

# MOTORSPORT aktuell

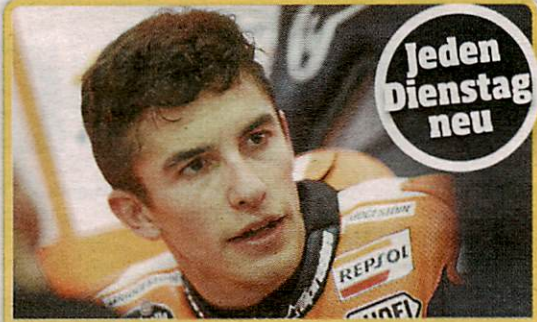
€ 2,00 / Österreich € 2,10 / Spanien, Italien € 2,70 /  
Kan. Inseln € 2,80 / Benelux € 2,30



**Rallye-WM**

**Ogier: In Schweden weiter gewonnen**

S. 16



Jeden  
Dienstag  
neu

**Moto GP**

**Márquez: Wie löst er Hondas Probleme?**

S. 26

**FORMEL 1 / Vettels neue Führungsaufgaben und Hamiltons neuer Liebeskummer**

## MACHT STIMMUNG



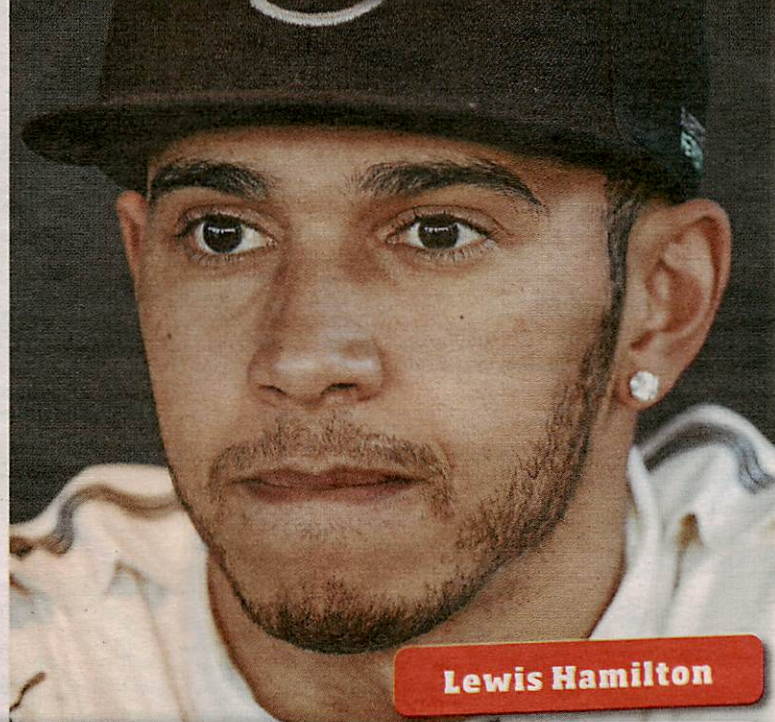
**Sebastian Vettel**

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

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

Der Ex-Weltmeister und der antizipierende Champion stecken beide mitten in schwierigen neuen Aufgaben: Vettel muss Ferrari seine

## MACHT SORGEN



**Lewis Hamilton**

neue Führungsrolle ausfüllen, Hamilton muss wieder mal eine Trennung verkraften. Welche Schritte den Deutschen am besten

zum Erfolg führen. Und warum das Privatleben des Engländers seinen Arbeitgeber Mercedes in Alarmstimmung versetzt. **Ab S. 4**

**Superbike-WM**  
**Neukirchner: Mit Yamaha zurück?** S. 25

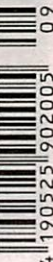
**Langstrecken-WM**  
**Porsche: Dauertest in der Wüste** S. 11

**IDM**  
**Superbike: 2015 ohne Meister?** S. 32

**DTM**  
**Auer: So tickt der neue Österreicher.** S. 15

**Zum Herausnehmen! Rennkalender Motorrad 2015**

S. 20







**LIEBE LESER!**



**Leopold Wieland**  
Chefredakteur

**F**ährt diese Woche schon der nächste Deutsche in der Formel 1? Zumindest wird Mercedes-Junior Pascal Wehrlein zu einem immer wichtigeren Thema bei Mercedes-Antriebskunde Force India. Das indische Team greift ab Donnerstag erstmals in diesem Jahr auf der Piste ins Testgeschehen ein – allerdings mit einem 2014er-Chassis mit 2015er-Antrieb. Fahren soll diesen Zwitter in Barcelona Ersatzpilot Daniel Juncadella. Und vielleicht eben auch Pascal Wehrlein. Auch von Trainingseinsätzen des 20-jährigen Deutschen am Freitagmorgen in der Formel 1 ist für die Mitte März beginnende Saison die Rede – ebenfalls bei Force India. Was gewiss nicht die schlechteste Adresse zum Erlernen des FI-Handwerks ist. Richtig mutig wäre es natürlich, wenn Mercedes Wehrlein möglichst bald schon in einem seiner Werkswagen während der Grand-Prix-Wochenenden ans Steuer liesse. Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



**WER?** Giacomo Agostini (I)  
**WO?** Jerez (E)

**WAS?** MotoGP-Legende ist jetzt im «Walk of Fame»



**WER?** Elfyn Evans (GB)  
**WO?** Rallye Schweden

**WAS?** Skispringen ist in Skandinavien eine beliebte Sportart. Rallye-Weitfliegen mit Sprüngen über 40 Meter offenbar auch



**WER?** Dany Ricciardo (AUS)  
**WO?** Palermo (I)

**WAS?** Formel-1-Pilot im Alfa Romeo T33 von 1972

**INHALT**

**AUTOMOBIL**

- THEMA DER WOCHE**  
Formel 1: Weiter Ringen um Deutschland-GP **S. 3**
- ! **FORMEL 1** Der Acht-Punkte-Plan für Vettel **S. 4**
- ! **FORMEL 1** Wie sehr trifft Liebes-Aus Hamilton? **S. 6**
- FORMEL 1** Helme-Story: Vettel wie Schumi **S. 8**
- RENAULT 3.5** Visser – die schnellste Formelfrau **S. 10**
- ! **LANGSTRECKEN-WM** Porsches Dauerlauf **S. 11**
- TOURENWAGEN-WM** Loeb Test-Schnellster **S. 12**
- DTM** Haugs positiver Blick in die Zukunft der Serie **S. 14**
- ! **DTM** Neuling Lucas Auer im Interview **S. 15**
- ! **RALLYE-WM** Ogier cool bei Schweden-Thriller **S. 16**

**MOTORRAD**

- ! **THEMEN DER WOCHE**  
Superbike-WM: Yamahas umfassende Pläne **S. 25**
- ! **MOTOGP** Márquez über die Wintertests **S. 26**
- MOTO2/MOTO3** Die Franzosen kommen **S. 28**
- MOTO2** Deutsche «frieren» bei Tests ein **S. 29**
- SUPERBIKE-WM** Start in eine neue Ära **S. 30**
- IDM/ENDURANCE-WM** Neukirchners Doppelp **S. 32**
- ! **IDM SUPERBIKE** Steigt Meister-Team 3C aus? **S. 32**
- SUPERCROSS-WM** Roczen fällt wieder zurück **S. 32**

**PANORAMA**

- TOP-FAHRER** Eiskönig Jean-Philippe Dayraut **S. 36**
- TOP-EVENT** Driftrennen auf Eis und Schnee **S. 37**
- BOXENGEFLÜSTER** Namen & Nachrichten, Was macht eigentlich...? **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





**Formel 1/Grand Prix von Deutschland 2015**

# Poker in Richtung Hockenheim



Hockenheimring: Seit 1970 war die Formel 1 bisher 35 Mal zu Gast im Motodrom bei Speyer

Von ELMAR BRÜMMER und ARNO WESTER

**Der Ringkampf geht weiter. In zwei Stilarten: britisch-badisch und eiflerisch-britisch. Es geht nach wie vor um die Startgeldgarantien für den Grand Prix von Deutschland 2015 und damit um die Zahlungsfähigkeit der beiden deutschen Rennstrecken Hockenheimring und Nürburgring.**

Bei zwei Möglichkeiten, dem Interesse des deutschen Publikums (ob es nun zur Piste kommt oder nicht), dem der deutschen Fernsehstationen RTL und sky und vor allem dem der deutschen Automobilindustrie in persona des Formel-1-Weltmeisters Mercedes, kann Bernie Ecclestone die Parteien gegeneinander ausspielen und so den Preis möglichst hochtreiben. Eine Taktik, die der FI-Chefvermarkter beherrscht. Das war in Silverstone so, in Spa-Francorchamps, das läuft auch in Sachen Monza so. Ausser (zeitweise) in Belgien ist aber noch keiner der GP-Klassiker bisher ausgefallen.

Aber darauf verlassen, dass es sich diesmal um leere Drohungen handelt, sollte sich besser keiner. Bei aller deutschen Tradition: Ecclestone ist mit den Gesetzen des Gebrauchtwagenhandels gross und erfolgreich geworden, da gibt es keine Gnade unterhalb einer bestimmten Verhandlungsbasis. Hockenheim scheint dennoch eine Art Sympathiebonus zu haben. Das liegt an den langjährigen Geschäftsbeziehun-

gen, aber auch an der Stimmung innerhalb der Formel-1-Gemeinde. Doch mit der Hockenheimring GmbH muss zunächst der bestehende FI-Vertrag auf 2015 angepasst werden. Denn der gilt nach dem bisherigen Streckenwechselmodell nur noch für 2016 und 2018. Beim letzten FI-Auftritt in Hockenheim verbuchte das badische Motodrom 2014 ein sattes Minus von 2,5 Millionen Euro. Daraus sollte, wenn der GP-Zirkus 2015 bereits wiederkäme, möglichst eine schwarze Null werden.

Der Nürburgring hingegen, der Ecclestone für 2015 ein Angebot mit einem für die Eifel-piste «vertretbaren Verlust» vorgelegt hat, ist vielen in der Branche zu weit vom Schuss. Und auf die Tradition der Nordschleife kann man dort nicht wirklich bauen. Zudem will Ecclestone den Geschäftspartnern, mit denen er sich einig schien, die dann aber die Abmachungen nicht erfüllten, gerne einen Denkkzettel verpassen.

Da passt es prima in den Plan, wenn plötzlich aus Katar verkündet wird, dass man fest mit der Aufnahme in den FI-Kalender des kommenden Jahres rechne. Das ist die Verstärkung der Drohung gegen Deutschland: Ist euer Slot erst mal weg, verlasst euch nicht darauf, dass ihr ihn wiederbekommt – ausser zu anderen Konditionen.

**Retterrolle für Mercedes?**

Viele – und auch Ecclestone – hoffen jetzt auf Mercedes. Zahlen die Weltmeister für ihr Heimrennen einen Teil des Antrittsgeldes der Formel 1,

zum Beispiel per Verrechnung von ihnen zustehenden Preis- und/oder TV-Geldern? Die Stuttgarter haben am Hockenheim- wie am Nürburgring grosse Tribünen, die ihren Markennamen tragen. Und Mercedes könnte über sein Händlernetz mit subventionierten Tickets die vor allem letztes Jahr bei ihrem Heim-GP arg leeren Tribünen leichter füllen als andere. 2014 sahen nur noch 52000 Fans am Sonntag in Hockenheim live der Formel 1 zu.

Nach 77 Mal FI-WM-Rennen in Deutschland 2015 keine Ferrari-Premiere von Sebastian Vettel daheim? Kein Schaulaufen der Silberpfeile, als Titelverteidiger Hamilton gegen Vorjahres-Heimsieger Rosberg? Kein Fan-Liebling Hülkenberg auf deutschem Boden?

Wie gut, dass Niki Lauda bei Mercedes viel zu sagen und Gewinnanteile am Team hat. Schafft es Österreichs dreimaliger Weltmeister, Ecclestones Sturheit zu durchbrechen, geht es aber immer noch um die Höhe des Rabattes. Es ist offiziell nicht klar, ob es um 12 oder 15 Millionen Dollar Garantie geht – einstellige Summen wie früher sind wohl vom Tisch. In Hockenheim, am Nürburgring und auch bei Mercedes wird also weiter mit ganz spitzem Stift gerechnet. Derweil wartet Ecclestone noch ein bisschen ab.

Doch die Zeit wird allmählich knapp. Bis zum reservierten deutschen GP-Termin am 19. Juli sind es jetzt nur noch fünf Monate. Womit die Phase für den Vorverkauf von Tickets bereits bloss halb so lang ist wie sonst. ♦

**FORMEL-1-RENNEN IN DEUTSCHLAND**

**1951 bis 2014**

- 1950 –
- 1951 Nürburgring (Nordschleife)
- 1952 Nürburgring (Nordschleife)
- 1953 Nürburgring (Nordschleife)
- 1954 Nürburgring (Nordschleife)
- 1955 Nürburgring (Nordschleife)
- 1956 Nürburgring (Nordschleife)
- 1957 Nürburgring (Nordschleife)
- 1958 Nürburgring (Nordschleife)
- 1959 Avus (Berlin)
- 1960 –
- 1961 Nürburgring (Nordschleife)
- 1962 Nürburgring (Nordschleife)
- 1963 Nürburgring (Nordschleife)
- 1964 Nürburgring (Nordschleife)
- 1965 Nürburgring (Nordschleife)
- 1966 Nürburgring (Nordschleife)
- 1967 Nürburgring (Nordschleife)
- 1968 Nürburgring (Nordschleife)
- 1969 Nürburgring (Nordschleife)
- 1970 Hockenheimring (alte Strecke)
- 1971 Nürburgring (Nordschleife)
- 1972 Nürburgring (Nordschleife)
- 1973 Nürburgring (Nordschleife)
- 1974 Nürburgring (Nordschleife)
- 1975 Nürburgring (Nordschleife)
- 1976 Nürburgring (Nordschleife)
- 1977 Hockenheimring (alter GP-Kurs)
- 1978 Hockenheimring (alter GP-Kurs)
- 1979 Hockenheimring (alter GP-Kurs)
- 1980 Hockenheimring (alter GP-Kurs)
- 1981 Hockenheimring (alter GP-Kurs)
- 1982 Hockenheimring (alter GP-Kurs)
- 1983 Hockenheimring (alter GP-Kurs)
- 1984 Hockenheimring (alter GP-Kurs)/Nürburgring (neuer GP-Kurs)\*
- 1985 Nürburgring (neuer GP-Kurs)
- 1986 Hockenheimring (alter GP-Kurs)
- 1987 Hockenheimring (alter GP-Kurs)
- 1988 Hockenheimring (alter GP-Kurs)
- 1989 Hockenheimring (alter GP-Kurs)
- 1990 Hockenheimring (alter GP-Kurs)
- 1991 Hockenheimring (alter GP-Kurs)
- 1992 Hockenheimring (alter GP-Kurs)
- 1993 Hockenheimring (alter GP-Kurs)
- 1994 Hockenheimring (alter GP-Kurs)
- 1995 Hockenheimring (alter GP-Kurs)/Nürburgring (neuer GP-Kurs)\*
- 1996 Hockenheimring (alter GP-Kurs)/Nürburgring (neuer GP-Kurs)\*
- 1997 Hockenheimring (alter GP-Kurs)/Nürburgring (neuer GP-Kurs)\*\*
- 1998 Hockenheimring (alter GP-Kurs)/Nürburgring (neuer GP-Kurs)\*\*
- 1999 Hockenheimring (alter GP-Kurs)/Nürburgring (neuer GP-Kurs)\*
- 2000 Hockenheimring (alter GP-Kurs)/Nürburgring (neuer GP-Kurs)\*
- 2001 Hockenheimring (alter GP-Kurs)/Nürburgring (neuer GP-Kurs)\*
- 2002 Hockenheimring (neuer GP-Kurs)/Nürburgring (neuer GP-Kurs)\*
- 2003 Hockenheimring (neuer GP-Kurs)/Nürburgring (neuer GP-Kurs)\*
- 2004 Hockenheimring (neuer GP-Kurs)/Nürburgring (neuer GP-Kurs)\*
- 2005 Hockenheimring (neuer GP-Kurs)/Nürburgring (neuer GP-Kurs)\*
- 2006 Hockenheimring (neuer GP-Kurs)/Nürburgring (neuer GP-Kurs)\*
- 2007 Hockenheimring (neuer GP-Kurs)/Nürburgring (neuer GP-Kurs)\*
- 2008 Hockenheimring (neuer GP-Kurs)
- 2009 Nürburgring (neuer GP-Kurs)
- 2010 Hockenheimring (neuer GP-Kurs)
- 2011 Nürburgring (neuer GP-Kurs)
- 2012 Hockenheimring (neuer GP-Kurs)
- 2013 Nürburgring (neuer GP-Kurs)
- 2014 Hockenheimring (neuer GP-Kurs)



1957: Fangios letzter GP-Sieg



1968: Stewarts Nebel-Triumph



1976: Laudas Feuerunfall



1995: Schumi erster Heimsieger



2013: Vettel letzter Ring-Sieger

\* GP von Europa

\*\* GP von Luxemburg

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM



Nachdenken Trumpf: So sahen wir Ferrari-Neuling Sebastian Vettel häufig bei den ersten F1-Wintertests 2015 in Jerez

Von ELMAR BRÜMMER

**In der Fortsetzungsgeschichte von Sebastian Vettel und Ferrari steht in dieser Woche der wichtige zweite Teil an. Beim vorletzten Testblock mit den neuen Autos vor dem Saisonstart in Melbourne müssen der rote Heppenhäuser und sein neuer Dienstwagen die starke Frühform von Jerez bestätigen. Wie Vettel dabei als neue Leitfigur am besten vorankommen kann.**

Der vom 19. bis 22. Februar in Barcelona anstehende mittlere Block der 2015er-Wintertests ist vielleicht der wichtigste. Nicht, was die Zeiten angeht, aber das sogenannte Teambuilding. Vieles und viele sind neu bei der Scuderia Ferrari. Es geht jetzt in jene Phase, in der Ex-Red-Bull-Star und Ex-Weltmeister Sebastian Vettel sich als der Leader definieren und zu erkennen geben muss, als den ihn Ferrari verpflichtet hat. Ein Acht-Schritte-Programm, passend zu der achten kompletten Formel-1-Saison des 27-jährigen, könnte ihm dabei helfen:

### 1. Schritt: Die Integration

Der grosse Rückhalt für Vettel bei Red Bull Racing kam von Anfang an aus den Reihen der Mechaniker. Die Briten waren erst überrascht und dann fasziniert, dass da ein Deutscher kam, der britische Comedys liebte und der selber solche Witze und den Slang der Strasse drauf hatte. Bis das auf Italienisch so weit ist, könnte es noch ein bisschen dauern. Aber Vettel liebt die Lebensart, die er einst bei Toro Rosso kennengelernt hat. Er bekommt Riccardo Adami, einen Ingenieur von damals, an seine Seite gestellt. Und er lernt schon seit dem Winter fleissig italienische Vokabeln – und an jedem Testtag ein bisschen mehr den richtigen Umgangston. Amtssprache mit dem Fahrer bleibt natürlich Englisch, aber Sympathien werden in Italiano verteilt.

### 2. Schritt: Die Stimmung

Einen, an dem man sich aufrichten kann, zu dem man aufschauen kann – so haben sich die Mitglieder von Ferraris «gestione sportiva» den Alonso-Ersatz gewünscht. Und wenn man die Gesichter nach der ersten Testfahrt noch im Vorjahr in Fiorano oder nach dem Werksrundgang im Januar gesehen hat, dann erfüllt der vierfache Weltmeister dieses Kriterium. Vettel ist so oft es geht zwischen den Rennen in Maranello, liebt den Simulator dort, geniesst die Herzlichkeit der Italiener, sagt zu keinem Selfie nein, manchmal macht er sogar selbst welche. «Ich bin mit offenen Armen empfangen worden», er-

zählt Vettel – und das ist mehr als eine Höflichkeitsfloskel. Er hat aus seinem frustrierenden letzten Red-Bull-Jahr gelernt, wie wichtig eine gute, vertrauensvolle Stimmung im Team ist – auch für ihn selbst. Testfahrten sind nicht nur dazu da, das neue Auto kennenzulernen, sondern auch sich selbst und die anderen. Es gilt, die richtige Balance zu finden zwischen Vorsicht und Euphorie, vor allem aber immer wieder: Sicherheit zu vermitteln. Sein breites Lächeln jedenfalls ist schon wieder da, und es scheint echt. Vettel und Ferrari, das ist eine Herausforderung auf Gegenseitigkeit. Für Sätze wie «Ferrari ist etwas ganz Besonderes, das habe ich schon bei der Fahrt durch Maranello gespürt.» lieben sie ihn schon heute. Und vermutlich ist das sogar ein Protokoll seiner wahren Gefühle.

### 3. Schritt: Die Psychologie

Vettels Freund Michael Schumacher steht als wichtiger Ratgeber momentan nicht zur Verfügung. Aber die Art und Weise, wie der Kerpener aus der Scuderia eine «Schumeria» gemacht hat, die hat Vettel verstanden. Bei Red Bull hat man ihm nur bis zu einer gewissen Grenze die Selbstverwirklichung erlaubt, in Maranello stehen alle Schranken offen. Sebastian Vettel weiss, dass gerade ein Team im Um- und Aufbruch einen echten Mannschaftskapitän braucht. Und Käpt'n Vettel weiss um die Verantwortung: dass ein moderner Spitzenfahrer eben nicht einfach nur ein Auto lenkt, er steuert eine ganze Truppe. Dazu ist er bereit, wenn ihm das gelingt, wird er in Italien und der Formel 1 zur Ikone werden. Fernando Alonso hatte ähnliche Ansätze, es funktionierte zunächst auch gut, doch dann wurde der Spanier zu sehr Egoist. Vettel muss stark sein, aber trotzdem den Teamplayer geben. Führungsfigur zu sein, das ist sein Mehrwert. Und bei einem Champion kann man davon ausgehen, dass er auch schnell alles Neue nicht nur adaptiert, sondern es sich zu eigen macht und dann mit doppelter Kraft zurück in die Mannschaft trägt.

### 4. Schritt: Die Führung

Der grosse Unterschied zur Schumi-Ära, mit der Vettels Italienreise so gern verglichen wird: Als der Fahrer kam, stand die Truppe schon. Nach dem Grossreinemachen von Fiat-Chef Sergio Marchionne in den heiligen Hallen von Maranello war die Fluktuation auch auf der Führungsebene gross. James Allison ist der neue starke Mann. Ein Techniker vom alten britischen Schlag, nur moderner denkend. Der aktuelle SF 15-T ist der erste Ferrari, der unter seiner Leitung entstan-

Sebastian Vettel

# Die besten Schritte zum Käpt'n



den ist. Plötzlich mit allen Vollmachten ausgestattet, was Risiko und Chance ist. Zusammen mit dem ebenfalls neuen Teamchef Maurizio Arrivabene muss Vettel nun ein Führungstrio bilden – was zunächst auf einem grossen gegenseitigen Vertrauensvorschuss basiert.

Vettels Rolle als Vollstrecker ist unbestritten, die beiden anderen müssen sich darin noch beweisen. Und ihnen wird zuerst der starke Gegenwind der italienischen Medien entgegenwehen, falls es nicht gleich so läuft. Vettel baut schon für alle zusammen vor: «Wir dürfen nicht vergessen, wo wir herkommen. Vieles verändert sich, es gibt viele neue Dinge und wir haben viel gelernt.» So bilden sich, analog zu Todt/Brawn/Schumacher, echte Schicksalsgemeinschaften. Big Boss Marchionne sagt – und noch ist das beruhigend und nicht drohend gemeint: «Ich habe sehr viel Vertrauen in die Arbeit des Teams, und diese Jungs verdienen ein wenig Zeit.»



**«Es kann nur helfen, dass wir ähnlich denken.»**

KIMI RÄIKKÖNEN

**5. Schritt: Der Teamkollege**

Kimi Räikkönen ist der letzte Ferrari-Pilot, der einen Weltmeistertitel einfahren konnte. Sein erstes Comeback-Jahr 2014 war höchst bescheiden. Keiner weiss genau, ob das mehr am Frust über das Auto oder der mangelnden Lust des Fahrers lag, vermutlich an beidem. Dass der Finne 2015 noch dabei ist, kommt Vettel entgegen – ob die Paarung übers Jahr hinaus Bestand haben wird, scheint fraglich. Aber Räikkönen ist vermutlich der ideale Partner für Vettel. Nicht nur, weil die beiden früher in der Schweiz Badminton gespielt haben. Sie sind in Auftreten und Wirkung unterschiedlich, hier der Schweiger, da der Strahler. Und auch die Berufsauffassung ist unterschiedlich. Räikkönen ist verdammt schnell, wenn er ein schnelles Auto hat. Vettel ist einer, der über die Fahrtechnik auch einen nicht ganz optimalen Rennwagen nach vorn bringt. Das ergänzt sich für ein Team, das im Aufbau ist, hervorragend. Selbst Räikkönen sagt: «Es kann nur helfen, dass wir ähnlich denken.»

Die Komponente Erfahrung ist ein wichtiger Wirbel im Rückgrat Ferraris, nur McLaren ist mit dem Champion-Doppel Button/Alonso ähnlich gut auf-

gestellt. Aber kein Zweifel dürfte darüber bestehen, wer bei Ferrari die Nummer eins ist. Vettel ist die Perspektive des Teams, aber der Stoiker Räikkönen kann damit leben. Und Vettel weiss, dass der rasende Kumpel brandgefährlich werden kann. Deshalb ist die Beziehung durchaus eine explosive.

**6. Schritt: Die Präzision**

Bei Adrian Newey als Rennfahrer in die Technikerschule zu gehen, ist das Härteste, was einem blühen kann in der Formel 1. Vielleicht aber auch das Beste. Sebastian Vettel hat zu dem so kauligen wie genialen Designer eine intensivere Beziehung gepflegt als zum restlichen Bullen-Personal. Das zählt sich jetzt aus. Strukturierte Denke, Nimmermüdigkeit in noch so langen Briefings, Ehrgeiz bis an die Grenze zum Krankhaften. Das Notizbuch, das Vettel in Jerez mit sich herumtrug, war nicht kokett gemeint, sondern konkret. Kleinigkeiten und grössere Dinge hat er darin aufgeschrieben, Ansätze für eine bessere technische Zukunft, Details für den SF 15-T, einer kurzen, roten Rakete. Der Hintergrund ist, dass er immer auf alles vorbereitet sein will. Zwischen den Tests dreht er dann anhand seines Aufschriebs so richtig auf, er nennt diese Phase «Zeit für das Verständnis und die Analyse». Bei der Abreise aus Jerez hatte er schon versprochen: «Das ganze Team wird alle Hände voll zu tun haben.»

**7. Schritt: Der Red-Bull-Schub**

Ob es Seelenbalsam war? Von allen Mitfavoriten hat sich Red Bull beim Jerez-Test am schwersten getan, nimmt man McLaren mal aus. Auch Vettel wird sich hüten, das überzubewerten. Doch ein wenig Genugtuung wird er verspüren, und seinen Ehrgeiz wird der Blick auf sein bisheriges Team weiter anstacheln. Helmut Marko, sein alter Vorgesetzter, stellt fest: «Er ist in einer guten Stimmung, der alte Sebastian ist wieder da.»

**8. Schritt: Das Siegen**

Egal, was man von den Top-Rundenzeiten aus Jerez halten mag, und egal, ob sich in dieser Woche Kinderkrankheiten einstellen: Der Ferrari-Anfang 2015 hat viel versprochen. In Kombination mit der Forderung des Teamchefs nach zwei, drei Siegen in diesem Jahr wächst daraus eine gewisse Erwartungshaltung. Keine Frage: Je früher Vettel im Ferrari gewinnt, desto besser ist das für alle Roten. Doch derzeit greift der neue rote Käpt'n zu einem seiner Lieblingszitate. Dem von den Füssen, die man auf dem Boden halten müsse. Vielleicht ist das nun sein wichtigster Schritt. ♦



Herzlich willkommen: Die Ferrari-Crew hat Vettel mit Freuden in ihrer Mitte aufgenommen



Simulatorarbeit: Auch virtuell dreht Vettel jede Menge Runden für seinen neuen Arbeitgeber



Der Oberboss: Sergio Marchionne



Der Technikchef: James Allison



Mit dem Teamkollegen: PR-Foto Räikkönen/Vettel (rechts) an einem aktuellen Fiat-Pkw



Lewis Hamilton

# Wie sehr stört die Frau

Von ELMAR BRÜMMER

**Der Weltmeister und Nicole Scherzinger haben ihre Paarbeziehung wieder einmal aufgelöst. Trennungen von dem Popstar haben sich in der Vergangenheit zum Teil sehr störend auf Lewis Hamiltons Rennfahrerjob ausgewirkt. Wie riskant ist das Liebesleid diesmal?**

Herzrasen ist doch auch eine Form von Racing. Aber das allein wäre sicher noch kein Grund, die Geschichte von Lewis Hamilton und Nicole Scherzinger beziehungsweise deren Nicht-mehr-Geschichte an dieser Stelle zu erzählen. Auf dem Titel steht schliesslich immer noch «MOTORSPORT aktuell»

und nicht «Bunte» oder «Gala». Und trotzdem gehört die scheinbar unendliche On-off-Beziehung vom Formel-1-Weltmeister und der Popsängerin hierher. Diente die Beziehung, nachdem die ehemalige Pussycat Doll als Überraschungsgast zum glücklichen Finale 2014 nach Abu Dhabi eingeflogen war, doch als einer der Belege, warum Hamilton im hitzigen Duell mit Nico Rosberg am Ende die Oberhand behalten konnte.

Ausgeglichenheit und Glück im Privatleben eines Rennfahrers, so die eingängige These, überträgt sich immer auch auf die Rennstrecke. So lange alles gut lief zwischen dem 30-jährigen Briten und seiner sechs Jahre älteren Dauerfreundin aus

Hawaii, war da auch nicht viel mit Ablenkung. Hamilton/Scherzinger amüsierten sich nur zwischen den Rennen rund um die Welt, ihre Jobs verfolgten sie jeweils sehr intensiv. Doch dann, pünktlich zum Auftakt der ersten 2015er-Testfahrten in Spanien, kommt Anfang Februar der Rückfall in alte Schlagzeilen-Zeiten. Das Liebes-Aus, angeblich, weil er sie nicht heiraten will. Bestätigt ist das nicht, aber es wird kolportiert.

Die Gründe, die Spekulationen, die Dauerhaftigkeit der Trennung spielen hier keine Rolle; nur die Auswirkungen, die die neuerliche emotionale Achterbahnfahrt auf die sportliche Karriere Hamiltons haben könnte. In Jerez war davon zu-

letzt nichts zu bemerken, die Maske sitzt. Nur die Augen erzählen manchmal eine andere Story. Wer weiss schon, wie «einvernehmlich» die Trennung wirklich war. Oder ob sie ihn tatsächlich mal wieder hat sitzen lassen.

## Alarm bei Mercedes

All das hat den Mercedes-Rennstall in Alarm versetzt: Wie sehr stört Hamilton die Frau im Rückspiegel? Frauen spielen in der Rennfahrerwelt eine weit grössere Rolle denn nur als schmückendes Beiwerk. Jenson Button und seine frisch angehaute Jessica leben perfekt vor, wie das funktionieren kann, auch wenn beide prominent sind. In anderen Sportarten, man denke nur an die Liaison

von Skistar Lindsay Vonn und Golflegende Tiger Woods, geht das auch. Natürlich kann es (unzulässige) Küchentischpsychologie sein, aus jedem sportlichen Erfolg oder Misserfolg auf die private Gefühlslage zu schliessen. Aber bei Athleten in Extremsportarten, in denen es vor allem auch auf den Kopf ankommt, sind diese Interpretationen nun mal berechtigter – und Lewis Hamilton ist ein besonders gefühlsbetonter Mensch.

Es gibt da ein Bild auf Hamiltons privatem Twitter-Kanal, das den Silberpfeil-Piloten an seinem roten Shelby-Sportwagen lehndend zeigt, dahinter die Sonne Kaliforniens. Ein fröhlicher Schnappschuss von einem Strandwochenende, könnte



Bild aus glücklicheren Tagen: Nicole Scherzinger hautnah am Silberpfeil-Cockpit von Lewis Hamilton



# im Rückspiegel?

man auf den ersten Blick meinen. Aber der Mann mit dem kecken Hütchen guckt auf den Boden, dort sitzt seine Bulldogge. «Beach day with my Coco» ist das Bild unternitelt, als ob ihm nur noch der Hund geblieben sei. Die Botschaft scheint klar: Einsamkeit, nicht mal besonders gut überspielt. Hier verläuft die schmale Grenze zwischen der privaten Angelegenheit und dem Interesse seines Arbeitgebers.

## Vertrauen besonders gefragt

Die Verhandlungen über eine Vertragsverlängerung um zwei, drei, vier Jahre und kolportierte Summen im dreistelligen Millionenbereich treten da eher in den Hintergrund. Was, fragen sich die Mercedes-Verantwort-

lichen, wenn aus dem Liebeskummer, den Hamilton in den sozialen Medien gestand, echte Verzweiflung würde? Es gibt da ja Beispiele aus der Vergangenheit. Jene Zeiten, in denen er im McLaren sass, seine WM-Chancen mit zu risikoreichen Manövern selbst torpedierte oder an Erfolgen keinen Spass mehr hatte, wie im Herbst 2011.

Ob Niki Lauda mit seinem eher herben Charme der richtige Ratgeber ist oder der einfühlsamer wirkende Toto Wolff? Vertrauen hat Hamilton zu beiden. Und darauf kommt es jetzt an. Im militärischen Klima von McLaren, wo Gefühle nicht unbedingt auf dem Businessplan stehen, wurde er nur gemassregelt, das Verhalten des Teams in der Krise trug zur spä-

teren Trennung von Fahrer und Rennstall bei. Die Mercedes-Bosse müssen die Balance wahren, was ihnen in anderen Fällen ja auch schon ganz gut gelungen ist, und nur eingreifen, falls er eine gefährliche Richtung weg von der Ideallinie einschlagen sollte.

