nürburgring sogar eine Doppelführung, doch der als Siegakandidat hoch gehandelte SLS AMG GT3 von GT-Weltcup-Sieger Maro Engel, Jeroen Bleekemolen und Khaled Al Qubaisi fiel im Rennverlauf mit Problemen an der Lichtmaschine zurück.

Der zweite SLS von Hubert Haupt, Yelmer Buurman und Abdulaziz Al Faisal hatte gegen den starken Kessel-Ferrari, der schon die erste «Halbzeit» des Rennens mit 1:10 Minuten Vorsprung für sich entschieden hatte, keine Chance. Letztlich lagen die Falken, die schon im Vorjahr P2 belegten, rund 24 Sekunden hinter den Siegern Michal Broniszewski, Giacomo Piccini und WEC-Pilot Davide Rigon.

Das Schwesterauto der Sieger sorgte kurz vor Schluss für eine Schrecksekunde: Acht Minuten vor dem geplanten Ende drehte

sich erst der Rinaldi-Ferrari von Black Pearl auf einer Ölspur. Der dahinter fahrende Michael Lyons im zweiten Kessel-Ferrari konnte nicht mehr reagieren und knallte voll in den stehenden Markenkollegen. Die Fahrer blieben zwar unverletzt, die Autos jedoch waren Schrott.

Klassensieg für MRS GT Racing

Was folgte, war das ungeplant frühzeitige Ende mit der roten Flagge. «Es war die richtige Entscheidung», sagte der Schlussfahrer des Sieger-Trios Davide Rigon. Der Italiener konnte dem Unfall gerade noch ausweichen.

Durch den Abbruch behielt der verunfallte Kessel-Ferrari von Lyons, Vadim Gitlin und Zanuttini sogar noch den Sieg in der Gentlemen-Wertung. Bei den Pro-Am-Fahrzeugen setzte sich ein weiterer Ferrari durch: Jack Gerber, Marco Cioci und Ilya Melnikov triumphierten hier für AF Corse.

In der Cup-Klasse gewannen Charles Putman, Charles Espenlaub und Xavier Maassen im Cup-Porsche von MRS. ♦ MBR

Trophée Andros Andorra

Titelverteidiger raus, Tambay in den Top 3

Aus der Aufholjagd wurde vorerst nichts: Eiskönig Jean-Philippe Dayraut plagten auch beim zweiten Auftritt der Serie in Andorra massive technische Probleme, die ihn weiterhin massiv ausbremsen.

Es ist eine schwarze Serie für den sympathischen Südfranzosen und das gesamte Mazda-Einsatzteam von Saint-Élo. Nachdem beim Saisonauftakt in Val Thorens erst eine defekte Nockenwelle einen kompletten Neuaufbau des Motors erforderte, beendete im Anschluss ein defekter Kolben die Ambitionen, das Wochenende noch mit einem guten Ergebnis abzuschließen. Auch nicht viel besser erging es ihnen anfangs im Zwergstaat in den Pyrenäen.

Nach einem Kurzauftritt im Freien Training verabschiedete sich das 340 PS leistende V6-Aggregat erneut. Mechanische Probleme des neuen Aggregats wurden offiziell als Ursache genannt. Dies war die förmliche Umschreibung für einen Pleuelschaden, der den Motor wieder komplett zerstörte. Aber nicht nur das. Die Verteidigung der Eiskrone wird jetzt für Dayraut ausgesprochen schwierig. Deshalb entschied das Team, dass das von Anfang gut laufende Schwesterauto von Toomas

Heikkinen parallel auch von Dayraut gesteuert wird.

Der Finne hatte zuvor schon die erste Tageswertung gewonnen. Franck Lagorce und Adrien Tambay folgten auf den Plätzen. Olivier Panis, ebenfalls zu Saisonbeginn hoch gehandelt, weil im letzten Jahr nur um einen Punkt geschlagen, konnte nicht unmittelbar profitieren. Auch er stellte vorzeitig ab.

Dayraut aus dem Titelrennen?

Vor dem Finale des zweiten Wertungstages dann Spannung: Lagorce auf Pole, Jean-Baptiste Dubourg, Tambay, Olivier Panis und Jean-Philippe Dayraut dahinter. Die beiden Führenden können sich gleich auf den ersten Metern absetzen, während dahinter Panis und Dayraut direkt an Tambay vorbeiziehen können. Die beiden Führenden der letzten Saison fighten um jeden Zentimeter.

Dayraut kommt vorbei, Panis versucht zu kontern. Beide touchieren sich und landen in einem Schneewall, der das Rennen für beide beendet. DTM-Pilot Tambay nutzt die Gunst der Stunde. Mit dem erneuten Ausfall von Dayraut kann dieser wohl auch – trotz der im Reglement vorgesehenen Streichergenergebnisse – die angestrebte Mission der erneuten Titelverteidigung beenden. ♦ BSC



Mit Vollgas an die Tabellenspitze: Franck Lagorce im Dacia

TROPHÉE ANDROS / Resultate

Pas de la Casa/AND: Finale à 6/8 Runden; Streckenlänge 820 M.; Höhenmeter 2050
Freitag, 1. Finale: 1. Christian Beroujon (F/Ford) 5:00,967 min; 2. Hervé Knapick (F/Renault) +0,422; 3. Didier Thoral (F/Mazda) +5,554; 4. Lionel Daziano (F/Mazda) +6,357

Freitag, 2. Finale: 1. Toomas Heikkinen (F/Mazda) 6:29,595 min; 2. Franck Lagorce (F/Dacia) +0,673; 3. Adrien Tambay (F/Audi) +1,906; 4. Jean-Baptiste Dubourg (F/Renault) +2,723

Samstag, 1. Finale: 1. Didier Thoral (F/Mazda) 5,05,993 min; 2. Sylvain Pussier (F/DS) +0,658; 3. Hervé Knapick (F/Renault) +1,316; 4. Christian Beroujon (F/Ford) +2,679

Samstag, 2. Finale: 1. Franck Lagorce (F/Dacia) 6:35,780 min; 2. J.-B. Dubourg (F/Ren.) +0,997; 3. Adrien Tambay (F/Audi) +5,512; 4. Benjamin Rivière (F/DS) +6,752
Stand: 1. Lagorce 212 Punkte; 2. J.-B. Dubourg 212; 3. Rivière 196; 4. Tambay 195; 5. A. Dubourg 193; 6. Panis 190; 7. Pernaut 188; 8. Fontanel 155; 9. Heikkinen 144

Nächstes Rennen: 18./19. Dezember 2015, Alpe d'Huez/F
Internet: www.tropheeandros.com

Rallye-WM

Hyundai peilt Hersteller-Titel an

Von REINER KUHN

Noch bevor die Hyundai-Werksfahrer die Hülle vom neuen i20 WRC zogen, machte Teamchef Michel Nandan klar, dass man künftig nicht nur zu Volkswagen aufschließen, sondern ab kommender WM-Saison auch um die Hersteller-Krone kämpfen will.



Enthüllt: Neuville & Co. freut's



Geprüft: 8000 Testkilometer



Alles ist anders und besser: Der neue Hyundai i20 WRC wurde komplett in Alzenau konstruiert

Großer Bahnhof am Teamsitz im fränkischen Alzenau. Hyundai Motorsport stellte den neuen i20 WRC für die dritte WM-Saison des neu formierten Werksteams der Koreaner vor. «Ein besonderer Moment für uns alle», gestand Teamchef Michel Nandan. Ein Jahr Entwicklungszeit und gut 8000 Testkilometer, mehrheitlich auf Schotterpisten, sind in das Fahrzeug geflossen, von dem viel erwartet wird. «Anders als sein Vorgänger wurde das Auto für 2016 komplett hier in Alzenau konstruiert, und wir hatten genügend Zeit für seine Entwicklung. Wir können unsere Ziele jetzt höher schrauben», so Nandan. Und fügt an: «Wir wollen nicht nur einzelne WM-Rallyes gewinnen, sondern auch um den WM-Titel in der Hersteller-Wertung kämpfen.» Selbstbewusste Töne, mit denen man Klassenprimus Volkswagen herausfordert. Besser standen die Chancen für die

in Deutschland beheimatete Werksmannschaft der Koreaner schließlich noch nie.

80 Kilo zum «Spielen»

«Ob Motor, Antriebsstrang, Chassis oder Fahrwerk – alles am Auto ist anders und besser», freut sich Thierry Neuville, der, so hofft es sein Arbeitgeber, möglichst bald wieder zur alten Stärke zurückfindet. «2015 war wahrscheinlich das schwierigste Jahr in meiner Karriere», gibt der Belgier zu und erklärt: «Das alte Auto war ein Schnellschuss und sehr kopflastig. Anders als

die Konkurrenz konnten wir nicht mit Ballastgewicht die Balance verändern, denn wir waren am Limit. Um Abhilfe zu schaffen, bin ich zum Beispiel in Schweden mit zwei Ersatzrädern gefahren. Jetzt ist der i20 untergewichtig. Wir können wie VW mit knapp 80 Kilo Ballast die Gewichtsverteilung und den Schwerpunkt verändern. Das neue Auto fühlt sich in jeder Beziehung gut an», schwärmt Neuville, und sieht seine auch der verspäteten Fertigstellung des neuen Dienstwagens geschuldete Formkrise überwunden.

Auch seine Werkskollegen Dani Sordo, der beim Saisonauftakt in Monte Carlo neben Neuville in einem jener beiden Autos sitzt, die WM-Punkte für die Hersteller-Wertung einfahren sollen, und Toptalent Hayden Paddon gehen motiviert an den Start. «Jeder hat seine individuellen Stärken und Rallyes, bei denen er ganz vorne mitfahren kann. Gleichzeitig sind aber alle in der Lage, um die Podiumsplätze zu kämpfen», so Nandan, der bei allen WM-Läufen drei Autos ins Rennen schickt. Paddon fährt bei seinem Mon-

te-Debüt noch das alte Modell, übernimmt aber beim zweiten Lauf in Schweden die neueste i20-WRC-Version. Testfahrer Kevin Abbring wird dagegen, wenn überhaupt, erst in der zweiten Saisonhälfte bei WM-Läufen ins WRC-Lenkrad greifen. Verständlich, denn er soll neben den Tests im neuen Kundensportmodell i20 R5 ab April auch schon jenes ersten Entwicklungsträger des neuen WRC 2017 ausführen, der in nur zwölf Monaten den für 14 WM-Läufe auf Kiel gelegten Werkswagen ablösen soll. ♦

Volkswagen

Ogier erfährt die Zukunft

Ja, ist denn schon Weihnachten? Noch bevor der Weltmeister sich nahe seinem Geburtsort Gap auf die Rallye Monte Carlo vorbereitet, saß er in Schweden erstmals am Steuer des VW Polo R WRC-Prototypen für 2017.

Stillstand ist Rückschritt, dachten sich wohl die Weltmeister aus Wolfsburg. Da am aktuellen VW Polo R WRC nur noch Detailveränderungen auf der Agenda stehen, nahm das Testteam nicht nur den neuesten Testträger der nächsten World Rally Cars-Generation mit zu den Wintertests nach Schweden, sondern ließ auch noch gleich alle drei Werksfahrer ans Steuer. Weltmeister Sébastien Ogier und Vizechampion Jari-Matti Latvala durften jeweils zwei Tage die Zukunft erfahren. Andreas Mikkelsen war einen Tag in dem künftig 25 Kilo leicht-

teren, satte 55 Millimeter breiteren, rund 60 PS stärkeren und mit mächtigerem Flügelwerk sowie elektronischem Mitteldifferenzial daherkommenden Polo unterwegs.

Nur «geschnuppert»

Schade nur, dass das Wetter im hohen Norden nicht mitspielte und es für das Werkstrio bei besseren Schnupperrunden

blieb. «Wir hatten etwas zu wenig Schnee, und es war nicht kalt genug», berichtet Ogier und hofft auf baldige Wiederholung. «Ich kann nicht wirklich viel zum Auto sagen, die Bedingungen waren einfach zu schlecht, um all die Details zu spüren, auf die es dann später ankommt», so der Champion, der knapp 100 Testkilometer im 2017er-Polo absolvierte. ♦ RK



Wenig Kilometer für VW: Der Winter in Schweden spielt nicht mit

Rallye-EM

Der Spätaufsteiger

Nach vier Landestiteln und dem Gewinn der kontinentalen Serie will Europameister Kajetan Kajetanowicz mehr. Der 36-jährige Pole plant den Aufstieg in die WRC2.

Er ist ein Spätberufener. Vor genau zehn Jahren schaffte Kajetan Kajetanowicz in seinem Debütjahr im polnischen Peugeot 206 Cup Rang 2 und wechselte auf einen Allradler. Im Subaru gewann der mittlerweile 36 Jahre alte Pole von 2010 bis 2013 viermal in Folge den Landesmeistertitel und wechselte in die Rallye-EM. Im zweiten kompletten EM-Jahr krönte sich der inzwischen auf einen M-Sport Ford Fiesta R5 gewechselte Allrounder nun ebenfalls zum Champion – und hat nun erst recht Bock auf noch mehr.

Kajetan Kajetanowicz, der noch nie bei einem WM-Lauf startete und bei den weltmeisterlichen Heimspielen für Hauptsponsor Lotos von der Gästebetreuung bis zum TV-Kommentator alles machte, will unbedingt in der WRC2 aufsteigen. Allerdings ist das Programm noch nicht unter Dach und Fach. «Wo ich hinwill, ist kein Geheimnis», sagt der Europameister. «Wir sind noch mitten in den Gesprächen. Es geht schließlich um das ganze Paket, von der Marke des Autos bis zu jenen Veranstaltungen, die Sinn machen. Ich befürchte, ich werde es erst kurz vor Weihnachten wissen», bleibt «Kajto» gelassen. Denn sollte der Wechsel nicht klappen, will er weiter im Ford Fiesta R5 in der Rallye-EM antreten und seinen Titel verteidigen. ♦ RK



Kajetanowicz

HJS R3 Trophy

Querverkehr in der DRM

Von REINER KUHN

Jetzt kommen die Hecktriebler. Mit ihren Toyota GT86 R3 kämpfen die Teilnehmer der im nächsten Jahr erstmals ausgeschrieben HJS R3 Trophy bei insgesamt sieben DRM-Läufen um 40 000 Euro Preisgeld.

Die Deutsche Rallye Meisterschaft wird im kommenden Jahr noch bunter. Neben der in zwei Kategorien ausgetragenen Citroën Racing Trophy (6 DRM-Läufe) sowie dem ADAC Opel Rallye Cup (6 DRM-Läufe plus Rallye Deutschland) soll 2016 auch erstmals die HJS R3 Trophy für Furore und mehr oder weniger wilde Driftwinkel sorgen. Ein Leichtes, wurde die Serie doch extra für den heckgetriebenen Toyota GT86 R3 geschaffen.

Der 2.0-Liter-Boxer-Saugmotor, der konzeptionell in der R3-Kategorie ebenso aus dem Rahmen fällt wie der Heckantrieb, leistet rund 230 PS und verfügt über ein Drehmoment von circa 235 Newtonmetern.

Der R3-Toyota wird als Komplettkit mit Rohkarosserie, Motor

und Antriebsstrang etc. zum Stückpreis von 84 000 Euro (zzgl. MwSt.) angeboten. Die sieben DRM-Läufe umfassen die Saison beginnt Mitte April und endet Ende Oktober. Neben einem Sonderpreis von TMG werden bei jedem Lauf 5000 Euro Preisgeld ausge-

schüttet. «Die ersten drei Einschreibungen liegen schon vor», freut sich Klaus Osterhaus, HJS Leiter Motorsport und ist zuversichtlich, dass er ein halbes Dutzend Teilnehmer für die in der Debütsaison maximal acht Trophy-Plätze zusammenbekommt. ♦



Wollen 2016 in der DRM für Furore sorgen: Die heckgetriebenen Toyota GT86 der Highjet S R3 Trophy

NACHRICHTEN

Dinkel steigt um und visiert Podium an

DRM Dominik Dinkel (23) wechselt vom Opel Adam R2 auf einen Skoda Fabia S2000. Nach Eingewöhnungsphase hofft er, der turbobefeuerten R5-Allrad-Konkurrenz in der Deutschen Rallye Meisterschaft Paroli bieten zu können: «Wir treten bei acht Läufen an und wollen um das Podium kämpfen.»

Citroën Trophy wird immer beliebter

Citroën Trophy Den Organisatoren liegen schon jetzt neun fixe Nennungen sowie mehrere Anfragen für die vor allem beim Nachwuchs beliebten Einsteigerkategorie mit dem 125 PS starken DS 3 R1 vor. Für die dem über 200 PS starken DS 3 R3 vorbehaltenen, große Trophy-Kategorie rechnen die Macher mit einem ähnlichen Feld wie in 2015. ♦ RK

Deutsche Rallye-Talente

Den nächsten Schritt im Visier



Fabian Kreim (23)
2015: 2. DRM (5 Siege)
Skoda Fabia R5



Julius Tannert (25)
2015: 1. ADAC Opel Cup (6 Siege)
Opel Adam Cup



Lukas Meter (22)
2015: 1. Citroën Trophy R1 (2 Siege)
DS 3 R1



Johannes Dambach (22)
2015: 3. ADAC Rallye Masters (7 Siege)
F Suzuki Swift

Konntest du die Ziele, die du dir für die vergangene Saison gesteckt hast, erreichen?

«Das Ziel war es, Erfahrung auf einem Allradler zu sammeln und in allen Bereichen besser zu werden. Auch dank Starts im Ausland habe ich diese Ziele für mich erreicht.»

«Wir haben in diesem Jahr alles auf eine Karte gesetzt und mussten liefern, das hat mit dem Gewinn des ADAC Opel Rallye Cup und dem Aufstieg ins Werksteam zum Glück geklappt.»

«Wir wollten schnellster Junior der Trophy werden und wenn möglich auch die R1-Kategorie gewinnen. Beides haben wir vorzeitig erreicht und dementsprechend zufrieden bin ich.»

«Ziel waren die Top 3 der Division 6. Mit 7 Siegen bei 9 Rallyes, dem klaren Divisionsgewinn und einem Podiumsplatz in der Gesamtwertung haben wir unser Ziel deutlich übertroffen.»

An welche Rallye erinnerst du dich besonders gerne und warum?

«Eigentlich erinnere ich mich an jede Rallye gerne. Wobei der Sieg gleich beim DRM-Saisonauftakt natürlich die emotionalste Rallye war.»

«Ganz klar an die Rallye Deutschland. Als wir durchs Ziel gerollt sind und damit den Cup gewonnen hatten, war das schon ein ganz besonders emotionaler Moment.»

«Mein Highlight war der schwierige Trophy-Lauf im Ausland. Durch eine clevere, konstante und schnelle Fahrweise konnten wir dort mit großem Vorsprung gewinnen.»

«Eindeutig an die Hessen Rallye Vogelsberg. Ein sehr hoher Schotteranteil und schöne Prüfungen machten ebenso viel Spaß wie die gelungene Rallye-Party nach der Zieldurchfahrt.»

Warum würdest du welche Rallye von 2015 am liebsten aus dem Gedächtnis streichen?

«Der deutsche WM-Lauf. Ich war zu unkonzentriert und habe zu viele Fehler gemacht. Zudem hatte ich Pech mit der Technik und blieb mit P8 in der WRC2 unter meinen Möglichkeiten.»

«Bei unserem Start bei der Rallye-EM in Lettland sind wir quasi ins kalte Wasser gesprungen. Entsprechend schwer haben wir uns getan. Wir werden alles daran setzen, dies schon bald, im kommenden Februar, zu ändern.»

«Jede Veranstaltung war ein Erlebnis. Negativ sticht natürlich der letzte Trophy-Lauf in Baden-Württemberg heraus. Dort sind wir in Führung liegend technikkonditionell ausgefallen.»

«Ganz klar die Rallye Stewerberg! Wir waren in der Division schon mit über einer Minute voraus. Aber dann kostete uns ein technischer Defekt den Gesamtsieg im ADAC Rallye Masters.»

Wie geht es nun weiter? Was sind deine Pläne, und wo wird man dich 2016 am Start sehen?

