

# MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens -  
Abo.-Service: Motor-Presse (Schweiz) AG, 8604 Volketswil



**Rallye Dakar**

**Unglaublich! Loeb führt bei Halbzeit**

S. 16/26



**Neue Serie - Crazy Racing**

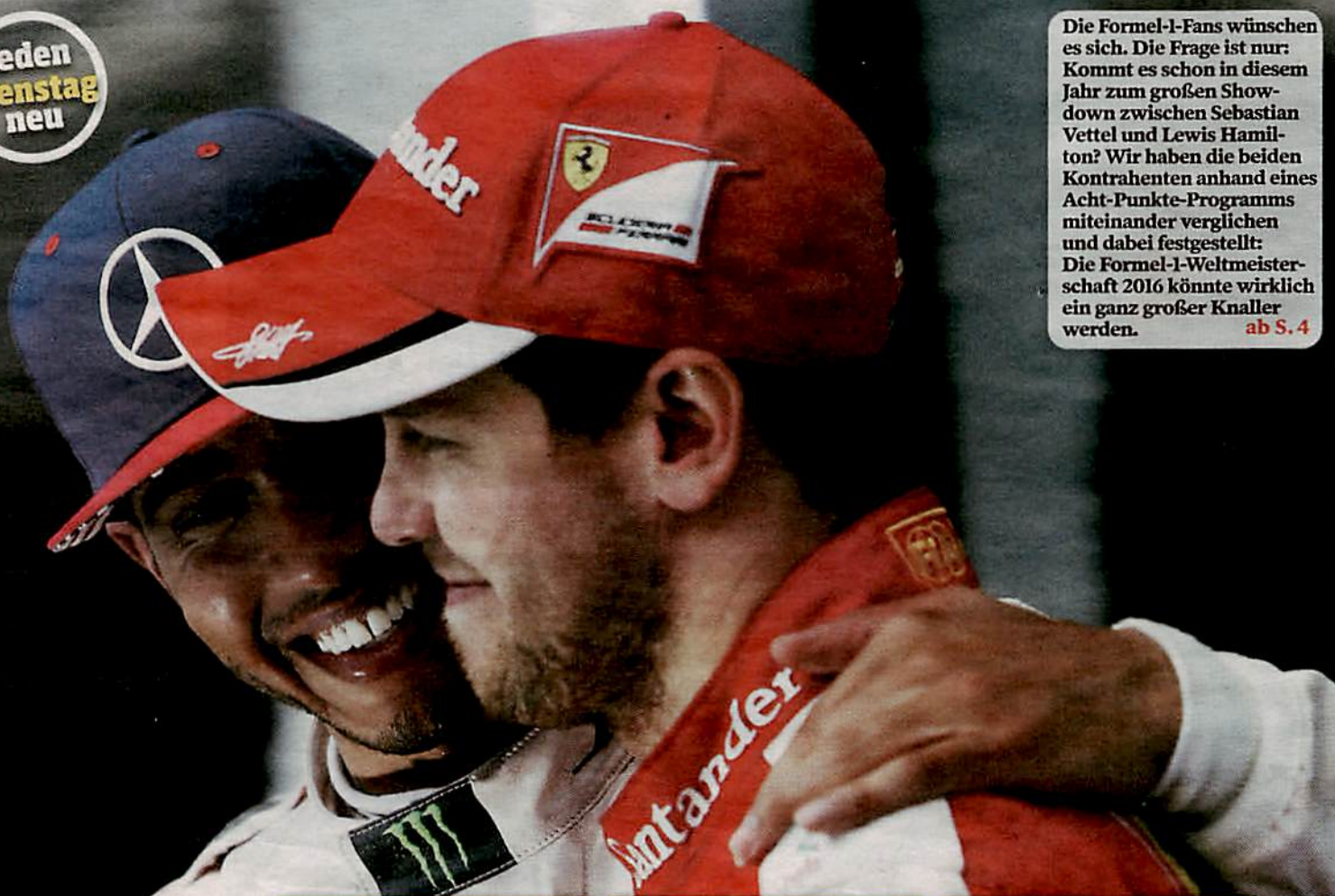
**Folge 1: Die Formel 1 auf dem Wasser**