Das Spiel mit dem Scheinwerferlicht, das Lewis Hamilton so gern betreibt, geschieht momentan nach anderen Regeln. Tritt er bei einer Wohltätigkeitsgala auf und wird prompt mit einer hübschen blonden Dame abgelichtet, ist sofort von neuer Flamme, von Trost, von Glück die Rede. Und dabei wird unterschlagen, dass diese Frau nur Frauen liebt... So gesehen ist die hermetische Abgeschlossenheit des Fahrerlagers und

der Rennfabriken vielleicht der ideale Zufluchtsort. Er wird sich im besten Fall mit voller Konzentration in die Arbeit stürzen, bevor er sich in Zweifeln verliert. Erfolgshunger stillen bedeutet auch Frustbewältigung. Aber die Rivalen, allen voran Jung-Ehemann Nico Rosberg, der gerade besonders viele glückliche Paarbilder postet, wittern eine weiche Stelle bei Hamilton.

Doch am Ende dürfte Lewis Hamilton immer noch genug Macho sein, um die Zweifel zu verdrängen. Sein neues Auto mit der gewohnten Nummer 44 gibt ihm Sicherheit, auch wenn jeder Grand Prix das Risiko eines ungewissen Ausgangs birgt. Doch mit diesem Druck umzugehen, hat er bestens gelernt. ♦



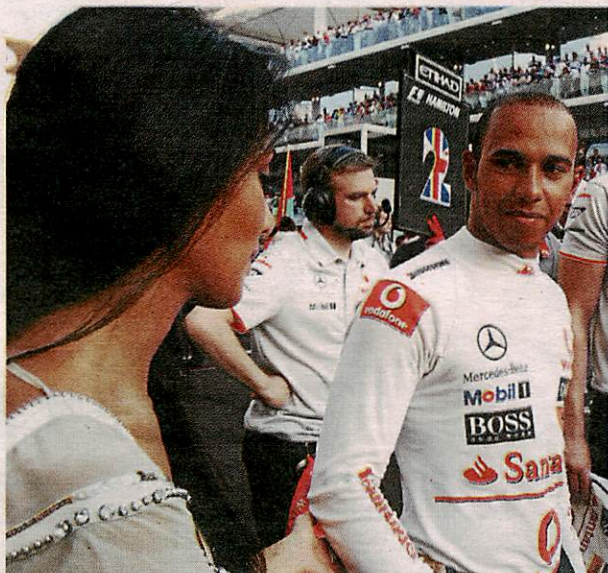
Harmlos: Lewis Hamiltons Dreher mit dem neuen Mercedes beim Testen zuletzt in Jerez



Undurchschaubar: Hamiltons Maskenblick



Das Star-Paar Ende 2014 mit dem WM-Fahrerpokal der FIA



Schon zu McLaren-Zeiten ging es zwischen den beiden auf und ab

## NACHRICHTEN

### Force India: Teststart mit Zwitterauto

**Barcelona-Test 1** Mit der zweiten 2015er-Testreihe vom 19. bis 22. Februar nimmt das zuletzt in Jerez nicht ange-tretene Force-India-Mercedes-Team den Fahrbetrieb wieder auf – allerdings mit einem Mix aus letztjährigem und neuem Auto. Das aktuelle 2015er-Modell soll dann beim zweiten Barcelona-Test (26.2.-1.3.) einsatzfähig sein.

### Testprogramme: Wer wie Barcelona plant

**Barcelona-Test 1** Bei Mercedes sitzt Hamilton Donnerstag (19.2.) und Samstag (21.2.) im Cockpit, Rosberg Freitag (20.2.) und Sonntag (22.2.). Auch Ferrari dreht die Jerez-Reihenfolge um: Räikkönen fährt die ersten beiden Barcelona-Tage, Vettel die letzten beiden. Bei McLaren-Honda übernimmt Button die Tage 1 und 2, Alonso die Tage 3 und 4.

### Mit Interimsauto beim China-GP?

**Manor** Die Ex-Marussia-Truppe kämpft weiter ums Überleben. Angeblich ist das Team um den sportlichen Leiter Graeme Lowdon daran, ein Interimsauto auf die Beine zu stellen. Der Plan sieht vor, beim dritten WM-Lauf in China wieder dabei zu sein. Das Geld soll von Justin King kommen (s. Heft 8). ♦ MSA/CE

## KOMPAKT

»» **GP Malaysia** Noch vor dem vertragsgemäss letzten F1-Rennen am 29. März 2015 wollen die Organisatoren einen neuen Vertrag abschliessen, Laufzeit: bis einschliesslich 2018.

»» **Luca di Montezemolo** Der Ex-Ferrari-Präsident managt neuerdings Roms Olympia-Kandidatur für 2024. Italiens Hauptstadt hatte die Spiele schon 1960.

»» **Christian Horner** Bei der geplanten Hochzeit des Red-Bull-Teamchefs mit Popstar Geri Halliwell soll es ein einmaliges Comeback der Spice Girls geben. Bis 1998 gehörte die zukünftige Frau Horner neben Victoria Beckham, Mel B, Mel C und Emma Bunton zu der sehr erfolgreichen Gesangsgruppe. ♦ MSA



## Helme

# Zufall oder Absicht?

Von CHRISTIAN  
EICHENBERGER

**Auch wenn viele Piloten ihre Helme laufend anders lackieren: Der Kopfschutz ist und bleibt das Markenzeichen eines Rennfahrers. Auch 2015 gibt es wieder neue Lackierungen zu bewundern. Einen ersten Eindruck erhielt man bei den Tests in Jerez. Dabei sind uns drei Helme aufgefallen, die wir so oder ähnlich bereits einmal gesehen haben.**

Man muss im Archiv weit zu rückblättern. Genau gesagt bis 1984. Es war das Jahr, in dem Niki Lauda mit einem halben Punkt Vorsprung zum dritten Mal Formel-1-Weltmeister wurde. Und es war das Jahr, in dem ein gewisser Michael Schumacher, damals gerade 15 Jahre alt,

seine erste Autogrammkarte entwarf. Auf dieser war der später siebenmalige Champion in einer Lederkluft abgebildet.

Schumis Helm wird auf dem Foto von seiner rechten Hand verdeckt. Trotzdem sieht man: Der Helm ist nicht ganz weiss, über dem Visier blitzt die schwarz-rot-goldene Deutsche Deutschland-Flagge hervor. Vermutlich hat sie Schumacher aus Isolierband gefertigt. Das war früher üblich. Die teuren Lackierungen, wie sie heute üblich sind, gab es damals noch nicht. Aber das spielt auch keine Rolle. Es geht hier nur um das Design. Und das erlebt mehr als dreissig Jahre danach ein Revival, und zwar ausgerechnet am Helm von Sebastian Vettel.

Absicht war es nicht. Das bedeutet nicht nur Vettel. Dazu steht auch sein Lackierer Jens Munser. Reiner Zufall sei es gewesen, meint der Mann, der seit 2007 die Vettel-Helme entwirft. «Weder Seb noch ich haben dieses Design von Schumacher gekannt», meint Munser und ergänzt: Es sei im üblichen Ideen-Pingpong zwischen Vettel und ihm entstanden.

Dass der Vierfach-Champion zu einem so schlichten Design greift, kommt überraschend. Bei Red

Bull haben er und Munser alles Erdenkliche ausprobiert – bis zu Modellen mit LED-Lichtern für den Nacht-GP in Singapur. 94 verschiedene Designs haben die beiden insgesamt entworfen. «Jeden Arai-Helm, den wir für Vettel aus der Kiste gepackt haben, wurde anders lackiert», sagt Munser. «Es sind also alles Unikate. Hat er mit einem gewonnen, verschwand dieser ins seiner Kollektion.»

## Schlichtes Design zum Anfang

Mit dem Wechsel zu Ferrari folgt auch ein Neuanfang in Sachen Helme. Zwar ist es nicht ausgeschlossen, dass sich das Duo Vettel/Munser im Laufe der Saison wieder etwas Neues (Verrücktes) ausdenkt. Doch vorerst hält man am schlichten Design fest. Im Unterschied zu Schumis «Klebe-Helm» ist Vettels Lackierung besser durchdacht. Wer genau hinschaut, erkennt, dass die Deutschland-Flagge nicht wie bei Schumacher mittig verläuft, sondern (von vorne betrachtet) leicht nach links versetzt ist. «Sie fällt quasi auf die rechte Seite hinunter», sagt Munser, was der ganzen Sache mehr Dynamik gibt.

Der ursprüngliche Plan, den Helm so zu «teilen», haben die beiden (vorerst) fallengelassen. Vettel mit deutscher Banderole – gefällt das dem Lackierer überhaupt? Munser lacht: «Am Anfang war er mir zu schlicht. Aber inzwischen gefällt er mir.» Dass Munser aufgrund des einfacheren Designs die Arbeit ausgeht, ist ein Trugschluss. «Das Lackieren von Vettels Helm geht schneller, aber ich hab' ja noch sieben andere Kunden in

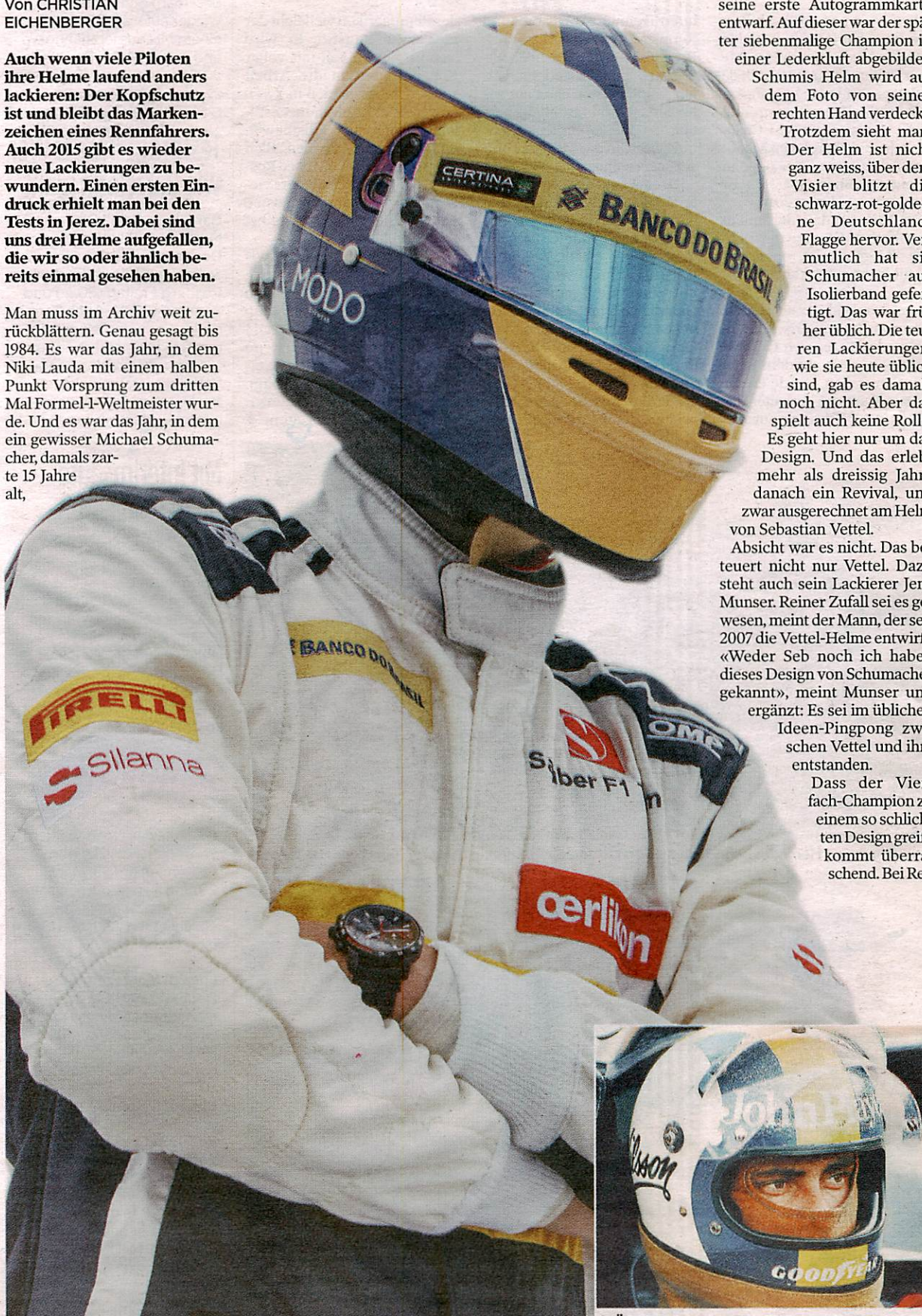
## Original und Kopie

# Ein Stern

Helmdesigns sind wie Fingerprints. Sie sind das Erkennungsmerkmal eines Rennfahrers. Unterschiedliche Lackierungen gibt es, seit Helme im Rennsport üblich sind. Ein paar davon sind zu Markenzeichen geworden. Der Bekannteste von allen ist der gelbe Kopfschutz von Ayrton Senna (Bild 9). Sein Neffe Bruno Senna (10) hat das Design



Ähnlich: Ericsson (gr. Bild) und Gunnar Nilsson





Red Bull

# Verstappen wie Vettel

# Hauptsache retro

der F1.» Zu ihnen zählen neben dem Red-Bull-Quartett (s. rechts) Nico Rosberg, Nico Hülkenberg und Felipe Massa.

## Nasr wie einst Niki Lauda

Zurück zu Lauda. Dessen Helm war rot. Bis auf eine Ausnahme: Als der heutige Mercedes-F1-Chefdenker 1982 sein Comeback bei McLaren gab, wechselte er die Grundfarbe. Nun dominierte Weiss. Und auf der Seite pinselte Niki ein rotes «L».

2015 erlebt auch Laudas Helm eine Auferstehung. Und wie im Falle von Vettel soll auch hier keine Absicht dahinterstecken. Das sagt zumindest Felipe Nasr, der die Lauda-Kopie bei den Jerez-Tests trug. «Dass ich dieselben Farben und ein ähnliches Design wie Lauda habe, ist reiner Zufall, aber es ehrt mich natürlich sehr», sagt Felipe.

Nasr war schon 2014 in der GP2 mit einem ähnlichen Stilo-



Die Kopie: Nasrs Lauda-Helm



Das Original: Niki Lauda 1984

Kopfschutz unterwegs. Allerdings war die Grundfarbe deutlich heller. Dass der Brasilianer überhaupt zur Signalfarbe greift, überrascht. Die Hausfarben seines Geldgebers Banco do Brasil sind Blau und Gelb. Man sollte also meinen, dass sich der Pilot da farblich unterordnen muss. Doch dem ist nicht so. Nasr hat wegen der Hausfarben seines Sponsors zwar schon einmal einen Wechsel zu einem anderen Team ausgeschlagen, weil dieses ihre Autos nicht blau-gelb lackieren wollte. Bei der Wahl der Helmfarbe ist er aber frei. «Ein greller Helm fällt mehr auf», sagt Nasr in Anspielung

an Ayrton Senna. «Er hat mit seinem Gelb und dem Kontrast zum Auto auch signalisiert: «Achtung! Da kommt einer, der ist schneller.» Übrigens: Die arabischen Schriftzeichen haben bei Lauda natürlich gefehlt und sollen an Nasrs libanesischen Wurzeln erinnern. Der Schriftzug heisst «Nasr», was übersetzt «Sieg» bedeutet.

## Seit Ende 2008 in Landesfarben

Im bunten Mix der zum Teil schrill lackierten Helme macht auch Marcus Ericsson eine löbliche Ausnahme. Der Teamkollege von Nasr setzt auf die Farben seiner Heimat Schweden.

Und erinnert stark an den 1978 einem Krebsleiden erlegenen Landsmann Gunnar Nilsson.

Ericssons Helm ist selbstverständlich pflücker und weniger verbraucht, als der von Nilsson 1977 bei Lotus. Und er passt farblich hervorragend zum Sauber C34. Der Schwede fährt seit Ende 2008 in den Landesfarben. Davor hatte er einen orangen Helm. «Am Design habe ich seither immer wieder herumexperimentiert», sagt Ericsson, «nicht aber an den Farben.»

2014 hat der 24-Jährige aus Kumla einem anderen schwedischen Idol seine Ehre erwiesen. Beim Grossen Preis von Monte Carlo fuhr der damals noch für Caterham startende Ericsson mit einer Kopie eines Ronnie-Peterson-Helms. Dieser hätte ihm um ein Haar Glück gebracht. Ericsson wurde Elfter und verpasste die WM-Punkte nur knapp. Rückblickend war es besser so. Wäre Ericsson Zehnter geworden, wäre sein jetziges Team Sauber in der WM-Endabrechnung auf dem letzten Platz gelandet. ♦



Daniel Ricciardo

Daniel Ricciardo, Daniil Kvyat, Carlos Sainz jr. und Max Verstappen: In der Formel 1 sind gleich vier Fahrer im Design von Red Bull unterwegs. Alle vier lassen ihre Helme bei Jens Munser lackieren. Das ist aber nicht der Grund, warum sich diese Helme gleichen. Vielmehr spielt das Logo eine Rolle. Die-



Daniil Kvyat

ses ist bei allen am selben Ort. Das führt zwangsläufig zu ähnlichen Designs. «Ausserdem», so Munser, «lässt das Logo nur Grundfarben zu. Deshalb ähneln sich die Helme so sehr.»

Einer, der von neuen Designs nicht viel hält, ist Carlos Sainz. Sein Muster mit der spanischen Flagge an der Seite ist seit fünf Jahren nahezu unverändert. Und auch Verstappens Lackie-



Carlos Sainz jr

rung kommt einem bekannt vor. Er erinnert an Vettels Kopfschutz. «Stimmt», sagt Munser. «Die Linienführung bei Max' Helm ist sehr ähnlich.» ♦ CE



Max Verstappen



Das waren noch Zeiten: Schumi im Schwarz-Rot-Gold-Design



Ohne Absicht sehr ähnlich: Vettels neuer Ferrari-Kopfschutz

# und vier tote Rennfahrer-Helden

Jahre später übernommen. Inzwischen ist es sogar mit einem «Copyright» versehen.

Die Faustregel – je einfacher das Design, desto einprägsamer – hat bis heute Gültigkeit. Und manche (simple) Lackierung erlebte im Laufe der Zeit wahre Revivals. So hat etwa Jean Alesi (2) während seiner gesamten Karriere an Elio de Angelis (1)

erinnert. «Er war mein Held», erzählt Alesi. «Deshalb übernahm ich sein Design.»

Alesi ist nicht der einzige, der den Kopfschutz eines tödlich verunglückten Fahrers kopierte. Offenbar scheint es in Rennfahrerkreisen diesbezüglich keine Vorbehalte zu geben. Auch Gilles Villeneuves Lackierung (3) lebte zehn Jahre nach

seinem Tod weiter – auf dem Helm von Perry McCarthy (4, siehe auch Seite 38). Selbst in jüngster Zeit gibt es noch Fahrer, die ihren toten Helden ein Denkmal setzen. Der Schweizer GP3-Fahrer Alex Fontana (8) wählte die Bemalung von Tom Pryce (7), der 1977 in Kyalami ums Leben kam. Dass Fontana damals noch gar nicht lebte,

spielt keine Rolle. «Ich habe seine Karriere später eingehend studiert und ihn faszinierend gefunden», sagt Fontana.

Meistens sind es Idole, die abgekupfert werden. Im Fall von Anthony Davidson (6) war es mehr die Lackierung, die faszinierte. Der Brite übernahm das Sternen-Design des US-Amerikaners Eddie Cheever (5). ♦ CE





## NACHRICHTEN

## Power zurück und schon wieder auf P1

**IndyCar** Der amtierende Meister Will Power liess sich beim ersten offiziellen Test im Motorsport Park in New Orleans die Bestzeit notieren. Einen guten Eindruck hinterliess auch Stefano Coletti. Der Ex-GP2-Pilot spulte für KV Racing Kilometer ab und hielt sich stets im Mittelfeld auf. Der Test wurde noch mit den alten Dallara-Chassis absolviert. Die neuen Aero-Kits von Honda und Chevy kommen erst Mitte März zum Einsatz.

## GP2-Meister Leimer zieht es nach Japan

**Super Formula** Der Schweizer Fabio Leimer, 2013 Meister in der GP2, wechselt in die japanische Super Formula. Leimer wird für das Team Mugen an der Seite von Naoki Yamamoto an den Start gehen. Im Dezember testete WEC-Pilot Leimer bereits zwei Tage im fernen Japan.

## Pommer bleibt beim Team Motopark

**Formel 3** Das Team Motopark von Timo Rumpfkeil setzt in der F3-EM auf die Dienste von Markus Pommer. Der Deutsche fuhr bereits im Vorjahr für das Team aus Oschersleben und sicherte sich souverän den Titel im Formel-3-Cup. Teamkollege von Pommer ist der Schotte Sam MacLeod. ♦ CE

## KOMPAKT

»» **GP2** ART hat sein Line-up komplett. Neben Stoffel Vandoorne fährt der Japaner Nobuharu Matsushita. Der 21-Jährige ist ein Honda-Schützling. Und Honda ist Partner von ART.

»» **GP2** Wie von MSa bereits in Ausgabe 6 verkündet, wird René Binder die Saison 2015 mit Trident bestreiten. Teamkollege ist Sauber-Ersatzfahrer «Lelo» Marciello.

»» **Renault 3.5** Roy Nissany wechselt von der F3-EM in die Worldseries zu Tech 1.

»» **AutoGP** Andres Mendez aus Kolumbien ist einer von zwei Fahrern bei Zele Racing.

»» **Toyota Racing Series** F3-Pilot Lance Stroll hat in Neuseeland die Toyota Racing Series gewonnen. ♦ CE

## Beitske Visser

## Die Formel 1 im Visier



Beitske Visser vor dem 3.5-Boliden ihres Teams AV Formula: Die schnelle Niederländerin geht 2015 in ihre zweite Worldseries-Saison

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Red Bull hat sie fallengelassen. Doch das hat Beitske Visser (19) nicht davon abgehalten, weiter an ihren Traum von der Formel 1 zu glauben. 2015 geht die Niederländerin in ihre zweite Saison in der Renault 3.5.**

Von allen Frauen im Motorsport ist Beitske Visser der Formel 1 am nächsten. 2015 geht die im März 20 Jahre jung werdende Niederländerin in ihre zweite Saison in der Renault 3.5. Die ganz grossen Stricke hat die zierliche Blondine in ihrem ersten Worldseries-Jahr nicht zerrissen. Vor allem zu Beginn der Saison hatte sie zu kämpfen – mit dem Auto und den hohen Fliehkräften. «Ich spürte, dass es schneller gehen könnte, aber mir fehlte die Kraft», meint Visser, deren Vater Klaas früher selbst Tourenwagenfahrer war und der mit dem Verkauf seiner BMW-Autohäuser die Karriere seiner Tochter mitfinanziert.

Doch Beitske, die 2012/2013 im Motopark-Team von Timo Rumpfkeil gross geworden ist, hat hart gearbeitet. Körperlich sieht sie sich heute in der sehr anspruchsvollen 3.5-Liter-Klasse nicht mehr im Nachteil. Den Beweis dafür lieferte sie beim Saisonfinale in Jerez. Dort erzielte sie mit Platz 5 nicht nur das beste Saisonergebnis. Sie

hielt sich die von Red Bull unterstützten und hoch eingestuft Pierre Gasly und Carlos Sainz jr. ein Rennen lang vom Leib. Eine besondere Genugtuung (wegen ihrer Red-Bull-Vergangenheit) gab ihr der fünfte Platz nicht. Dennoch strahlte sie hinterher – zu Recht. «Wenn ich denke, wo ich zu Beginn der Saison stand, dann ist dieses Ergebnis bemerkenswert.»

## Nur der Motorsport zählt

Genau darauf will Visser auch 2015 aufbauen. Deshalb ist sie ihrem Team AV Formula treu geblieben. «Konstanz ist in diesem Geschäft enorm wichtig», sagt Beitske. «Ausserdem fühle ich mich wohl bei AV.»



Jerez 2014: P3 bei den Rookies

Teamchef Adrian Vallés, einst F1-Testfahrer bei Spyker, ist froh über die Vertragsverlängerung von Visser. Auch ihm ist nicht entgangen, dass die Rennmanie im Vorjahr eine gewaltige Entwicklung durchgemacht hat. «Beitske hat uns von Rennen zu Rennen immer mehr überzeugt», meint Vallés, dessen noch junger Rennstall im Schatten der Haupttribüne unterhalb vom Circuit de Catalunya seine Basis hat.

Visser zählt zu den wenigen Mädels, die in ihrem Leben alles dem Motorsport unterordnen. Die Singlefrau aus Dronten (in der Nähe von Zwolle) hat sogar ihren Wohnsitz nach Barcelona verlegt. Um näher beim Team

zu sein – «und um den Frühling früher geniessen zu können», lacht Visser. Nur den Hund hat sie nach Spanien mitgenommen. Der soll ihr ein wenig heimatische Gefühle geben.

## Punkte und Podestplätze

Das Ziel im zweiten Jahr in der Worldseries ist klar: Visser will regelmässig punkten. Und hin und wieder auch auf dem Podest stehen. Abwegig ist das bei ihrer Lernkurve nicht. Dass sie schon jetzt die erfolgreichste Frau in der Geschichte der Worldseries ist, überrascht nicht. Auch Zoël Amberg, ihr letztjähriger Teamkollege, hält grosse Stücke auf sie. «Sie hat sich enorm entwickelt. Ich denke, man muss weit suchen, um eine Frau zu finden, die genauso talentiert ist wie Beitske.»

Nicht alles in Vissers Karriere lief bisher geradlinig. Und das ist gut so. Rückschläge stärken den Charakter. Der Rauswurf aus dem Red-Bull-Kader nach nur einer Saison nagte an ihr. Doch sie hat sich nach der Enttäuschung gefangen und ihre Karriere selbst in die Hand genommen. Das funktioniert bestens. Den ersten Test in der GP2 hat sie selber eingefädelt.

Glück im Unglück hatte Visser 2013. In Zandvoort gewann sie als erstes Mädchen einen Lauf zur Formel Masters. Und das mit einem gebrochenen Rückenwirbel vom Vortag. Wenn das keine taffe Lady ist! ♦

Zur Person  
Beitske Visser

Geburtstag 10. März 1995  
Geburtsort Dronten (NL)  
Herkunftsland Niederlande

## KARRIERE

2007–2011 Karting  
2012 ADAC Formel Masters mit Lotus (Gesamt-8., 2 Siege)  
2013 ADAC Formel Masters mit Lotus (Gesamt-8., 1 Sieg)  
2014 Renault 3.5 mit AVF (Gesamt-21., bestes Ergebnis: P5 in Jerez), GP3 mit Hilmer (zwei Rennen)  
2015 Renault 3.5 mit AVF

## HOBBYS

Motorsport, Fitness, Hund



**Langstrecken-WM**

# Stürmischer Wüstenmarathon

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

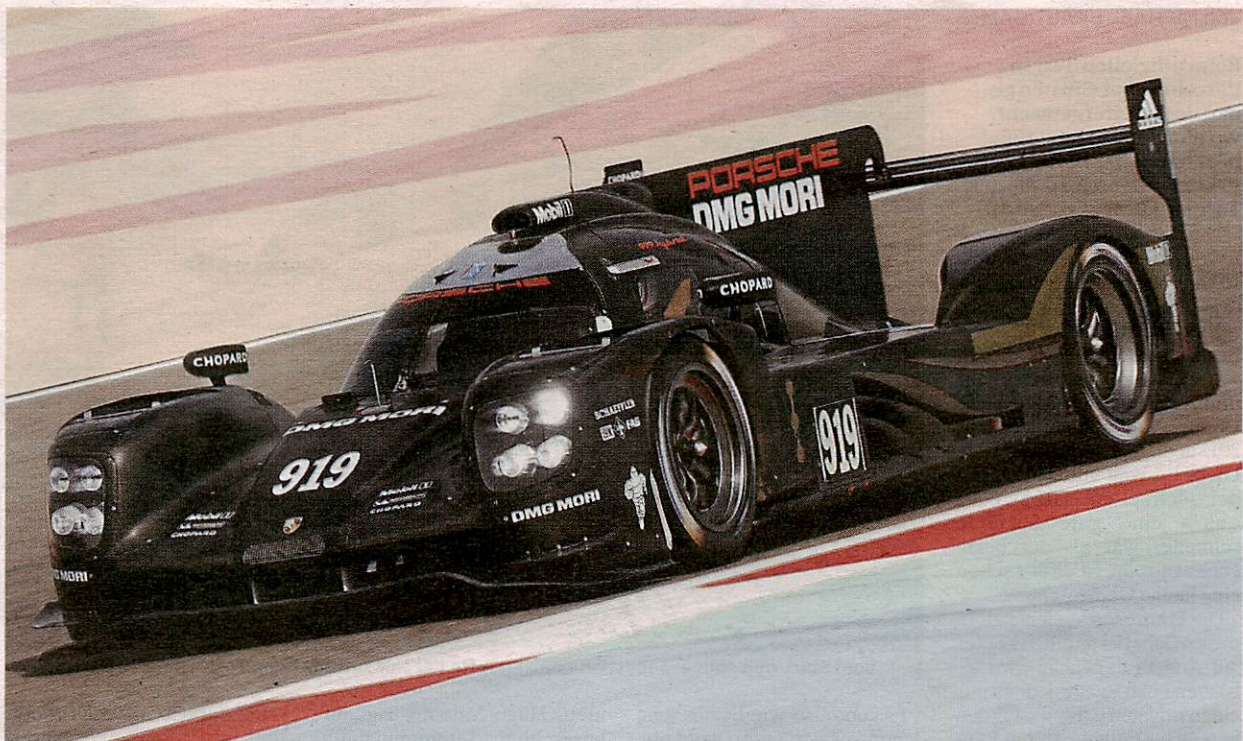
**Porsche hat vergangene Woche in Bahrain über 5000 Testkilometer mit dem überarbeiteten 919 Hybrid absolviert. Audi-Fahrer im Trainingscamp, Krumm als Nissan-Pilot für Le Mans bestätigt.**

Während die GT- und Nachwuchspiloten der Zuffenhausener ein achttägliches Fitnesscamp in Katar beendeten, schwitzten die LMP1-Fahrer Mark Webber, Nico Hülkenberg, Romain Dumas, Brendon Hartley und Marc Lieb im 919-Cockpit. Insgesamt spulten die fünf Werksfahrer 5118 Kilometer an fünf Tagen in der Wüste ab. Erschwert wurden die Tests von starkem und sandigem Wind.

«Weil die Bedingungen am Abend konstanter waren, haben wir die Fahrzeiten nach hinten verschoben und sind sogar einmal bis zwei Uhr am Morgen gefahren», erläuterte Technikchef Alex Hitzinger. Auf der Agenda standen Reifentests, Abtimmungs- und Aerodynamikarbeiten, Hybridstrategien sowie das Austesten verschiedener Differenzial- und Traktionskontrollen-Einstellungen.

**Fitness-Berater Kristensen**

Beim entthronten Weltmeister Audi ging es für die DTM- und einige Sportwagen-Piloten ins Winter-Fitnesscamp nach Oferterschwang im Allgäu. Mit dabei war auch der in seiner Fahrerrolle zurückgetretene «Mister Le Mans» Tom Kristensen, der Audi Sport in seiner neuen Funktion als Fitness-Berater unterstützte. André Lotte-



Über 5000 Test-Kilometer in der Wüste: Der Porsche 919 Hybrid der zweiten Generation ist schon ein Dauerrenner

rer, Marcel Fässler und Loïc Duval absolvierten ihr Trainingsprogramm in Les Deux Alpes – im unlängst eröffneten Sport-Chalet ihres LMP1-Fahrerkollegen Benoît Tréluyer.

Während bei Toyota weiter Schweigen im Walde herrscht, kristallisiert sich bei Neueinsteiger Nissan langsam aber sicher die Fahrerbesetzung der drei Fahrzeuge für Le Mans heraus. Neben Olivier Pla, Harry Tincknell, Tsugio Matsuda und Marc Gené, die bereits feststanden, sind vergangene Woche die «Eigengewächse» Jann Mar-

denborough und Lucas Ordóñez aus der GT Academy offiziell verkündet worden. Im gleichen Atemzug wurde auch Michael Krumm als siebter der neun Piloten für das Le-Mans-Aufgebot bestätigt.

Ebenfalls erwartet worden war die «Häppchen-Taktik» der Japaner, die nach und nach kleinere Neuheiten verkünden, statt einmal die ganz grosse Bombe platzen zu lassen. Im Zuge dessen darf mit der Verkündung der letzten beiden Fahrer bald gerechnet werden. Als heisse Kandidaten gelten Ex-Toyota-

Pilot Nicolas Lapierre sowie der ebenfalls der GT Academy entsprungene Wolfgang Reip, welcher als einer der ersten Namen überhaupt für das LMP1-Programm im Umlauf war.

**Strakka-Dome rennt endlich**

Neben dem «Race to 24» (siehe unten) gibt es aus der LMP2-Klasse ebenfalls Neues zu berichten – und zwar gute Neuigkeiten vom Strakka-Dome. Der hatte bisher vor allem durch Pleiten, Pech und Pannen geblüht: erst ein Testunfall in Spa, der den Start in Le Mans

vereitelte. Und ein geplanter Start beim WEC-Saisonfinale 2014 wurde kurzfristig abgesagt, weil die Abnahme des Fahrzeugs auf der Kippe stand.

Nun aber hat man, mit neuer Heckpartie, einen sehr produktiven Dauerlauf im spanischen Motorland Aragón absolviert: Rund 4000 Kilometer spulte man an insgesamt sieben Tagen ab – die ersten vier gemeinsam mit Audi, dann drei Tage allein. Läuft weiter alles glatt, können Nick Leventis, Danny Watts und Jonny Kane 2015 endlich mit «ihrem» Baby starten. ♦

**Race to 24**

## Mittels Casting-Show nach Le Mans

Fünf der sechs Fahrerplätze beim schweizerisch-japanischen Team Sard Morand sind für die 24 Stunden von Le Mans bereits vergeben. Im Auto mit der Nummer 43 teilen sich Oliver Webb, Pierre Ragues und Tristan Vautier ab.

