

MOTORSPORT aktuell

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



Rallye Dakar Automobil
**X-raid: Der vierte
Mini-Sieg seit 2012** S. 14



Rallye Dakar Motorrad
**KTM: Zum 14. Mal in
Folge gewonnen** S. 28

Zum Rausnehmen:

Vorschau Rallye-WM 2015 auf 40 Seiten



Beilage zum Auftakt der
Rallye-WM 2015

MotoGP

**Pedrosa-Techniker
jetzt bei KTM** S. 21

Formel 1

**Kaum Hoffnung für
Marussia & Caterham** S. 6

Supercross-WM

**Roczen siegt weiter
und zieht davon** S. 30

Markenpokale

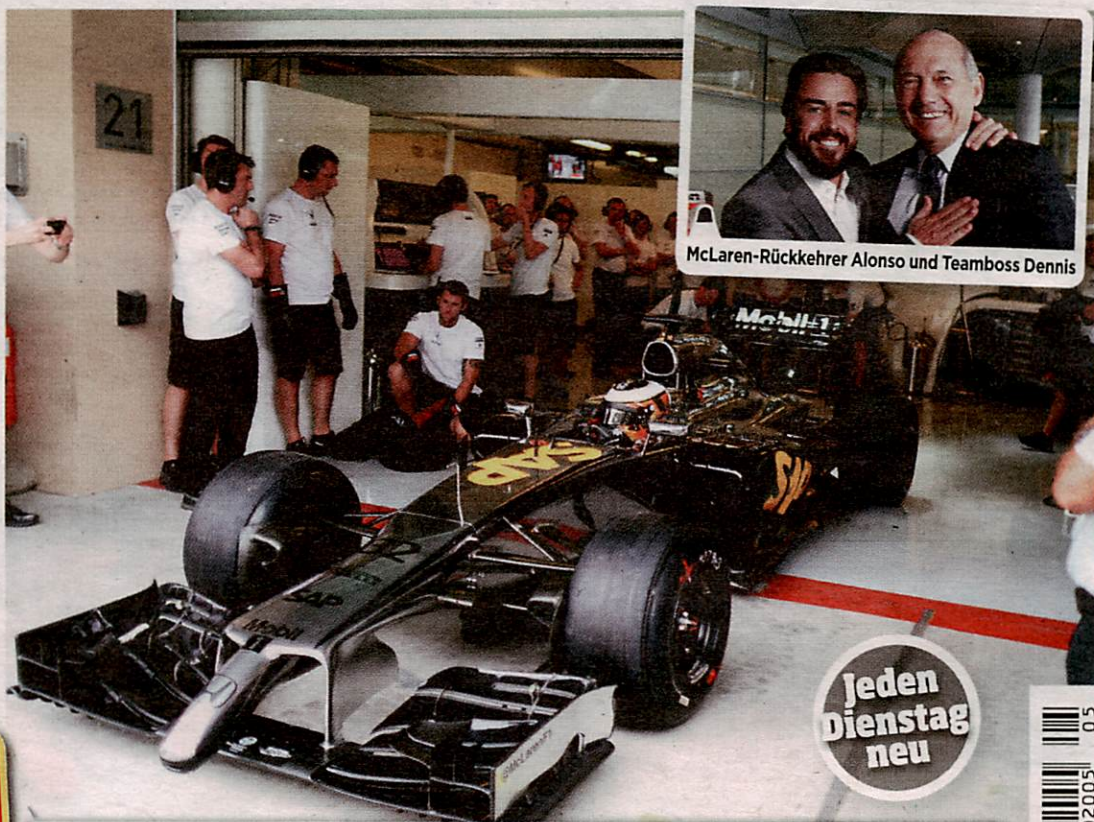
**Gleiche Rennwelten
im Überblick** S. 34

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

www.motorsport-aktuell.com

Formel 1 / Honda neuerdings statt Mercedes Motorenpartner

McLaren: Druck wie nie



McLaren-Rückkehrer Alonso und Teamboss Dennis

Jeden
Dienstag
neu

20 Jahre fuhr McLaren mit Motoren von Mercedes. 2015 kommt Honda zu den Briten zurück. Nach den gemeinsamen Titelgewinnen in den 1980ern/1990ern ist der Erfolgsdruck jetzt riesig. Wie sehr sich die Lage speziell für McLaren-Chef Ron Dennis zuspitzt. **Ab S. 4**

LIEBE LESER!

Sie werden es schon gefühlt haben. Diese Woche ist Ihre MSA-Ausgabe dicker als sonst. Das liegt an der Sonderbeilage zum Auftakt der Rallye-Weltmeisterschaft 2015, die Sie in der Heftmitte finden.

Darin lesen Sie auf 40 Seiten ohne Aufpreis alles Neue und Wichtige zum vergangene Woche vorgestellten Volkswagen Polo R WRC, mit dem die Wolfsburger zum dritten Mal in Folge den bzw. die Weltmeistertitel der Drifterfraktion zu gewinnen versuchen. Und viele weitere spannende Storys rund um die neue Rallye-WM-Saison.

Weil unsere prima Kollegen von «auto motor sport», die diese Extra-Beilage erdacht und erschaffen haben, damit weit vor dem Redaktionsschluss dieser MSA-Ausgabe fertig sein mussten, bieten wir Ihnen im normalen Rallye-Teil natürlich die aktuellsten WM-News unmittelbar vor dem Auftaktlauf rund um Monte Carlo.

Und in unserer Serie «Titelverteidiger 2015» ist diesmal natürlich Volkswagens Rallye-Weltmeister Sébastien Ogier dran. Über den sein Beifahrer, Julien Ingrassia, jede Menge Interessantes zu erzählen weiss.

Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



Leopold Wieland
Chefredakteur



WER? Jeff Gordon (USA)
WO? Washington D.C. (USA)

WAS? NASCAR-Star auf Dreirad als Basketball-Pausenc clown



WER? Porsche (D)
WO? Weissach (D)

WAS? Der stark überarbeitete LMP1-Renner 919 Hybrid für die Langstrecken-WM 2015 beim Roll-out auf dem Werksgelände



WER? Sebastian Vettel (D)
WO? Maranello (I)

WAS? Kein Kostümball, nur F1-Kollegentreff bei Ferrari

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

Formel 1: Hockenheim doch statt Nürburgring? S. 3

! FORMEL 1 Ron Dennis spielt mit dem Feuer S. 4

! FORMEL 1 War's das mit Marussia und Caterham? S. 6

FORMEL E Gastkommentar von Marc Surer S. 9

SPORTWAGEN Interview mit WEC-Rookie Rast S. 10

SPORTWAGEN Vorschau auf die 24h Daytona S. 11

TCR Welcher Hersteller ist dabei und wer nicht? S. 12

! RALLYE DAKAR Abgekürzt, aber verloren S. 14

! RALLYE-WM Vorschau auf Saison 2015 S. 16

SERIE Titelverteidiger 2015: Sébastien Ogier S. 18

MOTORRAD

! THEMEN DER WOCHE

MotoGP: Hochkarätiger Zulauf bei KTM S. 21

MOTOGP Pol Espargaró über die Rookie-Saison S. 22

MOTORRAD-WM Was 2015 anders wird S. 24

! MOTOGP Aegerter testet brandneue Kawasaki S. 25

STRASSENSPORT Superbike-WM testet wieder S. 26

! RALLYE DAKAR Hondas Pech war KTM's Glück S. 28

SUPERCROSS-WM Roczen gewinnt erneut S. 30

PANORAMA

MARKENPOKALE Klassen für sich S. 34

BOXENGEFLÜSTER Namen & Nachrichten, Achtung Fahrerlager! S. 38

IMPRESSUM S. 38

LESERBRIEFE S. 39

SERVICE Vorschau, Termine, TV-Programm S. 39

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:
SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT/ONLINE

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

MOTOR
SPORT
aktuell

Formel 1/GP Deutschland 2015

Nun doch in Hockenheim?

Von ELMAR BRÜMMER und ARNO WESTER

Eigentlich wäre der Nürburgring 2015 wieder drin als Veranstaltungsort des deutschen Formel-1-Laufs. Nun behauptet Chefvermarkter Bernie Ecclestone, er habe für dieses Jahr einen neuen Vertrag mit dem Hockenheimring abgeschlossen. Noch riecht das Ganze aber nach Poker.

Unter den Highlights dieses Sommers listet der Hockenheimring noch die Rockband «Böhse Onkelz», der Juli ist noch komplett frei. Noch. Denn wenn die verwirrende Meldung, die Bernie Ecclestone vergangene Woche gezielt in den Motorsport-Äther geschickt hat, stimmt, dann wird im Motodrom am 19. Juli der Grosse Preis von Deutschland ausgetragen – zum zweiten Mal hintereinander. Der Nürburgring, der 2015 im planmässigen Wechselspiel der beiden grossen deutschen Rennstrecken dran wäre, würde leer ausgehen. Und das Drama um den Eifelkurs um einen weiteren unrühmlichen Akt reicher.

Nürburgring zu unsicher

Reich werden ist natürlich das Stichwort, das der britische Geschäftsführer dem Formel-1-Investor CVC versprochen hat. Und angesichts der unsicheren Verhältnisse auf dem Nürburgring sieht der 84-Jährige bessere Chancen im Badi-schen. Da die deutschen Rennen auch zur Vettel-Weltmeis-



Hockenheim 2014: Das Formel-1-Startfeld vor Beginn der Aufwärmrunde zum deutschen GP

terzeit keine Selbstläufer mehr waren, musste Ecclestone Rabatte auf die angeblich 14 Millionen Dollar Antrittsgeld geben. So etwas verursacht bei ihm echte Schmerzen. Allerdings ist der deutsche Markt viel zu wichtig, um auf ihn verzichten zu können – die Auswirkung wäre verheerend.

Die ungewöhnliche Entwicklung kann für die Beteiligten nicht ganz so überraschend gekommen sein. Schon im Dezember sagte Carsten Schumacher, der Geschäfts-

führer der Nürburgring Capricorn GmbH auf MSA-Anfrage: «Die Formel 1 muss bezahlbar sein für uns.» Demnach ist sie das wohl nicht mehr, auch wenn ein Sprecher des Nürburgrings nach den News aus England mitteilte, er wisse von nichts und würde sich freuen, wenn das Rennen doch stattfinden würde. Einen Vertrag besitze man bislang allerdings nicht. Deshalb habe der Veranstalter auch mit dem Ticketverkauf noch nicht angefangen, womit das prinzipiell lu-

krative Weihnachtsgeschäft schon mal entfallen sei. Und die Fans würden mittlerweile wirklich gern wissen, wohin sie sich orientieren sollen.

Hockenheim bestätigt nicht

In einem Interview mit der britischen Nachrichtenagentur Reuters hat Ecclestone verkündet, er habe bereits einen Vertrag mit Hockenheim geschlossen. Das wollte man dort zunächst nicht bestätigen. Die letzte Auflage des Rennens mit lediglich 52000

Zuschauern am Sonntag war kein grosser Gewinnbringer, auf dem Nürburgring 2013 waren es sogar nur 44000 Besucher.

Bernie Ecclestons aktuelle Offensive kommt nicht von ungefähr. In bewährter Weise will er zunächst Druck ausüben, um zu sehen, wo er das – für sich – bessere Angebot bekommt. Hockenheim hat schon angeknipst. «Bei Interesse stehen wir für weitere Gespräche gerne zur Verfügung. Es ist aber noch nichts fix», sagt Hockenheimring-Geschäftsführer Georg Seiler, der sich allerdings schon länger in den Verhandlungen, bestätigt der Brite, «und wir fahren in Hockenheim. Denn am Nürburgring gibt es ja niemanden!» Man habe ja schon einen langfristigen Vertrag (bis 2018) und müsse einfach nur die Wechselklausel rausstreichen. Allerdings will auch Hockenheim nach dem Minus aus dem vergangenen Jahr ein finanzielles Entgegenkommen von Ecclestone, der zu der badischen Rennstrecke immer schon eine stärkere Beziehung hatte als in die Eifel.

Sollte es so kommen, wäre ein Stück weit auch Rache im Spiel. Denn Ecclestone hatte beim Verkauf des Nürburgrings mitgeboten, war aber knapp unterlegen. Vor allem für den russischen Investor Viktor Kharitonin, dem neuen Herrscher in der Eifel, ist die neue Entwicklung sicher kontraproduktiv. ♦

Formel 1

Sutil: Alternative im WEC-Porsche?

Von ELMAR BRÜMMER und ARNO WESTER

Adrian Sutil wird 2015 nicht mehr in der Formel 1 fahren. Ein neues Cockpit findet er am ehesten in der Langstrecken-WM.

Nach der eher unrühmlichen Sauber-Episode und trotz einem gültigen Vertrag für 2015 ist der am vorletzten Sonntag (11.1.) 32 Jahre alt gewordene Rennfahrer aus München bei keinem anderen Team untergekommen, auch die Testfahrer-Verträge oder Simulations-jobs gingen an ihm vorbei. Es

sieht nach einem zweiten Sabbatical (nach 2012) für Sutil aus. Für seine Karriere ist das sicher nicht zuträglich, denn die Hoffnung auf 2016 ist vage – auch wenn dort mit dem Haas-Rennstall ein neues Team an den Start geht, das sicher einen erfahrenen Piloten gebrauchen könnte.

«Schnell und interessant»

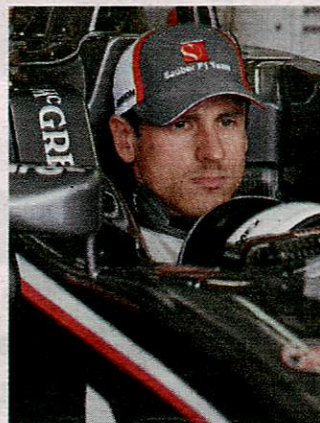
Wenn Sutil nicht untätig bleiben will in dieser Saison, bliebe noch ein Engagement in der Langstrecken-WM (WEC) oder in Le Mans. «Schnell und interessant» findet Sutil die Sportwagen. Und die 24 Stun-

den von Le Mans sind so eine Art Kindheitstraum. Porsche und Toyota gelten als Kandidaten für einen Jobwechsel.

Gut möglich, dass Sutil sogar das Cockpit erhält, das Porsche angeblich fix für seinen Ex-Formel-1-Kollegen Fernando Alonso reserviert hatte. Der Spanier hat schon mehrfach betont, zukünftig einmal in Le Mans an den Start gehen zu wollen, wenn das sein Engagement in der Königsklasse zulassen würde. Weil Honda, der neue Motorenpartner seines neuen Arbeitgebers McLaren, aber sein Veto eingelegt hat, ist dieser Alonso-Traum vorläufig

geplatzt. Für Sutil spricht zudem, dass er mehr als nur das eine WEC-Rennen in Le Mans fahren könnte.

Dagegen ist die DTM kein Thema. Sie stehe «aktuell nicht im Fokus» laut Sutil-Manager Manfred Zimmermann. Und weiter: «Ich gehe davon aus, dass Adrian auch in dieser Saison Rennen fährt. Eine endgültige Entscheidung wird aber wahrscheinlich erst später fallen.» Damit bleibt unklar, wer in der DTM das jeweils noch eine freie Cockpit bei BMW und Mercedes besetzen wird. Favoriten: Tom Blomqvist und Maximilian Götz. ♦



2014: Sutil als Sauber-F1-Pilot



Ron Dennis

Der mit dem Feuer spielt



Ayrton Senna: McLarens Weltmeister von 1988, 1990 und 1991

Von ELMAR BRÜMMER

Für McLaren-Chef Ron Dennis könnte 2015 zum Schicksalsjahr werden. Sein Stuhl wackelte zuletzt mehr denn je. Und mit Honda als neuem altem Motorenpartner steigt der Erfolgsdruck sogar noch weiter.

Man muss ihn nicht mögen. Man kann ihn respektieren. Aber in den Wochen nach der letzten Saison, als bei McLaren nur klar war, dass nichts klar war, da haben wir fast schon angefangen, ihn zu vermissen. Eine Formel 1 ohne Ron Dennis, da würde einem etwas fehlen.

Die erneute Verpflichtung von Fernando Alonso, der fürs Erste erfolgreiche Machtkampf mit seinen Anteilseignern aus Saudi-Arabien – all das zeigt, wie widersprüchlich dieser Mann ist, der mit 19 beim Cooper-Team als Mechaniker anheuerte, aber es schon damals hasste, sich die Finger schmutzig zu machen. 35 Jahre lang ist Dennis jetzt Teamchef bei McLaren, überhaupt erst der Dritte, den diese Rennfamilie nach Gründer Bruce McLaren, dessen Nachfolger und Dennis' kurzfristigem, gleichberechtigtem Geschäftsführer Teddy Mayer hat.

Nach dem Rückzug von Frank Williams und Peter Sauber aus dem Tagesgeschäft ist Ron Dennis in jedem Fall der letzte Rennstallboss vom alten Schlag. Mit Honda, dem Motoren-Partner aus den glorreichsten Zeiten der Big McLarens versucht «Don Ron» es jetzt noch einmal, an alte Zeiten anzuknüpfen. Er schaffte dafür eine be-

merkenswerte, aber nicht ganz unkritische Allianz mit Alonso, der ihm 2007 als sein Angestellter das Team spaltete und eine Spionageaffäre anhängte, für die McLaren und der damalige Partner Mercedes 100 Millionen Dollar Strafe berappen mussten. Bis heute wird gemunkelt, dass die unsinnige Busse in dieser Höhe auch damit zu tun hatte, dass sich Dennis mit Vorliebe die mächtigsten F1-Köpfe zum Feind gemacht hat: Bernie Ecclestone, Max Mosley und Jean Todt.

Es scheint so, dass Konflikte der persönliche Hybrid-Antrieb des mittlerweile 67-Jährigen sind. Anders könnte er nicht seinen x-ten Rennfrühling erleben. Mannhaft stellt er sich jeglichem Schicksal entgegen: «Ich glaube nicht an böse Omen, ich glaube nicht an Glück.

Ich glaube, dass man etwas tun muss, um glücklich zu werden.» Der Druck auf ihn ist derzeit besonders gewaltig, vielleicht höher denn je. Honda will einen schnellen Erfolg, Fernando Alonso braucht ihn ebenso. 2015 als Übergangsjahr wird maximal toleriert, dann muss McLaren wieder siegfähig sein. Sicher ein Grund, warum Jenson Button bleiben durfte. Auch um die öffentliche Stimmung zu beeinflussen. Ron Dennis spielt mit dem Feuer. Er kann gar nicht anders – entweder es geht nach vorn, oder er muss zurücktreten.

Noch weiter expandieren

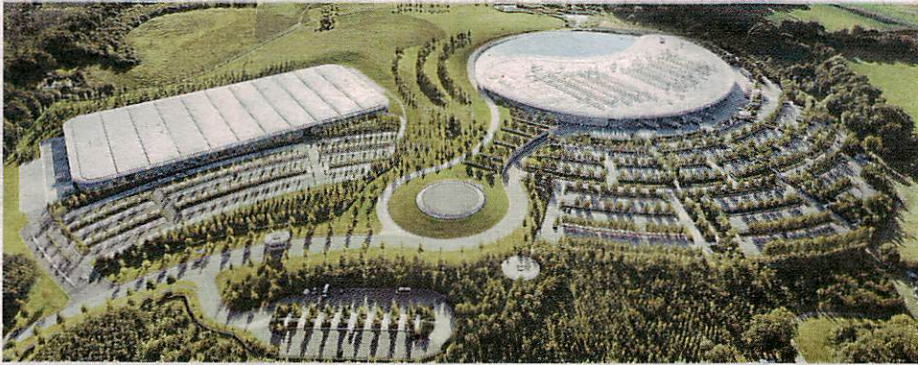
Neuer Motorenpartner, neuer Fahrer, alte Ziele. Dazu ein neuer Name: Aus der McLaren Group wird die McLaren Technology Group. Das soll mehr als



B. McLaren



Alain Prost (hinten Mitte) und Niki Lauda: 1985/86 und 89 wurde der eine Weltmeister für McLaren-Boss Dennis, der andere 1984



Paragon: McLarens weitgehend unterirdisch angelegtes Hauptquartier in Woking

nur Kosmetik sein, sondern ein Schritt ins nächste Kapitel der Firmenhistorie, die im Motorsport mit 182 Grand-Prix-Siegen und 20 Weltmeistertiteln in der Formel 1 überaus erfolgreich ist. Das Renngeschäft ist immer noch der Firmenkern, aber die Sportwagenproduktion soll von 1600 Fahrzeugen auf 4000 im Jahr wachsen. Und die Tochterfirma McLaren Applied Technologies bekommt einen 57 000 Quadratmeter grossen neuen Firmenkomplex neben dem Paragon («Vorbild»), dem raumschiffartigen Headquarter in Woking nahe dem Londoner Flughafen Heathrow. Solche Perspektiven entlocken sogar Dennis Emotionen, positive. Die beiden letzten sieglosen Jahre 2013 und 2014 hat er eher versteinert hingenommen, mit seinem Markenzeichen der stiff upper lip («Pokerface»), der stets strammen Haltung.

Ron Dennis wusste natürlich, dass nach der überraschenden Entlassung seines treuen Leutnants Martin Whitmarsh das Rennjahr 2014 praktisch gelaufen war, bevor es angefangen hatte. Whitmarsh war ihm am Ende wohl zu weich, vielleicht zu eigenmächtig, vor allem aber zu erfolglos. Da hat Dennis lieber gleich selbst wieder die Macht übernommen und mit dem Franzosen Eric Boullier dazu einen radikalen Sanierer von Lotus abgeworben, der vom unnahbaren Auftreten her einer Kopie von Dennis gleichkommt. Niki Lauda, 1984 als Fahrer mit McLaren Weltmeister geworden, sagt: «Rons Schwäche scheint mir in einer Art von Vergangenheitskomplex zu liegen.» Es sei Dennis

peinlich, so Lauda weiter, daran erinnert zu werden, dass er als kleiner Laufbursche angefangen hat. «Darum passieren ihm Überreaktionen, was das Auftreten und das Hervorstreichen des Chefs betrifft. Seine Arroganz kann unerträglich werden», stellt Lauda fest.

Anfang der 1980er, als Dennis das Bündnis mit der TAG-Gruppe um seinen heutigen Teilhaber einging, war das nötige Geld für den grösseren Erfolg da – und der exklusive Porsche-Turbomotor hielt, was man sich davon versprochen hatte. In den salbungsvollen

Worten der McLaren-Historie wird der einstige Dauereffort (drei Fahrer-WM-Titel hintereinander) der konsequenten Verfolgung des Unternehmenswertes der absoluten

Höchstqualität zugesprochen. Kein anderes F1-Team ist so militärisch organisiert. Und Dennis ist General, Diktator, Galionsfigur in einem.

Perfektion ewiger Antrieb

Im Stechschritt, das Aktenköpferchen schwingt im Takt dazu, die Augen geradeaus, so durchschreitet Ron Dennis das Fahrerlager. «Wir wollen nicht nur Rennen gewinnen», sagt er, «wir wollen in allem, was wir tun, gewinnen.» Auch in diesen Worten spürt man, wie gern er doch Staatsmann wäre. Deshalb muss es ihn auch ärgern, dass sein Rivale Frank Williams zu Englands Ritter geschlagen wurde, er aber (noch?) nicht. Aber der Trotz scheint ihm Energie zu geben, siehe den Neuanfang mit Honda. Ge-

wohnt unbescheiden sprach Dennis nicht einfach von einer Partnerschaft mit den Japanern, sondern von der «Grundlage für eine neue Ära». Drunter macht er es eben nicht. Doch man erinnere sich noch mal an die Anfänge: In nur vier Jahren schaffte es Dennis einst, den Rennstall vom runtergewirtschafteten Nobody wieder zum Champion zu machen. Er macht das mit einer Leidenschaft, die auf den ersten Blick gar nicht erkennbar ist – aber jener von Ayrton Senna, seinem grössten Piloten, in nichts nachsteht. An genau diese grossen Zeiten, so hat man es Honda in die Hand versprochen, will McLaren bald anknüpfen.

Perfektion ist und bleibt dabei das Credo und das Trauma gleichermaßen des Ron Dennis. Fehler zu machen, das treibt ihn schnurstracks in die Besessenheit, bloss alles richtig zu machen. Immer und überall. In dem Teich vor dem Hauptquartier, so wird im Dorf Woking gemunkelt, befänden sich Piranhas. Das ist ein Witz, über den womöglich sogar Dennis lachen könnte. Er könnte es zumindest versuchen. Aber so einfach ist das vermutlich gar nicht für einen, der das – in seiner Umgebung allgegenwärtige – Anthrazit tatsächlich für eine Farbe hält.

Man darf es aber so sehen: Mister Dennis nimmt seine Aufgabe als Motorsport-Unternehmer weiter ernst, sehr ernst. Und das betont er ja auch nur zu gern: «Ich lebe und atme dieses Team. Und Team ist für mich nicht nur ein Wort, es ist eine Lebenseinstellung.» ♦



T. Mayer



M. Ojeh



Mika Häkkinen/David Coulthard: Der Finne holte zwei Titel (1998/99), der Schotte keinen



Lewis Hamilton: Ihn holte Dennis 2007 in die Formel 1, 2008 wurde sein Landsmann Champ

Andere grosse F1-Teamchefs

Enzo Ferrari (+90)



1929 gründete der Italiener seinen ersten Rennstall, dem 1947 der zweite, der bis heute aktive folgte. Ab dem zweiten WM-Lauf der Formel 1 (Monaco 1950) ist Ferrari dabei. Bis zu Enzos Tod 1988 wurden neun Fahrer- und acht Teamtitel gewonnen.

John Cooper (+77)



1946 entstand die britische Cooper Car Company, die zunächst erfolgreich Formel-2- und Formel-3-Renner baute. 1950 wagte sie den F1-Einstieg, blieb dort bis 1969 und holte je zwei Fahrer- und Team-WM-Titel. John Cooper starb 2000.

Alfred Neubauer (+89)



Von 1926 bis 1955 war der Deutsche Rennleiter bei Mercedes. Vor dem zweiten Weltkrieg holte er bereits EM-Titel im Grand-Prix-Sport, woraus ab 1946 die Formel 1 entstand. 1954/55 gewann Neubauer mit Starpilot Juan-Manuel Fangio zwei WM-Titel. Er starb 1980.

Colin Chapman (+54)



Der englische Ingenieur schuf 1952 Lotus Cars. 1958 kam es zum F1-Debüt. Als der revolutionäre Aerodynamiker (Erfinder der Flügel und Flügelautos) 1982 starb, standen für Lotus sechs Fahrer- und sieben Teamtitel zu Buche. Das Ur-Team namens Lotus fuhr F1 bis 1994.

Ken Tyrrell (+77)



Über F3/F2 arbeitete sich der britische Holzhändler in die F1. Dort begann der Brite 1968 als Matra-Rennleiter. 1969 gelangen ihm Fahrer- und Teamtitel. Ab 1970 hatte Tyrrell seinen eigenen F1-Rennstall bis 1998 (zweimal Fahrer- und einmal Teamweltmeister). 2001 starb er.

Frank Williams (72)



Der Engländer stieg 1970 als Partner von De Tomaso in die F1 ein. Ab 1975 firmiert er dort bis heute unter eigenem Namen. Sieben Fahrer- und neun Konstrukteurs-WM-Titel hat Williams gewonnen. Offiziell ist Sir Frank noch der Boss, Tochter Claire entlastet ihn aber immer mehr.

Bernie Ecclestone (84)



Der Brite kaufte 1972 dem dreimaligen F1-Weltmeister Jack Brabham dessen gleichnamiges F1-Team ab, führte es bis 1988 und verkaufte es dann. Unter dem heutigen Chefvermarkter der Formel 1 stellte Brabham zweimal den Fahrer-Champion. Das Team existierte bis 1992.

Guy Ligier (84)



Der Franzose baute auf den Überresten des Sportwagen-Rennstalls von Matra ab 1974 sein Formel-1-Team auf. Das GP-Debüt erfolgte 1976. Bis 1996 war Ligier in der F1, verkaufte sein Team danach an Ex-Champion Alain Prost, der es unter eigenem Namen bis 2001 weiterführte.

Flavio Briatore (64)



Der Italiener kam 1988 zu Benetton, zwei Jahre nachdem das Team Toleman F1 aufgekauft hatte. Er holte 1992 Michael Schumacher, der 1994/95 Fahrer-Champ wurde. 2002 kaufte Renault Benetton. Briatore blieb Chef – bis 2009 seine Manipulation des Singapur-GP 2008 aufflog.

Eddie Jordan (66)



1991 bis 2005 war der Ire mit seinem Formel-1-Rennstall dabei. Bis 2001 lief es rund (drei Siege), nach dem Verlust der Motoren von Mugen-Honda nicht mehr. Aus Jordan wurde Midland, Spyker und schliesslich Force India. Jordan arbeitet jetzt als TV-Experte im GP-Zirkus.

Jean Todt (68)



Der Franzose war von 1993 bis 2004 Teamchef des Ferrari-F1-Teams. Unter seiner Leitung wurden fünf Fahrer- und sieben Teamtitel gewonnen. Bis 2009 war Todt dann Ferrari-Gesamtchef und schliesslich -Berater. Ende 2009 wurde er zum FIA-Präsident gewählt, 2013 erneut.

Ross Brawn (60)



Als Benetton- und Ferrari-Technikchef war der Brite massgeblich für alle 7 WM-Titel Michael Schumachers verantwortlich. Ende 2008 kaufte er Honda F1. Mit Brawn GP gelangen ihm 2009 Fahrer-/Teamtitel, dann Verkauf an Mercedes. Dort blieb er Cheftechniker bis Februar 2014.

ZUM THEMA

Neue Teamnamen

Mercedes Dass Mercedes aus Brawn GP entstanden ist, ist den meisten wohl noch geläufig. Dass das Team von Ross Brawn, das 2009 auf Anhieb den Titel holte, aber zurück auf Tyrrell geht, gerät oft in Vergessenheit. Aus Tyrrells Ruinen entstand 1999 der Rennstall BAR. Dieser überlebte bis 2005. Dann wurde daraus das Werksteam von Honda. Als Honda Ende 2008 den Stecker zog, griff Brawn zu – und wurde mit Honda-TV-Geldern und Mercedes-Motoren Weltmeister. Nur ein Jahr später ging Brawn GP als Mercedes an den Start.

Red Bull Racing Bei Red Bull ist der Stammbaum weniger kompliziert. Er reicht aber auch bis 1997 zurück. Damals rief Jackie Stewart seinen eigenen Rennstall ins Leben. Drei Jahre war Stewart Racing am Start (bis 1999), dann verkaufte Sir Jackie das Team für teures Geld an Jaguar. 2005 wurde daraus Red Bull Racing.

Lotus Das heutige Lotus geht vom Stammbaum her nicht auf das Traditionsteam von einst zurück. Es hat lediglich die Namensrechte gekauft. Lotus ist aus Toleman (1981-1985), Benetton (1986-2001) und Renault (2002-2011) entstanden. Mit dem Wechsel zu Mercedes-Triebwerken ist die Renault-Vergangenheit Geschichte.