«Skoda Auto Deutschland will mit mir weitermachen. Geplant sind eine Auswahl an DRM- und ÖRM-Läufen sowie weitere Tests. Ob dazu ein internationales Programm kommt, ist noch offen.»

«Meine Copilotin Jennifer Thielen und ich starten 2016 mit dem Opel-Werksteam im Adam R2 in der Junior-Rallye-EM und wollen dort möglichst bald um Podiumsplätze oder Siege kämpfen.»

«Wir sind noch mitten in der Planung. Ich bin aber zuversichtlich, mit Unterstützung unserer Partner und von Citroën in der nächsten DRM-Saison im deutlich stärkeren DS3 R3 anzutreten.»

«Kommendes Jahr möchte ich in den ADAC Opel Rallye Cup einsteigen. Um weiterzukommen will und muss ich mich der hohen Leistungsdichte auf identischen Autos stellen und behaupten.»

EXTRA
MOTOR
SPORT
aktuell



Automobil

RACER DES JAHRES in Kooperation mit



Wählen Sie die Besten: Marken, Modelle & Fahrer 2015

Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!



1. Preis «upbike by eVinci»
 E-Bike von UPGRADED



2. Preis Premium Trackday
 mit RADICAL

Liebe Leser und Motorsportfreunde!

Wer sind die besten «Racer des Jahres»? MOTORSPORT aktuell sucht die besten Marken, Modelle und Fahrer der Rennsaison 2015 in den Rubriken Marken, Modelle und Fahrer. Sie haben die Wahl. Wie immer gibt es für Ihre Unterstützung viele attraktive Preise zu gewinnen. Also Stift in die Hand und los!

In dieser MSA-Ausgabe stellen wir Ihnen auf diesen beiden und den im Anschluss folgenden Sonderseiten die zur Wahl stehenden Kandidaten aus dem Bereich Automobil vor. Hier, auf den Seiten 20/21, finden Sie die 60 wichtigsten Marken bzw. Hersteller, deren Fahrzeuge in der Saison 2015 im Automobilrennsport werkseitig oder privat eingesetzt worden sind.

Die Rubrik «Marken» haben wir unterteilt in diese sieben Kategorien:

- A Formel 1**
- B Formelsport**
- C Sportwagen**
- D Tourenwagen**
- E Langstrecke Nürburgring**
- F Rallye**
- G Markenpokale**

Auf den Seiten 22 bis 25 können Sie die Automodelle wählen,

auf den Seiten 26/27 dann für die Ihrer Meinung nach besten Fahrer 2015 abstimmen.

Wie Sie abstimmen und wie Sie uns Ihre Wahl mitteilen können, erfahren Sie auf Seite 29. Dort finden Sie auch alle bei dieser Aktion zu gewinnenden Preise. Der Hauptgewinn hat einen Wert von rund 10000 Euro. Wir danken Ihnen herzlich für Ihre Teilnahme!



Marken A - L

 Formel 1 Formelsport Sportwagen Tourenwagen Nürburgring Langstrecke Markenpokale A B C D E F G							 Formel 1 Formelsport Sportwagen Tourenwagen Nürburgring Langstrecke Markenpokale A B C D E F G									
AER			B 01	C 01				Fiat/Abarth			B 14				F 14	G 14
Alfa Romeo					D 02			Force India		A 15						
Aston Martin				C 03		E 03		Ford			B 16	C 16	D 16	E 16	F 16	
Audi				C 04	D 04	E 04	F 04	G 04	Gibson			B 17	C 17			
BMW				C 05	D 05	E 05		G 05	Ginetta				C 18			G 18
BR Engineering				C 06					Holden		A 19	B 19	C 19	D 19	F 19	
Chevrolet				B 07	C 07	D 07		G 07	Honda					D 20		
Citroën						D 08		G 08	Hyundai						E 21	F 21
Corvette				C 09					Jaguar				C 22			
Dallara				B 10	C 10				KTM				C 23			G 23
Dodge					C 11				Lada					D 24		G 24
DS				B 12				F 12	G 12	Lamborghini				C 25		G 25
Ferrari		A 13		C 13		E 13		G 13	Lexus				C 26		E 26	

ANZEIGE

upgraded **de**
automotive group

upchip **de**
chip-tuning

uptrion **de**
unique sport cars

upracer **de**
as real as it gets

upbike **de**
by e-vinci

Marken L - Z

	 Formel 1 Formelsport Sportwagen Tourenwagen Nürburgring Langstrecke Markenpokale Rallye							 Formel 1 Formelsport Sportwagen Tourenwagen Nürburgring Langstrecke Markenpokale Rallye							
	A	B	C	D	E	F	G	A	B	C	D	E	F	G	
Lola (Multimatic) 		B 27	C 27					Radical 			C 44				G 44
Lotus 	A 28		C 28					Red Bull 	A 45						
Manor (Marussia) 	A 29							Renault 	A 46	B 46				F 46	G 46
Maserati 						G 29		Riley 			C 47				
Mazda 		B 31	C 31					Sauber 	A 48						
McLaren 	A 32		C 32					Schaeffler 		B 49	C 49	D 49		F 49	
Mercedes 	A 33	B 33	C 33	D 33	E 33			Seat 				D 50			G 50
MG 				D 34				Skoda 						F 51	
Mini 						F 35	G 35	Spark 		B 52					
Mitsubishi 						F 36		Subaru 				D 53	E 53	F 53	
Mygale 		B 37						Suzuki 							G 54
Nissan 			C 38	D 38	E 38			Tatuus 		B 55					
Onroak (Morgan/Ligier) 			C 39					Toro Rosso 	A 56						
Opel 				D 40	E 40	F 40	G 40	Toyota 		B 57	C 57	D 57	E 57	F 57	
Oreca 			C 41	D 41		F 41		Volkswagen 		B 58		D 58		F 58	G 58
Peugeot 						F 42	G 42	Volvo 				D 59			
Porsche 			C 43		E 43	F 43	G 43	Williams 	A 60		C 60				

ANZEIGE



SEIT **20 JAHREN** FÜR JEDE RENNSTRECKE
DAS **RICHTIGE GEWINDEFahrWERK**



Wählen Sie die Modelle 2015!

Auf dieser und der folgenden Doppelseite haben wir die 55 Wahlkandidaten der Rubrik «Modelle» aufgelistet. Dabei handelt es sich um eine Auswahl

der wichtigsten EU-Neuwagen-Modelle und ihrer Rennsport-Ableger. Bitte wählen Sie innerhalb dieser fünf Kategorien Ihren jeweiligen Favoriten.

H Minicars
J Kleinwagen
K Kompaktklasse
L (Obere) Mittelklasse
M Sportwagen/Luxusklasse



H) Minicars

	Serienmodell Fiat/Abarth 500/595/695		Renneinsatz 1 Rallye Diverse H 1-1		Renneinsatz 2 Markenpokal Trofeo Abarth H 1-2	
	Serienmodell Kia Picanto		Renneinsatz 1 Markenpokal Kia Lotos Cup H 2-1			
	Serienmodell Opel Adam		Renneinsatz 1 Rallye ERC, DRM etc. H 3-1		Renneinsatz 2 Markenpokal Opel Rallye C. H 3-2	
	Serienmodell Renault Twingo		Renneinsatz 1 Markenpokale Eset V4 Cup H 4-1			

J) Kleinwagen

	Serienmodell Audi A1/S1		Renneinsatz 1 Rallye Rallycross J 1-1				
	Serienmodell DS 3		Renneinsatz 1 Rallye WRC etc. J 2-1		Renneinsatz 2 Markenpokal Racing Trophy J 2-2		
	Serienmodell Ford Fiesta		Renneinsatz 1 Rallye WRC etc. J 3-1		Renneinsatz 2 Tourenwagen ETCC, DTC etc. J 3-2		
	Serienmodell Hyundai i20		Renneinsatz 1 Rallye WRC, WRX J 4-1				
	Serienmodell Mini JCW/ Countryman		Renneinsatz 1 Tourenwagen DTC etc. J 5-1		Renneinsatz 2 Rallye Rally Raid etc. J 5-2		Renneinsatz 3 Markenpokal div. Mini Chall. J 5-3
	Serienmodell Opel Corsa		Renneinsatz 1 Markenpokal OPC R. Cup J 6-1				
	Serienmodell Peugeot 208		Renneinsatz 1 Rallye WRC, ERC etc. J 7-1				
	Serienmodell Peugeot 2008		Renneinsatz 1 Rallye Rally Raid J 8-1				







ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2015“ wird präsentiert von


















BBS

Technik aus dem Motorsport

J) Kleinwagen

 Serienmodell Renault Clio	 Renneinsatz 1 Tourenwagen DTC etc. J 9-1	 Renneinsatz 2 Rallye Diverse J 9-2	 Renneinsatz 3 Markenpokal Clio Cup J 9-3
 Serienmodell Seat Ibiza	 Renneinsatz 1 Markenpokal Ibiza Cup Ital. J 10-1		
 Serienmodell Skoda Fabia	 Renneinsatz 1 Rallye WRC, ERC etc. J 11-1		
 Serienmodell Suzuki Swift	 Renneinsatz 1 Markenpokal Suzuki Cup J 12-1		
 Serienmodell Volkswagen Polo	 Renneinsatz 1 Rallye WRC, WRX J 13-1		

K) Kompaktklasse

 Serienmodell Alfa Romeo Giulietta	 Renneinsatz 1 Tourenwagen TCR K 1-1		
 Serienmodell Audi A3/S3	 Renneinsatz 1 Rallye WRX K 2-1	 Renneinsatz 1 Tourenwagen BTCC K 2-2	
 Serienmodell BMW 1er/2er	 Renneinsatz 1 Tourenwagen BTCC K 3-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring K 3-2	 Renneinsatz 3 Markenpokal M235i Cup K 3-3
 Serienmodell Citroën C4/C-Elysée	 Renneinsatz 1 Tourenwagen WTCC K 4-1	 Renneinsatz 2 Rallye Rallycross K 4-2	
 Serienmodell Ford Focus	 Renneinsatz 1 Tourenwagen BTCC, TCR K 5-1	 Renneinsatz 2 Rallye Rallycross K 5-2	
 Serienmodell Honda Civic	 Renneinsatz 1 Tourenwagen WTCC, Div. K 6-1		
 Serienmodell Lada Priora/Vesta	 Renneinsatz 1 Tourenwagen WTCC K 7-1		
 Serienmodell Mitsubishi Lancer	 Renneinsatz 1 Rallye Diverse K 8-1		
 Serienmodell Opel Astra	 Renneinsatz 1 Tourenwagen TCR K 9-1	 Renneinsatz 2 Markenpokal Astra OPC C. K 9-2	

ANZEIGE















welcome to the upgraded world:



K) Kompaktklasse

	Serienmodell Seat Leon		Renneinsatz 1 Tourenwagen TCR, ETCC etc. K 10-1		Renneinsatz 2 Markenpokal Leon Eurocup K 10-2		
	Serienmodell Subaru WRX		Renneinsatz 1 Tourenwagen TCR K 11-1		Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring K 11-2		Renneinsatz 3 Rallye Diverse K 11-3
	Serienmodell Volkswagen Beetle		Renneinsatz 1 Rallye Rallycross K 12-1				
	Serienmodell Volkswagen Golf		Renneinsatz 1 Tourenwagen TCR K 13-1		Renneinsatz 2 Markenpokal VW Golf Cup K 13-2		

L) (Obere) Mittelklasse

	Serienmodell Audi A4/A5 (RS4/RS5)		Renneinsatz 1 Tourenwagen DTM L 1-1				
	Serienmodell BMW 3er/4er		Renneinsatz 1 Tourenwagen DTM L 2-1				
	Serienmodell Ford Mondeo/Fusion		Renneinsatz 1 Tourenwagen NASCAR L 3-1				
	Serienmodell Mercedes C-Klasse/C-Kl. Coupé		Renneinsatz 1 Tourenwagen DTM L 4-1				
	Serienmodell Mercedes E-Klasse/E-Kl. Coupé		Renneinsatz 1 Tourenwagen V8 Supercars L 5-1				
	Serienmodell Volkswagen CC		Renneinsatz 1 Tourenwagen BTCC L 6-1				
	Serienmodell Volvo S60		Renneinsatz 1 Tourenwagen STCC, V8 SC L 7-1				

M) Sportwagen/Luxusklasse

	Serienmodell Aston Martin Vantage		Renneinsatz 1 Sportwagen WEC, GT3 M 1-1		Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring M 1-2		
	Serienmodell Audi TT/TT Coupé		Renneinsatz 1 Tourenwagen TCR M 2-1		Renneinsatz 2 Markenpokal Audi TT Cup M 2-2		
	Serienmodell Audi R8		Renneinsatz 1 Sportwagen GT3 M 3-1		Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring M 3-2		Renneinsatz 3 Markenpokal R8 LMS Cup M 3-3











































ANZEIGE



SEIT 20 JAHREN FÜR JEDE RENNSTRECKE
DAS RICHTIGE GEWINDEFahrWERK



M) Sportwagen/Luxusklasse

 Serienmodell Bentley Continental	 Renneinsatz 1 Sportwagen GT3 M 4-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring M 4-2	
 Serienmodell BMW Z4	 Renneinsatz 1 Sportwagen ELMS, GT3 etc. M 5-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring M 5-2	
 Serienmodell Chevrolet Camaro	 Renneinsatz 1 Sportwagen GT3, GT4 M 6-1		
 Serienmodell Chevrolet Corvette	 Renneinsatz 1 Sportwagen Le Mans, GT3 M 7-1		
 Serienmodell Ferrari F458/488	 Renneinsatz 1 Sportwagen WEC, GT3 M 8-1	 Renneinsatz 2 Markenpokal Ferrari Chall. M 8-2	
 Serienmodell Honda NSX	 Renneinsatz 1 Sportwagen Super GT M 9-1		
 Serienmodell KTM X-Bow	 Renneinsatz 1 Sportwagen GT4 M 10-1	 Renneinsatz 2 Markenpokal X-Bow Battle M 10-2	
 Serienmodell Lamborghini Gallardo/ Huracán	 Renneinsatz 1 Sportwagen GT3 M 11-1	 Renneinsatz 2 Markenpokal Trofeo Lamb. M 11-2	
 Serienmodell Lexus RC/RCF	 Renneinsatz 1 Sportwagen Super GT M 12-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring M 12-2	
 Serienmodell McLaren 650S/675 LT	 Renneinsatz 1 Sportwagen GT3 M 13-1		
 Serienmodell Mercedes SLS AMG/ AMG GT	 Renneinsatz 1 Sportwagen GT3 M 14-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring M 14-2	
 Serienmodell Nissan GT-R	 Renneinsatz 1 Sportwagen Super GT, GT3 M 15-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring M 15-2	
 Serienmodell Porsche 911/911 GT3	 Renneinsatz 1 Sportwagen WEC, GT3 etc. M 16-1	 Renneinsatz 2 Rallye WRC, DRM M 16-2	 Renneinsatz 3 Markenpokal Porsche Cups M 16-3
 Serienmodell Toyota GT86	 Renneinsatz 1 Langstrecke Nürburgring M 17-1	 Renneinsatz 2 Markenpokal GT86 Cup M 17-2	 Renneinsatz 3 Rallye R3 M 17-3
 Serienmodell Volkswagen Scirocco	 Renneinsatz 1 Rallye Rallycross M 18-1		

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2015“ wird präsentiert von

BBS

Technik aus dem Motorsport

Wählen Sie die Fahrer 2015!

Auf diesen beiden Seiten stehen 120 Automobil-Rennfahrer für Sie zur Wahl bereit. Die MSa-Redaktion hat für Sie eine alphabetisch sortierte Vorauswahl getroffen. Sollten

Ihre 2015er-Favoriten fehlen, können Sie diese als «Fahrer nach Wahl» wählen. Die acht Fahrer-Kategorien lauten:

N Formel 1
O Formelsport

P Sportwagen
Q Tourenwagen
R Langstrecke Nürburgring
S Rallye
T Markenpokale
U Nachwuchsfahrer



N) Formel 1

N01  Fernando Alonso E/Formel 1	N02  Valtteri Bottas FIN/Formel 1	N03  Jenson Button GB/Formel 1	N04  Romain Grosjean F/Formel 1	N05  Lewis Hamilton GB/Formel 1	N06  Nico Hülkenberg D/Formel 1	N07  Daniil Kvyat RUS/Formel 1	N08  Felipe Massa BR/Formel 1
N09  Felipe Nasr BR/Formel 1	N10  Sergio Pérez MEX/Formel 1	N11  Kimi Räikkönen FIN/Formel 1	N12  Daniel Ricciardo AUS/Formel 1	N13  Nico Rosberg D/Formel 1	N14  Max Verstappen NL/Formel 1	N15  Sebastian Vettel D/Formel 1	N16  Fahrer nach Wahl

O) Formelsport

O01  Daniel Abt D/Formel E	O02  Zoël Amberg CH/GP2	O03  René Binder A/GP2	O04  Sébastien Buemi CH/Formel E	O05  S. de Silvestro CH/Formel E	O06  Scott Dixon NZ/IndyCar	O07  Nick Heidfeld D/Formel E	O08  André Lotterer D/Super Formula
O09  Raffaele Marciello I/GP2	O10  J.-P. Montoya CO/IndyCar	O11  Nelson Piquet jr. BR/Formel E	O12  Will Power AUS/IndyCar	O13  Felix Rosenqvist S/Formel-3-EM	O14  Oliver Rowland GB/F. Renault 3.5	O15  Stoffel Vandoorne B/GP2	O16  Fahrer nach Wahl

P) Sportwagen

P01  Sebastian Asch D/GT Masters	P02  Earl Bamber NZ/24h Le Mans	P03  Timo Bernhard D/WEC	P04  Maximilian Buhk D/BSS	P05  Alex Buncombe GB/BES	P06  Nick Catsburg NL/24h Spa	P07  Katsumasa Chiyo J/BES	P08  Robin Frijns NL/BGTS
P09  Brendon Hartley NZ/WEC	P10  Richard Lietz A/WEC	P11  Luca Ludwig D/GT Masters	P12  Wolfgang Reip B/BES	P13  Nick Tandy GB/24h Le Mans	P14  Mark Webber AUS/WEC	P15  R. Westbrook GB/USCC	P16  Fahrer nach Wahl

Q) Tourenwagen

Q01  Thed Björk S/STCC	Q02  Dusan Borkovic SRB/ETCC	Q03  Kyle Busch USA/NASCAR	Q04  Stefano Comini CH/TCR Int.	Q05  Mattias Ekström S/DTM	Q06  Jamie Green GB/DTM	Q07  Rob Huff GB/WTCC	Q08  Fredrik Lestrup S/DTC Procar
Q09  José María López RA/WTCC	Q10  Norbert Michelisz H/WTCC	Q11  Tiago Monteiro P/WTCC	Q12  Gordon Shedden GB/BTCC	Q13  Bruno Spengler CDN/DTM	Q14  Pascal Wehrlein D/DTM	Q15  M. Winterbottom AUS/V8 SC	Q16  Fahrer nach Wahl

ANZEIGE

upgraded⁺.de
automotive group

upchip⁺.de
chip-tuning

uptrion⁺.de
unique sport cars

upracer⁺.de
as real as it gets

upbike⁺.de
by e-vinci



R) Langstrecke Nürburgring

R01 Klaus Abbelen D/VLN+24h	R02 Dirk Adorf D/VLN+24h	R03 Uwe Alzen D/VLN+24h	R04 Marc Basseng D/VLN+24h	R05 Augusto Farfus BR/24h	R06 Dirk Groneck D/VLN	R07 Tim Groneck D/VLN	R08 Jesse Krohn FIN/VLN
R09 Christian Menzel D/VLN+24h	R10 Christopher Mies D/24h	R11 Nico Müller D/24h	R12 Edw. Sandström S/24h	R13 Sabine Schmitz D/VLN+24h	R14 Volker Strycek D/VLN+24h	R15 Laurens Vanthoor B/24h	R16 Fahrer nach Wahl