S. 34

**Formel 1 / Der große Vergleich - Weltmeister Hamilton gegen Herausforderer Vettel**

# Duell der Giganten

Jeden  
Dienstag  
neu



Die Formel-1-Fans wünschen es sich. Die Frage ist nur: Kommt es schon in diesem Jahr zum großen Show-down zwischen Sebastian Vettel und Lewis Hamilton? Wir haben die beiden Kontrahenten anhand eines Acht-Punkte-Programms miteinander verglichen und dabei festgestellt: Die Formel-1-Weltmeisterschaft 2016 könnte wirklich ein ganz großer Knaller werden. **ab S. 4**

**motorsport-  
aktuell.com**

**Moto2**

**Interview mit Lüthi:  
Kritik an Márquez**

S. 20

**Sportwagen-WM**

**Peinlich! Nissan  
zieht sich zurück**

S. 12

**Moto3**

**Deutsche Projekte  
machen Hoffnung**

S. 19

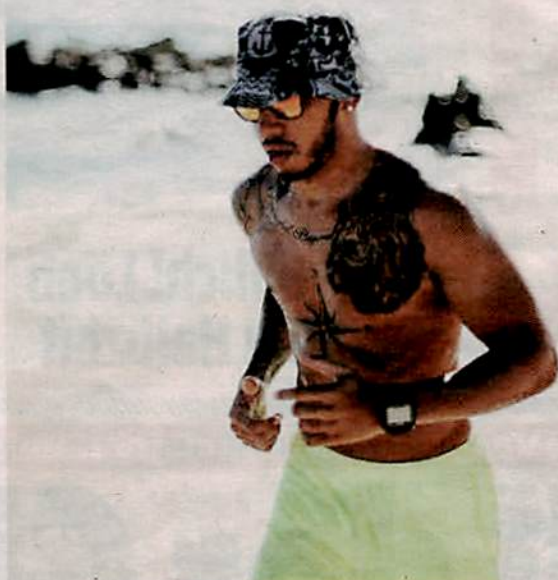


**LIEBE LESER!**

Zuerst möchte ich im Namen der ganzen MSA-Mannschaft Ihnen, liebe Leser, ein frohes, neues Jahr wünschen. Ich hoffe, Ihre Wünsche werden in Erfüllung gehen. Auch in motorsportlicher Hinsicht. Steht uns doch ein spannendes Jahr bevor, mit vielen, hoffentlich tollen Zweikämpfen. Einen davon haben wir uns für die erste Nummer rausgepickt (Seite 4): Sebastian Vettel gegen Lewis Hamilton. Mag sein, dass dabei der Wunsch Vater des Gedankens ist. Und es Ferrari auch in diesem Jahr (noch) nicht gelingt, die Dominanz von Mercedes zu brechen. Doch wie schön wäre es, und wie gut würde es der Formel 1 tun, wenn es denn so wäre! Ein ganz anderes Thema beschäftigt uns im Panorama-Teil (Seite 34). Dort stellen wir Ihnen in den nächsten Wochen Rennserien vor, für die wir sonst in MSA keinen Platz haben. Los geht's mit der Formel 1 auf Wasser, der F1 H2O. Und noch was – darauf dürfen sich die Motorrad-Fans freuen: In der nächsten Ausgabe (ab 19. Januar am Kiosk) wird der im Automobilteil längst bewährte «Rückspiegel» (Seite 36) erstmals auch für die Zweirad-Fraktion erscheinen.