**Auch zwei deutsche Bewerber**

Für das Schwesterauto mit der Nummer 39 stehen bisher Ex-F1-Pilot Christian Klien und der Japaner Koki Saga fest. Der dritte Fahrer auf diesem Auto wird über eine Casting-Show ermittelt – eine Art «DSDS» für

Rennfahrer, wobei es 24 Kandidaten gibt.

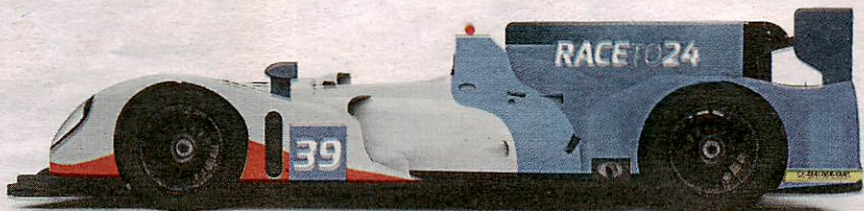
Aus dem deutschsprachigen Raum sind vier Pilotinnen und Piloten im Rennen: aus Deutschland GT-Pilot Christopher Haase sowie Formel-Nachwuchsfahrer Marvin Dienst. Aus der Schweiz ist der letztjährige Porsche-Carrera-Cup-Pilot Fabien Thuner dabei. Und für Österreich geht Renn-Amazone Laura Kraihamer an den Start, ihres Zeichens amtierende Vizemeisterin im KTM X-Bow Battle sowie Schwester von LMP1-Pilot Dominik.

Um aus den 24 Kandidatinnen und Kandidaten letztlich denjenigen oder diejenige zu finden, müssen sie Herausforderungen meistern. Wer nicht gut genug ist, scheidet aus. Interessierte

Zuschauer können das Auswahlverfahren ab 26. März in 12 Episoden im Internet über [www.raceto24.com](http://www.raceto24.com) verfolgen.

In der Jury, die über die Vergabe des Platzes im LMP2-Bo-

liden entscheidet, sitzt unter anderem Christian Klien, der sich am Ende also auch das Auto beim Sarthe-Marathon am 13./14. Juni mit dem Gewinner teilt. ♦ MBR



Dritter Fahrer gesucht: Sard-Morand-LMP2 mit der Nummer 39



## Testfahrten Barcelona

# Citroën mit Loeb vorne

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Beim offiziellen Test in Barcelona hat Citroën genau dort weitergemacht, wo man letztes Jahr aufgehört hat: Bestzeit für Loeb, Privatier Bennani dahinter, Tarquini Best of the rest.**

Es wäre wohl doch eine zu grosse Überraschung gewesen, hätte kein Citroën-Pilot beim offiziellen Test in Barcelona die Bestzeit gesetzt. Zu überlegen war der C-Elysée letztes Jahr und zu gründlich haben die Doppelwinkler ihn für das Jahr 2015 noch mal verbessert. Dass Loeb's Bestzeit von 1:49,972 auf der schnellen GP-Strecke «nur» eine gute Sekunde schneller war als der beste Nicht-Citroën, ist da fast schon eine kleine Überraschung.

Die Franzosen stellen sich in diesem Jahr bekanntlich breiter auf. Anders als geplant wird Sébastien Loeb Racing jedoch nur einen privaten C-Elysée für den bereits bestätigten Mehdi Bennani einsetzen. Statt eines zweiten Loeb-Citroën setzt das Werksteam einen vierten Wagen für Qinghua Ma ein, der seine erste volle Saison bestreitet.

## RML-Chevy bekommt Update

Bennani war es, der seinem Teamchef aus der Werksmannschaft am nächsten kam. In Abwesenheit der drei weiteren Werkspiloten reihte sich der Marokkaner knapp 0,9 Sekunden hinter Loeb auf P2 ein.



Vom Start weg spitze: Sébastien Loeb knöpfte der Konkurrenz beim Test rund eine Sekunde ab

Es geht also wie letztes Jahr schon vor der Saison wohl nur noch darum, wer von den Citroën-Piloten den WM-Titel einfährt. Oder nicht? Denn die Leistung der Verfolger sollte trotz des Abstandes in Barcelona nicht überbewertet werden. Der Circuit de Catalunya ist für den Honda absolutes Gift, weil der Japaner auf technisch anspruchsvollen Strecken seine Stärken ausspielen kann.

Bei den RML-Chevrolet-Teams darf man ebenfalls hoffen. Deren Speerspitze in Spa-

nien, Hugo Valente, lag nur knapp hinter Tarquini und gilt fahrerisch nicht als der stärkste der Cruze-Piloten. Tom Chilton und sein vergangene Woche bei Roal Motorsport erneut bestätigter Teamkollege Tom Coronel waren in Barcelona nicht am Start.

Dazu kommt, dass der Cruze noch ein Update verpasst bekommt, das in dieser Woche erstmals getestet wird. Bei RML wurde über den Winter an Aufhängung und Aerodynamik gefeilt. Zusammen mit dem be-

kannt starken Chevrolet-Motor sind mindestens Achtungserfolge möglich.

Und dann ist da noch die grosse Unbekannte namens Lada. Der neue Granta wurde dann doch noch rechtzeitig zum offiziellen Testtag fertig – trotzdem zog man es vor, wie geplant das Roll-out in Magny-Cours vorzunehmen. Dafür grüsste man mittels einer Videobotschaft den Rest der versammelten WTCC-Welt in Spanien.

Der von Oreca entwickelte Motor war schon 2014 eine

Bank. Wenn mit dem neuen Modell auch die aerodynamische Komponente sowie die Fahrwerkstechnik auf der Höhe sind, wird mindestens der Kampf um Platz 2 hinter Citroën sehr spannend.

## D'Aste bei Münnich zurück

Einer, der übrigens auch für Furore sorgen könnte, ist Stefano D'Aste, der nach einem Jahr Pause in die WTCC zurückkehrt. Er wird einen RML Chevrolet Cruze des Münnich-Rennstalls pilotieren. Die Mannschaft aus Sachsen hat vergangene Woche bestätigt, dass man auch 2015 dabei ist und in Verhandlungen mit einem zweiten Fahrer steht. Teammanager Münnich selbst geht nach zwei vollen Saisons nicht mehr an den Start.

Obwohl D'Aste in den letzten Jahren nur mit Heckantrieb (vor allem BMW und Lotus) unterwegs war, sortierte sich der Italiener im Vorjahresauto von René Münnich bei den Zeiten mit einer 1:51,7 bereits zwischen John Filippi und Norbert Michelisz ein.

Apropos Vorjahresautos: Grosse Änderungen gibt es im Reglement gegenüber dem Vorjahr keine – schliesslich wurde das TCI-Reglement ja erst eingeführt. Einziger optischer Unterschied zu 2014: Die Endplatten am Heckflügel werden kleiner. Das ist jedoch rein kosmetischer Natur. Beim Test waren noch sowohl alte als auch neue Versionen im Einsatz. ♦



Ganz in Weiss: Tarquini war in Barcelona bester Nicht-Citroën



Nur ein Gruss aus Magny-Cours: Lada fuhr allein in Frankreich

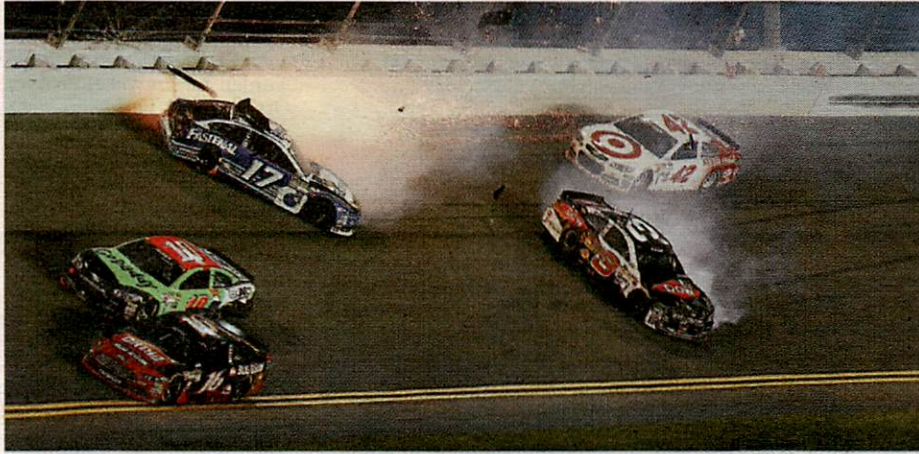


Wo Münnich draufstand, war in Barcelona D'Aste drin: Der Italiener startet für das Team aus Sachsen



Sprint Unlimited Daytona

# Grosses Crashfest



Eine von vielen brenzligen Situationen: Stenhouse (17) dreht sich und reisst Dillon (3) mit

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und WOLFGANG MONSEHR

Nach einem abgesehen von einem Duel-Sieg komplett sieglosen Cup-Jahr 2014 hat Matt Kenseth das erste Rennen des Jahres 2015 gewinnen können. Beim Sprint Unlimited gab es auch wieder viel Kleinholz.

Beim Einladungsrennen ohne Punktwertung, das als Generalprobe für die Daytona 500 kommendes Wochenende gilt, zeigte sich neben Sieger Kenseth auch Martin Truex Jr. mit P2 bestens aufgelegt. Der Furniture-Row-Fahrer setzte mit 28 Führungsrunden die Bestmarke des kurzweiligen Abends.

Vor allem Greg Biffle schien noch etwas eingerostet zu sein und war gleich in zwei folgen-schwere Kollisionen verwickelt, beim Massencrash in der 45. von 75 Runden löste er nach einem Aufeinandertreffen mit Jamie McMurray einen «Big One» mit 14 Autos aus. Kurz nach dem Restart legte sich der Roush-Fenway-Pilot mit Tony Stewart und Kyle Busch an.

### Logano: Streit mit Harvick

Bereits kurz nach Rennbeginn warf eine Kollision mit Kyle Larson Brad Keselowski aus dem Rennen. Mit dem amtierenden Meister Kevin Harvick gab es ein weiteres prominentes Opfer. Nach seiner Kollision mit Joey Logano gab es gleich

zum Auftakt wieder einen Anflug von «Harvicking»: Der Champ und der Penske-Fahrer mussten nach hitziger Diskussion unter tatkräftigem Einsatz voneinander getrennt werden.

Ein schleichender Plattfuss von Ricky Stenhouse Jr. sorgte 14 Runden vor dem Schluss noch dafür, dass der Youngster sich drehte und Austin Dillon mit ins Verderben riss. Nur neun Runden vor dem Ende gab es einen heftigen Massencrash, bei dem vor allem Greg Biffle, Tony Stewart und Kurt Busch heftige Einschläge verkraften mussten; jedoch blieben alle unverletzt.

Kenseth blieb bei all dem cool und fuhr seinen ersten Sieg im Sprint Unlimited heim. ♦

## Qualifikation Daytona 500

# Reihe 1 für Hendrick

Die erste Startreihe für das Daytona 500 steht fest: Pole-Mann Jeff Gordon wird von Hendrick-Teamkollege Jimmie Johnson flankiert. Das neue Quali-System sorgte für Chaos.

Das klassische Einzelzeitfahren wird in diesem Jahr ad acta gelegt und durch ein dreistufiges Gruppenzeitfahren über je fünf Minuten ersetzt. Und das sorgte schon im Vorfeld für hitzige Diskussionen. Manch einer unkte, dass man nun neben dem Sprint Unlimited und den Duels eine weitere Möglichkeit für möglichst viele Blechschäden habe.

Ganz unbegründet war diese Sorge nicht. Schon in der ersten der zwei Q1-Gruppen knallte es zwischen Reed Sorenson und Clint Bowyer, die sich auf der Outlap ins Gehege kamen. Weil

Sorenson mit lädiertem Auto die Gruppe anführte, wollte Bowyer vorbei und es kam daraufhin zum Crash – beide waren schon raus.

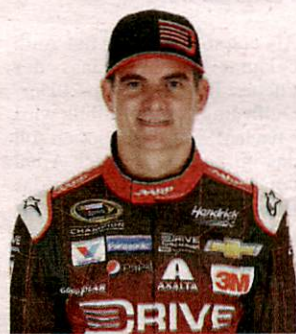
### Pokern auf Spitze getrieben

Auch Denny Hamlin's Bolide trug leichte Beschädigungen bei dieser Aktion davon, was

den Joe-Gibbs-Piloten zu folgendem Schluss kommen liess: «Das war Chaos pur.» Ein Horn, in das hinterher auch viele Kollegen stossen sollten.

Bitter verlief der Quali-Sonntag auch für die eigentlich stark aufgelegten Ford-Mannschaften. Im Q2 verzockte man sich, und so war gar kein Ford unter den letzten zwölf Autos, welche im Q3 die Pole ausfuhren.

Im letzten Quali-Abschnitt wollte keiner zuerst auf die Strecke gehen – bloss niemandem Windschatten spenden. So blieb am Ende allen nur eine schnelle Runde. Gordon und Johnson fanden den besten Kompromiss aus perfektem Timing und passender Track Position. Das Hendrick-Duo setzte schliesslich am Ende einer Neuner-Gruppe die Bestzeiten. Für Gordon ist es die zweite Pole beim Daytona 500. ♦ MBR



Chaos-Pole-Mann: Gordon

## Starterfeld 2015

# Letzter Legionär weg, Abschied für Gordon

Nach dem Kolumbianer Juan Pablo Montoya ist mit Aussie Marcos Ambrose 2015 auch der letzte Nicht-US-Boy unter den permanenten Startern aus dem NASCAR-Oberhaus verschwunden. Dafür gab es für das Daytona 500 einen riesigen Run auf die Startplätze. Neben der bereits feststehenden ersten Startreihe wird es um die restlichen 41 Startplätze in den beiden Duels am Donnerstag (19.2.) richtig eng. Denn auf der Nennliste stehen 50 Fahrer!

Unter ihnen ist mit Urgestein Jeff Gordon auch einer, der sich seinen Startplatz natürlich nicht mehr erfahren muss, der beim Daytona 500 aber in seine Abschiedssaison geht. Der Hendrick-Pilot könnte am Wochen-

ende mit seinem vierten Erfolg im «Great American Race» den perfekten Start für seine 23. Saison und vielleicht seinen fünften Titel hinlegen.

### Nur ein Vollzeit-Rookie

Nach dem starken Rookie-Jahrgang 2014 gibt es in diesem Jahr lediglich einen «echten» Neuling: Jeb Burton, der für BK Racing am Start steht, ist jedoch ein echter Senkrechtstarter, der nach nur zwei Truck-Saisons die zweite Liga überspringt und 2015 direkt im Cup fährt.

Der zweite Rookie ist Matt Di Benedetto, der jedoch nur ein Teilzeitprogramm fährt und in Daytona von Johnny Sauter im zweiten der drei BK-Racing-Toyota vertreten wird. ♦ MBR

## STARTERLISTE NASCAR SPRINT CUP 2015 (STAND: 15.2.2015)

Nr.	Fahrer	Team
1	Jamie McMurray	Chip Ganassi Racing (C)
2	Brad Keselowski	Team Penske (F)
3	Austin Dillon	Richard Childress Racing (C)
4	Kevin Harvick	Stewart-Haas Racing (C)
5	Kasey Kahne	Hendrick Motorsports (C)
6	Trevor Bayne	Roush Fenway Racing (F)
7	Alex Bowman	Tommy Baldwin Racing (C)
9	Sam Hornish Jr.	Richard Petty Motorsports (F)
10	Danica Patrick	Stewart-Haas Racing (C)
11	Denny Hamlin	Joe Gibbs Racing (T)
13	Casey Mears	Germain Racing (C)
14	Tony Stewart	Stewart-Haas Racing (C)
15	Clint Bowyer	Michael Waltrip Racing (T)
16	Greg Biffle	Roush Fenway Racing (F)
17	Ricky Stenhouse	Roush Fenway Racing (F)
18	Kyle Busch	Joe Gibbs Racing (T)
19	Carl Edwards	Joe Gibbs Racing (T)
20	Matt Kenseth	Joe Gibbs Racing (T)
22	Joey Logano	Team Penske (F)
23	J. J. Yeley	BK Racing (T)
24	Jeff Gordon	Hendrick Motorsports (C)
26	Jeb Burton (R)	BK Racing (T)
27	Paul Menard	Richard Childress Racing (C)
29	Justin Marks*	RAB Racing (T)
30	Ron Hornaday Jr.	The Motorsports Group (C)
31	Ryan Newman	Richard Childress Racing (C)
34	David Ragan	Front Row Motorsports (F)
35	Cole Whitt	Front Row Motorsports (F)
38	David Gilliland	Front Row Motorsports (F)
40	Landon Cassill	Hillman-Circle Sport (C)
41	Kurt Busch	Stewart-Haas Racing (C)
42	Kyle Larson	Chip Ganassi Racing (C)
43	Aric Almirola	Richard Petty Motorsports (F)
44	Reed Sorenson	Team Xtreme Racing (C)
46	Michael Annett	HScott Motorsports (C)
47	A. J. Allmendinger	JTG Daugherty Racing (C)
48	Jimmie Johnson	Hendrick Motorsports (C)
51	Justin Allgaier	HScott Motorsports (C)
55	Michael Waltrip*	Michael Waltrip Racing (T)
62	Brian Scott*	Premium Motorsports (C)
66	Mike Wallace*	Premium Motorsports (T)
78	Martin Truex Jr.	Furniture Row Racing (C)
83	Johnny Sauter*	BK Racing (T)
87	Joe Nemecheck*	Nemco Motorsports (C)
88	Dale Earnhardt Jr.	Hendrick Motorsports (C)
98	Josh Wise	Phil Parsons Racing (F)

(R)=Rookie \* Fahrer in Daytona (keine volle Saison) C=Chevrolet; F=Ford; T=Toyota



## NACHRICHTEN

## MRS steigt auf Nissan um – Strauss dabei

**ADAC GT Masters** Das Team MRS GT Racing steigt zur Saison 2015 von McLaren auf Nissan um. Einen der beiden GT-R Nismo GT3 wird der frischgebackene 12h-Sieger aus Bathurst, Florian Strauss, pilotieren. Wer sein Fahrpartner wird und wer den zweiten GT-R pilotiert, wurde noch nicht bekannt gegeben. Offen sind auch noch die Fahrer von Dupré Motorsport. Das Team aus dem Saarland hat sich nach einem Testeinsatz beim Finale 2014 zu einer vollen Saison mit zumindest einem Audi entschieden.

## Mercedes: Neuer GT3-Renner in Genf

**GT3-Sport** Der Nachfolger des Mercedes-Benz SLS AMG GT3 steht in den Startlöchern – und zwar auf dem Genfer Automobilsalon. Vom 5. bis 15. März wird der neue Mercedes-AMG GT3 dem Publikum präsentiert. 2015 soll der neue GT3-Rennwagen der Schwaben ein reines Test- und Entwicklungsjahr absolvieren, ehe 2016 erste Renneinsätze anstehen.

## Zeitplan für die Premiere steht

**TCR International Series** Die Top-Serie der neuen Tourenwagenklasse feiert bekanntlich im Rahmen des Formel-1-GP von Malaysia Premiere. Nun gibt es einen vorläufigen Zeitplan für das Rennwochenende auf dem Sepang Circuit: Am Freitagnachmittag gibt es zwei freie Trainingssessions über je 20 Minuten. Samstag um 12.30 Uhr Ortszeit findet das zweigeteilte Qualifying statt, um 15.30 Uhr folgt das erste Rennen. Der zweite Lauf ist am Sonntag um 12.35 Uhr, also direkt vor dem Start des F1-Rennens.

## TCR-Honda: Erster Test mit Morbidelli

**TCR WTCC-Lauf**sieger Gianni Morbidelli sass vergangene Woche am Steuer, als es für den von JAS entwickelten Honda Civic nach TCR-Regularien zum ersten vollwertigen Test in Barcelona ging. Wer für das Team West Coast Racing, das drei Civics in der TCR International Series einsetzen wird, als Fahrer zum Einsatz kommt, ist noch nicht klar. Morbidelli ist – zumindest bisher – nur Testfahrer. ♦ MBR

## DTM

## Haug's gute Hoffnung

Von ARNO WESTER

**Der frühere Mercedes-Motorsportchef Norbert Haug, der auch in der DTM-Saison 2015 als Experte für die ARD arbeitet, sieht die populärste Tourenwagenserie Europas in der öffentlichen Wahrnehmung auf einem guten Weg.**

«Ich bin überzeugt davon, dass die DTM in der kommenden Saison einen entscheidenden Schub erleben wird. Vor allem das neue Format mit zwei Rennen pro Wochenende (eines am Samstag und eines am Sonntag, d. Red.) ist eine gute, weil zeitgemässe Entscheidung. Mehr Programm und mehr Action fürs gleiche Geld, wo gibt's das schon?», sagte Haug in der vergangenen Woche bei Europas grösstem Sport-Businesskongress (rund 1700 Teilnehmer) in Düsseldorf.

Für den Schwaben ist vor allem die Attraktivität des Live-Events ein entscheidender Faktor. «Zunächst muss der Zuschauer vor Ort bedient werden – und das klappt bei der DTM ziemlich gut, wobei es bei jedem noch so gut umgesetzten Thema stets Verbesserungspotenzial und Raum für neue und das Publikum angenehm überraschende Ideen gibt», meinte Haug, der die DTM in den 22 Jahren seines Wirkens als Ver-



Begrüsst u.a. neues Zwei-Rennen-Format: Norbert Haug

ARD/RALEF WILSCHEWSKI

antwortlicher des Mercedes-Werksteams entscheidend geprägt und vorangetrieben hat.

## Wenig Zuschauerschwund

Bezüglich der Aussendarstellung der DTM in den Medien, die im Zeitalter von Facebook, Instagram, Twitter, WhatsApp und Youtube angeblich viel Nachholbedarf hat, erklärte Haug: «Es muss kontinuierlich daran gearbeitet werden, dass

die DTM auch für die junge Zielgruppe wieder cool ist. Ich halte eine gezielte Ansprache gerade auch mit Marketingmassnahmen bei den Rennen für sinnvoll, und ich denke, diesbezüglich wird 2015 viel passieren. Die ITR (Dachorganisation der DTM, d. Red.) ist schliesslich mit Profis besetzt, die ihr Thema beherrschen.»

Insgesamt sei die Konkurrenz für den Motorsport und damit

auch für die DTM grösser geworden. Aber: «Wer einmal vor Ort war und begeistert nach Hause kommt, dessen Interesse ist geweckt, und er verfolgt hinterher wohl auch die TV-Live-Übertragungen», glaubt Haug.

Im Gegensatz zu vielen anderen Rennserien, beispielsweise der Formel 1, hielt sich der Zuschauerschwund in der ARD in Grenzen. Im Schnitt (2014) verfolgten 1,09 Millionen (2013 waren es 1,21) Zuseher die DTM-Rennen live am TV. Der Marktanteil betrug heuer 8,6 Prozent (2013 waren es 10,1). Dabei muss auch berücksichtigt werden, dass der neue DTM-Champion Marco Wittmann (BMW) bereits nach dem drittletzten Rennen feststand.

Das ist auch ein Ansporn für die drei Rookies Tom Blomqvist (21/BMW), Lucas Auer (20) und Maximilian Götz (29/beide Mercedes), zu deren Verpflichtung Norbert Haug auf MSA-Anfrage sagt: «Wer von einem Werksteam verpflichtet wird, hat in der Regel seine Kompetenz in Nachwuchsförderung oder anderen Rennsportdisziplinen überzeugend nachgewiesen. Das Problem für die Neuen ist nur, dass jene, die schon da sind, das auch alle nachgewiesen und DTM-Routine obendrein haben. Trotzdem kann ein Neuling in der DTM glänzen, wenn er sehr gut und sehr stabil ist.» ♦

## DTM

## Erster Neu-Audi im März



Derzeit im Umbau für neue Saison: Audis 2014er-Autos (Foto)

**Die neue DTM-Saison steht in den Startlöchern: In 13 Tagen (2. bis 4. März) findet heuer der erste gemeinsame, jedoch private Test von Audi, BMW und Mercedes-Benz im portugiesischen Portimão statt.**

Als erster Hersteller hat Audi bekannt gegeben, dass der «neue» RS 5 DTM im 2015er-Outfit am 19. März enthüllt wird – nach MSA-Informationen soll das im neuen Hightech-Areal von Audi Sport in Neuburg, das Ende August 2014 eröffnet wurde, geschehen. In dem Motorsport-Kompetenzzentrum bauen die drei Audi-Sport-Teams Abt, Phoenix und Rosberg auch erstmals die acht Einsatzfahrzeuge für die Saison 2015 auf

Basis der im Vorjahr verwendeten Monocoques auf. Zwei Wochen dauert es, einen aus rund 4000 Teilen bestehenden RS 5 DTM fertigzustellen.

## Enthüllung in zwei Schritten

Bei den anschliessenden, offiziellen Testfahrten der DTM-Dachorganisation ITR in Estoril/Portugal (25. bis 27. März) sind die Autos von Jamie Green, Miguel Molina, Mike Rockenfeller und Adrien Tambay zu sehen, beim letzten Test vor dem ersten Saisonrennen (2. Mai in Hockenheim) werden die RS 5 DTM von Mattias Ekström, Edoardo Mortara, Nico Müller und Timo Scheider interessierten Fans in der Motorsport Arena Oschersleben (14. bis 16. April) präsentiert. ♦ AW





Lucas Auer

# «Hab' ein Auge auf Formel 1»



Formel 3 mit Mücke: Auer auf EM-Rang 4 und Zweiter in Macau



Sein neues Arbeitsgerät: Auer beim Jerez-Test mit DTM-Bolide

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

**Zwei Jahre ist Lucas Auer (20) in der Formel-3-EM angetreten. Zweimal wurde er Gesamtvierter. Nun hat der Neffe von Gerhard Berger das letzte verbliebene Mercedes-Cockpit in der DTM gekriegt. Was ihn erwartet und was er erwartet, erzählt er uns im exklusiven MSA-Interview.**

**Du bist Teil des Mercedes-Benz-Fahrerkaders in der DTM 2015. Was bedeutet das für dich?**

**LUCAS AUER:** Es bedeutet irrsinnig viel. Es ist ein wichtiger Schritt in meiner Karriere. Und es war immer ein Kindheitstraum, für Mercedes zu fahren. Ich bin happy und versuche, das Beste daraus zu machen.

**Wenn wir deine Stationen bis dorthin kurz nachzeichnen: Du hast den klassischen Weg mit dem Einstieg in den Kartsport gewählt. Warum aber bist du nach dem Einstieg in die Formel-Klassen zuerst in Asien und Neuseeland gestartet?**

Für uns war die Formel BMW immer sehr wichtig, die gab es aber dann in Europa nicht mehr, sondern nur noch in Asien. Das war aber auch deshalb gut, weil ich als junger Bursche nach Asien kam und es mir bei mehreren Sachen sehr weitergeholfen hat. Das Gleiche galt dann auch für Neuseeland.

**Danach hast du in der Formel 3 respektable Endplatzierungen erzielt. Warum geht es nicht auch in den höheren Formel-Klassen weiter?**

Am Ende des Tages ist das Ziel eines jeden Fahrers, Profi zu werden. Und wenn du eine Chance bekommst, bei Mercedes DTM zu fahren, da sagt man nicht mehr Nein.

**Gerhard Berger ist dein Onkel, und er hat dir bereits bescheinigt, dass du 2014 Formel-1-Potenzial gezeigt hättest. Konnte er dir nicht weiterhelfen?**

Ich konzentriere mich jetzt voll und ganz auf die DTM. Dort versuche ich, mein Bestes zu geben. Trotzdem bleibt die Formel 1 mit einem Auge das Ziel. Mit Österreich verbindet man auch immer Red Bull. Kennst du Dietrich Mateschitz, und gab es schon einmal Gespräche über eine Zusammenarbeit?

Natürlich kenne ich ihn – aber nur vom Lesen und Hören. Selber gesprochen habe ich mit ihm noch nie, nur mit Helmut Marko habe ich Kontakt gehabt. **Falls es mit der Formel 1 nicht mehr klappt: Wäre die DTM für dich eine mögliche «Endstation», oder geht es dann eher weiter Richtung Sportwagen wie zum Beispiel WRC?**

Egal ob Formel 1, DTM oder WEC-LMP1. Das sind Klassen, in denen du sehr glücklich sein kannst, wenn du da in einem hohen Alter aufhören kannst.

**2013 und 2014 hast du neben deinen Formel-Einsätzen auch Gaststarts in der WEC absolviert. Wie kam es dazu?**

Wir haben geschaut, wo man Dinge wie Boxenstopps und Reifenschonern lernen kann. Einfach, damit man ein Gefühl dafür bekommt. In den niedrigen Formel-Klassen gibt es ja nur Sprintrennen.

**Hast du da schon überlegt, in einen Sport- oder Tourenwagen zu wechseln?**

Nein, das ist erst später gekommen. Klar, in der F3 sind wir ja im Rahmenprogramm der DTM gefahren, und man schaut denen immer zu. Die DTM war also immer ein Thema. Aber erst nach dem ersten Test habe ich es als realistisch empfunden, dass das mein

**«Das DTM-Feld verlangt, dass du perfekt bist.»**

LUCAS AUER

**nächster Schritt sein könnte. Wann kam das Angebot von Mercedes, ein DTM-Auto zu testen?**

Relativ spät, erst nach Macau. Ich glaube, da habe ich eine gute Leistung gezeigt und so die Einladung bekommen.

**War dir in dem Moment klar, dass es für dich eine Chance gibt, DTM zu fahren?**

Da ich einer von den fünf eingeladenen Fahrern war, habe ich dann schon eine kleine Chance gesehen.

**Hast du jemals zuvor einen Tourenwagen getestet?**

Nein, nie. Das erste Mal war beim Test in Jerez. Das war eine tolle Erfahrung. Man kann sich gar nicht vorstellen, wie viel Aerodynamik diese Autos haben, dazu eine super Motorleistung. Es hat riesig Spaß gemacht.

**Wie viel Zeit hast du schon im DTM-Cockpit verbracht?**

Bisher nur den halben Tag, aber wir Neueinsteiger werden sicher gut vorbereitet, damit wir zum ersten Rennen fit sind.

**Was sind die grössten Unterschiede zwischen F3 und DTM?**

Zunächst mal ist man jetzt wirklich ein Profi. Und du mischst da mit den besten der besten Fahrer mit. In dem Feld mit 24 unglaublich guten Fahrern wird es sicher hart. Fahrerrisch hast du natürlich ein Dach über dem Kopf, und das Auto ist etwas schwerer, um einen herum ändert sich schon ein bisschen was. Aber wenn du ein guter Fahrer bist, kannst du dich daran schnell anpassen.

**Im letzten Jahr warst du in der Formel 3 für Mücke Motorsport am Start. Warum fährst du nicht auch in der DTM beim Berliner**

**Rennstall, sondern beim ebenfalls neuen ART-Team?**

Ich war so happy, dass ich bei Mercedes fahren kann, da habe ich das ganz ihnen überlassen, in welchem Team ich fahre. Und ja, ich hatte ein gutes Jahr mit Mücke, bin aber auch glücklich, dass ich jetzt mit ART durchstarten kann.

**Du hast in Gary Paffett einen erfahrenen Teamkollegen an deiner Seite. Hattet ihr bereits Kontakt, und welche Unterstützung erhoffst du dir von ihm?**

Wir hatten in der Fitnesswoche bereits Kontakt. Gary ist sehr offen, und ich kann sicher viel lernen. Zudem wird er mein absoluter Masstab sein, weil wir im gleichen Team und im gleichen Auto sitzen. Das ist für mich perfekt.

**Was ist für dich als Fahrer die grösste Herausforderung in der DTM?**

Das werde ich beim ersten Rennen sehen. Aber das Feld verlangt, dass du perfekt sein musst. Diese Perfektion immer abzurufen, wird schwierig sein, speziell im Qualifying. Wenn man sich da die Zeitabstände ansieht, ist das wirklich unglaublich.

**Ist es für dich als Neuling ein Vorteil, dass es in diesem Jahr zwei Sprintrennen statt einem Rennen mit Boxenstopp gibt?**

Für mich als Neueinsteiger absolut, ja. Und je mehr ich fahren kann, desto besser.

**Was sind deine Ziele, und womit wirst du am Ende deiner ersten DTM-Saison glücklich?**

Es wäre ja Schmalln, wenn ich jetzt schon zu viel sage. Ich weiss überhaupt nicht, was mich erwartet. Ich möchte einfach am Ende des Jahres sagen, dass ich 120 Prozent gegeben und so viel wie möglich gelernt habe. Und ja, natürlich möchte ich Highlights setzen.

**Was wäre ein Highlight?**

Das werden wir dann hinterher definieren. ♦

## Zur Person Lucas Auer

**Geburtstag** 11. September 1994  
**Geburtsort** St. Johann (A)  
**Herkunftsland** Österreich

### KARRIERE

- 2001 Tiroler Kart-Meisterschaft (2.)
- 2002 Tiroler Kart-Meistersch. (Meister)
- 2003 Bayrische Kart-Meistersch. (8.)
- 2004-2007 DMV Kart-Meisterschaft (2006/07: Meister)
- 2009/10 Deutsche Junioren-Kartmeisterschaft (2010: 2.)
- 2011 JK Racing Asia Series (Meister)
- 2012 Formel-3-Cup (2./bester Rookie), Toyota Racing Series (3.)
- 2013 Formel-3-EM (4.), Toyota Racing Series (3.), WEC (1 Rennen)
- 2014 Formel-3-EM (4.), WEC (3 Rennen), Macau Grand Prix (2.)
- 2015 DTM-Werksfahrer (Mercedes)

### HOBBYS

Fussball, Baseball, Eishockey



Schweden

# Eiskalt verwandelt



Trotz Schnee in der Erfolgsspur: Weltmeister und VW-Pilot Ogier holte sich in Schweden Saisonsieg Nummer 2

Von REINER KUHN und  
MICHAEL HEIMRICH

**Historische Fahrzeuge hatten ihm ein Bein gestellt, aber Sébastien Ogier fiel nicht hin. In einem packenden Finale der Rallye Schweden setzte sich der Weltmeister gegen Thierry Neuville und Andreas Mikkelsen durch.**

Es läuft für Ogier, da kann er wegen der neuen Startreihenfolge jammern, wie er will. Auch in der Anfangsphase der Rallye Schweden hatte er keinerlei Nachteil, als erster Fahrer in die Loipe zu gehen, ganz im Gegenteil. Weil im Värmland plötzlich Tauwetter eingesetzt hatte, brachen die vereisten Strecken schneller auf als erwartet und beförderten losen Schotter zutage. Ein klarer Nachteil für die Gegner, deren Spikereifen weniger Grip fanden. Prompt setzte sich Ogier an die Spitze, gefolgt von seinen Teamkollegen Jari-Matti Latvala und Andreas Mikkelsen. Die VW-Dampfwalze nahm Fahrt auf.