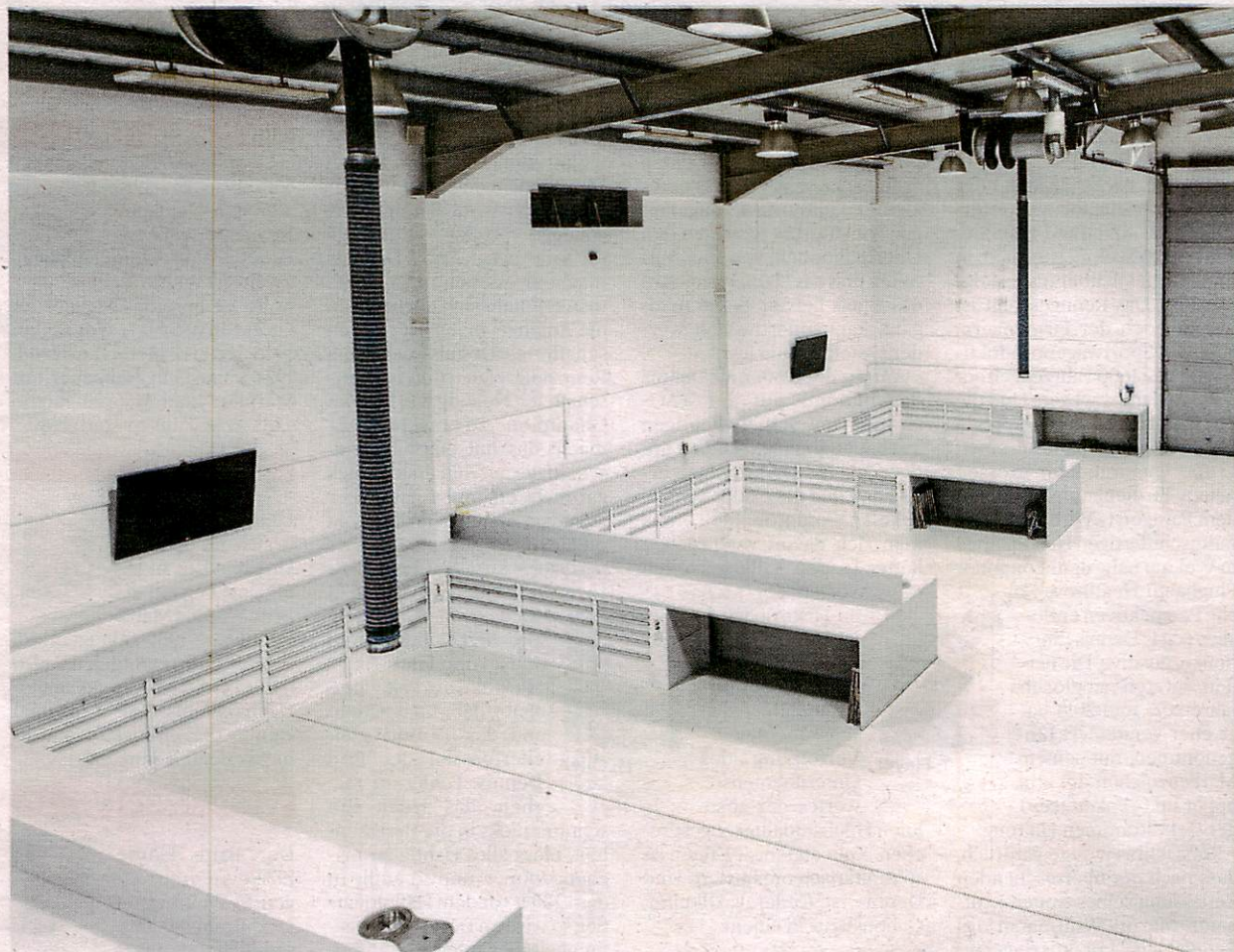
Toro Rosso Bei Toro Rosso ist der Fall einfach. Vorgänger Minardi war von 1985 bis 2005 in der Formel 1 aktiv. Ende 2005 kaufte Red-Bull-Chef Dietrich Mateschitz das Team aus Faenza und lässt es seither als Junioren-Rennstall führen.

Force India Auch Force India hat eine bewegte Vergangenheit hinter sich. Die Ursprünge des Teams gehen auf 1991 und Eddie Jordan zurück. Ende 2005 übernahm Alex Schnaider das Zepher. Nach nur einem Jahr wurde aus Midland Spyker. Seit 2008 heisst der Rennstall Force India. Der Firmensitz in Silverstone ist immer noch derselbe wie einst zu Jordan-Zeiten.

Sauber Sauber (seit 1993 am Start) hat ein vierjähriges Intermezzo hinter sich. Von 2006 bis 2009 fuhr man unter BMW-Flagge. In dieser Zeit errang das Team seinen einzigen Sieg. ♦ CE

Caterham/Marussia

War's das mit dem



Das war's wohl: Leere Werkshallen (im Bild Caterham) lassen für eine Teilnahme an der Formel-1-WM 2015 nichts Gutes erahnen

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Die Hoffnung stirbt zuletzt. Das gilt (oder galt) auch für Caterham und Marussia. Beide Teams sind jahrelang hinterhergefahren. Den Anschluss haben beide nie wirklich geschafft. Ende 2014 kreiste der Pleitegeier im Tiefflug über die Hinterbänker. Ihr Comeback 2015 ist in weite Ferne gerückt.

Fünf Jahre haben sie tapfer mitgekämpft. Doch nüchtern betrachtet war es stets eine «mission impossible». Ohne die einst als Lockmittel verwendete Bud-

getobergrenze von 50 Millionen Euro oder eine gerechtere Verteilung der TV-Einnahmen hatten Teams wie Caterham oder Marussia nie eine ernsthafte Chance, langfristig zu überleben.

Keiner aus diesem Trio, das 2010 in die Formel 1 eingestiegen ist, hat seinen Businessplan umsetzen können. Alle haben sie von der Hand in den Mund gelebt. Man startete auf Pump – und hoffte auf Wunder. Doch die Mittel reichten gerade aus, um im besten Fall über die Runden zu kommen. Weil zu wenig Geld vorhanden war, blieben die Ergebnisse aus. Und ohne zählbare Resultate konnte man keine neuen Geldgeber und Inves-

toren anlocken. Die, die der angeschlagenen Plattform F1 nicht abgeneigt waren, orientierten sich lieber in Richtung eines Top-Teams. Ein Teufelskreis, aus dem es kein Entrinnen gibt.

Immense Betriebskosten

Marussia hat vor zwei Jahren Zahlen auf den Tisch gelegt. 61 Millionen Pfund, rechnete das Team damals vor, werden allein für die «running costs» aufgewendet. Damit sind also nur die Kosten gedeckt, um überhaupt mitfahren zu dürfen. Bei einem Gesamtbudget von 63 Millionen kann sich jeder selber ausrechnen, wie viel Geld zur Weiterentwicklung übrig bleibt – und

wie gross die Chance ist, die Lücke nach vorne zu schliessen.

Bei den Topteams ist die Anzahl Mitarbeiter grösser. Auch verfügen sie in der Regel über eine bessere, sprich teure Infrastruktur. Doch selbst wenn sich die laufenden Kosten deshalb in einem dreistelligen Millionenbereich bewegen, haben grosse Teams noch immer genug Luft nach oben – für Weiterentwicklung und Neuinvestitionen. Steigen die Betriebskosten, weil die FIA findet, die Formel 1 brauche ein neues Motorenkonzept, geraten die kleinen Rennställe unwiderruflich in Schräglage. Genau das ist mit Caterham und Marussia 2014 passiert – wobei



Tony Fernandes



Cyril Abiteboul



Christijan Albers



Colin Kolles

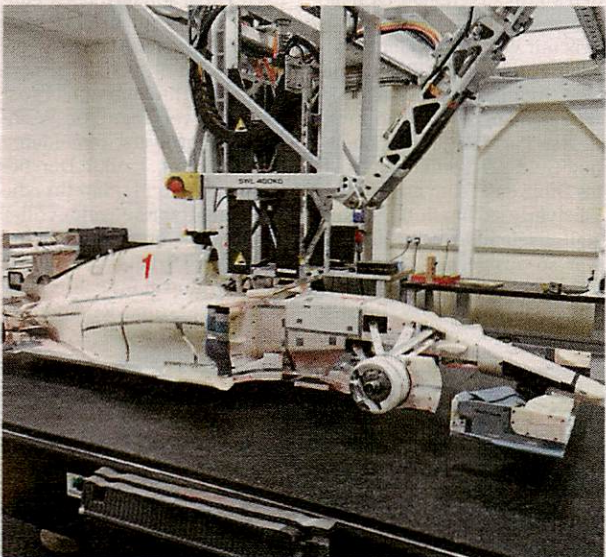


Finbarr O'Connell

Hinterbänklern?



Fehl am Platz? Ohne die richtigen Zutaten geht in der F1 nichts



Der letzte Marussia: Die Arbeit am 2015er-Auto wurde eingestellt



Weg damit: Marussia hat im Dezember Teaminventar versteigert



Gestrandet: Auch Caterham sucht verzweifelt nach einem Käufer

wurde der Teamname in Marussia Virgin Racing geändert. 2012 übernahm der russische Sportwagenhersteller von Nikolai Fomenko sämtliche Anteile. Doch nicht nur der Name war damals neu, auch der technische Ansatz. Nick Wirth, der dem Team anfangs als Technikchef vorstand, schwor darauf, das Auto von A bis Z am Computer zu bauen. Doch Wirth scheiterte mit seiner Idee. Beim ersten Modell hatte er unter anderem die Tanks zu klein konstruiert.

Es musste nachgebessert werden, sonst hätten Glock und Di Grassi das Ziel nie gesehen. Erst Pat Symonds brachte 2013 Ruhe und Routine ins Team. Doch Symonds verließ Marussia nach wenigen Monaten wieder Richtung Williams. Ein Abgang, der schwer zu kompensieren war.

Was bleibt von Marussia in Erinnerung? Die sensationelle Fahrt von Jules Bianchi beim letztjährigen Monaco-GP, die dem Team die ersten und einzigen zwei WM-Punkte bescherte. Doch es gab auch Negativevents. Der Unfall von Bianchi in Suzuka ein paar Monate später, bei dem sich der Franzose lebensbedrohliche Kopfverletzungen zugezogen hatte. Oder auch der folgenschwere Zwischenfall bei einem Aero-Test in Duxford, bei dem Testpilotin Maria de Villota in eine geöffnete Laderampe eines Teamlasters krachte. Die Spanierin verlor beim Aufprall ihr rechtes Auge. Ein Jahr später verstarb sie an den Folgen des Unfalls.

Kein Käufer in Sicht

Wie Marussia taucht auch Caterham in der Nennliste der FIA für 2015 auf – als «Malaysia Racing Team Sdn Bhd». Auch hier ist das letzte Wort also noch nicht gesprochen. Die Grünen aus Leafield haben es dank Crowdfunding ja sogar geschafft, beim 2014er-Finale in Abu Dhabi dabei zu sein. Nachdem sie in Austin und São Paulo ausgesetzt hatten. Doch vieles deutet darauf hin, dass Abu Dhabi ein letztes Aufbäumen war. Caterham ist wie Marussia hoch verschuldet. Die Suche nach einem Nachfolger verläuft ähnlich zäh wie im anderen (hoffnungslosen) Fall. «Wir werden kein Geld vorschießen, wenn wir bis zum ersten Test keinen Käufer gefunden haben», sagt Insolvenzverwalter Henry Shinnars gegenüber BBC. Noch deutlicher wird er,

der Schwarze Peter in dem Fall nicht nur der FIA zugeschoben werden darf. Das Leben über den eigenen Verhältnissen ist genauso am Untergang schuld. Und da müssen sich die Verantwortlichen an die eigene Nase fassen. Wer sich keinen Lamborghini leisten kann, der sollte sich auch keinen zulegen.

TV-Gelder reichen nicht aus

Das Ergebnis nach fünf Jahren ist am Beispiel von Marussia niederschmetternd. Das Team stand bei Insolvenzaufnahme mit 31,4 Millionen Pfund (40,5 Mio. Euro) gegenüber Vertragspartnern im Minus. Die Schulden an Motorenlieferant Ferrari

betragen allein 16,6 Millionen. Dazu kommen sieben Millionen, die Marussia Technikpartner-McLaren noch abdrücken müsste, plus eine Million, die Pirelli einfordert. Mit 3,1 Millionen steht man bei Capsicum Grand Prix Ltd in der Kreide. Das ist das Unternehmen, das die Interessen von Fahrer Max Chilton vertritt. Selbst Ex-Pilot Timo Glock stehen noch Lohnforderungen von 600 000 Pfund zu.

Doch das sind nur Schulden gegenüber Vertragspartnern. Geschätzte 60 Millionen (schwebende Belastungen/Kapitalleistungen) kommen hinzu. Da drängt sich die Frage auf: Welcher Interessent soll sich einen

solchen Klotz ans Bein binden? Da ist auch der neunte WM-Rang, der Marussia 45 Millionen Euro aus dem Prestopf garantiert, nicht mehr als ein Tropfen auf den heißen Stein.

Rennstallchef John Booth hat den Glauben dennoch nicht restlos verloren. Der Brite war von Anfang als Teamprinzpal an Bord. «Es gibt noch einen Hoffnungsschimmer. Aber es ist ein Wettlauf gegen die Zeit», meinte der Sohn eines Metzgers kürzlich in einem Interview.

«Booths» Rennstall taucht in der Nennliste der FIA für 2015 als «Manor Grand Prix Racing Ltd» auf. Manor war einst die Basis des Teams, das 2010 unter

dem Namen von Richard Bransons Firmenimperium Virgin Racing an den Start ging. Manor selbst kann kein Formel-1-Team stemmen – in so kurzer Zeit sowieso nicht. Und weil im Dezember Teile der Marussia-Überreste bei einer zweitägigen Online-Auktion unter den Hammer kamen, ist nicht mehr so viel vom ursprünglichen Material übrig. Bleiben Booth also nur die beiden Trümpfe: ein garantierter Startplatz und eben die 45 Millionen Euro Preisgeld. «Das ist unsere Verhandlungsbasis», sagt er.

Für die Roten aus Banbury wäre es nicht der erste «Neuanfang». Nach nur einem Jahr



Richard Branson



John Booth



Nick Wirth



Nikolai Fomenko



Pat Symonds

FORTSETZUNG S. 8

FORTSETZUNG VON S. 7

Teamsterben 1994-2014

Opfer des Pleitegeiers

wenn es um den Saisonstart geht. «Wenn wir bis dann keinen neuen Besitzer haben, stehen die Chancen, das Team noch zu retten, bei Null.»

Caterham Sports Limited meldete Ende Oktober 2014 Insolvenz an. Die Tochtergesellschaft, die für die Entwicklung der Autos verantwortlich war, hatte einen Schuldenberg von 20,7 Millionen Euro angehäuft. Kurz drauf fiel auch der Betrieb des F1-Teams unter die Kontrolle von Insolvenzverwalter Smith & Williamson. Der erwirkte dank einem erfolgreichen Spendenaufwurf die Teilnahme am Saisonfinale. Dort nahm Finbarr O'Connell, eigentlich Rechtsanwalt bei der britischen Kanzlei, als Teamchef am Kommando-stand Platz. O'Connell war nach Cyril Abiteboul, Christijan Albers und Manfredi Ravetto der vierte Teamchef 2014. Auch das zeigt, wie kopflos Caterham zuletzt agierte.

Für Caterham hätte schon im Sommer Schluss sein können. Doch Krisenmanager Colin Kolles bewahrte das von Tony Fernandes gegründete Team in Silverstone vor dem vorzeitigen Ruin. Mit Hilfe der Investorengesellschaft Envagest sollte das Team gerettet werden. Denn der Patient, so Kolles, war zu dem Zeitpunkt klinisch tot. Doch die Übernahme scheiterte. Envagest kam nie in den Besitz dessen, wofür man bezahlte. Fernandes wies stets alle Vorwürfe von sich: «Wer etwas kauft, muss dafür auch bezahlen.»

Kolles, der als Berater eingesetzt war, zog seine Mannen ab. Der Untergang war nicht mehr aufzuhalten. Ob der Zahnarzt das Ruder hätte herumreißen können? Denkbar. Er hat schon bei Midland, Spyker und HRT Unmögliches möglich gemacht.

Hat Gene Haas mehr Erfolg?

Was von Caterham übrig bleibt? Die grösste Errungenschaft ist wohl die, den Namen Lotus in die Formel 1 zurückgebracht zu haben. Auch wenn das Team nichts mit dem Rennstall des unvergessenen Colin Chapman zu tun hatte. Der Rest sind Zahlen, die einen Eintrag in die Geschichtsbücher verdienen. Mehr nicht. Null Punkte in fünf Jahren sind ein Armutszeugnis.

Bleibt zu hoffen, dass der Amerikaner Gene Haas mehr Erfolg haben wird. Haas wird 2016 einsteigen. Mit Ferrari-Motoren und viel Erfahrung aus NASCAR. Haas hat den Konkurs von Marussia zu seinen Gunsten genutzt und die Fabrik in Banbury als Europasisatz übernommen. Er hätte auch das Caterham-Werk in Leafeld kaufen können. Doch ob das ein gutes Omen gewesen wäre? Nach Arrows und Super Aguri sind diese Werkshallen auch Caterham zum Verhängnis geworden. ♦

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Zehn Teams haben in den letzten zwanzig Jahren den F1-Betrieb einstellen müssen. Es hätten problemlos aber auch viel mehr sein können.

Die Formel 1 kann froh sein, dass in den letzten zwanzig Jahren sechzehn Teams einen neuen Besitzer fanden (siehe Randspalte S. 6), sonst wäre der Ofen vermutlich schon vor Jahren ganz ausgegangen. Trotzdem sind in der Zeit seit 1994 zehn Teams ersatzlos gestrichen worden. Das sind mehr, als 2015 in der Startaufstellung stehen werden.

Die klingendsten Namen darunter sind Lotus, das Ende 1994 nach 46 GP-Jahren die Segel strich, Arrows (2002) und Toyota (2009). In allen Fällen wurden Rettungsversuche unternommen. Doch Lotus war ein Fass ohne Boden mit Millionen von Schulden, Arrows ein kompliziertes Firmenkonstrukt made by Tom Walkinshaw, das jeden potenziellen Einsteiger abschreckte, und Toyota res-

pektive Zoran Stefanovic, der die Überreste der Japaner kaufte, der FIA ein Dorn im Auge. Die vergab für 2010 die Startlizenzen lieber an Rückkehrer Sauber und an die Neulinge HRT, Virgin und Lotus Racing.

Ohne Moos nix los

Mit Ausnahme von Toyota ist in allen Fällen das Geld knapp geworden. Das jüngste Beispiel (vor Marussia und Caterham) war HRT. Die Spanier waren auf gutem Weg, Weltmeister wären sie nie geworden. Aber solange Colin Kolles das Sagen hatte, war der Fortbestand des Teams gesichert. Als die Besitzverhältnisse änderten, ging es ruckzuck – in die falsche Richtung. São Paulo 2013 war die letzte Ausfahrt. Heute verstauben die Autos – fünf an der Zahl – bei Fahrzeugrecycler Teo Martin in einer Garage in Madrid.

Auch Forti, Simtek und Pacific nahmen ein unrühmliches Ende. Über Simtek, ein Team, das einst Max Mosley und Nick Wirth aus der Taufe hoben, schwebte durch den tödlichen Unfall von Roland Ratzenber-

ger 1994 von Anfang an ein schwarzer Schatten. Im Mai 1995, ein Jahr nach der Tragödie von Imola, meldete der Rennstall Konkurs an.

Einen etwas längeren Atem hatte Pacific. Nach zwei Jahren Formel 1 stieg das Team Ende 1995 aus Kostengründen wieder in die Formel 3000 ab. Dort hielt es sich noch zwei Jahre über Wasser, ehe auch dieses Kapitel geschlossen wurde. Wie knapp die Mittel waren, darüber sprach Jahre später Pacific-Pilot Andrea Montermini in einem Interview: «Aus Geldmangel wurde ich angewiesen, den Motor zu schonen. Deshalb drehte ich bei vielen Grands Prix nur wenige Runden.»

Für Forti war die F1 ebenfalls eine Nummer zu gross. Am Anfang stand mit Perdo Diniz und dessen Parmalat-Millionen genug Geld zur Verfügung. Doch als Diniz das Team nach einem Jahr verliess, brach der Rennstall auseinander. Die Situation war so ausweglos, dass sich Teamchef Guido Forti mit dem Unternehmen Fin First ins Bett legte. Dieses warb im grossen

Stil und in mehreren Meisterschaften mit der Firma Shannon. Doch die Blase platzte bald. Beim Deutschland-GP lieferte Cosworth keine Motoren mehr. Das war's für Forti Corse.

Auch Ex-Rennfahrer trifft's

Dass auch Ex-Rennfahrer vor Pleiten nicht verschont bleiben, beweisen die Beispiele von Larrousse, Prost Grand Prix und Super Aguri. Auch hier führte Misswirtschaft in den Abgrund. Das Team von Le-Mans-Sieger Gérard Larrousse hätte 1995 Petronas-Gelder kriegen sollen. Doch die flossen am Ende nicht nach Paris, sondern nach Hinwil zu Sauber. Auch der viermalige Weltmeister Alain Prost erlitt 2001 Schiffbruch mit seinem Ligier-Nachfolgeteam. Prost musste zwei Tage vor Weihnachten Insolvenz anmelden.

Und Aguri Suzuki? Der bekam als Honda-Satellit die Wirtschaftskrise mit voller Wucht zu spüren. Beim Grand Prix der Türkei 2008 wurde ihm der Eintritt ins Fahrerlager verwehrt – Grund: Rechnungen nicht bezahlt! ♦



Arrows: 2002 war Schluss



Larrousse: Petronas sagte ab



Lotus: Nach 46 Jahren Schluss



Prost: Als Fahrer viermal Weltmeister, als Teamchef gestrandet



Pacific: 1994/95 F1, danach wieder Formel 3000



Simtek: Im zweiten Jahr pleite



HRT: São Paulo 2013 war der letzte Grand Prix



Super Aguri: 2008 weg



Toyota: Keine Zukunft mit Stefanovic



Forti: Nach dem Abgang von Diniz gab es eine Bruchlandung

Superlizenz

Renault sauer auf FIA wegen Punktesystem

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Das neue Punktesystem der FIA, das bei der Vergabe einer Superlizenz ab 2016 zum Einsatz kommen wird, gibt im Nachwuchssport viel zu reden. Vor allem Renault ist gar nicht happy.

Renault ist einer der wichtigsten Automobilhersteller im Nachwuchsbereich. Mit dem 2-Liter-Eurocup, der NEC und der Alps bieten die Franzosen gleich drei Einsteigerserien an. Seit das neue Chassis zum Einsatz kommt (2013), haben die Franzosen mehr als 100 Stück davon verkauft. Doch nicht nur beim Einsteigen hilft Renault. Auch unterhalb der Königsklasse bietet der FI-Motorenbauer mit der 3.5 eine attraktive Rennserie, aus der schon so mancher Superstar hervorgegangen ist.

Daher ist es auch verständlich, dass man in Viry-Châtillon über das neue Punktesystem der FIA nicht sehr «amused» ist (s. MSA 4/15, Seite 3). Dass der Meister aus dem 2-Liter-Eurocup zehn Punkte kriegt (40 braucht man, um eine Superlizenz zu beantragen) und damit mit jeder Formel-4-Serie gleichgestellt wird, ist das eine. Viel schlimmer wiegt die Tatsache, dass ein Fahrer aus der 3.5-Klasse für den Titel nur 30 Punkte erhält und somit nicht direkt aufsteigen kann. Es sei denn, er hat im Jahr zuvor den Titel im Eurocup oder zehn Punkte in einer anderen Kategorie geholt.



Sauer auf FIA: Renault (im Bild 3.5) fechtet das Punktesystem an

In der öffentlichen Wahrnehmung hielten sich GP2 und Renault 3.5 bisher die Waage. Mit dem neuen Punktesystem wird die GP2 klar favorisiert. Dort erhalten die ersten fünf Punkte. Und zwar in der Abstufung 50-40-30-20-10. Das ist den Machern der Worldseries ein gewaltiger Dorn im Auge. Und deshalb hat man der FIA auch einen Brief geschrieben. Eine Antwort aus Paris steht noch aus.

Hintertürchen für Fälle wie Kimi

Neben Renault hat sich auch die Organisation der AutoGP gemeldet. Der Serienverantwortliche Enzo Coloni kann nicht nachvollziehen, dass seine Meisterschaft im Punktesystem der FIA überhaupt nicht berücksichtigt wird. Schliesslich trete die AutoGP mit richtig schnellen Autos an, «die in puncto Leistung auf Höhe der Renault 3.5 liegen», so Coloni.

Ob die FIA den Punktecatalog überarbeitet, ist noch offen. Etwas ist aber bereits durchgesickert: Die oberste Automobilbehörde behält sich vor, in Ausnahmefällen das Punktesystem zu übergehen. Damit lässt man sich ein Hintertürchen offen. Für Ausnahmetalente wie etwa Kimi Räikkönen. Der Finne kam direkt aus der 2-Liter-Renault und hätte keine Lizenz gekriegt, hätte es das Anforderungsprofil schon 2001 gegeben. Auch Susie Wolff, 2015 offiziell Nummer 3 bei Williams, hätte kein Anrecht auf einen Formel-1-Fahrerschein, würde die FIA nicht Gnade vor Recht walten lassen.

Bleibt das Thema FIA Formel 2. Die im Punktecatalog am höchsten taxierte Meisterschaft (60-50-40-30-20) existiert noch nicht einmal auf dem Papier. Fest steht nur, dass Ex-Ferrari-Teamchef und Berger-Nachfolger Stefano Domenicali die Verantwortung trägt. ♦

GASTKOMMENTAR

«Mir fehlt das Kribbeln bei der Formel E»



Von MARC Surer

Obwohl meine Wohnung in Buenos Aires nur ein paar hundert Meter weit von der Rennstrecke liegt, habe ich das erste freie Training um 8.15 Uhr verschlafen. Nichts deutete auf ein Autorennen hin. Kommt man an die Strecke, hört man erst nur die Lautsprecher. Dann ein Geräusch, das an den Zahnarzt oder eine Slotcar-Rennbahn erinnert. Ein Auto zu sehen, wird schwierig. Leider hat man die Formel 1 kopiert und alles mit Sichtblenden verstellt. Laut Veranstalter wurden 5000 Tribünettickets zu 175 US-Dollar verkauft. Ausserdem wurden 10 000 Eintritte bei Charity-Aktionen verlost. Das angekündigte Gratis-Zusehen gab es nicht. Einmal drinnen, war die Überraschung positiv. Die etwas schwerfälligen Autos wirken durch die enge Piste schneller, als sie in Wahrheit sind. In den Kurven macht das Zuschauen richtig Spass. Es beginnt mit quietschenden Bremsen, dann geht's in ein Untersteuern und am Kurvenausgang (durch das gute Drehmoment) in ein Übersteuern über. Man sieht, dass am Limit gefahren wird. Die Fahrer haben alle Hände voll zu tun. Die Rillenreifen von Michelin tragen zum unruhigen Fahrverhalten bei. Sie haben nicht den Grip von Slicks, aber sie sind widerstandsfähig. Die Fahrer beklagen sich auch nicht. Was heutzutage im Motorsport Seltenheitswert hat. Die Boxen bestehen aus Zelten. Jedes Team hat eines – das reicht vollkommen. Weil alles an einem Tag über die Bühne geht, ist der Terminplan straff. Rasche Analysen sind gefragt. Wenn das Setup sitzen soll. Die Autos in der Formel E sind erstaunlich pflegeleicht.

Wenn man bedenkt, dass es sich um ein völlig neues Konzept handelt, ist das erstaunlich. Da muss man den Verantwortlichen ein Kompliment machen. Das Chassis von Dallara ist sehr konventionell. Lediglich das Hewland-Getriebegehäuse ist zu schwach und bricht bei Unfällen gern auseinander. Inzwischen hat man es mit einem Hilfsrahmen verstärkt. 2015/2016 dürfen die Teams eigene Getriebe entwickeln und einsetzen. Leider fehlt ein Rahmenprogramm. In Buenos Aires gab es zwar ein Rennen für Kids mit Elektrofahrzeugen, die aussahen wie Seifenkisten. Aber ich könnte mir da mehr vorstellen. Zum Beispiel ein Tesla-Cup. Das Rennen war unterhaltsam. Die erste Hälfte glich zwar einer Prozession, um Strom zu sparen. Aber nach dem Autowechsel ging es rund. Trotzdem: Es fehlt irgendwie die Faszination, das Kribbeln, der Sound – zumindest bei mir. Beim Verlassen der Strecke habe ich mit einigen Zuschauern gesprochen. Dabei drehte sich alles um die Unfälle und welche Promis vor Ort waren. Der Name des Siegers da Costa fiel nicht. Alles in allem hat die Formel E aber einen guten Unterhaltungswert. Leider sie ist sehr teuer. Das Budget für ein Team beträgt rund fünf Millionen Euro. Ein beträchtlicher Teil davon entfällt auf die Transportkosten. Der Veranstalter erhielt dieses Jahr noch einen Zuschuss von den Organisatoren für den Aufbau der Strecke. Nächstes Jahr muss jede Stadt selber dafür aufkommen. Deshalb meine Prognose: Wenn Hersteller oder grosse Unternehmen aus der Elektrobranche einsteigen, hat die Serie eine Zukunft. Sonst wird es schwierig.

NACHRICHTEN

Stoffel bestätigt, Sörensen zu Carlin

GP2 Ein besonders gut gehütetes Geheimnis war es nicht. Nun ist es endgültig offiziell: Stoffel Vandoorne wird ein weiteres Jahr für ART in der GP2 fahren. Der Belgier gehört zum Juniorprogramm von McLaren und wurde in der abgelaufenen Saison Zweiter hinter Jolyon Palmer. Ebenfalls fix ist der Wechsel von Marco Sörensen von MP Motorsport zu Carlin. Dort wird der Däne Teamkollege von Julian Leal. Sörensen wird darüberhinaus mit seinen Landsmännern Nicki Thiim und Christoffer Nygaard die WEC für Aston Martin bestreiten.

Mindestens zwei Deutschsprachige?

GP2 Die GP2-Meisterschaft 2015 wird voraussichtlich wieder mit deutscher Beteiligung stattfinden. René Binder und Marlon Stockinger haben gute Chancen auf ein Cockpit. Der Tiroler Binder bei Trident, der Filipino-Schweizer Stockinger bei MP Motorsport.

Russe unterschreibt Vertrag bei Arden

Renault 3.5 Egor Orudzhev hat bei Arden unterzeichnet. Der 19-Jährige aus St. Petersburg/Russland bestritt zuletzt den 2-Liter-Eurocup sowie die 2-Liter-Alps-Meisterschaft.

Offizielle Startliste folgt am 2. März

Formel 3 Fünfzehn Teams haben die erste Selektionsphase der FIA für die Formel-3-EM 2015 überstanden. Nun geht es in eine zweite Runde. Die offizielle Startliste wird am 2. März verkündet. In der engeren Wahl sind: Prema Powerteam, Jagonya Ayam with Carlin, Van Amersfoort Racing, Mücke Motorsport, Carlin, West-Tec, Jo Zeller Racing, Fortec Motorsport, Eurointernational, Double R Racing, Threebond with T-Sport, Signature, Motopark, ma-con und Artline Engineering (aus Russland). Insgesamt sollen sich fünfzig Teams beworben haben. ♦ CE



Buenos Aires: Formel E gastierte vor gut besetzten Tribünen

WEC

Wer darf starten?

Während nach dem Toyota in Le Castellet nun auch der neue Porsche (siehe Seite 2) in Abu Dhabi seine Testrunden dreht, müssen sich die Macher der Langstrecken-WM Gedanken über die Starter 2015 machen.

Es ist ein Luxusproblem: Voraussichtlich werden sich bis zum Ende der Einschreibfrist am 27. Januar zu viele Teams auf die maximal möglichen 32 festen Startplätze für die komplette Saison beworben haben. Diese Grenze ergibt sich durch die komplizierte Logistik für die Überseerennen der zweiten Saisonhälfte, denn 32 Autos plus Material füllen exakt vier Jumbo-Jets vom Typ Boeing 747, mit denen die Fracht transportiert wird. «Hinzu kommt, dass auch die Boxenanlagen an ei-



Muss wohl aussieben: Neveu

nigen Strecken damit an ihre Grenzen kommen», erläutert WEC-Chef Gérard Neveu.

Mit hoher Sicherheit wird die LMP1-Klasse dank des Einstiegs von Nissan auf elf Starter wachsen. Auch Lotus will unter neuem Namen mit einem Auto an den Start gehen. Rebellion wird, mit neuem Motor, wie bisher mit zwei Autos vertreten sein.

Vor allem die LMP2 wächst

Der grösste Zuwachs wird in der LMP2 erwartet, wo nach bisher vier Startern jetzt bis zu zehn Autos erwartet werden. Neu dabei sind ESM aus den USA mit zwei HPD ARX-04b und Strakka mit dem Dome S103. Zusätzliche Autos werden von KCMG und G-Drive erwartet, in den Startlöchern stehen Morand, Greaves und Signature, möglicherweise auch Brabham und RSR – am Ende alles eine Frage der Finanzen.

Zu den sechs GTE-Pro (u.a. Young Drivers Aston Martin aus Dänemark) gesellen sich wahrscheinlich acht GTE-Am, so dass mit etwa 35 Einschreibungen zu rechnen ist. Die Starterliste gibt es dann am 5. Februar. ♦ GB



René Rast

«Viele neue Eindrücke»



Neues Arbeitsgerät: Rast und der Audi R18 e-tron quattro, den er bereits testen durfte

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

Gesamtsiege bei den 24h am Nürburgring und in Spa hat René Rast bereits eingefahren. 2015 gehört er zum Fahreraufgebot des letztjährigen Le-Mans-Siegers Audi. Im MSA-Interview spricht Rast über erste LMP1-Eindrücke, die Erfüllung eines Traums und seine Ziele.

Wird mit dem LMP1-Drive in Le Mans ein Traum für dich wahr?

RENÉ RAST: Allgemein das Rennen in Le Mans und speziell LMP1-Fahren waren immer ein Traum von mir. Den Traum Le Mans habe ich mir letztes Jahr mit dem LMP2-Auto schon erfüllt. Als das Rennen vorbei war, wusste ich, dass ein Start dort in der LMP1-Kategorie eine nochmalige Steigerung ist. Insofern ist mit dem Werksfahrervertrag jetzt ein ganz grosser Traum in Erfüllung gegangen.

Wie viel Zeit hast du schon im Audi-LMP1-Cockpit verbracht?