S) Rallye

S01 Nasser Al-Attayah Q/WRC2+Dakar	S02 R. Baumschlager A/ÖRM	S03 Elfyn Evans GB/WRC	S04 Grégoire Hotz CH/SRM	S05 K. Kajetanowicz PL/ERC	S06 Fabian Kreim D/DRM+ÖRM	S07 Armin Kremer D/WRC2	S08 Robert Kubica PL/WRC
S09 Jari-M. Latvala FIN/WRC	S10 Kris Meeke GB/WRC	S11 Andr. Mikkelsen N/WRC	S12 Sébastien Ogier F/WRC	S13 Hayden Paddon NZ/WRC	S14 Petter Solberg N/WRX	S15 Ruben Zeltner D/DRM	S16 Fahrer nach Wahl

T) Markenpokale

T01 Mikaela Ahlin-K. S/Audi TT Cup	T02 M. Ammermüller D/Porsche Cups	T03 Pascal Eberle CH/Clio Cup	T04 Philipp Eng A/Porsche Cups	T05 Ch. Engelhart D/Porsche Cups	T06 Björn Grossmann D/Ferrari Ch.	T07 Jan Kisiel PL/Audi TT Cup	T08 Jeffrey Kruger ZA/VW Golf Cup
T09 Niki Leutwiler CH/X-Bow Battle	T10 Niklas Lilja S/Trofeo Abarth	T11 Dennis Marschall D/Audi TT Cup	T12 Pol Rosell E/Leon Eurocup	T13 Jeffrey Schmidt CH/Porsche Cups	T14 Nicki Thiim DK/Carrera Cup	T15 Chris v. d. Drift NZ/Carr. Cup Asia	T16 Fahrer nach Wahl

U) Nachwuchsfahrer

U01 Emil Bergkvist S/ERC	U02 Ralph Boschung CH/GP3	U03 Matteo Calroli I/Porsche Cups	U04 Louis Delétraz CH/FR 2.0	U05 Marvin Dienst D/Formel 4	U06 Alex Fontana CH/GP3	U07 Maxim. Günther D/Formel-3-EM	U08 Kevin Jörg CH/FR 2.0
U09 M. Kirchhöfer D/GP3	U10 Lukas Meter D/Citroën Trophy	U11 Sven Müller D/Porsche Cups	U12 Markus Pommer D/Formel-3-EM	U13 Mick Schumacher D/Formel 4	U14 Julius Tannert D/Opel Cup	U15 Mathéo Tuscher CH/GP3	U16 Fahrer nach Wahl

ANZEIGE



SEIT 20 JAHREN FÜR JEDE RENNSTRECKE
DAS RICHTIGE GEWINDEFAHRWERK



VOLLGAS-

1 x 1 «upbike by eVinci» E-Bike von upgraded

Dieser Hauptpreis wird Sie elektrifizieren! Das «upbike by eVinci» der Firma upgraded ist die perfekte Symbiose von E-Bike und Motorrad. Das patentierte Antriebskonzept Electric Drivestyle setzt Maßstäbe. Die Kombination von selbstentwickelten Schwingen, Rahmen und Sitzdomen vermittelt dem Fahrer einen außerordentlichen Sitz- und Fahrkomfort. Der über ein stufenloses Automatik-Getriebe geschaltete Motor schiebt mit 130 Nm an, die Reichweite beträgt 240 km. So wird der Wunsch nach Unabhängigkeit im urbanen Verkehr erfüllt. Das Design-Touchpad-Display lässt keine Funktionswünsche offen, ist einfach zu bedienen und natürlich Code-geschützt.

Wert: 9899,- Euro
www.upbike.de
www.upgraded.de



1. Preis

Sonderpreis

1 x 1 VIP-Besuch für zwei bei der Formel E

Schaeffler ist exklusiver Technologiepartner des deutschen Formel-E-Teams ABT Schaeffler Audi Sport. Den aktuellen Antriebsstrang aus Motor und Getriebe hat Schaeffler gemeinsam mit dem Team entwickelt. Der Gewinner des Sonderpreises und eine Begleitung erleben einen deutschen ePrix mit VIP-Karten, Blick hinter die Kulissen und besten Tribünenplätzen hautnah. Inbegriffen sind Tickets, Boxenführung, Handshake mit den Fahrern und Verpflegung.

Wert: ca. 3500,- Euro

www.schaeffler.com

1 x 1 Premium-Trackday mit RADICAL SPORTSCARS

2. Preis



Einen ganzen Tag lang mit einem Radical auf einer der schönsten Rennstrecken Europas fahren: Als Gewinner des zweiten Preises dürfen Sie genau das erleben! Radical Sportscars sind – wie der Name schon sagt – radikal: leicht, stark und verdammt schnell. Genau das Richtige für jeden Sportwagen-Fan also. Der Trackday mit Rundum-sorglos-Paket umfasst die Strecken- und Fahrzeugnutzung (Radical SR3) für den ganzen Tag, An- und Abtransport sowie Betreuung von Fahrer und Fahrzeug durch Radical Deutschland, das Coaching durch einen Radical-erfahrenen Instruktor, die Nutzung der Radical Deutschland Pit Box und Hospitality sowie ein ganztägiges Catering.

Wert: 8900,- Euro

www.radical-sportscars.de



PREISE!

So wählen und gewinnen Sie

Auf den vorangegangenen acht Seiten haben wir Ihnen im Rahmen unserer diesjährigen Leserwahl 60 Marken, 55 Modelle und 120 Fahrer aus dem Automobilrennsport vorgestellt. Sie stehen Ihnen in jeweils sieben, fünf bzw. acht Einzelkategorien zur Wahl. Pro Einzelkategorie haben Sie eine (!) Stimme, können also 20 Mal wählen. «Racer des Jahres 2015» werden die Wahlkandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten.

Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Für die Teilnahme berechtigt sind Einzelpersonen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Motor Presse Stuttgart GmbH und Co. KG sowie deren Angehörige. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen.

Wahlschein ausfüllen

Dieser MSA-Ausgabe 52/15 ist eine Wahlkarte beigelegt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer persönlichen Favoriten. Wenn Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, können Sie in jeder dieser acht Kategorien auch Ihren ganz persönlichen Favoriten mit seinem Vor- und Nachnamen eintragen.

Preise gewinnen

Die Gewinnspiel-Preise (siehe links) werden unter allen rechtzeitig eingesandten Teilnahmekarten der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl «Racer des Jahres 2015» verlost. Einsendeschluss ist der 11. Januar 2016 (Datum des Poststempels). Sie können auch online mitspielen: www.leserumfragen.de/msa. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Grundsätzlich ausgeschlossen von der Teilnahme sind Zusendungen, die Auftragsunterlagen für ihre Kunden vornehmen. ♦ MSA

1 x 1 Recaro Pro Racer

Der «Recaro Pro Racer SPG» ist der Rennsportsitz für Profis mit Sieganspruch und speziell für den Einsatz mit HANS-Systemen entwickelt. Mit dabei ist ein flexibler Adapter. Alternativ kann sich der Gewinner des 3. Preises sich auch für zwei Recaro «Pole Position» mit ABE für den Straßenverkehr (Wert: 1780,- Euro) entscheiden. Wert: 2110,- Euro www.recaro-automotive.com



3. Preis

1 x 1 KW Gewindefahrwerk

4. Preis

Spitzentechnologie aus dem Motorsport auch für Ihr Auto auf der Straße. Das KW Gewindefahrwerk Variante 3 «inox-line» bietet unbegrenzte Individualität für Performance und Komfort. Die Dämpfer sind in Zug- und Druckstufe unabhängig einstellbar. Hochwertige Dämpfungskomponenten sorgen für eine lange Lebensdauer. Wert: ca. 2000,- Euro www.kwsuspensions.de



1 x 1 Satz BBS-Räder

Kompromisslos, ästhetisch und voll im Trend. So präsentiert sich das konkave Hochleistungsrad «CI-R» von BBS. Das Rad besteht nicht nur optisch durch seine markanten, BBS-typischen Y-Speichen, sondern ist auch technisch mit allerhand Feinessen ausgestattet. Gewichtsoptimierung ist hierbei die oberste Prämisse. Durch die bewährte Flow-Forming-Technologie und hinterfräste Speichen wird das CI-R zum absoluten Leichtbaurad mit auswechselbarem Edelstahl-Anfahrerschutz. Wert: ab 1920,- Euro www.bbs.com



5. Preis

6. Preis



rc-car-online.de

1 x 1 RC-Car

Der im Maßstab 1:6 verkleinerte Audi R8 LMS ultra des W Racing Teams (WRT) ist ein echtes Bonbon unter den RC-Cars. Dank einem massiven 1200 kV Brushless-Motor und einem 160A-Regler schafft es dieser Elektro-Flitzer auf bis zu 100 km/h. Die serienmäßig verbaute AVC-Technologie sorgt dafür, dass diese Kraft auch kontrollierbar ist. Wert: 1079,- Euro www.rc-car-online.de

3 x 1 upgraded Gutscheine upracer



7.-9. Preis

Sie wollten schon immer mal Formel 1 fahren? In einem Tourenwagen Platz nehmen? In einem Rallyeauto driften? Mit einem normalen Auto quer fahren? Das Fahrkönnen verbessern? All das ist an dem einzigartigen Simulator «upracer» von upgraded möglich. Insgesamt gibt es drei Trainingsgutscheine über je 60 Minuten zu gewinnen. Wert: je 100,- Euro www.upracer.de/www.upgraded.de



KW clubsport

„Wer in der grünen Hölle vorne sein will
kommt an KW nicht vorbei.
Für mich der Fahrwerkshersteller mit der
höchsten Nordschleifen-Kompetenz.“



SABINE SCHMITZ
Nordschleifen-Expertin &
Rentaxi-Fahrerin



WEIL MAN JA AUCH **NICHT**
IRGEND EIN AUTO
FÄHRT

www.MediaTel.biz

FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK.

KW automotive GmbH
Aspachweg 14
74427 Fichtenberg
Telefon: +49 7971 9630-0
Telefax: +49 7971 9630-191

KW automotive (Schweiz) AG
Industriestrasse 13
CH-6343 Rotkreuz
Telefon: +41 41 798 11 05
Telefax: +41 41 798 11 06



www.KWsuspensions.de

Motorrad-WM

Erinnerungen an die Zukunft

Von IMRE PAULOVITS

Dass die Motorrad-WM-Stars nach der Saison für Spektakel sorgen, ist nichts Neues und wurde schon in mehreren Formaten angewandt. Doch nun kehrt eine uralte Sportart zurück und könnte ganz neue Ufer für die Zuschauer eröffnen.

Es gibt wenig Neues unter der Sonne, sagt ein Sprichwort. Doch Dinge, die es schon mal gegeben hat, in der richtigen Zeit und auf die richtige Weise wieder anzupacken und dann mit neueren zu kombinieren, das hat schon viele Dinge erst richtig erfolgreich werden lassen.

Nach der Saison Stars aus verschiedenen Meisterschaften gegeneinander fahren zu lassen, erfreut sich schon lange großer Beliebtheit: bei den Autos die verschiedenen Race-of-Champions-Serien, die seit den 1970er-Jahren veranstaltet werden, bei den Motorrädern die Superbikers in Amerika, aus denen über den Umweg über Frankreich gut zwei Jahrzehnte später die Supermoto-WM wurde – oder das Superprestigio in Spanien, bei dem es nach der Saison noch einmal eine WM-Revanche für die Fahrer der Königsklasse gegen die der mittleren auf 250ern gab.

Dass Rennen in einer übersichtlichen Halle ein besonderes Spektakel sind, hat sich auch mehrfach bewiesen. Der Supercross hat damit angefangen, Trial und Enduro sind nachgezogen



Marc Márquez (#93) gegen Brad Baker (#6): Wird dieser Kampf in Zukunft ein Dauerbrenner?

und haben es mittlerweile alle zu Weltmeisterschaften gebracht. Manchmal gehört auch der Zufall dazu, der als Initialzündung fungiert: Wie vor zwei Jahren, als sich Marc Márquez fragte, was seine Dirt-Track-Künste gegen die besten der Welt taugen, und er mit einem tüchtigen Veranstalter

in Barcelona einen Partner fand, um dies auszuprobieren.

Dass dort ein Format entstanden ist, das weltweit für aufsehen sorgen könnte, steht mittlerweile fest. Da mit Jaime Alguersuari von RPM Racing ein Mann hinter der Sache steht, der schon in den verschiedensten Sportarten

große Serien aufgezogen hat, und von Amerika mit Steve McLaughlin ein Mitstreiter für die Idee gekommen ist, der bereits einmal eine WM-Serie auf die Beine gestellt hat, stehen die Chancen nicht schlecht, dass wir in Zukunft eine weitere Serie in der Wintersaison geboten be-

kommen, die in dieser Form neu ist: Die Stars aus der Motorrad-WM gegen die des US-Dirt-Tracks, womöglich geschickt aufgewertet mit Größen aus dem Speedway, Supersmoto, Motocross und anderen Offroad-Sportarten.

Zurück zum Ursprung

Dabei ist Dirt Track eine der ältesten Motorsportarten überhaupt. In den USA ist sie vor über 110 Jahren entstanden, weil dort genauso freie Landflächen in großen Mengen zur Verfügung standen wie in Australien, wo diese Sportart ebenfalls eine große Tradition hat.

Als Kenny Roberts, Freddie Spencer, Eddie Lawson, Wayne Rainey und Randy Mamola durch ihren Dirt-Track-Hintergrund die Europäer in der Königsklasse der Motorrad-Weltmeisterschaft in den Hintergrund drängten, ist diese Sportart schon einmal ins Blickfeld gerückt. Aber die Zeit war noch nicht reif genug, dass die Fans weltweit begriffen hätten, worum es da eigentlich geht. Aber heute, wo es auch in Europa bereits Dirt-Track-Serien gibt und die MotoGP-Helden nicht mehr aus dem US-Dirt-Track kommen, sondern Dirt Track trainieren, hat sich eine neue Perspektive aufgetan.

Natürlich braucht es die richtigen Leute und das richtige Konzept, um etwas aus dieser Chance zu machen. Aber die Chancen stehen nicht schlecht, dass etwas daraus wird. ♦

MotoGP

Rossi nimmt seinen Einspruch zurück

Valentino Rossi hat den Einspruch gegen seine drei Strafpunkte, die er in Sepang wegen des Manövers gegen Marc Márquez bekommen hatte, zurückgenommen. Wächst damit langsam Gras über die Fehde, vor der sich die Motorsportwelt fürchtet?

Letzte Woche hat Valentino Rossi dem Internationalen Sportgerichtshof mitgeteilt, dass er seine Klage gegen die Entscheidung der FIM-Stewards, die von der Rennleitung verhängten drei Strafpunkte bestehen zu lassen, zurücknimmt, und die Sache nicht weiter verfolgen will.

Gebracht hätte es dem neunfachen Weltmeister ohnehin nicht viel, denn der WM-Aus-

gang kann nicht mehr rückgängig gemacht werden. Dazu hat es in der Vergangenheit auch schon Fälle gegeben, wo die CAS nach Anhörung des Falles der entsprechenden Sportföderation ein noch höheres Strafmaß nahegelegt hat. Viel wichtiger in dem Fall ist aber, dass Rossi nun etwas geistigen Abstand von der ganzen Sache bekommt. Aus seinem Umfeld war bereits beim Valencia-Test zu hören, dass ihn die Teammitglieder möglichst dazu bringen wollen, die Sache so schnell wie möglich zu vergessen, um sich auf die nächste Saison zu konzentrieren.

Narben bleiben

Ganz wegwischen lässt sich das Geschehene bei Rossi sicherlich nicht. Wer den Superstar bei der

Monza Rally Show gesehen hat, wie er trotz eines Sieges nur mit dem Mund und nicht mit den Augen gelächelt hat, wird wissen, wie sehr ihn diese Niederlage schmerzt. Da wird es sicherlich noch viel mehr Zeit brauchen, bis das Respektverhältnis mit Marc Márquez und Jorge Lorenzo wiederhergestellt werden kann, das bis Australien geherrscht hatte – wenn dies überhaupt noch mal möglich wird. Die WM 2016 wird für Rossi auf alle Fälle unter einem neuen Stern stehen.

Marc Márquez hat beim Superprestigio in Barcelona noch einmal bekräftigt, was er schon in Valencia gesagt hat: «Ich hoffe, dass er bald meine Hand annimmt, die ich ihm reichen will. Danach müssen wir sehen, wie unser Verhältnis wird.» ♦ IP



Márquez und Rossi in Sepang: Gerichtlich keine weiteren Folgen

Jung, neugierig und aufstrebend:
Jesko Raffin will nach einem
Lehrjahr in der Moto2-WM nun
weiter nach vorn

Jesko Raffin

«Es war ein
spannendes
Jahr»

Von IMRE PAULOVITS

Jesko Raffin ist als Spanischer Moto2-Meister in die Weltmeisterschaft aufgestiegen und musste in diesem knallharten Umfeld erst einmal sehen, dass er nicht gleich untergeht. Der 19-jährige Zürcher erzählt im MSA-Interview von dieser Herausforderung, von seiner Zukunft mit Luis Salom als sehr schnellem Teamkollegen und verrät, warum ihn der Teamwechsel zu S&G nicht schwergefallen ist.

Wie würdest du deine erste Moto2-WM-Saison zusammenfassen?

JESKO RAFFIN: Sie war wirklich spannend. Ich habe sehr viel erlebt, was ich bislang noch nicht gekannt habe: Neue Länder, neue Strecken und natürlich auch ein neues Team. Dazu musste ich auch das Niveau der WM kennenlernen, und das war auch etwas ganz Neues, das erst einmal zu verarbeiten war.

Wie groß war der Sprung von der Spanischen Meisterschaft in die WM?

Riesengroß. Das Niveau kann man gar nicht vergleichen, es war wirklich ein großer Schritt. Es ist nicht nur, dass sie in einer Runde viel schneller fahren, es ist der Rhythmus, den sie über das ganze Wochenende gehen. In der Spitzenzeit sind es vielleicht anderthalb bis zwei Sekunden, aber über ein Training oder die Renndistanz sind es viel mehr. In der Spanischen Meisterschaft war man nie so konstant, in der WM muss man jede Runde konstant sein, sonst ist das Wochenende gleich gelaufen.

Wie groß ist der Unterschied zwischen den Michelin-Reifen der CEV und den Dunlop-Reifen der WM?

Am Anfang hatte ich ziemlich Mühe mit der Umstellung der Reifen, weil sie sich genau umgekehrt verhalten. Michelin hat einen sehr guten Hinterreifen und dafür einen schlechten Vorderreifen. Das bedeutete für meinen Fahrstil in der Spanischen Meisterschaft, dass ich weicher angefangen habe zu bremsen, das Motorrad stark abbremsst habe und dann direkt voll ans Gas ging. Bei den Dunlop sind die Vorderreifen sehr gut und dafür die Hinterreifen Steine. So muss man viel mehr den 125er- oder Moto3-Stil anwenden, um schnell zu sein. Das heißt: nicht zu stark abbremsen, mehr reinrollen lassen – und dann nicht einfach das Gas aufreißen, sondern schön sanft anlegen und immer schön Zug haben.

Wie lange hast du gebraucht, bis du dich umgewöhnt hast?

So fünf, sechs Rennen hat es schon gedauert, bis es einigermaßen umgesetzt war.

Zur Person

Jesko Raffin

Geburtstag 12. Juni 1996

Geburtsort Zürich (CH)

Herkunftsland Schweiz

KARRIERE

- 2002 Erste Rennen Kindercross
- 2005 3. SM Jugendcross 65 ccm,
3. SM Mini Supermoto 85 ccm
- 2006 2. SM Mini Supermoto 85 ccm
2. SM Minibike 50 ccm
- 2007 2. ADAC Mini Bike Cup
- 2008 SM-Supermoto-Meister 85 ccm,
8. Spanische Meisterschaft 70 ccm
- 2009 8. Span. PreGP-125-Meisterschaft
- 2010 15. Yamaha-R6-Cup
- 2011 Yamaha-R6-Cupsieger
- 2012 11. Spanische Moto2-Meisterschaft
- 2013 4. Spanische Moto2-Meisterschaft
- 2014 Spanischer Moto2-Meister (Kalex)
- 2015 Moto2 WM (Kalex)

Wie hast du die dreifache Anzahl Rennwochenenden in einer Saison gegenüber der Spanischen Meisterschaft verkraftet?