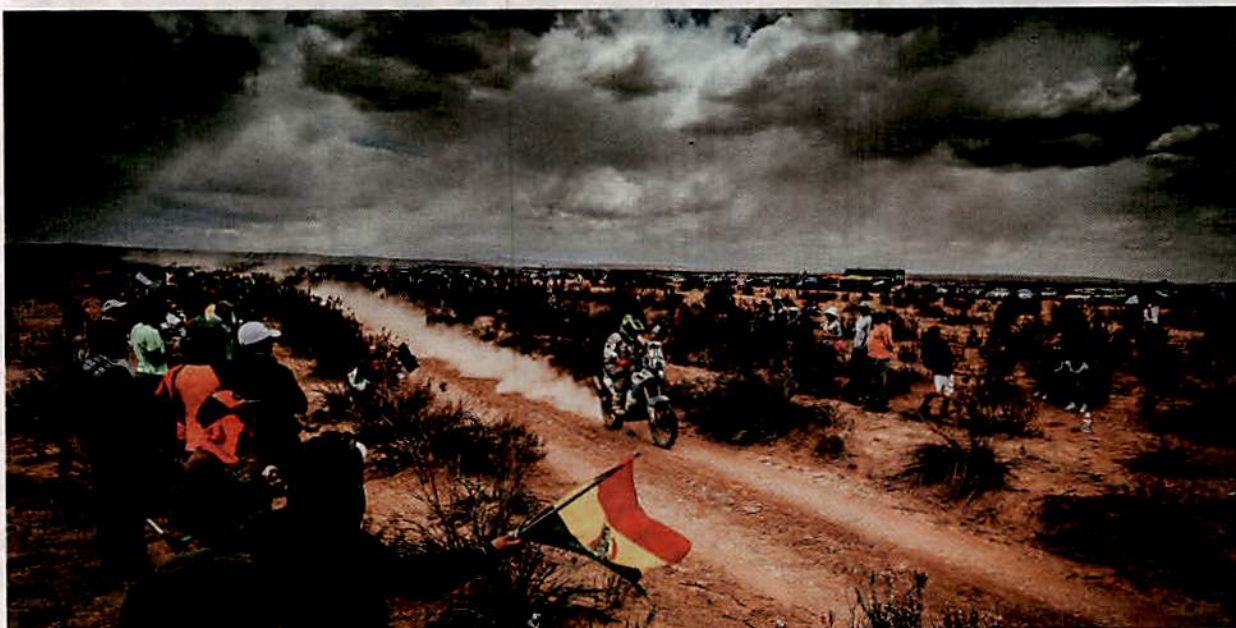
**Christian Eichenberger**  
Chef vom Dienst

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



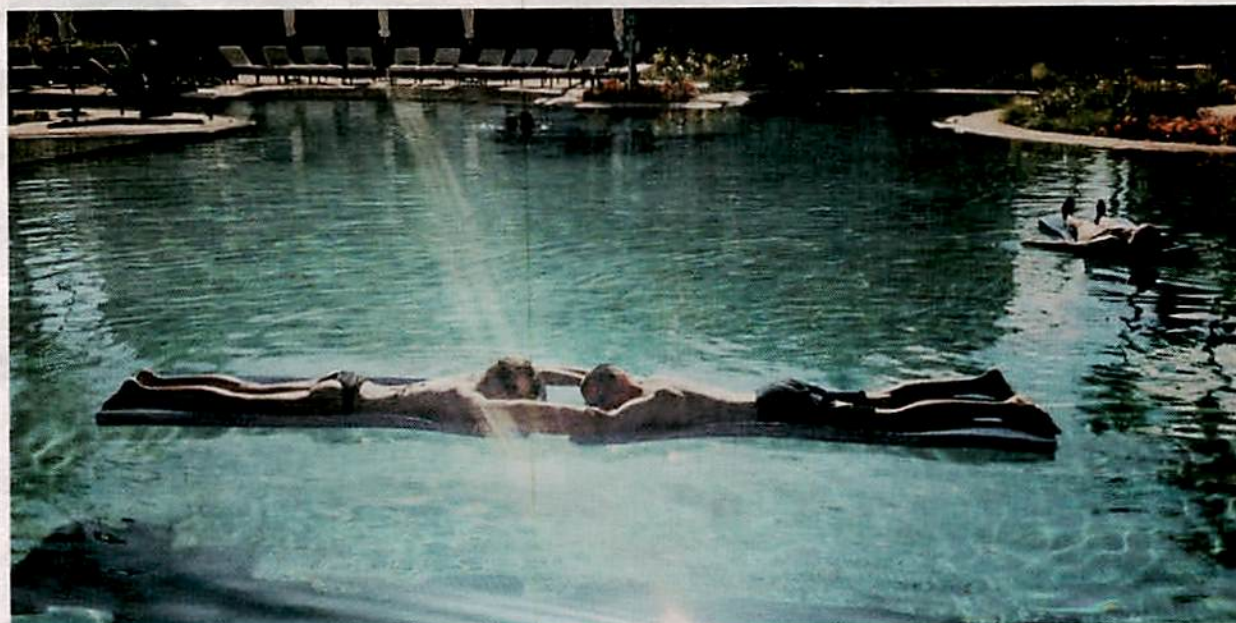
**WER?** Lewis Hamilton (GB)  
**WO?** Unbekannter Ort