Selbst ein defekter Scheibenwischer brachte Ogier nicht wirklich aus dem Konzept und hielt ihn auch nicht auf. Das tat erst eine Schneewehe am Ausgang einer langsamen Linkskurve, in die der Franzose zu spät hineingebremste (WP9). Es folgte die übliche Schweden-Pirouette: Erst knallt das Heck ge-

gen den Schnee, dann wird das Auto herumgeschleudert, und die Front zieht es, wie von einem Magneten angezogen, in die tückische weisse Wand. Im Falle von Ogier sind fast 40 Sekunden dahin – Rückfall auf Position 4.

## Latvala hat den Dreh raus

Weil in diesem Jahr keine Zwischenzeiten mehr in die Autos übertragen werden dürfen, wusste Latvala nichts vom Missgeschick seines Teamkollegen. Möglicherweise wäre er dann nicht mit vollem Risiko in die tückische Rechtskurve eingebogen, in der sich das Heck seines Polos zu hart gegen eine Schneewand lehnte und der Gegenpendler im Graben endete. Die tatkräftige Hilfe der Fans förderte die Führe zwar wieder zurück auf die Strecke, doch acht Minuten waren verstrichen. Der Vorjahressieger war aus dem Rennen. Brav spulte Latvala die restlichen Kilometer ab und verkündete am Sonntagmorgen voller Stolz, endlich die Einstellung gefunden zu haben, die er bislang vergeblich im neuen Polo R WRC suchte. «Ich hatte bislang das Heck zu hart abgestimmt. Das funktionierte mit dem alten Auto, aber nicht mit dem neuen Modell. Ich hätte das schon vor zwei Monaten herausfinden sollen», so der Finne, der sich kurz vor dem Ziel selbst aus der Wertung nahm, um die reglementbedingte Festlegung bestimmter Fahrzeugkomponenten zu lö-

sen. Für Latvala wären Schweden, Mexiko und Argentinien miteinander verbunden gewesen. Der Rückzug hebt diese Regelung auf und gibt dem Finnen mehr Freiheiten bei der Abstimmung des Autos.

Nach dem Rückschlag für die beiden Topfavoriten führten plötzlich zwei Fahrer die Rallye an, die in einem Vorjahresauto sass. Weder Mikkelsen noch Hyundai-Pilot Thierry Neuville besitzen eine Schaltwippe am Lenkrad. «Je nach Prüfung bringt die eine halbe bis eine Sekunde», versichert der Belgier in

**«Ich hatte bislang das Heck zu hart abgestimmt.»**

JARI-MATTI LATVALA



Hyundai-Diensten und macht seinen Technikern Druck. Doch in Schweden kommt es vor allem auf Mut an, und von diesem hat Neuville eine ganze Menge. Tollkühn stürzte er sich am Samstag über die legendäre Sprungkuppe Colin's Crest (Seite 19), schraubte die bisherige Bestmarke von 37 auf 44 Meter nach oben und ritt weiter volle Attacke, um die Spitze zu

erobern. «Das war eine meiner besten Prüfungen», bejubelte er seinen Husarenritt auf WP18. «Ob ich hier gewinnen kann? Ja!»

Aber Neuville wusste, mit welchen Gegnern er es am Sonntag zu tun hatte. Für den Norweger Mikkelsen ist der schwedische WM-Lauf ein Heimspiel, und der bis in die Haarspitzen motivierte Ogier lag vor dem Finale nur noch zehn Sekunden zurück. Es hätte deutlich weniger sein können, doch das Feld der historischen Rallye hatte zwischen den beiden Samstagsschleifen auf den Prüfungen gewütet. «Es ist eine Schande, dass wir nach diesen dämlichen Histos fahren müssen», schimpfte Ogier über wild gekreuzte Fahrspuren, die so mancher Oldie gelegt hatte. «Es war schrecklich, als erster Fahrer starten zu müssen.»

Am frühen Sonntagmorgen wuchs die Spannung weiter, auch weil die Gegensprechanlage im Hyundai nicht mehr korrekt funktionierte. Neuville liess sich davon ablenken und krachte gegen eine Schneewand. Zum Glück ohne grössere Folgen, aber die Führung war dahin. Pötzlich lag Mikkelsen wieder vorn und Ogier auf den zweiten Platz nach vorne gerückt. Drei Sieggandidaten innerhalb von fünf Sekunden, ein Szenario, das sich der WM-Promoter für jede

im TV übertragene Power-Stage wünscht.

## Endspurt-Krimi

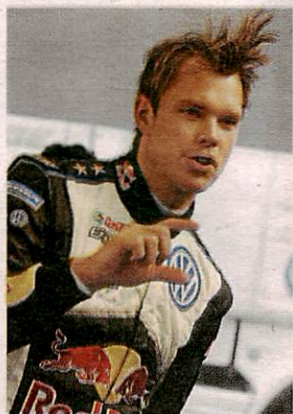
Die Entscheidung würde am Ende der Abfahrtslauf-Piste von Hagfors fallen. Bis dorthin presste Neuville seinen i20 WRC aus und legte beachtlich vor. Hinter ihm schenken sich Ogier und Mikkelsen nichts. Die erste Zwischenzeit sah sie auf exakt dem gleichen Level, auch an der zweiten Marke lag der Norweger auf Siegeskurs. Doch als Ogier den Helm abnahm, konnte er auf einem der Bildschirme live mit ansehen, wie sich Mikkelsen und mit ihm das Glück drehte: Der Polo mit der Startnummer 9 steckte kurzzeitig im Schnee fest, und die Würfel waren gefallen: Ogier der Sieger, Neuville Zweiter und Mikkelsen Dritter. Ogier jubelte lautstark: «Ich war an diesem Wochenende schneller als jeder andere Fahrer, aber mein Startposition war schlecht. Immerhin hat es ein gutes Ende gefunden.» Während Neuville den zweiten Platz interessanterweise «als Weckruf für das Team» deklarierte, wusste Mikkelsen um die Chance, die er vergeben hatte («Nachgehakt», Seite 17). Mit Tränen in den Augen liess er sich im anschließenden Service auf die Schulter klopfen.

Angesichts dieses Finales gerieten die anderen Protagonisten in den Hintergrund. Mads Östberg leistete sich erneut ent-





Setzte mit Rang 2 ein Zeichen: Jetzt erwartet Neville vom Hyundai-Werksteam noch mehr Einsatz



Mikkelsen: Wenig hat gefehlt



Kleinen Fehlern zum Trotz: Tänak zirkelte seinen Ford auf Rang 4



Haderte mit der Abstimmung des DS 3: Östberg belegte nur P10



Hatte die Rallye im Griff: Aber der Fiesta von Kubica streifte

scheidende Fahrfehler und tüfelte lange an der Abstimmung seines DS 3 WRC: «Erst auf der letzten Prüfung funktionierte das Auto so, wie es sollte. Das macht mir Hoffnung für Mexiko.» Teamkollege Kris Meeke gehört mit zwei Einsätzen noch zu den Schweden-Neulingen, entschied immerhin eine Prüfung zu seinen Gunsten, verlor aber in einer Schneewehe (WP7) die Möglichkeit auf ein besseres Resultat als Rang 7. Besser machten es die M-Sport-Junioren Ott Tänak und Elfyn Evans, die sich auf den vierten und sechsten Platz kämpften, zwischen ihnen lieferte der Neuseeländer Hayden Paddon im zweiten Werks-Hyundai eine ebenso erstaunliche Leistung ab wie sein Teamkollege Neville. Und mit Kevin Abbring, der durch die Rippenverletzung von Dani Sordo kurzfristig zum Schweden- und WRC-Debüt kam, hat Hyundai ein weiteres heisses Eisen im Feuer. Der Holländer wurde hinter Östberg Elfter, viel wichtiger jedoch: Er konnte auf Antrieb Top-10-Zeiten fahren. Die packte auch Robert Kubica, der dieses Mal fehlerfrei blieb. Weil jedoch am Freitag ein defektes Differenzial den Allrad lahmlegte, kämpfte der Pole auf verlorenem Posten. Und nachdem bei einer Kontrolle ein zu hoher Ladedruck festgestellt wurde, bekam er auch noch fünf Strafinuten aufgebürmt. Kubica wurde nur Neunzehnter. ♦

**NACHGEHAKT BEI Andreas Mikkelsen**

(25/N). Der VW-Junior über den Druck als Rallye-Leader, den verpassten Sieg und warum er wieder alles riskieren würde.



Von REINER KUHN

**?** Wie gross ist deine Enttäuschung nach dem so knapp verpassten Sieg? Klar war ich im Ziel enttäuscht. Was sonst, wenn man so nah am ersten WM-Sieg ist. Aber wir waren uns einig, auch auf der allerletzten Prüfung voll anzugreifen. Was sonst? Im Vorjahr war ich hier Zweiter, hatte also nichts zu verlieren und wollte den Sieg. Wir waren auch super unterwegs. Doch dann machte ich diesen einen kleinen Fehler, und wir steckten in der Schneewehe. Trotz der verpassten Chance nehme ich dennoch viel Positives mit.

**?** Zum Beispiel? Allem voran, dass ich mir sicher bin, dass ich Séb (Ogier) schlagen kann. Zudem war ich vor dem Finaltag nicht nervös. Ich weiss, dass wir mittlerweile in der Lage sind, über längere Zeit Druck auszuüben. Alle drei vorne fuhren volles Risiko. Am Ende hatte Séb vielleicht etwas mehr Glück. Okay, das hat man über Loeb auch gesagt. Ich denke, man muss sich tatsächlich erst

daran gewöhnen, vorneweg zu fahren.

**?** Wie meinst du das? Das ist wohl eher eine Kopfsache. Im Vorjahr war ich hier noch der Jäger, diesmal erstmals der Gejagte. Schau dir die Sébs und alle anderen Fahrer an. Es ist wirklich schwerer, wenn man 20 Sekunden Vorsprung hat, als wenn man 20 Sekunden hinten liegt. Der Jäger gibt Vollgas, der Gejagte muss abwägen, welches Risiko er bereit ist einzugehen. Aber nochmals: Auch wenn es mich ärgert, hake ich das ab und schaue nach vorne.

**?** Wann können wir mit deinem ersten WM-Sieg rechnen? Argentinien ist eine Rallye, die ich mag und die mir von der Charakteristik her liegt. Mein oberstes Ziel ist nicht, möglichst bald den ersten WM-Sieg zu holen. Wichtiger ist mir, am Saisonende mindestens WM-Dritter zu sein - lieber aber noch einen Platz besser. Das wird aber wohl auch davon abhängen, wie sehr meine Teamkollegen sich gegenseitig unter Druck setzen.

**Streckenführung**

**Grenzverkehr**

Zum Saisonstart zelebrierte die Rallye-WM gleich zweimal den schnellen Grenzverkehr. Nach dem Auftakt bei der Rallye Monte Carlo, die zwar im Fürstentum Monaco startete und endete, dazwischen aber vor allem in den südfranzösischen Seealpen ausgetragen wurde, überschritt auch die Rallye Schweden wieder Grenzen. Seit 2011 wagt der Winterklassiker nun schon einen Abstecher nach Norwegen.

Nur gut, dass es zwischen den skandinavischen Nachbarn keine Passkontrollen gibt - obwohl Norwegen weder zu den EU-Staaten gehört, noch irgendwann dem sogenannten Schengen-Abkommen beigetreten ist. Dafür schlossen beide Länder 1960 einen anderen Vertrag: Ihre Zollbehörden können in einem Gürtel von 15 Kilometern auf beiden Seiten der Grenzen kontrollieren, wenn sie möchten. Tatsächlich verrät oftmals nur ein Blick in die Strassenkarte, in welchem Land man sich gerade befindet - denn die verschneiten Bäu-

me erlauben nur wenig Rückschlüsse.

Bekanntes Wertungsprüfungen wie Kongsvinger und Kirkenær wurden erneut rund 150 Kilometer westlich vom Servicepark im schwedischen Hagfors auf norwegischem Boden ausgetragen. Noch kurioser: Die neue WP Røjden erlebte am Freitag gar den grenzüberschreitenden Verkehr im Rallye-Tempo: Der Start der als WP 3 und 8 auf dem Programm stehenden Wertungsprüfung Røjden lag in Schweden; nach gut 1,6 Kilometern wies jedoch eine kleine gelbe Tafel darauf hin, dass nun Norwegen begann. Elf Kilometer später heizten die Teilnehmer durch eine geöffnete Schranke wieder zurück ins Reich Carl Gustavs, wo nach fünf weiteren Kilometern das Ziel wartete. Um zu den WPs 4/7 (Finnskogen) und 5/6 (Kirkenær) zu kommen, überquerten die Rallyepiloten die Grenze dann ein weiteres Mal. Danach endete der flotte Grenzverkehr. ♦ RK



**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# TOP AUSSTATTUNG!

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

## MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.



**GRATIS**

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1108085  
Senden Sie mir ab der nächsterreichbaren Ausgabe 50 x **MOTORSPORT aktuell** zum Preis von zzt. nur 86,-€ inkl. MwSt. und Versand. **Gratis** dazu erhalte ich die **MANNESMANN Werkzeugbox** nach Zahlungseingang und solange Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des 1. Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Bei Bankeinzug erhalte ich zusätzlich 2 **GRATIS-Ausgaben**.

**Meine persönlichen Angaben:** (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname \_\_\_\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

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

Telefon \_\_\_\_\_ Geburtsdatum 19 \_\_\_\_\_

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

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

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

IBAN \_\_\_\_\_

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

Ich bezahle per Rechnung

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

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

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

\*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

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



**Spikereifen**

# Eine exklusive Nagelprobe

Von REINER KUHN

**Bei Geschwindigkeiten an der 200-km/h-Marke sorgen Spezialpneus dafür, dass Mensch und Maschine nicht aus der eisigen Winterbahn katapultiert werden.**

Konnten die Toppiloten beim Saisonauftakt in Monte Carlo noch wahlweise 235 Millimeter breite Asphalt- oder 215 Millimeter breite Winterpneus (mit und ohne Spikes) auf 18 Zoll grosse Felgen aufziehen lassen, stand bei der zweiten WM-Runde nur ein exklusiv für Schweden gefertigter Spikereifen zur Verfügung.

**Kralen für das Glatteis**

Der Sonderling kommt mit 195 Millimetern nochmals um 10



Spezialpneus im Fokus: Ogiers Polo bekommt Schweden-Schliff

Millimeter schmaler daher als sein ebenfalls 15 Zoll kleines Schotterpendant. Der Vorteil: Es verringert sich die Auflagefläche auf dem Untergrund, und mehr Fahrzeuggewicht konzentriert sich auf einen ent-

sprechend kleineren Bereich des Reifens.

Diese Fläche wird mit mehr Kraft nach unten gedrückt, und die darin eingearbeiteten Spikes kralen sich effektiver in die spiegelglatte Oberfläche. Und

jetzt kommt's: So hat ein Spikereifens World Rally Car auf Schnee und Eis einen deutlich kürzeren Bremsweg als zum Beispiel ein herkömmlich bereiftes Serienfahrzeug auf trockenem Asphalt!

**Für den ultimativen Grip**

Ein vergleichsweise offen gestaltetes Profildesign sorgt darüber hinaus für ein besonderes Mass an Lenk- und Bremsstabilität und generiert guten Halt auf losem Schnee, ohne dass sich die weisse Pracht zwischen den Blöcken festsetzen kann. Den ultimativen Grip auf den gefrorenen Pisten in Skandinavien liefern jedoch jene 384 Spikes, die sich asymmetrisch über die Lauffläche der richtungsgebundenen Spezialreifen verteilen. Das Reglement erlaubt für den speziellen Schwe-

den-Pneu eine maximale Spiklänge von 20 Millimetern, die von darf aber nur eine 6,5 Millimeter lange Spitze aus dem Profil herausragen. Mit ihr verhaken sich die vier Gramm leichten Metallstifte durch die verschneite Oberfläche hindurch im Untergrund.

Zum Vergleich: Ein auf den vereisten Asphaltstrecken in Monte Carlo erlaubter Winterreifen mit Spikes hat trotz grosserer Oberfläche nur rund 200 maximal 15 Millimeter lange Stahlstifte, von denen 13 Millimeter im Gummi verborgen sein müssen. Weitere Besonderheit des exklusiven Schweden-Pneus: Dank vergleichsweise offen gestaltetem Profildesign ist er mit 13,2 Kilogramm Gewicht satte 3,2 kg leichter als der ebenfalls 15-Zoll-Schotterreifen. ♦

**Colin's Crest**

## Überflieger Neuville

Am berühmten «Colin's Crest» auf der Wertungsprüfung Vargasen wird vom Veranstalter seit 2008 offiziell der weiteste Sprung prämiert. Der prestigeträchtige Award erinnert an den unvergessenen Colin McRae, der 1995 mit Subaru die Rallye-WM gewann und an der veretzten Natursprungsschanze als Erster nahezu mit Vollgas über die Kuppe tobte.

Den ersten «Colin's Crest Award» sicherte sich 2008 Khalid Al-Qassimi mit einem 36-Meter-Satz. 2010 flog Marius Aasen im Gruppe-N-Subaru Impreza einen Meter weiter. Genau so weit hechtete ein Jahr später der unerschrockene Ken Block. 2006, als der Award noch

nicht ausgelobt wurde, flog Mikko Hirvonen 40 Meter weit. 2014 schaffte Sébastien Ogier 41 Meter und hielt den Weitenrekord. Geschichte. Denn nun stellte Thierry Neuville, der 2013 mit 35 Metern schon einmal die Nase vorne hatte, mit einem 44-Meter-Flug eine neue Rekordmarke auf. ♦ RK



44 Meter: Neuilles Rekordflug

**WRC2**

## Der Plan von Ketomaa ging auf

Der Vorsprung von nur knapp 33 Sekunden nach drei Etappen, 21 Wertungsprüfungen und über 300 WP-Kilometern täuscht. Sieger Jari Ketomaa (Ford Fiesta R5) übernahm schon am Freitagmorgen die Führung und kontrollierte diese bis ins Ziel. «Unser Plan war es, auf den Prüfungen in Norwegen zu attackieren», verriet Co Kaj Lindström. Dass zudem der nach der 1,9 Kilometer kurzen Auftakt-WP gar das Gesamtklassement anführende Pontus Tidemand in WP 7 neben der Strecke landete, nahm viel Druck von den Finnen. Der Junior-Weltmeister von 2013 musste sich mit Rang 5 begnügen.

Um den Ehrenrang hinter Ketomaa entbrannte ein Dreikampf zwischen Eyvind Brynildsen (Ford Fiesta RRC), Valeriy Gorban (Mini JCW S2000) und Fredrik Ahlin (Ford Fiesta R5). Dabei standen sich Gorban und Ahlin im wahrsten Sinne des Wortes selbst im Weg. In WP 14 rutschte der Ukrainer in

eine Schneewand. Zuschauer schoben ihn vor Ahlin auf die Strecke. Statt den Schweden vorbei zu lassen, zuckelte Gorban für den Rest der Prüfung vor ihm her. Brynildsen war P2 sicher. Wer von den Skandinavien um die WRC2-Krone kämpft, wird sich in den nächsten Monaten erst zeigen. ♦ RK



Hoch überlegen: Ketomaa kontrollierte die WRC2-Klasse früh

**AUS DEM SERVICEPARK** Von REINER KUHN

Diesmal sorgten bei der Zuschauerprüfung auf der Pferderennbahn in Karlstad neben dem WM-Feld nicht nur Motocross-Artisten für zusätzliche Action, sondern auch ein Rallycross-Wettbewerb. Topfavorit Marcus Grönholm verlor im zweiten Halbfinale gegen **Kevin Eriksson**. Dieser musste sich im Finale gegen den ebenfalls 19-jährigen Rallycrosser **Reinis Nitiss** geschlagen geben. Schon im Vorlauf legte der mehrfache schwedische Tourenwagen-Meister **Richard Göransson** seinen Ford Focus Supercar aufs Dach.

◆◆◆  
Nach nur einer WM-Rallye hielt es **Jarmo Lethinen**, Stammbefahrer von Vorrühständer **Mikko Hirvonen**, zu Hause nicht mehr aus. «Auch wenn ich mich erst



Favorit im Rallycross-Event: Grönholm

noch daran gewöhnen muss, hier Tourist zu sein: Die Monte von zu Hause aus zu verfolgen, war noch komischer», sagt der 46-Jährige, der gerne in der Rallye-WM ihn ähnlicher Funktion wie seine ehemaligen WM-Beifahrerkollegen **Sven Smeets** (Teammanager VW) oder **Daniel Grataloup** (Koordinator Citroën Racing) aktiv werden würde.

◆◆◆  
Der amtierende Vize-Europameister

**Sepp Wiegand** nutzte einen Trip mit Freunden zur Kontaktpflege im Servicepark. «Ich will unbedingt weitermachen, bin für alles offen und habe die Hoffnung noch nicht aufgegeben, irgendwie noch ein internationales Paket stricken zu können», so der junge Sachse.

◆◆◆  
Bei der abschliessenden Pressekonferenz enterte **Julien Ingrassia**, Weltmeister-Beifahrer von **Sébastien Ogier**, mit Langlaufskiern und Schneeschuhen bewaffnet

die erste Tischreihe, um den anwesenden Medienvertretern möglichst anschaulich den Zusammenhang zwischen Streckenbedingungen, optimaler Bereifung und Fahrstil zu erklären.



Setzte sich in Szene: Ingrassia



# Internationaler Motorrad

MOTORSPORT aktuell		International							
Datum	Motorrad-WM	Superbike-WM	Endurance-WM	Seitenwagen-WM	Motocross-WM	Motocross-Gespann-WM	Supermoto-WM	Enduro-WM	
EBRUAR 21./22.		Phillip Island/AUS <sup>3</sup>						Guadalajara/MEX <sup>8</sup>	
MÄRZ 28.2./1.3.					Doha-Losail/QA <sup>4</sup> (28.)			Belo Horizonte/BR <sup>8</sup>	
7./8.					Nakhonchaisri/T <sup>4</sup>				
14./15.									
21./22.		Buriram/T <sup>3</sup>						Montpellier/F <sup>8</sup>	
28./29.	Doha-Losail/QA				Neuquén/RA		Jerez/E		
APRIL 4./5./6.						Frauenfeld/CH (6.)			
11./12.	Austin/USA	Aragón/E		Donington/GB		Castelnaud-de-Lévis/F			
18./19.	T. d. Rio Hondo/RA	Assen/NL	24h Le Mans/F	Le Mans/F (18.)	Pietramurata/I	Malpartida d.Cáceres/E		Talca/RCH	
25./26.					Valkenswaard/NL		Cremona/I		
MAI 2./3.	Jerez/E <sup>1</sup>					Chernivtsi/UA			
9./10.		Imola/I			Talavera de la Reina/E			Jerez/E	
16./17.	Le Mans/F					Schopfheim/D	Ort noch offen	Gouveia/P	
23./24./25.		Donington/GB <sup>3</sup>			Matterley Basin/GB <sup>4</sup>	Oldebroek/NL (25.)			
30./31.5.	Mugello/I				Vilars-sous-Écot/F <sup>4</sup>				
JUNI 6./7.		Portimão/P				Stelpe/LV	Ort noch offen	Serres/GR	
13./14.	Barcelona/E				Maggiora/I	Kramolin/CZ			
20./21.		Misano/I		Rijeka/HR (20./21.)	Teutschenthal/D <sup>4</sup>			Rovetta/I	
27./28.	Assen/NL (27.) <sup>1</sup>			Pannoniarung/H		Genk/B			
JULI 4./5.					Uddevalla/S	Iffendic/F			
11./12.	Sachsenring/D <sup>1</sup>				Kegums/LV		La Molina/E	Saint-Hubert/B	
18./19.		Laguna Seca/USA <sup>2 3</sup>				Strassbessenbach/D			
25./26.			8h Suzuka/J (26.)		Loket/CZ <sup>4</sup>				
AUGUST 1./2.		Sepang/MAL <sup>3</sup>		Assen/NL	Lommel/B	Kivioli/EST	Chachagui/CO		
8./9.	Indianapolis/USA			Spa-Francorchamps/B		Kegums/LV			
15./16.	Brünn/CZ <sup>1</sup>				Trinidad/BR				
22./23.			8h Oschersleben/D (22.)	Oschersleben/D					
29./30.	Silverstone/GB <sup>1</sup>				Assen/NL <sup>5</sup>	Roggenburg/CH	Tabasalu/EST		
SEPTEMBER 5./6.								Kosice/SK <sup>9</sup>	
12./13.	Misano/I <sup>1</sup>				Leon/MEX	St-Jean-d'Angely/F		(7.-12.9.)	
19./20.		Jerez/E	24h Le Castellet/F	Le Castellet/F (19.)	Glen Helen/USA	Rudersberg/D	Jesolo/I		
26./27.	Aragón/E <sup>1</sup>				Ernée/F <sup>4 5 6</sup>				
OKTOBER 3./4.		Magny-Cours/F					Ort noch offen <sup>7</sup>	Requista/F	
10./11.	Motegi/J								
17./18.	Phillip Island/AUS	Doha-Losail/QA <sup>3</sup>							
24./25.	Sepang/MAL								
NOVEMBER 31.10./1.11.									
7./8.	Valencia/E								

<sup>1</sup> mit Red-Bull-Rookies-Cup (immer samstags) <sup>2</sup> ohne Supersport-WM <sup>3</sup> ohne Superstock-Cup

<sup>4</sup> mit Damen-WM <sup>5</sup> mit Veteranen-Weltcup <sup>6</sup> Motocross der Nationen

<sup>7</sup> Supermoto der Nationen

alle Zwei-Tages-Events <sup>8</sup> Indoor-SuperEnduro <sup>9</sup> Int. Six-Days-Enduro



# Sport-Terminkalender 2015

Stand: 15. Februar

Deutschland							USA
Country-Rallye-WM	Trial-WM	Speedway-WM	Langbahn-WM	IDM	Int. ADAC MX Masters	Enduro-DM	Supercross-WM*/US-Motocross
							Atlanta/Georgia*
							Atlanta/Georgia*
	Barcelona/E <sup>10</sup>	Assen/NL <sup>14</sup>				Uelsen (7./8.)	Daytona/Florida*
	Wr. Neustadt/A <sup>10</sup> (14.)	Inzell/D/NL <sup>14</sup>					Indianapolis/Indiana*
						Dahlen	Detroit/Michigan*
Challenge/UAE	Orviedo/E <sup>10</sup>						St. Louis/Louisiana*
2. 4.)	Nizza/F <sup>11</sup> (3.)						
					Fürstlich Drehna		Houston/Texas*
-Rallye/QA		GP Warschau/PL					San Francisco/California*
4.)	Motegi/J						East Rutherford/New Jersey*
				EuroSpeedway Lausitz	Jauer		Las Vegas/Nevada*
men-Rallye/ET			GP Herxheim/D (14. 5.)				
5.)		GP Tampere/FIN		Zolder/B			Hangtown/California
		GP Prag/CZ					Glen Helen/California
	Sokolov/CZ <sup>12</sup>			EuroSpeedway Lausitz			Lakewood/Colorado
en-Rallye/I	Boras/S				Bielstein		Blountville/Tennessee
6.)	Penrith/GB			Nürburgring			Mt. Morris/Pennsylvania
			Marienbad/CZ <sup>15</sup>				
	Andon/F				Aichwald		Budds Creek/Michigan
	St. Julia/AND	GP Cardiff/GB	Tayac/F <sup>15</sup>				RedBud/Maryland
		GP Daugavpils/LT			Tensfeld		Millville/Minnesota
	Steppingstone R./USA	GP Malilla/S	Werlte/D <sup>16</sup>				Washougal/Washington
		GP Horsens/DK		Assen/NL	Ried am Inn/A		Unadilla/New York
			GP Eenrum/NL				Toele/Utah
				Oschersleben	Lichtenvoorde/NL	Burg (22./23.)	Crawfordshire/Indiana
a-Rallye/RCH		GP Gorzow/PL					
5. 9.)	Paços de Ferreira/P				Gaildorf		
	Jerez/E <sup>12</sup>	GP Krsko/SLO	GP Vechta/D				
	Tarragona/E <sup>12 13</sup>		GP Morizes/F			Dachsbach	
		GP Stockholm/S		Hockenheim		Tuheim (26.)	
Rallye/MA		GP Torun/PL					
1.)						Zschopau (10.)	
		GP Melbourne/AUS					Las Vegas/Nevada <sup>17</sup>
						Woltersdorf (31./1.11.)	

<sup>10</sup> Indoor-X-Trial-WM  
<sup>11</sup> X-Trial der Nationen  
<sup>12</sup> mit Damen-WM  
<sup>13</sup> Trial der Nationen

Alle GP am Samstag  
<sup>14</sup> Eisspeedway-GP

Alle GP am Samstag  
<sup>15</sup> Qualifikation  
<sup>16</sup> GP-Challenge

Alle Rennen am Samstag  
<sup>17</sup> Monster-Cup



# MEINE RALLYE

Fahrer-Kommentare nach der Rallye Schweden



## < Sébastien Ogier (1.)

«Ein unglaubliches Finale. Ich bin wahnsinnig stolz auf diesen Sieg. Der erste Schweden-Sieg vor zwei Jahren gegen Sébastien Loeb war grossartig, aber dieser war noch härter erkämpft.»

## Thierry Neuville (2.) >

«Ein prima Ergebnis und tolle Motivation für das Team. Wir sind volles Risiko gegangen, haben gegeben, was mit unserem Paket gegen Volkswagen drin ist. Jetzt wollen wir nachlegen.»



## < Ott Tänak (4.)

«Am Anfang hatten wir Probleme – auch wegen unserer Startposition. Zudem machte ich kleine Fehler. Als wir dann im luftleeren Raum fuhren, lief es viel besser. Nun freue ich mich über Rang 4.»



## Hayden Paddon (5.) >

«Ein fantastisches Resultat. Wir haben die Mischung gefunden zwischen Risiko und Vorsicht. Das Ergebnis ist prima für die Markenwertung – und auch für mich das Wichtigste.»



## < Mads Östberg (10.)

«Ich bin enttäuscht, keine Frage. Wir müssen nun die positiven Aspekte mitnehmen, den Rest vergessen und uns schnellst möglich auf den nächsten Lauf in Mexiko konzentrieren.»



## Kevin Abbring (11.) >

«Mit meinem WRC-Debüt bin ich sehr zufrieden, schliesslich gibt es einfachere Rallyes dafür. Um unter diesen speziellen Bedingungen richtig schnell zu sein, braucht man ein, zwei Jahre.»



## Experten-Urteil

Reiner Kuhn

Sonderkorrespondent



### Fahrer der Rallye

Thierry Neuville

Kaum einer hätte gedacht, dass ein Hyundai-Pilot in der Lage ist, hier um die Podiumsplätze mitzukämpfen – schon gar nicht um den Sieg. Zu gross sei der technische Rückstand des koreanischen Erstlingswerks. Das taugt dem Belgier, der gerne gegen den Strom schwimmt. Drei lange Tage ging der 26-Jährige ans Limit, glänzte mit einem Husarenritt auf dem WP-Klassiker Vergasen inklusive 44-Meter-Rekordsprung am Colin's Crest und holte alles aus seinem in nahezu allen Belangen den Polos unterlegenen Dienstwagen raus. Fast wäre Neuville dafür mit einem Sieg belohnt worden, der noch höher einzuschätzen gewesen wäre als der Überraschungserfolg 2014 in Deutschland.



### Heimlicher Gewinner

Robert Kubica

Nach vier WP-Erfolgen bei der Rallye Monte Carlo markierte der ehemalige Grand-Prix-Sieger erneut eine Bestzeit. Noch schöner: Der von vielen als hilfloser Draufgänger abgestempelte Pole, der in seiner ersten WM-Saison 2013 WRC2-Weltmeister wurde, blieb bei seinem zweiten WRC-Start in Schweden trotz schwierigster Streckenbedingungen gut in der Spur – das konnten die wenigsten Fahrer von sich behaupten. Sollte Kubica auch bei den nächsten WM-Läufen das Limit eher von unten angehen, dürfte er bald wieder in dieser Rubrik auftauchen.



### Heimlicher Verlierer

Mads Östberg

Nach drei Podiumsplätzen in Folge galt der in 79 WM-Läufen gestählte Norweger beim Winterklassiker als VW-Jäger Nummer 1. Aber statt wie Sébastien Loeb bei der Monte aufzuzeigen, was mit dem weiterentwickelten DS 3 WRC möglich ist, missriet das Heimspiel. In Mexiko dürfte es für ihn und Citroën-Racing-Teamkollege Kris Meeke kaum leichter werden. ♦



### Höhepunkte der Rallye

1. Tag: Ott Tänak (Ford) fliegt wegen Fehler im Aufschrieb ab, Kevin Abbring (Hyundai) rutscht raus, weil seine Brille beschlägt (WP2); Sébastien Ogier (VW) landet in Schneewehe, Jari-Matti Latvala (VW) steckt im Graben (WP9).  
2. Tag: Mads Östberg (DS) knallt gegen Schneewand, beschädigt Aufhängung und Reifen (WP11); 5 Strafinuten für Robert Kubica (Ford) wegen zu hohen Turboladedrucks, Thierry Neuville (Hyundai) gewinnt mit 44 Metern die Weitsprung-Wertung am Colin's Crest.  
3. Tag: Neuville hat Probleme mit Gegensprechanlage; Östberg in Schneewehe (WP19); Kris Meeke (DS) dreht sich in Schneewehe ein, Andreas Mikkelsen (VW) rutscht raus, Ogier gewinnt Power-Stage vor Neuville und Östberg und feiert seinen 26. WM-Sieg (WP21). Latvala stellt seinen Polo vor dem Ziel ab.