Wenn ich ehrlich bin, war ich am Ende der Saison schon ziemlich fertig. Andere Fahrer würden wohl das Gleiche behaupten, wenn sie ehrlich sind. Vor allem, wenn du in der ersten Saison den Rhythmus nicht drin hast, sind die Zwölf-Stun-

«Übersee-flüge sind was anderes als nach Spanien.»

JESKO RAFFIN

den-Flüge, die ganze Wartezeit und die Weiterflüge schon sehr kräftezehrend. Vorher bin ich nur nach Spanien geflogen, das ist eine Reise von maximal drei Stunden, und wenn du jetzt nach Malaysia oder Argentinien fliegst, dann ist das eine ganz andere Belastung. Vor allem nach der Asien-Tour war ich schon ziemlich müde und erschöpft. Aber es gab im ersten Jahr auch viel zu sehen, alles war neu. Ich war noch nie in Japan und in Australien, da nimmst du viel auf und musst es auch verarbeiten. Nach Valencia hatte ich noch den Jerez-Test, danach war ich froh, dass ich drei, vier, fünf Tage einfach mal ein bisschen locker mit Freunden und Familie zu Hause sein und entspannen konnte. Was hast du bei den Reisen außer den Rennstrecken, den Hotels und den Flughäfen noch mitbekommen?

Leider zu wenig. Man versucht natürlich, dass man auch ein wenig mehr sieht, als was direkt zum GP-Zirkus dazugehört. Dabei kann man andere Kulturen kennenlernen, auch wenn man an der Rennstrecke und auf dem Weg dahin ist, und es ist spannend zu sehen, wie Menschen in Malaysia oder in Japan leben. Sie haben einen anderen Charakter, dies zu erleben, ist spannend – und langweilig war es mir sicherlich nicht.

Hattest du dir nach den Rennen noch etwas Zeit genommen, um etwas zu sehen, oder seid ihr immer gleich heimgefliegen?

Bei den meisten Rennen sind wir gleich heimgefliegen. Aber vor Indianapolis war ich in Los Angeles in den Ferien und habe so das Nötige mit dem Nützlichen verbunden. Und zwischen Australien und Malaysia waren wir mit dem ganzen Team noch zwei Tage in Thailand, haben uns etwas ausgeruht und uns da etwas umgeschaut.

Wie war es für dich, sich in ein WM-Team zu integrieren?

Ich war ja in der Spanischen Meisterschaft im Pons-Team, und das ist ja auch ein WM-Team. In der Spanischen Meisterschaft, in ihrer Nachwuchs-Abteilung, geht es auch sehr professionell zu. So war es keine große Umstellung, weil die Leute sehr ähnlich arbeiten.

Der Chefmechaniker arbeitet natürlich auf seine eigene Art, und da muss man einfach Vertrauen aufbauen. Du vertraust ihm ja dein Leben an, wenn er an deinem Motorrad schraubt. So war es nur dieser Prozess der Vertrauensfindung, aber es war kein Problem, sich in das Team einzuleben und keine große Umstellung.

Wird es eine große Veränderung sein, dass nächstes Jahr Luis Salom dein Teamkollege wird, der den gleichen Manager hat wie du?

Nein. Die Mechanikerstruktur bleibt, die wir auch letzte Saison mit Titipong hatten. Was sich ändert, ist, dass ich jetzt einen richtig schnellen Teamkollegen habe, mit dem ich besser zusammenarbeiten kann. Von ihm kann ich mehr lernen, da er schneller ist als ich, und ich kann ihm hinterherfahren.

Wie funktioniert euer gemeinsames Wintertraining?

Wir haben schon letztes Jahr zusammen trainiert, und das hat sehr gut funktioniert. Wir haben im gleichen Haus gelebt und zusammen gekocht. Ich

«Von Anfang an Rundenzeiten und Konstanz bringen.»

JESKO RAFFIN

kenne ihn, ich weiß, wie er tickt, und ich denke, das ist von Vorteil. Wir werden ab Januar wieder zusammen trainieren. Wir haben ein gutes Verhältnis, und das funktioniert zusammen sehr gut.

Hast du letztes Jahr bei deinem Training bereits etwas anders gemacht als die Jahre davor?

Wir sind sehr viel gefahren. Was da noch gefehlt hat, war, dass ich die WM nicht kannte, die Erfahrung konnte ich über die Saison sammeln. Da habe ich viel gelernt. Ich weiß jetzt, wie sie funktioniert, was zu tun ist. Ich habe viel Schwung in den Wintermitgenommen, und ich werde viel umsetzen, damit wir die perfekte Wintervorbereitung haben, die sehr intensiv ist und uns weit bringt.

Was wirst du diesen Winter anders machen als im letzten?

Ich habe in der WM gelernt, dass wir jede einzelne Runde voll fahren müssen. Wenn du dich verbremst, kannst du nicht einfach die Runde langsam zu Ende fahren, sondern musst weiterpushen. In der CEV war das noch möglich, in der WM muss man jede Runde ausnutzen. Ich muss darin besser werden, rauszugehen und gleich eine schnelle Zeit abzuliefern und dann konstant zu fahren. Das trainiere ich, indem ich mir sage, entweder muss ich eine bestimmte Zeit sofort in den ersten paar Runden gefahren sein, oder ich fahre sie den ganzen Tag nicht mehr, wenn ich das nicht erreicht habe. Wir werden auch Renndistanzen absolvieren, um einen guten Rhythmus zu finden und jede Runde zu pushen. Wir werden viel Flat Track und Motocross fahren, denn das ist auch für die Fitness gut. Es gibt ein gutes Gefühl, und auch da kann man gut ans Limit.

Werdet ihr auch mit 600ern fahren?

Ja, mit Honda CBR 600 in Cartagena. Nach dem neuen Reglement dürfen wir ja mit der Moto2 nur noch eine beschränkte Anzahl von Tagen fahren, und die gehen auf die Tests drauf. Aber auch mit der CBR geht es ganz gut.

Was machst du bis Ende des Jahres?

Nichts Besonderes mehr. Ich werde noch viel physisch trainieren und Kondition aufbauen. So werde ich eigentlich alles machen – außer Motorrad fahren. Ab Anfang Januar wird dann hauptsächlich Motorrad gefahren. Weihnachten und Neujahr werde ich zusammen mit der Familie feiern, einfach zu Hause. Da werde ich Energie tanken, lecker essen und alles ein wenig runterfahren. Vor den Feiertagen und zwischen Weihnachten und Neujahr wird aber trotzdem voll weitertrainiert.

Was hast du dir für das nächste Jahr ergebnismäßig vorgenommen?

Sicherlich müssen wir uns steigern. Wie die Asien-Tour lief, das war nicht verkehrt: zweimal Platz 17. Dort wollen wir mindestens wieder sein, oder noch weiter vorn. Letzte Saison habe ich mit 5,1 bis 4,7 Sekunden auf den Ersten angefangen, aufgehört haben wir mit 1,5 bis 1,7 auf die Spitze. Das ist ein gutes Zeichen. Wir müssen einfach drableiben und mehr und noch härter arbeiten.

Worauf musst du bei den Tests in der Vorsaison achten?

Den Fahrstil noch ein bisschen optimieren, rausfahren und gleich eine Zeit abliefern.

Muss an deiner Kalex technisch noch etwas verbessert werden?

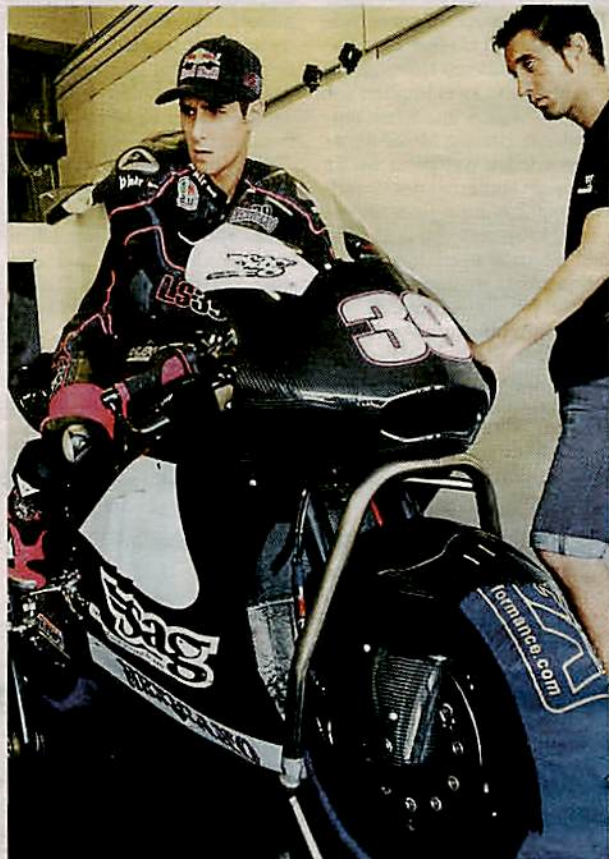
Ja, aber das sind nur Kleinigkeiten. Da sind wir schon recht gut aufgestellt. ♦



Raffin und die WM-Kalex: Mit Dunlop-Reifen ganz anderer Fahrstil»



«Die Umstellung auf das Team war nach Pons in der CEV nicht groß»



Neuer Teamkollege Luis Salom: «Von ihm kann ich viel lernen»

Superprestigio DTX

Um eine Motorradlänge geschlagen



Das war knapp: Marc Márquez (#93) kam zwar an Brad Baker heran, fand aber keinen Weg vorbei

Von IMRE PAULOVITS

Marc Márquez wollte seinen Superprestigio-Sieg vom Vorjahr gegen die zwei besten Amerikaner verteidigen – zum Schluss fehlte ihm eine Motorradlänge.

Die Begeisterungstürme der Zuschauer wetteiferten mit dem Dröhnen von acht an ihrer Drehzahlgrenze drehenden Einzylindern. Marc Márquez, der nach dem Start von Xavi Vierge ausgetrickst wurde und dann zwei Runden brauchte, bis er an dem Tech3-Nachwuchsmann vorbeikam, während US-Star Brad Baker einen sauberen Holeshot erwischte, hatte zwei Runden vor Schluss seinen zunächst entstandenen Dreißig-Meter-Rückstand wieder wettgemacht. Er klebte am Hinterrad des Grand-National-Champs und Superprestigio-Siegers von 2013. Wie die beiden mit atemberaubenden Drifts am Lenkanschlag in die Kurven hineinbremsen, mit ihren Stahlschuhen funkschlagend über die innere Begrenzung schlitterten und dann schlingernd herausbeschleunigten, war atemberaubend. Márquez suchte mit seinem Killerinstinkt nach dem Weg, den Ba-

ker geschickt blockierte. Und so schaffte es der 22-Jährige aus Dryad im US-Bundesstaat Washington, den Zielstrich um 13 Hundertstelsekunden vor dem einen Tag älteren zweifachen MotoGP-Weltmeister zu kreuzen.

«Er hat unheimlich Druck gemacht», gestand Baker. «Aber ich brauchte gar nicht nach hinten zu schauen. Je näher er dran war, desto lauter wurde die Menge.» Nun hat Baker, der letztes Jahr das Superprestigio mit einer ausgekugelten Schulter verließ, die hinterher operiert werden musste, seine Revanche bekommen. «Es ist schon ein erhebendes Gefühl, ein Jahr später mit der gleichen Schulter die Siegere-Trophäe in die Höhe zu heben», freute er sich.

Wenn Baker in den letzten beiden Jahren auch im Titelkampf gegen den neun Jahre älteren Mees verloren hat – vor allem wegen Verletzungen –, halten ihn die US-Experten für ein Talent mit sehr viel Potenzial. Kenny Roberts empfiehlt ihm, möglichst bald in den Straßensport zu wechseln. «Ich bin zwischen meinem 12. und 15. Lebensjahr Straßensport gefahren, aber als ich mit 16 Profi wurde, wurde der Aufwand im Dirt Track zu groß

dafür», gibt Baker zu. «Ich wollte die letzten beiden Jahre wieder Straßensport fahren, habe mich aber so oft verletzt, dass ich erst wieder meine Form von zuvor wiederfinden muss. Aber der Gedanke an die Straßensportkarriere steht noch ganz oben auf meiner Wunschliste.»

Marcel Schrötter hatte während des ganzen Wochenendes nach Grip gesucht. «Erst im letzten Rennen, das ich gewonnen habe, hatte ich ihn halbwegs gefunden», gab der 22-jährige Bayer zu. «Dort haben wir die Abstimmung, die wir zuvor entwickelt haben, komplett rumgedreht. So war es leider zu spät, ich habe zu viele Punkte abgegeben, und kam so nicht ins Finale.»

Un glaubliche Entwicklung

Der Aufwand, den Márquez für dieses Rennen betreibt, ist fast beängstigend. Aber schließlich muss er es hier mit den besten Dirt-Track-Piloten der Welt aufnehmen, die das ganze Jahr an jedem Wochenende – angefangen bei solch kurzen Bahnen bis hin zu Meilenovalen – ständig auf Lehmböden fahren und so mit den kleinsten Nuancen vertraut sind. Dafür hatte Márquez zusammen mit den



Márquez, Baker und Jared Mees: Jetzt steht es 2:1 für die USA

anderen spanischen Piloten mehrere Tage trainiert, und während die anderen maximal zwei Helfer hatten, schraubte an Márquez Honda seine ganze MotoGP-Truppe. Und während Baker und Mees in den Trainings noch zwischen 16,5- und 17-Zoll-Vorderreifen experimentierten, steckte die Nase von Márquez' Data-Mann Gerold «Hugo» Bucher tief in den Laptop, und er justierte Feinheiten am Mapping der Honda CRF 450 R.

Überhaupt waren die Bikes mit sehr viel Enthusiasmus für die dritte Ausgabe des Superprestigos aufgebaut worden. Aus den Erfahrungen der letzten beiden Jahre hatten viele die Crosser mit Gabeln aus dem Straßensport bestückt, wie auch Marcel Schrötter. «Aber bei dem einen ist das Motorrad so, bei dem anderen genau andersherum abgestimmt», schmunzelte der deutsche Moto2-Pilot. «Das wird wohl noch etwas dauern, bis sich in dieser Disziplin bei uns eine klare Linie etabliert hat.»

Der Veranstalter hatte auch die Strecke nach bestem Können und mit der Erfahrung aus Amerika und der eigenen aus den letzten beiden Jahren präpariert. «Der Belag ist perfekt geworden», bescheinigten Baker und Mees. «Doch genau dies hat auch dazu geführt, dass es nur eine richtig schnelle Linie gab, niemand durch Wellen und Schlaglöcher in Fehler getrieben wurde und es

so sehr schwer wurde, zu überholen.»

Aber bei alledem wurde auch klar, dass trotz des zweiten amerikanischen Sieges in drei Jahren vor allem die spanischen GP-Piloten unheimlich aufgeholt haben. Vor zwei Jahren war Márquez im Finale zwar an Baker dran, aber nur, weil dieser dort seine bis dahin langsamsten Runden fuhr. Im Vorjahr war Márquez so schnell wie Jared Mees und konnte diesen schlagen, weil der Grand National Champ mit ihm kollidierte und stürzte. Doch dieses Jahr war Márquez von allen der Schnellste, auch Mees war klar langsamer als er und Baker. Und war Márquez bislang der Einzige gewesen, der mit den Amis mithalten konnte, waren nun auch die anderen WM-Piloten nicht weit.

Lust auf mehr

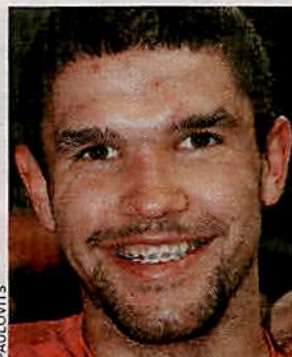
Da sich das Zuschauerinteresse ähnlich schnell entwickelt hat, gibt es für die Zukunft große Pläne. Steve McLaughlin, Veranstalter des Superprestigio of the Americas, plant bereits eine in Australien und war auch in Barcelona vor Ort. Am Abend ließ RPM-Boss Jaime Alguersuari, die das Superprestigio in Barcelona veranstalten, die Bombe platzen: «Ich werde bei der FIM eine Arena Short Track Weltmeisterschaft beantragen.» Wenn es die beiden schaffen, ihre Interessen zu verbinden und zusammenzuarbeiten, könnte dies ein ganz besonderes Spektakel für die Wintersaison aus der Taufe heben. ♦

SUPERPRESTIGIO DTX / Resultate

Barcelona, Olympiahalle (E): 12. Dezember 2014, Streckenlänge: 200 m, Wetter: trocken
 Finale (16 Runden): 1. Brad Baker (USA) 3:24,107 (= 56,44 km/h); 2. Marc Márquez (E) +0,130; 3. Jared Mees (USA) +2,843; 4. Alex Rins (E) 4,096; 5. Dani Ribalta (E) +4,952; 6. Xavi Vierge (E) +5,522; 7. Masatoshi Ohmori (J) +6,691; 8. Fredrik Lindgren (S) +10,440



Marcel Schrötter gewann einen Lauf, schaffte es aber nicht ins Finale



Sieger Brad Baker: Viel Potenzial

Moto2

Aegerter: «Zuschauen ist hart»

Von MARKUS LEHNER

Es wird noch rund sechs Monate dauern, bis die Verletzungen von Dominique Aegerter vollständig ausgeheilt sein werden. Jetzt macht er mit seinen Teamkollegen Tom Lüthi und Robin Mulhauser Ferien in Kalifornien.

2015 war nicht das Jahr von Dominique Aegerter. Er bekundete Mühe mit der Umstellung von der Suter auf die Kalex, kam nicht auf Resultate. In Mugello gab es mit Rang 3 einen ersten Lichtblick, doch dabei blieb es. Pech, Stürze und Abstimmungsprobleme verhinderten den Durchbruch. Der Tiefpunkt kam in Aragón, als der 25-jährige Schweizer von Xavier Siméon gerammt wurde und mit Rippenbrüchen, Rissen an vier Rückenwirbeln und Frakturen an der rechten Hand für den Rest der Saison ausfiel. Aegerter versuchte zwar ein Comeback beim WM-Finale in Valencia, gab aber wegen zu starker Schmerzen und Kraftlosigkeit in der rechten Hand nach dem Freitagstraining auf.

Motocross und Kitesurfen

Jetzt ist Aegerter zusammen mit Tom Lüthi und Robin Mulhauser zwei Wochen nach Kalifornien gereist. Ferien, Spaß, Motocross und Kitesurfen stehen auf dem Programm. «Ich fühle mich ziemlich fit», erzählt Aegerter, «ich habe schon sehr früh wieder zu trainieren begonnen. Aber bis die Knochenverletzungen vollständig ausgeheilt sind, wird es noch ein halbes Jahr dauern. Aber ich kann alles machen, nur bei bestimmten Bewegungen spüre ich die Verletzungen noch. Mein Fitnessstand ist aber bereits wieder sehr gut, von daher sehe ich keine Probleme mehr. Auch die



Kann Aegerter (#77) 2016 wieder mit den Stars Zarco (#5), Rabat (#1) und Rins (verdeckt) mithalten?

Beweglichkeit der Hand ist bereits wieder voll da.»