**WAS?** Der F1-Weltmeister beim leichten «Sommertraining»



**WER?** Bruno da Costa (F)  
**WO?** Uyuni (BOL)

**WAS?** Herrliches Stimmungsbild von der diesjährigen Dakar – wenn nur die Strapazen nicht ganz so groß wären...



**WER?** Jorge Lorenzo (E)  
**WO?** Unbekannter Ort

**WAS?** Noch ein Weltmeister beim Training... Das Leben als Champion ist schon sehr, sehr hart

**INHALT****AUTOMOBIL****THEMEN DER WOCHE**

- Michael Schumacher: Der lange Leidensweg; Formel 1: Zu schnelle Autos? **S. 3**  
**FORMEL 1** Vettel-Hamilton: Ein anderer Vergleich **S. 4**  
**FORMEL 1** Wie Motoren-Guru Ilhien Renault hilft **S. 6**  
**FORMEL 1** Haas – und andere neue Teams **S. 7**  
**FORMEL 1** Zum Tod von Maria Teresa de Filippis **S. 10**  
**SPORTWAGEN** Nissan und seine Blamage **S. 12**  
**VLN/24H-RENNEN** Aufsehen wegen TV-Coup **S. 14**  
**RALLYE-WM** Wirbel um FIA-Einschreibeliste **S. 15**  
**RALLYE DAKAR** Die große Halbzeitbilanz **S. 16**

**MOTORRAD****THEMEN DER WOCHE**

- Moto3: Aufwind für deutschen Nachwuchs; Supersport: Top-Platz für Wahr **S. 19**  
**MOTO2** Großes Interview mit Ex-Champ Lüthi **S. 20**  
**MOTOGP** Neues Zeitalter, neue Konzessionen **S. 22**  
**MOTO3** Die kostspielige Technik-Schlacht **S. 24**  
**SBK-WM** Britische Verstärkung für BMW **S. 25**  
**RALLYE DAKAR** Die große Halbzeitbilanz **S. 26**  
**OFFROAD** Holpriger Start für Roczen **S. 28**

**PANORAMA**

- NEUE SERIE** Crazy Racing: Formel 1 auf Wasser **S. 34**  
**IM RÜCKSPIEGEL** Die Januar-Highlights **S. 36**  
**FAN-SHOP** **S. 38**  
**BOXENGEFLÜSTER** Namen & Nachrichten, Leserbrief **S. 38**  
**IMPRESSUM** **S. 39**  
**SERVICE** Termine, TV-Programm, MSA-Tipp **S. 39**

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite:

LAT

**KONTAKT**

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

**MOTORSPORT**  
**aktuell**

Michael Schumacher

# Sein langer Leidensweg

Von CHRISTIAN  
EICHENBERGER

**Zwei Jahre ist es her, seit Michael Schumacher beim Skifahren gestürzt ist und sich schwere Kopfverletzungen zugezogen hat. Wie es dem siebenmaligen F1-Weltmeister geht, wissen nur die engsten Vertrauten. Der Rest ist Spekulation. So auch die vorweihnachtliche Geschichte in «Bunte», in der geschrieben stand: «Er kann wieder gehen...»**

Nur seine engsten Vertrauten wissen, wie es ihm geht. Der Rest tappt über den Gesundheitszustand von Michael Schumacher (47) im Dunkeln. Die Informationen, die nach Außen dringen, sind spärlich, meist handelt es sich um Dementi. So wie zuletzt vor Weihnachten, als das Schumacher-Management die «Bunte»-Story «Er kann wieder gehen...» umgehend ins Reich der Fabeln verbannte.