### PRÜFUNG FÜR PRÜFUNG

#### Shakedown

Shakedown (3,99 km): 1. Ogier in 1:59,0 min (= 101,41 km/h); 2. Kubica +0,2 sec; 3. Östberg +0,2; 4. Meeke +0,3; 5. Mikkelsen +0,5; 6. Latvala +0,9; 7. Protasov +2,9.

#### 1. Tag

Startreihenfolge (nach aktuellem WM-Stand): 1. Ogier; 2. Latvala; 3. Mikkelsen; 4. Östberg; 5. Neuville; 6. Evans; 7. Prokop; 8. Meeke; 9. H. Solberg; 10. Protasov; 11. Tänak; 12. Bertelli; 13. Kubica; 14. Paddon; 15. Abbring; 16. Solowow.

WP 1 (1,90 km): 1. Tidemand in 1:32,1 min (= 74,27 km/h); 2. Östberg +0,3 sec; 3. Latvala +0,4; 4. Neuville +0,4; 5. Mikkelsen +0,7; 6. Tänak +1,0; 7. Ogier +1,1.

WP 2 (15,00 km): 1. Ogier in 8:36,6 min (= 104,53 km/h); 2. Latvala +2,7; 3. Meeke +7,0; 4. Östberg +8,0; 5. Mikkelsen +8,6; 6. Neuville +9,4; 7. Kubica +13,3.

WP 3 (18,73 km): 1. Ogier in 9:59,4 min (= 114,11 km/h); 2. Mikkelsen +2,2; 3. Östberg +4,5; 4. Meeke +5,1; 5. Latvala +5,8; 6. Neuville +8,2; 7. Evans +13,3.

WP 4 (20,76 km): 1. Latvala in 11:03,1 min (= 112,7 km/h); 2. Ogier +1,6; 3. Mikkelsen +4,6; 4. Östberg +7,0; 5. Neuville +12,1; 6. Tänak +17,1; 7. Kubica +17,4.

WP 5 (7,07 km): 1. Ogier in 5:26,7 min (= 77,9 km/h); 2. Latvala +2,9; 3. Östberg +4,9; 4. Mikkelsen +6,2; 5. Neuville +9,2; 6. Meeke +11,8; 7. Kubica +11,8.

WP 6 (7,07 km): 1. Protasov in 5:34,4 min (= 76,1 km/h); 2. Latvala +2,2; 3. Kubica +3,1; 4. Neuville +3,3; 5. Mikkelsen +4,1; 6. Meeke +5,5; 7. Östberg +6,3.

WP 7 (20,76 km): 1. Latvala in 11:04,3 min (= 112,5 km/h); 2. Östberg +1,1; 3. Mikkelsen +2,2; 4. Ogier +2,3; 5. Neuville +3,0; 6. Evans +5,6; 7. Tänak +9,5.

WP 8 (18,73 km): 1. Mikkelsen in 10:01,1 min (= 112,2 km/h); 2. Meeke +0,8; 3. Neuville +3,5; 4. Ogier +4,1; 5. Tänak +4,8; 6. Latvala +6,0; 7. Paddon +6,2.

WP 9 (14,76 km): 1. Neuville in 8:40,4 min (= 102,1 km/h); 2. Mikkelsen +1,0; 3. Meeke +2,2; 4. Evans +2,3; 5. Tänak +4,1; 6. Paddon +4,3; 7. Abbring +5,6.

WP 10 (1,90 km): 1. Ogier in 1:34,5 min (= 72,4 km/h); 2. Östberg +0,2; 3. Neuville +0,8; 4. Protasov +1,0; 5. Meeke +1,2; 6. Mikkelsen +1,4; 7. Latvala +1,5.

#### 2. Tag

Startreihenfolge (nach Ergebnis von Etappe 1): 1. Bertelli; 2. Ogier; 3. Latvala; 4. Mikkelsen; 5. Östberg; 6. Neuville; 7. Evans; 8. Prokop; 9. Meeke; 10. H. Solberg; 11. Protasov; 12. Tänak; 13. Kubica; 14. Paddon; 15. Abbring; 16. Solowow.

WP 11 (18,15 km): 1. Mikkelsen in 10:33,9 min (= 103,1 km/h); 2. Latvala +3,1 sec; 3. Ogier +6,0; 4. Meeke +7,7; 5. Neuville +8,2; 6. Kubica +9,7; 7. Tänak +12,8.

WP 12 (22,76 km): 1. Ogier in 11:36,5 min (= 117,6 km/h); 2. Latvala +1,3; 3. Östberg +5,5; 4. Mikkelsen +8,0; 5. Neuville +11,3; 6. Kubica +13,6; 7. Tänak +14,9.

WP 13 (1,87 km): 1. Ogier in 1:51,2 min (= 60,5 km/h); 2. Latvala +1,6; 3. Mikkelsen +1,9; 4. Östberg +2,5; 5. Neuville +2,5; 6. Kubica +3,5; 7. Meeke +3,9.

WP 14 (24,63 km): 1. Ogier in 13:34,1 min (= 108,9 km/h); 2. Neuville +0,3; 3. Meeke +3,3; 4. Östberg +6,3; 5. Tänak +17,1; 6. Mikkelsen +19,1; 7. Prokop +19,7.

WP 15 (18,15 km): 1. Neuville in 10:27,6 min (= 104,1 km/h); 2. Mikkelsen +3,7; 3. Meeke +3,8; 4. Evans +4,3; 5. Tänak +5,1; 6. Kubica +6,9; 7. Abbring +8,1.

WP 16 (22,76 km): 1. Meeke in 11:38,5 min (= 117,3 km/h); 2. Östberg +1,7; 3. Latvala +3,2; 4. Tänak +3,3; 5. Ogier +4,0; 6. Neuville +4,2; 7. Evans +4,4.

WP 17 (1,87 km): 1. Kubica in 1:57,1 min (= 57,5 km/h); 2. Tänak +1,2; 3. Meeke +1,3; 4. Protasov +1,3; 5. Mikkelsen +1,4; 6. Östberg +1,6; 7. Evans +1,6.

WP 18 (24,63 km): 1. Neuville in 13:24,4 min (= 110,2 km/h); 2. Meeke +0,8; 3. Ogier +5,9; 4. Östberg +6,0; 5. Evans +7,3; 6. Paddon +8,6; 7. Mikkelsen +8,8.

#### 3. Tag

Startreihenfolge (nach Ergebnis von Etappe 2): 1. Bertelli; 2. Latvala; 3. Kubica; 4. H. Solberg; 5. Solowow; 6. Abbring; 7. Protasov; 8. Meeke; 9. Evans; 10. Prokop; 11. Paddon; 12. Tänak; 13. Östberg; 14. Ogier; 15. Mikkelsen; 16. Neuville.

WP 19 (15,00 km): 1. Ogier in 9:05,8 min (= 98,9 km/h); 2. Mikkelsen +1,3; 3. Neuville +6,6; 4. Latvala +9,8; 5. Evans +13,0; 6. Meeke +14,9; 7. Tänak +20,7.

WP 20 (15,87 km): 1. Latvala in 8:14,1 min (= 115,1 km/h); 2. Ogier +0,9; 3. Mikkelsen +4,7; 4. Neuville +5,5; 5. Östberg +11,1; 6. Kubica +11,1; 7. Meeke +12,3.

WP 21 (Powerstage/15,87 km): 1. Ogier in 8:05,6 min (= 117,7 km/h); 2. Neuville +4,8; 3. Östberg +9,9; 4. Latvala +11,5; 5. Evans +15,2; 6. Paddon +19,3; 7. Kubica +20,5.



**RALLYE-WM SCHWEDEN 2015/ Resultate**

Start: Karlstad, 12.-15. Februar 2015; 2. von 13 Läufen zur Rallye-WM; Gesamtdistanz: 1441,57 km, davon 308,00 km auf 21 Wertungsprüfungen; 44 Teams gestartet, 40 gewertet. Wetter: Schneefall und sonnig.

Team	Auto	Wertung Klassen	Rückstand	Leader	Bestzeiten	Pkte.
1. Ogier/Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC	1. WRC M*	2:55:30,5	WP 2-8, 21	9	25+3**
2. Neuville/Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC	2. WRC M*	+6,4	WP 18	3	18+2**
3. Mikkelsen/Floene (N)	Volkswagen Polo R WRC	3. WRC M*	+39,8	WP 9-17, 19+20	2	15
4. Tának/Molder (EST)	Ford Fiesta RS WRC	4. WRC M*	+2:26,0			12
5. Paddon/Kennard (NZ)	Hyundai i20 WRC	5. WRC M*	+3:31,5			10
6. Evans/Barritt (GB)	Ford Fiesta RS WRC	6. WRC M*	+4:05,8			8
7. Meeke/Nagle (GB/IRL)	DS 3 WRC	7. WRC M*	+4:05,8		1	6
8. Prokop/Tomanek (CZ)	Ford Fiesta RS WRC	8. WRC M*	+4:26,0			4
9. Protasov/Cherepin (UA)	Ford Fiesta R5		+5:32,2		1	2
10. Östberg/Andersson (N/S)	DS 3 WRC	9. WRC M*	+6:50,9			1+1**
11. Abbring/Marshall (NL/GB)	Hyundai i20 WRC	10. WRC M*	+7:55,6			
12. H. Solberg/Minor (N/A)	Ford Fiesta RS WRC		+9:32,7			
13. Ketomaa/Lindström (FIN)	Ford Fiesta R5	1. WRC 2	+9:36,9			
14. Brynildsen/Fredriksson (N/S)	Ford Fiesta RRC	2. WRC 2	+10:09,5			
15. Gorban/Korsia (UA)	Mini Cooper Works RRC	3. WRC 2	+13:04,3			
16. Al-Rajhi/Orr (SA/GB)	Ford Fiesta RRC	4. WRC 2	+13:17,1			
17. Tidemand/Axelsson (S)	Ford Fiesta RRC	5. WRC 2	+13:20,4	WP 1	1	
18. Ahlin/Abrahamson (S/N)	Ford Fiesta R5	6. WRC 2	+14:11,5			
19. Kubica/Szczepaniak (POL)	Ford Fiesta RS WRC		+14:35,4		1	
20. Friberg/Gustavsson (S)	DS 3 R5		+18:45,6			
21. Veiby/Jaeger (N)	DS 3 R3 MAX	1. WRC 3	+20:33,0			
22. Bergkvist/Sjöberg (S)	Opel Adam R2		+21:20,2			
23. Koltun/Pleskot (PL)	Ford Fiesta R5		+21:56,0			

Ferner:  
36. Zellhofer/Kachel (A/D) Suzuki Swift S1600 +53:01,7  
\* Diese Fahrer der WRC-Klasse sind auch für die Markenwertung eingeschrieben und sammeln somit auch dafür Punkte \*\* Zusatzpunkte für die Power-Stage

**Wichtigste Ausfälle:**

Larsen/Eriksen (N)	Ford Fiesta R5	Getriebe, WP 2
Lefebvre/Prévot (F)	DS 3 R5	Unfall, WP 19
Koch/Brunthaler (D)	Subaru Impreza	Antrieb, WP 19
Solowow/Baran (PL)	Ford Fiesta RS WRC	Unfall, WP 20
Latvala/Anttila (FIN)	Volkswagen Polo R WRC	Aufgabe, vor Ziel

Nächster WM-Lauf: Rallye Mexiko 5.-8. März 2015

Internet: www.wrc.com



Schwedens neue Könige: Ingrassia/Ogier (Mitte) mit Gilsoul/Neuville (l.) und Mikkelsen/Floene



**WM – Stand Fahrer**

1. Ogier	53
2. Mikkelsen	30
3. Neuville	30
4. Latvala	19
5. Östberg	14
6. Evans	14
7. Tának	12
8. Meeke	10
9. Paddon	10
10. Sordo	8

**WM – Stand Marken**

1. Volkswagen Motorsport	68
2. Hyundai Shell World Rally Team	55
3. M-Sport World Rally Team	32
4. Citroën Total Abu Dhabi WRT	19
5. Jipocar Czech National Team	10
6. FWRT s.r.l.	1
7. Hyundai Motorsport N	1

**WRC3 – Stand Fahrer**

1. Veiby	40
2. Gilbert	25
3. Riedemann	18
4. Tempestini	12
5. Consani	10
6. Rossel	8

**WRC2 – Stand Fahrer**

1. Lefebvre	25
Ketomaa	25
3. Breen	18
Brynildsen	18
5. Kremer	15
Gorban	15
7. Camilli	12

**Junioren-WM – Stand Fahrer**

1. Gilbert	25
2. Riedemann	18
3. Veiby	15
4. Tempestini	12
5. Rossel	10
6. Re	8
7. Kornél	6

**Temposünder**

**Zahlmeister Protasov**

Bei der Streckenbesichtigung in Schweden gilt ein Tempolimit von 70 km/h. Zwar sind Verstöße keine Seltenheit, diesmal aber wurde über ein Dutzend Piloten zur Kasse gebeten. Kris Meeke, Lorenzo Bertelli und Michal Solowow erwischte es gleich zweimal.

Ganz vorne bei den Temposündern aber waren Weltmeister Sébastien Ogier und Ford-Privatier Yuri Protasov. VW-Speerspitze Ogier war gleich fünfmal zu schnell und muss zusätzlich zu den einzelnen Geldstrafen 1232,50 Euro überweisen. Beim Ukrainer, der in WP6 auch im Wettbewerb mit der Bestzeit glänzte, meldete der GPS-Sender gar 17(!) Verfehlun-

gen, was 4212,50 Euro in die FIA-Kassen spült. Schlimmer: Die zwei Topsünder wurden für ihre Geschwindigkeitsübertretungen mit einer für die komplette Saison geltenden Bewährungsstrafe belegt. Wird der FIA-Stewards ein weiterer Geschwindigkeitsverstoss von Ogier oder Protasov gemeldet, ist eine Zwei-Minuten-Zeitstrafe fällig. ♦ RK



Ein Temposünder: Protasov

**Martin Zellhofer**

**Geburtstagsausfahrt**

Vor 17 Jahren bestritt Martin Zellhofer seinen bisher einzigen WM-Lauf, schied aber bei der Rallye Schweden vorzeitig aus. Die Enttäuschung währte scheinbar bis heute. Denn zum 50. Geburtstag im vergangenen Jahr wünschte er sich von seinen Freunden eines: Unterstützung, um nochmals bei der flotten Winterhatz anzutreten.

Um sich an die Streckenbedingungen zu gewöhnen, begannen der Österreicher und sein deutscher Beifahrer André Kachel im Suzuki Swift S1600 vorsichtig, lagen zwischenzeitlich auf P34. Doch auf WP10 streifte sich das Duo

an einem Reifenstapel das linke Vorderrad ab – Platz 39. Nach der Reparatur liefen Gefährt und Besatzung wie geschmiert: So steuerte Zellhofer als Gesamt-37. (+53,01 min) und Klassendritter die Ziellampe in Karlstad an. Das kann man feiern! ♦ RK



Grund zum Feiern: Zellhofer

**Petter Solberg**

**Valentinstag gelungen**

Zum dritten Mal in Folge gewann Petter Solberg mit seiner Frau Pernilla an der Seite die am Freitag und Samstag im Rahmen der WM-Rallye ausgetragene Veranstaltung für historische Autos. Auf dem Weg zum Sieg liess das norwegisch-schwedische Duo der Konkurrenz diesmal nicht den Hauch einer Chance.

Im privaten Ford Escort BDA fuhr Solberg nicht nur alle Bestzeiten, sondern wäre mit seinem Altwagen im indirekten Vergleich ab und an gar in den Top 20 des WM-Feldes aufgetaucht! Nach 128 WP-Kilometern hatte der ehemalige Rallye- und aktuelle Rallycross-Weltmeister bei den Historischen mehr als drei Minuten Vorsprung. Zweiter wurde Tom

Axelsson im Audi Quattro Allroad und Rang 3 holte sich Arne Rådström im Volvo 242.

«Prima Fans, ein tolles Wochenende und ein fantastischer Sieg», strahlte Petter Solberg nach dem jüngsten Erfolg. Dann herzte der Norweger seine mit Sieges-Champagner getränkte Gattin Pernilla und fragte am «Tag der Liebenden»: «Kann es einen schöneren Valentinstag geben?» ♦ RK



Liebesschaukel: Die Sollbergs



**MOTORSPORT**  
aktuell

# ÜBERFLIEGER

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

**14%**  
PREISVORTEIL

**GRATIS**

## RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

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



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 5302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beileitung, Betreuung und Inkasso  
erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Wis-Oberschele (Voritz), Helio Dürkop, Dr. Michael Panig, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, als feststimmender Unternehmer, HRB 57752.

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

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

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

**Meine persönlichen Angaben:** (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Straße, Nr.: \_\_\_\_\_

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

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

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

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

IBAN: \_\_\_\_\_

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

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

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

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

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



Superbike-WM

# Neukirchners letzte Chance

Von MARKUS LEHNER

**2016 kehrt Yamaha offiziell in die Superbike-WM zurück. Doch die neue YZF-R1 wird bereits dieses Jahr mit Werksunterstützung in der Langstrecken-WM, der Superstock-1000-EM und sogar bei den international ausgeschriebenen Meisterschaften von Grossbritannien (BSB) und Deutschland (IDM) eingesetzt.**

Die erste Rennversion der neuen, in der Serie bereits 200 PS starken und 199 kg leichten Yamaha YZF-R1 wurde seit Herbst 2014 unter der Leitung von Andrea Dosoli (mit MotoGP- und Superbike-WM-Erfahrung bei BMW, Yamaha und Kawasaki/Hayate) aufgebaut. Das Bike wurde aber nicht in Japan, sondern im Entwicklungszentrum von Yamaha Europe in Deutschland (Neuss) unter technischer Führung von Marcus Eschenbacher zusammengestellt. Der renommierte Techniker war bereits bis 2011 für Yamaha in der Superbike-WM aktiv, danach wechselte er für zwei Jahre ins Aprilia-Werksteam. «Meine Aufgabe ist klar. Ich und mein Team müssen den WM-Einsatz 2016 vorbereiten und das WM-Bike aufbauen. Die Arbeit daran hat längst begonnen, der Einsatz in BSB, IDM und Endurance-WM 2015 ist nur der erste Schritt», erklärt Eschenbacher.

**2015: Vier Serien, fünf Teams**

Die von der R&D-Abteilung von Yamaha Europa entwickelten R1 werden 2015 in vier Se-

rien und von fünf Teams offiziell eingesetzt. In der Langstrecken-WM sind es Yamaha Austria (Max Neukirchner, Broc Parkes, Ivan Silva) und das Weltmeister-Team GMT 94 (Kenny Foray, David Checa, Mathieu Gines). In der Superstock-1000-EM setzen Florian Marino und Kevin Coghlan die R1 ein. In der BSB sitzen Josh Brookes und Broc Parkes, in der IDM Max Neukirchner und Damian Cudlin (im Team von Michael Galinski) mit dem klaren Auftrag Titelgewinn in den Sätteln.

**Gemeinsame Tests in Alcarrás**

Vom 9. bis 11. März werden alle fünf Teams gemeinsam in Alcarrás (Spanien) testen, natürlich im Beisein einer hochkarätigen Yamaha-Techniker-Crew.

Auch bei den Rennen werden die Teams mit Material und Manpower unterstützt.

**Zwei Fliegen auf eine Klappe**

Mandy Kainz, Teambesitzer des Yamaha-Austria-Langstrecken-WM-Teams (Weltmeister 2009), bringt die Sache auf den Punkt: «Wir bekommen diese Saison sicher den besten Support, den wir von Yamaha Europe je hatten. Aber man kann es natürlich auch andersrum sehen. Wir sind für Yamaha die kostengünstigsten und willigsten Testteams für den geplanten Werkseinsatz 2016. Yamaha könnte die R1 zwar auch im stillen Kämmerlein vorbereiten, doch dann redet keiner von dem neuem Bike, und vor allem kauft es keiner. Wer den Markt kennt, weiss, dass von einem neuen

Supersport-Modell die grosse Masse im ersten Verkaufsjahr abgesetzt wird, danach wird es ruhiger. Mit dem sofortigen BSB-, IDM-, Superstock- und WM-Einsatz schlägt Yamaha zwei Fliegen mit einer Klappe: technische Weiterentwicklung und Verkaufsankurbelung durch aktives Marketing. Denn mit den Herren Rossi und Lorenzo verkauft Yamaha keine einzige R1, die sind lediglich für das Image der Marke zuständig. Das R1-Marketing wird national und direkt mit dem Bike betrieben. Überspitzt gesagt: Verkaufsmässig schillert ein neues Supersport-Bike nur im ersten Jahr, danach ist es mausetot. Von diesem Standpunkt aus ist das Engagement in den diversen Klassen nachvollziehbar und auch die einzig sinnvolle Lö-

sung. Wir profitieren natürlich davon und kriegen Top-Material inklusive Support von Spezialisten des Werks bei den Rennen und Tests.»

Die Langstrecken-Teams GMT94 und YART sind für Yamaha aus technischer Sicht die interessantesten Testfelder im Hinblick auf den Superbike-WM-Einstieg. Kainz: «Die Endurance-WM ist vom Reglement her der Superbike-WM am nächsten, sowohl beim Motor als auch beim Fahrwerk. Die BSB ist elektronisch karriert, die IDM eher seriennah. Deshalb setzen sie in der Langstrecken-WM zwei Top-Teams ein und können eine grosse Menge an Entwicklungsdaten sammeln.»

**Neukirchner: Letzte Chance?**

Für den 31-jährigen Max Neukirchner ist 2015 die letzte grosse Chance, seine internationale Karriere wieder anzukurbeln. Falls er für Yamaha den IDM-Titel holt und die ebenfalls werksunterstützte, siegervöhnte Ducati-Truppe besiegt, darf er auf eine Rückkehr 2016 mit Yamaha in die Superbike-WM hoffen. Internationale Renneinsätze erhält er dieses Jahr bereits in der Langstrecken-WM bei YART. «Das ist aber nice Neues für mich», lacht Neukirchner, «vielleicht haben es einige schon vergessen, aber 2007 habe ich die 24 Stunden von Le Mans gewonnen und dabei die schnellste Rennrunde gedreht.» Mit einer Suzuki des französischen, ebenfalls werksunterstützten S.E.R.T.-Teams ... ♦



Max Neukirchner mit der mit Werksteilen veredelten YART-Yamaha R1 für die Endurance-WM

Motorrad-WM

# England-GP doch noch in Silverstone



Ex-Flugplatzkurs Silverstone: MotoGP auch 2015 und 2016

**Letzten Sommer wurde der GP von England nach Donington verlegt. Nun wird er 2015 und 2016 doch in Silverstone ausgetragen.**

Letztes Jahr unterschrieben die Initiatoren des geplanten Circuit of Wales einen Vertrag mit der Dorna über die Austragsrechte des GP von England ab 2015 für fünf Jahre. Weil ihre eigene Rennstrecke jedoch erst auf dem Papier existiert, mussten sie eine andere Strecke finden, auf der die Motorrad-WM gastieren kann, bis der Circuit of Wales fertig ist.

Es wurde mit Silverstone verhandelt, wo der England-GP seit 2010 ausgetragen wurde, doch mit dem Management konnte keine Einigung erzielt werden. Mit Donington Park, wo der GP zuvor stattgefunden hat, wurde man hingegen für den 30. August 2015 handelseinig.

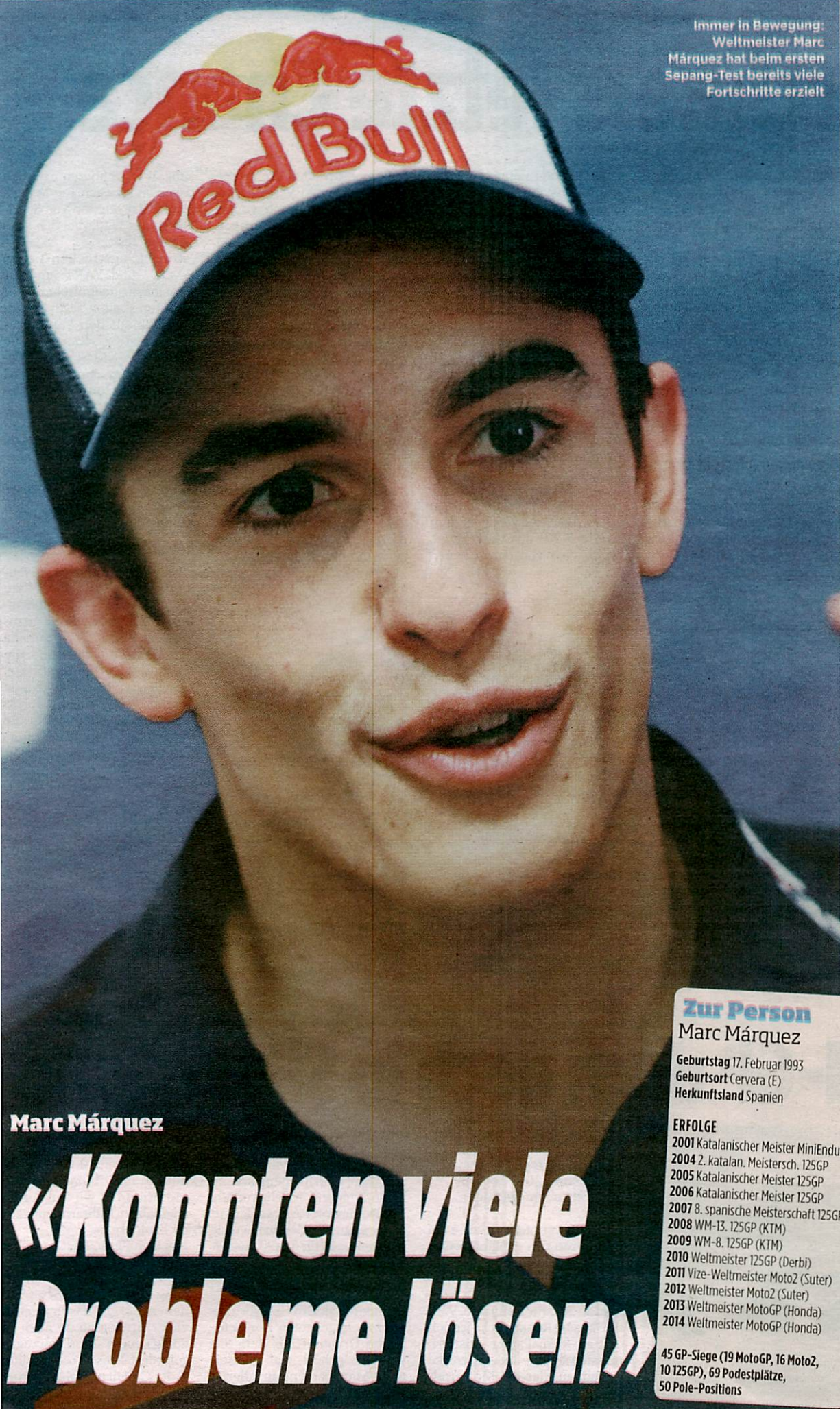
**Umstände geändert**

Seither hat sich in Grossbritannien so einiges getan. Der Gentlemen Drivers Club, dem Silverstone gehört, war mit seinem Management in allerlei Hinsicht unzufrieden und tauschte es fast vollständig aus.

Das neue Management überarbeitete erst das Konzept des britischen Formel-1-GP, und bemühte sich dann, auch der Motorrad-GP wieder auf den ehemaligen Militärflugplatz zurückzulocken.

In Donington fand zwischenzeitlich eine Inspektion durch die FIM statt, für die Austragung eines Grand Prix wurden neben der Neuasphaltierung vieler Streckenteile auch ein völlig neuer Fahrerlagerzugang gefordert. Diese Kosten sollte der Circuit of Wales übernehmen, doch dann einigte sich dieser mit Silverstone. ♦ IP





Immer in Bewegung:  
Weltmeister Marc  
Márquez hat beim ersten  
Sepang-Test bereits viele  
Fortschritte erzielt

Von IMRE PAULOVITS

**MotoGP-Weltmeister Marc Márquez (22) hatte es bei den Wintertests nicht leicht. In Valencia zeigte sich das 2015er-Motorrad als sehr schwer fahrbar, in Sepang musste er viel neues Material aussortieren und verbessern. Dazu ist die Konkurrenz klar stärker geworden. Im MSA-Interview erzählt der Spanier, wie er weiterhin ganz vorn bleiben will.**

Du hast die Sepang-Tests mit vier verschiedenen Motorrädern begonnen. Hast du darunter eines gefunden, das dir gefällt, und wie soll es bei den nächsten Tests weitergehen?

**MARC MÁRQUEZ:** Ich habe den Test zwar mit vier verschiedenen Motorrädern begonnen, aber ich habe wirklich nur mit dreien gearbeitet, das vierte war zum Vergessen. Und die drei Bikes habe ich auch nur am ersten Tag probiert, die zwei letzten Tage habe ich mich auf zwei Maschinen konzentriert. Am letzten Tag habe ich mich dann nur noch auf eine Variante des neuen Motorrads konzentriert. Ich habe das 2014er-Bike am letzten Tag nur zu Vergleichszwecken herangezogen, aber auch das muss ich vergessen, denn ich werde das neue benutzen. So werde ich mich in Zukunft auf dieses Bike konzentrieren, aber wir werden auch noch neue Teile bekommen, die es verbessern sollen. Zu Beginn war es natürlich nicht einfach, nach drei Monaten Pause gleich alles aussortieren zu müssen, wir sind aber glücklich darüber, was wir bei diesem Test erreichen konnten. **Hat es etwas gebracht, dass Casey Stoner vorher die Bikes probiert hat?**

Dass Casey getestet hat, war für uns und die Honda-Ingenieure deshalb wichtig, weil wir zusätzliche Daten von einem schnellen Fahrer bekommen haben. Er hat Dinge herausgefunden, die sich hinterher bei mir bestätigt haben. Aber ich musste natürlich auch selbst alles probieren, denn schließlich bin ich es, der das Motorrad fahren muss. Zum Glück sind unsere Kommentare sehr ähnlich, und so ist es wirklich hilfreich, dass er testet.

**Wie ist das Motorrad, das du nun bevorzugst, und wie konntet ihr es über die Testtage verbessern?** Das Motorrad, das ich ausgewählt habe, ist ein Kompromiss aus dem Valencia-Bike und dem 2014er-Modell. Wir hatten in Valencia eine Menge Probleme, aber schon dort habe ich das Einlenkverhalten des Bikes gemocht, wir verloren aber viel beim Bremsen. So habe ich Honda gebeten, zu versuchen, das Einlenkverhalten beizubehalten, aber auch meinen

#### Zur Person

**Marc Márquez**

Geburtstag 17. Februar 1993

Geburtsort Cervera (E)

Herkunftsland Spanien

#### ERFOLGE

2001 Katalanischer Meister MiniEnduro

2004 2. katalan. Meistersch. 125GP

2005 Katalanischer Meister 125GP

2006 Katalanischer Meister 125GP

2007 8. spanische Meisterschaft 125GP

2008 WM-13. 125GP (KTM)

2009 WM-8. 125GP (KTM)

2010 Weltmeister 125GP (Derbi)

2011 Vize-Weltmeister Moto2 (Suter)

2012 Weltmeister Moto2 (Suter)

2013 Weltmeister MotoGP (Honda)

2014 Weltmeister MotoGP (Honda)

45 GP-Siege (19 MotoGP, 16 Moto2,  
10 125GP), 69 Podestplätze,  
50 Pole-Positions

**Marc Márquez**

**«Konnten viele  
Probleme lösen»**



Bremspunkt aus dem Vorjahr. Und da haben sie über den Winter einen guten Job gemacht, denn ich konnte nun wieder wie früher bremsen. Et was ist von der Sicherheit beim Einlenken aber verloren gegangen. So haben wir viel an der Geometrie und an der Dämpfung gearbeitet, dazu natürlich an der Elektronik. Aber gerade für Letzteres braucht man viel Geduld, viel Zeit und viele Runden.

## «Casey und ich geben meist die gleichen Kommentare.»

MARC MÁRQUEZ

Zum Glück hatten wir gute Bedingungen und konnten uns so über die drei Tage in vielen Bereichen verbessern.

**Du bist in Sepang als Erster unter 1:59 gefahren. Wie war diese Runde?**

Diese Runde war grossartig, und ganz ehrlich hätte ich am ersten Testtag, als wir zuerst auf die Strecke fuhren, nie damit gerechnet, so eine Runde fahren zu können, weil die Strecke gegenüber dem letzten Jahr etwas weilliger geworden ist. Am letzten Vormittag war es dann etwas bewölkt und deshalb nicht so heiss, die Temperatur war perfekt. Dazu hat es während der drei Testtage nie geregnet, das hat auch viel geholfen. Die Strecke war schneller als gewöhnlich, so kam halt diese Rundenzeit. An diesem Vormittag waren alle sehr schnell und viele haben ihre schnellste je gefahrene Runde in Sepang erreicht. Aber auch so muss ich sagen, dass ich sehr glücklich war, als ich die 1:58 auf meinem Dashboard sah. Ich bin danach aber in die Box gefahren, um abzukühlen, denn nach 1:58 wäre sonst ein Sturz gekommen.

**Was hat dir dieser Test noch gebracht?**

Ich war auch über die Rennsimulation glücklich. Wir haben viel über das neue Motorrad gelernt und sind nicht mehr nur für eine einzelne Runde schnell. Ich habe viele Optionen bei der Elektronik probiert. So war ich mit diesem Test glücklich und freue mich schon auf den zweiten in Sepang, wo ich mich weiter verbessern will.