«Immer um Top 5 kämpfen»

Erstmals in seiner Karriere ging es bei Aegerter im vergangenen Jahr nicht vorwärts, sondern rückwärts. Nur Endrang 17, lediglich ein Podestplatz, dazu Stürze und Verletzungen. Wie steckte er das moralisch weg? «Na ja, einfach war und ist es nicht. Erstmals seit 9 Jahren musste ich mir die Rennen von zu Hause anschauen, das war hart. Ich war noch nie so

schwer verletzt. Deshalb habe ich mich erstmals seit meinem GP-Einstieg nicht steigern können. Ich setze mir nun für 2016 dieselben Ziele wie im vergangenen Jahr - in jedem Rennen um die Top 5 kämpfen und möglichst viele Podestplätze erzielen.» Als zusätzliche Saisonvorbereitung wird Aegerter zwei Wochen bei Teamkollege Robin Mulhauser in Barcelona trainieren. «Ich will mehr auf dem Motorrad sitzen als im vergangenen Winter.» ♦

NACHRICHTEN

GP 2016: 5 Deutsche und 5 Schweizer

MotoGP/Moto2/Moto3 Mit total zehn Fahrern werden Deutschland und die Schweiz 2016 in der WM vertreten sein, zwei weniger als 2015. Stefan Bradl (Aprilia) wird seine fünfte MotoGP-Saison (Endränge ab 2012: 8, 7, 9, 18) bestreiten und weiterhin einsamer Vertreter der Deutschsprachigen in der Königsklasse 2015 sein. In der Moto2-Klasse sind es nur noch sieben statt neun Fahrer: Sandro Cortese und Jonas Folger bei Dynavolt Intact, Marcel Schrötter bei AGR, Tom Lüthi, Dominique Aegerter und Robin Mulhauser bei Derendinger- bzw. Technomag-Interwetten sowie Jesko Raffin bei Stop-and-Go. Randy Krummenacher (CH) ist in die Supersport-WM zu Kawasaki abgewandert, Florian Alt (D) findet nach einer Null-Punkte-Saison keinen Platz mehr. In der Moto3 wird erneut nur Philipp Öttl (19, Schedl GP Racing, KTM) mit von der Partie sein, es wird bereits seine vierte Moto3-Saison werden. 2015 wurde er in Indianapolis Dritter, in Aragón Fünfter.

Michelin: Zusätzliche Jerez-Testfahrten

MotoGP Einheitsreifen-Ausrüster Michelin plant mit Ducati, Honda und Ducati kurz vor Weihnachten zusätzliche Testfahrten in Jerez. ♦ ML

Moto2

Florian Alt: Viele Optionen



Alt (#66, hinter Siméon, Krummenacher, Mulhauser): Null Punkte

Von MARKUS LEHNER

Der Deutsche Florian Alt (19) weiß noch nicht, wo er 2016 fahren wird.

«Die Saison 2015 hätte erst in Valencia beginnen sollen», meinte der 19-jährige Florian Alt nach Platz 20 mit der Ioda-Suter beim Moto2-Finale in Valencia. «Es war ein versöhnlicher Abschluss, wir hatten endlich ein gutes Set-up für die Suter gefunden.» Doch am Ende stand kein einziger WMPunkt zu Buche, und es sieht so aus, als sei die WM-Karriere von Alt bereits zum zweiten Mal

vorerst beendet. Schon 2013 war er nach einer Null-Punkte-Saison in der Moto3-Klasse in die Spanische Moto2-Meisterschaft (CEV) abgestiegen. «Die Entscheidung für die Suter war ein klarer Fehler», gibt Alt zu, «wir kamen viel zu spät in die Gänge. Ich hätte nie gedacht, dass das so lange dauern würde.»

«Wir haben einige Optionen für 2016», sagt Alt, «sowohl für die Moto2-EM, die Superbike-WM und sogar die IDM. Die Verhandlungen laufen, unterschieden ist aber noch nichts. Auch der Traum von einem Verbleib in der Moto2-WM ist noch nicht ausgeträumt.» ♦

Moto2

Lowes: «MotoGP 2017 ist fix»

Von MARKUS LEHNER

Der Brite Sam Lowes (25), Supersport-Weltmeister 2013 und WM-4. 2015, hat seinen MotoGP-Vertrag bei Aprilia für die Saison 2017 bereits in der Tasche.

Ein Sieg (Austin), vier Podestplätze, Endrang vier in der Moto2-WM 2015: Der Brite Sam Lowes trumpfte in seiner ersten zweiten Moto2-Saison groß mit der Speed-Up auf. 2016 will er mit einer Gresini-Kalex auf Titel jagd gehen. Den MotoGP-Vertrag bei Aprilia für 2017 hat er jedoch bereits in der Tasche.

«Von der Kalex begeistert»

«Die Speed-Up war im vergangenen Jahr gut», erzählt Lowes, «aber jetzt habe ich die Kalex getestet und war sofort begeistert. Sie ist einfacher zu fahren, lenkt besser ein und vermittelt ein besseres Gefühl. Gewinnen kann man mit beiden Bikes, aber jetzt habe ich dasselbe Material wie meine Gegner. Die

diesjährigen Toppiloten, also Zarco, Rins, Lüthi und Folger, werden auch 2016 vorne mitstreiten, aber in der engen Moto2 können auch andere nach vorne stoßen. Die Rookies Kent und Oliveira sollte man nicht außer acht lassen.»

«Ich bin in einer besonderen Lage», fährt Lowes fort, «weil ich bereits den MotoGP-Vertrag für 2017 habe. Ich danke den Aprilia-Verantwortlichen sehr für ihr Vertrauen. Ich hoffe natürlich, dass ich den Wechsel als Weltmeister antreten kann. Einige MotoGP-Tests während der kommenden Saison sind bereits fix eingeplant.» ♦



Lowes: Moto2-Titel im Visier

KOMPAKT

Moto3 Ajo-KTM-Pilot Brad Binder, WM-6. 2015 und einer der Titelfavoriten für die kommende Saison, durfte kürzlich in Valencia die Moto2-Kalex seines Teamkollegen Johann Zarco testen. Der Südafrikaner war begeistert: «Was für ein Biest. Wow, das macht so viel Spaß!», gab sich der Südafrikaner begeistert.

Moto3 2016 wird nur eine Frau in der WM mitfahren - María Herrera für KTM-Laglisse. Herrera (19) holte 2015 neun WM-Punkte, bestes Resultat war Rang 11 in Phillip Island. Landsfrau Ana Carrasco blieb punktlos und fand für 2016 keinen Startplatz mehr.

Moto2 2015 gewann Aufhängungshersteller WP erstmals mehr GP (14) als Konkurrent Öhlins (4). ♦ AWI

Superbike-WM

Deutschland hat's immer besser

Von IMRE PAULOVITS

Waren die letzten Jahre für deutsche Superbike-WM-Fans eher ernüchternd, zeichnet sich für 2016 an vielen Fronten Besserung ab.

Diese Woche wird Markus Reiterberger in Vallelunga seinen zweiten Test bei Althea-BMW fahren. Nicht nur im Werk will man sich im nächsten Jahr intensiver mit der WM beschäftigen als bisher, mit Althea und Milwaukee sind jetzt auch zwei starke Teams dabei, die die Entwicklung der S1000 RR in der WM-Ausführung beschleunigen können. Jordi Torres, der in der letzten Saison bei Aprilia auf einem Siegerbike saß und das erste Rennen in Katar auch gewann, sagte nach dem ersten Test, dass es der BMW an Leistung nicht fehle, dass sie es nur besser auf den Boden bringen müssten. Und bei der Fahrwerksentwicklung hat Althea mit Ducati eine Menge Erfahrung gesammelt. Dazu hat Reiterberger selbst sehr viel Erfahrung damit, wie sie sein IDM-Bike schnell bekommen haben. Das erste Superbike-WM-Paket mit einem deutschen Fahrer auf einem deutschen Motorrad sieht somit nicht nur wegen der guten Zeiten von Reiterberger bei sei-



Spektakel Superbikes auf dem Lausitzring: Dank Weihnachtsangebot günstiger zur Superbike-WM

nem ersten Test in Jerez sehr vielversprechend aus.

Von den deutschen Fahrern in den Rahmenklassen der Superbike-WM hat Marc Moser sein SST-1000-Paket bereits geschnürt, und Ricarda Neubauer ist im European Junior Cup untergekommen. Nun sieht es so aus, dass auch ein Supersport-WM-Deal für Kevin Wahr zustande kommt.

Karten-Weihnachtsaktion

Doch auch um den deutschen WM-Lauf entwickeln sich die

Dinge gut. Der Veranstalter hat für die Fans ein besonderes Weihnachtsangebot zur Rückkehr der Superbike-WM nach Deutschland vom 16. bis 18. September 2016 zusammengestellt: Bevor der eigentliche Kartenvorverkauf losgeht, können Schnellentschlossene günstiger an Eintrittskarten kommen. Das «Welcome-Back-Paket» ist ein Komplettangebot mit Wochenendticket, Fahrerlagerzugang und Pitwalk bereits ab 69 Euro pro Person. Auch die früh entschlossenen Camper können

mit dem Traveller-Zusatzangebot weiter Geld sparen. Mit diesem dürfen Fans ihre Zelte auf den Campingplätzen des Lausitzrings bis zu vier Tage inklusive beliebigem Fahrzeug zum Pauschalpreis von 30 Euro mit Fahrzeug und 20 Euro ohne aufschlagen. Der Fahrer zahlt somit insgesamt 99 Euro und jede weitere Begleitperson im gleichen Fahrzeug nur 89 Euro für das Gesamtpaket. Das Angebot ist allerdings auf 500 Stück und bis zum 15. Januar 2016 limitiert. Info: www.lausitzring.de/wsbk ♦

Supersport-WM

Terol: Ungarische MV Agusta



Nicolás Terol (Mitte): Der Spanier geht ganz neue Wege

Der spanische Ex-125er-Weltmeister kann seine Karriere beim ungarischen Schmidt-Racing auf MV Agusta fortführen.

Nach einem Burn-out-Syndrom in der Moto2-WM und einem gescheiterten Superbike-WM-Versuch hatte Nico Terol, 2011 der letzte 125er-Weltmeister der Geschichte, gehofft, dass er für nächstes Jahr in der Supersport-WM unterkommen kann. Als Ersatz für den verletzten Jules Cluzel konnte er beim MV-

Agusta-Werksteam immerhin einen fünften Platz in Jerez und einen sechsten beim WM-Finale in Katar rausfahren.

Seine Hoffnungen haben sich erfüllt. Terol hat beim ungarischen Schmidt Racing unterschrieben, die nächstes Jahr von MV Agusta unterstützt werden. Das Team, das erst Anfang 2015 gegründet wurde, belegte in der ungarischen Meisterschaft bei den Supersport 600 die ersten zwei Plätze und holte in der Supersport-WM mit János Chrobak einen Punkt in Jerez. ♦ IP

ADAC Northern Europe Cup

Kiefer stockt das Team auf

Von ANKE WIECZOREK

Dirk Geiger, Leon Orgis und sein Bruder Kevin standen schon fest. Nun ist auch Toni Erhard an Bord.

Somit hat das in der Moto3- und Moto2-WM renommierte Kiefer-Team, das für die explizite Förderung von deutschem Nachwuchs jetzt einen Extrastall aufgesperrt hat, mit Geiger nicht nur den ADAC-Junior-Cup-Sieger von 2015 unter den Fittichen, sondern auch Vizemeister Erhard. Die beiden werden mit den Orgis-Brüdern, die aus dem Moriwaki Cup kommen, im neu geschaffenen ADAC Northern Europe Cup antreten. Alle vier fahren Standard-Hondas NSF 250.

Fette Preise für die Cup-Besten

Auf der Motor Show sahten Geiger und Erhard für ihre bisherigen Leistungen im ADAC Junior Cup kürzlich noch fett ab. Geigers Teamplatz wird mit 15000 Euro vom ADAC geför-

dert. KTM steuert als Serienpartner des Cups ein Materialpaket von 25000 Euro bei. Finanzielle Sorgen werden dem 13-jährigen Mannheimer Dirk Geiger beim Aufstieg also nicht im Wege stehen. Der 14-jährige Toni Erhard erhielt als Cup-Zweiter einen Scheck über 10000 Euro vom ADAC und gehört seit Neuestem auch dem Förderkreis der ADAC Stiftung Sport an. Sein sächsischer Landsmann Dennis Norick Stelzer konnte als Cup-Dritter eine 125-ccm-Duke von KTM in Empfang nehmen. Für den 15-Jährigen geht es 2016 hoch in den Yamaha R6 Dunlop Cup. ♦



Mit Prämie in die Moto3: Erhard

NACHRICHTEN

IDM-Kalender fertig, neue Serien am Start

Superbike IDM Der Kalender für 2016 ist fertig, die Termine sind noch vorläufig. Es stehen neun Veranstaltungen in drei Ländern auf dem Plan. Stammklassen sind die IDM Superbike/Superstock 1000, Superstock 600, SuperNaked und verschiedene Cups. In der SST 1000 wird erstmals der Titel «Internationaler Deutscher Meister Superstock 1000» verliehen. Desweiteren wird die bisherige Supersport-600-Klasse umbenannt und trägt ab der Saison 2016 die Bezeichnung Superstock 600. Im Zuge dessen wird es geringe Änderungen am technischen Reglement geben. Ganz neu ist der Superstock 300 Cup, der ab 2017 im Rahmen der Superbike-WM international ausgeschrieben wird. Die Motorräder: Kawasaki Ninja 300 oder Yamaha YZF-R3. Ebenfalls neu ist der auf Prototypen basierende Mono Cup. Die Termine:

18.-20. April 2016 Lausitzring (offizielles Auftakttraining);
22.-24. April Lausitzring;
06.-08. Mai Nürburgring;
03.-05. Juni Lausitzring (im Rahmenprogramm der DTM);
24.-26. Juni Oschersleben;
08.-10. Juli Zolder (B);
29.-31. Juli Schleizer Dreieck;
12.-14. August Assen (NL);
25.-28. August Oschersleben (im Rahmen der German Speedweek);
23.-25. September Hockenheim. ♦ AWI

KOMPAKT

»» **IDM Superstock 1000** Vor gut einer Woche ließ der Schweizer Roman Stamm der Konkurrenz bei den Suzuki Series in Neuseeland keine Chance und gewann beide Supersport-Rennen. Beim zweiten Event am vergangenen Wochenende in Manfield stürzte er im Abschlusstraining. Der IDM-Superstock-1000-Vize von 2015 erlitt eine Muskelzerung am Oberschenkel und konnte nicht starten.

»» **IDM Superbike** Bis zum Saisonstart 2016 im Wilbers BMW-Team fährt Neupflichtung Jed Metcher noch mit einer Harris-Honda F1 Klassikrennen. Der Superstock-600-Europameister von 2011 will im Januar in seiner Heimat Australien bei der Ken Wootton Trophy gegen die Weltelite fahren. ♦ AWI

FMX-WM Sofia

Die Nerven behalten

Von THOMAS SCHIFFNER

Mit zwei Punkten Rückstand ging Maikel Melero in den letzten Contest von Sofia. Mit Tagessieg und zwei Punkten Vorsprung auf Rinaldo verteidigte der Spanier seinen WM-Titel.

In der Armeec Arena in der bulgarischen Hauptstadt war die Spannung auf dem Höhepunkt: In den 12. und letzten WM-Contest ging der Franzose David Rinaldo mit nur zwei Punkten Vorsprung auf Titelverteidiger Maikel Melero. Doch Melero entschied die letzten beiden Läufe für sich.

Für Rinaldo war schon die Qualifikation ein schwieriges Unterfangen, denn der Yamaha-Pilot laborierte noch an sei-

ner Schulterverletzung. Melero behielt die Nerven und gewann die Vorrunde vor Rinaldo sowie dessen Landsleuten Remi Bizouard und Brice Izzo. Das Finale eröffnete Rob Adelberg, der vom 6. Qualiplatz noch auf das Podium fliegen wollte. Mit California Roll to No Hand Landing zeigte er eine völlig neue Kombination, die ihn tatsächlich auf Platz 3 brachte.

Rinaldo musste vorlegen

Der Aussie profitierte allerdings davon, dass erst Brice Izzo beim Flair stürzte und dann auch Remi Bizouard bei der Landung des Volt hart einschlug. Die Franzosen mussten damit die Plätze 5 beziehungsweise 6 beziehen.

Dann kam vor 10 000 Zuschauern in der Halle der Showdown

zwischen Rinaldo und Melero. Der Franzose musste vorlegen. Rinaldo begann spektakulär mit dem Volt und ließ direkt die California Roll folgen. Dann zeigte er allerdings Nerven und zog den Cordova Flip nicht durch. Aber er kämpfte sich zurück, zeigte einen Extra-Trick und den Double Hart Attack Flip im Double-Up. Damit landete er zwar hinter dem führenden Adelberg, hielt den Druck auf Melero aber hoch, denn zum WM-Sieg musste Melero nun gewinnen. Doch der kleine Spa-

nier, dem bei seinem ersten WM-Titel im letzten Jahr durchaus schon mal die Nerven versagten, ließ sich von nichts beeindrucken. California Roll, Double Grab Flip und Nac Flair in Perfektion ließen ihn am Schluss zu Recht jubeln. Mit dem Tagessieg landete er zwei Punkte vor Rinaldo und verteidigte seinen WM-Titel erfolgreich.

Der Thüringer Hannes Ackermann verfehlte als Achter das Finale diesmal deutlich, schloss die WM-Kampagne aber als guter Sechster ab. ♦



Maikel Melero zeigt den Cordova Flip und bleibt Weltmeister

FMX-WELTMEISTERSCHAFT / Resultate

Sofia (BG): 12. Dezember 2015, 12. Lauf
 Finale: 1. Maikel Melero (E/KTM), 423 Punkte; 2. Rob Adelberg (AUS/Yamaha), 390; 3. David Rinaldo (F/Yamaha), 388; 4. Petr Pilat (CZ/KTM), 369; 5. Remi Bizouard (F/Kawasaki), 334; 6. Brice Izzo (F/Yamaha), 312; – Ferner: 7. Jose Miralles (E/KTM), 322; 8. Hannes Ackermann (D/KTM), 287; 9. James Carter (USA/Honda), 244; 10. Fred Kyriillos (BR/Yamaha), 186
 WM-Endstand: 1. Melero, 200 Punkte; 2. Rinaldo 198; 3. Adelberg 172; 4. Libor Podmol (CZ/Yamaha), 138; 5. Bizouard 118; 6. H. Ackermann 97; 7. Izzo 97; 8. Miralles 95; 9. Pilat 72; 10. Carter 64; 11. Luc Ackermann (D/Husqvarna), 47
 Nächster Lauf: 23./24. Januar 2016, FMX-EM Linz/A Internet: www.nightofthejumps.com

Martin Smolinski

2015 ein Entwicklungsjahr

Von THOMAS SCHIFFNER

Einen einzigen Titel konnte Ex-GP-Pilot Martin Smolinski diese Saison gewinnen. Der Jawa-Werksfahrer sieht 2015 wegen des Motorenwechsels als Übergangsjahr.

2014 war die erfolgreichste Saison des 31-jährigen Olchingers. Die erste und einzige Speedway-GP-Saison eines Deutschen begann mit dem Gewinn des Neuseeland-GP und endete mit WM-Rang 12. Da er die Qualifikation für 2015 nicht schaffte und auf seinen Startplatz in der Langbahn-WM verzichtete, war 2015 eine fast WM-freie Saison für den gelernten Zweiradmechaniker. Und die mit den wenigsten Erfolgen:



M. Smolinski

den letzten zehn Jahren nicht mehr in der Weltspitze vertreten waren. Ich habe selbst motorteknisch viel gelernt, und wir konnten die Motoren weiterentwickeln. Im letzten Saison Drittel war meine Leistung wieder da, wo sie sein sollte», so die Startnummer 84.

Den Jawa-Deal nahm Smolinski gemeinsam mit dem Spenger Tuner Friedhelm Großewächter in Angriff. Großewächter hat die neue Jawa-Bahnmotoren generation nach der Insolvenz der Tschechen vor vier Jahren maßgeblich mitentwickelt.

Schweden im Visier

Dass die Kooperation Großewächter-Smolinski zur Saisonmitte im Streit beendet wurde, bestreitet Smolinski:

«Ich arbeite mit Friedhelm nach wie vor zusammen. Nur die Arbeitsabläufe haben sich geändert. Meine Motoren stellt Jawa, Großewächter ist in die Entwicklung involviert.»

2016 will Smolinski wieder zurück ins internationale Geschäft. Er verhandelt mit einem Club der schwedischen Elite-Liga, wo er dienstags zwölf Rennen fahren könnte: «Schweden ist deshalb interessant, denn ich würde kein Rennen in Deutschland verpassen. Der deutsche Bahnsport und meine Fans hier sind mir sehr wichtig.»