Ich hatte einen Test in Spanien. Anfangs habe ich mir alles angeschaut, am Funk zugehört, hinter die Kulissen geblickt sozusagen. Danach bin ich selbst zum Einsatz gekommen. Ich will lernen und viel wissen.

Wie hast du dich auf deine erste Ausfahrt vorbereitet?

Ich habe mir die Strecke angeschaut, weil ich sie noch nicht kannte. Die Handbücher (über die Funktionen des Autos, d. Red.) habe ich erst vor Ort bekommen. So gesehen bin ich also relativ unvorbelastet an die Sache herangegangen. Abgesehen vom Lernen der Strecke und ein paar Onboard-Videos vorab konnte ich mich nicht wirklich viel vorbereiten.

Was ist das Beeindruckendste an einem modernen LMP1?

Am Anfang vor allem die Technologie, die in diesem Auto steckt. Die zahlreichen High-tech-Systeme, die hier zusammenarbeiten, haben mich sehr beeindruckt. Das ist extrem viel für jemanden, der es erstmals erlebt. Im Auto sitzt man sehr eng im Sitz und hat wenig Sicht nach draussen. Und wenn man losfährt, ist auch alles anders. Das Anfahren mit der Handkupplung habe ich ja auch noch nie vorher gemacht. Das Fahren an sich ist einfach nur schnell, sehr schnell. Die Beschleunigung ist extrem, die Bremsen sind sehr stark und die Kurvengeschwindigkeiten sind viel höher als das, was ich bisher kannte und gewohnt war. Das waren so viele neue Eindrücke, dass ich nicht sagen kann, was mich am meisten beeindruckt hat. Vieles war neu und einfach nur atemberaubend.

Wie sehr musst du jetzt dein Fitnessprogramm intensivieren?

Beim Test war es okay. Ich war viel im Regen unterwegs. Erfahrung auf trockener Strecke habe

ich noch nicht. Aber ich möchte mich weiter verbessern, um optimal austrainiert zu sein, wenn wir auf Strecken mit vielen schnellen Kurven kommen und dabei auch das High-Downforce-Paket zum Einsatz kommt. Ich war dafür letzte Woche im privaten Trainingscamp am Königssee mit Manuel Machata (Bob-Weltmeister, d. Red.). Ich hatte dort einen Trainer (der deutschen Biathleten, d. Red.) für mich. Bei zwei Einheiten am Tag wurde ich sozusagen auf Vordermann gebracht. Ich habe vorher natürlich auch trainiert und werde weiter trainieren, aber das war einmal eine andere Art der Vorbereitung und des Trainings. **Wie schwer war es fahrerisch, dich auf ein Abtriebsauto einzustellen?**

Das ging ziemlich gut. Es war eine Umstellung, aber durch die Vorbereitung mit dem LMP2 letztes Jahr, wo ich in Le Mans und bei Tests viel im Auto sass, war sie nicht so gross. Klar, ein LMP2-Auto ist kein LMPL, aber ein Zwischenschritt zwischen GT und LMPL. Von daher hat es nicht lange gedauert. **Du hast ja zwischen 2008 und 2012 in fünf Jahren fünf Titel in den**



«Ich blicke jetzt gar nicht mehr ernsthaft auf die DTM.»

RENÉ RAST

Porsche-Cups geholt. Gab es da nie die Chance, Werksfahrer bei Porsche zu werden?

Wir (mit Berater Dennis Rostek, d. Red.) waren im Gespräch mit Porsche, aber zu dem Zeitpunkt auch schon mit Audi – und dann habe ich mich für Audi entschieden. Dort konnte man mir die besseren Perspektiven bieten, deshalb war der Wechsel für mich nur logisch. **Es gibt nicht wenige, die dich seit Jahren gern in einem DTM-Cockpit sehen würden. Du auch?**

Die DTM war stets ein grosses Ziel. Seit 2011 bin ich mit Audi verbunden, aber seit dieser Zeit war nie ein Platz in der DTM frei. Und wenn kein Cockpit zu besetzen ist, dann muss man sich da auch keine falschen Hoffnungen machen. Aber so war ich als GT-Fahrer fast jedes Wochenende im Einsatz. **Erhoffst du dir durch den LMP1-Drive den nötigen Schub, dass sich in der DTM vielleicht noch mal eine Tür öffnet?**

Nein, nicht wirklich. LMPL und generell die WEC sind vom Stellenwert ja vielleicht sogar höher anzusiedeln als die DTM. Von daher bin ich sehr, sehr glücklich, dass das geklappt hat.

Ich blicke also gar nicht mehr wirklich ernsthaft auf die DTM. Im Gegenteil: Ich bin froh und dankbar, dass es mit dem LMPL-Engagement geklappt hat und ich würde mich freuen, wenn meine Zukunft langfristig im Sportwagenbereich liegt.

2014 war ja ein extrem gutes Jahr für dich. Welcher war der schönste der vielen Erfolge? Für mich war der Sieg bei den 24h am Nürburgring immer ein grosses Ziel. Ich bin viele VLN-Rennen gefahren und habe mit Audi nicht einmal auf dem Podium gestanden. So gesehen war das schon ein Highlight. Aber auch der Sieg in Spa war ein besonderer, mit dem knappen Finish und nur sieben Sekunden Vorsprung am Schluss. Das war klasse! Aber auch das ADAC GT Masters: Für mich war es die schwierigste und am härtesten umkämpfte GT-Serie – vielleicht sogar weltweit, auf jeden Fall aber in Europa. Der Titel dort war sozusagen das i-Tüpfelchen, weil wir alle zusammen einen so guten Job gemacht haben (in 16 Rennen immer Punkte geholt, d. Red.). **Das Rennjahr 2015 steht bevor. Welche Rennen und Serien wirst du neben den WEC-Läufen in Spa und Le Mans mit Audi noch bestreiten?** Am kommenden Wochenende bin ich bei den 24 Stunden von Daytona im Einsatz. Alles andere ist

noch nicht entschieden und damit auch noch nicht spruchreif. Es kann da und dort noch zu Überschneidungen kommen. **Wie gut stehen die Chancen auf einen Klassensieg in Daytona?** Die Chance ist definitiv da. In den letzten Jahren haben wir gesehen, dass wir mit dem R8 LMS ein gutes Auto haben. Wir waren immer in der Lage, das Rennen zu gewinnen. Das Fahrer-Line-up ist auch eines der besseren in unserer Klasse. Das Team ist top. Von der Papierform sieht es für uns gut aus, aber in der Technik oder ob man von einem Konkurrenten getroffen wird, weiss man einfach nicht. **Mit welcher Zielsetzung gehst du Le Mans 2015 an?** Das ist eine schwierige Frage. Das persönliche Ziel ist für mich natürlich durchzukommen, viel Erfahrung zu sammeln und selbst keine Fehler zu machen. Wenn man in einem konkurrenzfähigen Auto sitzt, dann möchte man natürlich auch am liebsten auf dem Podium stehen, aber davon wage ich erst einmal nicht zu träumen. Langfristig ist natürlich schon mein Ziel, das grösste Rennen der Welt zu gewinnen. Aber ich kann noch nicht einschätzen, wie schwer das überhaupt ist. Für mich geht es in diesem Jahr darum, einen guten Job zu machen und mich für die nächsten Jahre bei Audi als Werksfahrer zu etablieren. ♦

USCC - Vorschau 24h Daytona

«Rocky»: Jagd auf zweiten Daytona-Sieg



Rockys potenzielles Siegerauto: Die Visit-Florida-Corvette gehört zu den stärksten im Feld

Mit der 53. Auflage des Langstreckenrennens von Daytona startet am Wochenende die zweite Saison der United Sports Car Championship (USCC). Mike Rockenfeller mit Gesamtsieg-Chancen - viele weitere Deutschsprachige wollen Klassenerfolge.

Der Kampf um den Gesamtsieg verpricht so spannend zu werden wie schon lange nicht mehr. Unbestrittene Favoriten sind jene Teams, die mit einer Corvette DP antreten. Vor allem also die Vorjahressieger und amtierende USCC-Champions von Action Express Racing, die auch mit der Vorjahresbesatzung Sébastien Bourdais, Christian Fittipaldi und João Barbosa am Start stehen werden.

Schafft Rocky zweiten Sieg?

Im Vorjahr sowohl in Daytona als auch in der Meisterschaft knapp geschlagen sind die Markenkollegen von Wayne Taylor Racing (Jordan Taylor/Ricky Taylor/Max Angelelli) auf Revanche aus. In der dritten stark siegverdächtigen Corvette DP sitzt mit Mike Rockenfeller der einzige deutsche Gesamtsieg-Anwärter. Die Corvette teilt er sich wie im Vorjahr mit Michael Valiante und Richard Westbrook. Kann «Rocky» den zweiten Sieg nach 2010 feiern?

Zu den weiteren Favoriten aus dem DP-Lager zählen die zwei

Ganassi-Riley-Ford mit Rekord-sieger Scott Pruett, Joey Hand, Charlie Kimball und Sage Karam sowie Scott Dixon, Tony Kanaan, Kyle Larson, Jamie McMurray. Zu den Geheimfavoriten zählt der Starworks-Riley-BMW von FI-Rekordstarter Rubens Barrichello, Porsche-Werksfahrer Brendon Hartley, Ryan Hunter-Reay, Tor Graves und Scott Mayer.

Im Vorjahr war die grosse Frage, wie konkurrenzfähig die LMP2-Boliden beim allerersten USCC-Lauf sein würden respektive durften. Mittlerweile ist die Angleichung an die DP-Fahrzeuge gelungen und insbesondere die neuen, geschlossenen Boliden waren speziell im Fall der beiden Ligier von Krohn sowie Michael Shank Racing beim Vortest konkurrenzfähig.

In den GT-Klassen wurde bis zuletzt um die BoP-Einstufungen gerungen. Die Favoriten sind bei allen Diskussionen aber die üblichen. In der GTLM-Klasse geht Vorjahressieger Porsche mit zwei gewohnt starken Werksautos ins Rennen. In der Nummer 911 teilen sich Nick Tandy, Patrick Pilet und Marc Lieb das Cockpit, im Schwesterauto (912) rotieren Jörg Bergmeister, Earl Bamber und Frédéric Makowiecki. Im zuletzt beim Petit Le Mans siegreichen Falken-Porsche wechseln sich die Werksfahrer Wolf Henzler und Patrick Long mit Bryan Sellers ab.

Die stärkste Gegenwehr auf dem Weg zum neuerlichen Klassensieg wird vermutlich das Corvette-Werksteam leisten, doch auch BMW ist stark aufgestellt. In den zwei Werks-Z4 sitzen Lucas Luhr, Jens Klingmann, John Edwards, Graham Rahal sowie Dirk Werner, Augusto Farfus, Bruno Spengler, Bill Auberlen.

Neun Porsche in GTD-Klasse

Als einziger Ferrari im GTLM-Feld tritt der 458 von Risi Competizione auf. Pierre Kaffer und Giancarlo Fisichella werden auf der 24-Stunden-Hatz von Davide Rigon und Olivier Beretta unterstützt.

Die GTD-Klasse macht mit 19 der 53 genannten Fahrzeuge die grösste Kategorie aus. Und hier stehen die Chancen auf einen deutschsprachigen Klassensieg bestens: Im Audi-Lager greifen René Rast, Christopher Haase, Bryce Miller, Dion von Moltke für Paul Miller Racing ins Lenkrad, bei Flying Lizard Motorsport sind es Markus Winkelhock, Tomonobu Fuji, Hoshino Satoshi, Robert Thorne.

Insgesamt sind neun Porsche 911 GT America am Start, Siegkandidaten aus deutscher Sicht sind hier unter anderem Marc Basseng (Mühlner), Mario Farnbacher und Marco Seefried (Magnus Racing). Auf einer der zwei Riley-Viper zählt auch Dominik Farnbacher zu den Sieg-anwärtern. ♦ MBR/AW

TCR-Kategorie

Hersteller oder nicht?

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Marcello Lottis Aussage, dass in der neuen TCR International Series auch unter anderem Volkswagen und Opel beteiligt sind, war womöglich etwas vor-schnell. Die beiden Hersteller traten gegenüber MSA jedenfalls auf die Bremse.

Es mag wie Erbsenzählerei anmuten, doch zwischen den Begriffen «Marke» und «Hersteller» liegen dann doch Welten. Denn es ist ein Unterschied, ob ein Hersteller ein entsprechendes Kundensportprogramm hat oder ob ein Team ein Auto der Marke privat aufbaut.

«Natürlich beobachten wir permanent die Entwicklungen im Motorsport – sowohl im Rallye- als auch Tourenwagenbereich», erläutert Opel-Motorsportdirektor Jörg Schrott. Ob und in welcher Form man sich über die bekannten Projekte (Rallye/VLN) engagieren würde, sei aber noch völlig offen.

«Die TCR ist wie die GT3. Teams können Autos kaufen und einsetzen, die zum Verkauf stehen – wie etwa der Opel Astra OPC Cup, der in der VLN eingesetzt wird», hält ein TCR-Sprecher vergangene Woche gegenüber MSA dagegen, entkräftet so aber teilweise auch Lottis Aussage aus Birmingham (siehe letzte MSA).



Seat Leon Cup Racer: Basis für technisches Reglement der neuen und heiss diskutierten TCR

Im Gegensatz zu Opel hätte man in Wolfsburg noch kein passendes Kundensportauto im Programm. Da die TCR, die neben der internationalen Serie mittlerweile auf nationaler Ebene schon rund zehn (!) «Abnehmer» gefunden hat, immer grösser wird, ist das Interesse bei VW aber durchaus da.

Konzept-Golf für TCR in Arbeit

«Wir verfolgen die Entwicklung der TCR-Kategorie und die Möglichkeit, dass Kundenteams seriennahe Autos zu vernünftigen Kosten einsetzen können, sehr aufmerksam. Wir arbeiten im Moment an einem

ersten Konzeptfahrzeug auf Basis des Golf und werden dieses im Frühjahr zunächst einem Testprogramm unterziehen», bestätigt VW-Motorsportdirektor Jost Capito. «Erst danach werden wir eine Entscheidung treffen, ob und wie dieses Auto von Kunden eingesetzt werden kann. Zu den Interessenten für dieses Auto zählt auch Franz Engstler, mit dem wir Ende letzten Jahres ein erstes Gespräch über eine mögliche Zusammenarbeit geführt haben.»

Bei Engstler Motorsport, die bereits kurz nach dem WTCC-Saisonfinale in Macau den Einstieg mit dem entsprechenden

Auto ankündigten, scharrt man derzeit mit den Hufen.

Der ursprüngliche Plan wäre nämlich dieser gewesen: Man nimmt den Seat Leon Cup Racer und verpasst ihm ein Golfkleid – schliesslich bleibt es ja in der Konzernfamilie. Nun evaluiert Volkswagen selbst ein Kundensportprogramm, und Engstler muss warten.

Unterdessen hat die TCR-Organisation die drei Stellschrauben für die BoP (erster geplanter Test im Februar) bekannt gegeben: Bodenfähigkeit zwischen 70 und 100 mm, bis zu 70 kg Gewichts Differenz und verschiedenen grosse Air-Restrictors. ♦

WTCC

Bamboo ist zurück

Nach einem Jahr Auszeit kehrt das Bamboo-Team 2015 zurück in die WTCC. 2013 hatte James Nash den dritten WM-Rang erzielt und die Privatfahrerwertung gewonnen, das Team wurde damals Privatiers-Vize hinter RML.

Das seit 2014 als Craft Bamboo Racing agierende Team wird mindestens einen RML Chevrolet Cruze TC1 einsetzen, für den GT-Umsteiger Grégoire Demoustier verpflichtet werden konnte. Jetzt arbeitet das Team am Einsatz eines zweiten Cruze.

Aus einem Cruze in einen Honda wechselt Dušan Borkovic. Er verlässt Campos Racing und ersetzt beim Proteam Mehdi Benanni, der wie berichtet ins Citroën-Privatteam von Sébastien Loeb wechselt.

Apropos Wechsel: Das sportliche Reglement wurde für 2015 so angepasst, dass bei jedem fest eingeschriebenen Auto höchstens zwei Fahrerwechsel pro Saison vollzogen werden dürfen. ♦ MBR



WTCC-Rückkehrer: Bamboo

24h Series (IEC)

Nach Auftakt: Zufrieden mit neuer



Wie Teams und Fahrer im Dauereinsatz: Arbeiter im Hankook-Zelt mit fünf Reifenmontagestrassen

Von ARNO WESTER

Schon vor Beginn der Jubiläumsveranstaltung in Dubai (10. Auflage der 24h seit 2006) konnte Veranstalter Creventic die Sektkorken knallen lassen. Der Motorsport-Weltrat des Automobil-Weltverbandes FIA hatte auf seiner letzten Sitzung im Dezember 2014 in Doha/Katar den internationalen Status für die 24h-Serie abgesegnet.

«Seitdem wir neben den 24h Dubai noch weitere Langstreckenrennen ausrichten, haben Teams immer wieder den Wunsch geäussert, die Serie zu einer richtigen Meisterschaft aufzuwerten», erklärte Promoter Gerrie Willems im Ge-

spräch mit MSA die Entscheidung, einen Antrag bei der FIA zu stellen. «Nach dem Erfolg in den vergangenen Jahren war das ein logischer Schritt. Wir freuen uns sehr über die positive Nachricht, denn sie stellt einen weiteren Impuls für unsere schnell wachsende Serie dar.»

Wertung: Fünf aus sechs

Unter der offiziellen Bezeichnung «FIA International Endurance Championship powered by Hankook» (IEC) haben sich laut Willems für 2015 bisher bereits mehr als zwei Dutzend Teams aus aller Welt eingeschrieben. Sie kämpfen um Punkte und Titel in der Fahrer- und Teamwertung sowie dem Ladies' Cup. Eine Teilnehmerliste wird zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben.

Trophée Andros Lans-en-Vercors

Gegner bleiben dran

Von BERNHARD SCHOKE

Jean-Philippe Dayraut (Mazda) hat in Lans-en-Vercors mit einem cleveren Auftritt die Weichen für die Titelverteidigung gestellt.

Er ist schon ein Fuchs – der alte und voraussichtlich auch neue Champion auf dem spiegelglatten Parkett: Jean-Philippe Dayraut. Mit der Erfahrung der schon ausgesprochen erfolgreichen Jahre einerseits und dem ihn umgebenden Team von Saintéloc Racing, das für Mazda France den gesamten Einsatz managed, andererseits.

Ein weiteres Plus ist die akribische Zusammenarbeit mit seinem auch bei Phoenix Racing in der DTM engagierten Renningenieur Laurent Fedacou. Mit ihm tüfelt er Technik wie neue Stoszdämpfer aus. Ein ganz wesentlicher Faktor, weil bei den derzeitigen Wetterbedingungen das Eis schnell leidet und tiefe Spurrillen die Dämpfer ruck, zuck ans Limit bringen.

Streicher gut für die Verfolger

Nach der Zurückhaltung in Iso-la zeigte man in Lans den Herausforderern schnell, welche Ambitionen man an diesem Wochenende wirklich hat. In den Vor- und Zwischenläufen gab es für Dayraut nur ein Thema: kontrolliert und sicher punkten, Driften mit Sinn und

Verstand. Er agierte so, wie ihn die langjährigen Insider kennen: konzentriert und den Blick auf das grosse Ganze gerichtet, statt spektakulär die letzten Hundertstel oder Tausendstel auf Biegen und Brechen herauszukitzeln. Auch für die Könner auf dem Eis ist und bleibt es ein Ritt auf der Rasierklinge – und das Auto ist schnell eingeschlagen. In dieser Saison sind bei der Zeitenjagd selbst die Topiloten nicht ungeschoren davon gekommen.

Ausserdem mal wieder im Fokus: die wichtigen Feinheiten des Reglements – jetzt mit den Streichresultaten. Denn: Hier haben die beiden Verfolger, Olivier Panis im Toyota Auris und Franck Lagorce im Dacia Duster, etwas bessere Karten, weil bei ihnen schlechtere Ergebnisse wegfallen als bei Dayraut. Dadurch verringert sich der Abstand in der Gesamtwertung um rund zehn Zähler.

Hoch punkten war also die Devise für Dayraut, die er auch konsequent umsetzte. Am ersten Tag startete er im Finale von Position 2 und am zweiten von P5. Damit sicherte er sich auch jeweils diese Position in den beiden getrennt gezählten Tagen. Allerdings werden in diesem Jahr in Super Besse erstmals seit langem wieder zwei Tageswertungen ausgefahren, sodass sportlich gesehen eben doch noch nicht alles klar ist. ♦



Gewinn am Sonntag einen Finallauf: DS-Pilot Rivière

TROPHÉE ANDROS / Resultate

Lans-en-Vercors/F: Finale à 5/6 Runden; Streckenlänge 800 Meter; Höhenmeter 1420
Freitag, 1. Finale: 1. Benrice Demoustier (F/Dacia) 4:48,099 min; 2. Jean-Pierre Pernaut (F/DS) +7,562; 3. Dominique Chianale (F/DS) +12,485; 4. Eric Maillard (F/Renault) +14,306.
Freitag, 2. Finale: 1. Olivier Panis (F/Toyota) 4:10,491 min; 2. Jean-Ph. Dayraut (F/Mazda) +2,860; 3. Benjamin Rivière (F/DS) +4,421; 4. Jean-Baptiste Dubourg (F/Renault) +6,942.
Samstag, 1. Finale: 1. Olivier Pernaut (F/DS) 4:57,363 min; 2. Christian Beroujon (F/Dacia) +2,099; 3. Gerald Fontanel (F/Mini) +5,489; 4. Cyril Calmon (F/Renault) +5,718.
Samstag, 2. Finale: 1. Benjamin Rivière (F/DS) 4:44,587 min; 2. Franck Lagorce (F/Dacia) +0,940; 3. Bertrand Balas (F/Mini) +2,640; 4. Olivier Panis (F/Toyota) +4,441.
Stand: 1. Dayraut 545 Punkte; 2. Panis 524; 3. Lagorce 521; 4. Rivière 508; 5. J.-B. Dubourg 490; 6. Heikkinen 458; 7. Balas 452; 8. A. Dubourg 445; 9. Beroujon 386; 10. O. Pernaut 293.
Nächstes Rennen: 31. Januar, Super Besse/F
Internet: www.tropheeandros.com

NACHRICHTEN Doch Aufnahme ins Superlizenz-System?

DTM Bezüglich des neuen und umstrittenen Punktesystems zur Erlangung der FIA-Superlizenz für die Formel 1 wurde die DTM bekanntlich nicht berücksichtigt. Das soll sich laut DTM-Kommunikationschef Jürgen Pippig möglicherweise schon recht bald ändern. Nach MSA-Informationen führt der Deutsche Motor Sport Bund (DMSB) auf Wunsch der DTM-Dachorganisation ITR momentan Gespräche mit dem Automobil-Weltverband FIA.

Die ersten Cockpits sind vergeben

Audi Sport TT Cup Die ersten der insgesamt 18 Cockpits im neuen Markenpokal sind vergeben. Zwar läuft der Auswahlprozess noch, aber Audi-Sport-Kommunikationschef Jürgen Pippig sagte MSA: «Es gibt einige Fahrer und Fahrerinnen, die aufgrund ihrer Erfolge, unter anderem im VW Scirocco R-Cup 2014, gesetzt sind.» Wenig überraschend hat Mikaela Ahlin-Kottulinsky, Norisring-Siegerin 2014 im Scirocco, einen Platz sicher. Die weiteren fixen Fahrerinnen und Fahrer tragen berühmte Namen: Stéphane Kox (NL/Tochter von Peter), Loris Hezemans (NL/Sohn von Mike, Enkel von Toine), Reena Jani (CH/Schwester von Neel) sowie Formel-Umsteiger Levin Amweg (CH). «Die Cup-Organisation von Audi wird in Kürze eine offizielle Liste der Teilnehmer veröffentlichen», so Pippig.

Schneider und Co siegen nur knapp

24h Köln Wegen Motorproblemen an ihrem Kart musste das prominent besetzte Allstars Team Ubat früh einen Rückstand hinnehmen. In einem wahren Krimi drehte man den Spieß aber noch um: Nach 3256 Runden fuhr das Team von Bernd Schneider, Timo Scheider, Dirk Müller, Maro Engel, Christopher Brück, Manuel Metzger sowie den Kart-Spezialisten Thomas Schaller, Sebastian Kropp und Marcel Weber im Fotofinish als Sieger durchs Ziel. Eine Zeitstrafe für das auf P2 klassierte Team Avia Racing, u.a. bekannt aus der VLN, liess den Abstand nur auf dem Papier «deutlich» aussehen. ♦ AW/MBR

Serie und neuen Reifen

Die beliebte Langstreckenserie wird 2015 erstmals sechs Veranstaltungen umfassen. Mit drei 24h-Rennen in Dubai, Le Castellet (11./12.7.) und Barcelona (5./6.9.) sowie der gleichen Anzahl von 12h-Rennen in Mugello (14.3.), Zandvoort (30.5.) und Brunn (10.10.) ist die Anzahl an Events laut Willems ausgeschöpft. Weltweit ist die IEC die einzige Rennserie mit mehr als einem 24h-Rennen im Kalender. Die besten fünf Ergebnisse bei den sechs Veranstaltungen werden für die Gesamtwertung berücksichtigt.

Hankook neuer Reifenpartner

Reglement und Klasseneinteilung bleiben für die Saison 2015 im Vergleich zum Vorjahr fast unverändert. Lediglich die Balance of Performance (BoP)

wird – wenn nötig – von Rennen zu Rennen angepasst.

Nach Toyo (2006–2009) und Dunlop (2010–2014) ist Hankook nicht nur neuer, sondern auch offizieller Titelsponsor und exklusiver Reifenpartner der gesamten Serie.

In 17 Containern wurden rund 5500 profillose Slicks und 2000 Regenreifen an die Südostküste des Persischen Golfs transportiert. Vor Ort waren mehr als 50 Mechaniker und Ingenieure des Premium-Herstellers im Dreischichtbetrieb und an fünf Montagestrassen im Einsatz.

Aus Gründen der Chancengleichheit stand den insgesamt 49 Teams und fast 400 Piloten aus fünf Kontinenten der Einheitsreifen «C52» von Hankook zur Verfügung. Teilnehmer mit einem frontgetriebenen Fahr-

zeug konnten alternativ auch noch eine etwas härtere Gummimischung für den 5,399 km langen Kurs mit seinen Hochgeschwindigkeitsgeraden und insgesamt sechzehn Kurven wählen. Für die eingesetzten neuen Einheitsreifen, mit denen teilweise bis zu vier Stints gefahren wurden, gab es von den Teilnehmern viel Lob.

Weitere News aus Dubai

Mit dem dritten Triumph in den letzten vier Jahren ist das Team Black Falcon die erfolgreichste Mannschaft bei dem Langstreckenmarathon im Scheichtum am Persischen Golf. Bisher teilte sich die Mannschaft aus Meuspath am Nürburgring mit dem 2006 und 2007 siegreichen österreichischen Team Duller Motorsport den Erfolgsrekord.

Kein neuer Distanzrekord – wie von Sieger Hubert Hapt im MSA-Interview in der letzten Ausgabe behauptet – sind die 604 (davon 550 in Führung liegend) absolvierten Runden (3255 km) des erfolgreichen Black-Falcon-Quartetts.

Im Schwesterauto hatten Khaled Al Qubaisi, Jeroen Bleekemolen, Sean Edwards und Thomas Jäger bei der Ausgabe 2012 schon 628 Runden (3385 km) abgepult. Und auch Marco Holzer, Raymond Narac und Patrick Pilet sind 2010 im MSA-Porsche 911 GT3 RSR mehr Runden (608) gefahren.

Martin Ragginger bescherte mit seiner Pole-Position im Fach-Porsche der Sportwagen-Schmiede aus Weissach bereits die fünfte Quali-Bestzeit beim 24h-Rennen in Dubai. ♦

Automobil

Kürzer war doch länger



Argentiniens Fahne und die Staubfahne des Siegers: Ein einsamer Fan feierte Nasser Al-Attiyah bereits vor dem Ziel als Dakar-Sieger

Von CHRISTIAN SCHÖN

Mit einem gewagten Schachzug startete Giniel de Villiers (Toyota) einen letzten Angriff auf Nasser Al-Attiyah (Mini). Eine Abkürzung sollte den Kampf um den Dakar-Sieg entscheiden.

Ausgerechnet auf einer navigatorisch schwierigen Etappe fiel die Entscheidung. De Villiers' deutscher Beifahrer Dirk von Zitzewitz, normalerweise der Beste in dieser Disziplin, hatte für die neunte Prüfung eine – vollkommen legale – Abkürzung ausserhalb des Roadbooks ausgedacht. «Wir sparen mehr als zehn Kilometer», lautete das überzeugende Argument (siehe «Nachgehakt»).

Diese Strategie war riskant, aber machte Sinn. Nur mit fahrerischen Mitteln war der um bereits rund achteinhalb Minuten enteilte Al-Attiyah auf den verbleibenden Etappen kaum noch einzuholen. Der Katarer und sein Beifahrer Mathieu Baumel, seit Etappe 2 in Führung, hatten bis dahin alle Angriffe des südafrikanisch-deutschen Duos souverän abgewehrt.

Auch bis zu besagtem Shortcut bekämpften sich de Villiers und Al-Attiyah und schenken einander keine Sekunden. Dann trennten sich die Wege. Al-Attiyah folgte dem Roadbook,

de Villiers wählte die Abkürzung. Dumm nur, dass am Ende im puderweichen Sand (Fesh-Fesh) extrem schlechte Sichtbedingungen herrschten. Von Zitzewitz brauchte eine Weile, bis er den Wiedereinstieg ins Roadbook und den dazugehörigen Wegpunkt fand. Aus dem erhofften Zeitgewinn wurde so ein Verlust von rund 15 Minuten – Al-Attiyah war sein zweiter Dakar-Sieg endgültig nicht mehr zu nehmen.

Gelassener Zweiter

«Wir mussten etwas riskieren, es hätte genauso gut der Super-

Schachzug sein können», nahm de Villiers die Sache gelassen. Endrang 2 war ohnehin einer besser, als bei problemlosem Rennverlauf für die Mini-Mannschaft drin gewesen wäre. Zu oft führte die Strecke dieses Mal in grosse Höhen, stellenweise auf über 4000 Meter. In der dünnen Luft verliert der Benzin verbrennende V8-Saugmotor des Toyota Hilux technisch bedingt deutlich mehr Leistung als der von einem Turbolader zwangsbeatmete Sechszylinder-Diesel des Mini.

Damit hatte der Ausfall von Yazeed Al-Rajhi allerdings

nichts zu tun. Der Dakar-Debütant aus Saudi-Arabien und sein deutscher Co Timo Gottschalk, zur Halbzeit überraschend Dritte, mussten ihren Toyota wegen eines abgerissenen Ventils abstellen (vor WPII).

Schliesslich gewannen die im hessischen Trebur aufgebauten Mini elf von dreizehn Etappen und belegten fünf der Top-10-Plätze. Allerdings kam die jetzt zum vierten Mal in Folge siegreiche Mannschaft auch nicht ohne Blessuren davon. Dem ohnehin chancenlosen Vorjahressieger Nani Roma (defekte Ölpumpe, WPI) brachte auch der

Rückweg nach Buenos Aires kein Glück. Angeblich wegen unklarer Anweisungen im Roadbook schätzte er eine Bodenwelle falsch ein – nach einer Rolle war der Mini nicht mehr fahrfähig. Der Argentinier Orlando Terranova gewann zwar vier Etappen, brachte sich dann durch zwei Fahrfehler selbst um sämtliche Siegchancen.

«Tour der Leiden»

Für die Peugeot-Piloten fand die «Tour der Leiden» der ersten Rallye-Halbzeit auch nach dem Ruhetag ihre Fortsetzung. Stéphane Peterhansel musste einen gebrochenen Radträger wechseln (WP9), am Ende wurde der Dakar-Rekordsieger Elfte. Teamkollege und Ex-Motorrad-Sieger Cyril Despres kam bei der Premiere im Auto als 34. ins Ziel. Teamchef Bruno Famin blickte bereits auf 2016 voraus: «Wir haben viele Ideen, die nächste Dakar hat für uns bereits am Sonntag begonnen.»

Das sahen die Konkurrenten nicht viel anders. «Das Duell mit Nasser und Mathieu setzen wir gerne im nächsten Jahr fort», kündigte De-Villiers-Copilot Dirk von Zitzewitz an. Und der strahlende Sieger Al-Attiyah versprach noch auf der Zielrampe: «Ich habe jetzt zwei Dakar-Siege auf dem Konto. Von mir aus können es noch einige mehr werden.» ♦

NACHGEHAKT BEI Dirk von Zitzewitz

(45/D). Der deutsche Beifahrer von Toyota-Pilot Giniel de Villiers über die Tricks der Profis beim Navigieren in der Wüste.