**Hat es dich gewurmt, dass Dani bei der Rennsimulation schneller war als du?**

Es ist schwierig, unsere Zeiten miteinander zu vergleichen. Dani ist am Nachmittag um eins gefahren, ich um halb drei, da waren die Temperaturen unterschiedlich. Aber es steht ausser Zweifel: Dani war in seiner

Rennsimulation sehr schnell, es sieht so aus, dass er derzeit der Schnellste und Konkurrenzfähigste ist. Ich habe vielleicht einen kleinen Rückstand, aber beim Testen ist es ja wichtig, sein Level zu erkennen. Dazu habe ich während der Rennsimulation viel mit der Elektronik gespielt, um all die Optionen durchzuprobieren. Denn für so etwas sind die Tests ja schliesslich da. Wir müssen vor allem aber den zweiten Teil des Rennens verbessern, oder genauer, die Rennmitte. Zu Beginn war ich stark, auch am Ende war ich stark, aber in der Mitte hatte ich Probleme.

Wir wissen aber, wo wir uns noch verbessern können. Denn auch wenn wir hauptsächlich das Heck des Motorrads verbessern müssen, hatte ich doch auch am Ende der Simulation einige Probleme an der Front.

**Was hat sich an eurem Bike gegenüber dem Vorjahres-Modell und dem Prototyp von Valencia verändert?**

Vergessen wir mal schnell das Bike von Valencia. Was wir gegenüber 2014 verbessert haben, ist das Gefühl für die Front. So sind der Kurveneingang und die Kurvenmitte besser geworden. Wir verlieren aber etwas bei Beginn der Beschleunigung. Für das nächste Mal sollten wir hierfür eine Lösung haben. Da war das 2014er-Modell anders, und wenn wir uns in dem Punkt noch verbessern, werden wir konkurrenzfähig sein. Es mag sein, dass es von aussen gleich aus-

## «Wir müssen noch den Kurvenausgang verbessern.»

MARC MÁRQUEZ

sieht, denn das Motorrad bewegt sich weiterhin viel, das ist aber mein Fahrstil. Ich selbst spüre aber, wie das neue Motorrad in den schnellen Kurven präziser fährt und dass die Front mir viel Vertrauen gibt.

**Wo liegen die Probleme an dieser Stelle? Dreht das Rad durch, rutscht es oder ist es Chattering?**

Wir haben uns bei diesem Test einfach auf den Kurveneingang und die Kurvenmitte konzentriert, denn da hatten wir in Valencia die grössten Probleme. Ich bin wirklich glücklich, denn an diesen Punkten fühle ich mich jetzt richtig gut. Aber dabei haben wir einfach keine Zeit gehabt, auch am Kurvenausgang zu arbeiten. Das war aber auch bewusst so geplant, weil wir für die nächsten Tests etwas Neues dafür haben wer-

den. Ich habe derzeit an dieser Stelle Probleme mit dem Grip, wir haben aber auch ein kleines Traktionsproblem. Aber wie gesagt werden wir hierfür bei den nächsten Tests neue Teile haben.

**Ist der Motor noch immer so aggressiv?**

Wir haben die Motorencharakteristik mittlerweile stark verbessern können. Der neue Motor war lange Zeit schwierig zu fahren, hatte aber wirklich viel Potenzial. So haben wir viel an ihm gearbeitet. Am dritten Testtag bin ich noch einmal zum Vergleich das 2014er-Modell gefahren, und die Rundenzeiten waren gleich. Das bedeutet, dass wir bereits auf einem hohen Niveau angekommen sind, denn mit dem 2014er-Bike hatten wir ein volles Jahr für die Entwicklung zur Verfügung. Und an dem 2015er haben wir noch immer Punkte, die wir verbessern können. Und es ist für die Zukunft wichtig, Optionen zu haben, damit man sich verbessern kann.

**Yamaha ist gegenüber dem Vorjahr stärker geworden.**

**Erwartest du nun härtere Kämpfe mit Valentino Rossi und Jorge Lorenzo?**

Yamaha war schon in der letzten Saisonhälfte 2014 sehr stark. So hat mich ihre Stärke bei diesen Tests nicht sehr überrascht. Aber das verleiht der Weltmeisterschaft ja gerade den Reiz, wenn zwei Hersteller um den Titel kämpfen können. Das wird dieses Jahr sicher gut, und ich freue mich schon darauf.

**Glaubst du, dass auch noch Ducati mit ihrem neuen Motorrad dazustossen könnten?**

Sie sind schon mit ihrem alten Motorrad sehr weit gekommen. Dovizioso und auch Iannone waren sehr schnell, und ihr Rhythmus sah sehr gut aus. Jetzt muss man sehen, wie ihr neues Motorrad wird.

**Du legst sehr viel Wert auf die Wintervorbereitung. Hast du in diesem Bereich etwas geändert, und wie oft fährst du im Winter Motorrad?**

Im Vergleich zum Vorjahr habe ich nicht mehr viel an meiner Vorbereitung geändert, denn ich habe mich auch letztes Jahr schon sehr fit und sehr wohl gefühlt, so gab es nicht viel Handlungsbedarf. Was ich allerdings gemacht habe, war mehr im Dezember mit dem Motorrad zu fahren und weniger im Januar, um das Risiko zu senken. Ich habe ja letztes Jahr die Vorsaison wegen eines Trainingsunfalls verloren. Aber man kann nie wissen, wann etwas passiert. Zwischen den beiden Sepang-Tests werde ich aber trotzdem mindestens einen Tag pro Woche fahren und auch sonst meine Vorbereitung wie bisher fortsetzen. ♦



Marc Márquez in Sepang: «Das Heck muss noch besser werden»



Viel zu tun: Márquez arbeitet an Geometrie und Dämpfung



Teamkollege Dani Pedrosa: «Er hat derzeit die beste Rennpac...



Moto2/Moto3

# Die neue Macht Frankreich

von MARKUS LEHNER

Der Franzose Johann Zarco ist bei den IRTA-Tests klar der schnellste Moto2-Pilot. Der Moto3-Klasse war das neue Wunderkind Fabio Quartararo, ebenfalls ein Franzose, der Beste.

Der Einstieg des Moto3-Weltmeister-Machers Aki Ajo in die Moto2-Klasse verlief optimal. In den ersten IRTA-Tests der Saison in Valencia, wo alle mit den offiziellen Motoren ausgestattet sind, war der Ajo-Kalexot Johann Zarco 0,352 Sekunden schneller als der Rest der Moto2-Meute und gleichzeitig fast eine halbe Sekunde schneller als die GP-Pole-Zeit vom November 2014. «Ich bin nicht nur schnell, sondern bereits auch ziemlich konstant unterwegs», sagte ein zufriedener Zarco. «Wir haben nicht mal besonders viel probiert, dafür war es definitiv zu kalt. Ich bin einfach so schnell wie möglich gefahren, habe spät gebremst und einen hohen Kurvenspeed gehalten. Dabei kamen konstant flinke Zeiten heraus. Ein riesiges Plus dieses Jahr ist mein neues



Johann Zarco (Kalex): Bestzeit bei den ersten IRTA-Tests 2015

Team. Diese Leute haben eine enorme Erfahrung und wissen jederzeit genau, was zu tun ist. Das schenkt Vertrauen und macht schnell.»

Weil es am Mittwoch und Donnerstag vorwiegend regnete, erzielten alle Fahrer ihre Bestzeiten am zwar kalten, aber immerhin trockenen Dienstag.

Hinter Zarco bewies der Brit Sam Lowes mit der Speed-Up, dass Kalex trotz der drückenden quantitativen Überlegenheit 2015 noch mit Gegenwehr rechnen muss. «Wir haben eine komplett neue Schwinge und neue Aufhängungselemente bekommen. Damit stehen wir im Vergleich zum Vorjahr wesent-

lich besser da, wie die Zeiten im Vergleich zeigen», freute sich Lowes. Dritter wurde Titelfverteidiger Tito Rabat vor dem besten Deutschsprachigen, dem Schweizer Tom Lüthi.

## Moto3: Quartararo vorn

Frankreichs Wunderkind Fabio Quartararo hinterliess beim ersten Aufeinandertreffen der Moto3-Elite in Valencia eine deutliche Duftmarke. Der zweifache CEV-Moto3-Champion war mit der Honda der Schnellste und kam bis auf 0,2 Sekunden an die GP-Pole-Zeit von 2014 heran. «Team, Motorrad, meine Form, alles passt», freute sich der erst 15 Jahre alte Moto3-Rookie. ♦

Moto2

# Lüthi vorne dabei

von MARKUS LEHNER

In den beiden Schweizer M-Titelanwärtern ist nur Tom Lüthi bereits ganz vorne mit dabei. Dominique Aegerter fehlt noch eine halbe Sekunde.

«Wir hatten bisher kein Glück», klagte sich Frédéric Corninboeuf, der 2015 zwei Schweizer Meistertitel mit drei Fahrern (Lüthi, Aegerter, Mulhauser) in der Moto2-WM leitet, bei den IRTA-Tests in Valencia. «Das Roll-out in Le Castellet fiel wegen der Kälte aus, und von den zwei Testtagen in Aragón konnten wir nur einen Nachmittag nutzen. Hier in Valencia gab es auch nur einen trockenen Tag, doch das war ja für alle gleich.» Doch mit diesem einen Tag war Corninboeuf zufrieden. «Tom war sofort vorne im Sprintzug dabei. Dominique Aegerter war zwar etwas weiter hinten, aber wir wissen aus Erfahrung, dass es Domi der Wintertests nicht der Domi der GP ist. Der

braucht noch Kilometer, bis er wieder richtig in die Gänge kommt.»

Tom Lüthi zog seine eigenen Schlüsse: «Ich war am ersten Tag etwas überrascht, wie schnell ich unterwegs bin. Doch die Basis ist hervorragend. Wir haben die Entwicklungsarbeit mit Aufhängungsspezialist WP begonnen, uns aber noch nicht besonders auf die Geometrie konzentriert. Jetzt brauchen wir in Jerez aber unbedingt gutes und vor allem trockenes Wetter, um weiterzukommen.»



Dominique Aegerter: Noch nicht so flink wie Teamkollege Lüthi

Dominique Aegerter blieb trotz seines Mittelfeldplatzes ruhig: «Im Prinzip war der Dienstag unser erster Testtag überhaupt. Ich habe viele Daten gesammelt. Mir fehlt mit der Kalex noch eine halbe Sekunde auf meine Zeiten vom Vorjahr mit der Suter. Aber Grund zur Panik gibt es nicht. Ich brauche immer viele Kilometer, um wieder auf Speed zu kommen. Am Donnerstag bin ich 20 Runden im Regen gefahren, nur um zu sehen, wie sich die Kalex im Nassen anfühlt.» ♦

## TESTZEITEN MOTO2 / Valencia

Fahrer	Team	Motorrad	Bestzeit
1. Johann Zarco (F)	Ajo Motorsport	Kalex	1:34,754
2. Sam Lowes (GB)	Speed Up Racing	Speed-Up	1:35,106
3. Esteve Rabat (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	1:35,145
4. Thomas Lüthi (CH)	Derendinger Interwetten	Kalex	1:35,194
5. Xavier Simeón (B)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex	1:35,264
6. Alex Rins (E)	Paginas Amarillas HP40	Kalex	1:35,630
7. Luis Salom (E)	Paginas Amarillas HP40	Kalex	1:35,687
8. Franco Morbidelli (I)	Italtrans Racing	Kalex	1:35,813
9. Jonas Folger (D)	Argiñano & Gines Racing	Kalex	1:35,871
10. Simone Corsi (I)	Forward Racing Team	Kalex	1:35,895
11. Marcel Schrötter (D)	Tech3 Moto2	Tech3	1:35,920
12. Anthony West (AUS)	QMMF Racing	Speed-Up	1:36,017
13. Julian Simón (E)	QMMF Racing	Speed-Up	1:36,130
14. Dominique Aegerter (CH)	Technomag Interwetten	Kalex	1:36,209
15. Mika Kallio (FIN)	Italtrans Racing	Kalex	1:36,409
16. Hafizh Syahrin (MAL)	Petronas Raceline Malaysia	Kalex	1:36,411
17. Lorenzo Baldassari (I)	Forward Racing Team	Kalex	1:36,435
18. Takaaki Nakagami (J)	Idemitsu Honda Asia	Kalex	1:36,456
19. Sandro Cortese (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	1:36,496
20. Azlan Shah (MAL)	Idemitsu Honda Asia	Kalex	1:36,743
21. Axel Pons (E)	Argiñano & Gines Racing	Kalex	1:36,791
22. Thitipong Warokorn (THA)	APH PTT The Pizza SAG	Kalex	1:37,302
23. Louis Rossi (F)	Tasca Racing Suderia Moto2	Tech3	1:37,430
24. Robin Mulhauser (CH)	Technomag Interwetten	Kalex	1:37,469
25. Ricky Cardus (E)	Tech3 Moto2	Tech3	1:37,492
26. Alex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	1:37,773
27. Randy Krummenacher (CH)	JIR Moto2	Kalex	1:38,121
28. Jesko Raffin (CH)	Sport-Millions-Emwe SAG	Kalex	1:38,252
29. Florian Alt (D)	Octo Ioda Racing Team	Suter	1:39,518

## TESTZEITEN MOTO3 / Valencia

Fahrer	Team	Motorrad	Bestzeit
1. Fabio Quartararo (F)	Estrella Galicia 0,0	Honda	1:39,392
2. Danny Kent (GB)	Leopard Racing	Honda	1:39,415
3. Enea Bastianini (I)	Junior Team Gresini Moto3	Honda	1:39,669
4. Niccolò Antonelli (I)	Ongetta Rivacold	Honda	1:39,784
5. Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM	1:39,805
6. Isaac Viñales (E)	Husqvarna Laglisse	Husqvarna	1:39,841
7. Karel Hanika (CZ)	Red Bull KTM Ajo	KTM	1:39,982
8. Romano Fenati (I)	Sky Racing by VR46	KTM	1:40,017
9. Juanfran Guevara (E)	Mapfre Mahindra Team	Mahindra	1:40,119
10. Jorge Martín (E)	Mapfre Mahindra Team	Mahindra	1:40,154
11. Brad Binder (RSA)	Red Bull KTM Ajo	KTM	1:40,221
12. Alexis Masbou (F)	Saxoprint-RTG	Honda	1:40,286
13. Livio Loi (B)	RW Racing GP	KTM	1:40,317
14. Jorge Navarro (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda	1:40,388
15. Andrea Migno (I)	Sky Racing by VR46	KTM	1:40,427
16. Andrea Locatelli (I)	Junior Team Gresini Moto3	Honda	1:40,447
17. Hiroki Ono (J)	Leopard Racing	Honda	1:40,570
18. John McPhee (GB)	Saxoprint-RTG	Honda	1:40,592
19. Matteo Ferrari (I)	San Carlo Team Italia	Mahindra	1:40,693
20. Tatsuki Suzuki (J)	CIP Moto3	Mahindra	1:40,698
21. Niklas Ajo (FIN)	RBA Racing Tam	KTM	1:40,806
22. Jules Danilo (F)	Ongetta Rivacold	Honda	1:40,877
23. Philipp Öttl (D)	Schedl GP Racing	KTM	1:40,985
24. Gabriel Rodrigo (ARG)	RBA Racing Tam	KTM	1:41,018
25. Evren Vázquez (E)	Leopard Racing	Honda	1:41,035
26. Ana Carrasco (E)	RBA Racing Tam	KTM	1:41,430
27. Maria Herrera (E)	Husqvarna Laglisse	Husqvarna	1:41,454
28. Francesco Bagnaia (I)	Mapfre Mahindra Team	Mahindra	1:41,788
29. Stefano Manzi (I)	San Carlo Team Italia	Mahindra	1:41,815
30. Remy Gardner (AUS)	CIP Moto3	Mahindra	1:41,869
31. Alessandro Tonucci (I)	Outox Reset Drink Team	Mahindra	1:42,197
32. Daryn Binder (RSA)	Outox Reset Drink Team	Mahindra	1:42,487



Moto2

# Zu kalt für sinnvolles Arbeiten

**Sandro Cortese, Marcel Schrötter und Jonas Folger gehörten bei den IRTA-Tests in Valencia nicht zu den Schnellsten.**

Sandro Cortese stürzte gleich nach Trainingsbeginn am Dienstagmorgen, blieb aber unverletzt. «Das war ein harmloser Ausrutscher wegen der Kälte, ausser der Frontscheibe ging nichts kaputt. Ich hätte mich an den beiden Tagen danach gerne gesteigert, aber das Wetter hat nicht mitgespielt. Schade, wir sind alle hoch motiviert und so wird man etwas ausgebremst. In Jerez wird es hoffentlich besser werden.»

Auch Tech3-Pilot Marcel Schrötter kam nicht ungeschoren davon. Ausgerechnet am trockenen Dienstag kam er wegen eines nötigen Motorwechsels nicht genügend zum Fahren. «Dennoch bin ich gut in Schwung gekommen», erzählte Schrötter. «Ich war nach wenigen Runden schon an meiner Qualifikationszeit von 2014 dran. Am Mittwoch und Donnerstag wollten wir das 2015er-Chassis testen, aber das Wetter spielte leider nicht mit. Trotz-



Folger: Schnellster Deutscher



Cortese: Harmloser Sturz

dem bin ich damit am Donnerstagnachmittag im Nassen gefahren. Ich habe sofort ein gutes Gefühl entwickelt und viele Daten gesammelt, die uns für Jerez hilfreich sein werden.»



Schrötter: Neues Tech3-Chassis ausgiebig im Regen getestet

Jonas Folger war mit Rang 9 in Valencia der Schnellste des deutschen Quartetts. «Wir sind nur am Dienstag im Trockenen gefahren. Es war einfach zu kalt, um sinnvoll am Motorrad zu ar-

beiten, also habe ich mich vorwiegend auf das Fahren konzentriert. Es tat echt gut, wieder nur am Rennbike zu sitzen. Ich habe rasch wieder ein gutes Gefühl dafür entwickelt.» ♦ ML

KOMPAKT

»» **MotoGP** Der GP von Grossbritannien hätte dieses Jahr in Donington statt in Silverstone stattfinden sollen. Wegen diverser Probleme wurde er nun 2015 und 2016 erneut nach Silverstone vergeben.

»» **Moto2** Der Brite Gino Rea (Kalex) hat sich kurzfristig und überraschend aus der Moto2-WM verabschiedet und wechselt zu CIA Landlords Insurance Honda in die Supersport-WM. Welches Team mit welchem Fahrer Rea in der Moto2 ersetzt, ist offen.

»» **Moto2** Nur dank 16 Spritzen in der verkrampften Schulter konnte Rookie Florian Alt in Valencia sein Moto2-Debüt feiern.

»» **Moto2** Tom Lüthis langjährige Partnerin Fabienne Kropf hat nun nach der privaten Trennung auch die Arbeit als Medienkoordinatorin im Team Lüthis beendet.

»» **Moto2** Hafizh Shyahrin (MAL) war am verregneten Mittwoch und Donnerstag klar Schnellster. ♦ ML

Moto2

## «Weniger bremsen»



Raffin: Fahrstil verfeinern

Moto2-Rookie und CEV-Meister Jesko Raffin traf in Valencia wie sein deutscher Kollege Florian Alt erstmals auf die versammelte Moto2-Weltelite. Sein Rückstand auf die Bestzeit (Johann Zarco): 3,5 Sekunden. «Ich war zwar nicht der Schnellste, bin aber mit 87 Runden immerhin am meisten gefahren», erzählte der 18 Jahre junge Raffin. «Klar ist der Rückstand noch gross, aber ich wurde in jedem Turn schneller, und vor allem wird auch mein Gefühl für das Gesamtpaket inklusive Dunlop-Reifen immer besser. Ich feile hart an meinem Fahrstil. Insbesondere muss ich lernen, mit mehr Schwung in die Kurven hinein zu fahren und weniger in die Bremsen zu steigen.» ♦ ML

Moto2

## «Eher ein Roll-out»

JIR-Pilot Randy Krummenacher erzielte am trockenen Dienstag nur die 27. Zeit von 29 Moto2-Teilnehmern. Dennoch war der Schweizer nicht unzufrieden: «Das war für uns eigentlich nur ein kurzes Roll-out, denn am ersten Tag dauerte es einige Zeit, bis die neue Kalex fertig aufgebaut war. Dennoch konnte ich in den wenigen Runden ein gutes Gefühl für das Bike entwickeln. Ich bin insgesamt nur 28 Runden gefahren. Doch jetzt ist die Kalex wirklich einsatzbereit, ich freue mich sehr auf die Jerez-Tests. Hoffen wir, dass dann endlich auch das Wetter mitspielen wird.» ♦ ML



Krummenacher: Gefühl gut

Moto2

## «Noch nicht fit»



Mulhauser: Stürzen verboten

Robin Mulhauser, die Nummer 2 im Technomag-Interwetten-Team neben Dominique Aegerter, hat sich für 2015 den Sprung in die Top 15 zum Ziel gesetzt. Mit dem ersten Einsatz auf der Kalex war der letztjährige Suter-Pilot zufrieden: «Wegen einer Schulteroperation im Winter bin ich noch nicht ganz fit und darf auf keinen Fall auf die verletzte Schulter stürzen. Dennoch drehte ich am ersten Tag 70 Runden im Trockenen. Vor allem beim Bremsen fehlt mir noch die Kraft. Die Zeiten waren deshalb ganz o.k. Zudem war Valencia praktisch unser erster Einsatz, denn wegen Kälte und Schnee in Le Castellet und Aragón kamen wir bisher kaum zum Fahren.» ♦ ML

Moto3

## «Radikal anders»

Teamchef und Papa Peter Oetl war mit seinem Sohn Philipp zufrieden: «Philipp ist viel gefahren, 220 km am trockenen ersten Tag, 120 km am ersten nassen Tag. Nach der langen Pause hat er den Rost runtergefahren. Wir haben für KTM einige Sachen testen können. Mit dem Rückstand von 1,6 Sekunden auf die Bestzeit im Trockenen ist man noch nicht verloren.»

Auch Philipp Oetl war guter Laune: «Die Umstellung von der Kalex auf die KTM, die radikal anders zu fahren ist, verlief sehr gut. Das passt. Mir fehlen jetzt nur noch 0,3



Ottl: Umstellung erfolgreich

Moto2

## «Brauche viel Zeit»



Alt: Bitte etwas Geduld

Mit 4,764 Sekunden auf die Bestzeit von Johann Zarco und dem letzten Platz aller Teilnehmer verlief der Einstieg von Florian Alt auf der Ioda-Suter nicht besonders erfolgreich. Alt erzählt: «Am ersten und einzigen trockenen Tag sass ich zum ersten Mal auf der Suter mit Dunlop-Reifen, da durfte ich keine Wunder erwarten. Denn das Motorrad fährt sich völlig anders als meine letztjährige Kalex mit den Michelin-Reifen. Ich brauche Zeit und viele Runden um mich umzugewöhnen. Leider hat das Wetter in Valencia nicht mitgespielt. Im Nassen ging es ganz flott, ich habe ein gutes Gefühl bekommen. Auch der Abstand nach vorne war deutlich geringer.» ♦ ML



Superbike-WM-Vorschau

# Start in eine neue Ära



WM-Start auf Phillip Island: Nichts wird wie im letzten Jahr sein. Die WM-Superbikes sind nach neuem Reglement seriennäher, Aprilia ist werkseitig nicht mehr dabei

Von IMRE PAULOVITS

**Der Superbike-WM-Start auf Phillip Island am kommenden Wochenende ist gleichzeitig die Stunde null der neuen Zeitrechnung. Nicht nur wegen des neuen, seriennahen Reglements sind die Karten neu gemischt, auch der Weltmeister geht mit neuem Team auf Titelverteidigung.**

Es war ein langer Prozess mit vielen Verhandlungen zwischen Promoter Dorna, dem Weltverband FIM und der Herstellervereinigung MSMA, aber schliesslich ist ein Reglement herausgekommen, mit dem alle zufrieden sind und von dem Technical Director Scott Smart voller Stolz sagt: «Wir sind so nah wie es geht an die Serienbasis gegangen, haben die Kosten gesenkt und trotzdem mit der Möglichkeit der Zylinderkopf-Bearbeitung und der Kit-Elektronik eine Basis geschaffen, bei der die Chancengleichheit mindestens so gut gewähr-

leistet bleibt wie mit dem bisherigen Reglement. Die älteren Modelle werden durch die Modifikationsmöglichkeiten auf den neuesten Stand gebracht, ihre Technik aktualisiert, aber die

**«Viele haben mir auch letztes Jahr Titel nicht zugetraut.»**

SYLVAIN GUINTOLI

Kosten und die Leistung dürfen nicht ausufern. Wir haben auch bei den Fahrwerksteilen eine sinnvolle Kostendeckelung erreicht – durch die Zusammenarbeit mit den bisherigen High-End-Herstellern werden wir trotzdem richtig hochwertige Rennmotorräder haben.»

Was so einfach klingt, bedurfte grosser Geduld und viel Sachverstands, es war wirklich

nicht einfach, alle Interessen unter einen Hut zu bringen und dazu noch das diffizile Gleichgewicht zwischen Zwei- und Vierzylindern ebenfalls aufrechtzuerhalten.

**Vorteil Ducati?**

Ob es nun am neuen Reglement liegt oder einfach die Ducati-Rennabteilung unter dem neuen Chef Gigi Dall'Igna härter als die letzten Jahre gearbeitet hat: Ducati ist wieder konkurrenzfähig. Die einstigen Dominatoren der Superbike-WM sind seit dem Modellwechsel zur Panigale, die 2013 die altherwürdige 1198 ablöste, sieglos in der WM unterwegs gewesen. Bei den letzten Tests vor dem Verladen der Maschinen nach Australien hatten die Werkspiloten Davide Giugliano und Chaz Davies hingegen strahlende Gesichter, denn sowohl bei den Bestzeiten als auch bei den Longruns waren ihre Zweizylinder richtig schnell. Und sogar die zweite Zweizylinder in der WM, die vom Amerikaner Erik Buell lie-



bevoll weiterentwickelte EBR, hat zur Konkurrenz aufgeschlossen.

**Weltmeister team nicht dabei**

Doch nicht nur das Reglement hat Veränderungen mit sich gebracht. Die Entscheidung bei Aprilia, das Superbike-WM-Werksteam, das mit Max Biaggi und Sylvain Guintoli in den letzten fünf Jahren drei WM-Titel eingefahren hat, nicht weiterzuführen, sondern stattdessen werkseitig in die MotoGP

**«Beste Chancen, Titel zurückzugewinnen.»**

TOM SYKES



einzusteigen, wird die Kräfteverhältnisse ebenfalls verändern. Zwar wird Red Devils aus

Rom mit Werksmaterial beliefert, und mit Leon Haslam und Jordi Torres sind dort auch zwei Spitzenfahrer dabei, doch dürfte dies lange nicht den Effekt haben, wie wenn ein Werk voll hinter seinem Einsatz steht.

Weltmeister Sylvain Guintoli selbst hat bei Pata-Honda Unterschlupf gefunden, und er stellte klar: «Viele haben mir auch letztes Jahr den Titel nicht zugetraut, vielleicht kann ich sie dieses Jahr überraschen.»

Tom Sykes, dessen Titelverteidigung erst beim WM-Finale platzte, hat hingegen von Kawasaki weiterhin volle Werksunterstützung: «Ich habe ein tolles Team, das hinter mir steht», so der Weltmeister von 2013. «Beste Voraussetzungen, um meinen Titel zurückzugewinnen.»

Allerdings ist Sykes mit Johnny Rea nun ein ebenbürtiger Gegner im eigenen Team erwachsen. So dürften alle Voraussetzungen für eine spannende Saison gegeben sein. ♦





Nachdem das Werksteam mitsamt Marco Melandri in die MotoGP gewechselt hat, wird die Aprilia-Fahne durch das Team Red Devils aus Rom hochgehalten. Dessen Piloten Leon Haslam und Jordi Torres sind zwar beim Test in Jerez gut bei der Pace gewesen, ob die RSV-4 aber auch nach dem neuen Reglement ihre Stärken beibehalten hat und wie stark sich die Entwicklungsabteilung neben den Verpflichtungen in der MotoGP engagieren kann, muss die Saison zeigen.



Wenn sich die Bayern auch weiterhin nicht werkseitig engagieren, ist die S 1000 RR doch eine der potentesten Basis-Maschinen – sie wurde für 2015 einer Modellpflege unterzogen. BMW Italia hat ein eingespieltes Team, wenn auch dessen Kopf Andrea Buzzoni als Vertriebschef zu Ducati abgewandert ist. Doch Sylvain Barrier ist mittlerweile eine feste Größe im BMW-Sattel. Und mit JR Racing und dem Team Toth sind insgesamt fünf BMW fix in die WM eingeschrieben.



Über zwei Jahrzehnte hat Ducati die Superbike-WM dominiert wie keine andere Marke. Doch seit das MotoGP-Engagement mehr Energien aus der Rennabteilung abgesogen hat und die unkonventionelle Panigale im kompromisslosen Renntrimm erst das Laufen lernen musste, blieben die Erfolge aus. Der letzte WM-Sieg einer Ducati liegt zweieinhalb Jahre zurück, doch wie die Testzeiten in Jerez belegten, ist der Zweizylinder aus Bologna wieder zur alten Stärke zurückgekehrt.



Letztes Jahr sind die von Erik Buell auf Basis des Rotax-Zweizylinders entwickelten und vom indischen Giganten Hero finanzierten Renner mit Aaron Yates und Geoff May im Sattel hoffnungslos unter die Räder der erfahrenen Konkurrenz gekommen. Dieses Jahr ist alles anders. Das Team wird vom erfahrenen amerikanischen Superbike-Piloten Larry Pegram geleitet, der auch selber fährt. Niccolò Canepa lief von Ducati über und fuhr bei den Tests erstaunlich schnell.



Die holländische Ten-Kate-Mannschaft hat über die letzten Jahre unglaublich viel Energie in die Weiterentwicklung der Fireblade gesteckt. Im Vorjahr war man wieder näher an der Konkurrenz dran, und nachdem der treue Johnny Rea zu Kawasaki abgewandert ist, konnte man neben Supersport-Weltmeister Michael van der Mark Weltmeister Sylvain Guintoli verpflichten. Doch dieser hat sich bei den Tests verletzt und geht so mit Handicap in die Saison.

## Kawasaki

Kein anderer japanischer Hersteller engagiert sich so intensiv in der Superbike-WM wie Kawasaki. Im Vorjahr wurde neben der Jagd auf den WM-Titel auch das Evo-Projekt mit David Salom werkseitig unterstützt, um für dieses Jahr besser gerüstet zu sein. Dies scheint sich bezahlt zu machen; sowohl Ex-Weltmeister Tom Sykes als auch Neuzugang Johnny Rea waren bei den Tests immer ganz vorn dabei. Die beiden Top-Briten werden sich ständig gegenseitig pushen.



Nach dem Debakel mit dem Yakhnich-Team hat MV Agusta die Geschicke seines WM-Teams selbst in die Hand genommen. Auch mit Pilot Claudio Corti war man nicht zufrieden, er wurde durch Leon Camier ersetzt. Der Brit, der letztes Jahr bei Vertretungsjobs in der MotoGP und der Superbike-WM hervorragende Ergebnisse einfuhr, war auch bei den Tests schnell und brennt darauf, sich wieder als Top-Pilot in der Superbike-WM zu etablieren.



In den letzten Jahren wurde die GSX-R 1000 immer wieder als zu alt beschrieben, 2014 war sie die Überraschung des WM-Auftakts. Mit Yoshimura hat das Werk auch einen sehr erfahrenen Motorenentwickler, und das neue Reglement scheint diesem Bike entgegenzukommen. Wenn Top-Pilot Eugene Laverty auch in die MotoGP abgewandert ist, ist mit Randy de Puniet doch ein sehr erfahrener Mann hinzugekommen. Und auch Alex Lowes ist eine feste Größe.



## YAMAHA

Falls der zweitgrößte Motorradhersteller der Welt beim WM-Auftakt noch nicht dabei sein wird, werden die Wildcard-Einsätze von Max Neukirchner für viel Spektakel sorgen. Dabei sind sie für den Sachsen viel mehr als nur Belohnung neben der IDM. Sie dienen der Entwicklung der Rennversion der brandneuen, von der MotoGP-M1 beeinflussten R1 und als Vorbereitung für die nächste Saison, wenn Yamaha wieder werkseitig in die WM einsteigt.