Nach dem Übergangsjahr will «Smoli» 2016 in Langbahn-wie Speedway-WM zurück. «Ich habe ein zweites Langbahn-Bike aufgebaut und muss 2016

die WM-Qualifikation fahren», erklärt er. Ob er vom DMSB nominiert wird, ist eine andere Frage. «Der Fachausschuss wird bei den Nominierungen die Fahrer bevorzugen, die dieses Jahr an der DM teilgenommen haben», sagt der Ausschussvorsitzende Christian Froschauer.

Smolinskis höchstes Ziel bleibt die erneute Qualifikation für den Speedway-GP. «Es ist ein harter Weg, sich über den Challenge zu qualifizieren. Der Glücksfaktor spielt natürlich immer eine Rolle.» ♦



Will wieder zurück in den Speedway-GP: Martin Smolinski

NACHRICHTEN

Kiara Fontanesi 2016 auf Honda

Motocross-WM Frauen-Weltmeisterin Kiara Fontanesi hat sich nach sieben Jahren und vier WM-Titeln von Yamaha getrennt. Die 21-Jährige aus dem italienischen Parma fährt 2016 Honda. Das Motorrad wird in den italienischen Nationalfarben hellblau-weiß lackiert sein.

Brian Hsu verpasst WM-Auftakt

Motocross-WM Brian Hsu wird die ersten GP in 2016 verpassen, nachdem er sich vor zwei Wochen das linke Handgelenk beim Mailänder Supercross gebrochen hat: «Die Ärzte haben festgestellt, dass der Bruch schwerwiegender als zuerst gedacht ist. Ich bin schon operiert, und der Chirurg hat einen super Job gemacht, aber ich muss



Verletzt: Brian Hsu

trotzdem mit einer Auszeit von 2 bis 3 Monaten rechnen.» Der 17-jährige Suzuki-MX2-WM-Werksfahrer wird dementsprechend die ersten drei GP in Asien aussetzen müssen.

MSC Pocking gewinnt Rechtsstreit

Speedway Nach beinahe einem Jahrzehnt im Rechtsstreit mit Nachbarn hat der MSC Pocking gewonnen: Das Bayerische Verwaltungsgericht bestätigte letztinstanzlich, dass der Verein im Rottalstadion weiterhin Speedwayrennen und auch Trainings durchführen darf. Pocking will am 21.05.2016 einen U21-WM-Qualifikationslauf durchführen.

World Cup mit U21-Reservefahrern

Speedway World Cup In der Team-WM dürfen die Mannschaften 2016 einen U21-Fahrer als Reservefahrer nominieren. Deutschland war dieses Jahr – ohne Reservisten – wegen der Verletzung von Tobias Busch aus der WM ausgeschieden. ♦ AH/TS

Erfolg durch Nachdenken:
Walkner hatte eine erstaunlich
steile Lernkurve



Matthias Walkner

«Weniger
Fehler
gemacht»

Zur Person Matthias Walkner

Geburtsdag 1. September 1986
Geburtsort Kuchl (A)
Herkunftsland Österreich

KARRIERE

2000 Erste MX-Rennen
2008 Österreich. MX-Vizemeister (KTM)
2009 5. MX2-EM (KTM)
2010 23. MX1-WM (KTM)
2011 21. MX1-WM (KTM)
2012 Weltmeister MX3 (KTM)
2013 3. MX3-WM (KTM)
2014 Erste Rallyes (KTM)
2015 Rallye-Weltmeister (KTM)

Von IMRE PAULOVITS

Gleich in seiner ersten Rallye-Saison wurde Matthias Walkner Rallye-Weltmeister. Im MSA-Interview erklärt der 29-jährige Österreicher, wie dies möglich war.

Hat dich dieser WM-Titel überrascht?

MATTHIAS WALKNER: Ja, er ist extrem überraschend gekommen. Ich war etwas in der glücklichen Situation, dass Marc Coma aufgehört hat. Aber nichtsdestotrotz waren mit Gonçalves, Quintanilla und Sunderland schnelle Fahrer da, und da kam es schon unerwartet, dass es dann einen solchen Verlauf genommen hat. Aber ich habe mich in der Sommerpause intensiv mit dem Navigieren beschäftigt, und da ist dann richtig was weitergegangen. Seit

«Saison hat unerwarteten Verlauf genommen.»

MATTHIAS WALKNER



viel Erfahrung in der ganzen Thematik.

Wie weit hast du das Motorrad mit den Technikern während der Saison auf dich abstimmen können?

Am Anfang habe ich mich etwas schwergetan, weil ich zuvor noch nie ein Rallye-Motorrad gefahren bin. In Chile haben wir noch einmal eine grobe Veränderung am Fahrwerk gemacht, was bei mir richtig gut angesprochen hat, und ich fühle mich jetzt viel sicherer auf dem Motorrad. Und wenn man sich sicherer fühlt, traut man sich auch, schneller zu fahren.

Wie oft bist du in der KTM-Rennabteilung?

Bis Marokko war ich mindestens zweimal die Woche bei KTM. Danach habe ich mir eine kleine Auszeit genommen, bis die Vorbereitung auf die Dakar wieder losging.

Wie hast du es geschafft, im Rallye-Sport so schnell an die Spitze zu kommen?

Ich glaube, dass ich einfach mehr an meinen Schwächen gearbeitet habe als die andern. Motorradtechnisch bin ich auch ganz vorn dabei. Es sind sieben oder acht Fahrer, die in der Lage sind, den Titel zu holen. Wenn du dich aber einmal verfährt, ist es sehr schwierig, dies wieder herauszuholen. So gewinnt am Ende der, der am wenigsten Fehler macht. Ich denke, dass ich meine Fehler ganz gut erkannt, über das Jahr gelernt und so weniger Fehler als die anderen gemacht habe.

Ist deine Fahrtechnik aus dem Motocross ein Vorteil?

Jein. Der Meo ist fahrtechnisch sicherlich der stärkste von uns allen. Auf Schotterpisten, wo man wie am ersten Tag der Dakar 130 Schnitt fährt, traut sich am Anfang niemand Vollgas zu fahren. Das ist ein Hineinwachsen in die Thematik. Auf offenen Pisten muss man dann herausfinden, wo man Bremspunkte findet, wo man Gas gibt, wo man zurücksteckt. Fahrtechnisch bin ich sicher vorn dabei, aber wenn ich mich einmal verfähre, habe ich schon mindestens eine Minute verloren, und die holt man auf unserem Level nicht so schnell durch Fahrtechnik auf. Bei einer Rallye vorn dabei zu sein, ist eine Kombination von allem, und ich denke auch nicht, dass der Cairoli gleich eine Rallye gewinnen könnte, obwohl er sicherlich der beste Motorradfahrer von uns wäre.

Was sind deine nächsten Ziele nach diesem Titel?

Zunächst, dass ich die Dakar gesund überstehe. Wenn ich mich nicht grob verfähre, wenn es mich nicht schmeißt, wenn das Motorrad okay bleibt, dann wären die Top 3 schon super. In erster Linie kommt es dort darauf an, durchzukommen, auf 9000 Kilometern können solche Sachen passieren. Es sieht leichter aus, als es ist. ♦

Sardinien, wo ich gewonnen habe, ist die Saison dann extrem gut verlaufen, und ich denke, am Schluss bin ich verdient Weltmeister geworden.

Was war das meiste, das du während der Saison gelernt hast?

Ganz klar das Navigieren. Ich weiß jetzt das Roadbook anders zu markieren. Ich setze auf schwere Wegpunkte, dass ich mir da den Zug herausnehme und sicher navigiere. Vorher beim Motocross war ich gewohnt, eine halbe Stunde zu fahren, jetzt sind wir bis zu sechs Stunden unterwegs und müssen die Konzentration aufrechterhalten. Zu Beginn ist es mir schwer gefallen, das alles zusammenzubringen. Am Anfang habe ich mich noch zweimal am Tag verfahren, zum Schluss nur noch selten, und ich denke, das war der Schlüssel zum Erfolg.

Wie viel hat Heinz Kinigadner helfen können?

Er hat mir vor allem beim ganzen Drumherum helfen können. Er hat meine Teilnahme bei der Hellas-Rallye organisiert, wo ich erstmals gewonnen habe, er hat mir immer Tipps gegeben. Fahrerisch, denke ich, muss jeder seinen eigenen Weg finden, aber wenn Entscheidungen zu treffen waren, auch motorradtechnisch, dann habe ich ihn schon gefragt, um mir eine zweite Meinung einzuholen. Er hat ja schließlich



«Meine Fahrtechnik aus dem Motocross ist nicht der ganze Vorteil, der zum Erfolg geführt hat»

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



V8 Vantage Roadster Sportshift, EZ 09/2012, 7000 km, 313 kW (425 PS), silber, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 89.900,- €. AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.astonmartin-muenchen.de H

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30320



Rapide S 8-Gang, EZ 05/2015, 4000 km, 412 kW (560 PS), silber, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 179.899,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.astonmartin-muenchen.de H

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30322



V8 Vantage S Sportshift SP10, UPE 127.000,-, EZ 05/2015, 4900 km, 321 kW (436 PS), schwarz, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 105.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.astonmartin-muenchen.de H

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30324

**Jetzt online
abonnieren!**

■ Leser werben Leser ■ Testabos
■ Jahresabos ■ Geschenkabos

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Top-Prämien und attraktive
Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo



V12 Vantage Carbon Pack Vantage, EZ 06/2013, 26500 km, 380 kW (516 PS), silber, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 119.900,- €. AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.astonmartin-muenchen.de H

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30321

Audi

Tuning - auch für Ihren Audi.
www.bb-automobiltechnik.de H

Fa. Osmann kauft Ihren Audi. Tel.
0171/5244461 H

Bentley



Flying Spur NEW FLYING SPUR V8, EZ 03/2015, 5000 km, 373 kW (507 PS), silber, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, ACC, 179.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.bentleymuenchen.com H

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30328



Continental GTC GTC V8 S + MULLINER + FA, EZ 06/2015, 3000 km, 388 kW (527 PS), blau, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 216.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.bentleymuenchen.com H

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30326



Flying Spur NEW FLYING SPUR V8 + MULLINER, EZ 05/2014, 3500 km, 373 kW (507 PS), braun, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 159.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.bentleymuenchen.com H

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30327



Continental GT SPEED MULLINER + CERAMIC, EZ 02/2014, 22900 km, 460 kW (625 PS), schwarz, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 169.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.bentleymuenchen.com H

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30325

BMW

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

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

Tuning - auch für Ihren BMW.
www.bb-automobiltechnik.de H

Suche BMW Z3 Coupé in Topzustand,
nur dt. Fzg. mit Scheckheft, NR & GW!
0171/2305545 & stk1967@web.de

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzege. 0172/7684600 H

Cobra

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

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

Lamborghini



Aventador LP700-4, EZ 4/13, 4700 km, 515 kW grün, Dt. Auto, unfallfrei, Inspektion NEU, Lift, Klappenauspuff, Kamera, Dach & Felgen schwarz, 329.900,- € (MwSt. awb.) Auto Hillen Marc Hillen, St. Vither Strasse 69, 54595 Prüm, Tel. 06551-9811222, www.autohillen.de H

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30306

Land Rover



Range Rover Sport SDV6 HSE Dynamic, EZ 06/2014, 17000 km, 215 kW (292 PS), Rot, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., AHK, 74.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.bentleymuenchen.com H

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30329

Mercedes

Tuning - auch für Ihren Mercedes.
www.bb-automobiltechnik.de H



SLS AMG Roadster, EZ 10/2011, 36110 km, 420 kW (571 PS), grau, BRD Fahrzeug, 1. Hand, unfallfrei, MB Scheckheft gepflegt, Airscarf, Memory, VB 214.890,- € (MwSt. awb.) Auto Hillen Marc Hillen, St. Vither Strasse 69, 54595 Prüm, Tel. 06551-9811222, www.autohillen.de H

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30304

Mercedes

Mercedes-Benz 190b Binz-Kombi, sehr aufwendig in Deutschland restauriert, Top-Zustand, mit Faltdach, VB 90.000,- €. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

VANS-SPORTS.DE



Vans -sportlich -einzigartig "VP Spirit", HARTMANN V 250 Edition, EZ 11/2014, ca. 4700 km, Frontspoilerlippe u. Heckschürze VP Spirit, Edelstahl-Seitenrohre oval mit Auftritt, Sportfedersatz, Alu-Radsatz „Mercedes-Benz“ mit 245/45 R19 XL, Auspuff-Endrohr Edelstahl, gute AUSSTATTUNG! Alle Assistenten, AHK abnehmbar, 7-Sitzer, 2x Schiebetür, Navi Comand online, Ausstellfenster hinten u. v.m. Verbr. l/100 km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb.: 157 g/km, CO2-Effizienz: A, 57.500,- € (MwSt. awb.) VANS-SPORTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30287

220 SE Ponton Coupé, sehr schöner Originalzustand mit toller originalen Innenausstattung, super dokumentiert inkl. Neuwagenrechnung, VB 108.000,- €. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H



SL 280, EZ 12/1995, original 22380 km, 142 kW (193 PS), grün-met., Leder creme, Klima, SHZ, Panoramadach, BRABUS Monoblock VI 18", 49.900,- € (MwSt. nicht ausweisbar) BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041-7770, www.brabus.com H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30267

Suche Mercedes SLS AMG, grau oder silber glänzend, bis 20000 km Laufleistung, zahle bar. Tel. 0171/4806614



450 SLC 5.0 "unrestauriertes Original", EZ 06/1979, orig. 61340 km, 177 kW (241 PS), 1 Vorbesitzer, silberdistel-met., Velours cognac, Klima, EFH, NR-Fzg., 98.000,- € (MwSt. awb.) BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041-7770, www.brabus.com H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30266

Tuning - auch für Ihren Mercedes. www.bb-automobiltechnik.de H

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

Porsche

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421 H

Porsche 356 A Coupé 1600, Bj. 1958, jahrzehntlang in einer Hand, tolles Originalfahrzeug. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H



Cayman 2.7 PDK, EZ 01/2014, 30581 km, 202 kW (275 PS), rot, Leder, Navi, Klima, LED, PDLS, Xenon, SHZ, 20" Carrera S Rad., Scheckh., KOM 105601, 51.800,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30314

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
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

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



991 (911) GT3 RS, Dt. Auto "ohne Zulassung", 100 km, 368 kW, Leder, Navi, Klima, Xenon, ACHTUNG!! sofort verfügbar. Deutsches Neufahrzeug ohne Zulassung! Kraftstoffverb. 12,7 l/100 km (kombi) 19,2 l/100 km (innerorts) 8,9 l/100 km (außerorts) CO2-Ausst. 296 g/km Effizienz G, VB 304.900,- € (MwSt. awb.). Auto Hillen Marc Hillen, St. Vither Str. 9, 54595 Prüm, Tel. 06551-9811222, www.autohillen.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30305



Cayman PDK, EZ 07/2015, 8500 km, 202 kW (275 PS), Navi, Klima, Xenon, SHZ, PASM, PCM, PDLS+, 20", Sportendrohr, KOM 105568, 59.500,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30315

Porsche 356 A Speedster 1600, Bj. 1957, sensationeller Originalzustand. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H



991 Carrera S PASM, EZ 08/2012, 76500 km, 294 kW (400 PS), grau, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, Sportabgasanl., 20" Classic Rad PASM, KOM 111790, 72.911,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30313

Anhängerkupplungen inkl. Montage auf 2,5 Std. für Porsche Macan - Panamera - und Cayenne zum günstigen Festpreis. www.kupplung-vor-ort.com, T. 09933/902023 H



911 Carrera Cabriolet PDK, EZ 03/2010, 54000 km, 254 kW (345 PS), schwarz, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 64.900,- €. AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.astonmartin-muenchen.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30323

Porsche 356 B Carrera 2 Coupé, Bj. 1962, sehr gut dokumentiert. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H



Panamera Turbo S, EZ 09/2015, 7000 km, 419 kW (569 PS), Leder, Navi, Klima, Xenon, LED, Glas-SD, SHZ, PCCB, Luftfederung, KOM 105625, 159.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30316

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



Cayenne Diesel Panorama, EZ 05/2012, 52214 km, 180 kW (245 PS), violett, Leder, Navi, Klima, Bi-Xenon, SD, SHZ, Luftfeder, PCM, KOM A38290, 53.400,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, 0221/5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30318

Porsche 356 B Roadster, Bj. 1960, Originalfahrzeug in sehr gutem Zustand. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H



Cayenne S PCM, EZ 07/2010, 80741 km, 294 kW (400 PS), schwarz, Leder, Navi, Klima, Bi-Xenon, PDLS, SD, SHZ, NR-Fzg., AHK, KOM 105537, 39.900,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30317

Porsche Boxster Spyder, Neufahrzeug, 276 kW (375 PS), schwarz/schwarz, Leder, Xenon, Navi, Klima etc., MwSt. ausweisbar, gegen Höchstgebot. Tel. 0171/7925631



993 Coupé, EZ 7/94, orig. 24700 km, Erstlack, Tiptronic, Klima, SD, etc., 79.500,- € (MwSt. awb.) + 20 weitere Porsche. AUTOSALON-ISARTAL Thomas Franz, Wolftratshäuser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30255

Privatperson sucht gepflegten Porsche bis Bj. 2007, seriöse Abwicklung. Tel. 0170/268713

RCB



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

Audi Sport TT Cup

Wie geil ist das denn!



Auch mal mittendrin statt hinterher: MSA-Rallye-Experte Reiner Kuhn (r.) wird von einem weiteren schnellen Jungtalent überholt

Von REINER KUHN

Schluss mit lustig. Wie dünn die Luft im Audi Sport TT Cup schon in dessen Debütsaison war, durften wir beim Saisonfinale in Hockenheim am eigenen Leibe erfahren - wortwörtlich. Ein etwas anderer Erlebnisbericht aus dem Cockpit.

Wie geil ist das denn? Da fliege ich in Hockenheim die Parabolika hinunter Richtung Spitzkehre und sehe im Rückspiegel ein ganzes Rudel Konkurrenten. Tja, vor einer guten Minuten stand ich noch in der letzten Startreihe. Wie vom Chef-Instruktor der Audi Driving Experience, Sepp Haider, empfohlen, starte ich ohne Launch-Control. Heißt, ich bin eine Millisekunde vor dem Erlöschen der roten Startampeln von der Bremse, warte einen Augenblick, bis ich das Gaspedal voll durchdrücke und die Drehzahlen des 310 PS starken Turbomotors von 3600 in Richtung 7000/min hochschnellen. Zappe über die Schaltwippe in den zweiten Gang und drücke

gleichzeitig den Push-to-Pass-Knopf, um gleich mal die 30 Extra-Pferdchen mitgaloppieren zu lassen. Wow, so starten Champions. Bis zur ersten Ecke stürme ich nicht nur an diversen roten Rennern der Gastfahrer vorbei, sondern lasse noch einen blauen, gelben und weißen Audi TT cup hinter mir. Und wie in einer so hart umkämpften Markenserie üblich, kommen sich die Kontrahenten im Vorderfeld schon in Kurve 1 in die Quere. Doch «Kuhnqvist» findet ohne Schramme seinen Weg durch das Startchaos. Die Endorphine strömen, der Schweiß läuft. Jetzt gilt es, den ersten Bremspunkt sauber zu treffen.

Rein in die Eisen und rum um die Kehre. Passt. Statt von hinten aufgeschnupft zu werden, komme ich sogar näher an die Meute ran. Verständlich, denn jetzt wird an der ganzen Strecke Gelb geschwenkt. Überholverbot. Zeit zum Runterkommen sowie das Freie Training und Qualifying nochmals Revue passieren zu lassen.

Beten für warme Reifen

Mein «Car Chief» Christian ließ vier neue Slicks aufziehen. Der Auftrag: «Auto kennenlernen und die Reifen anfahren.» Nach drei Runden reinkommen, die Abdeckungen der Bremslüftung entfernen und den Luftdruck

anpassen. Dann ein paar schnelle Runden drehen und wieder reinkommen, um die beiden hinteren Reifen wechseln. Klingt nach einem klaren Plan. Dumm nur, dass sich Mensch und Maschine schon bei der Ausfahrt aus dem Fahrerlager das erste Mal drehen. So viel zum Thema. Die schnelle Rechts vor der Mercedes-Tribüne sollte eigentlich auf Antrieb voll gehen. Ebenso kämpfe ich damit, das aktive, elektro-hydraulische Haldex-Sperrdifferenzial an der angetriebenen Vorderachse mit kleinen Lenkbewegungen optimal arbeiten zu lassen. Auch der von mir verlangten Rückmeldung zum Diff-Mapping oder

meiner bevorzugten Einstellung der Stabis kann ich nicht wirklich nachkommen.