Dass solche Meldungen die Runde machen, ist für den Betroffenen und sein Umfeld bedauernd. Es fördert weder seine Genesung noch hilft es den Angehörigen im Alltag. Gleichzeitig überraschen solche Meldungen auch nicht. Wo nicht kommuniziert wird, wird eben spekuliert. Dabei wird manchmal übers Ziel



Ein Bild aus Mercedes-Tagen: Nur die engsten Vertrauten wissen, wie es Michael Schumacher geht

hinausgeschossen – bewusst oder unbewusst. Fakt ist: Michael Schumacher ist bis heute ein Mann des öffentlichen Interesses. Sein Unfall hat daran nichts geändert. Es ist lediglich eine Frage, wie damit umgegangen wird. Und nicht jeder respektiert seine Privatsphäre auf die Art, wie es

sich die Familie Schumacher wünscht.

## Abwarten und Tee trinken

Noch immer treffen täglich Genesungswünsche ein. Das bestätigte die Familie kürzlich in einer der seltenen Mitteilungen auf Michaels Homepage. Das Ausmaß der Anteilnahme

mache sie immer noch sprachlos, heißt es dort. Die Fans haben Michael nicht vergessen.

Einer der Wenigen, der als Nicht-Familienmitglied direkten Kontakt hat, ist Ross Brawn, der mit Schumacher bei Benetton, Ferrari und Mercedes arbeitete. In einer kürzlich bei der ARD ausgestrahl-

ten Dokumentation über den siebenmaligen Formel-1-Weltmeister erklärte der Brite, warum er die Hoffnung auf ein gutes Ende bei Schumachers Kampf zurück ins Leben nicht aufgegeben hat. «Michael wuchs in einem Umfeld auf, in dem nur Siege zählten», sagt der 61-jährige Rosenzüchter. «Ich glaube, das Gewinnen ist in seiner DNA verankert. Er war immer schon schlauer und stärker als andere, dazu kam seine überragende Fitness.»

Doch auch diese Aussagen verraten nichts über den wahren Gesundheitszustand Schumachers. Da waren die Aussagen von Managerin Sabine Kehm im vergangenen Mai im Rahmen eines Sponsoren-Interviews mit der Schweizer Tageszeitung «Le Temps» noch gehaltvoller: «Er macht seit einem Jahr viele Fortschritte, wenn man die Schwere seines Unfalls bedenkt. Seit seinem Transport aus dem Krankenhaus wird er eng von Ärzten betreut. Aber es braucht noch viel, viel Zeit, bis er sich erholt haben wird.»

Den Fans bleibt also auch zwei Jahre nach dem tragischem Unfall nur eines: Abwarten und Tee trinken. Einen Hoffnungsschimmer hat uns Brawn trotzdem noch mit auf den Weg gegeben: «Michael hat uns schon so oft erstaunt.» Bleibt zu hoffen, dass er recht behält. ♦

## Formel 1

# Die Angst vor zu schnellen Autos

**Bei der Suche nach dem Formel-1-Konzept der Zukunft bahnt sich erneut eine Kehrtwende an.**

Es wäre so schön gewesen. Die Autos hätten 2017 ein neues Gesicht bekommen. Sie sollten fünf Sekunden schneller werden. Im Bereich der Seitenkästen waren mehr Freiheiten für die Ingenieure geplant. Doch kaum war das Konzept auf dem Tisch, kamen immer neue Einwände. Mittlerweile droht das Grundkonzept zu verwässern.