Von CHRISTIAN SCHÖN

? Wie findet man eigentlich eine Abkürzung? Wie alle Teams versuchen wir abends, die Route des nächsten Tages anhand des Roadbooks auf eine Landkarte zu übertragen. Manchmal findet man eine kürzere Strecke zwischen zwei GPS-Wegpunkten, als das Roadbook vorsieht. Das ist legal. Dieses Mal kam dazu, dass wir 2011 genau die Strecke gefahren sind, die ich als Shortcut ausmachte.

? Ist so etwas eine einsame Entscheidung? Wir haben mit Yazeed Al-Rajhi (Teamkollege bei Toyota, d. Red.) abgesprachen, dass wir beide die Abkürzung nehmen. So wäre unser interner Positionskampf nicht beeinflusst worden. Unser beider Ziel war es, Nasser Zeit abzunehmen.

? Und was ging dann schief? Die Strecke über die Abkürzung war im Unterschied zu 2011 viel härter. Dadurch

haben wir auf Nasser, der dem Roadbook gefolgt ist, weniger als eine Minute gewonnen. Ausgerechnet am Ende der Abkürzung sind so viele Motorräder kreuz und quer gefahren, dass extrem viel Staub aufgewirbelt wurde. Deswegen habe ich den Wiedereinstieg ins Roadbook nicht gleich gefunden. Unser Glück war, dass eigentlich alle Konkurrenten dasselbe Problem hatten. Sonst wäre sogar Rang 2 gefährdet gewesen.



Wieder auf dem Podest: Ginie de Villiers/Dirk von Zitzewitz diesmal im Toyota Hilux als Zweite



Siegerehrung: Copilot Mathieu Baumel/Pilot Nasser Al-Attiyah



Am Ende ganz oben: Nikolaev

RALLYE DAKAR / Resultate Automobil

Argentinien/Bolivien/Chile: 9295 km gesamt, davon 4752 km Wertungsprüfungen, 137 Teams gestartet, 68 gewertet

1. Nasser Al-Attiyah/Matthieu Baumel (D/F/Mini ALL4 Racing) 40:32:25 h; 2. Ginie de Villiers/Dirk von Zitzewitz (ZA/D/Toyota Hilux) +35:34 min; 3. Krzysztof Holowczyc/Xavier Panseri (PL/F/Mini ALL4 Racing) +1:32:01 h; 4. Erik van Loon/Wouter Rosegaar (NL/Mini ALL4 Racing) +3:01:52; 5. Vladimir Vasilyev/Konstantin Zhiltsov (RUS/Mini ALL4 Racing) +3:12:41; 6. Christian Lavieille/Pascal Maimon (F/Toyota Hilux) +3:15:58; 7. Bernhard ten Brinke/Tom Colsoul (NL/B/Toyota Hilux) +3:42:02; 8. Carlos Sousa/Paulo Fiuza (P/Mitsubishi ASX) +3:44:59; 9. Aidyn Rakhimbayev/Anton Nikolaev (KZ/RUS/Mini ALL4 Racing) +4:08:44; 10. Ronan Chabot/Gilles Pillot (F/SMG Original) +4:42:36; 11. Stephane Petherhansel/Jean Paul Cottret (F/Peugeot 2008 DKR) +5:19:15; 12. Boris Garafalic/Filipe Palmeiro (RCH/P/Mini ALL4 Racing) +5:28:09; 13. Yong Zhou/Andreas Schulz (RC/D/Mini ALL4 Racing) +5:35:24; 14. Patrick Sireyjol/Francois-Xavier Beguin (F/B/Chevrolet Buggy LCR30) +5:52:49; 15. Pierre Lachaume/Jean Brucy (F/Optimus MD3) +6:09:48; 16. Leeroy Poulter/Robert Howie (ZA/Toyota Hilux) +6:25:09; 17. Bauyrzhan Issabayev/Vladimir Demyanenko (KZ/RUS/Toyota Hilux) +6:55:06; 18. Orlando Terranova/Bernardo Graue (RA/Mini ALL4 Racing) +7:06:54; 19. Robby Gordon/Johnny Campbell (USA/Gordini Buggy) +7:47:40; 20. Rodrigo Javier Moreno Piazzoli/Jorge Gabriel Araya Diaz (RCH/Mercedes ML 3.0D) +8:36:17; Ferner: 22. Stephan Schott/Holm Schmidt (D/Mini ALL4 Racing) +9:18:58; 37. Jürgen Schroder/Daniel Schroder (D/Nissan Navara) +18:16:25.

Leader: 1. Etappe: Terranova; 2.-13. Etappe (Ziel): Al-Attiyah

Etappensiege: Al-Attiyah 5; Terranova 3; Vasilyev, Al-Rayhi, Roma, Gordon, je 1.

Beste Trucks: 1. Airat Mardeev/Aydar Belyaev/Dmitriy Svistunov (RUS/Kamaz) 42:22:01 h; 2. Eduard Nikolaev/Evgeny Yakovlev/Ruslan Akhmadeev (RUS/Kamaz) +13:52 min; 3. Andrey Karginov/Andrey Mokeev/Igor Leonov (RUS/Kamaz) +51:00; 4. Ales Loprais/Ferran Marco Alcayna/Jan van der Vaet (C/E/B/MAN) +1:56:37 h; 5. Dmitry Sotnikov/Igor Devyatkin/Andrey Aterin (RUS/Kamaz) +2:24:32. 6. Hans Stacey/Serge Bruynkens/Bernard der Kinderen (NL/B/NL/Iveco) +2:29:29; 7. Martin Kolomy/Rene Kilian/David Kilian (CZ/Tatra) +4:07:29; 8. Marcel van Vliet/Marcel Pronk/Artur Klein (NL/D/MAN) +4:19:41; 9. Gerard de Rooy/Darek Rodewald/Jurgen Damen (NL/PL/B/Iveco) +7:08:41; 10. Aleksandr Vasilevski/Valery Kazlouski/Anton Zaporoshchanka (BY/MAZ) +7:08:59.

Internet: www.dakar.com

RALLYE DAKAR

2015 - Etappe für Etappe

1. Etappe, 4. Januar Buenos Aires/RA-Villa Carlos Paz/RA. Verbindungsetappe 663 km, Wertungsprüfung Autos 170 km/ Trucks 175 km: Nasser Al-Attiyah (Mini) erhält zwei Minuten Zeitstrafe wegen Geschwindigkeitsübertretung, der Tagessieg geht an Teamkollege Orlando Terranova. Vorjahressieger Nani Roma (Mini) bleibt nach drei Kilometern stehen (Ölpumpe) und muss ins Biwak geschleppt werden.

2. Etappe, 5. Januar Villa Carlos Paz/RA-San Juan/RA. VE Autos 107 km/Trucks 315 km, WP Autos 518 km/Trucks 331 km: Terranova verliert wegen eines Überschlags eine halbe Stunde. Al-Attiyah gewinnt die längste WP und setzt sich an die Spitze. Ginie de Villiers (Toyota) übernimmt Rang 2.

3. Etappe, 6. Januar San Juan/RA-Chilecito/RA. VE 258 km, WP Autos 284 km: Terranova gewinnt die Etappe, verbessert sich auf Rang 3. Carlos Sainz holt mit Tagesrang 4 das beste Ergebnis für Peugeot beim Dakar-Comeback.

4. Etappe, 7. Januar Chilecito/RA-Copiapo/RCH. VE 594 km, WP Autos 315 km/Trucks 174 km: Über den 4800 Meter hohen San-Francisco-Pass geht es nach Chile - rein in die Dünen der Atacama-Wüste und Gebiete mit Pudersand (Fesh-Fesh). Al-Attiyah baut mit Tagessieg die Führung aus. Sainz verliert durch Turboladerschaden mehrere Stunden.

5. Etappe, 8. Januar Copiapo/RCH-Antofagasta/RCH. VE 239 km; WP 458 km: Die Spitze hält sich zurück. Überraschungssieg für Vladimir Vasilyev (Mini). Nach einem heftigen Überschlag ist die Rallye für Peugeot-Pilot Sainz beendet.

6. Etappe, 9. Januar Antofagasta/RCH-Iquique/RCH. VE Autos 392 km/Trucks 370 km, WP 255 km: Wieder ein Tag in den Dünen. Mit dem Tagessieg vergrößert Yazeed Al-Attiyah (Toyota) seinen Vorsprung auf de Villiers.

7. Etappe, 10. Januar Autos: Iquique/RCH-Uyuni/BO. VE 396 km, WP 321 km. Trucks: Iquique/RCH-Marathon-Biwak/BO. VE 101 km, WP 335 km: In teilweise über 3500 Meter Höhe kämpfen Fahrer mit Kopfschmerzen (Sauerstoffmangel) und aufgeweichten Pisten (Hagel). Tagessieger ist Terranova. Al-Attiyah verliert wegen Übelkeit drei Minuten auf de Villiers.

8. Etappe, 11. Januar Termas de Rio Hondo/RA-Rosario/RA. VE 726 km, WP 298 km: Letztere längere WP der Rallye, über Schotterpisten in der Pampa. Die Favoriten fahren längst auf Sicherheit, so holt sich Terranova den vierten Tagessieg.

Ruhetag, 12. Januar Iquique/RCH

9. Etappe, 13. Januar Iquique/RCH-Calama/RCH. VE 88 km, WP 451 km: Wegen der Rennstrategie verliert de Villiers über 15 Minuten. Al-Attiyah geht als einziger der Spitzenpiloten auf Nummer sicher. Der Mini-Pilot baut den Vorsprung auf de Villiers auf 24 Minuten aus. Roma holt den ersten Tagessieg.

10. Etappe, 14. Januar Calama/RCH-Salta/RA. VE 501 km, WP 359 km: Gefahren wird teilweise auf mehr als 4200 Metern Höhe. Auf diesem Terrain sind die Mini mit ihren Turbodieselmotoren im Vorteil. Al-Attiyah gewinnt vor Terranova, aber Roma scheidet nach Überschlag aus. De Villiers und Al-Rajhi verlieren jeweils rund vier Minuten auf den Spitzenreiter.

11. Etappe, 15. Januar Salta/RCH-Termas de Rio Hondo/RA. VE 326 km, WP 194 km: Regen sorgt für schmierige Strecken. Al-Attiyah feiert den dritten Tagessieg. Ein abgerissenes Ventil im Toyota-Motor bedeutet das Aus für Al-Rajhi. Krzysztof Holowczyc (Mini) erbt Rang 3.

12. Etappe, 16. Januar Termas de Rio Hondo/RA-Rosario/RA. VE 726 km, WP 298 km: Letztere längere WP der Rallye, wieder über Schotterpisten in der Pampa. Die Favoriten fahren längst auf Sicherheit, so holt sich Mini-Pilot-Terranova seinen vierten Tagessieg.

13. Etappe, 17. Januar Rosario/RA-Buenos Aires/RA. VE 359 km, WP 34 km: Sintflutartige Regenfälle verwandeln die Piste in ein Schlammloch. Die WP wird auf 34 Kilometer verkürzt, Robby Gordon feiert doch noch einen Tagessieg. Der Gesamtsieg ist Al-Attiyah nicht mehr zu nehmen. ♦ CS

Race Trucks

Solo für Kamaz

Noch überlegener als Mini bei den Autos war Kamaz bei den Race-Trucks: Vier Werksteams am Start - Plätze 1, 2, 3 und 5 im Ziel. Die seit Ende 2013 mit deutschen Lieberr-Motoren ausgerüsteten Dickschiffe aus der russischen Republik Tatarstan mussten nur anfangs mit den Speerspitzen von Iveco (Hans Stacey/NL) sowie MAN (Ales Loprais/CZ) kämpfen. Sobald es richtig hart wurde, waren Airat Mardeev, Eduard Nikolaev und Andrey Karginov unter sich, Dimitry Sotkinov folgte mit Respektabstand.

Die Konkurrenz musste Federn lassen. Loprais verlor durch einen Reifenschaden mit Feststecken im Sand über eine Stunde (WP6). Auch Stacey musste seinen Truck mehrfach ausgraben (WP5 und 8).

Die Entscheidung innerhalb des Kamaz-Trios fiel während der fünften und sechsten Etappe. Nikolaev nahm seinen Teamkollegen in den chilenischen Dünen entscheidende Minuten ab, die er bis ins Ziel verteidigte. ♦ CS

NEUE REGELN

WM-Lauf-Format: Eine WM-Rallye soll mindestens 300 Wertungskilometer umfassen und von Freitag bis Sonntagmittag (Power Stage) dauern.

Startreihenfolge: Bis Sonntag starten die Piloten entsprechend dem WM-Stand, danach die Priorität-1-/2-Fahrer (WRC) in umgekehrter Reihenfolge des Zwischenstands der Rallye. Ausgefallene P1- und P2-Fahrer (siehe Rally2-Regel) starten am nächsten Tag vor dieser Gruppe.

Datenübertragung: Die Übermittlung von Daten oder Information zum oder von einem Wettbewerbsfahrzeug sind während der Wertungsprüfungen verboten. Sicherheitshinweise sind von dieser Neuregelung ausgenommen.

Shakedown: P1- und P2-Fahrer müssen mindestens drei Durchgänge absolvieren. Die verwendeten Reifen zählen nicht zum erlaubten Kontingent für die jeweilige Rallye.

Rally2-Regel: Die Strafzeit für verpasste WPs wird von fünf auf sieben Minuten erhöht. Die zehn Strafinuten für das Auslassen der letzten Tagesprüfung bleibt. Führt ein Auto am WP-Start nicht innerhalb von 20 Sekunden los, gilt es als ausgefallen und kann am nächsten Tag unter Rally2-Regel wieder antreten. ♦ RK

Saisenvorschau 2015

Volkswagen jagt

Alle gegen einen. Das umfirmierte Citroën-Werksteams von DS hat ebenso wie M-Sport Ford und Hyundai nur ein Zi



VOLKSWAGEN

VW-Entwicklungsvorstand Dr. Heinz-Jakob Neusser weiss um die Favoritenrolle: «Natürlich muss es unser Ziel sein, das Triple einzufahren und erneut alle Titel zu holen.» Verständlich, gelang dem Volkswagen-Werksteam im Vorjahr mit zwölf von dreizehn möglichen Siegen eine fast perfekte Saison. Die Schlüsselpositionen im Team bleiben ebenso gleich besetzt wie die drei Werksautos: Neben den Weltmeistern Sébastien Ogier/Julien Ingrassia (F) gehen Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila (FIN) sowie Andreas Mikkelsen/Ola Floene (N) auf die Zeitenjagd.

Während das norwegische Nachwuchsduo (vorerst) weiter in einem Vorjahresauto sitzt, starten die beiden Topcrews nicht nur mit frischem Design, sondern auch mit neuer Technik in die Saison. Alle Details kamen auf den Prüfstand. Modifikationen an Motor, Chassis, Käfig, Antriebsstrang, Fahrwerk, Bremsen und Aerodynamik sollen die Leistungsfähigkeit, aber auch die Fahrbarkeit und Zuverlässigkeit des Werksrenners verbessern. Rund 5000 Testkilometer spulte man mit der neuen Technik ab. «Wir sind gut gerüstet», sagt Sportchef Jost Capito zuversichtlich.



DS (CITROËN RACING)

In der Rallye-WM firmiert Citroën Racing künftig als Einsatzteam der neuen PSA-Konzernmarke DS und zündet zum Saisonstart gleich einen Knüller: Neben Kris Meeke/Paul Nagle (GB/IRL) werden bei der Mutter aller Rallyes die Rekordweltmeister und siebenmaligen Monte-Sieger Sébastien Loeb/Daniel Elena (F/MC) um Markenpunkte kämpfen. Die ansonsten im Werksauto gesetzten Mads Östberg/Jonas Andersson (N/S) starten beim Auftakt in einem dritten, umfangreich modifizierten DS3 WRC: mit einem neuen, vom WTCC-Triebwerk abgeleiteten

Motor, einem überarbeiteten Getriebe (mit obligatorischer Schaltwippe) bis hin zu neuer Hinterachskinematik und verändertem Fahrwerk. «In Kürze folgt eine neue Aerodynamik mit geänderter Front für eine bessere Gewichtsverteilung», sagt Technikchef Xavier Mestelan-Pinon. «Natürlich ist der Saisonstart mit der einmaligen Rückkehr von Loeb eine sehr wichtige Rallye für uns», sagt Citroën Racing Teamchef Yves Matton, und ist überzeugt, dass auch Meeke und Östberg in ihrer zweiten Saison im Werks-DS regelmässig um Podiumsplätze mitfahren.

Ausblick Monte Carlo

Ein Championsduell im Fürstentum

Neben dem Topduell der Super-Sébs sorgen beim Saisonauftakt einige Neuerungen für Hochspannung bei Teilnehmern und Zuschauern.

Die 83. Ausgabe der Rallye Monte Carlo hat beste Chancen, in die Geschichte einzugehen. Erstmals seit dem Jahr 2004 geht Rekordweltmeister Sébastien Loeb bei einem WM-Lauf nicht mit der Startnummer 1 ins Rennen. Die prangt mittlerweile am VW Polo seines Nachfolgers und Landsmanns, dem inzwischen seinerseits zweimaligen Champion Sébastien Ogier.

Super-Séb vs. Super-Séb

Beide haben eine besondere Beziehung zur Monte, beide zählen Heerscharen von Fans hinter sich. Und beide gelten bei den schwierigen Bedingungen als besonders stark. Da trifft's sich gut, dass die Veranstalter

sich einige Neuerungen einfällen liessen: Dazu zählen zwei Nachtprüfungen am Donnerstag und zahlreiche neue Prüfungen. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich knapp siebzig Prozent der Streckenführung geändert. Auf dem Programm stehen 1403,08 Gesamtkilometer mit 15 Wertungsprüfungen über 355,48 WP-Kilometer. Erst-

mals dürfen nun auch bei der Monte ausgefallene Fahrer nach Rally2-Reglement in den Wettkampf zurückkehren. Achtzehn WRCs, darunter der im Vorjahr anfangs führende Robert Kubica oder der am Ende Zweitplatzierte Bryan Bouffier (beide Ford Fiesta WRC), bilden die Spitze des insgesamt 96 Autos zählenden

Feldes. Dahinter folgen jeweils elf WRC2- und ebenso viele Junioren-WM-Teams (WRC3), bevor hinter den drei RGT-Porsches von François Delecour, Marc Duez und Romain Dumas das Gros der mehr oder weniger potenten Privatiers die winterlichen Asphaltstrecken oberhalb des Fürstentums Monaco unter die Räder nimmt.

Um für alle Bedingungen gewappnet zu sein, stellen die Reifenlieferanten von Michelin, Pirelli und DMack folgende fünf verschiedenen Reifen (für WRC nur in 18 Zoll!) zur Verfügung: zwei unterschiedlich harte Slicks, ein Sicherheitsreifen genannter Regenpneu sowie jeweils ein Winterreifen ohne und mit Spikes. ♦ RK

DIE WM-TERMINE 2015

Datum	Rallye	WRC	WRC2*	WRC3*	Junior-WM	Belag
22.-25. 1.	Monte Carlo	✓	✓	✓	✓	Asphalt/Schnee
12.-15. 2.	Schweden	✓	✓	✓	✓	Schotter/Schnee
5.-8. 3.	Mexiko	✓	✓	✓	✓	Schotter
23.-26. 4.	Argentinien	✓	✓	✓	✓	Schotter
21.-24. 5.	Portugal	✓	✓	✓	✓	Schotter
11.-14. 6.	Italien	✓	✓	✓	✓	Schotter
2.-5. 7.	Polen	✓	✓	✓	✓	Schotter
30.7.-2. 8.	Finnland	✓	✓	✓	✓	Schotter
20.-23. 8.	Deutschland	✓	✓	✓	✓	Asphalt
10.-13. 9.	Australien	✓	✓	✓	✓	Schotter
1.-4. 10.	Frankreich	✓	✓	✓	✓	Asphalt
22.-25. 10.	Spanien	✓	✓	✓	✓	Asphalt/Schotter
12.-15. 11.	Grossbritannien	✓	✓	✓	✓	Schotter

* Freie WM-Lauf-Wahl; gewertet werden die sechs besten Resultate der ersten sieben Starts.



Letztes Jahr Monte-Zweiter: Bouffier im Ford Fiesta WRC

nach dem Hattrick

Weltmeistern von Volkswagen den Titelhattrick so schwer zu machen wie nur möglich.

Von REINER KUHN



FORD (M-SPORT)

Die M-Sport-Truppe, die seit dem Ford-Rückzug Ende 2012 die blauen Werksfahrten hochhält, bringt trotz schmalen Budget auch 2015 ein Herstellerteam an den Start. Nach dem Rücktritt von Mikko Hirvonen setzt Teamchef Malcolm Wilson auf die Jugend. Neben Elfyn Evans/Daniel Barritt (GB) die ihre zweite Saison im Ford Fiesta WRC fahren, erhält Ott Tänak mit Co Raigo Molder (EE) nach 2012 eine zweite Chance.

Bis auf eine Schaltwippe weisen die Einsatzautos zu Saisonbeginn kaum Neuerungen auf. Der überarbeitete Fiesta WRC soll erst zur Rallye Portugal im

Mai kommen. «Rund die Hälfte des Autos wird neu sein», erklärt M-Sport-Technikchef Christian Loriaux. «Vor allem beim Motor, den wir nun selbst weiterentwickelten, wird es tiefgreifende Änderungen geben, die den Motorblock, Zylinderköpfe, Auspuff und Elektronik umfassen.»

Neben Werksautos betreut M-Sport bei der Monte die Fiesta WRCs von Bryan Bouffier und Henning Solberg. Weitere Fords bringen die als WM-Teams eingeschriebenen Edelprivatiers Martin Prokop, Lorenzo Bertelli und Robert Kubica an den Start.



HYUNDAI

Beflügelt vom frühen Podiumsplatz in Mexiko und dem überraschenden Doppelsieg bei der Rallye Deutschland in der Debütsaison 2014 will die im fränkischen Alzenau beheimatete Hyundai-Werksmannschaft den Abstand zur etablierten Konkurrenz weiter verkürzen. Statt auf verschiedene Teams setzt man nun voll auf Thierry Neuville/Nicolas Gilsoul (B) sowie Dani Sordo/Marc Martí (E), die alle 13 WM-Läufe bestreiten sollen. Ab Schweden verstärken Hayden Paddon/John Kennard (NZ) im dritten Hyundai i20 WRC das Werksaufgebot. Testfahrer ist der Niederländer Ke-

vin Abbring (25). Der neue, auf dem künftigen i20 Coupé (Premiere auf dem Genfer Autosalon) basierende Werksrenner kommt erst im Sommer.

Hyundai-Teamdirektor Michel Nandan blickt dennoch zuversichtlich zum Saisonauftakt: «Ich denke, wir können hier ein gutes Ergebnis erzielen, zumal der Entwicklungsrückstand, den unser junges Auto naturgemäß noch hat, bei der Monte nicht so stark ins Gewicht fällt.» Neuville und Sordo, der bei sieben Monte-Starts dreimal auf dem Podium stand, testeten sechs Tage auf den speziellen Streckenbedingungen.

Fahrerfeld

Man spricht Deutsch

Von REINER KUHN

Auch wenn bei der Rallye Monte Carlo ein österreichisches und fünf Schweizer Teams an den Start gehen, im Fokus stehen zwei der vier deutschen WM-Starter. Sowohl Armin Kremer als auch Christian Riedemann haben den WM-Titel im Visier.

Für die Schweizer Cedric Althaus (Peugeot 208 R2), Claude Alain Cornuz (Ford Fiesta R2) und Maurice Brera (Fiat 500 R3) dürfte bei der legendären Monte das Erreichen der Zielrampe ebenso oberste Priorität haben wie für die Deutschen Joachim Meinzer (Citroën C2 R2) und Wolf-Dieter Ihle (Citroën DS3 R3) oder den Österreicher Johannes Keferböck (Peugeot 208 S2000). Mehr wird sich der Schweizer Oliver Burri ausrechnen. Der Routinier bringt

einen modernen Ford Fiesta R5 an den Start und kann bei seinem insgesamt 15. Monte-Auftritt befreit auffahren.

Erst ab Mai mit Turbo

Anders der mehrmalige Deutsche, Europa- und Asien-Pazifik-Meister Armin Kremer. Er muss beim Saisonauftakt ganz genau auf die schlagkräftige WRC2-Konkurrenz mit ihren Turbo-befeuer-ten R5-Autos achten und versuchen, mit dem betagten Skoda Fabia



A. Kremer



Erst im betagten Škoda S2000

S2000 möglichst viele WRC2-Zähler mitzunehmen. Denn erst ab der Rallye Portugal im Mai wird auch der Mecklenburger mit der dann Turbo-befeuer-ten Version des Fabia antreten können. «Hier kommt es nicht allein auf Leistung und das Auto an, man muss auch mit viel Hirn fahren. Da kommt uns hoffentlich unsere Erfahrung zugute», so der 45-Jährige erwartungsvoll.

Mit ähnlicher Taktik will auch der chronisch un-



C. Riedemann



Angefreundet mit dem DS 3 R3

terfinanzierte WM-Junior Christian Riedemann WM-Punkte mitnehmen. «Die einzige Winterrallye fuhr ich bei meinem Rallyedebüt 2006 im seriennahen Suzuki Ignis, noch mit meinem Vater als Beifahrer», erinnert sich der Sulinger, und ist dennoch zuversichtlich: «Mittlerweile kann ich den DS 3 R3 ebenso gut einschätzen wie mich selbst. Zudem kann ich neben meinen Co Michael Wenzel auch auf unseren Eisspion Markus Fahrner bauen. Und mit Ronald Leschhorn habe ich mehr als nur einen erfahrenen Ingenieur an meiner Seite. Unser Plan ist es, zu schauen, was die Konkurrenz macht und dann darauf zu reagieren. Eine Top-3-Platzierung in der Junior-WM ist immer drin und würde mir bei meinem Monte-Debüt reichen. Richtig angreifen werden wir erst bei den Schotter- und Asphaltläufen.» ♦

DIE KLASSEN

»»

WRC

Ähnlich der Formel 1 bilden die rund 320 PS starken World Rally Cars (WRC) die Topliga. Das 2011 neu eingeführte Reglement (RC1) schreibt mechanischen Allradantrieb mit starrem Durchtrieb sowie direkt einspritzendem 1,6-l-Vierzylinder-Turbomotor (Weltmotor) mit 33-mm-Luftmengenbegrenzer vor. Die neue, bis 2017 gültige, zweite WRC-Generation besitzt wieder Schaltwippen statt dem bisherigen sequenziellen Schaltstock.

»»

WRC2

Neben den vom WRC abgeleiteten Regional Rally Cars (RRC) mit 30-mm-Restriktor und kleinerer Aerodynamik sind hier RC2-Allradler wie die topaktuellen R5-Modelle (1,6-l-Turbo mit 32-mm-Restriktor) und zudem (noch) Super-2000er (2-l-Saugmotor) sowie Produktionswagen der Gruppe N (2-l-Turbo mit 33-mm-Restriktor) und R4 (verbesserte Gruppe N) zugelassen.

»»

WRC3

Zugelassen sind zweirad-angetriebene Autos der RC3 (max. 2-l-Sauger oder 1,6-l-Turbo/ca. 240 PS) sowie RC4 (max. 1,6-l-Sauger/ca. 190 PS).

»»

Junioren-WM

Die dem WM-Nachwuchs bis 28 Jahre vorbehaltene Serie wird bei sieben (sechs gewertete) europäischen WM-Läufen mit RC3-Einheitsautos von Citroën (DS 3 R3 Max) ausgefahren.

»»

RG T

Die neue Klasse für serienaher GT-Sportwagen erhält mit dem RGT-Cup eine eigene Serie. Zwei der fünf Läufe finden im Rahmen der WM (Monte Carlo/Deutschland statt. Für ein RGT genügt eine Stückzahl von 300 Serienmodellen. Das von der serienahen Gruppe N abgeleitete Reglement erlaubt umfangreiche Modifikation bei Fahrwerk und Bremsen, auch das Getriebe ist frei – bis hin zu sequenziellen Luftboxen. Mit unterschiedlichen Luftmengenbegrenzern soll das Leistungsgewicht (ca. 3,4 kg pro PS) vereinheitlicht werden und ein GT3 Porsche unabhängig vom Hubraum um die 350 PS leisten.



Attraktion: RGT-Porsche

**TITELVERTEIDIGER
2015**

**Rallye-WM
Sébastien Ogier**



Rallye-Überflieger: VWs Doppelweltmeister Sébastien Ogier

Von REINER KUHN

Eine Karriere im Eiltempo. Nur drei Jahre nach dem Gewinn einer Nachwuchssichtung feierte Sébastien Ogier den Junior-WM-Titel. Er wechselte ins Citroën-Werksteam und wurde Sébastien Loeb so gefährlich, dass ihn der Rekordchampion nur per Vertrag ausbremsen konnte. Ogier ging zu Volkswagen, holte im Debütjahr des Polo R WRC den Titel und legte im Vorjahr nach.

Ogier hatte nichts, ausser seinem Können, das er bei der Rallye Jeunes der FFSA zeigen konnte. Das mittlerweile legendäre Nachwuchsprogramm des französischen Verbandes ebnet jenen mittellosen Talenten den Weg, die nicht mit dem goldenen Löffel im Mund geboren werden. Ogier sei der beste Fahrer gewesen, den er bei dieser Sichtung je gesehen habe, wird FFSA-Präsident Jacques Regies später zitiert werden. Das neuentdeckte Talent darf 2006 und 2007 auf Kosten des Verbandes den Peugeot 206 Cup fahren und gewinnt diesen im zweiten Jahr. Ein Ergebnis, das selbst Superstar Sébastien Loeb nicht schaffte.

Ogier hat Mechaniker gelernt, um dem Motorsport nahe zu sein. Geld hat er nie gehabt. Seine Mutter ist Sekretärin, sein Vater fährt Heizöl aus. Als Praktikant landete er in einem Rallyeteam, und seitdem lässt es ihn nicht mehr los. Der Mann aus dem südfranzösischen Forêt-St-Julien nahe Gap, dem Startort der Rallye Monte Carlo, ist wie viele grosse Nachwuchsleute ein Multitalent. 2005 wurde er französischer Meister in der exotischen Kegelvariante Boule Lyonnais. Daneben liebt der ausgebildete Skilehrer den Schnee. Aber während seine Kumpels beim Après-Ski die Wände beben lassen, pflügt Ogier mit dem Auto über verschneite Strassen.

Der nächste Überflieger

Die erste Sichtung der Rallye Jeunes vergeigt er in Führung liegend, «weil ich einen Kegel umfuhr». Doch ein Jahr später geht er unter 10 000 Bewerbern als Sieger hervor. Die FFSA rüstet ihn 2008 mit den nötigen finanziellen Mitteln aus und im März feiert Ogier sein WM-Debüt im Citroën C2 S1600. Er zahlt das in ihn gesetzte Vertrauen bei seinem WM-Debüt in Mexiko mit Gesamttrang 8 und dem Sieg in der Junior-WM zurück. Spätestens als er im

Serie - 3. Folge

Der nächste



Auch dieses Jahr auf Erfolg getrimmt: Das Erfolgstrio Ogier, Co Ingrassia und Polo R WRC

Herbst auf Korsika den «kleinen» WM-Titel klarmacht, steht fest, hier wächst der nächste Überflieger heran, der eines Tages seinen berühmten Namensvetter ablösen könnte.

Seine Tauglichkeit für höhere Aufgaben beweist Ogier kurze Zeit später. Während die Weltelite im winterlichen Wales über mangelnde Traktion klagt, fährt der Franzose erstmals im C4 WRC sitzend Bestzeit. Kurz danach fliegt er zwar ab, aber nun verstummen auch die letzten Zweifler. Citroën-Sportchef Oliver Quesnel bastelt entgegen aller bisherigen Richtlinien seiner Firma umgehend an einem Kundenteam, damit der neue Super-Séb in den eigenen Reihen gehalten werden kann. Doch dann passiert das, was die Citroën-Strategen nicht planen konnten. Die Fehlerquote von Ogier steigt zum Saisonbeginn 2009 rasant an. Es gibt jede Menge Schrott. «Ich wollte zu schnell zu viel und habe einige Fehler gemacht», gibt Ogier zu. «Aber bei Citroën glaubte man an mich.» Sportchef Quesnel nimmt den Druck weg und sichert ihm die weitere Saison zu. Sofort stabilisieren sich die Leistungen seines Schützlings, dem es im Mai 2010 erstmals gelingt, am Stuhl von Loeb zu sägen. Bei seiner Neuseeland-Pre-

miere schrammt er knapp am ersten WM-Sieg vorbei, den holt er wenig später in Portugal. Zum ersten Mal hat er Loeb besiegt. Noch wichtiger: Er hält die Eintrittskarte zum Citroën-Werksteam in seinen Händen! Keine zwei Wochen nach dem Portugal-Sieg schiebt Sportchef Quesnel Dani Sordo ins Junior-Team ab und befördert Ogier in die Werksmannschaft.