Der Autor dieser Zeilen ist erstmal verloren im Nirwana der Makrometer, Millibars und Zehntelsekunden. Schlimmer noch: Bei der Datenanalyse mit Memotec-Expertin Stefanie Hanisch tun sich weitere Probleme für den gut doppelt so alten und knapp doppelt so schweren Gastfahrer auf. «Reiner, du musst mehr Bremsdruck generieren.» Auf deutsch: richtig einstellen! «Du kannst gerne etwas höher drehen, versuche aber, etwas langsamer in die Kurve reinzufahren und sauber die Linie zu treffen.» Heißt: Überfahre nicht das Auto! Immer gerade einmal 30 Minuten langer Qualifying war der «Kuhnqvist» dann zwar eine gute halbe Sekunde schneller, stellte aber mangels Kraft fürs Rennen vor Linksbremsen wieder auf den rechten Fuß um. Der Vorteil: Man kann nicht mit den Füßen denken und auf den Pedalen tänzeln. Man gibt Gas oder bremst.

Womit wir wieder im Rennen wären. Längst sehne ich die rote Flagge herbei. Ein ganzer Zug hat sich hinter mir eingereiht



Arbeitsplätze: Gastfahrer Kuhn im Audi TT Cup...



...und bei der Datenanalyse mit Stefanie Hanisch



Die Anspannung steigt: Die Audi TT Cup-Meute am Vorstart



Allein auf weiter Flur: Der Gastfahrer auf Zeitenjagd



Rallye-Fraktion: «Kuhnqvist» mit Weltmeister Ogier und Haider

und drängt mit Lichthupe darauf, dass ich Anschluss an die Vorderleute halte. Also nichts mit Üben. Dabei habe ich vor allem in den langsamsten Ecken noch einiges zu tun. Dort bin ich laut Datenaufzeichnung im Scheitelpunkt stolze 5 km/h schneller als Profi und Gastfahrer-Kollege René Rast oder Rennsieger Joonas Lappalainen. Wenige Meter später kämpfe ich dann mit diesem Untersteuern, muss lupfen und korrigieren und bin an der nächsten Kurve satte 12 km/h langsamer. Ein Desaster! Zumindest für mein Rennergebnis.

Noch vier Sekunden zur Spitze

Kaum ist die drei Umläufe dauernde Gelbphase beendet, werde ich aufgeschnupft, aus dem Weg gerempelt oder einfach überholt. Die Nachwuchsgilde und die international erfahrene Gaststarrterie kann es sich aussuchen, wie sie den um Anschluss bemühten Schreiberling hinter sich lässt. Immerhin: Meinen ebenfalls über das im Audi Sport TT cup angeschlagene Tempo stauenden, italienischen Journalistenkollegen habe ich im Griff. Und ja, der «Kuhnqvist» wird ordentlicher 18. und fährt mit

1:54,690 Minuten über zwei Sekunden schneller als im Quali. Also fehlten nur noch vier Sekunden bis an die Spitze. In Rennen 2 stand für mich eine Bestzeit von 1:53,537 auf der Ergebnisliste und mein Dienstwagen ohne Kratzer in der Boxengasse. Diesmal wurde ich mit zwei Runden Rückstand auf Gesamtstrang 20 gewertet. Soll keiner sagen, an meinem zweiten Start sei etwas nicht in Ordnung gewesen. Ich hätte eine Durchfahrtsstrafe nicht angetreten. Oder wäre mit schwarzer Flagge vorzeitig aus dem Rennen genommen worden. Geschichte.

Wenn es um die Jahreswende ruhiger wird, werde ich meine feuerfeste Audi-Sport-TT-Cup-Unterwäsche anziehen (die macht was her), aufs Sofa setzen und nochmals genau die Zeitlisten, Aufzeichnungen und Daten analysieren. Auch wenn ich nie mehr an diese hochtalentierten Jungspunde ranfahren werde: Ich weiß genau, wo noch ein paar Zehntel, ach was, Sekunden, drin sind. Und dann würde ich nach ein, zwei weiteren Cup-Rennen womöglich um Podiumsplätze kämpfen. Wie geil wäre das denn. ♦

Audi TT cup – Technische Daten

MOTOR

Bauart: Reihen-Vierzylinder, 4 Ventile pro Zylinder
 Aufladung: Abgasturbolader mit Ladeluftkühlung
 Hubraum: 1984 ccm
 Leistung: 228 kW/310 PS (+ 22 kW/30 PS Push-to-Pass)
 Drehmoment: über 400 Nm bei 1600-4300/min
 Motormanagement: Simos 18

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb: Frontantrieb, Traktionskontrolle
 Getriebe: 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, Schaltwippen
 Differenzial: aktives, elektro-hydraulisches Sperrdifferenzial
 Antriebswellen: Gleichlauf-Gelenkwellen

FAHRWERK/LENKUNG/BREMSE

Aufhängung: McPherson-Federbeinachse mit Schraubenfedern vorn, Vierlenkerachse mit Schraubenfedern hinten
 Räder: Aluminium-Felgen, 10x18 Zoll
 Reifen: Hankook, 265/660-18
 Lenkung: elektrische Progressivlenkung
 Bremsen: hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, einstellbare Bremsdruckverteilung, Stahl-Bremsscheiben, Renn-ABS

CHASSIS/KAROSSERIE

Aufbau: Rohkarosserie in Stahl-/Aluminium-Hybrid-Bauweise mit eingeschweißter Stahl-Sicherheitszelle nach FIA-Reglement
 Länge/Breite/Höhe: 4620/1994/1195 mm
 Gewicht: 1125 kg
 Tankinhalt: 50 l

FAHRLEISTUNGEN

0-100 km/h: ca. 4,6 sec
 Topspeed: 239 km/h

NACHGEHAKT BEI Markus Winkelhock

(35/D) Der Fahrercoach über die Kunst, sich zurückzunehmen und die Leistungsdichte im Audi Sport TT Cup.



Von REINER KUHN

? Nach der Saison ist vor der Saison. Verrate einem Gastfahrer doch bitte, wie man mit dem Audi TT cup richtig schnell ist? Egal ob im Qualifying oder übers Rennwochenende, zwei Dinge sind entscheidend: Zum einen muss man die Reifen optimal nutzen. Und für mich noch wichtiger: Man darf den TT nicht überfahren. Eine saubere Linie und das richtige Tempo sind das A und O.

? Leichter gesagt als getan.

In einem frontangetriebenen Rennauto mit Turbomotor muss man sich eher etwas zurücknehmen. Präzision ist alles: beim Bremsen, beim Lenken und vor allem beim Gasgeben. Es gilt, beim Herausbeschleunigen aus den Ecken den genauen Punkt zu treffen. Muss man nochmals lupfen, ist der Ladedruck weg. Sofort fehlen die entscheidenden Zehntel.

? Trotz zwei ordentlicher Starts habe ich in den Rennen das Feld eher von hinten gesehen. Das ist keine Schande. Im Audi Sport TT Cup haben sich ganz andere schwergetan. Selbst ein

Profi-Rennfahrer wie ich fährt hier nicht unbedingt vorne mit. Was zählt ist, dass du dich das ganze Wochenende über gesteigert hast. Die Leistungsdichte im Fahrerfeld ist enorm. Die schnellen Nachwuchstalente lernen natürlich auch bei jeder Veranstaltung dazu.

? In welcher Hinsicht? Ganz unterschiedlich.

Vom Einteilen eines Rennwochenendes, dem Nutzen der Datenanalyse, dem Austüfeln der idealen Stabilisatoren-Einstellung und des optimalen Reifendrucks, dem Verhalten beim Tür-an-Tür-Duell und so weiter. Der Audi Sport TT Cup ist eine optimale Plattform, um den Aufstieg zu schaffen, zum Beispiel in die GT3-Klasse oder auch DTM.

? Vergangenes Wochenende fand in Vallelunga der zweite Sichtungslerngang für 2016 statt. Wie war dein Eindruck?

Hinterm Steuer haben wir wieder starke Fahrerinnen und Fahrer gesehen. Ich denke, auch mit dem neuen Fahrerkerker können wir uns auf spannende Rennen einstellen. Ich freue mich sehr auf die Arbeit mit den jungen Talenten.

Audi Sport TT Cup 2016

Mehr Plätze für Talente

Der Audi Sport TT Cup geht in seine zweite Saison. Es bleibt bei 24 Autos und zwölf Rennen an sechs DTM-Wochenenden. Die Zahl der permanenten Startplätze wird von 18 auf 20 erhöht.

Das Debütjahr war ein voller Erfolg. Auch und vor allem für den Cupsieger Jan Kiesel und den Zweitplatzierten Nicolaj Moller-Madsen. Der 21-jährige Pole und der ein Jahr ältere Däne stehen nach Testfahrten in Verhandlungen mit GT3-Kundensport-Teams von Audi. Der Drittplatzierte Dennis Marshall hat sich entschlossen, ein weiteres Jahr im Audi Sport TT Cup zu fahren. Leichtes Spiel wird der 19-jährige Karlsruher nicht haben.

Denn beim zweiten Sichtungslerngang Anfang Dezember in Vallelunga zeigte sich, dass die Leistungsdichte auch in der zweiten Saison sehr hoch sein wird. «Das internationale Interesse am Audi Sport TT Cup unterstreicht den Stellenwert dieser Serie», sagt Projektleiter Rolf Michl. «Von den 135 Bewerbungen aus 36 Nationen haben wir 25 Teilnehmer nach Italien eingeladen. Sechs davon aus der ersten Sichtung, die Ende Oktober mit Serienautos in Groß Dölln stattfand. Zusammen mit den Fahrer-Coaches Markus Winkelhock und Marco Werner konnten wir einen sehr guten Eindruck über das Können auf und abseits der Strecke bekommen. Ich bin sicher, dass wir erneut einen starken Kader präsentieren können.»

Statt 18 werden 20 permanente Teilnehmer am Start stehen. Vier weitere Cockpits sind für Gastfahrer reserviert. Alle 24 Audi TT cup werden wie gehabt zentral vorbereitet und eingesetzt. Inklusive Freiem Training, Qualifying und zwei Rennen über je 30 Minuten beträgt die Fahrzeit pro Wochenende mehr als zwei Stunden. ♦ RK



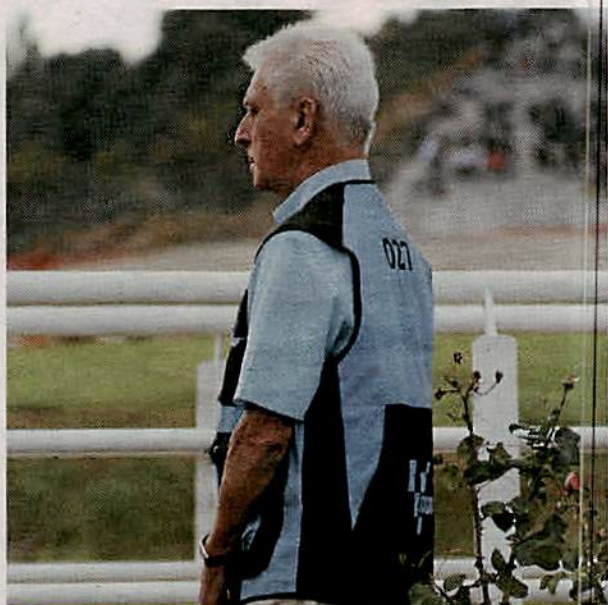
Im Einsatz: Michl und Werner

Peter Preissler

Unser ewiger Mitstreiter



Ein Leben lang Motorrad-Fan: Peter Preissler ist seit über vier Jahrzehnten aktiv in der WM dabei



Ein Auge für das Wichtige: Warten auf den Moment an der Strecke

Von IMRE PAULOVITS

Peter Preissler ist seit der Pionierzeit von MSA mit dabei. Noch immer ist er bei allen europäischen Grands Prix vor Ort, dabei wird der Österreicher am 15. Dezember 80 Jahre alt.

Er ist der ruhige Pol, fast so etwas wie eine Vaterfigur. Wenn es am Sonntag im Pressezentrum hektisch wird, keine Sekunde zum Verschnaufen bleibt, dann bringt er mir etwas zu essen und zu trinken, hilft wo er kann. Peter Preissler hat dann keine Hektik mehr, er hat seine Arbeit getan. Fotos ausgesucht, den Text des Rookies Cup geschrieben, und so steht er als weiße Eminenz über dem Stress der anderen.

All das bräuchte er längst nicht mehr zu machen, er

macht es aus Hobby und aus Leidenschaft. So wie er es immer gemacht hat. Seinen Lebensunterhalt hat er sich als erfolgreicher Versicherungsagent verdient, und längst ist er dort im Ruhestand. Aber von seinem geliebten Motorradsport kann er nicht lassen. Und so steht er mit genau dem gleichen Eifer wie vor 40 Jahren bei sengender Sonne, bei Wind und bei Regen am Streckenrand, um die besten Momente ins Bild zu bringen. Dabei hält ihn genau diese Arbeit jung. Wenn man ihn im Fahrerlager sieht, käme man nie auf die Idee, dass ab dieser Woche schon das achte X vor seinem Alter steht.

Der Fenzlau-Fahrer

Angefangen hat alles 1969. «Ich habe den damals führenden österreichischen Motorsport-

Fotograf Arthur Fenzlau besucht, um einige Fotos zu kaufen», erinnert sich Preissler. «Fenzlau machte mir ein überraschendes Angebot. Er werde mir



«Meine WM-Premiere wurde gleich zur Katastrophe.»

PETER PREISSLER

die Fotos schenken, wenn ich ihn am kommenden Sonntag zu einem Bergrennen mit seinem Auto chauffieren würde. Herr Fenzlau hatte nämlich ein schönes Auto, aber keinen Führerschein. Ich wurde aber nicht nur zum Fenzlau-Fahrer, son-

dern auch sein Fotolehrling. Mein Vorgänger als Fenzlau-Autolenker war übrigens Helmut Zwickl, der dann Motorsportchef bei der Tageszeitung «Kurier» wurde.»

Katastrophen-Lösung

Weil in den 1970er-Jahren einige Österreicher in der Motorrad-WM erfolgreich waren, wie Harald Bartol oder Hans Hummel, machte Zwickl Preissler das Angebot, für den «Kurier» Fotos und Texte von den WM-Läufen zu liefern. «Gleich meine Premiere bei der WM in Monza 1973 wurde zur Katastrophe», erinnert sich Preissler. «Es war das Rennen, bei dem Jarno Saarinen und Renzo Pasolini tödlich verunglückten und über zehn Piloten zum Teil schwer verletzt wurden. Die «Kurier»-Redaktion befahl mir: «Wir haben eine Seite

eingepflanzt. Befragen Sie die Beteiligten!» Ich war total ratlos. Zum Glück kannte ich Dieter Braun, der den Unfall unbeschadet überstanden hatte und mir Einzelheiten berichten konnte.»

Hiernach fotografierte und schrieb er auch für andere österreichische Fachzeitungen, und nachdem MOTORSPORT Aktuell 1975 als Wochenblatt auch die Motorräder aufnahm, wurden seine Fotos auch dort gern veröffentlicht. «Beim WM-Lauf in Finnland 1982 fehlte der reguläre MSA-Fotograf. Ich wurde als Ersatz ausgewählt und bin seither ständiger Mitarbeiter», fasst er sein Verhältnis zur größten deutschsprachigen Motorsport-Publikation bescheiden zusammen.

Doch in Wirklichkeit ist er eine Konstante, ein Fels in der Brandung, und wir können nur hoffen, dass er uns noch lange erhalten bleibt. ♦



Die ganz Großen im Visier: Giacomo Agostini in Imatra 1975...



... und Valentino Rossi vor Marc Márquez in Misano 2014. Preissler hat sie alle für immer festgehalten



FANSHOP

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



< Die Story eines Champs

Kaum Sportwagen-Weltmeister, schon gibt es ihn in Buchformat: Die Karriere des Timo Bernhard, geschrieben von Peter Schöffner ist ein Muss für jeden Bernhard-Fan. 50 Euro, 284 Seiten, ISBN: 978-3-928540-827, bei: www.gruppec-verlag.de



< Vettel made by Bburago

Mit Sebastian Vettel am Steuer feiert der italienische Modellautoanbieter Bburago sein Comeback. Das Erstlingswerk, der SF15T in 1:18, lässt sich sehen. Vor allem zu diesem Preis! Rund 57 Euro, im Fachhandel, Infos unter: www.bburago.com



MotoGP am Sachsenring >

Kaum ein anderer WM-Lauf geht mit so einem Spektakel einher wie der GP von Deutschland in Sachsen. Der Kalender 2016 fasst faszinierende Momente zusammen. 15 Euro, 490 x 420 mm, bei: www.top-speed.info



Zum 70. des Driftkönigs >

Er ist noch heute für jeden Drift-Spaß zu haben. Ob in Goodwood oder bei der Worldseries – Ex-Rallye-Champ Jean Ragnotti, dem dieses Buch zum 70. Geburtstag gewidmet ist. 28,80 Euro, 128 Seiten, Text frz., bei: www.hommell-magazines.com



Schleiz im Lauf der Jahre

Das Schleizer Dreieck ist die älteste Naturrennstrecke Deutschlands, auf der seit 1923 viel Rennsportgeschichte geschrieben wurde. Der Kalender 2016 lässt deren unvergessene Momente wieder aufleben. 15 Euro, 420 x 297 mm, bei: www.top-speed.info

< Von Alonso bis Villeneuve

Zugegeben: Das Buch «Pole Position» bringt nicht viel Neues zu Tage. Es ist aber eine gelungene Zusammenfassung der besten F1-Piloten aller Zeiten. 29,90 Euro, 224 Seiten, ISBN: 978-3-667-10308-6 – im Fachhandel oder bei: www.delius-klasing.de



< Faszination der Nacht

Fotograf Toni Börner haben es Motorradrennen in der Nacht besonders angetan, und er hat 13 Momente aus der Endurance-WM und der MotoGP in Katar zu einem Kalender zusammengefasst. 30 Euro, 300 x 450 mm, bei: www.highsidepr.com



Ganz nah an den Fahrern >

Seit 1961 war Lutz Weidlich Streckensprecher des Sachsenrings. In seinem Buch «Zwischen Fahrerlager, Start und Ziel» hat er seine spannendsten Erinnerungen an Fahrer und Rennen zusammengefasst. 28 Euro, 184 Seiten, bei: www.top-speed.info



Für Schwarz-Weiß-Fans >

«Motorsport Classic» darf an keiner Wand fehlen. Wer historischen Rennsport liebt, der fährt mit diesem Kalender richtig – zurück in die 50er-, 60er- und 70er-Jahre. 39,90 Euro, 26 Motive (zwei pro Monat), 67x48 cm, bei: www.rallyandracing.com



Dakar im Wohnzimmer

Die nächste Rallye Dakar steht vor der Tür, da präsentiert Modellauto-spezialist Spark den Peugeot 2008 DKR von Stéphane Peterhansel in Red-Bull-Farben. Rund 65 Euro (1:43), im Fachhandel, weitere Infos unter: www.sparkmodel.com

< Brasilien-Kappe mit Stern

Er ist immer wieder für einen modischen Gag gut. Lewis Hamiltons gelbe Mercedes-Kappe im Brasilien-Look gib es ab sofort bei Grand Prix Legends. 29,99 Pfund, 100 Prozent Baumwolle, Brasilien-Flagge unterm Schirm bei: www.grandprixlegends.com