Beim letzten Treffen hat sich die Technische Arbeitsgruppe in einer Abstimmung mehrheitlich dafür entschieden, dass es beim «Bodywork» bzw. dem Unterboden zwischen den Rädern und beim Diffusor beim aktuellen Stand bleibt. Red Bull

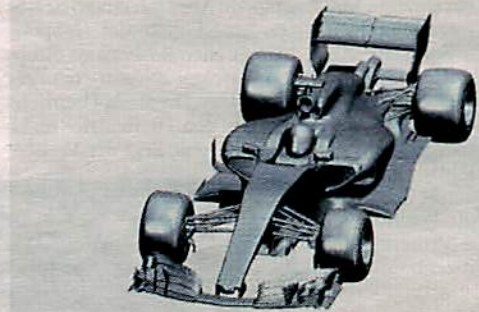
ist verständlicherweise sauer, dass ihr Vorschlag inzwischen kaum noch zu erkennen ist.

So werden die Autos zwar an den Rädern zwei Meter in die Breite wachsen, doch die Karosserie zwischen den Achsen soll von den ursprünglich geplanten 180 auf 140 cm schrumpfen. Unter Umständen ist damit auch die Idee gestorben, den Unterboden in einem Fenster von zehn Zentimetern auf jeder Seite frei zu gestalten. Von den Proportionen her ein Anschlag auf den guten Geschmack. Die Autos sind dann viel zu breit für die schlanke Karosserie.

Auch dem größeren Diffusor soll es an den Kragen gehen. Nicht mehr wie geplant 25 cm hoch, sondern entweder zurück zu den aktuellen 12,5 cm oder einem Wert dazwischen.

Beibehalten werden die Flügel-dimensionen. Also 180 cm Breite vorne, 95 cm für das obere Element hinten und 84 cm für den Unterflügel. Die vordere Kufe des Unterbodens wird um 10 cm gekappt, damit die Autos tiefer fahren können. Der Abtriebsgewinn wird dadurch deutlich geringer ausfallen als ursprünglich geplant. Pirelli hat die Reifengrößen mit 305 Millimetern (jetzt 270 mm) vorne und 405 Millimetern (jetzt 325 mm) hinten darauf abgestimmt.

Doch wer steckt hinter der Kehrtwende? Es wird gemunkelt, dass die Bedenken von Mercedes und Pirelli den Ausschlag gegeben haben. Mercedes fürchtet, dass die Autos sonst zu schnell geworden wären, und das Überholen damit noch schwieriger würde.



Offenbar schon wieder überholt: die Formel-1-Studie für 2017

Und Pirelli? Der italienische Reifenhersteller hat bei fünf Sekunden schnelleren Rundenzeiten mit exorbitanten Reifendrücken als Sicherheitsmaßnahme gedroht. Das will aber keiner. Die Folge wäre, dass der aerodynamische Vorteil zum

Großteil verpuffen würde, weil sich der Grip der Reifen bei höheren Luftdrücken reduziert. Pirelli hat ausgerechnet, dass in dem Fall nur 25 Prozent der theoretischen Zeitverbesserung auf der Straße ankommen würden. ♦ MS

## Vettel gegen Hamilton

## Die etwas andere

Von ELMAR BRÜMMER

**Lewis Hamilton und Mercedes gelten auch 2016 als Favoriten. Doch Sebastian Vettel und Ferrari möchten den Silbernen die Party vermiesen. Doch gelingt das den Italienern im zweiten gemeinsamen Jahr bereits? Oder ist Mercedes immer noch zu dominant? Wir haben die beiden Giganten in einem Fernduell gegeneinander antreten lassen.**

In den Rückspiegel zu schauen, das gehört nicht gerade zu den Lieblingsbeschäftigungen von Formel-1-Piloten. Vom Spitzenreiter mal abgesehen, der beruhigt alle Konkurrenten hinter sich weiß. Genau um diese Frage geht es weniger als 70 Tage vor dem Saisonstart der neuen GP-Saison wieder: Wer wird dieser Glückliche sein?