### PROVISORISCHE TEILNEHMERLISTE DER SUPERBIKE-WM 2015

Startnr./Fahrer	Team	Motorrad
<b>Superbike-WM</b>		
1 Sylvain Guintoli (F)	Pata Honda World Superbike Team	Honda CBR 1000 RR SP
2 Leon Camier (GB)	MV Agusta Raparto Corse	MV Agusta F4 RR
7 Chaz Davies (GB)	Aruba.it Ducati Superbike Team	Ducati Panigale 1199R
10 Imre Tóth (H)	BMW Team Toth	BMW S 1000 RR
14 Randy de Puniet	Voltcom Crescent Suzuki	Suzuki GSX-R 1000
15 Matteo Baiocco (I)	Althea Racing	Ducati Panigale 1199R
18 Nico Terol (E)	Althea Racing	Ducati Panigale 1199R
20 Sylvain Barrier (F)	BMW Italia Superbike Team	BMW S 1000 RR
22 Alex Lowes (GB)	Voltcom Crescent Suzuki	Suzuki GSX-R 1000
23 Christophe Ponsson (L)	Grillini SBK Team	Kawasaki ZX-10R
24 Toni Elias (E)	JR Racing Team	BMW S 1000 RR
34 Davide Giugliano (I)	Aruba.it Ducati Superbike Team	Ducati Panigale 1199R
36 Leandro Mercado (RA)	Barni Racing Team	Ducati Panigale 1199R
40 Roman Ramos (E)	Team Go Eleven	Kawasaki ZX-10R
44 David Salom (E)	Team Pedercini	Kawasaki ZX-10R
51 Santiago Barragán (E)	Grillini SBK Team	Kawasaki ZX-10R
59 Niccolò Canepa (I)	Team Hero EBR	EBR 1190 RX
60 Michael v. d. Mark (NL)	Pata Honda World Superbike Team	Honda CBR 1000 RR SP
65 Jonathan Rea (GB)	Kawasaki Racing Team	Kawasaki ZX-10R
66 Tom Sykes (GB)	Kawasaki Racing Team	Kawasaki ZX-10R
72 Larry Pegram (USA)	Team Hero EBR	EBR 1190 RX
75 Gábor Rizmayer (H)	BMW Team Toth	BMW S 1000 RR
81 Jordi Torres (E)	Aprilia Racing Team Red Devils	Aprilia RSV4 RF
86 Ayrton Badovini (I)	JR Racing Team	BMW S 1000 RR
91 Leon Haslam (GB)	Aprilia Racing Team Red Devils	Aprilia RSV4 RF

### Supersport-WM

4 Gino Rea (GB)	CIA Landlords Insurance Honda	Honda CBR 600 RR
5 Marco Faccani (I)	Kawasaki Puccetti Racing	Kawasaki ZX-6R
6 Dominic Schmitter (CH)	Team Go Eleven	Kawasaki ZX-6R
9 Rattthapark Wilairot (T)	Core Motorsport Thailand	Honda CBR 600 RR
10 Nacho Calero (E)	Catbike/exit	Kawasaki ZX-6R
11 Christian Gamarino (I)	Team GO Eleven	Kawasaki ZX-6R
14 Lucas Mahias (F)	Kawasaki Intermoto Ponyexpres	Kawasaki ZX-6R
16 Jules Cluzel (F)	MV Agusta Reparto Corse	MV Agusta F3 675
19 Kevin Wahr (D)	SMS Racing	Honda CBR 600 RR
24 Marcos Ramírez (E)	Catbike/exit	Kawasaki ZX-6R
25 Alex Baldolini (I)	Race Department ATK 25	MV Agusta F3 675
32 Sheridan Morais (ZA)	CIA Landlords Insurance Honda	Honda CBR 600 RR
36 Martin Cardenas (COL)	CIA Landlords Insurance Honda	Honda CBR 600 RR
44 Roberto Rolfo (I)	Team Lorini	Honda CBR 600 RR
54 Kenan Sofuoglu (TKR)	Kawasaki Puccetti Racing	Kawasaki ZX-6R
61 Fabio Menghi (I)	VFT Racing	Yamaha YZF R6
65 Vladimir Leonov (RUS)	Moscow Region Yakhnich Motorsport	Honda CBR 600 RR
68 Glenn Scott (AUS)	AARK Racing	Honda CBR 600 RR
74 Kieran Clarke (GB)	CIA Landlords Insurance Honda	Honda CBR 600 RR
81 Alessandro Nocco (I)	Team Lorini	Honda CBR 600 RR
84 Riccardo Russo (I)	CIA Landlords Insurance Honda	Honda CBR 600 RR
87 Lorenzo Zanetti (I)	MV Agusta Reparto Corse	MV Agusta F3 675
99 Patrick Jacobsen (USA)	Kawasaki Intermoto Ponyexpres	Kawasaki ZX-6R
111 Kyle Smith (GB)	Pata Honda World Supersport Team	Honda CBR 600 RR

### TERMINE 2015

#### Superbike-WM

22.2.	Phillip Island (AUS)	21.6.	Misano (I)
22.3.	Buriram (T)	19.7.	Laguna Seca (USA)
12.4.	Aragón (E)	2.8.	Sepang (MAL)
19.4.	Assen (NL)	20.9.	Jerez (E)
10.5.	Imola (I)	4.10.	Magny-Cours (F)
24.5.	Donington (GB)	18.10.	Doha (O)
7.6.	Portimão (P)		



Tom Sykes auf der Werks-Kawasaki: Titel zurückerobern?



Max Neukirchner

# Auf doppelter Titeljagd

Von MARKUS LEHNER

**Max Neukirchner fährt erstmals in seiner Karriere für Yamaha. Die Ziele sind klar: der Titel in der IDM Superbike und die Krone in der Endurance-WM.**

Max Neukirchner (31) wird 2015 ein vielbeschäftigter Mann sein. Der letztjährige Superbike-IDM-Zweite (Ducati) macht mit einer werkunterstützten Yamaha YZF-R1 im Team von Michael Galinski Jagd auf den nationalen Meistertitel, und der Sachse will mit Yamaha Austria (YART), ebenfalls mit einer werkunterstützten R1, um den Weltmeistertitel in der Endurance-WM mitstreiten. «Mit den ersten Tests im März in Alcarrás in Spanien geht's los», freut sich Neukirchner. «Dann testen wir in Valencia, dann mit Pirelli in Almería.»

**«Wollte bei Ducati bleiben»**

Neukirchner gibt zu, dass er alles versucht hat, um bei Ducati zu bleiben. «Ich habe mich dort sehr wohl gefühlt, aber sie haben sich nicht für mich, sondern für einen Spanier und ei-

nen Italiener entschieden. Ich hätte zwar bleiben und für Ducati arbeiten können, aber ich fühle mich mit 31 noch topfit. Es ist zu früh, um aufzuhören. Dann kam das Angebot von Michael Galinski und Yamaha und gleichzeitig die Möglichkeit, wieder Endurance-WM zu fahren.» 2007 hat Neukirchner die 24h von Le Mans gewonnen, beim Bol d'Or war er Dritter.

**«Ziel muss der Titel sein»**

Die Zielsetzung für die IDM ist für Neukirchner klar: «2014 war ich Vizemeister, also kann es für 2015 nur ein Ziel geben – den Meistertitel. Ähnliches gilt für die Endurance-WM. Das YART-Team war 2009 schon mal Weltmeister, also geht es auch 2015 wieder auf die Titeljagd.»

Auch den Traum von der Rückkehr in die Superbike-WM hat Neukirchner (WM-5. 2008, 2 Laufsiege) nicht aufgegeben. «Das hat aber keine Priorität. Alles hängt davon ab, wie gut wir in der IDM und der Endurance-WM zurechtkommen. Wenn wir Erfolg haben, spricht nichts dagegen, irgendwann an den einen oder anderen Einsatz auf WM-Stufe zu denken.» ♦



Max Neukirchner fährt 2015 für Yamaha IDM und Endurance-WM

## IDM Superbike

### Schock: Steigt 3C aus?

**Der Spanier Xavi Forés gewann 2014 auf der Ducati I199 Panigale R den Superbike-Titel für das 3C-Racing Team. Für 2015 war die Titelverteidigung geplant. Das neue Reglement könnte das Engagement kippen.**

2014 war Ducati endlich offiziell in den IDM-Zirkus zurückgekehrt. Das 3C-Team investierte in Millionenhöhe in den Titel, den Forés überlegen gewann. Das Team hatte die Messlatte in der IDM um zwei Stufen höher gelegt. Mit Unterstützung durch Werkmaterial und Piloten mit WM-Erfahrung. Nur Markus Reiterberger (BMW S 1000 RR) und Damian Cudlin (Kawasaki ZX-10R) gelang es, den Siegeszug der Roten zu durchbrechen.

Zum Saisonende wurde mit den grössten Teams über das Reglement diskutiert. Bei Superbike-IDM-Promoter Motor Events konnten Vorschläge und Wünsche eingereicht werden.

Seit letzter Woche ist das Ergebnis bekannt. Das neue Reglement erlaubt nur noch maximal sechs Motoren während

der Saison. Und es wird eine Balance of Performance eingeführt. So wird bereits nach der zweiten Veranstaltung das Ergebnis der Platzierungen aus den total vier Rennen addiert und der Mittelwert errechnet. Liegt er bei 2,0 oder weniger, greift die erste Stufe: ein Zusatzgewicht von fünf Kilogramm. Die nächsten Stufen beinhalten Ansaugquerschnittsreduzierungen. Das 3C-Racing Team denkt bei derlei Restriktionen ernsthaft über einen Ausstieg nach. Es wäre ein bitterer Verlust für die IDM Superbike, die froh um jede Marke und jeden Fahrer sein kann. ♦ AWI



Xavi Forés: Keine IDM mehr?

## IDM Moto3 GP

### Geitner hat Druck

Jonas Geitner hat am Wochenende seinen Vertrag beim sächsischen Freudenberg-Team unterschrieben und ist fix in der IDM-Moto3-GP-Klasse. Er soll vorne mitfahren. Dem Team liegen die Referenzzeiten der Ex-Fahrer Luca Grünwald und Karel Hanika vor. «Anhand des Data-recordings können wir genau sehen, wo Reserven liegen», erklärt Teamchef Carsten Freudenberg. Der 18-jährige Geitner, der auch von der ADAC-Stiftung Sport unterstützt wird, erreichte zuletzt Platz 12 beim Finale der hart umkämpften Spanischen Meisterschaft in Valencia. Für 2015 sind Einsätze im Süden nicht vorgesehen. «Die dort neu geschaffene Junior-WM ist nicht mehr finanzierbar», so Freudenberg. «In der IDM kommen wir mit 50 Prozent des Budgets aus. In der IDM Moto 3 Standard und der GP-Wertung hat der Nachwuchs wieder eine Chance.» ♦ AWI

## Supersport-WM

### Wahr bei SMS Racing

Im Vorjahr schlug sich der 25-jährige Nagolder Kevin Wahr mit eigenem Team mehr als beachtlich durch seine erste Supersport-WM-Saison. Doch nach dem grandiosen sechsten Platz beim WM-Auftakt musste der IDM-Meister von 2013 erkennen, dass eine komplette WM-Saison mit eigenem Team nur mit deutlich grösserem finanziellem Aufwand zu stemmen ist, als was ihm zur Verfügung stand. So hat Wahr für 2015 umdisponiert. Bereits während der Saison ist Kontakt zum SMS-Team des Tschechen Honza Saska entstanden, der über eine solide Teamstruktur und erstklassiges Honda-Material verfügt. Ende Januar war der Vertrag zwischen Wahr und dem Team perfekt, nun kann sich der Nagolder ganz auf das Fahren konzentrieren, den Rest übernimmt komplett das Team. Für Testfahrten in Jerez war es aber zu spät, Wahr fährt die SMS-Honda erstmals diese Woche bei den letzten Vorsaison-Tests auf Phillip Island. ♦ IP

## NACHRICHTEN

### Bonus für Schnellentschlossene

**IDM Moto 3 Standard/GP** Das deutsche Nachwuchsprojekt erfreut sich seit Einschreibebeginn über regen Zuwachs. Aktuell liegen 17 Anmeldungen von Fahrern aus fünf Ländern vor. Die starke Honda-Fraktion wird durch eine KTM und einmal durch Arianeracing durchbrochen. Alle Piloten, die sich bis zum 17. April einschreiben, profitieren von einem Bonus: Sie dürfen gratis am IDM-Auftakttraining vom 27. bis 29. April auf dem Lausitzring teilnehmen.

### Kurt Hock: Langsam stehen und laufen

**IDM Sidecar** Der im Sommer auf dem Sachsenring beim WM-Lauf schwer verunglückte Sidecar-Pilot Kurt Hock ist mittlerweile in der Langzeitrehabilitation. Seit Weihnachten sitzt er im Rollstuhl, und die Therapeuten üben mit ihm das Stehen und Gehen. Hock atmet wieder selbstständig. Laut seiner Ehefrau Brigitte nehme er seine Umwelt wahr, eine Kommunikation sei aber nur eingeschränkt möglich.

### Gino Rea bei CIA Landlords Honda

**Supersport-WM** Eigentlich war der 25-jährige Londoner Gino Rea mit einer Kalex in der Moto2-WM gemeldet, letzte Woche hat er einen Vertrag bei CIA Landlords Insurance Honda für die Supersport-WM unterschrieben. In seiner typischen Art tritt Rea nicht allzu zurückhaltend auf: «Dort habe ich endlich konkurrenzfähiges Material, ich will um Siege und um den Titel kämpfen.» ♦ AWI/IP

## KOMPAKT

»» **Superbike-WM** Auf Phillip Island wird Jed Metcher (Kawasaki) bei den Superbikes per Wildcard antreten und Matthew Walters die zweite Pedercini-Kawasaki fahren. In der Supersport-Klasse sind Aiden Wagner (Yamaha) und Sam Lambert (Triumph) gemeldet, allerdings hat sich Lambert in der letzten Woche einen Schlüsselbeinbruch zugezogen; sein Start ist deshalb noch fraglich. ♦ IP



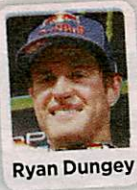
Supercross-WM Arlington

# Roczen erneut besiegt

Von ALEX HODGKINSON

**Trotz eines erneuten Podestplatzes verlor Ken Roczen Boden auf den WM-Führenden Ryan Dungey, der einen souveränen Start-Ziel-Sieg feierte.**

Roczen benötigte sechs Runden, bis er an Blake Baggett und Davis Millsaps auf Platz 2 vorbei war. Da hatte sich Dungey bereits einen beachtlichen Vorsprung herausgefahren. Bis Runde 11 lieferten sich die beiden ehemaligen Teamkollegen und diesjährigen Titelrivalen ein Kopf-an-Kopf-Rennen auf Distanz, während sie dabei fabelhafte Rundenzeiten um 51 Sekunden führen.



Ryan Dungey

**Roczen liess am Ende nach**

Die Vorentscheidung fiel, als die beiden auf den ersten Hinterbänker aufzuhören: Während Dungey an diesem schwülen Abend in Texas noch konstante Rundenzeiten fuhr, verlor Roczen in einer Runde zwei Sekunden auf den KTM-Leader.

Der junge Thüringer gab nicht auf und konnte sofort seine Rundenzeiten verbessern

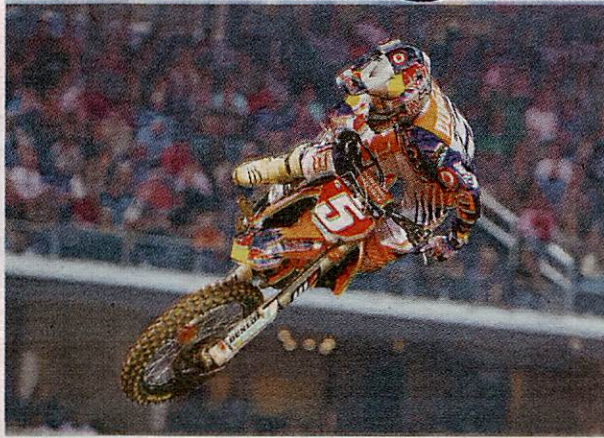
und bis ins Ziel halten, aber Dungey fuhr dann einfach eine Sekunde schneller und gewann mit 3,7 Sekunden Vorsprung vor Roczen, obwohl er aus Sicherheitsgründen in der letzten Runde drei Sekunden auf seinen Verfolger eingebüsst hatte.

Trey Canard kam als abgeschlagener Dritter ins Ziel. Der Honda-Mann hat jetzt 23 WM-Punkte Rückstand auf Dungey, der die WM-Wertung 12 Punkte vor Roczen anführt.

Dungey strahlte vom Podest: «Ich bin überwältigt von meinem zweiten Sieg in den letzten drei Rennen. Es ist die Belohnung für die harte Arbeit, die das KTM-Team geleistet hat. Ich glaube, es spricht für sich selbst, dass wir heute Abend beide Klassen gewonnen haben.»

**Tonus sensationeller Achter**

In der 250-ccm-Klasse fuhr der Franzose Marvin Musquin auf der Werks-KTM zu einem Start-Ziel-Sieg beim Auftakt der Ostküstenserie. Bei seinem Debüt für das ProCircuit-Kawasaki-Team in den USA kam der Westschweizer Arnaud Tonus als Achter ins Ziel. ♦



Zweiter Saisonsieg: Ryan Dungey dominierte in Arlington

**SUPERCROSS-WM / Resultate**

Arlington/USA: 14. Februar, 7. WM-Lauf  
**Finale:** 1. Ryan Dungey (USA), KTM; 2. Ken Roczen (D), Suzuki; 3. Trey Canard, Honda; 4. Blake Baggett, Suzuki; 5. Andrew Short, KTM; 6. Jason Anderson, Husqvarna; 7. Eli Tomac, Honda; 8. Joshua Grant, Kawasaki; 9. Broc Tickle, Suzuki; 10. Cole Seely (alle USA), Honda; 11. Chad Reed (AUS), Kawasaki; 12. Joshua Hill, Yamaha; 13. Phillip Nicoletti, Yamaha. 14. Jacob Weimer, Kawasaki; 15. Nicholas Wey, Kawasaki; 16. Jimmy Albertson (alle USA), Yamaha.  
**Stand nach 7 Läufen:** 1. Dungey, 152 Punkte; 2. Roczen 140; 3. Canard 129; 4. Tomac 114; 5. Anderson 100; 6. Seely 93; 7. Baggett 86; 8. Reed 85; 9. Short 82; 10. Justin Barcia, Yamaha, 71; 11. Tickle 63; 12. David Millsaps, Kawasaki, 56; 13. Weimer 55; 14. Bret Metcalfe (AUS), Suzuki, 40; 15. Weston Peick (USA), Yamaha, 33; 16. Mike Alessi, Suzuki, 32.  
**Lites Ost:** 1. Marvin Musquin (F), KTM; 2. Justin Bogle, Honda; 3. Joey Savatgy, Kawasaki; 4. Jeremy Martin, Yamaha; 5. Matthew Lemoine, Kawasaki; 6. Vince Friesse, Honda; 7. RJ Hampshire (alle USA), Honda; 8. Arnaud Tonus (CH), Kawasaki; 9. Martin Davalos, Husqvarna.  
 Nächstes Rennen: 21. Februar, Atlanta 1/USA Internet: www.amasupercross.com

**NACHRICHTEN**

**Toni Cairoli wieder italienischer Meister**

**Motocross** Toni Cairoli ist erneut italienischer Doppelmeister. Der MXGP-Weltmeister gewann den MX1-Titel beim Endlauf in Ottobiano mit einem Laufsieg und konnte den Elite-Titel mit einem dritten Platz hinter Yamaha-Duo Jeremy Van Horebeek und Romain Febvre sichern. Max Nagl kollidierte in der Startkurve mit dem Russen Evgeny Bobryshev und konnte nicht weiterfahren. Im Finale der Elite-Klasse blieb er auf der über Nacht verschneiten Strecke vier Runden lang hinter José Butron stecken und kam als Fünfter ins Ziel.

**Richard Speiser erklärt Rücktritt**

**Bahnsport** Richard Speiser, der sich am 13. Juli 2014 beim Langbahn-GP in Marmande/F schwer verletzte, erklärte vergangene Woche seinen Rücktritt vom Bahnsport. Der Vizeweltmeister von 2011 hatte sich ein schweres Schädelhirntrauma und Halswirbelbrüche zugezogen. Der 27-Jährige, der erst seit Januar wieder arbeiten kann, will weiter Motorsport als Hobby betreiben. ♦ AH/TS

**Eisspeedway St. Johann**

# Jetzt kommt Luca

**Weiches Eis sowie die Russen Krasnikov und Karachintsev waren die starken Beigaben zum ersten Eisspeedway der Saison in Mitteleuropa.**

Die Spikes malträtierten das Eis wie das bekannte heisse Messer die Butter, sodass man ab dem zweiten Durchgang jeweils nur noch je drei Runden fuhr. Während es die Österreicher Josef Kreuzberger und Charlie Ebner nicht in die Semifinals schafften, zogen die deutschen Gäste Max Niedermaier, Markus Jell und Luca Bauer dort ein. Allerdings war hier für sie Endstati-

on, da sich Rene Stellingwerf und der erst im dritten Durchgang für Mirosław Daniszewski eingesetzte Tscheche Lukas Hutla vordrängten. Rekordweltmeister Krasnikov gewann das Finale vor seinem Landsmann, der ihm im Eröffnungslauf eine Niederlage zugefügt hatte. Günther Bauers Sohn Luca, der seinen ersten Einsatz in einem Hauptwettbewerb absolvierte, ging die Sache mit bayerischer Mentalität an. Frage: «Wie ist es, gegen Krasnikov zu fahren?». Originalantwort: «No ja.» Fazit: Platz 8 und ein Laufsieg des jüngsten Teilnehmers. ♦ AD



Erster Laufsieg: Nicht Günther, sondern Luca Bauer in St. Johann

**Eisspeedway-GP Almaty**

# Podium für Franz Zorn

**Dmitri Koltakov holte in Almaty einen Sieg und übernahm die WM-Führung. Franz Zorn stand am ersten Tag auf dem Podest.**

Franz Zorn zeigte sich im Meide-Stadion in glänzender Form. Obwohl der Österreicher in seinem 1. Lauf am Samstag stürzte und disqualifiziert wurde, erreichte er die Semifinals. Der 44-Jährige kam gar ins Finale und belegte hinter Dmitri Koltakov Tagesplatz 2!

Am Sonntag begann das Rennen mit dreistündiger Verspätung. Da die Strecke schlecht präpariert und das Eis dünn war, weigerten sich die meisten Piloten zunächst zu starten. Da das Eis zusehends schlechter wurde, absolvierte man nur die Qualifikation und brach das Rennen nach 20 Läufen ab. Sieger wurde Weltmeister Daniil Iwanov vor Koltakov, der in der WM-Wertung jetzt 9 Punkte Vorsprung auf Igor Kononov hat. Zorn belegte den vierten Platz; Günther Bauer wurde guter Achter. ♦ GD



Mit grosser Leistung fuhr Franz Zorn am Samstag auf Platz 2

**EISSPEEDWAY-GP / Resultate**

Almaty/KAZ: 14./15. Februar, Bahnlänge: 400 m, Wetter: bedeckt, +3/+7 Grad  
**GP 1 (Samstag):** 1. Dmitri Koltakov (RUS), 18 Punkte; 2. Franz Zorn (A), 12; 3. Dmitri Khomitsevitsh (RUS), 15; 4. Vitali Khomitsevitsh (RUS), 16; 5. Igor Kononov (RUS), 15; 6. Daniil Iwanov (RUS), 14; 7. Harald Simon (A), 8; Stefan Svensson (S), 8; 9. Antonin Klatovsky (CZ), 7; 10. Jan Klatovsky (CZ), 7; 11. Hans Weber (D), 5; 12. Stefan Pletschacher (D), 4; 13. Günther Bauer (D), 4; 14. Niclas Svensson (S), 2; 15. Per Anders Lindström (S), 1; 16. Vladimir Tschebelakov (KAZ), 1.  
**GP 2 (Sonntag; nach 20 Heats abgebrochen):** 1. Iwanov, 15 Punkte; 2. Koltakov, 14; 3. D. Khomitsevitsh 13; 4. Zorn 11; 5. V. Khomitsevitsh 10; 6. Kononov 8; 7. S. Svensson 8; 8. Bauer 8; 9. Simon 8; 10. A. Klatovsky 7; 11. J. Klatovsky 7; 12. Lindström 4; 13. Weber 3; 14. Pletschacher 3; 15. Tschebelokov 1; 16. N. Svensson 0; 17. Pavel Nekrasov (KAZ), 0.  
**WM-Stand (nach 6 von 10 Grands Prix):** 1. Koltakov, 100 Punkte; 2. Kononov 91; 3. D. Khomitsevitsh 85; 4. Iwanov 82; 5. V. Khomitsevitsh 78; 6. Zorn 63; 7. Simon 46; 8. Nikolai Krasnikov (RUS), 41; 9. Svensson 39; 10. J. Klatovsky 38; 11. A. Klatovsky 38; 12. Bauer 27; 13. Weber 23; 14. Nikita Toloknov (RUS), 16; 15. Lindström 15; 16. Pletschacher 13.  
 Nächster GP: 7./8. März 2015, Assen/NL Internet: www.fim-live.com



**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi

Ankauf aller Audi  
Tel./Fax 0208/32420 H

## BMW

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

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

## BMW Alpina

Ankauf aller BMW  
Tel./Fax 0208/32420 H

## Geländewagen

Ankauf aller Geländewagen  
Tel./Fax 0208/32420 H

## Ferrari

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

## Jaguar

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

Ankauf aller Jaguar  
Tel./Fax 0208/32420 H

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

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

## Lexus



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

## Mercedes

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

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



SLK 350, silber, rotes Leder, EZ 06.2004,  
2. Hd., 84500 km, Vollaussattung,  
scheckh., 18" BBS, orig. Koffersatz, 4-Rohr-  
Edelstahlausp., 13.800,- €. Telefon  
02331/77798 H

Ankauf aller Mercedes  
Tel./Fax 0208/32420 H

## Jetzt online abonnieren!

■ Leser werben Leser ■ Testabos  
■ Jahresabos ■ Geschenkabos

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

## Mini

Leistungsskit MINI. www.wintertuning.de H

## Porsche

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

Autohaus sucht 964 + 993. 07231/17070  
H

Ankauf aller Porsche  
Tel./Fax 0208/32420 H

Einer der letzten GT3, Lieferung ca. KW  
16, Ausstattung bis KW 9 festlegbar. Zum  
LP. Tel. 0160/97871449 H

## Renn/Rallye

**www.Rennsportshop.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]

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

www.luetticke-motorsport.de H

www.indysport.de H

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

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

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88  
Fax 0711/182 - 25 50

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

\*Bitte Bankverbindung angeben

## Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT  
aktuell** MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

**brembo.**  
Motorsport- und  
High Performance  
Bremsanlagen

Service • Verkauf •  
Wartung & Instandsetzung • Beratung

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

## Renntransporter



TRAILERTECH  
mehrere TRAILER  
sofort VERFÜGBAR!  
www.trailertech.eu

Anhänger Alu-Koffer 750 kg leer, 2t zGG,  
innen 5,5L/1,9B/1,9H, Seilwind., Reifen-  
reg., Stauffäch., Preis VS. 0173/2740277

www.BRATKE-TRAILER.DE



Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtim-  
mer, kippar, 100 km/h, Ladeklappen,  
elektr. Seilwinde. Neu! Ab 17.900,- € inkl.  
MwSt. Tel. +49(0)211-54169751 oder Mobil  
+49 (0)172-7186266 H

## Smart

www.berlin-tuning.com H

## Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H



Tuning-Fahrzeuge

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

Immobilien

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

Literatur

Tourenwagen Story 1988 - 2002, 15 Bücher Das DTM Kompendium, nur komplett 150,- € + Versand. Tel. 0151-23687766

Stellenangebote

SCHLUESSELDIENSTMONTEUR.de  
0177/7444455

Veranstaltungen

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

Motorsportreisen. 0221/49125-98,  
rcam.de

Pistenclub Trackdays 2015

Hockenheim → 28.02.  
Spa → 25.03.  
Nürburgring → 26.03.  
Fahrtechnik- & Drifttraining → 28.03.  
Imola → 04.04.  
MEHR TERMINE:  
www.pistenclub.de

Versicherungen

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

Jetzt online abonnieren!  
Leser werben Leser Testabos  
Jahresabos Geschenkabos  
MOTOR SPORT aktuell  
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!  
www.motorsport-aktuell.com/abo

Versicherungen für den Motorsport  
sportvers.de  
Top: Veranstalterhaftpflicht

Verschiedenes

LOGO in Garn  
Aufnäher, Direktbestickung, ab 1 Stück, Liefern von Team-Bekleidung, Hemden, Caps, Overalls usw. Telefon 05021/62198, www.logo-in-garn.de

Zubehör

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

www.motoparts4u.de

Motorradmarkt

Zubehör

wilbers.de



RENNKASKO.DE  
2015  
Starten Sie mit uns!  
BALIER AG | 79312 Emmendingen (D) | TEL. +49(0)7641.93307-0 FAX -10

MOTORSPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

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

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

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

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

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

Grid for entering advertisement text

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,- € gewerblich zzgl. 30,- € (Mindestgröße 3 Zeilen)

unter Chiffre zzgl. 10,- €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

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

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

Table with columns: Bitte ankreuzen, Gewünschte Kombination, Anzeigenpreise privat € (bis 4 Zeilen, jede weitere Zeile), Anzeigenpreise gewerblich\* € (1 Zeile, 2 Zeilen, 3 Zeilen, jede weitere Zeile)

Zahlung per Kreditkarte über  MasterCard  Visa

Karteninhaber: Vorname \_\_\_\_\_ Nachname \_\_\_\_\_

Kartennummer \_\_\_\_\_ Gültig bis \_\_\_\_\_ Monat \_\_\_\_\_ Jahr, Prüf-Nr. 3-stellig \_\_\_\_\_

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

Name /Firma \_\_\_\_\_

Vorname (ausgeschrieben) \_\_\_\_\_

Straße/Nr. (kein Postfach) \_\_\_\_\_

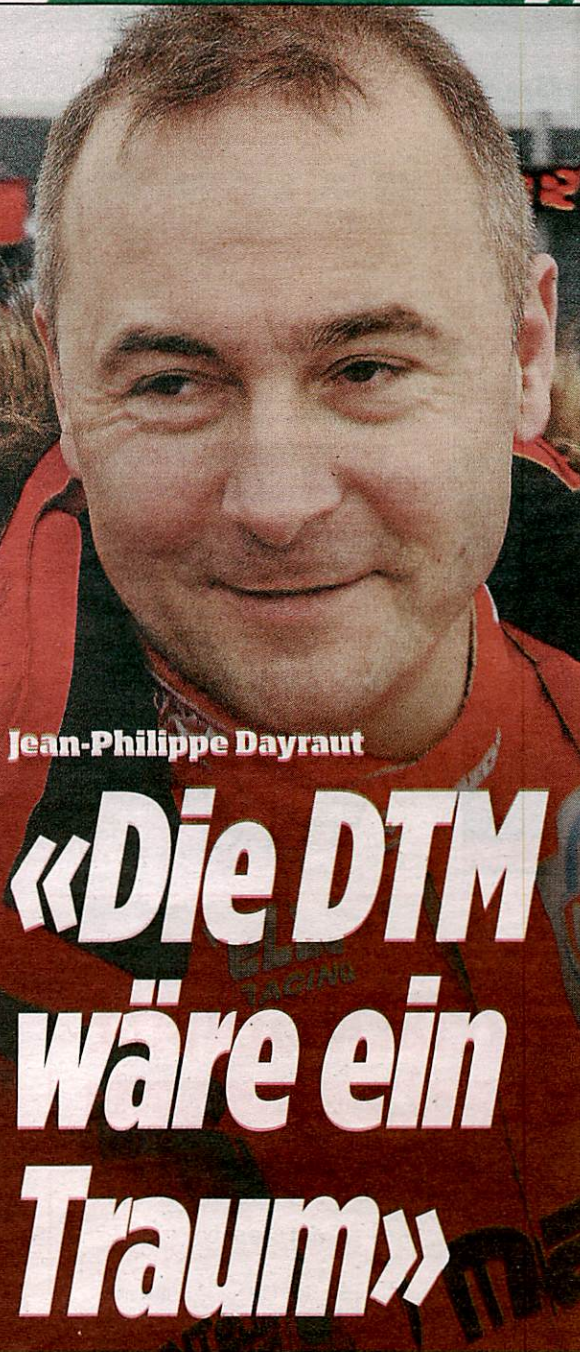
PLZ/Ort \_\_\_\_\_

Telefon mit Vorwahl \_\_\_\_\_ Mobil \_\_\_\_\_

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

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





Jean-Philippe Dayraut

«Die DTM wäre ein Traum»

Von BERNHARD SCHOKE

**Er ist ein erfahrener Racer auf Eis, Sand und Asphalt. Dazu organisiert er in Frankreich bezahlbaren Motorsport mit der Mitjet-Serie. Interview mit dem jetzt sechsfachen Meister der Trophée Andros, Jean Philippe Dayraut (45).**

**War der diese Saison eingefahrene Titel die am härtesten umkämpfte Meisterschaft?**

**JEAN-PHILIPPE DAYRAUT:** Das ist 100 Prozent richtig, es war die schwierigsten Saison auf dem Eis in den letzten Jahren. Die Streichergebnisse im Reglement haben massiv dazu beigetragen.

**Was bedeutet es für Sie, gegen ehemalige F1-Piloten wie Prost, Panis oder Lagorce zu fahren und sie regelmässig zu schlagen? (Zögert.)** Eigentlich ist es egal, denn schlagen muss man alle. Aber es ist schon etwas ganz Besonderes, gegen Alain zu fahren, er ist eine andere Liga. **Gab es ein Rennen, bei dem der Titel auf der Kippe stand?**

Die Rennen in Lans wurden durch Tausendstelsekunden entschieden, das hat das Finale in Super Besse so spannend gemacht. Ich bin der Gejagte und alle haben sich verbündet, um mich zu schlagen, das war schon ein spezielles Gefühl.

**Wie viel Erfahrung konnten Sie bei Mazda einbringen?**

Entscheidend ist die Zusammenarbeit von Team und Fahrer in Verbindung mit einem top vorbereiteten Auto. Mit meinem Ingenieur Laurent Fedacou gibt es eine perfekte Zusammenarbeit. Dabei bleibt nichts ungeprüft. Wir gehen jedem Detail auf den Grund.

**War die «Enthronung» von Eiskönig Yvan Muller ein Ziel?**

(Lacht.) Ich habe gar nicht gewusst, dass ich bereits so viele Siege herausgefahren habe. In der Saison ist immer das nächste Rennen im Mittelpunkt, damit das Ziel, den Titel zu holen, auch eintrifft. Statistiken habe ich nicht im Kopf. Zudem sind die Siege, wenn man ehrlich ist, nicht vergleichbar, da sie in anderen Jahrzehnten zustande gekommen sind. Wenn ich irgendwann im Liegestuhl sitze, werde ich vielleicht ein einziges Mal zurückblicken. Das war's dann aber auch. Ich denke und arbeite vorwärts, nicht rückwärts.