Eine Majestätsbeleidigung

Aber die Zusammenarbeit von Rekordweltmeister Loeb und dem jungen, aufstrebenden Ogier steht unter keinem guten Stern. Bei der Akropolis-Rallye kommt es zum ersten Knall. Ogier bekommt Schützenhilfe vom Team und besiegt Loeb. Eine Majestätsbeleidigung. Aber Quesnel pocht auf Gleichbehandlung. Nationalheld Loeb macht Druck bei der Konzernspitze und verlangt, als klare Nummer 1 behandelt zu werden. Geschickt nutzt er seine Vertragsverlängerung mit Citroën aus und lässt sich im Sommer 2011 den Status zusichern. Der zehn Jahre jüngere Ogier verliert die Lust und wechselt zu Volkswagen.

Die Wolfsburger locken mit einem mehrjährigen Programm, Ogier muss aber ein Jahr zurückstecken, weil der Polo R

WRC erst ab 2013 einsatzbereit ist. «Die Aussicht, hier etwas Grosses und Langfristiges aufzubauen, hat mich sehr gereizt. Ich fühlte und fühle mich als Teil dieses Projekts», sagt der Doppelweltmeister heute.

2012 muss Ogier in Vorbereitung auf den WM-Einstieg mit einem Skoda Fabia S2000 vorlieb nehmen. Parallel dazu beeinflusst er als Werksfahrer die Entwicklung des Polo R WRC. Ein Job, den er perfekt erledigt, wie die Erfolgsbilanz des World Rally Cars beweist.

Der Bestzeit auf der allerersten WM-Prüfung der Rallye Monte Carlo 2013 und Rang 2 hinter Aussteiger Loeb folgt schon im Februar bei der Rallye Schweden der erste VW-Sieg. Insgesamt feiern Ogier und Copilot Julien Ingrassia in der Debütsaison von Volkswagen neun Siege und lösen Loeb nach neun Jahren als Champion ab. «Als Junge habe ich mit meinem Vater die Autos und Topfahrer bei der Rallye Monte Carlo bestaunt – und jetzt bin ich mit Julien selbst Weltmeister. Verückt!», jubelt Ogier. Auch im Vorjahr dominiert das Dreigestirn Ogier-Ingrassia-Polo WRC die Rallye-WM und schafft trotz einer Schwächephase im Sommer mit acht Saisonsiegen die Titelverteidigung. ♦

«Super-Séb»

Statistik Sébastien Ogier

WM-Starts: 84 (65 WRC, 12 S2000, 7 Junior-WM)
WM-Siege: 24, plus 10 S2000, 3 Junior-WM
WM-Podestplätze: 35
WM-Punkte: 986 (davon 68 von der Power-Stage)
WP-Bestzeiten: 312
Power-Stage-Siege: 17
WM-Titel: 2 (2013, 2014), plus Junior-Weltmeister 2008

Seine Helfer

Rallysport ist Teamsport, nicht nur im Auto. Neben Fahrer, Copilot und Mechaniker haben auch Meteorologen, Reifenspezialisten, Logistikexperten und Physiotherapeuten ihren Anteil am Erfolg. Viele Siegertypen haben dennoch das Manko, dass sie gerne ihre eigenen Wege gehen. Bei Ogier trifft das teilweise zu. Zwar besteht auch er auf der finalen Entscheidung, aber Ogier weiss den Rat anderer zu schätzen. Egal ob beim Set-up oder der besten Reifenwahl. Ob Techniker, Wetterexperte, Eis- oder Schotterpilot, Ogier hört gerne hin. Auch und besonders bei Volkswagen-Teammanager Sven Smeets. Kein Wunder, hält der 42-jährige Belgier doch die Kommunikation zum Weltmeisterrauto mit der Startnummer 1 aufrecht.



S. Smeets



G. de Jongh



F. Demaison

der Situation Rat. Besonders innig ist Ogiers Verhältnis auch zu den Männern an «seinem» Polo. Neben Chefmechaniker Martin Hassenpflug gilt dies vor allem für den holländischen Ingenieur Gerard-Jan de Jongh, mit dem der Weltmeister vor und nach jedem Service die Änderungen und Setup-Einstellungen am Dienstwagen bespricht. Als er im Vorjahr zwei WM-Läufe ausliess, um seiner Frau bei der Geburt beizustehen, übernahm WRC-Cheftechniker und Polo-Konstrukteur François-Xavier Demaison. Für Ogier eine Win-win-Situation, schliesslich tauschten sich die Franzosen schon im Polo-Entwicklungsjahr 2012 aus. Kein Wunder, beide wollten ihren bisher in der Rallye-WM dominierenden Landsmännern zeigen, was eine Harke ist. Mit durchschlagendem Erfolg, wie zwei aufeinanderfolgende WM-Titel unterstreichen. ♦ RK

Seine Gegner

Auch wenn Sébastien Ogier nicht gerne zurückschaut, beim Saisonstart trifft er – erstmals seit dem gemeinsamen Heimspiel bei der Rallye Frankreich 2013 – auf seinen wohl prominentesten Widersacher. Egal wie viel Zeit vergeht, jene Zeit, als Ogier bei seinem kometenhaften Aufstieg als Kronprinz von Sébastien Loeb am Thron des neunmaligen Weltmeisters rüttelte, wird kaum einer vergessen – schon gar nicht die beiden ähnlich gestrickten Namensvetter aus Frankreich.



J. Latvala



T. Neuville



K. Meeke

Wie Loeb hat Ogier mit Ford-Speerspitze Mikko Hirvonen nun auch den ersten Dauerrivalen in Rente geschickt. Nach vier Vize-Weltmeisterschaften hat der Finne aufgegeben und überlässt die Jagd auf die WM-Krone anderen. Fürchten muss sich Champion Ogier allen voran vor seinem VW-Teamkollegen Jari-Matti Latvala. Der auf Schotter

und Schnee bekannt flotte Finne hat nicht nur auf Asphalt mächtig zugelegt, sondern scheint dank eines Mentaltrainers auch seine Fehlerquote deutlich minimiert zu haben. Dass Ogier im Vorjahr erst im vorletzten Lauf die Titelverteidigung gelang, lässt die Kampfbereitschaft des zwei Jahre jüngeren, aber deutlich erfahreneren Teamkollegen erahnen. Neben Latvala dürfte sich mit Junior Andreas Mikkelsen bald auch der dritte VW-Pilot anschliessen, an der teaminternen Hierarchie zu rütteln. Ein Szenario, das Ogier aus eigener Erfahrung kennt. Deutlich weniger Druck wird Ogier – zumindest 2015 – von den Speerspitzen der Konkurrenz haben. Thierry Neuville, Deutschland-Sieger und Hyundai-Nummer 1, und Kris Meeke (Citroën) werden kaum ernsthaft in den Titelkampf eingreifen können. ♦ RK

NACHGEHAKT BEI Julien Ingrassia

(35/F). Der Co von Weltmeister Sébastien Ogier über Anfänge, Erfolgsgeheimnis sowie das «Sommerloch» 2014.



Von REINER KUHN

? Es heisst, du hast als einer der Ersten das Talent von Sébastien Ogier erkannt. Wo war das? Die Endausscheidung der FFSA-Sichtung Ende 2005 war bei meinem Heimatort im südfranzösischen Ales. Ich schaute zu, sah ihn fahren und war beeindruckt. Keiner kannte ihn.

? Wie ging es weiter? Ich war schon drei, vier Jahre als Copilot aktiv und dachte, vielleicht finden wir zusammen. Über die Veranstalter von Peugeot bekam ich seine Telefonnummer, habe angerufen, und seine Familie lud mich ein. Nach dem Abendessen ging Séb mit mir raus. Ich dachte, wir fahren noch in die Stadt, für einen Drink. Er holte einen alten Renault 11 aus der Garage und pflügte mit mir wie ein Wilder durch die Winterlandschaft bei Gap. Er wollte sehen, wie ich reagiere und ob wir es miteinander aushalten (lacht). Bis heute übrigens bestens.

? Was ist Sébastiens Stärke? Er ist sehr fokussiert und will nicht nur der Schnellste sein. Keiner nimmt Herausforderungen an wie er. Für die Junior-WM lernte er in wenigen Monaten Englisch. Séb will sich immer weiterentwickeln und in jedem Bereich vorne sein, ob beim Fahrstil, beim Aufschrieb, der Fitness, der Technik – einfach bei allem. Nur so kamen wir so schnell vorwärts. Kaum einer kann sich vorstellen, was es heisst, sich in ein paar Jahren vom kleinen Fronttriebler bei nationalen Rallyes über den Super 1600 in der Junior-WM und dem Junior-WM-Team

im WRC als Werksfahrer zu etablieren.

? Ihr seid zweimal Weltmeister. Welcher Titel war schwerer? Klar der letzte. 2013 war wie im Film. Die erste Bestzeit, der erste Sieg, dann noch einer – damit hatte keiner gerechnet, wir hatten einfach einen Lauf. Keiner kann sich im Nachhinein vorstellen, wie viel Energie uns diese Saison abverlangte. Ich denke an die Rallye Portugal, wo Séb so krank war, dass wir ans Aufgeben dachten. Oder Finnland, mit meiner Schulterverletzung. Wir waren so konzentriert und unter Adrenalin, bei allem Stress agierten wir wie auf Wolke 7.

? Anders im Vorjahr? Im Sommer hatten wir ein Tief. Erstmals in unserer Karriere wurden wir mit einer mental schwierigen Phase konfrontiert. Séb liess sich auch noch von den Diskussionen über die künftige Startreihenfolge ablenken. Nach dem heftigen Highspeed-Unfall in Deutschland waren wir richtig verunsichert. Jeder ging in sich. Nach einigen Tagen analysierten wir zusammen die für uns neue Situation und versuchten eine Art Neustart. Zu Hilfe kam uns, dass mit Australien eine Schotterrallye folgte. Die Fokussierung und das blinde Vertrauen waren wieder da.

? Wie steht es um den Titel-Hattrick? Das ist unser Ziel. Wie haben unsere Batterien aufgeladen, vergangene Woche bei Gap einen Tag getestet. Wir sind bereit. Der nächste Erfolg ist doch noch immer der schönste.

CHRONIK

Sébastien Ogier

- » **1983** Geburt am 17.12.1983, unweit seines Heimatdorfes Forest-St-Julien in Gap.
- » **2005** 22-jährig meldet sich der Kfz-Mechaniker und Ski-lehrer bei der Rallye-Nachwuchssichtung des französischen Verbandes an und gewinnt die «Rallye Jeunes FFSA» auf Anhieb.
- » **2006** Im Januar trifft er auf seinen bis heute treuen Copiloten Julien Ingrassia. Zusammen starten sie als FFSA-Förderjunioren im Peugeot-206-Cup. Schon bei der siebten Rallye entern sie erstmals das Podium. Gesamt-6. im Peugeot-Cup.
- » **2007** Mit vier Siegen gewinnt FFSA-Junior Ogier den Markencup «Volant Peugeot» und wird Citroën-Werksjunior.
- » **2008** Beim ersten WM-Start (Mexiko) gewinnt Ogier im Citroën C2 S1600 die Junior-WM-Wertung und holt als Gesamt-8. erste WM-Zähler. Mit Siegen in Jordanien und Deutschland wird er Junior-Weltmeister. Als Belohnung darf er beim WM-Finale in Wales im C4 WRC starten, markiert die Bestzeit auf der ersten Prüfung und führt bis zu einem Ausrutscher in WP5.
- » **2009** Sieg bei der zur Interkontinentalen Rallye Challenge zählenden Rallye Monte Carlo (Peugeot 207 S2000). Rang 2 bei Rallye Akropolis (Citroën C4 WRC), Platz 8 in der Fahrer-WM.
- » **2010** WM-Vierter, Siege in Portugal und Japan.
- » **2011** Mit fünf Saisonserfolgen gewinnt Ogier ebenso viele WM-Rallyes wie Abo-Weltmeister Loeb. Der teaminterne Streit eskaliert bei der Rallye Deutschland, als Loeb mit einem Nummer-1-Vertrag bei Citroën verlängert. Der WM-Dritte Ogier wechselt zu Volkswagen.
- » **2012** Neben der Entwicklung des VW Polo R WRC startet Ogier im WM-Vorbereitungsjahr der Wolfsburger im Skoda Fabia S2000 und holt bei zwölf Starts zehn Klassensiege und WM-Rang 10.
- » **2013** Weltmeister im VW-Debütjahr (9 Siege).
- » **2014** Titelverteidigung mit acht Siegen. ♦

**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, Kleinteilsortiment, Stab-Akkuschrauber mit einem reichhaltigen Bitsortiment u.v.m.

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.

GRATIS



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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1108085

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ Geburtsdatum 19 _____

E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

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

MotoGP

Mike Leitner bei KTM dabei

Von IMRE PAULOVITS

Das Personal zum MotoGP-Projekt von KTM nimmt immer hochkarätigere Formen an. Nach Testfahrer und Berater Alex Hofmann wurde auch Mike Leitner, ein Jahrzehnt lang Crewchief von Dani Pedrosa, von den Mattighofenern verpflichtet.

Als Mike Leitner beim Grand Prix von Australien im vergangenen November seinen Ausstieg aus dem Honda-Werks-team bekannt gab, wurde er gleich mit dem KTM-MotoGP-Projekt in Verbindung gebracht. Damals beteuerte der 52-jährige Österreicher, dass er sich erst einmal eine Auszeit von drei Monaten nimmt und dann entscheidet, ob er im Motorsport bleibt oder seinen weiteren Berufsweg mit weniger Reiseaufwand wählt.

Letzte Woche waren ziemlich genau drei Monate vergangen, und Leitner hat sich entschieden: für das KTM-Projekt. «Ganz ehrlich ist es schneller gegangen, als ich geglaubt habe», schmunzelt Leitner. «Ich habe mir schon Zeit genommen und einige Gespräche gehabt. Das Commitment von KTM für den MotoGP-Einstieg hat mich dann überzeugt. Es ist eine interessante Aufgabe, wo ich mein Know-how einbringen kann. Die ganzen Ingenieure, die junge Truppe ist hoch motiviert und gut drauf. Dazu kommt die geografische Lage, nur 100 Kilometer von mir daheim. Pit

Beirer als Leiter des Ganzen ist sehr engagiert, er hat einen guten Charakter und ist ein guter Typ.»

Leitner sieht seine praktische Erfahrung in der MotoGP als den wertvollsten Faktor, den er in das junge Projekt einbringen kann. «Ich kenne die ganzen Abläufe, ich weiss, wie was funktioniert, auf was man schauen muss», verrät Leitner. «Bei den ganzen Strukturen und technischen Aufbauten kenne ich mich auch gut aus und kann so eine gute Diskussionsgrundlage für die Konstrukteure liefern.» Wobei Leitner davor warnt, einfach das

System von Honda zu übernehmen. «Honda hat einen Riesenstab von Ingenieuren und Technikern, und die entwickeln jede kleinste Schwachstelle am Motorrad ständig weiter. Um etwas Ähnliches zu machen, muss man erst die Strukturen schaffen.»

Leitner wird seine Aufgaben bei KTM erst einmal ruhig angehen. «Die ersten zwei Monate muss ich erst einmal die ganzen Abläufe und Personen bei KTM abchecken. Es ist ja auch noch ein Projekt, das gerade am Wachsen ist, eine Riesenherausforderung.» Er wird die ersten Monate erst einmal mit

den Ingenieuren im Werk arbeiten. «Später in der Saison werde ich sicherlich mal zu der einen oder anderen Testfahrt oder zum Rennen kommen, um up to date zu bleiben.»

Wertvolle Verstärkung

Rennchef Pit Beirer ist auch hochofrenet von der Zusammenarbeit. «Geredet haben wir natürlich schon lange, alleine schon wegen der Muttersprache, und ich hätte ihn schon gerne gehabt», lässt er hinter die Kulissen blicken. «Dass er mit Dani nicht mehr weitermachen wollte, war unsere Chance, dass wir zugrei-

fen konnten. Das Schwierige war aber, ihn zu überzeugen, dass er dem Rennsport nicht den Rücken kehrt. Danach haben wir unsere Zusammenarbeit besiegelt.»

Leitners Aufgabengebiet muss erst genau festgelegt werden. «Er wird zunächst der direkte Berater von Projektleiter Sebastian Risse, der auch unser Moto3-Projekt geleitet hat. Für das Projekt ist es super, einen Mann aus dem Spitzenfeld der aktuellen MotoGP zu haben. Seine jahrzehntelange Erfahrung wird unsere Truppe wesentlich verstärken und weiterbringen. Wir sind sehr stolz auf ihn.»

Beirer sieht nun eine Fortsetzung der Rezeptur, mit der KTM in anderen Sportarten Erfolg hatte: «Wir haben immer versucht, die besten Leute zusammenzubringen, und das ziehen wir auch in diesem Projekt weiter durch. Dass wir uns in allen Bereichen verstärken müssen, beim Management, bei der Technik, bei der Organisation, vom Platz her, das war uns von vornherein klar. Als wir uns für das MotoGP-Projekt entschieden haben, war uns klar, dass wir es so machen müssen. Wir brauchen vor allem Leute, die auch mit den Fahrern gut reden können, weil die Show schliesslich mit zufriedenen Fahrern stattfindet.»

Beirer weiss auch, wo sie sich noch weiter verbessern müssen: «Wir suchen noch gute Leute für die Elektronik und für die Chassis-Konstruktion. Wir fahren volle Attacke, etwas anderes gibt es nicht.» ♦



Mike Leitner: Der Ex-Rennfahrer bleibt dem Motorsport erhalten und verstärkt das KTM-Projekt

PAULOVITS

Superbike-WM

Testfahrten gehen schon wieder los



Weltmeister Sylvain Guintoli: Bereits wieder voll in der Testarbeit

Die Winterpause ist vorbei, in der nächsten Woche werden die Superbike-WM-Teams wieder testen. Doch auch immer mehr MotoGP-Testteams stossen dazu.

Bereits letzte Woche hat das Pata-Honda-Team privat in Portimão getestet. Zuvor waren Weltmeister Sylvain Guintoli und Rookie Michael van der Mark einen Tag im English Institute of Sport (EIS) in der Nähe von London, um ihre Kondition wissenschaftlich überprüfen zu lassen.

Von dort reiste die Truppe am Wochenende zum Motorland

Aragón, wo (nach Redaktionsschluss) am Montag und Dienstag gemeinsam mit den Kawasaki-Teams gefahren wurde. Am Mittwoch werden dort die Ducati-Teams, Red Devils Aprilia – mit Jordi Torres erstmals auf der RSV4 –, MV Agusta, Crescent Suzuki, BMW Motorrad Italia, Althea Racing und Hero-EBR ihre Zelte aufschlagen.

Synergien nutzen

Vom 26.–27. Januar finden dann die letzten Tests in Europa vor der Verfrachtung der Motorräder nach Australien statt. Dort werden noch einmal alle Teams vor Ort sein, dazu soll auch das

Ducati-MotoGP-Testteam und ein Testteam vom Kawasaki-Werk, das mit Dominique Aegerter einen MotoGP-Prototyp einem Funktionstest unterzieht (s. Seite 25), dabei sein. Früher wäre so etwas schwer vorstellbar gewesen, doch seit die Dorna beide Serien vermarktet, gibt es keinerlei Berührungsängste mehr, die Synergien werden genutzt, um bei den Herstellern für beide Serien Kosten zu sparen.

In der zweiten Februar-Woche folgt noch ein Test auf Phillip Island, bevor dort am 22. Februar die Rennen wieder losgehen. ♦ IP



Pol Espargaró: Einer der nettesten Menschen im Fahrerlager, hochmotiviert und konzentriert bei der Arbeit

Von DIAN SULISTIYOWATI und IMRE PAULOVITS

Pol Espargaró stieg letzte Saison als Moto2-Weltmeister in die MotoGP auf und mauserte sich im Tech3-Yamaha-Team schnell zu einem Spitzenpiloten. Er schloss das Jahr als WM-Sechster, bester Satelliten-Pilot und Rookie des Jahres ab. Im MSA-Interview erzählt der 23-jährige Spanier, was er dabei durchlebt hat, über sein Verhältnis zu seinem Bruder und was sich für ihn in Zukunft ändern wird.

Wie denkst du heute über deine vergangene Saison?

POL ESPARGARÓ: Alles in allem war es kein schlechtes Jahr. Ich hatte gute Rennen, aber ich habe auch eine Menge Fehler gemacht. Es war halt mein erstes Jahr in der MotoGP, und normalerweise machen alle in ihrem Rookie-Jahr Fehler. Auf einige Rennen bin ich sehr stolz. Wir waren an der Spitze und haben gekämpft, wie in Mugello, Le Mans, Barcelona, Aragón. Aber bei anderen bin ich gestürzt, in Assen oder in Brünn war ich nicht wirklich gut. Aber wir haben die Saison auf dem sechsten Endrang abgeschlossen, und nur Werksfahrer waren vor uns. Ich wäre vielleicht gerne noch vor allen Ducati gewesen, aber Dovizioso war einfach schneller als ich. So wird es für dieses Jahr mein Ziel sein, noch schneller zu werden, noch weiter nach vorn zu kommen, und ich freue mich, wenn ich mit Dovizioso mitkämpfen kann.

In Le Mans hast du mit dem vierten Platz schon früh in der Saison dein bestes Ergebnis erreicht. Wie kam es, warum kamen danach Probleme?

Es gab Strecken, auf die ich mich leicht einstellen konnte. Wie zum Beispiel auf Assen, da war ich am ersten Tag Schnellster. Danach kam der Regen, und ich bekam Probleme. Bei einigen Rennen hat uns der Regen wirklich durcheinander gebracht, wo wir zuvor im Trockenen schnell waren. Vor allem bei gemischten Verhältnissen waren wir nicht schnell genug. In Le Mans erschien mir alles so leicht, so natürlich. Danach kamen Strecken, wo ich einfach länger gebraucht habe, um mich zu adaptieren, um das Bike richtig abzustimmen. Ich kam zu einigen Rennen, und mein Setting war nicht wirklich gut, weil mir die Erfahrung fehlte, aber zum Schluss der Saison war ich nicht schlecht, ich war schnell. In Valencia war ich das ganze Wochenende stark, doch dann kam auch dort der Regen, und ich konnte die Saison nicht so gut abschliessen, wie ich es wollte. Aber wenn ich meine Saison von Katar bis zum Schluss anschau, dann haben wir uns

Pol Espargaró

«In der Rookie-Saison macht jeder Fehler»

Zur Person

Pol Espargaró

Geburtsdag 10. Juni 1991
Geburtsort Granollers (E)
Herkunftsland Spanien

KARRIERE

1994 Erste Rennen Kinder-Enduro
2000 Sieger Rieju-Cup Supermoto,
Katalanischer Meister 50 ccm.
2004 Katalanischer Meister 125GP
2006 Spanischer Meister 125GP und
WM-20. 125GP (Derbi)
2007 WM-9. 125GP (Aprilia)
2008 WM-9. 125GP (Derbi)
2009 WM-4. 125GP (Derbi)
2010 WM-3. 125GP (Derbi)
2011 WM-13. Moto2 (SpeedUp)
2012 WM-2. Moto2 (Kalex)
2013 Weltmeister Moto2 (Kalex)
2014 WM-6. MotoGP (Yamaha)
2015 MotoGP-WM auf Tech3-Yamaha

stark verbessert, und ich bin stolz darauf.

Wenn du bei Regen Probleme hattest, wieso bist du dann bei den Tests in Valencia an dem Regentag nicht gefahren?

Meine Fussverletzung von dem Sturz in Sepang war noch nicht ausreichend ausgeheilt, und es wäre ein zu grosses Risiko gewesen. Ich wollte die Vorsaison nicht gefährden, sondern so effizient wie möglich arbeiten. Ich



«Zum Schluss der Saison waren wir richtig schnell.»

POL ESPARGARÓ

will auch bis zu den ersten Sepang-Tests so fit wie möglich sein.

Welche Fortschritte hast du bei den Tests nach der Saison in Valencia gespürt?

Wir hatten neue Teile bekommen, vor allem die für die Elektronik haben viel geholfen. Es hat unser Motorrad intelligenter gemacht. Das Bike weiss jetzt besser, wie weit das Hinterrad durchdreht, wann die Traktionskontrolle und die Wheelie-Kontrolle wie eingreifen muss. Die inneren Reaktionen des Bikes sind jetzt schneller. So sind die Rundenzeiten automatisch schneller, wenn das Bike schneller reagiert. Auch die Motorbremse ist besser geworden. Das sind grosse Fortschritte. Vor allem, wenn die Reifen nachlassen, ist es viel besser geworden. Wir haben auch einen neuen Tank probiert, damit sind die Massen besser zentriert, und die Gewichtsverteilung des Motorrades bleibt in unterschiedlichen Situationen besser erhalten. Das hat sich auch sehr gut angefühlt. Wir haben auch eine neue Gabel probiert, und für die Sepang-Tests bekomme ich auch eine neue Auspuffanlage von Sakura. Sie haben bislang einen sehr guten Job für mich gemacht, ich freue mich schon auf die nächsten Tests.

Hattest du in Valencia auch schon das übergangslose Getriebe?

Ich hatte dort das alte übergangslose Getriebe, das erste, das Yamaha hatte, noch ohne sanftem Übergang zwischen dem ersten und dem zweiten Gang. Wir werden in Sepang aber vielleicht sogar das neue bekommen, das hängt von Yamaha ab. Ich hoffe es sehr, lassen wir uns mal überraschen.

Du bist direkt bei Yamaha unter Vertrag. Fühlst du dich dort ausreichend unterstützt?

Ich weiss nicht, was Valentino und Jorge genau bekommen,

und ich muss aus dem das Beste herausholen, was ich bekomme. Ich denke, ihr grösster Unterschied lag letztes Jahr in der Elektronik, und das habe ich jetzt auch bekommen. Aber sie sind das Werksteam, da arbeiten natürlich viel mehr Leute am Chassis, es gibt immer einen, der sich auch um die kleinsten Probleme kümmern kann. Das macht den grössten Unterschied. Dafür müssen sie auch immer das neue Material aussortieren, wir bekommen es erst danach. Es wäre unmöglich, immer alles auch einem Satelliten-Team zukommen zu lassen. Man muss da sehr viele japanische Ingenieure drumherum haben, die alles checken, die alles gegenprüfen und dann die Vorteile abwägen. Wir haben nur einen japanischen Ingenieur. Was wir an neuen Sachen bekommen, bringt ihn schon an die Grenzen der Arbeitsbelastung, er könnte unmöglich alles durcharbeiten, was die Werksfahrer ausprobieren. Ein neues Motorrad, einen neuen Motor zu entwickeln, der genau zu meinem Fahrstil passt, geht nur mit einem wirklichen Werksteam, für uns wäre das zu komplex.

Dein Bruder wird in diesem Jahr für eine andere Marke fahren. Wie wird sich euer Verhältnis dadurch ändern?
Natürlich können wir nun nicht mehr über die Bikes sprechen. Es sind zwei verschiedene Hersteller, die Bikes haben unter-



«Ich will die WM wieder vor meinem Bruder beenden.»

POL ESPARGARÓ

schiedliche Stärken und Schwächen. Vielleicht können wir uns noch beim Fahrstil helfen, das ist es aber auch schon. Wir dürfen einander auch keine Geheimnisse ausplaudern. Wir sind Brüder, und gerade deshalb schauen alle auf uns. Eine Menge Leute arbeiten für uns, grosse Hersteller stehen hinter uns, und wir müssen deren Interessen vertreten. Wir müssen entsprechend professionell sein, stolz auf unsere Marken, die an uns glauben. Entsprechend müssen wir unsere Familie und unsere Freundschaft daheim lassen und an der Strecke Profis sein.

Hat es dich überrascht, wie schnell dein Bruder bei den Valencia-Tests mit der Suzuki war?

Nein. Ich weiss, wie schnell mein Bruder ist. Vielleicht ha-

ben es andere nicht gewusst und waren deshalb überrascht. Jetzt hat er es mit der Suzuki gezeigt, aber ich bin mir sicher, dass er noch mehr zeigen wird. Aber richtig schwer wird es für ihn bei den Sepang-Tests, da hat es viele lange Geraden, und sein Motor ist noch nicht wirklich schnell. Auch wenn er auf neue Strecken kommt, wird seine Elektronik nicht perfekt sein, da wird er viel Zeit verlieren, die er sonst für andere Dinge nutzen könnte. Aber wie wir sehen, ist er bereits sehr schnell.

Was fühlst du bei den Zweikämpfen mit deinem Bruder?

Kampf ist Kampf, wir müssen für unsere Marken und Sponsoren kämpfen. Das ist unser Job. Aber natürlich ist mein Bruder nicht wie die anderen Gegner. Die Freundschaft, das Verhältnis und der Respekt stehen höher. Da kommt es mir bei einem Kampf schon in den Sinn, wie weit ich mit ihm gehe. Bei einem anderen macht es mir vielleicht nichts aus, dass ich zu weit hinausgetragen werde und ihn an den Streckenrand dränge, bei ihm schon. Wir kämpfen natürlich hart, aber nicht zu aggressiv, immer sauber, und das ist auch gut so. Es wird interessant, weil wir nächstes Jahr noch bessere Bikes haben. Ich bin gespannt, wie es wird, aber ich hoffe, dass wir die Saison wieder vor ihm beenden.

Dein Bruder hat im Sommer geheiratet und wird bald Vater. Ist bei dir etwas Ähnliches in Sicht?

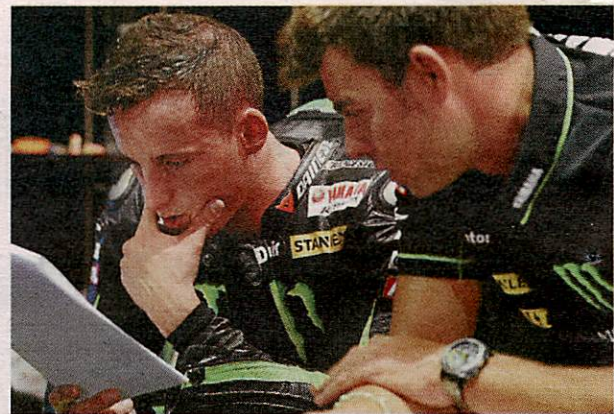
Nein, meine Freundin und ich sind letzten Juni auseinander gegangen. Vielleicht finde ich vor der Saison eine neue, aber die Liebe kann man nicht planen.

Scott Redding, der dein grosser Gegner um den Moto2-WM-Titel war, fährt dieses Jahr eine Satelliten-Honda. Könnte euer Kampf wieder neu entfacht werden?

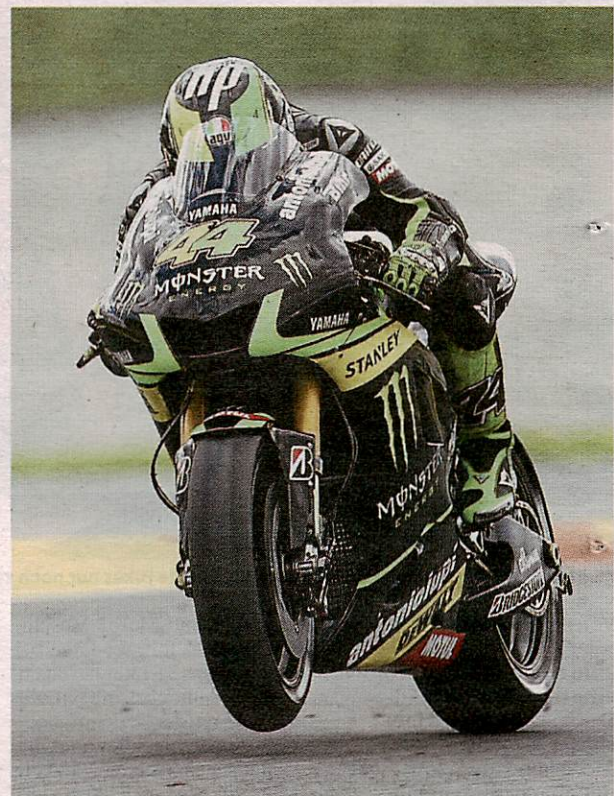
Ich habe viel Respekt vor Scott. Er hat viel Talent, jetzt hat er auch ein gutes Motorrad und ein neues Team. Sein grosser Traum ist wahr geworden, er hat sehr viel Power und nun auch grosse Motivation. Er wird sicher ein schwieriger Gegner für mich werden.

Wie hast du Weihnachten verbracht?