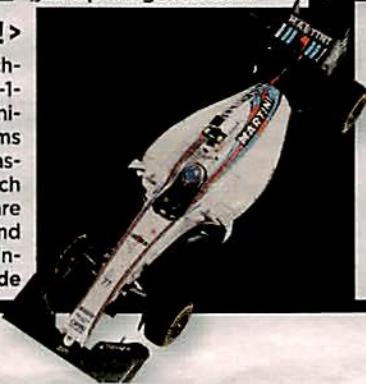
< Große Film-Momente

Bislang war der Metzeler-Kalender nicht käuflich zu erwerben, jetzt gibt's eine limitierte Auflage von 100 Stück im Ace Café Shop. Das Thema ist diesmal: das Motorrad und der Film, 10 £ 58x47 cm, 26 Motive, bei: www.acecafe-shop.com/products/615



Einen Martini, bitte! >

Rechtzeitig zu Weihnachten ist das Formel-1 Starterfeld 2015 voll. Minichamps hat den Williams FW37 von Bottas und Massa in 1:43 verkleinert. Auch Martini-Fans dürften ihre Freude daran haben. Rund 70 Euro, im Fachhandel, Infos: www.minichamps.de



Offizieller Rückblick >

Die DTM hat auch dieses Jahr wieder für Schlagzeilen gesorgt: auf wie neben der Strecke. Nachzulesen ist das im offiziellen Jahrbuch. Ein Muss für jeden DTM-Fan! 35 Euro, 192 Seiten, ISBN 978-3-928540-83-4, im Fachhandel oder unter www.dtm-shop.com

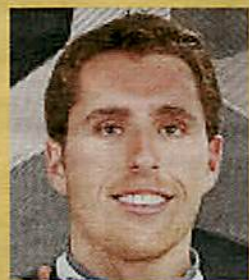


Als McLaren noch orange war

Sparks 1:18-Kollektion wächst weiter. Der McLaren M7A vom GP Kanada 1968 (Sieger Denny Hulme) ist nicht nur farblich gelungen, er verfügt auch über allerlei Details. Rund 150 Euro, im Fachhandel, weitere Infos bei: www.sparkmodel.com

Namen & Nachrichten

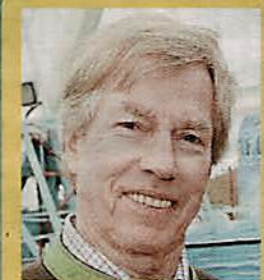
Juncadella schlägt die Meister



Sieger Daniel Juncadella



Kenny Noyes



Prinz Leopold von Bayern

»» **Stars & Cars** Das Race of Champions hat deutsche Konkurrenz bekommen: Mercedes hat seine Traditionsveranstaltung Stars & Cars noch mal beschleunigt und dafür die Stuttgarter Fußballarena von Formel-1-Architekt Hermann Tilke in 108 Arbeitsstunden zu einer 681 Meter langen Rennstrecke rund um einen Weihnachtsstern umbauen lassen. 15 Mercedes-Piloten der Jetztzeit plus Publikumsjoker Mick Schumacher, dazu Altstars wie Stirling Moss oder Hans Herrmann lieferten mit musikalischer Unterstützung (Culcha Candela) und AMG-Sportwagen sechs Stunden Show- und Sportprogramm. Das Traumfinale zwischen Lewis Hamilton und Nico Rosberg fiel aus, was Teamchef Toto Wolff nicht unrecht war: «Bei dem Duell hätte ich mich nicht auf den Beifahrersitz getraut.» 36000 Zuschauer sorgten für ein ausverkauft Haus und den Beweis, dass günstiger und gut präsentierter Motorsport auch in Deutschland Zukunft ist. Ein kleines Trostpflaster für den ausgefallenen deutschen Grand Prix. «Eine Wahnsinnskulisse», befand Daimler-Boss

Dieter Zetsche. Für die Marke Mercedes war es wichtig, auch in der Heimat Begeisterung zu entfachen. Ab dem Halbfinale stimmte auch die Renn-Action. Erst warf DTM-Champion Pascal Wehrlein den Formel-1-Weltmeister Lewis Hamilton nach vier Runden und einem Start-Trick knapp aus dem Rennen, danach gelang das Kunststück auch dem Spanier Bruno Juncadella gegen Nico Rosberg. Juncadella ließ dann im Finale Wehrlein keine Chance und durfte die eigens geschaffene und vom ehemaligen Weltklasse-Turner Eberhard Gienger per Fallschirmsprung eingeflogene Trophäe kassieren.

»» **Kenny Noyes** Er war zwar nicht da, trotzdem war der Amerikaner, der genau wie sein Vater, der Ex-Rennfahrer Dennis Noyes, in Spanien lebt, in aller Munde. Kenny, der letztes Jahr beim Superprestigio hinter Márquez und Mees Dritter wurde, wollte dieses Jahr mit großem Enthusiasmus seinen Spanischen Superbike-Meistertitel verteidigen. Beim Lauf in Aragón ist er gestürzt und in die Begrenzung eingeschlagen, als er einem Überrundeten aus-

weichen musste. Dabei zog er sich schwerste Kopfverletzungen zu. Er lag wochenlang im Koma, und die Ärzte kämpften um sein Leben. «Er ist mittlerweile auf dem Weg der Besserung», sagte Dennis Noyes. «Wir hoffen, dass er auch wieder fahren können wird.»

»» **Leopold Prinz von Bayern** Seine königliche Hoheit und Porsche-Rennarzt Dr. Jürgen Lindemann, die als Schirmherr und Vorstand der Stiftung dolphin aid e.V. fungieren, durften sich über großzügige Spenden von 380 geladenen Gästen bei einer Charity-Gala freuen. Anlässlich des 20. Geburtstags der von Kirsten Kuhnert gegründeten Organisation, die behinderten Kindern eine Delfin-Therapie ermöglicht, wurden bei der «Dolphin's Night» in Düsseldorf 145000 Euro gespendet. «Das ist großartig und ein tolles Ergebnis für unsere Hilfsorganisation», freute sich der ehemalige DTM-Pilot und BMW-Markenbotschafter «Poldi» von Bayern: «Das Engagement liegt mir sehr am Herzen, denn es gibt immer weniger Leute, die solch tolle Projekte unterstützen.» ♦ BRÜ/IP/AW

LESERBRIEFE

Geht doch!

Zu «Force India mit Mini-Budget», MSA 51/2015

Dem Formel-1-Team Force India ist mit Respekt zu gratulieren. Eine kleine Truppe hat gezeigt, dass es auch mit weniger Geld geht. Also wäre doch eine Budget-Deckelung irgendwie wieder ein Thema. Ich möchte aber hier an dieser Stelle an ein anderes Team erinnern. Sauber erzielte mit einem ähnlichen Budget 2001 den vierten Platz in der Konstrukteurs-WM, und das zu einer Zeit, als es nur bis zum sechsten Rang WM-Punkte gab. So oder so, beide Leistungen sind sehenswert und verdienen Anerkennung.

Martin Kramer,
CH-8868 Oberurnen

Oder gleich fernsteuern

Zu «Fotos der Woche», McLaren MP4-X, MSA 51/2015

Wenn die Zukunft der Formel 1 aussehen soll wie die von McLaren vorgestellte Studie, dann kann man auch gleich den Fahrer weglassen und die Dinger fernsteuern, vielleicht gleich auf magnetischen Schienen, dann kann man auch noch die Räder durch Kufen ersetzen! Die Richtung, in welche die Formel 1 ab 2017 gehen möchte, finde ich richtig. Das «Ding von McLaren» würde jedoch noch die letzten Risiken und damit den Rest der noch bestehenden Faszination der Formel 1 beseitigen. Die frei stehenden Räder sollten unbedingt bleiben, ebenso der sichtbare Fahrer. Der Fahrer sollte auch wieder mehr im Zentrum des Sportes stehen und nicht immer mehr zum Sklaven der Techniker beziehungsweise der großen Automobilhersteller werden. Klaus-Peter Ackermann,
D-64367 Mühltal/Nieder-Ramstadt

Etwas Geduld

Zu «Finale zur Testfahrt umfunktioniert», MSA 50/2015

Honda ist mit einem sehr ambitionierten Projekt, einem komplett neuen Turbokonzept, in die Formel-1-Saison gegangen. Honda hat damit sehr viel Risikobereitschaft und Mut bewiesen. Die Art der Berichterstattung darüber ist herablassend und Ihres Formats unwürdig. Das Auftreten des Herrn Fernando Alonso ist präpotent. Üben sie sich doch etwas in Geduld. Honda wird seine Aufgaben meistern, und dann dürfen sich Silber, Rot und Gelb warm anziehen. Wie ist das mit der Lachnum-

mer? Wer zuletzt lacht, lacht am besten.

Otto Hotzy,
A-3493 Hadersdorf am Kamp

Völlig inakzeptabel
Zur DTM-Saison 2015 und zum «Funkspruch-Skandal»

Verwunderlich und äußerst unverständlich ist, dass der «Funkspruch-Skandal» der DTM in diesem Sommer für Dr. Wolfgang Ullrich offensichtlich keinerlei Konsequenzen hat. Im Gegenteil, sein Vertrag wurde von Audi für weitere zwei Jahre verlängert. Timo Scheider wurde als Bauernopfer bestraft, Audi Punkte abgezogen, dem Ansehen der Marke massiv geschadet, der Befehlsggeber der Remperei kommt eigentlich ungeschoren davon und wird stattdessen noch belohnt.

Für einen Weltkonzern wie Audi und die DTM müsste das Verhalten und der Funkspruch völlig inakzeptabel sein, und Dr. Wolfgang Ullrich ist als Manager für das Unternehmen eigentlich nicht mehr tragbar. Hätte Herr Ullrich Größe, würde er im Sinne der Automarke und des Motorsports die Konsequenzen für sein unsportliches Verhalten tragen und zurücktreten. Aber das zeigen etliche Beispiele aus der Managerwelt, wer einmal diese Macht (und Geld) hat, möchte sie auch nicht mehr hergeben, auch wenn man sich schon im Rentenalter befindet oder schon darüber hinaus ist.

Ralf Gross,
D-54451 Irsch

Zwei Varianten

Zur Formel-E-Story «Berlin sucht Alternative», MSA 50/15

Die Avus besteht bereits, außerdem wäre es eine gute Gelegenheit, die unter Denkmalschutz im Verrottungsprozess befindliche Haupttribüne zu sanieren. Wenn das nicht geht, dann der Tiergarten/Regierungsviertel. Diese Gegend ist ohnehin zum Dauerfestplatz umfunktioniert, oder wird für jeden «Diplomaten jeder Bananenrepublik» zum Laufsteg umfunktioniert! Ein Rennen rund ums Bundeskanzleramt, das wär's. Dieter Exner,
D-15831 Blankenfelde-Mahlow

KONTAKT

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



Konkurrenz für das Race of Champions: Stars & Cars in Stuttgart bot eine Klasse Show

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 2517
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de

Redaktion: Michael Bräutigam (Redakteur),
 Christian Eichenberger (Chef vom Dienst),
Sonderkorrespondenten:
 Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Imre Paulovics, Thomas Schiffler
Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Dänemark: Peter Nygaard
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
 Georg Dobes, Andreas Göhring, Martin Grubler,
 Michael Heimrich, Klaus-Eckhard Jost, Sven Kopf,
 Annette Lazua, Hendrik Medrow, Wolfgang
 Monsehr, Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
 Stefanie Sziapka, Julius Tannert, Arno Wester, Anke
 Wleczorek, Michael Wolf
 England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin,
 Alex Hodgkinson, Joe Saward, Neil Spalding
 Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera
 Japan: Shigeo Kibiki
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat
 Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller, Werner
 Schneider, Wolfgang Vlasaty
 Schweiz: Jörg Kaufmann, Peter Wyss
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: Martin Straka
 USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan
Fotografen: Bernd Barth, Sibylle Berrang,
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,
 dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre
 Froidevaux, Claus Herrmann, Burkhard Kasan, Ni-
 kolett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico
 Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,
 Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Weisse,
 Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSSP
Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard, Simona
 de Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller
Grafik und Produktion:
 Michael Heinz (Art Director), Daniel Göhrer
Schlussredaktion:
 Schlussredaktion.de

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

Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Jens Katemann
 Stellvertreterin: Birgit Priemer
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Rammes, Kai Feyerabend (Stv.)
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
Anzeigenleitung:
 Stefan Granzer
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346
Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1615
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung:
 Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
 Tel: +49 (0)711 182 1379 / 2379
Druck:
 D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
 Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg
Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau
Erscheinungsweise:
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr
Einzelheft:
 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)
Jahresabonnement:
 € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €
 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf
 Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ih-
 rer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-
 osskauf von € 60,00 (D), € 65,00 (A).

TIPP DER REDAKTION



Parallelen zwischen Leben und Rennstrecke. Enzo, ein Hund, und sein Besitzer Denny haben eine Freundschaft fürs Leben. Denny mag Autorennen, und wenn er mit Enzo darüber spricht, «kommt dabei oft pure Lebensphilosophie heraus», schreibt eine begeisterte Leserin des Romans «Enzo oder die Kunst, ein Mensch zu sein». Ein anderer Leser kam «als Fan von Hunden und Ayrton Senna aus dem Lesen nicht mehr heraus.»

Enzo oder die Kunst, ein Mensch zu sein. Autor: Garth Stein, Verlag: Droemer/Knaur



Lauf 3 in Uruguay steht an: Die Formel E fährt in Punta del Este

TERMINE		
AUTOMOBIL		
19.12.	Formel E, Punta del Este	ROU
18./19.12.	Trophée Andros, Alpe d'Huez	F
2.-16.1.	Dakar Rallye, Buenos Aires – Rosario	RA/BOL
8./9.1.	Trophée Andros, Isola	F
MOTORRAD		
27.12.	Eisspeedway, Gävle	S
2.-16.1.	Dakar Rallye, Buenos Aires – Rosario	RA/BOL
2.1.	SuperEnduro, Riesa	WM
3.1.	Eisspeedway, Weissenbach/Tirol	D
6.1.	Eisspeedway, Steingaden	D
9.1.	X-Trial, Sheffield	WM
9.1.	Eisspeedway, Viltornio/Qualifikation	WM
9./10.1.	Supercross/ADAC Cup, Dortmund	D

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Bis zum Beginn der neuen Motorsport-Saison sind keine Einsätze des DSK-Fahrerbusse bekannt. Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL	
DIENSTAG, 15.12.	
12.40 Classic Races: Die CanAm-Serie 1973 (Doku.)	MOTORVISION TV
13.05 Classic Ride: Faszination Nürburgring (Doku.)	MOTORVISION TV
15.00 Gymkhana Grid Finale 2015, Podington (GB/Zus.)	ORF SPORT+
20.00 Formel 1, Melbourne (AUS), Rennen (W)	SKY SPORT 2
20.00 Formel 1, Kuala Lumpur (MAL), Rennen (W)	SKY SPORT 2
22.00 Tourenwagen-WM/WTC, Herausragende Szenen 2015 (Zus.)	EUROSPORT
22.30 Rallye-EM/ERC, Herausragende Szenen 2015 (Zus.)	EUROSPORT
23.15 Langstrecken-WM/WEC, Saisonrückblick 2015 (Zus.)	EUROSPORT
MITTWOCH, 16.12.	
8.45 Langstrecken-WM/WEC, Saisonrückblick 2015 (Zus.)	EUROSPORT
12.40 Classic Races: Die goldenen Zeiten des Rallyesports (Doku.)	MOTORVISION TV
DONNERSTAG, 17.12.	
12.40 Classic Races: Africa Rallye 1959 (Doku.)	MOTORVISION TV
14.00 Car History: Porsche und der Motorsport (Doku.)	MOTORVISION TV
FREITAG, 18.12.	
4.50 On Tour: Truck Grand Prix am Nürburgring (Doku.)	MOTORVISION TV
12.40 Classic Races: East Africa Safari (Doku.)	MOTORVISION TV
SAMSTAG, 19.12.	
4.50 On Tour: DTM-Shöwevent München (D/Zus.)	MOTORVISION TV
6.30 On Tour: Truck Grand Prix am Nürburgring (Doku.)	MOTORVISION TV
7.00 Classic Races: Die CanAm-Serie 1973 (Doku.)	MOTORVISION TV
10.10 Trophée Andros, Andorra (AND), Rennen (W)	MOTORS-TV
11.00, 20.00 GP2, Sakhir (BRN), 2. Rennen (W)	SKY SPORT 2
12.05 GP2, Barcelona (E), 2. Rennen (W)	SKY SPORT 2
13.05 Rasen ohne Limit: Deutschland im Carrera-Rennbahn-Fieber (Doku.)	N24
13.05 GP2, Monte Carlo (MC), 2. Rennen (W)	SKY SPORT 2
14.05 GP2, Spielberg (A), 2. Rennen (W)	SKY SPORT 2
15.05 GP2, Silverstone (GB), 2. Rennen (W)	SKY SPORT 2
16.05 GP2, Budapest (H), 2. Rennen (W)	SKY SPORT 2
17.05 GP2, Spa-Francorchamps (B), 2. Rennen (W)	SKY SPORT 2
18.05 GP2, Monza (I), 2. Rennen (W)	SKY SPORT 2
19.00 GP2, Sotschi (RUS), 2. Rennen (W)	SKY SPORT 2
19.15 Formel E, Punta del Este (ROU), Qualifikation (Zus.)	EUROSPORT

19.45 Formel E, Punta del Este (ROU), Rennen (live)	EUROSPORT
21.00 GP2, Abu Dhabi (UAE), 2. Rennen (W)	SKY SPORT 2
SONNTAG, 20.12.	
6.05 Reportage: Goodwood Festival of Speed 2014 (Doku.)	MOTORVISION TV
6.55 Made in Germany: ABT Motorsport (Doku.)	MOTORVISION TV
14.00 Porsche Supercup, Barcelona (E), Rennen (W)	SKY SPORT 2
15.00 Porsche Supercup, Monte Carlo (MC), Rennen (W)	SKY SPORT 2
16.00 Porsche Supercup, Spielberg (A), Rennen (W)	SKY SPORT 2
16.15 Rallye-WM/WRC, Saisonrückblick 2015 (Zus.)	MOTORS-TV
17.00 Porsche Supercup, Silverstone (GB), Rennen (W)	SKY SPORT 2
18.00 Porsche Supercup, Budapest (H), Rennen (W)	SKY SPORT 2
18.40 Rallycross-WM, Mettet (B); Rennen (Zus.)	MOTORVISION TV
19.00 Porsche Supercup, Spa-Francorchamps (B), Rennen (W)	SKY SPORT 2
18.40 Rallycross-WM, Lydden Hill (GB); Rennen (Zus.)	MOTORVISION TV
20.00 Porsche Supercup, Monza (I), Rennen (W)	SKY SPORT 2
20.30 Langstrecken-WM/WEC, Saisonrückblick 2015 (Zus.)	MOTORS-TV
21.00 Porsche Supercup, Austin/Texas (USA), Rennen (W)	SKY SPORT 2
MONTAG, 21.12.	
12.40 Classic Races: Die 24 Stunden von Le Mans (Doku.)	MOTORVISION TV
13.30 Car History: Porsche Racing (Doku.)	MOTORVISION TV
14.00 Car History: Ford Motorsport (Doku.)	MOTORVISION TV
DIENSTAG, 22.12.	
4.00 Trophée Andros, Alpe d'Huez (F), Rennen (Zus.)	MOTORS-TV
MOTORRAD	
DONNERSTAG, 17.12.	
14.30 Helmut Dähne: King of the Ring (Doku.)	MOTORVISION TV
21.00 Freestyle-Motocross-WM, Gdansk (PL), Night of Jumps (Zus.)	EUROSPORT 2
SONNTAG, 20.12.	
16.20 ADAC Motocross Masters, Ried (D), Rennen (Zus.)	MOTORVISION TV

IM NÄCHSTEN HEFT / 22.12.2015

AUTOMOBIL
WM-Rückblicke mit Experten
Formel E: Lauf in Uruguay

MOTORRAD
WM-Rückblicke mit Experten

Abonnentenservice:
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,
 Telefax 0711-182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
 © 2015 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung,
 ISSN 1471-8488

**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



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Regisergasse 11, 70162 Stuttgart, Tel. 07141 3206-8888, Fax 07141 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

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

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte zusätzlich 2 GRATIS-Ausgaben:

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum _____ Unterschrift _____

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