**Welche neuen Herausforderungen setzen Sie sich jetzt?**

Ich will auch 2016 mit Mazda und Saintéloc wieder den Titel holen. Dann allerdings mit mehr Siegen und Punkten Vorsprung, damit ich auch ein klein wenig zum Geniessen komme, insbesondere vor dem Finale. **Worin liegt für Sie der besondere Reiz der Eisrennen?**

Auf dem Eis sind der Fahrer und sein Fahrgefühl gefragt. Die Art zu driften, ist mit Vierrad-

lenkung und -antrieb einzigartig, weil man die 340 PS des V6-Motors richtig umsetzen muss. **Was braucht man also als Fahrer, um auf dem Eis schnell zu sein?**

Neben dem Fahrgefühl auch einen optimal abgestimmten Renner. Die Anforderungen sind sehr speziell, wie die Höhe der Eis-Renn-Kurse, die dünnere Luft, tiefen Temperaturen und durch Spikes aufgefrästen Strecken mit Spurrinnen. Ohne einen erfahrenen Ingenieur wie Laurent, der ja auch in der DTM (Phoenix, d. Red.) arbeitet, wäre es kaum möglich, auf einem so hohen Niveau zu fahren. Wir müssen ständig neue Lösungen suchen, wie bei den Stossdämpfern. Man braucht dafür, wie mit Donerre, innovative Partner, die die Anforderungen kurzfristig umsetzen können.

«Auf dem Eis sind der Fahrer und sein Gefühl gefragt.»

JEAN-PHILIPPE DAYRAUT

**Sie waren selbst erfolgreicher GT-Pilot und haben auch bei einem WTCC-Gaststart eine starke Leistung gezeigt. Welche Serien und Rennen möchten Sie noch gerne bestreiten?**

Ich habe mein erstes Rennen in der Formel Renault gewonnen, das war nicht schlecht. Auch der Gaststart in der WTCC hat Spass gemacht. Mein grosser Traum wäre allerdings ein anderer. Mein Teamchef bei Saintéloc hat früher für Dany Snoeck gearbeitet und war mit Jacques Laffite und Roland Asch in der alten DTM vertreten. Ich selbst beobachte seit Jahren die Serie mit ihren tollen Autos. Die technischen Details sind faszinierend. Für mich wäre es ein absoluter Traum, in der DTM fahren zu dürfen. Bekäme ich die Chance, ich würde sie mit Sicherheit nutzen. Dies wäre ein Projekt, für das ich mich mit meiner ganzen Power und mit meinem ganzen fahrerischen Background und Gefühl einsetzen würde.

**Sie sind Organisator der Mitjet- und einer Truck-Rennserie. Sind Sie zufrieden, wie es läuft?**

Bei der Mitjet-Serie war es ein sehr langer Weg, das Fahrerfeld mit mehr als 50 Rennern zu erreichen, das wir beim Saisonfinale 2014 in Le Castellet hatten. Dafür haben wir einige Jahre gebraucht, um eine Plattform für bezahlbaren Motorsport zu schaffen. Jetzt setzen wir ein Ausrufezeichen zu anderen Varianten, wie Markenpokalen. Die Eckpunkte Wettbewerb, Spass und die Möglichkeit, mit Freunden und Unternehmen

ein ganz besonderes Wochenende zu erleben, haben den gleichen Stellenwert. Mit unserem Silhouetten-Konzept können wir Wünsche nach neuen «Modellen» zügig und kostengünstig möglich machen. So gewinnt der beste Fahrer, nicht der grösste Geldbeutel, weil alle gleiches Material erhalten. Wenn man dies umsetzt, sehen und erleben dies die Teilnehmer direkt. Wer das selbst positiv registriert hat, spricht auch darüber. Mit nachhaltigen Erlebnissen können wir die Mitjet-Serie sukzessive entwickeln, mit jetzt vollen Startfeldern, weil das Konzept stimmt. **Gibt es Pläne, das in Frankreich boomende Konzept in andere Länder zu «exportieren»?**

Ja, wir arbeiten daran. Es auf andere Länder zu übertragen, ist aber nicht einfach. Es gibt überall unterschiedliche Voraussetzungen und Ausgangsbedingungen. Es spricht nichts dagegen zu expandieren, wenn das Gesamtpaket

stimmt, die Leute zueinander passen. Auch die Nachfrage muss da sein und der Rahmen an sich. Wenn aber die Eckpunkte nicht stehen, kann das Konzept nicht aufgehen. Wir agieren mittelfristig und nicht, wie so oft, mit Drei-Jahres-Blick. Wenn man Partnern und beteiligten Teams realistische Perspektiven bietet, besteht für alle eine Entwicklungs-Chance. **Zurück zur Trophée Andros und zur Saison 2015/2016. Wie sehen Ihre Pläne aus?**

Ich möchte nach Möglichkeit meinen Titel verteidigen, aber dann auch mehr Rennen gewinnen, damit ich mehr Spass am Fahren haben kann. Es ist schon etwas Besonderes, solche Eiskristallwolken produzieren zu können. Das sind einfach ganz tolle Bilder - in Zeitschriften wie im Fernsehen. ♦

## Zur Person Jean-Ph. Dayraut

**Geburtstag** 14. April 1969  
**Geburtsort** Toulouse (F)  
**Herkunftsland** Frankreich

### KARRIERE

1999 Formula France (Meister)  
2000 Formel Renault Frankreich (12., Franz. Supertourenwagen (2.))  
2001 Franz. STW (Meister), 24h Le Mans  
2004 Peugeot RC Cup (Meister)  
2005 Mégane Eurocup (3.), Franz. Porsche Carrera Cup (2.)  
2007/08 Franz. GT-Meistersch. (2008: 3.)  
2009 Div. GT, Trophee Andros (Meister)  
2010 Franz. GT, Int. GT Open (2. GTS), Trophee Andros (Meister)  
2011 Trophee Andros (Meister)  
2012 Trophee Andros (3.), Mitjet-Serie  
2013 WTCC (2.R.), Tr. Andros (Meister)  
2014/15 Trophee Andros (jew. Meister)

### HOBBYS

Motorsport in allen Formen



In seinem Element: Dayraut driftet mit seinem Mazda übers Eis



WTCC: Beim Auftakt 2013 in Monza war der Eiskönig schnell



Funboost-Eisrennen

# Driften der anderen Art

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Die Eis- und Schnee-Helden bei der Trophée Andros oder letztes Wochenende bei der Rallye Schweden zeigen, wie schön Motorsport in der kalten Jahreszeit sein kann. MSa liess sich selbst mit dem Rennwagen aufs Eis führen und stellte fest: Hier geht nichts über Erfahrung!**

Ein kurzer Blick aufs Thermometer – ja, es steht definitiv ein Minus vor der einstelligen Gradzahl. Hier im Eventcenter Seelisberg, zwischen den Bergen rund um den Vierwaldstättersee, herrschen also bei leichtem Schneefall beste Bedingungen für meine erste Begegnung der dritten Art mit Eisrennen. «Funboost» nennen sich sowohl Fahrzeug wie auch das Event, der von Profi-Rennfahrer Fredy Barth geführt wird.

Das Trophée-Andros-Gefühl für jedermann vermittelt der Schweizer bereits seit 2009 jeden Winter, entsprechende Expertise ist also trotz seiner Rundstrecken-Heimat auf jeden Fall da. Für mich ist es das erste Mal auf dem rutschigen Untergrund – wenn man von einigen wenigen unbeabsichtigten Rutschpartien auf vereisten Strassen absieht.

**Gute Augen gefordert**

«Schnee ist gut, dort ist Grip», ist der wichtigste Tipp, den mir der 63-fache WTCC-Starter mit auf den Weg gibt. «Eine Idealinie gibt es nicht. Wo die Strecke am schnellsten ist, das ändert sich ständig – du musst dort fahren, wo es die anderen nicht tun», so Barth.

Soweit also die Theorie, dann mal auf ins Cockpit des 130 PS starken und nur 350 kg leichten Fahrzeugs. Zündung und Start-



Winter-Action für jedermann: Die Funboost-Fahrzeuge sind einfach zu beherrschen und machen mächtig Spass

knopf funktionieren wie in anderen Rennwagen. Geschaltet wird sequenziell – klar, ist ja auch ein 600-ccm-Motorrad-Motor verbaut. Für den ersten Gang Schalthebel nach vorne. Danach das bewährte Prinzip: Ziehen zum Hochschalten, Drücken zum Runterschalten. Und immer schön das Kuppelungspedal treten.

Als der bis 11000 U/min freigegebene Motor beim ersten Gasstoss willig hochdreht, ahne ich schon, dass Vieles von einem sensiblen Gasfuss abhängen wird. Aber als ich aus der Boxengasse zwischen zwei Schneewällen hindurch auf die Strecke fahren will, gibt es erst mal ein anderes Problem: Wo zum Teufel ist die Strecke?

Der erste Eindruck ist derjenige, dass man extrem gute Augen braucht. Einen Kontrast zwischen den umgebenden Schneewänden und der verschneiten Eispiste gibt es kaum. Und weil man aus dem Cockpit heraus die freistehenden Räder nicht sehen kann, wird der Schwierigkeitsgrad noch einmal erhöht.

**Linienwahl ist das A und O**

Als ich mich auf der 700 Meter kurzen Strecke langsam orientiert habe, geht die Suche nach der richtigen Linie los. Weil die Eisschicht sehr dünn ist, können wir leider nicht mit Spikes fahren. Die grobstolligen Reifen rutschen also auf blankem Eis nur so umher, und selbst kurze

Gasstösse quitiert die angetriebene Hinterachse mit blitzartigem Wegrutschen.

«Schnee ist gut», rufe ich mir in Erinnerung. Also geht die Suche nach der richtigen Linie los. Nach wenigen Runden habe ich sie gefurden. Ganz innen! Und schon fährt einer der erfahreneren Teilnehmer aussenrum mit mächtig Überschuss vorbei. Kaum habe ich mich einige Umläufe später auf die Aussenbahn eingeschossen, kürzt ein Mitsreiter über «meine» Innenlinie ab und zieht mir davon. Als ich seine Linie kopiere, kann ich sogar dranbleiben.

Der erste Eindruck ist also geschafft, gleich geht es danach in ein zweistündiges Dauerfahren der insgesamt sechs Teams

à vier Fahrer. Nach zwei 15-Minuten-Turns, in denen sich die Linie erneut fast minütlich geändert hat, landet mein Fahrzeug mit der Nummer 3, das ich mir mit meinen Teamkollegen Peter, Carlo und Mike teile auf P5.

Wir waren alle zum ersten Mal dabei und hatten mächtig Spass an der Drift-Action. Aber genauso hatten wir keine Ahnung. Auf dem Eis braucht es also vor allem Erfahrung. Das zeigt auch die Trophée Andros, wo Senkrechtstarter die absolute Ausnahme sind. Wie viel Gaseinsatz? Wie grosser Driftwinkel? Und vor allem: Welche Linie? Fragen, die man nur mit ganz viel Gefühl und Erfahrung beantworten kann. ♦



Tipps vom Renn-Profi: Je mehr Schnee, desto mehr Grip haben die Reifen

GOECKE



Im Drift-Fieber: Die Schnee-Gaudi macht schon nach kurzer Zeit süchtig



## Namen &amp; Nachrichten

## Kristensen fährt doch weiter

» **Maxime Martin** Der BMW-Werkspilot aus der DTM darf diesen Samstag (21.2.) «fremdfahren». Der Belgier bekam die Freigabe für die Rallye «Legend Boucles» in seinem Heimatland. Dort tritt Martin auf einem Ford Escort Baujahr 1975 an. Bekannteste Rallye-Größen am Start: die Ex-WM-Piloten Markku Alen (Fiat 131 Abarth) und Alistair McRae (Ford Escort). Nach Streit mit der Stadt Spa ist nun Bastogne das Zentrum der eintägigen Traditionsveranstaltung. Über 200 km Wertungsprüfungen werden zwischen 8.00 und 22.30 Uhr gefahren – zu 30 Prozent auf Schotter.

» **Volkert Merl** Der ehemalige deutsche Sport- und Tourenwagenpilot hat am 10. Februar sein 75. Lebensjahr vollendet. Er hatte seine Karriere in der Deutschen Rennsport-Meisterschaft (DRM) auf Porsche gestartet. Dieser Marke blieb er treu und vor allem dem Team von Reinhold Joest. Auf Joest-Porsche gelang Merl auch sein grösster Erfolg: 1980 Gesamtsieger bei den 24h von Daytona mit

Reinhold Joest und Rolf Stommelen.

» **Ferdinand Kräling** Der deutsche Motorsport-Fotograf wurde am 13. Februar 75 Jahre alt. Mehr als 50 Jahre hat der Sauerländer den Rennsport mit der Linse verfolgt. Und blieb mit seiner Kreativität und Präzision bis heute ein grosses Vorbild. Kräling ist immer noch in der von ihm gegründeten Agentur aktiv, wenn er auch das alltägliche Pistengeschäft längst Sohn Bodo und seinen Mitarbeitern überlassen hat.

» **Tom Kristensen** Zwei Monate nach seinem Rücktritt vom aktiven Motorsport fährt Le-Mans-Rekordsieger Tom Kristensen wieder ein Rennen. Am 18. Februar ist der 47 Jahre alte Däne in Hamburg aber «nur» am Drücker. Als Gaststarter der Slotcar-Rennserie «RCCO» fährt Kristensen am 18.2. in Hamburg bei deren Saisonauftakt 2015 mit einem Audi R8 mit. Die «RCCO»-Serie feiert in diesem Jahr ihr 25-jähriges Bestehen. MSA unterstützt im Jubiläumsjahr als Medienpartner den Schaeffler Audi R8 LMS des Meisterteams tv racing. ♦ CF/AW/MSA

Automobil-Stars gestern & heute  
WAS MACHT EIGENTLICH...?

1988

PERRY  
McCARTHY

2014

**G**renzenloser Optimismus und ein ansteekendes Lachen: Das ist Perry McCarthy. Der 54-jährige Brit hat keine Bilderbuchkarriere hingelegt. Dennoch kann McCarthy heute über seine Zeit als Rennfahrer lachen. So zuletzt 2014 im Fahrerlager in Monza, als ihn MSA bei einem Spätschicken mit dem Ex-Kollegen Mark Blundell traf.

**D**as Leben des Perry McCarthy war ein ständiges Auf und Ab. Mit 17 wusste er noch immer nicht, was er mit seinem Leben anfangen soll. Erst ein Freund brachte ihn mit dem Rennsport in Berührung. Und nach den ersten Runden in Brands Hatch war für den Lebenskünstler aus dem Londoner Stadtteil Stepney klar: «Das ist es – das will ich machen.» Doch Perry hatte kein Geld und keine Sponsoren. Also musste er in möglichst kurzer Zeit viel verdienen. Und was würde sich da besser anbieten, als ein Job auf einer Ölplattform mitten in der Nordsee?

**G**esagt, getan. Zwei Jahre Gverbrachte er auf hoher See. Und mit dem hart erarbeiteten Geld kaufte er sich einen Formel Ford. «Am Anfang war ich überfordert», erinnert sich McCarthy. «Doch ich lernte rasch dazu. Und 1983 holte ich sogar den Titel.» Der weitere Aufstieg war wie vieles im Leben des Perry M. steinig. Doch seine Beharrlichkeit zahlte sich aus. Über die F3 schaffte es der Glatzkopf in die F3000. Topresultate hatte er selten vorzuweisen. Trotzdem machte er sich einen Namen – vor allem im Regen. Und er schlug, wenn auch nicht regelmässig, Fahrer wie

Damon Hill, Johnny Herbert oder Martin Donnelly.

**D**ennoch kamen keine Angebote aus der F1 – dem ultimativen «Goal», wie McCarthy sagt. Also ging er in die USA – fuhr IMSA und machte weiter fleissig Schulden. 1992 kam dann der langersehnte Anruf. Andrea Sasseti, ein italienischer Schuhverkäufer, hatte sich die Überreste von Coloni einverleibt. Und war auf der Suche nach Fahrern, nachdem er die ersten zwei (Alex Caffi und Enrico Bertaggia) gefeuert hatte, weil sie schlecht über ihn und das Team, das in Mexiko nicht parat war, redeten.

**D**och der Traum der F1 wurde zum Alptraum. Bei elf Rennen war er zugegen. Qualifiziert hat er sich mit dem Andrea Moda nie. Einmal entzog man ihm die Superlizenz (Brasilien), einmal rollte er am Ende der Boxengasse aus (Barcelona), und in Spa verhaftete die Polizei seinen Chef.

**N**ach der Formel 1 blühte McCarthy nochmals auf. Als er 1999 ins Audi-Werksteam berufen wurde. Eine schwere Schulterverletzung beendete mit 43 seine Karriere. Doch mit seinem Humor und seiner Stehaufmännchen-Mentalität blieb er nicht lange arbeitslos. Beim Relaunch der TV-Kultserie «Top Gear» war er an vorderster Front. Heute lebt er von Vorträgen und Business-Events. Was für ein Typ er ist? Seine Frau Karen ist ihm bis heute – «und das sind immerhin 30 Jahre!» – treu geblieben. Das sagt eigentlich alles über den Menschen McCarthy aus.

CHRISTIAN EICHENBERGER



Seltenes Bild: McCarthy im fahrenden Andrea Moda 1992

## REDAKTION

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

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

## Sonderkorrespondenten:

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

## Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer  
Dänemark: Peter Nygaard  
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubl,  
Gustav Büsing, Georg Dobes, Andreas Göhring,  
Martin Gührler, Michael Heimrich, Klaus-Eckhard  
Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik  
Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Poiran,  
Thomas Schiffer, Achim Schlang, Ulf Simon,  
Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester,  
Anke Wiczorek, Michael Wolf  
England: Mark Cole, Tony Duggins, John Elwin, Alex  
Hodgkinson, Joe Savard, Neil Spalding  
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera  
Japan: Shigeo Kibiki

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

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

**Kolumnisten:** Simona De Silvestro, Fabio Leimer,  
Mike Rockenfeller

## Art Director:

Silvio Löttscher

## Grafik und Produktion:

Jürg Stöhler, Jürg Schneider,  
Sascha Benzke, Sophie Semmelmann

## VERLAG

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

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

## CEO/Geschäftsführung:

Reto Feurer

## Anzeigenleitung:

Stefan Gränzer

sgranz@motorpresse.de  
0711 182 – 1641

## Anzeigenverkauf:

Vanessa Reif

vreif@motorpresse.de  
0711 182 – 1839

## Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden

zberden@motorpresse.de  
0711 182 – 1346

## Auftragsmanagement:

Iris Eifrig

iefri@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 Immatrikulation-

onsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil

von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von € 60,00

(D), € 63,00 (A).

## Abonnentservice:

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

Übrige Länder: AboService MOTORSPORT aktuell,  
Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)31  
300 62 67, motorsportaktuell@staempfi.com

© 2015 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur  
mit Genehmigung des Verlages und Quellenanga-

be. Für unverlangt eingesandte Manuskripte über-

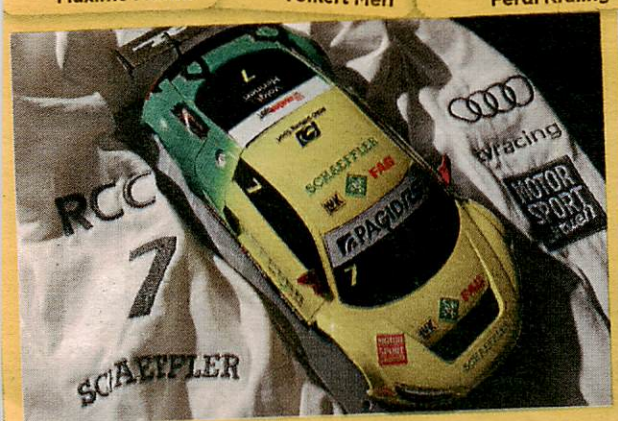
nimmt der Verlag keine Haftung.  
ISSN 1421-8488



Maxime Martin

Volkert Merl

Ferdinand Kräling



Das von MSA unterstützte Slotcar der RCCO-Titelverteidiger



**Theater oder Zirkus  
Zur Titelseite von MSA 8/15**

Auf der Titelseite von MOTORSPORT aktuell Nr. 8 steht: «Armes Deutschland! – Formel-1-Grand Prix in Gefahr».

Hoffentlich kommt keine Formel 1 mehr nach Deutschland! Irgendwelche Verträge mit dem Bestecher Ecclestone, bei denen nur einer Geld verdient, sind doch Blödsinn, und die Show-and-Shine-Veranstaltung Formel 1 hat schon jahrelang nichts mehr mit Motorsport zu tun. Es ist eine Show, und wenn ich das sehen möchte, gehe ich ins Theater oder in den Zirkus. Einige unserer Automobilhersteller haben es ja schon verstanden: AMG hat eine Kooperation mit MV Agusta, Audi mit Ducati und BMW baut selber Sportmotorräder. Sigor Gessler, D-88287 Grünkraut

**Nicht so nörgelig  
Zum Streit um den Formel-1-GP 2015 in Deutschland**

Bernie Ecclestone fährt lieber in Katar als in Deutschland! Da sind die Fans nicht so nörgelig und haben auch viel mehr Geld. Überhaupt sind ihm Fans ohne Kohle egal, sie besuchen seine Rennen nicht und beschweren sich auch noch. Frechheit! Dann müssen nur noch die nervenden TV-Leute weg, die ihn nicht verstehen wollen, denen rennen ja auch die TV-Zuschauer weg. Endlich wäre Frieden im «Bernimperium»! Von der Randsportart für Enthusiasten über das Massenphänomen Ferrari-Schumacher zum Spielplatz für Superreiche. Mathias Keller, D-37520 Osterode am Harz

**Den Hals nicht voll  
Zum Streit um den Formel-1-GP 2015 in Deutschland**

Was will der alte Mann uns beweisen? Jedes Jahr dieses Hin und Her um den deutschen Formel-1-GP. Jeder andere Veranstalter muss beim Streckenbetreiber für die Nutzung bezahlen, nur Ecclestone bekommt den Hals nicht voll. Alle Veranstalter müssen mit stetig steigenden Mietkosten dafür bluten, um den Verlust aufzufangen. Das

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

Gleiche beim Preisgeld: Da lässt man die kleinen Teams am langen Arm verhungern. Die Werksteams sollten ohne Preisgeld fahren und das an die Privatteams wie bei der Tourenwagen-WM verteilt werden.

Schliesslich sollte Ecclestone nicht vergessen, was er den deutschen Steuerzahler mit seiner Bankenafläre gekostet hat – bevor er die deutschen Fans beschimpft. Es wäre besser gewesen, ihn auch mal wie Uli Hoeness für ein paar Monate in Gewahrsam zu nehmen und die Geldstrafe in einen Fonds zu stecken, um damit die Veranstalter zu unterstützen. Thomas Emmerling, D-97084 Würzburg

**Hoffentlich fernbleiben  
Zum Leserbrief «Einmalige Gebühr», MSA 8/2015**

Ich kann Leser Müller nur zustimmen. Fünf Euro Parkgebühr und freier Eintritt zu tollen Rennen an der Nordschleife sind kein Grund, zu meckern. Bisher kommen ja vor allem junge Zuschauer nur dorthin, um Unfälle zu sehen, Bier zu trinken und ihre Einweg-Grills inklusive Fleischverpackungen überall liegen zu lassen. Diese so genannten Fans werden dann wohl hoffentlich der Nordschleife fernbleiben. Ich denke, den Motorsport- und Nordschleifen-Fans ist es das wert. Dietmar Müller, D-54579 Üxheim

**Mit fremden Federn  
Zur Rubrik «Rückspiegel» in MSA 7/2015**

Wann wird mit dem Irrglauben aufgeräumt, dass Red Bull eine Erfindung des Österreichers Mateschitz ist, wie im «Rückspiegel» zu lesen? Er hat in den 1980er-Jahren bei einer Reise nach Thailand dieses Getränk entdeckt und rühmt sich seither als dessen Erfinder. Das Getränk wurde von Chaleo Yoovidhya und seinem Unternehmen T. C. Pharmaceuticals und T. C. Agrotading hergestellt und vertrieben. Mateschitz erwarb 49 Prozent des Unternehmens – die restlichen 51 Prozent halten Yoovidhya und sein Sohn Chalerm. Dies ist doch wohl die Mehrheit. Ich finde es immer wieder beschämend, bei Siegerehrungen die österreichische Nationalhymne zu hören – es müsste ganz eindeutig die thailändische gespielt werden. Mateschitz ist mit Sicherheit ein gewiefter Geschäftsmann – gleichzeitig jedoch ein Trittbrettfahrer, der sich mit fremden Federn schmückt! Tom Leitner, D-85399 Hallbergmoos

**MOTORSPORT IM TV**

**AUTOMOBIL**

**DIENSTAG, 17. 2.**

- 0.35 Rallye-WM Schweden, Höhepunkte und Magazin (Zus.) **SERVUS-TV**
- 10.40 Rallye-WM Schweden, Höhepunkte und Magazin (W) **SERVUS-TV**
- 13.00 Formel-E-Meisterschaft Punta del Este/ROU, Rennen 2014 (W) **SKY SPORT 2**
- 14.30 Formel-E-Meisterschaft Buenos Aires/RA, Rennen 2014 (W) **SKY SPORT 2**
- 20.45 Motorheads: Porträt Rennfahrerin Sabine Schmitz (W) **SKY MOTORVISION**
- 22.55 Classic Races: BMW Motorsport 1976, Rückblick (W) **SKY MOTORVISION**
- 22.55 Formel Toyota Waikato/NZ, 3. Lauf (Aufz.) **MOTORS-TV**
- 23.20 NASCAR Sprint Cup Talladega/USA 2014, Rennen (W) **SKY MOTORVISION**

**MITTWOCH, 18. 2.**

- 11.00 Formel-E-Meisterschaft Peking/RC, Rennen 2014 (W) **SKY SPORT 2**
- 12.30 Formel-E-Meisterschaft Putrajaya/MAL, Rennen 2014 (W) **SKY SPORT 2**
- 14.00 Formel-E-Meisterschaft Punta del Este/ROU, Rennen 2014 (W) **SKY SPORT 2**
- 15.30 Formel-E-Meisterschaft Buenos Aires/RA, Rennen 2014 (W) **SKY SPORT 2**
- 23.05 NASCAR Sprint Cup Martinsville/USA 2014, Rennen (W) **SKY MOTORVISION**

**DONNERSTAG, 19. 2.**

- 18.15 Trophée Andros St-Dié-des-Vosges/F, 8. Lauf und Superfinale (W) **MOTORS-TV**
- 23.05 NASCAR Sprint Cup Fort Worth/USA, Rennen 2014 (W) **SKY MOTORVISION**

**FREITAG, 20. 2.**

- 15.45 Porsche Carrera Cup Lausitzring 2014, Höhepunkte Rennen (W) **SKY MOTORVISION**
- 16.30 Formel-E-Meisterschaft Buenos Aires/RA, Rennen 2014 (W) **SKY SPORT 1**
- 21.15 Rallye Monte Carlo Historique 2015, Höhepunkte (Zus.) **MOTORS-TV**
- 22.05 Rallye-WM Schweden, Höhepunkte (Zus.) **MOTORS-TV**
- 23.05 NASCAR Sprint Cup Phoenix/USA 2014, Rennen (W) **SKY MOTORVISION**

**SAMSTAG, 21. 2.**

- 8.15 Porsche Supercup Budapest/H 2014, Höhepunkte Rennen (W) **SKY MOTORVISION**

- 12.55 Rallye Monte Carlo Historique 2015, Höhepunkte (W) **MOTORS-TV**
- 13.45 Rallye-WM Schweden, Höhepunkte (W) **MOTORS-TV**
- 23.05 NASCAR Sprint Cup Homestead/USA 2014, Rennen (W) **SKY MOTORVISION**

**SONNTAG, 22. 2.**

- 13.40 NASCAR Euro-Serie 2014, Saisonrückblick (W) **SKY MOTORVISION**
- 14.35 NASCAR Sprint Cup 2014, Saisonrückblick (Zus.) **SKY MOTORVISION**
- 17.05 NASCAR Sprint Unlimited Daytona/USA 2015, Rennsprint (Aufz.) **SKY MOTORVISION**
- 18.00 NASCAR Sprint Cup Daytona 500, Rennen (live) **SKY MOTORVISION**

**MONTAG, 23. 2.**

- 3.00 Porsche Carrera Cup Budapest/H 2014, Höhepunkte Rennen (W) **SKY MOTORVISION**
- 4.00 Ferrari Challenge Europe Abu Dhabi/ UAE 2014, 4.–6. Lauf (W) **SKY MOTORVISION**
- 6.15 Porsche Carrera Cup DTM Spielberg/A 2014, Rennen (W) **SKY MOTORVISION**
- 6.40 NASCAR Euroserie 2014, Saisonrückblick (W) **SKY MOTORVISION**
- 7.35 EuroV8-Serie 2014, Saisonrückblick (Zus.) **SKY MOTORVISION**
- 8.30 ADAC-GT-Masters Hockenheim 2014, Höhepunkte Rennen (W) **SKY MOTORVISION**
- 9.10 DTM-Highlights: Mugello/I 2007, Höhepunkte Rennen (W) **SKY MOTORVISION**

**DIENSTAG, 24. 2.**

- 13.00 Formel-E-Meisterschaft Punta del Este/ROU, Rennen 2014 (W) **SKY SPORT 2**
- 20.40 Motorheads: Porträt Rennfahrerin Sabine Schmitz (W) **SKY MOTORVISION**

**MOTORRAD**

**DIENSTAG, 17. 2.**

- 13.05 Red Bull X Fighters Glen Helen/USA 2013, Freestyle-MX (W) **SKY MOTORVISION**
- 23.50 Motocross-WM 2014, Saisonrückblick 1 und 2 (Zus.) **MOTORS-TV**

**MITTWOCH, 18. 2.**

- 3.15 Supercross Lille (ex-Paris-Bercy)/F 2014, Höhepunkte (Zus.) **MOTORS-TV**
- 11.45 Enduropole Le Touquet/F 2014, Höhepunkte Strandenduro (W) **MOTORS-TV**
- 15.30 Red Bull Hard Enduro: Hell's Gate 2012, Extrem-Enduro (W) **SKY MOTORVISION**

**DONNERSTAG, 19. 2.**

- 19.45 ADAC-MX-Masters Ried am Inn/A 2014, Höhepunkte Rennen (W) **SKY MOTORVISION**
- 22.55 Eisspeedway-GP Almaty/KZ, 3. und 4. Finale (Aufz.) **MOTORS-TV**

**FREITAG, 20. 2.**

- 8.50 IDM Superbike Assen/NL 2014, Höhepunkte Rennen **SKY MOTORVISION**
- 16.30 Eisspeedway-GP Almaty/KZ, 3. und 4. Finale (W) **MOTORS-TV**

**SAMSTAG, 21. 2.**

- 8.45 Red Bull Hard Enduro Sea To Sky 2012, Extrem-Enduro (W) **SKY MOTORVISION**
- 12.30, 17.00 Superbike-WM Phillip Island, Superpole-Qualifying (Aufz.) **EUROSPORT 2**

**SONNTAG, 22. 2.**

- 2.00 Superbike-WM Phillip Island/AUS, 1. Rennen (live) **EUROSPORT**
- 3.15 Supersport-WM Phillip Island/AUS, Rennen (live) **EUROSPORT**
- 4.15 Superbike-WM Phillip Island/AUS, Höhepunkte 1. Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
- 4.45 Superbike-WM Phillip Island/AUS, 2. Rennen (live) **EUROSPORT**
- 12.45 Superbike-WM Phillip Island, 2. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT 2**
- 16.55 IDM Superbike Finale Assen/NL, Rennen 2014 **SKY MOTORVISION**
- 21.45 Superbike-WM Phillip Island, 1. und 2. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT 2**

**MONTAG, 23. 2.**

- 8.30 Superbike-WM Phillip Island/AUS, Höhepunkte 1. Rennen (W) **EUROSPORT**
- 9.00 Supersport-WM Phillip Island/AUS, Rennen (W) **EUROSPORT**
- 9.45 Superbike-WM Phillip Island/AUS, 2. Rennen (W) **EUROSPORT**
- 10.00 IDM Superbike Oschersleben 2014, Höhepunkte Rennen (W) **SKY MOTORVISION**
- 14.30, 21.00 Superbike-WM Phillip Island, 1. Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 15.15, 21.45 Supersport-WM Phillip Island, Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 15.45, 22.15 Superbike-WM Phillip Island, 2. Rennen (W) **EUROSPORT 2**

**DIENSTAG, 24. 2.**

- 8.30 Superbike- und Supersport-WM Phillip Island, alle Rennen (W) **EUROSPORT 2**
- 13.00 Eisspeedway-GP Almaty/KAZ, 3. und 4. Finale (W) **MOTORS-TV**
- 23.00 Superbike- und Supersport-WM Phillip Island/AUS, alle Rennen (W) **EUROSPORT**

**IM NÄCHSTEN HEFT / 24. 2. 2015**

**AUTOMOBIL**  
Formel 1: Tests in Barcelona  
NASCAR: Daytona 500  
Rennübersicht 2015: Auto

**MOTORRAD**  
MotoGP: Aktuelle News  
SBK-WM: Phillip Island  
Supercross-WM: Atlanta

**TERMINE**

**AUTOMOBIL**

- 19.–22. 2. Formel-1-Tests Barcelona **E**
- 20.–22. 2. Cross-Country-Rallye Baja Russland **RUS**
- 22. 2. NASCAR Sprint Cup Daytona 500 **USA**

**MOTORRAD**

- 21. 2. Supercross Atlanta **WM USA**
- 21. 2. SuperEnduro Guadalajara **WM MEX**
- 21./22. 2. Eisspeedway Lkhovitsy **EM RUS**
- 22. 2. Superbike Phillip Island **WM AUS**
- 22. 2. Motocross Ottobiano **I**

**DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL**

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

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







**JETZT IN PS:**

**DIE GROSSE**

# LESERWAHL 2015

Wählen Sie das Sportmotorrad des Jahres und gewinnen Sie tolle Preise im Gesamtwert von rund 23000 Euro!

Hauptpreis:  
**MV Agusta Brutale 800 RR**



**AUCH ALS E-PAPER FÜRS IPAD**

[www.ps-online.de](http://www.ps-online.de)

**JETZT NEU  
AM KIOSK**