Mit der Familie und mit Freunden. Während der Saison habe ich wenig Zeit für sie, weil ich viel unterwegs bin. Wir reisen um den ganzen Globus, fernab von der Heimat, und so war Weihnachten eine gute Gelegenheit, um wieder zu Hause zu sein. Ich habe meinen Vater, meine Mutter, meine Brüder wieder gesehen, und das war bei mir letztes Jahr, wie alle die Jahre zuvor, eine schöne Zeit. Ich habe mir auch einen Hund gekauft, und so war Weihnachten mit ihm und der Familie etwas Besonderes. ♦



Immer am Studieren: In Rookie-Saison viel über MotoGP gelernt



Espargaró und sein 2015er-Arbeitsgerät: «Elektronik viel besser»



Pol Espargaró im Fahrerlager: Emotionsgeladener Strahlmann

Motorrad-WM

Neues Jahr, neue Regeln



MotoGP-Startfeld: Ab diesem Jahr dürfen die Bikes nur noch zum Startplatz geschoben werden

Von IMRE PAULOVITS

2016 beginnt in der MotoGP eine neue Zeitrechnung. Doch schon dieses Jahr startet die neue Ära der Moto3 und auch sonst werden sich in diesem Jahr viele Dinge ändern. Hier ein Überblick über die neuen Regeln.

Sechs Jahre dauert mittlerweile der Umwandlungsprozess, den die Dorna und die FIM für die langfristige Erhaltung des Motorradsports eingeleitet haben. 2016 ist dabei ein besonderes Jahr, die vielen Übergangsregelungen sollen dann in eine langfristige, einheitliche MotoGP-Regel übergehen. Der Weg zu dieser Reform ging über viele Tagungen der Grand-Prix-Kommission, wo der Weltverband, der Promoter und die Hersteller an einem Tisch saßen, und so wurden bei diesen Gelegenheiten auch gleich die aktuellen Probleme und die kleineren WM-Klassen mit besprochen, so gab es in den letzten Jahren zahlreiche Regeländerungen. Für diese Saison treten besonders viele Anpassungen in Kraft.

Für alle Klassen gilt: Das Mindestvolumen des Verkleidungskieles, der bei einem Motorschaden Öl und Kühlwasser auffangen muss, wurde erhöht. Bei

MotoGP- und Moto2-Maschinen muss er fortan 5 Liter, bei Moto3-Bikes 3,5 Liter betragen.

Ab diesem Jahr müssen alle Fahrer nach der Besichtigungsrunde am Schluss der Startaufstellung stehen bleiben und die Motoren abstellen. Von dort darf das Motorrad zum Startplatz nur geschoben werden. An der Boxenausfahrt werden die Flaggensignale abgeschaft, dort wird es nur noch Ampelzeichen geben. Startet ein Fahrer aus der Boxengasse, kann er nun fünf und nicht mehr zehn Sekunden nach dem Start dem Feld hinterherfahren.

Wenn ein Fahrer beim Start zu früh zuckt, dann aber wieder anhält, bis die Startampel ausgeht, obliegt es dem Rennleiter, zu entscheiden, ob er sich einen Vorteil verschafft hat, also eine Durchfahrtsstrafe bekommt. Wenn ein Fahrer die Streckenbegrenzung während des Rennens überfahren hat, obliegt es ebenfalls dem Rennleiter, ihm eine Strafe zu erteilen, und dies kann härter ausfallen, als sich eine Position zurückfallen zu lassen. Der Rennleiter kann bei kleineren Vergehen auf die Anhörung des Fahrers verzichten, Bis zu drei Strafpunkte, drei Plätze Zurückversetzung in der Startaufstellung oder Geldstrafen bis 1000 Euro kann der Rennleiter von Amtes wegen verhängen, eine Anhörung wird

nur bei einer Berufung durch den Fahrer notwendig.

Wenn eine Gruppe von Fahrern überrundet wird, dürfen in diesem Pulk so lange keine Platzwechsel stattfinden, bis die Überrundenden die gesamte Gruppe passiert haben, also so lange, bis die blauen Flaggen geschwenkt werden.

Moto2- und Moto3-Teams dürfen während der Saison keine bei anderen Teams verpflichteten Fahrer testen lassen. Dafür dürfen ausserhalb des WM-Wochenendes Motorräder (Motocross, Enduro, Supermoto etc.) verwendet werden, um die Strecken kennenzulernen. Und die, die Strecke mit dem Roller abfahren, müssen dabei einen Helm tragen, ob Fahrer, Mechaniker oder Fotografen.

MotoGP

Das Mindestgewicht der MotoGP-Bikes wird dieses Jahr um zwei Kilo auf 158 kg gesenkt. In dieser Saison wird bekanntgegeben, ob 2016 mit weiteren zwei Kilo weniger gefahren werden darf.

Die eigene Software darf von den Werksteams nur noch bis zum 30. Juni, das heisst bis einschliesslich dem Grand Prix in Assen, weiterentwickelt werden. Von da an muss die Einheitssoftware benutzt und darf nur noch gemeinsam bis Sai-



Moto3: Motorrad mit Fahrer ab diesem Jahr mindestens 149 Kilo



Moto2: Hinten Drucksensoren von Ausrüster Dunlop Pflicht

sonende 2015 weiterentwickelt werden.

Sollte ein Motor vom Technischen Direktor für eine Überprüfung zerlegt werden, darf das Team ihn mit Neuteilen wieder aufbauen und der Motor darf bis zu seiner vorgesehenen Laufleistung von 3600 km weiterverwendet werden.

Ab diesem Jahr wurde auch eine Preisdeckelung für die vordere Carbon-Bremsanlage festgelegt: Diese darf für die Saison inklusive Bremszangen maximal 70000 Euro kosten, exklusive der Bremszangen maximal 60000 Euro.

Moto2, Moto3

In der Moto2 müssen ab diesem Jahr am Hinterrad Drucksensoren montiert sein, damit der Rennleiter überprüfen kann, ob der vom Hersteller vorgegebene Luftdruck eingehalten wird.

Das Benzin darf in den Moto2- und Moto3-Klassen nicht mehr gekühlt werden, sondern muss der vom Rennleiter angegebenen Umgebungstemperatur entsprechen.

Wenn ein Fahrer die Spanische Moto3-Meisterschaft gewinnt (ab diesem Jahr die Junior-Weltmeisterschaft), kann er auch unter 16 Jahren an der WM teilnehmen.

Die zulässige Höchstdrehzahl darf in der Moto3 statt 14000 nur noch 13500/min betragen.

Jeder Hersteller, der an der WM teilnimmt, muss bei Anfrage mindestens 12 Fahrer mit Material ausstatten. Jeder Hersteller darf nur ein eigenes Fahrwerk und ein Fahrwerk eines weiteren Zulieferers homologieren, und alle Teile müssen auch in Zukunft von denselben Zulieferern kommen, von denen sie homologiert wurden. In dem Fahrwerkspaket sind auch die Federelemente und die Sensoren inbegriffen.

Das Mindestgewicht inklusive Fahrer beträgt ab diesem Jahr 149 kg, ein Kilo mehr als bisher, dies wird aber mit montierter TV-Kamera gemessen. Ab 2016 gilt ein Mindestgewicht von 152 kg. Motoren werden während der Saison in drei Paketen nach dem Zufallsprinzip von der IRTA an die Fahrer verteilt. Die Drosselklappenkörper gehören zum Motor, und es darf nur ein Update während der Saison geben. Der Vertrag mit Dellorto als Lieferant der Einheitselektronik wurde verlängert.

Der Hersteller muss seinen Fahrern sechs Getriebe zum Preis von 1500 Euro verkaufen. Wenn es während dieser Saison ein Getriebe-Upgrade gibt, acht Schalteinheiten zum Preis von 1500 Euro. Erst wenn ein Fahrer mehr verschlissene Getriebe hat, muss er tiefer in die Tasche greifen. ♦

MotoGP

«Ganz neue Kawasaki»



Werks-Kawasaki von 2004 (Alex Hofmann): 2009 stiegen die Japaner offiziell aus der MotoGP aus

Von MARKUS LEHNER

Moto2-Pilot Dominique Aegerter bestätigt, dass die Kawasaki-MotoGP-Testfahrten am 26./27. Januar in Jerez «direkt vom japanischen Werk organisiert werden und nichts mit dem früheren Avintia-Kundenteam zu tun» haben.

Der 24-jährige Technomag-Pilot Dominique Aegerter besitzt eine Einladung zu Testfahrten mit einem Prototyp einer MotoGP-Kawasaki, wie MOTORSPORT aktuell bereits vor einer Woche berichtet hat. Und trotz

des Testverbots, das für alle GP-Piloten bis zum 1. Februar gilt, sieht Aegerter keine Probleme. Denn erstens hat ihm sein Technomag-Team die Freigabe erteilt, und zweitens ist das Kawasaki-Werk offiziell (noch) nicht in der MotoGP-Klasse aktiv beziehungsweise hat bei der Dorna eine Anfrage deponiert. Und die Dorna wird sich hüten, einem eventuell einstiegswilligen grossen Hersteller gleich am Anfang Knüppel zwischen die Beine zu werfen.

Eine Standortbestimmung

Zudem: Ob das Testbike bis zur letzten Schraube der offiziellen

MotoGP-Konfiguration entspricht oder ähnlich wie früher die Aprilia zuerst mal ein vom Werk kräftig aufgepepptes Superbike darstellt, weiss nur Kawasaki. Die Tests am 26./27. Januar finden auf jeden Fall exklusiv und gemeinsam mit dem SBK-WM-Team (Tom Sykes, Jonathan Rea) statt.

Aegerter erklärt: «Da haben mir gewisse Journalisten nicht genau zugehört. Es ist kein Bike, wie es 2014 noch vom Kundenteam Avintia eingesetzt wurde, sondern ein komplett neuer Prototyp. Dass wir mit Michelin-Reifen fahren werden, sollte angesichts des Ausstiegs von



Aegerter: «Eine Ehre für mich»

Bridgestone logisch sein. So viel ich weiss, wird sich Kawasaki zumindest 2015 weiterhin voll auf die Superbike-WM konzentrieren, der MotoGP-Test in Jerez dürfte lediglich eine Standortbestimmung für gewisse technische Dinge sein. Was 2016 oder später geschehen wird, weiss ich nicht.»

Warum hat Kawasaki Aegerter engagiert? «Die Tests in Barcelona 2015 mit Avintia verliefen sehr gut, seither bin ich mit einigen Leuten von Kawasaki in Kontakt geblieben. Für mich persönlich ist das Angebot natürlich eine Ehre, ich freue mich sehr auf die Tests.» ♦

Moto3

«Diese Übung war unnötig!»

Mahindra-Konstrukteur Eskil Suter ist überzeugt, dass trotz niedrigerer Drehzahlen und anderer Restriktionen die Moto3-Rundenzeiten 2015 erneut schneller werden.

Die Fakten: Die Moto3-Einzyliermotoren mit maximal 250 ccm Hubraum dürfen nur noch 13500/min statt bisher 14000/min drehen. Dazu dürfen gemäss neuem Reglement nur noch wenige Leistungsteile während der Saison weiterentwickelt werden, eine umfassende Entwicklung während der Saison ist verboten.

Während die beiden Hauptkonkurrenten KTM und Honda deshalb im Hinblick auf die neue Saison komplett neue Motoren mit weniger Bohrung und mehr Hub bauen mussten (2014 fuhren beide mit 81-mm-Bohrung und 52,2 mm Hub), konnte sich der Schweizer Mahindra-Konstrukteur Suter Racing Technology zurücklehnen und

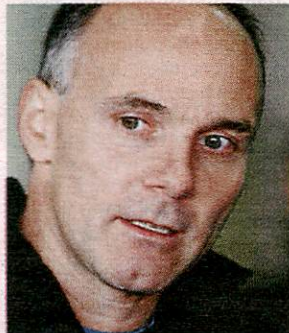
sich auf die Optimierung des Bestehenden beschränken, denn das Grundkonzept des Mahindra-Singles umfasste bereits 2014 exakt 78-mm-Bohrung mit entsprechend längerem Hub. «Wir haben schon von Anfang an eine kleine Bohrung verwendet und Wert auf viel Drehmoment gelegt», erklärt Eskil Suter. «Deshalb konnten wir uns jetzt auf reine Weiterentwicklung beschränken.»

«Alles nur wegen Honda»

Trotz der Drehzahlreduktion wird 2015 gemäss Suter schneller gefahren werden als in der vergangenen Saison: «Die Leistung ist nicht geringer geworden, nur das verfügbare Drehzahlband schmaler. Das wird sich in den Rundenzeiten nicht widerspiegeln, im Gegenteil, sie werden 2015 weiter nach unten gehen.»

Suter ist überzeugt, dass die ganze Übung mit der Drehzahlreduktion im Nachhinein unnötig war: «Das kam doch nur auf

Wunsch von Honda zustande, weil die Motoren der Japaner zu Beginn nicht zuverlässig und konkurrenzfähig waren. Im vergangenen Jahr haben sie mit ihrem neuen Motor die Probleme gelöst, leistungsmässig mit der Konkurrenz zumindest gleichgezogen und den WM-Titel geholt. Im Prinzip hätte man die ganze Übung streichen und die Dinge so lassen können, wie sie sind. Doch es ist nun mal so, wie es ist.»



Suter: «Wunsch von Honda»

Eskil Suter verneint kategorisch alle Gerüchte, dass er bzw. Suter Racing fahrwerkseitig etwas mit dem Kawasaki-MotoGP-Prototyp zu tun hat, den sein Landsmann Dominique Aegerter am 26./27. Januar in Jerez testen wird.

«Mit Kawa-Projekt nix zu tun»

«Meine Zusammenarbeit mit Kawasaki in der MotoGP-Klasse endete 2007, seither läuft da nichts mehr», stellt Suter klar. Seine Firma war von 2004 bis 2007 stark in die Entwicklung des damaligen MotoGP ZX-RR-Reihenvierzylinders involviert. Kawasaki stieg offiziell 2009 aus der MotoGP-WM aus, Marco Melandri fuhr aber die Saison mit auf «Hayate» umgetauften Kawasaki noch zu Ende. Ab 2013 belieferte Kawasaki via die Tuningfirma Aktira Technology in Frankreich die Claiming-Rule-Teams Avintia-Blusens und NGM Forward Racing mit getunten Superbike-WM-Motoren. ♦ ML

NACHRICHTEN

Auch Randy Krummenacher mit Kalex

Moto2 Nun ist es fix: Auch Randy Krummenacher wird in diesem Jahr mit Kalex fahren; damit erhöht sich die Anzahl der Piloten des deutschen Herstellers auf 23, nur noch sieben Piloten wagen sich mit anderen Fabrikaten ins Rennen. «Ich bin sehr froh über diese Entscheidung», freut sich Krummenacher. «Ich kenne die Kalex und habe mit ihr 2011 und 2012 die besten Ergebnisse gehabt. Das heisst aber nicht, dass ich mit ihr gleich schneller sein werde, ich muss an mir selbst und der Abstimmung arbeiten.» Randy Krummenacher hat sich über den Winter mit Motocross fit gehalten und hat vergangenen Donnerstag mit seiner frisch aufgebauten Honda CBR 600 mit dem Rennstreckentraining in Cartagena begonnen.

Ducati: Wieder ein Übergangsmodell

MotoGP Die lang ersehnte, völlig neue Ducati aus der Feder von Gigi Dall'Igna wird beim ersten Sepang-Test (5.-7. Februar) doch noch nicht dabei sein. Stattdessen wird eine 14,3-Version des letztjährigen Bikes kommen, mit der noch weitere Daten gesammelt werden, bevor das neue Motorrad nun knapp drei Wochen später beim zweiten Sepang-Test sein Debüt feiern wird. Die Renn- und die Testabteilung arbeitet derzeit auf Hochtouren, Ducati soll mit dem Testteam auch am 26.-27. Januar bei den Superbike-Tests in Jerez ausrücken. ♦ IP

KOMPAKT

»» **MotoGP** Der zweifache Ex-MotoGP-Weltmeister (2007, 2011) Casey Stoner hat seinen Testvertrag mit HRC verlängert. Er wird bereits vom 29.-31. Januar in Sepang testen, um das Material für die Werkspiloten für den in der Woche darauf folgenden Test vorzubereiten. Um für die drei Hitzetage gewappnet zu sein, hat Stoner sein Training intensiviert.

»» **Moto3** Weltmeister Alex Márquez wurde für den Laureus Breakthrough of the Year Award nominiert, den sein Bruder Marc im Vorjahr gewonnen hat. ♦ IP

MotoAmerica

Dunlop stellt alles

Bei der Moto-America-Serie von Wayne Rainey geht es jetzt Schlag auf Schlag: Dunlop wurde als Reifenpartner verpflichtet, und die technische Leitung übernimmt Superbike-WM-Technikdirektor Scott Smart.

Dunlop war bereits die letzten sechs Jahre für die Ausrüstung der Amerikanischen Superbike-Meisterschaft zuständig, nun hat Rainey mit dem japanisch-britischen Reifenkonzern einen Vertrag für alle Klassen geschlossen. In den Superbike-, Superstock-1000- und Supersport-Klassen werden die Dunlop-Slicks KR448 und KR449 verwendet, bei den Superstock 600 die im Dunlop-Werk in Buffalo hergestellten, strassenzugelassenen Sportreifen. Der KTM 390 Cup wird auf Dunlop Alpha 13 rollen.

Die für die offizielle US-Meisterschaft angebotenen Reifen wird Dunlop auch bei den Clubveranstaltungen in Amerika anbieten.

Mit Scott Smart wurde nun ein Technikexperte in die Serie eingebunden, der bereits vor

IDM Superstock

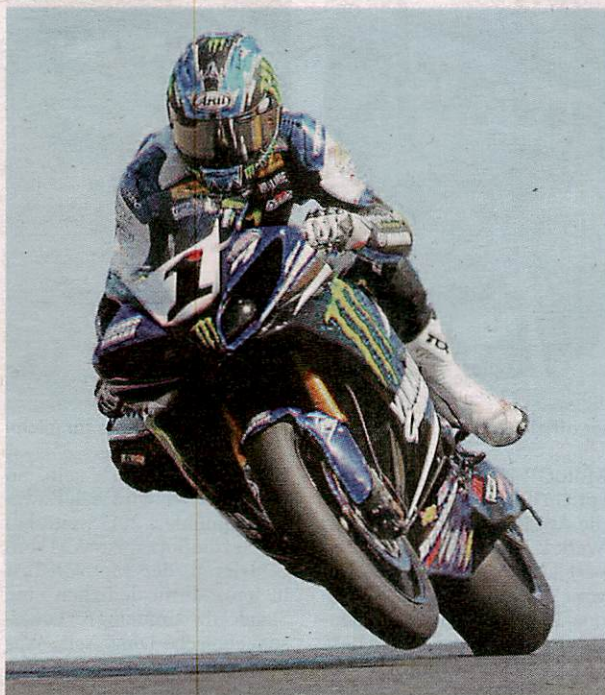
Französischer Vorteil

Die IDM Superstock wird immer voller. Mit Mathieu Gines kommt ein Neuzugang aus der Langstrecken-WM. Die angepeilten Plätze in der IDM befinden sich auf dem Podium.

Am liebsten hätte sich Daniel Rauh, Teamchef von Langenscheidt Racing by Fast Bike Service, den erfahrenen Stefan Nebel geschnappt, doch der zweifache deutsche Superbike-Meister lehnte ab. Rauh, der bisher in der 600er-Klasse umtriebiger war, aktivierte wieder seine Fäden zum Franzosen Mathieu Gines, mit dem er schon im Sommer Kontakt hatte.

Konzentration auf einen Fahrer

«Mathieu hatte angefragt, ob wir ihm einen Supersport-Einsatz bei der IDM in Assen ermöglichen könnten. Wir mussten ihm damals aus Kapazitätsgründen absagen. Obwohl ich wusste, dass er schnell ist, denn 2014 ist er beim Finale in der Lausitz als Gastfahrer Sechster geworden.» Beinahe wäre aber auch der Deal mit Gines geplatzt, denn der 28-Jährige



US-Superbike-Champ Josh Hayes: Weiter auf Dunlop-Reifen

dem Startschuss von seiner Erfahrung profitieren kann: Das Reglement der US-Superbikes ist bis auf das Drehzahlimit

identisch mit dem der British Superbike, wo Smart vor der Superbike-WM gefahren ist und gearbeitet hat. ♦

IDM Superbike

Nebel: Kein Platz

Der IDM-Superbike-Neunte von 2014 streift sich derzeit die Sorgen der letzten zwei Jahre von den Schultern. So, wie es momentan aussieht, wird der Ex-Wilbers-BMW-Pilot die Saison 2015 als Dunlop-Testfahrer und als Instruktor bei den Hafener-Renntrainings verbringen. In der IDM Superbike sind die relevanten Fahrer-Plätze besetzt. «Bei Yamaha, Honda, BMW, Ducati ist alles voll. Ich habe auch mit dem Weber-Diener-Team und Kawasaki verhandelt, aber wir sind nicht zusammengekommen.» Nichtsdestotrotz meint der 33-Jährige: «Ich biete mich offiziell für alle Alternativen an und stehe auch als Ersatzfahrer zur Verfügung. Aber ich fahre keine Rennen ohne Honorar. Mein Training ziehe ich durch wie immer.» Seine nähere Zukunft sieht Nebel weiter an der Rennstrecke. «Für einen klassischen Bürojob ist die Zeit noch nicht reif.» ♦ AWI



IDM Superstock: Gines, Rauh

Superstock 1000

Suzukis Junioren

Suzuki Motor Europe setzt auf Nachwuchsförderung: Mit den beiden Holländern Wayne Tessels und Nigel Walraven und dem Team Hoegee Suzuki Performance steigen sie in den Superstock-1000-FIM-Cup ein.

Bei dem Projekt mit den zwei jungen Holländern – Tessels war letztes Jahr Vize-Europameister in der Superstock 600 – steigt sogar Suzuki-Haustuner Yoshimura mit ein, so gibt es eine Art Werksunterstützung für die GSX-R 1000 aus Japan. Hoegee-Performance-Eigentümer Marc Hoegee war einst Teammitglied in der Suzuki-MotoGP-Mannschaft.

Wayne Tessels sieht sich vor grossen Aufgaben: «Das ist ein nächster grosser Schritt in meiner Karriere, und ich freue mich, dass ich ihn mit meinem bisherigen Team gehen kann. Nach dem Vize-Titel bei den 600ern bin ich nun bereit für diesen Schritt.»

Teamkollege Walraven, der aus der holländischen Superstock-1000-Meisterschaft kommt: «Wir können einander helfen. Wayne kennt die Strecken, und ich kenne die Suzuki GSX-R 1000.» ♦ IP

IDM Supersport

Dünnes Aufgebot

Christian Stange stand mit seiner HPC-Power-Supersportmaschine jetzt eine Woche lang bei Suzuki als Aushängeschild auf der SachsenKrad in Dresden. Einen Vertrag für 2015 hat der 16-jährige Sachse noch nicht, doch alle Anzeichen sprechen für eine Verlängerung. Im Moment leidet die 600er-Klasse an Fahrerschwund. Allein die erstvervier von 2014 (Meister Marvin Fritz, Roman Stamm, Stefan Kerschbaumer, Pepijn Bijsterbosch) drifteten in die höhere Superstock-Klasse ab. Stanges Teamchef Denis Hertrampf hält jedoch an den 600ern fest: «Es ist die attraktivste Nachwuchsklasse. Es wird mit Datenaufzeichnung gearbeitet. Problem ist, dass eine Supersport-Saison fast das Gleiche kostet wie eine Superstock-1000-Saison, die grossen Motorräder mittlerweile einfach zu fahren sind und sich junge Fahrer deshalb eher darauf trauen. Ich rechne mit 15 – 20 Fahrern in der Supersport-Klasse.» Damit liegt er leicht über dem Promoter. ♦ AWI

NACHRICHTEN

Voller Terminkalender bis zum Abflug

Superbike-WM Das Pata Honda-Duo mit Weltmeister Sylvain Guintoli und Supersport-Champion Michael van der Mark hat sich in der vergangenen Woche am Englischen Institut für Sport nahe London physischen Tests unterzogen. Zur Wochenmitte folgte ein dreitägiger privater Test in der Nähe von Portimão. Von dort aus wechselte das Team ins Motorland Aragón, wo es momentan trainiert. Nach der offiziellen Teampräsentation am 24. Januar im italienischen Verona geht es für die Crew zum letzten Europa-Test nach Jerez, bevor die Hondas in die Frachtcontainer für den Superbike-WM-Auftakt nach Australien verladen werden.

Kawasaki: Neues grünes Standbein

Superbike-WM Energydrink-Hersteller Monster ist neuer Partner des offiziellen Kawasaki Racing Teams. Damit wird die Brücke von Moto- und Supercross zum Strassenrennsport geschlagen. Tom Sykes und Jonathan Rea rücken mit Monster-Logo aus. Das neue Design wird am 5. Februar beim Team-Launch in Barcelona vorgestellt. Davor wird getestet: vom 19. bis 20. Januar im Motorland Aragón und vom 26. bis 27. Januar in Jerez. ♦ AWI

KOMPAKT

»» IDM Moto3 Starlane Performance Electronics und Dunlop sind Partner der neuen Moto3-Standard- und Moto3-GP-Klasse. Sie geben Rabatte bei Laptimern bzw. Reifen.

»» IDM Die Rennen auf dem Schleizer Dreieck sind nach einem Beschluss der Betreibergesellschaft aus dem Terminkalender gefallen. Ein anderer Termin wird um eine Woche vorverlegt: Die IDM-Runde in der Motorsport-Arena Oschersleben findet voraussichtlich schon vom 12. bis 14. Juni 2015 statt.

»» IDM Die Industriepoolpartner haben gemeinsam dem Livestreaming gegenüber den unregelmässigen TV-Übertragungen den Vorrang erklärt. ♦ AWI

MOTORSPORT
aktuell

PACKT ALLES

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



VAUDE Rucksack

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

GRATIS

VAUDE

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70165 Stuttgart, Besichtigungsstraße 10A, 70372, Geschäftsstelle, Vertikal, Lehmweg, Besichtigungs- und Anzeigenerfolg durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Max-Dobratsky-Platz 1, 70372 Stuttgart, Dr. Michael Röhlig, Distriktsstraße 1, 20355 Hamburg, als zuständige Unternehmer, AG Hamburg, HRB 94732.

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____ 19 ____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

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

Liess sich nicht beirren: Marc Coma navigierte die Dakar für die meisten mit und setzte sich, als es darauf ankam, an die Spitze. Seine Gegner müssen weiter warten



Motorrad

Ans Limit gelockt

Von IMRE PAULOVITS

Trotz allem Druck hat Marc Coma seine fünfte Dakar gewonnen und für KTM den 14. Sieg in Folge gesichert. Am Schluss war das Rennen selbst aber so knapp wie noch nie.

Nach 9300 Kilometern Fahrt und knapp 4700 Kilometern und über 46 Stunden gnadenloser Hetze auf den Sonderprüfungen betrug die Differenz zwischen der Fahrzeit von Sieger Marc Coma und dem Zweitplatzierten Paolo Gonçalves ganze sieben Sekunden zugunsten von Gonçalves. Doch der Sieger war Marc Coma, er schaffte es, die Dakar fehlerfrei durchzufahren, und KTM schaffte es, ihm ein Motorrad hinzustellen, das ohne Defekte bis ins Ziel kam. Damit wurde ein neues Kapitel Dakar-Geschichte geschrieben, jenes der härtesten Hetzjagd seit der Blütezeit Ende der 1980er-Jahre, als sich die Werksteams zuletzt mit diesem Aufwand bekriegt.

Der härteste Arbeiter

Doch wer meint, Coma hätte einfach das Glück des Tüchtigen gehabt, der irrt. Kaum ein anderer Pilot hat so viel bei dieser Rallye geschuftet wie der er-

fahrene 38-jährige Spanier. «Jede Etappe sah gleich aus», stellte Rallye-Urgestein Heinz Kinigadner fest. «Marc Coma ist vorne gestartet, hat die ganze Navigationsarbeit geleistet, die anderen sind seiner Spur nachgefahren. Dass dann die Leute irgendwo zehn Plätze weiter hinten eine Bestzeit fahren können, ist nicht weiter wunderbar. Marc ist einfach noch immer der Herr im Stall, ich kann mir gar nicht ausmalen, wie die Rallye ohne ihn gewesen wäre und in Zukunft sein wird. Da wird sich bei den Kräfteverhältnissen noch einiges wenden, wenn die anderen plötzlich selber navigieren müssen. Ich bin auch gespannt, wann einer soweit ist, dass er Marc komplett schlagen kann, nicht nur aus der Taktik heraus, ihm hinterher zu fahren und so zu übertreffen. Von den heutigen Fahrern könnte dies Joan Barreda am ehesten gelingen.»

Der tückische Salzsee

Barreda lag auch gut im Fahrplan, doch dann wurde ihm der zweite Teil der Marathon-Etappe von Uyuni in Bolivien nach Iquique in Chile zum Verhängnis. In der Nacht hatte es stark geregnet, der ausgetrocknete Salzsee füllte sich mit Wasser, und die mit einem Massenstart

begonnene Etappe wurde zu einer mörderischen Wasserschlacht, bei der das Material durch das Salzwasser zerfressen wurde. Barredas moderne ECU durchnässte, nichts funktionierte mehr an Hondas Hightech-Einspritz-System, der Spanier konnte sich mit über drei Stunden Rückstand gerade noch als 74. ins Ziel retten, seine Rallye war gelaufen. «Dieser Salz-

«Coma hat für alle die Navigationsarbeit mitgemacht.»

HEINZ KINIGADNER

see war mörderisch, unsere Motorräder sahen völlig zerstört aus, die Stecker sahen aus, als wären sie 15 Jahre alt. Aber unsere einfachere Technik bei der Einspritzung hat sich an diesem Tag bewährt», so Kinigadner.

Doch der zweite Honda-Pilot, Paolo Gonçalves, war noch im Rennen und hatte nur neun Minuten Rückstand auf Coma und verkürzte den in den nächsten

Tagen gar auf fünf Minuten. Doch dann verlor auch der Portugiese seine Siegeschancen: In der elften Etappe schleppte er sein waidwundes Motorrad ins Ziel – eine Schraube an der Kupplung hatte sich gelöst und einigen Schaden angerichtet. Gonçalves bekam den frischen Motor von Barreda, Barreda denjenigen von Israel Jeremias, und der arme Chilene musste mit dem waidwunden Triebwerk vorliebnehmen. Doch dieser Motorwechsel brachte 15 Strafminuten mit sich und gab Coma genau die nötige Verschnaufpause an der Spitze. Wie sehr Gonçalves' Nerven in dieser Endphase angespannt waren, zeigt auch die Tatsache, dass er sich noch zwei Strafminuten in Radarfallen einfiel.

Doch auch wenn Honda den Sieg wieder an KTM verloren hatte – sie gingen erhobenen Hauptes, und sie forderten die Dakar-Eminenzen bis zum Äussersten heraus.

Die Superfrau

Bei der Hetzjagd ihrer Teamkollegen an der Spitze vollführte Rallye-Amazone Laia Sanz fast unbeachtet wahre Kunststücke. Gerade an dem Tag, als ihre Kollegen im Salzsee unter-

gingen, lief sie zu Hochform auf, ihr Motorrad hielt und mit dem fünften Platz bei dieser Etappe erreichte sie das beste Resultat, das je eine Frau mit dem Motorrad in der Dakar-Geschichte erzielte. Die 29-jährige Spanierin hielt sich auch in der Gesamtwertung auf dem achten Rang. Doch hinter ihr lauerte der Slowake Ivan Jakes, und der wollte sich einfach nicht einer Frau geschlagen geben. Er lief in der letzten Etappe zu noch nie dagewesener Hochform auf, holte sich den Etappensieg und verwies die Spanierin noch auf den neunten Gesamtrang.

Yamaha war der grosse Verlierer unter den Werken. Sie verloren zwei ihrer Fahrer im Salz-Schlamassel, und der Vorjahres-Dritte Olivier Pains konnte das Ziel in Buenos Aires gerade noch in den Top 10 erreichen.

Umso mehr taten sich zwei Neulinge hervor: Der Australier Toby Price als Dritter und der Chilene Pablo Quintanilla als Vierter haben sich für grössere Taten empfohlen und dürfen fortan im Rahmen des KTM-Werksteams weitermachen.

Wenn nun eine neue Zeit bei der Dakar angebrochen ist – sie hat auch ihre neuen Helden. ♦





Das neue Gesicht: Der Australier Toby Price



Magere Ausbeute: Platz 10 für Pain und Yamaha



Joan Barreda: Der Spitzenreiter soff im Salzsee ab



Walkner: Dakar-Hammer

NACHGEHAKT BEI Martino Bianchi

(54/l). Der Honda-Rennchef über die Technik-Leiden seiner Piloten und die leidige Salzsee-Etappe.



Von IMRE PAULOVITS

? Paolo Gonçalves hat die Rally genau um seine Strafzeit verloren. War es nötig, seinen Motor zu wechseln? Für den Motorwechsel hat er 15 Strafminuten bekommen, die anderen zwei Strafminuten hat er bekommen, weil er in der neutralen Zone die zulässige Geschwindigkeit überschritten hat. Wir mussten seinen Motor einfach wechseln, weil seine Kupplung kaputt war und wir ihn sicher ins Ziel bringen wollten.

? Was ist Ihre Meinung zu der trotz Hochwasser durchgeführten Salzsee-Etappe, bei der Joan Barreda seine Dakar verloren hat? Der Veranstalter hat uns am Vorabend versichert, dass die Etappe nicht gestartet wird, wenn der Salzsee überflutet ist. Doch der Präsident von

Bolivien kam und wollte den Massenstart sehen, dazu wollten sie die Live-Bilder haben, so konnten sie doch nicht absagen. Für die Teilnehmer war es verheerend, nicht nur unsere Fahrer sind in dieser Etappe liegen geblieben, sondern 40% der Teilnehmer. Unsere ECU sind völlig mit Salzwasser vollgelaufen, Die Motorräder waren hinterher völlig Schrott, die Gabeln, Schwingen, die Federbeine, alles. Für die Privatfahrer war der Schaden besonders schmerzhaft. Das Rennen war also sehr hart, diesmal aber auch sehr teuer.

? Was wird Honda tun, um nächstes Jahr noch besser zu werden? Viele Entwicklungsteile kamen dieses Jahr sehr spät, erst in Marokko. Für das nächste Jahr wollen wir zusehen, dass wir die Zuverlässigkeit verbessern, indem wir alle Teile schon vorher kennen.

M. Walkner

Bis zum Erbrechen

So gut die Rallye für Matthias Walkner begonnen hatte, so abrupt fand sie ein Ende: In der zehnten Etappe musste der österreichische MX3-Weltmeister aufgeben, weil er völlig dehydriert war, sich ständig übergeben musste und am Ende seiner Kräfte war. Er blieb dann beim Team und flog erst am Sonntagabend heim. «Ich habe jetzt auch gelernt, wie wichtig die Ernährung bei der Dakar ist», stellte Walkner fest. «Es gibt im Biwak Nudeln, dazu Gemüse und Fleisch, daraus muss man sich die richtige Mischung zusammenstellen. Ich werde auch mit Bergsteignahrung experimentieren.»

Walkner hat KTM-Rallychef Heinz Kinigadner trotzdem überzeugt: «Er hat sich als Rallyepilot empfohlen», so Kinigadner. «In den nächsten Tagen stellen wir sein diesjähriges Programm zusammen, und seine Saison wird vom 20.-27. Februar bei der Oasis-Rallye beginnen.» ♦ IP

RALLYE DAKAR

2015 - Etappe für Etappe

1. Etappe, 4. Januar Buenos Aires - Villa Carlos Paz/RA. Verbindung 663 km, Wertung 175 km. Startetappe über 800 km ohne besondere Tücken. Sieger: Sunderland (B), Honda.

>>>

2. Etappe, 5. Januar Villa Carlos Paz - San Juan/RA. VE 107 km, WP 518 km. Staubig, hart, am Ende sandig. Pech für KTM-Star Coma, er büsst wegen eines Reifenschadens 12 Minuten ein. Etappensieger, neuer Leader: Barreda (Honda).

>>>

3. Etappe, 6. Januar San Juan/RA - Chilecito/RA. VE 437 km, WP 220 km. Steinig, gebirgig. Sensationeller Sieg für den Österreicher Matthias Walkner (28, KTM). Barreda und Honda führen weiterhin in der Gesamtwertung.

>>>

4. Etappe, 7. Januar Chilecito/RA - Copiapo/RCH. VE 594 km, WP 315 km. Über den 4800 Meter hohen Paso San Francisco und Dünen nach Chile. Barreda macht alles richtig und holt sich den zweiten Etappensieger.

>>>

5. Etappe, 8. Januar Copiapo - Antofagosto/RCH. VE 239 km, WP 458 km. Coma siegt und rückt in der Gesamtwertung auf Rang 2 vor, mit 10 min Rückstand auf Barreda.

>>>

6. Etappe, 9. Januar Antofagosto - Iquique/RCH. VE 369 km, WP 319 km. Helder Rodrigues siegt für Honda, Barreda baut den Vorsprung auf 12 min aus. Walkner verliert 3 h (Technik).

>>>

Ruhetag, 10. Januar

>>>

7. Etappe, 11. Januar Iquique/RCH - Uyuni/BOL. VE 396 km, WP 321 km. 1. Marathonetappe. Gonçalves gewinnt, Walkner wird Dritter. Coma nur noch 6:28 min hinter Leader Barreda.

>>>

8. Etappe, 12. Januar Uyuni/BOL - Iquique/RCH. VE 24 km, WP 781 km. Die Vorentscheidung bei schwierigsten Bedingungen wegen starken Regens auf der Salzwüste in Bolivien. Trotz gekürzter Strecke fallen 15 Fahrer aus. Leader Barreda muss sich nach einem Defekt ins Ziel schleppen lassen und verliert 4,5 Stunden. Coma (KTM) führt nun 9 min vor Gonçalves (Honda). Etappensieger: Quintanilla (RCH, KTM).

>>>

9. Etappe, 13. Januar Iquique/RCH - Calama/RCH. VE 88 km, WP 451 km. Gonçalves verkürzt den Rückstand auf Coma auf 5:28 min. Etappensieger: Rodrigues (Honda).

>>>

10. Etappe, 14. Januar Calama/RCH - Salta/RA, VE 520 km, WP 371 km: Barreda revanchiert sich mit Etappensieg, Coma baut Vorsprung auf Gonçalves auf 7:35 min aus.

>>>

11. Etappe, 15. Januar Salta - Termas de Rio Hondo/RA, VE 161 km, WP 351 km: Barreda siegt erneut, Coma kontrolliert seinen knappen Vorsprung auf Gonçalves von jetzt 5:12 min.

>>>

12. Etappe, 16. Januar Termas de Rio Hondo - Rosario/RA, VE 726 km, WP 298 km: Gonçalves verliert wegen eines Motorwechsels 15 min und so die letzte Chance auf den Gesamtsieg. Coma geht keine Risiken mehr ein und fährt auf Ankommen. Erster Sieg für Dakar-Rookie Toby Price (KTM).

>>>

13. Etappe, 17. Januar Rosario - Buenos Aires/RA, VE 219 km, WP 174 km. 1. Etappensieg für den Slowaken Jakes. Coma gewinnt seine 5. Dakar, KTM siegt zum 14. Mal in Folge. ♦ ML

RALLYE DAKAR / Resultate Motorrad

Nach 9295 Gesamtkilometern, davon 4672 Kilometer auf 13 Sonderprüfungen; 168 Motorräder gestartet, 79 gewertet.

1. Marc Coma (E), KTM, +46:03,49 h; 2. Paulo Gonçalves (P), Honda, +16:53 min; 3. Toby Price (AUS), KTM, +23:14; 4. Pablo Quintanilla (RCH), KTM, +38:38; 5. Stefan Svitko (SK), KTM, +44:17; 6. Ruben Faria (P), KTM, +1:57,50 h; 7. David Casteu (F), KTM, +2:00,14; 8. Ivan Jakes (SK), KTM, +2:18,18; 9. Laia Sainz (E), Honda, +2:24,21; 10. Oliver Pain (F), Yamaha, 3:09,09; 11. Hans Vogels (NL), KTM, +3:31,50; 12. Helder Rodrigues (P); Honda, +4:00,15; 13. Xavier De Soultrait (F), Yamaha, +4:20,18; 14. Paolo Ceci (I), KTM, +4:58,14; 15. Frans Verhoeven (NL), Yamaha, +5:13,40; 16. Txomin Arana Coebaga (E), Yamaha, +5:21,45; 17. Joan Barreda Bort (E), Honda, 5:54,35; 18. Jakub Przygowski (PL), KTM, +6:21,12; 19. Javier Pizzolito (RA), Honda, +6:22,16; 20. Ondrej Klymciw (CZ), KTM, +6:37,39.

Leader: 1. Etappe: Sunderland (GB), Honda; 2. - 7. Etappe: Barreda; 8.-13. Etappe: Coma. Etappensiege: Barreda 3; Rodrigues und Jakes, je 2; Coma, Gonçalves, Quintanilla, Price, Sam Sunderland (GB), Honda, Matthias Walkner (A), KTM, je 1. - Marken: Honda 7, KTM 6.

Supercross-WM Anaheim 2

Ken Roczen zieht davon

Von ALEX HODGKINSON

Zwei Wochen nach seinem Auftaktsieg in Anaheim gewann Ken Roczen auch den dritten Lauf im Angel-Stadion und vergrößerte seine WM-Führung auf zwölf Punkte.

Nachdem er sich im Vorlauf als Zweiter seinem ehemaligen KTM-Teamkollegen Ryan Dungey beugen musste, konnte der Suzuki-Werksfahrer sein erfolgreiches Siegrezept im Finale über 20 Runden umsetzen.

Erneut konnte Roczen den Start nicht gewinnen, er ging

bereits in der zweiten Runde an Andrew Short und Davi Millsaps vorbei und konnte sich bei freier Bahn sofort vom Feld absetzen.

Schon nach vier Runden führte Roczen mit fast fünf Sekunden Vorsprung und liess niemanden näher als drei Sekunden an sein Hinterrad, obwohl seine Verfolger Dungey und Eli Tomac teilweise schnellere Rundenzeiten führen.

Die Vorentscheidung fiel in der 14. Runde, als überrundete Fahrer Dungey eineinhalb Sekunden kosteten. Trotz heftiger

Angriffe konnte der Amerikaner den jungen Deutschen nie gefährden.

Roczens drittes Podium

Der Sieger strahlte nach seinem dritten Podestplatz in Folge: «Das war ein tolles Rennen, aber ich musste über die gesamte Distanz kämpfen. Die Strecke war sehr anspruchsvoll, aber ich konnte schnell die Führung übernehmen und bis ins Ziel mein eigenes Rennen fahren.»

Tomac, der Roczen eine Woche zuvor in Phoenix geschla-

gen hatte, fuhr erneut die schnellste Rennrunde, aber es fehlte ihm Roczens Konstanz, und der Honda-Mann musste schon zur Halbzeit seine Siegambitionen aufgeben, obwohl er als ungefährdeter Dritter ins Ziel kam.

Zwei weitere Spitzenfahrer schalteten sich gegenseitig aus: Beim Kampf um Platz 4 gingen Trey Canard und Chad Reed in der siebten Runde gemeinsam zu Boden, und drei Runden später wurde der Australier Reed wegen einer angeblich rüden Attacke disqualifiziert. Justin Barcia übernahm kampflös den vierten Platz. ♦



Ken Roczen



Das Angel-Stadion in Anaheim liegt ihm: Ken Roczen siegt erneut

Eisspeedway-WM-Qualifikation Strömsund

Comeback mit knappem Sieg

Comeback nach Mass: Frank Zorn gewann elf Monate nach seiner schweren Verletzung die WM-Qualifikation in Strömsund.

Das Rennen war wegen des milden Wetters in Schweden 600 Kilometer gen Norden nach Strömsund und um eine Woche verlegt worden. Bei Temperaturen um den Gefrierpunkt und weichem Eis gab es relativ viele Stürze. Betroffen waren auch die deutschen Hoffnungen Max Niedermaier und Hans Weber. Niedermaier musste wegen eines defekten Vorderreifens in Heat 1 zu Boden, erholte sich von diesem Rückschlag nicht mehr und erreichte die Semifinalplätze nicht, die zum Start beim GP-Challenge am Samstag in St. Johann berechtigten.

Weber besiegt Khomitsevitich

Es wurde ein Stechen um Platz 10 gefahren, das Ove Ledström vor Niedermaier und dem 21-jährigen Österreicher Charly

Ebner gewann. Hans Weber hatte die starke Form vom Russland-Aufenthalt konserviert. Der Miesbacher wurde viertmal Zweiter und liess sich auch durch einen Sturz in Lauf 11 nicht irritieren. In Semifinale 1 hatte er einen seiner schwachen Starts, zog aber am Feld vorbei und gewann vor Ex-Weltmeister Vitaly Khomitsevitich! Im Finale lag er auf Position 3, als er nach Fast-Berührung mit Tony Klatovsky stürzte und vom Referee disqualifiziert wurde.

Franz Zorn unterlag nur Khomitsevitich, gewann sein Semifinale vor Klatovsky und holte sich dann mit Platz 1 im Finale vor dem Russen und Klatovsky den Tagessieg.

Der Schwyzer Markus Birn kam nach olympischem Motto auf Rang 15. Die ersten Acht treffen kommenden Samstag in St. Johann unter anderen auf Harald Simon, Günther Bauer und Stefan Pletschacher. Die acht Besten im Pongau erhalten die GP-Tickets. ♦ TS

SUPERCROSS-WM / Resultate

Anaheim/USA: 17. Januar, 3. WM-Lauf

Finale: 1. Ken Roczen (D), Suzuki; 2. Ryan Dungey (USA), KTM; 3. Eli Tomac (USA), Honda; 4. Justin Barcia (USA), Yamaha; 5. Broc Tickle (USA), Suzuki; 6. Cole Seely (USA), Honda; 7. Jason Anderson (USA), Husqvarna; 8. Dean Wilson (USA), KTM; 9. David Millsaps (USA), Kawasaki; 10. Blake Baggett (USA), Suzuki; 11. Trey Canard (USA), Honda; 12. Bret Metcalfe (AUS), Suzuki; 13. Kyle Chisholm (USA), KTM; 14. Nicholas Wey (USA), Kawasaki.

Stand nach 3 Läufen: 1. Roczen, 72 Punkte; 2. Dungey 60; 3. Anderson 51; 4. Tomac 46; 5. Canard 43; 6. Barcia 43; 7. Tickle 38; 8. Weston Peick (USA), Yamaha, 32; 9. Andrew Short (USA), KTM, 31; 10. Millsaps 30; 11. Seely 29; 12. Blaggett 28.

Finale Lites West: 1. Cooper Webb (USA), Yamaha; 2. Tyler Bowers (USA), Kawasaki; 3. Justin Hill (USA), KTM; 4. Zach Osborne (USA), Husqvarna; 5. Malcolm Stewart (USA), Honda; 6. Jessie Nelson (USA), KTM; 7. Joshua Hansen (USA), Kawasaki; 8. Alex Martin (USA), Yamaha; 9. Thomas Hahn (USA), Honda; 10. Shane McElrath (USA), KTM.

Stand nach 3 Läufen: 1. Webb, 64 Punkte; 2. Nelson 60; 3. Bowers 60; 4. Osborne 54; 5. Hill 53; 6. Plessinger 40; 7. Stewart 39; 8. McElrath 39; 9. Hansen 34; 10. Hahn 30.

Nächstes Rennen: 24. Januar, Oakland/USA

Internet: www.amasupercross.com

NACHRICHTEN
Speedway-Bundesliga mit sechs Teams

Speedway-Bundesliga
Nachdem die letzte Saison mit nur drei Mannschaften stattfand, erwartet die Bundesliga 2015 ein regelrechter Boom: Neben Brokstedt, Landshut und Wolfslake steigt das neue Team «DMV White Tigers» (Diedenbergen/Berghaupten) ein. Der MC Norden («Norden Haie») und voraussichtlich der MC Nordstern Stralsund kehren in die Bundesliga zurück.

Bizouard führt nach Auftakt in Linz

Freestyle-Motocross-EM
David Rinaldo und Petr Pilat hielten die Sieger beim Start der Freestyle-EM in Linz/A. Weltmeister Maikel Melero verpasste am Freitag das



Sieger in Linz: David Rinaldo

Finale; am Samstag wurde er Dritter. Luc Ackermann belegte die Plätze 4 und 5. Remi Bizouard führt nun punktgleich mit Pilat.

Dorna übernimmt TV-Vermarktung

Offroad Die FIM schloss mit MotoGP-Promoter Dorna einen Zweijahresvertrag über die TV-Vermarktung von Trial-, X-Trial-, Eisspeedway-, Gespann-WM, Speedway-GP-Challenge, Cross-Country-Rallyes und dem ISDE. ♦ TS

KOMPAKT

»» **Enduro** ADAC-Supercross-Sieger Gregory Aranda wird nächste Saison vielleicht die Enduro-WM fahren: Nach einem Probelauf beim Finale 2014 wird dem Franzosen ein Kontrakt bei Beta nachgesagt.

»» **Snowcross** Die von MX-Rechteinhaber Youthstream für 28. Februar im finnischen Tuuri geplante Snowcross-WM wurde ersatzlos gestrichen.

»» **Speedway** Jason Doyle gewann die australische Speedwaymeisterschaft vor Sam Masters. ♦ RP/TS



Podium in Strömsund: Khomitsevitich, Sieger Zorn und Klatovsky

EISSPEEDWAY-WM / Resultate

Qualifikation Strömsund/S: 17. Januar, Bahnlänge: 362 m, Wetter: bedeckt, -2 Grad

Qualifiziert für GP-Challenge St. Johann/A: 1. Franz Zorn (A), 20 Punkte; 2. Vitaly Khomitsevitich (RUS), 19; 3. Antonin Klatovsky (CZ), 16; 4. Hans Weber (D), 11; 5. Daniel Henderson (S), 12; 6. Mats Järff (FIN), 11; 7. Niclas Kallin Svensson (S), 9; 8. Rene Stellingwerf (NL), 8; - Ausgeschlossen: 9. Jimmy Olsen (S), 7; 10. Ove Ledström (S), 5; 11. Max Niedermaier (D), 5; 12. Charly Ebner junior (A), 5; 13. Miroslaw Daniszewski (PL), 4; 14. Jo Saetre (N), 3; 15. Markus Birn (CH), 1; 16. Robert Henderson (S), 1; 17. Janne Vilponen (FIN); 18. Mikael Flodin (S), 0.

Nächstes Rennen: 24. Januar, St. Johann/A

Internet: www.fim-live.com

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

Ankauf aller Audi Tel./Fax 0208/32420 H

Bentley



BENTLEY Continental GT 6.0 W12, EZ 08/11, 34875 km, 423 kW (575 PS), grün, ACC, Massagesitze, Volleder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 114.900,- €. **BENTLEY HAMBURG** - Kamps in Hamburg GmbH & Co. KG, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/59100500, www.bentley-hamburg.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24655

BMW

TV/DVD-Freischaltung
- auch
während
der Fahrt



digitaletechnik.de
Let me entertain you ...

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

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

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



530d xDrive A TOU NAVI PROF VK
57.900,-, EZ 08/2014, 26000 km, schwarz,
UPE € 88.849,-. jw-marhoffer GmbH,
Hohenaspen 2, 69231 Rauenberg,
Tel. 06222/9398200 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24685

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

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



330d xDrive A Luxury Line VK € 40.880,-
EZ 09/2013, 27000 km, grau, UPE
€ 69.959,-. jw-marhoffer GmbH, Hohen-
aspen 2, 69231 Rauenberg,
Tel. 06222/9398200 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24687

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Ankauf aller BMW Tel./Fax 0208/32420 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzege. 0172/7684600 H

Cobra

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

Ferrari

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

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

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

Geländewagen

Ankauf aller Geländewagen
Tel./Fax 0208/32420 H

Jaguar

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



Jaguar XK 3,5 V8 Coupé, 190 kW (258 PS),
Sondermodell, Bj. 09/2007, 36800 km, top
Zustand, 36.900,- €. 0171/2337170

Jetzt online abonnieren!

■ Leser werben Leser ■ Testabos
■ Jahresabos ■ Geschenkabos

**MOTOR
SPORT**
aktuell
Top-Prämien und attraktive
Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

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

Ankauf aller Jaguar
Tel./Fax 0208/32420 H

Lexus



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

Mercedes

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

Ankauf aller Mercedes
Tel./Fax 0208/32420 H

VANSPO RTS.DE BY HARTMANN-TUNING



Vans - sportlich - einzigartig
„MetroStream P“ - HARTMANN Citan 109
CDI, EZ 06/2013, ca. 20000 km, Front-
spoiler MetroStream, Trittbretter Protect,
Dach-Heckspoiler, 16-Zoll Alu- Sport-
Radsatz mit 225/50 R16, Klima, Dachre-
ling, AHK, Einparkhilfe und vieles mehr,
19.337,50 € (MwSt. awb.)
VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning,
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5,
41472 Neuss, 02131/88088-50, H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24627



G500 7-Tronic, EZ 1/2013, 6000 km, 285
kW (387 PS), obsidianschw., Leder, Navi,
Klima, SD, SHZ, NR-Fzg., AHK, Volla. +
Brabus Kompl.umbau, 109.000,- € (MwSt.
awb.) prd tuning, Inh. Helga Wolter, Am
Linder Kreuz 53, 51147 Köln, 02203/63125 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24598



www.varex.com

G-PARADE: 9x G63 AMG, G65 AMG,
G500 Cabrio, G350L. Kfz-Handel am Te-
gernsee, Tel. 0822/6607080 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24611

Mercedes

VANSPO RTS.DE
BY HARTMANN-TUNING

Vans - sportlich - einzigartig Sprinter 319 CDI, HARTMANN SP6 Conference (kompaktes Büromobil), Facelift auf Mod. 2014, EZ 09/2010, ca. 15000 km, 140 kW/190 PS, Aerodynamik SP6, 20" Alu-Radsatz mit Edelstahllippe, Sportlenkrad, Automatik, Bi-Xenon, hochwertigste Leder u. Alcantara Ausstattung, 4 Einzelsitze, Klappstisch, Aktenschranke (Marskassa-Echtholz-Furnier), Schall- u. Wärme-isolierung, Kompressor-Kühlbox, Nespessobar, Standheizung, Klima, u.v.m. 79.900,- € (MwSt. awb.)
VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50, H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24626

Mini

Leistungskit MINI. www.wintertuning.de H

Porsche

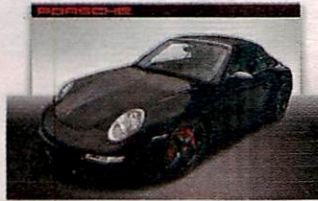
Barzahler kauft GT3 RS 4.0, 993, 997, 996, 4S/Turbo/RS zum fairen Preis, neu + gebraucht. Hr. Golling 0171/3616561, www.AVG-Sportwagenzentrum.de H

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

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

schäfer
RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

Porsche Zentrum Willich
www.porsche-willich.de

911 (997) Carrera 4S 997, EZ 12/2006, 35300 km, 261 kW (355 PS), Schwarz, Navi, Xenon, SHZ, 53.700,- €. Tölke & Fischer Sportwagen GmbH & Co. KG, Jakob-Kaiser-Str. 1, 47877 Willich, Tel. 02154/91890, www.porsche-willich.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24626

Ankauf aller Porsche
Tel./Fax 0208/32420 H

Porsche 997 PDC jetzt endlich zum Nachrüsten! Auch 991, Boxster + Cayman. Tel. 0700/22022011 H

Autohaus sucht 964 + 993. 07231/17070 H

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

www.indysport.de H

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

www.luetticke-motorsport.de H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dvp.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KGMOTOR
SPORT
aktuellMOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

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

FERODO

Motorsport- und
High Performance
Bremsbeläge

Service - Verkauf - Beratung

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

SCHARF und SCHNELL

www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60

° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[Ventilfeder, -Teller, NW-Räder, ...]

° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

Renntransporter

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

www.BRATKE-TRAILER.DE



Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, kippbar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde, Neu! Ab 16.900,- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211-54169751 oder Mobil +49 (0)172-7186266 H

Rolls-Royce

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERTHEIM GMBH

Wraith NEU o. Zul, VOLL, 10 % %, NUR 308.800,- € Inzn. mögl.; Verbr. l/100 km: in.orts 21,2; auß.orts 9,8; komb. 14,0; CO2: 327 g/km; CO2-Effizienzklasse: G. AVG - Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg, Tel. 08151-28808 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 24597

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tuning-Fahrzeuge

Mehr PS ab € 199,-
www.reichert-tuning.de HMOTOR
SPORT
aktuell

Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Immobilien

Neubau am Nürburgring - Nordschleife hautnah - Mit Blick auf Start/Ziel, ideal für Eigennutzer sowie Kapitalanleger, Ferienwohnung möglich, ca. 41 - 109 m² Wfl., Niedrigenergiebauweise, noch 5 Einheiten verfügbar, Kaufpreis ab € 102.150,- zzgl. 3,57 % MwSt., B: 17,86 kWh/(m²*a), Strom-Mix, BJ 2014, Taubitz Immobilienconsulting T: 02641 916314, www.taubitz-immobilienconsulting.de



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

14. März 2015 Jörg van Ommen Rennlizenzzehrgang DMSB nat. A in Mendig mit gestellten Fahrzeugen; Infos und Anmeldung unter www.jvo.de H

Zubehör

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

Verschiedenes

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

www.motoparts4u.de H

VW

Immobilien



Scirocco 1.4 TSI DSG Life, EZ 10/13, 10200 km, 118 kW (160 PS), Blau, Climat., Xenon, SHZ u.v.m., 18.700,- € (MwSt. awb.) VW Zentrum Karlsruhe GmbH, Dürmersheimer Str. 149, 76189 Karlsruhe, 0721/5709948, www.grafhardenberg.de H

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

Stellenangebote

SCHLUESSELDIENSTMONTEUR.de 0177/7444455 H

Veranstaltungen

21. Februar 2015 Trackday Hockenheimring; Infos und Anmeldung unter www.jvo.de H

Motorsportreisen. 0221/49125-98, rcam.de

LOGO in Garn

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

Versicherungen

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

Logo for sportvers.de with text: Versicherungen für den Motorsport Top: Veranstalterhaftpflicht

Motorradmarkt

Zubehör

wilbers.de logo

SHOP logo with shopping cart icon

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

ANZEIGEN-SERVICE

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

Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

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

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

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

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

Grid for entering advertisement text, consisting of 10 rows of 30 boxes each.

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter Autos Motorräder

als Privatanzeige

als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

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

unter Chiffre zzgl. 10,- €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

- MOTORSPORT aktuell € 2,00 auto motor und sport € 3,70
- MOTORRAD € 3,90 sport auto € 4,20

Table with 4 columns: 'Bitte ankreuzen', 'Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)', 'Anzeigenpreise privat €', and 'Anzeigenpreise gewerblich* €'. It lists different subscription options and their corresponding prices per line.

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

Zahlung per Kreditkarte über MasterCard Visa

Kartennummer: _____ Vorname: _____ Nachname: _____

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

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

Markenpokale

Klassen für sich



Typisches Startgetümmel: Wie hier beim Saisonfinale des Porsche Carrera Cups wird es im Markenpokal nicht nur, aber vor allem in der Anfangsphase ziemlich eng

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Markenpokale sind eine der letzten Oasen für Fans des «echten» Motorsports. MSa auf Expedition in einer Rennwelt, in der der Mensch und nicht die Technik über Sieg und Niederlage entscheidet.

Der Motorsport ist in einer Zeit des Wandels – weil er es muss. «Downsizing» ist der Trend in der Automobilindustrie, wo immer strengere Abgasvorschriften immer kleinere Motoren unabdingbar machen. Grossvolumige Motoren sind einfach nicht mehr «politisch korrekt», und so muss sich auch der Motorsport den Rahmenbedingungen anpassen, um die Daseinsberechtigung auch ausserhalb der Szene zu wahren.

So kommt es, dass selbst die Königsklasse seit letztem Jahr mit 1,6-Liter-Turbomotoren unterwegs ist und zusätzlich stren-

gen Begrenzungen unterliegt, was Maximal- und Momentanverbrauch angeht. Gänzlich auf eine Energiemenge pro Runde ausgelegt, ist das ebenfalls seit 2014 gültige LMP1-Hybrid-Reglement.

An anderer Stelle wird – mittlerweile zugegebenermassen sehr erfolgreich – über eine Balance of Performance versucht, für Chancengleichheit unter zum Teil völlig verschiedenen Konzepten zu sorgen. Das soll Kosten sparen und ist für die Erhaltung des Sports ebenso sinnvoll und nötig wie die Verbrauchsreduktion.

Wer sich mit all diesen Mechanismen nicht anfreunden kann, der hat aktuell drei Möglichkeiten: zum einen historischen Motorsport, der wie etwa die Youngtimer Trophy derzeit aus allen Nähten platzt. Zum anderen den Breitensport mit den noch nicht so betagten Rennern – oft aber mit weit auseinandergezogenen Feldern.

Und als dritte Möglichkeit, oft als Breitensport angelegt, eben die Markenpokale. Letztere bedienen nur bedingt den Ursprungsgedanken des Motorsports als Möglichkeit eines Herstellers, technische Überlegenheit zu demonstrieren. Der Reiz liegt aber darin, dass alle das gleiche Material bekommen, und nur das Team hinter dem Auto respektive der Fahrer im Cockpit über Sieg und Niederlage entscheiden.

Im Normalfall sieht ein Rennen dann so aus: Teilweise über 30 identische Boliden stehen in der Startaufstellung, im Zeittraining trennten den Polemann und den Letzten nur zwei Sekunden – und dann geht es los: Jeder will gleich auf den ersten Metern Boden gutmachen. Zu viert oder fünft geht es nebeneinander in Richtung der ersten Kurve. Jeder bremst auf der letzten Rille, die Heck-

stosstange des Vordermanns wird gerne auch mal als Bremshilfe in Anspruch genommen.

In der Kurve werden die Aussenspiegel gegenseitig eingestellt oder direkt abgefahren, Türgriffe und Kotflügel – die meist sowieso von vornherein als Verschleisssteile einkalkuliert sind – reiben aneinander, und Lackproben werden mit den Rivalen ausgetauscht.



Philipp Eng

25 Jahre Carrera Cup

Der weitere Rennverlauf sieht Windschattenschlachten, Ausbremsmanöver und Konter, Täuschangriffe des Angreifers und Kampflinie des Vordermanns. Egal, ob es nun um Platz 1 oder Platz 15 geht. Und irgendwie geht in den allermeisten Fällen alles gut. Bei der Zieldurchfahrt ist das Messer zwischen den Zähnen längst abgelegt, und bei den Kampfgefährten bedankt man sich ar-

tig mit Winkzeichen für den fairen Sport.

Der Dauerbrenner unter den in Deutschland verwurzelten Markenpokalen ist dabei der Porsche Carrera Cup. Bereits die 25. Saison fand 2014 statt und rund 35 identische Porsche 911 GT3 Cup fanden sich im Schnitt pro Rennwochenende ein. Bei so vielen Mitstreitern, die das gleiche Material zur Verfügung stehen haben, entscheidet jede Kleinigkeit über Erfolg und Misserfolg.

Einer der wichtigsten Faktoren ist dabei Erfahrung. Nicht nur im Carrera Cup, sondern allgemein in Markenpokalen. Nur in den seltensten Fällen kommt es vor, dass ein Neueinsteiger gleich im ersten Jahr um den Titel mitfährt. Ausnahmen entstehen eigentlich nur, wenn gerade ein neues Cup-Fahrzeug eingeführt wurde. Ansonsten zählen auf der Teamseite eine gewisse Datenbank an vorhandenen Set-ups, Erfahrungswer-



Der Neue: Der Audi Sport TT Cup löst den VW Scirocco R-Cup im DTM-Rahmen ab



Sciroccos in Spielberg: Nach 17 Jahren VW-Markenpokal ist vorerst Schluss



Breitensport: Im Renault Clio Cup Central Europe geht es seit 2013 hart und fair zur Sache



2014 im letzten Jahr: Im Clio Eurocup sanken die Starterzahlen



2014 im ersten Jahr: Grosser Run auf den Seat Leon Eurocup

te aus zahlreichen Rennen und schlicht die Qualität eines Teams, wenn es darum geht, mit dem Fahrer Set-ups und Strategien zu erarbeiten.

Der Pilot selbst muss sämtliche Sensoren des geschulten «Popometers» auf die Eigenheiten des Fahrzeugs einstellen, um bereits im Qualifying die letzte Zehntelsekunde, die manchmal ganze Startreihen Unterschied ausmachen kann, herauszukitzeln. Im Rennen geht es um die kämpferischen Fähigkeiten und wie man sich das Material einteilt: höherer Reifendruck, um von Anfang an pushen zu können, oder doch lieber konservativer starten, um auch am Rennende noch Reserven zu haben?

In der Jubiläumssaison des Carrera Cups war erst im achtzehnten und letzten Rennen erkennbar, wer diese ganzen Kompromisse und Fähigkeiten am

besten kombiniert hat: Am Ende war es Philipp Eng aus dem Team Project 1 rund um dessen Besitzer Hans-Bernd Kamps.

VW: Eine Ära geht zu Ende

Im internationalen Porsche-Markenpokal, dem seit 1993 im Rahmen der Formel 1 fahrenden Supercup, kam der Neuseeländer Earl Bamber zu Meisterehren.

Wie der Porsche Carrera fährt auch der VW Scirocco R-Cup im Rahmen der DTM. Oder besser gesagt «fuhr».

Denn mit dem Saisonfinale 2014 wurden nicht nur fünf Jahre im Scirocco-Cup, sondern auch die VW-Cup-Historie zumindest vorläufig beendet. Von 1998 an gab es nämlich siebzehn Jahre lang immer einen Markenpokal der Wolfsburger. Angefangen mit dem Lupo Cup 1998 über den Polo Cup (ab 2004) bis hin eben zum Scirocco (ab 2010). Parallel gab

es dann auch noch den VW New Beetle Cup (1999–2002) im Rahmen der Beru Top 10.

Die Besonderheit der VW-Markenpokale im Rahmen der DTM und auch des neuen Audi Sport TT Cup als deren Nachfolger: Abt Sportsline bereitet die Autos zentral vor, um die höchstmögliche Chancengleichheit zu gewährleisten. Im Scirocco-Cup war dazu das Set-up weitgehend festgelegt. Lediglich Reifendruck, ein weicherer und ein härterer Stabilisator vorn und die Sitzposition waren freigestellt. Vorerst letzter Meister eines VW-Markenpokal wurde Jordan Lee Pepper.

Wie Audi mit dem TT Cup gehört bekanntlich auch Seat zum VW-Konzern. Die Neuaufgabe des Seat Leon Eurocup startete vergangenes Jahr voll durch und geht 2015 ins zweite Jahr. Ganz nebenbei ist der

«Cup Racer» von Seat die Basis für das technische Reglement der neuen TCR-Tourenwagen-Klasse.

Renault: 40 Jahre Cup-Rennen

Die Basis für die heute zahlreichen Markenpokale (siehe Übersicht auf S. 36) legte dabei Renault. Bereits ab 1966 gab es einen Renault-Gordini-Cup, der aber noch kaum Beachtung fand. Das änderte sich schlagartig, als 1974 der Renault-5-Pokal erstmals an den Start ging. Legendar der Saisonstart am 7. April in Hockenheim: Vor 80.000 Zuschauern gerät die Premiere zum Fiasko mit zahlreichen Überschlägen und Totalschäden.

Die Renn-Slicks boten einfach zu viel Grip für die hochgebauten R5 mit dem weichen Fahrwerk. Doch statt den Kopf in den Sand zu stecken, wird nachgebessert, und der R5-Po-

kal sollte bis in die 90er-Jahre zu einem der beliebtesten Markenpokale aller Zeiten werden. Berühmte Meister? Fragen Sie zum Beispiel einmal Volker Strycek – der DTM-Champion von 1984 gewann den Titel 1978.

Vierzig Jahre nach der R5-Rennpremiere, über deren Verlauf man sich noch heute köstlich amüsiert, ist der Renault Clio Cup Central Europe der legitime Erbe. Die Serie, die 2013 den Renault Clio Cup Bohemia ablöste und im Rahmenprogramm des ADAC GT Masters auch 2015 wieder am Start ist, brachte seitdem zweimal den Bochumer Dino Calcum als Meister hervor.

Während der Breitensport-Clio-Cup (Central Europe) trotz Einführung des Clio RS IV Cup als Fahrzeug dabei nach wie vor gute Starterzahlen vorzuweisen hatte, wurde es im Eurocup im Rahmen der World



J. Pepper



Dino Calcum

FORTSETZUNG VON S. 35

Series by Renault dünner. So dünn, dass der Eurocup 2015 gar nicht mehr stattfindet. Doch ein neuer Markenpokal steht schon in den Startlöchern: Mit dem spektakulären, 500 Turbo-PS starken R.S. 01, der den Nachfolger des Mégane V6 darstellt, wird in diesem Jahr die Renault Sports Trophy an die Stelle des Eurocups rücken. Zum Vergleich: Der Renn-R5 hatte 1974 gerade mal 56 PS aus einem Ein-Liter-Motörchen und kostete 9950 Mark.

Die weiteren Markenpokale

Damit nicht genug. Denn die Markenpokal-Fans bekommen noch viel mehr zu sehen. Allein in der VLN gibt es bereits fünf «Markenpokal-Klassen». Auch hier sind ein Porsche- sowie Clio-Cup als jeweils eigene

Klasse ausgeschrieben. Dazu kommen Opel Astra OPC Cup, TMG GT86 Cup und seit 2014 der BMW M235i Cup.

Neben Porsche schicken auch die weiteren Sportwagenhersteller Ferrari, Lamborghini und Maserati einen eigenen Cup auf die Reise. Im Gegensatz zum Markenpokal der Zuffenhausener geht es hier zwar vor allem ums Marketing und darum, der gut betuchten Kundschaft Renn-Feeling zu ermöglichen – die Show leidet darunter aber nicht.

Wer auf einen gewissen «Oh, ist der süß»-Faktor beim Betrachten der Renn-Action steht, der dürfte sich bei der Trofeo Abarth mit dem Fiat 500 als Basis am besten aufgehoben fühlen. Einen Terminkalender gibt es für die europaweite Serie zwar noch nicht, wahrscheinlich wird sie aber wieder im

Rahmen der WTCC/ETCC an den Start gehen und so auch aus dem deutschsprachigen Raum zu besuchen sein.

Unterm Strich ist festzuhalten: Nach ein paar zähen Jahren mit Wegfall von Seat Leon Supercopa, Ford Fiesta Cup oder Mini Challenge/Trophy sind die Markenpokale wieder stark auf dem Vormarsch. Nach oben wie unten sind dabei kaum Grenzen gesetzt, von Fiat 500 bis 500-PS-Monster werden alle Geschmäcker bedient. Ihnen allen ist eines gemein: Hier gewinnt nicht derjenige mit dem meisten Geld, sondern derjenige, der das Paket am besten von allen umsetzen kann.

Und genau dieser Reiz wird dafür sorgen, dass den Rennfans auch über 2015 hinaus noch viele Jahre spannende Markenpokal-Action geboten sein wird. ♦



2015 Debüt mit 500 Turbo-PS: Renault R.S. 01 als Markenpokal-Auto für die Renault Sport Trophy

Markenpokale Rallye

Im Fernduell gegen die Zeit

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und REINER KUHN

Auch abseits permanenter Rennstrecken gibt es Markenpokale. Ohne Rad-an-Rad-Duelle, aber mit dem gleichen Grundgedanken.

Markenpokal und Rallye – das passt doch irgendwie nicht zusammen. Zumindest ist das wohl der erste Gedanke, wenn man die beiden Begriffe in einen Zusammenhang bringen soll. Kein Lackaustausch, keine spannenden Positionskämpfe, keine direkten Duelle. Wenn so ein Cup dann tatsächlich auch in höheren Klassen nicht mehr wirklich Sinn macht, dann ist er als Mittel zur Nachwuchsförderung geradezu perfekt.

So gibt es denn derzeit auch gleich zwei nationale Markenpokale in Deutschland, die sich dem Rallye-Einstieger und als

Betätigungsfeld für junge Talente bieten: der ADAC Opel Adam Rallye Cup und die Citroën Racing Trophy, welche in zwei Klassen (DS3 R1 und DS3 R3) ausgetragen wird. Die Meister der Cups hießen 2014 Emil Bergkvist (Opel), Philipp Knof (DS3 R1) sowie Christian Riedemann (DS3 R3).

Es gibt aber auch gleich zwei schlechte Nachrichten in Sa-

chen Rallye-Markenpokale, denn sowohl der Twingo R1 Deutschland Cup als auch der Volvo Original Cup werden 2015 nicht fortgesetzt.

Lefebvre schon 2015 im WRC

Als nationaler Cup wird in Österreich noch der Opel Corsa OPC Rallye Cup ausgetragen. Hier hieß 2014 der Champion Christoph Leitgeb – übrigens

ZUM THEMA

Markenpokale

>>>

2015 ist aus Markenpokal-Sicht ein sehr vielfältiges Jahr. Nachfolgend die auch national wichtigsten Cups.

>>>

Audi Sport TT Cup Als Nachfolger des VW Scirocco R-Cups Premierensaison im Rahmen der DTM.

>>>

BMW M235i Cup In eigener Klasse in der VLN (Cup 5) im zweiten Cup-Jahr.

>>>

Ferrari Challenge Ein Klassiker, von dem es auch 2015 wieder eine Europa-Ausgabe gibt. Leider aber ohne Deutschland-Rennen.

>>>

KTM X-Bow Battle Mit den Sportwagen aus Mattighofen geht es auch 2015 wieder rund. Saisonhighlight: im Rahmen des Truck-GP am Nürburgring Ende Juni.

>>>

Lamborghini Super Trofeo 2015 stößt der Huracan zum bisher reinen Gallardo-Feld. Im Rahmen der BES fährt man auch am Nürburgring.

>>>

Maserati Trofeo Altes Auto, neues Format: ab jetzt nur noch zwei Rennen pro Wochenende und keine Boxenstopps mehr.

>>>

Opel Astra OPC Cup Wie beim BMW-Cup eigene Klasse im Rahmen der VLN

(Cup 1). 2015 geht man bereits ins dritte Jahr.

>>>

Porsche Carrera Cup Der Dauerbrenner – 2015 erneut im Rahmen der DTM.

>>>

Porsche Supercup Der internationale Porsche-Cup umfasst zehn Rennen und startet 2015 neunmal im Rahmen der Formel 1.

>>>

Praga R1 Cup Neue Serie, spektakuläre Autos. Leider aber nicht wie geplant im GT-Masters-Rahmen, sondern in der FIA CEZ.

>>>

Renault Clio Cup Central Europe Im dritten Jahr und weiter im Rahmenprogramm des ADAC GT Masters.

>>>

Renault Sport Trophy Mit dem R.S. 01 als legitimem Nachfolger der Mégane V6 Trophy – löst den Clio Cup im Programm der WSbR ab.

>>>

Seat Leon Eurocup Geht ins zweite Jahr seit Neuauflage und gastiert bei sechs der sieben Events im Rahmen der International GT Open.

>>>

TMG GT86 Cup Ein weiterer Cup im Rahmen der VLN (Cup 4), der 2015 in sein drittes Jahr geht.

>>>

Trofeo Abarth Mit heißen Fiat-500-Ablegern auch 2015 im Rahmenprogramm der WTCC/ETCC. ♦ MBR



Blitzsauber: 2015 geht der Opel Adam Rallye Cup ins dritte Jahr



Der mittlere Rallye-DS: R3-Version aus der Citroën Racing Trophy

MOTORSPORT
aktuell

ZEIT ZUM SPAREN!

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

GRATIS
für Sie zur Wahl



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



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



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

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum 19 _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

Ich bezahle per Bankeinzug:

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

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

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

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

Datum _____ Unterschrift _____

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

Namen & Nachrichten

Dreimal runder Geburtstag

Klaus Schumann Der ehemalige Trabant-Pilot feierte am 13. Januar seinen 80. Geburtstag. Die von ihm getunten Rennmotoren und Kurbelwellen des legendären DDR-Zweitakt-Tourenwagens sind heute noch begehrt. Trotz seiner nicht mehr ganz so stabilen Gesundheit wirkt der versierte Kfz-Meister aus Lützkendorf in Sachsen-Anhalt seit über 40 Jahren fast täglich in seiner kleinen Werkstatt. 1976 hatte sich Klaus Schumann auf dem Sachsenring seinen ersten Sieg und damit den ostdeutschen Vize-Titel geholt. Von da an gehörte er bis zum Ende seiner aktiven Laufbahn immer zu den Podest-Anwärtern. Fünf DDR-Meistertitel zwischen 1979 und 1985 sind eine einzigartige Bilanz. Doch Schumann mochte nie Rummel um seine Person, schwänzte deshalb manche Siegerehrung. Kein Wunder, dass jetzt still und im kleinen Kreis gefeiert wurde.

Domingos Piedade Bereits am 26. Dezember wurde der Ex-Fahrermanager und Ex-AMG-Geschäftsführer 70 Jahre alt. Der gebürtige Portugiese mit deutschem Pass kam in den 1960er-Jahren in Köln durch seinen rennfahrenden Freund Rolf Stommelen erstmals mit dem Motorsport in Kontakt. Zwischen 1970 und 1990 betreute Piedade Profirennfahrer wie Michele Alboreto, Emerson Fittipaldi, Hans Heyer, Reinhold Joest, Pedro Lamy, Walter Röhrl und Ayrton Senna. Daneben war der Rund-um-die-Uhr-Arbeiter als F1-TV-Kommentator und europaweiter Zeitungskorrespondent im Einsatz. In der 1980er kam

der smarte Südländer, der fließend sechs Sprachen plus Kölsch spricht, als Kunde mit AMG in Kontakt. Dort fand der Maschinenbau-Ingenieur und Diplom-Betriebswirt ein neues spannendes Berufsfeld. Vom Marketing- und Verkaufschef stieg er auf bis zum Geschäftsführer der heutigen Hundertprozent-Tochter von Daimler. Zuhaus fühlt sich Domingos Piedade übrigens überall da, wo es ihm gefällt.

Walter Mertes Der Ex-DTM-Pilot feiert am 26. Januar seinen 60. Geburtstag. Als Gründer und Geschäftsführer der wm GmbH ist der Kölner seit 1985 schwerpunktmäßig mit Motorsport beschäftigt. Viele DTM-Fans dürften sich noch an den Ringshausen-Ford Sierra XR4 Ti im Kümmeling-Look erinnern, mit dem Mertes in 38 DTM-Rennen zweimal aufs Podest gefahren ist. Später war er Starter und Sicherheitsbeauftragter der DTM. Als inzwischen langjähriger Vorstand für Marketing und Sponsoring in der DTM-Dachorganisation ITR hat Walter, genannt «Walli», Mertes grossen Anteil am Erfolg der so populären Tourenwagenserie. In dieser Funktion ist er aktuell auch für die Vermarktung der DTM, der Formel-3-EM sowie für die Betreuung der Serienpartner zuständig.

Helmut Bross Die Formel-Super-V-Legende aus Herrenberg ist am 18. Januar im Alter von 75 Jahren gestorben. Diese traurige Nachricht erreichte uns kurz vor Redaktionsschluss. Der Bross-Nachruf erscheint in der nächsten MSA. ♦ HME/AW/MG



Klaus Schumann



Domingos Piedade



Walter Mertes

Motorrad-Stars gestern & heute

ACHTUNG FAHRERLAGER!



ALEX BARROS



Wir schreiben das Jahr 1986. Damals war ich Manager des ungarischen 80er-WM-Piloten Károly Juhász, und wir wunderten uns über einen langgewachsenen brasilianischen Jungen, der aus dem Nichts in die WM kam und mit unterschiedlichen exotischen spanischen Maschinen sein Glück versuchte. Doch schon zwei Jahre später sass Alexandre «Alex» Barros im Sattel einer 250er-Yamaha, und da gab er auch zu, dass er zu Beginn seiner WM-Karriere gefunkelt hatte, sich mit 15 als 16-Jähriger ausgab, das damalige Mindestalter für die WM.

1990 überraschte Barros Lerner, als er mit 19 Jahren einen Cagiva-Werksvertrag bekam. In der Königsklasse setzte er sich auch durch und fuhr dort insgesamt siebzehn Jahre. Bis ihn Loris Capirossi übertrumpfte, hatte er mit 245 Starts die meisten in der Königsklasse. Nachdem er 1993 Teamkollege von Kevin Schwantz bei Suzuki wurde, war er auch für GP-Siege gut, und zwischen seinem ersten in Jarama 1993 und seinem letzten in Estoril 2005 lagen mehr als elf Jahre.

Alex Barros war wie ein guter Wein: Mit den Jahren wurde er immer besser. Er fuhr zwar nach Suzuki für Privatteams, wurde aber 1996, 2000 und 2001 WM-Vierter bei den 500ern. Als die MotoGP-Ära eingeläutet wurde und er Ende 2002 auf die Vier-Takt-Honda-RC-211V steigen durfte, wurde er auf einmal

zum ernsthaften Gegner von Valentino Rossi. Danach wechselte er zu Tech3-Yamaha und galt als die Geheimwaffe um den WM-Titel, doch gegen die Tücken der 2003er-Yamaha M1 war er genauso machtlos wie die anderen Yamaha-Piloten. Aber auch so konnte er sich nach Valentino Rossis Umstieg zu Yamaha noch einmal für einen Werksplatz bei Honda empfehlen, wurde noch einmal WM-Vierter, bevor er 2005 wieder bei Sito Pons fuhr. Als der sein Team zusperrten musste, fuhr Barros ein Jahr lang in der Superbike-WM, gewann auch dort einen WM-Lauf und beendete seine lange Karriere 2007 bei Pramac-Ducati in der MotoGP.

Vielleicht hätte es Barros in seiner Karriere zu mehr als sieben GP-Siegen bringen können, aber eines konnte er nicht übertreffen: Durch seine immer frohe brasilianische Natur gab es einfach niemanden, der ihn im Fahrerlager nicht gemocht hätte. Und so ist der heute 44-Jährige noch immer ein gern gesehener Gast bei seinen ehemaligen Teams, wenn er bei einem GP vorbeischaud. Das ist in der letzten Saison allerdings ausgeblieben, denn Alex Barros ist mittlerweile in seiner Heimat Brasilien ein sehr vielbeschäftigter Mann. Er leitet dort das Team von BMW in der heimischen Superbike-Meisterschaft, die er 2014 mit Matthieu Lussiana auch gewann. PEPI BÖRÖCZKY*/IP

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



Alex Barros: Fünffmal WM-Vierter in der Königsklasse

REDAKTION

Redaktion MOTORSPORT aktuell,
Industriestrasse 28, CH-8604 Volketswil
Telefon +41 (0)44 806 55 66
Telefax +41 (0)44 806 55 11
www.motorpress.ch
msa@motorpresse.ch

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

Sonderkorrespondenten:

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

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
Gustav Büsing, Georg Dobes, Andreas Göhring,
Martin Grühler, Michael Heinrich, Klaus-Eckhard
Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik
Medrow, Wolfgang Morsehr, Robert Poiran,
Thomas Schiffer, Achim Schlang, Ulf Simon,
Stefanie Szlapha, Julius Tannert, Arno Wester,
Anke Wiczorek, Michael Wolf

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

Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalaria

Japan: Shigeo Kibiki

Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat

Österreich: Peter Pressler, Heinz Prüllner, Werner
Schneider, Wolfgang Vlasaty

Schweiz: Jürg Kaufmann

Spanien: Manuel Pecino

Tschechien: Martin Straka

USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan

Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörenbacher,
dpa/picture alliance, Daniel Fessel, Jean-Pierre
Froidevaux, Claus Hermann, Burkhard Kasan, Ni-
kolett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozzo, Nico
Schneider, suton-images.com, Ralf Trömer,
Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Weisse,
Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Simona De Silvestro, Fabio Leimer,
Mike Rockenfeller

Art Director:
Silvio Löttscher

Grafik und Produktion:
Jürg Stohler, Jürg Schneider,
Sascha Bencke, Sophie Semmelmann

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

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

verlag@motorpresse.ch
CEO/Geschäftsführung:
Reto Feurer

Anzeigenleitung:
Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
0711 182 - 1641

Anzeigenverkauf:
Vanessa Reif
vreif@motorpresse.de
0711 182 - 1839

Werbekauf Online:
Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
0711 182 - 1346

Auftragsmanagement:
Iris Elfrig
ielfrig@motorpresse.de
0711 182 - 1613

Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
0711 182 - 1522

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL
Präsident:
Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

CEO:
Dr. Volker Breid, Henry Allgaier

Druck:
Presse Druck Oberfranken GmbH, Bamberg

Vertrieb:
DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:
wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft:
2,00 € (D); 2,10 € (A)

Jahresabonnement:
€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A),
€ 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben:
€ 13,90 (D+A), € 25,90 (übriges Ausland); Studen-
ten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-
bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil
von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von € 60,00
(D), € 63,00 (A).

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

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

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



20. Januar 2015 / MOTORSPORT aktuell

Nicht das beste Auto Zu Sebastian Vettel in der Formel 1

Sebastian Vettel hat 2014 im Vergleich zu seinem Teamkollegen Daniel Ricciardo sehr schlecht ausgesehen: Ein zweiter Platz gegenüber drei Siegen. Vettel kämpfte nach seinen Aussagen mit einem Holzknüppel an der Front, wo scharf geschossen wird. Sein Holzknüppel war mal ausnahmsweise nicht das beste Auto im Feld, sondern nur das zweitbeste! Armer Vettel, was hätte er an der Stelle von Alonso über den mittelmässigen Ferrari der letzten fünf Jahre gesagt? Schade, dass Alonso und Vettel 2015 nicht im selben Team fahren. Da hätte man gesehen, wer wirklich der Bessere ist. Ohne den überlegenen Red Bull wäre Vettel nicht viermal Weltmeister geworden – da bin ich sicher.

*Wolfgang Ley,
D-74523 Schwäbisch Hall*

FIA blickte nicht durch Zu «Toyotas grosser Durchbruch», MSA 1-3/2015

Zum Statistikteil der Sportwagen-WM 2015 auf Seite 15 rechts unten (Langstrecken-WM Fahrer/Hersteller) sind einige Erläuterungen angebracht: Die Langstrecken-WM fungierte in den Siebzigern noch als Marken-WM, ab 1976 nach dem Gruppe-5-Reglement. Parallel gab es 1976 und 1977 noch die Sportwagen-WM (Gruppe 6). 1976 bis 1979 gewann Porsche die Marken-WM und 1980/81 Lancia, weil die Italiener die Zweiliter-Division dominierten. In der Spalte steht für 1977 Alfa Romeo als Weltmeister in der Statistik, die in diesem Jahr die Sportwagen-WM geholt haben. Aber in der Statistik von MSA steht für 1978 bis 1981 Porsche als Sieger drin. Schon 1981 gab es einen Fahrer-WM-Titel, den Bob Garretson gewann. Zur Fahrer-WM zählten neben den Marken-WM-Läufen auch einige IMSA-Rennen. Das Finale fand in Brands Hatch statt. Damals hat nicht mal die FIA durchgeblickt. Ein Journalist hat damals die FIA auf den richtigen WM-Stand vor dem Finale hingewiesen.

*Bernd Hoffmann,
per E-Mail*

KONTAKT

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

Alle gleiche Beträge Zu «Rechte-Inhaber im Zugzwang»,MSa 52/2014

Alle Rennställe sollten die gleichen Beiträge aus der Kasse des Formula-One-Managements erhalten, denn alle Rennställe nehmen an den Rennen teil, und nur ein komplettes Feld macht Sinn. Die erfolgreicherer Rennställe schaffen es sowieso, lukrativere Sponsoren an sich zu binden und damit mehr Geld in der Kasse zu haben und auch erfolgreicher zu sein.

*Erhard Püntener,
CH-5445 Eggenwil*

Schmierenkommödie Zur Lage der Formel 1

Ich sehe seit 40 Jahren nahezu jedes Formel-1-Rennen im Fernsehen und war pro Jahr bei zwei oder drei Rennen live dabei. Doch was den Fans im vergangenen Jahr zugemutet wurde, ist eine Katastrophe! Ein Reglement, das Autos fordert, die keiner sehen möchte. Alle bis auf ein paar Millimeter identisch! Kastrierte Motoren mit einem furchtbaren Sound. Und dann die Strafen! Was hat das mit Rennfahren zu tun, wenn jeder auch noch so kleine Furz mit einer Strafe geahndet wird? Die aktuelle Formel 1 ist eine Schmierenkommödie geworden. Schön, dass ich schon richtige Formel-1-Rennen sehen durfte.

*Walter Lais,
D-70372 Stuttgart*

Bis heute nicht kapiert Zu «Alarmstufe Rot», MSa 52/2014

Wenn Eccelstone und Co. nicht bald aufwachen, werden noch mehr Zuschauer zuhause bleiben. 21 Formel-1-Grands-Prix in einer Saison? Mindestens vier zu viel. Das Freitagstraining ist langweilig, hier sollte man mal ins Reglement der Moto GP schauen, die wissen, wie es geht. Zum Sound: Jeder Serien-Ferrari mit Sportauspuff klingt mittlerweile besser. Die Eintrittspreise sind jenseits von Gut und Böse. Wie will man so neue und junge Kunden gewinnen? Rennen werden durch technische Probleme kaputt gemacht, Strafversetzungen wegen Motor- oder Getriebe-wechsel werden verhängt und was sonst nicht noch alles. An der Reihenfolge ändert sich im Laufe der Saison so gut wie nichts, es gibt also keine Überraschungen. Und dann reden alle von Kostenersparnis und bringen diese teuren Turbo-Motoren. Das habe ich bis heute nicht kapiert.

*Reinhold Ahrends,
D-26629 Grossefehn*

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

Dienstag, 20. 1. 2015

14.05 24 Stunden von Dubai/UAE 2012, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
22.50 Classic Races: DTM 1993, Saisonrückblick (W) SKY MOTORVISION
23.05 NASCAR Sprint Cup Auto Club 400, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION

Mittwoch, 21. 1. 2015

12.30 Motorheads: Porträt Rennfahrer Hans Herrmann (W) SKY MOTORVISION
14.55 Classic Races: Rallye-Weltmeisterschaft 1992 (W) SKY MOTORVISION
23.05 NASCAR Sprint Cup Martinsville/USA 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION

Donnerstag, 22. 1. 2015

6.00 Formel-E-Meisterschaft Buenos Aires/RA, Rennen (W) SKY SPORT 2
6.15 DTM-Highlights: Rennen in Brands Hatch 2009 (W) SKY MOTORVISION
7.15 Classic Races: Rallye-Weltmeisterschaft 1982 (W) SKY MOTORVISION
15.35 Truck-GP Nogaro/F 2013, 3. Rennen (W) SKY MOTORVISION
17.25 DTM-Highlights: Finalrennen in Hockenheim 2012 (W) SKY MOTORVISION
22.00 Rallye-WM Monte Carlo, Höhepunkte 1. Etappe (Zus.) SKY MOTORVISION
23.05 NASCAR Sprint Cup Fort Worth/USA, Höhepunkte Rennen 2014 SKY MOTORVISION

Freitag, 23. 1. 2015

3.10 Motorheads: Porträt Renn- und Rallyefahrer Sébastien Loeb (W) SKY MOTORVISION
9.15 DTM-Highlights: Rennen in Oschersleben 2008 (W) SKY MOTORVISION
15.45 Porsche Carrera Cup bei der DTM Oschersleben 2014 (W) SKY MOTORVISION
22.15 Rallye-WM Monte Carlo, Höhepunkte 2. Etappe (Zus.) SKY MOTORVISION
23.05 NASCAR Sprint Cup Darlington/USA, Rennen 2014 (W) SKY MOTORVISION

Samstag, 24. 1. 2015

18.00 Formel-E Peking, Punta del Este und Buenos Aires, Rennen (W) SKY SPORT 2
22.15 Rallye-WM Monte Carlo, Höhepunkte 3. Etappe (Zus.) SKY MOTORVISION
23.05 NASCAR Sprint Cup Richmond/USA 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION

Sonntag, 25. 1. 2015

9.30 Rallye-WM Monte Carlo,

TERMINE

AUTOMOBIL

22.-25. 1.	Rallye Monte Carlo	WM	F
24./25. 1.	24 Stunden von Daytona (USCC)		USA

MOTORRAD

24. 1.	Freestyle-Motocross Graz	EM	A
24. 1.	Supercross Oakland	WM	USA
24. 1.	Eispeedway St. Johann (Challenge)	WM	A

Höhepunkte Live-Stage (live) SKY SPORT 1

11.40 DTM-Highlights: Rennen in Mugello/1 2007 (W) SKY MOTORVISION
17.20 Classic Races: 1000 km Nürburgring 1984, Rennen (W) SKY MOTORVISION
18.20 Ferrari Challenge Europe Portimão/P 2014, 1. bis 4. Lauf (W) SKY MOTORVISION
19.30 Rallye-WM Monte Carlo, Höhepunkte 4. Etappe (Zus.) SKY SPORT 1
21.25 Porsche Carrera Cup Norisring 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
21.50 EuroV8-Serie Brunn/CZ 2014, Rennen SKY MOTORVISION
22.45 NASCAR-Euroserie Nürburgring 2014, Höhepunkte Rennen SKY MOTORVISION
23.15 NASCAR Sprint Cup Talladega/USA, Rennen 2014 (W) SKY MOTORVISION

Montag, 26. 1. 2015

3.55 Ferrari Challenge Europe Portimão/P 2014, 1. bis 4. Lauf (W) SKY MOTORVISION
8.30 ADAC-GT-Masters Spielberg/A 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
9.10 DTM-Highlights Rennen in Dijon 2009 (W) SKY MOTORVISION
22.50 Rallye-WM Monte Carlo, Höhepunkte (Zus.) SERVUS-TV
23.05 NASCAR Sprint Cup Kansas/USA 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION

Dienstag, 27. 1. 2015

0.45 Formel-E-Meisterschaft Buenos Aires/RA, Rennen (W) SKY SPORT 1
1.40 Rallye-WM Monte Carlo, Höhepunkte (W) SERVUS-TV
1.50 Truck-GP Navarra/E 2013, 2. Rennen (W) SKY MOTORVISION
14.00 24 Stunden von Dubai/UAE 2012, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
22.40 Motorheads: Hans-Joachim Stuck beim 24-Stunden-Rennen (W) SKY MOTORVISION
23.10 NASCAR Sprint Cup Charlotte 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION

MOTORRAD

Dienstag, 20. 1. 2015

13.10 Red Bull X-Fighters Istanbul/TR 2012, Freestyle-Motocross (W) SKY MOTORVISION

Mittwoch, 21. 1. 2015

0.30 X-treme: Red Bull Romaniacs, Extrem-Enduro (W) SKY SPORT 2
15.20 Red Bull Hard Enduro Sea to Sky 2013, Extrem-Enduro (W) SKY MOTORVISION

DONNERSTAG, 22. 1. 2015

7.30 X-treme: Red Bull Romaniacs, Extrem-Enduro (W) SKY SPORT 2
19.45 ADAC-MX-Masters Jauer 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
21.40 Red Bull Hard Enduro Roof of Africa 2012, Extrem-Enduro SKY MOTORVISION
22.10 Red Bull X-Fighters Glen Helen/USA 2012, Freestyle-MX (W) SKY MOTORVISION

Freitag, 23. 1. 2015

0.25 Red Bull X-Fighters Istanbul/TR 2012, Freestyle-Motocross (W) SKY MOTORVISION
12.15 Red Bull Hard Enduro Hare Scramble 2012, Extrem-Enduro (W) SKY MOTORVISION
16.45 Red Bull Hard Enduro Enduropale Le Touquet/F 2012 (W) SKY MOTORVISION

Samstag, 24. 1. 2015

5.20 Red Bull Hard Enduro City Scramble 2012 (W) SKY MOTORVISION
5.50 Red Bull X-Fighters Dubai/UAE 2012, Freestyle-Motocross (W) SKY MOTORVISION
8.45 Red Bull Hard Enduro Sea to Sky 2012 (W) SKY MOTORVISION
14.30 X-treme: Red Bull Romaniacs, Extrem-Enduro (W) SKY SPORT 1

Sonntag, 25. 1. 2015

17.50 IDM Superbike Schleizer Dreieck, Rennen 2014 SKY MOTORVISION
22.20 ADAC-MX-Masters Tensfeld 2014, Höhepunkte Rennen SKY MOTORVISION
23.30 X-treme: Red Bull Romaniacs, Extrem-Enduro (W) SKY SPORT 2

Montag, 26. 1. 2015

0.50 Red Bull X-Fighters Madrid/E 2012, Freestyle-Motocross (W) SKY MOTORVISION
6.00 X-treme: Red Bull Romaniacs, Extrem-Enduro (W) SKY SPORT 2
10.05 IDM Superbike Schleizer Dreieck 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
10.30 Red Bull Hard Enduro: Romaniacs 2013, Höhepunkte (W) SKY MOTORVISION
11.00 Red Bull X-Fighters Istanbul/TR 2012, Freestyle-Motocross (W) SKY MOTORVISION
14.25 Red Bull Hard Enduro: Roof of Africa 2012 (W) SKY MOTORVISION

Dienstag, 27. 1. 2015

5.30 X-treme: Red Bull Romaniacs, Extrem-Enduro (W) SKY SPORT 2

IM NÄCHSTEN HEFT / 27.1.2015

AUTOMOBIL
Formel 1: Aktuelle News
Rallye-WM: Monte Carlo
USCC: 24 Stunden Daytona

MOTORRAD
MotoGP: Aktuelle News
Supercross-WM: Oakland
Eispeedway-WM: St. Johann

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

GRATIS
für Sie zur Wahl

1. Amazon.de Geschenkkarte



Tankgutschein

30 €

JET
SCHLAUER IST DAS.

2. JET Tankgutschein

€ 30

3. Media Markt Gutschein



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registregericht Stuttgart HRFA 6102, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Hans-Oberschleipf (Voritz), Helmut Dörner, Dr. Michael Rapp, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, als bestellender Unternehmer, AG Hamburg, IHR 95792.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1140928
Senden Sie mir ab der nächsterreichbaren Ausgabe 50 x **MOTORSPORT aktuell** zum Preis von zzt. nur 86,-€ inkl. MwSt. und Versand. **Gratis** dazu erhalte ich den **Gutschein wie angekreuzt** nach Zahlungseingang und solange Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Bei Bankeinzug erhalte ich zusätzlich **2 GRATIS-Ausgaben**.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ Geburtsdatum _____ 19__

E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

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

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

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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