Um die Chancen der beiden Favoriten Lewis Hamilton und Sebastian Vettel so früh vor dem ersten Rennwagen-Rollout zu bewerten, brauchen wir ihn, den Blick zurück auf 2015 – um zu bewerten, wer sich wo verbessert hat, verbessern kann oder verbessern muss. Ein Vergleich der beiden – in Form einer etwas anderen Prozentrechnung.

## Qualifying

Elf Pole-Positionen für Lewis Hamilton, eine für Sebastian Vettel, das zeigt schon, wo noch ein großes Manko bei Ferrari lag: die Schnelligkeit auf den Punkt zu bringen. Auch drei magere Frontreihen-Besucher des Deutschen (Hamilton schaffte es nur ein einziges Mal nicht) zeugen von der nötigen Aufholjagd am Samstag. An Vettels eigenem Grundtempo soll es sicher nicht mangeln. Die Statistik unterstreicht die Notwendigkeit, dass die Italiener den Turbo richtig zünden: Zwölf von 19 Grands Prix wurden von der Pole-Position gewonnen. Nötige Verbesserung bei Vettel: 50 Prozent.

## Rennen

Die drei Siege von Vettel haben Lust auf mehr gemacht, aber sie waren letzten Endes zu wenig, um an der Mercedes-Dominanz zu kratzen. Aber die 13 Podiumsbesuche von Vettel (gegenüber den 17 Hamiltons) zeigen auch, dass mit Rot über eine Renndistanz immer zu rechnen war. Gut, es hält sich hartnäckig



Es geht nicht nur um Pokale: Lewis Hamilton gegen Sebastian Vettel ist in erster Linie ein Duell um die Vormachtstellung in der Formel 1

das Gerücht, dass Mercedes noch schneller hätte können, wenn man gewollt hätte. Und der interne Konkurrenzkampf bei den Silbernen hat Ferrari auch gelegentlich in die Hände gespielt. Aber mit einem besseren Auto könnte der Heppheimer Nico Rosberg als direkten Verfolger ablösen – oder einen echten Dreikampf befruchten. Um den Titelhatrick nicht zu gefährden, liegt der Verbes-

serungsbedarf von Mercedes daher bei 20 Prozent.

## Mannschaft

Der Umbau bei Ferrari ging rasant, aber unspektakulär über die Bühne. Das Team hat sich formiert, Vettel ist auf Anhieb zum Mannschaftskapitän geworden. Diese Rolle hat sich – bei aller konzernkorrekten Gleichberechtigung im Hause Mercedes – Hamilton vorerst

gesichert. Eine eingespielte Crew zu haben, ist sicher ein Vorteil, aber der Zwist Hamilton/Rosberg hatte auch Auswirkungen auf die Qualität der Stern-Taktik. Deshalb liegt der Optimierungsbedarf von Mercedes hier bei 30 Prozent.

## Zuverlässigkeit

Am häufigsten in den WM-Punkten (bei 18 von 19 Grands Prix), davon zwölfmal in Folge

– Lewis Hamilton ist ein Muster an absoluter Zuverlässigkeit geworden, ohne dass er an Aggressivität verloren hätte – im Gegenteil. Mit seinen 1127 Runden ist Sebastian Vettel dafür der zuverlässigste aller Grand-Prix-Piloten gewesen, 98,1 Prozent der möglichen Gesamtdistanz über das Rennjahr hinweg hat er zurückgelegt. Dementsprechend mathematisch korrekt lautet die Verbesserungs-



Hamilton als Sherlock Holmes: So ganz kalt lässt ihn der Ferrari nicht



Verstehen sich eigentlich ganz gut: Hamilton/Vettel beim Plausch

# Prozentrechnung



Vettel vor Hamilton: Im Vorjahr gewann der Deutsche drei Grands Prix – die Hoffnungen auf den Titel musste er frühzeitig begraben

quote für den Deutschen in diesem Fall: 1,9 Prozent.

## Außenwirkung

In dieser Disziplin liegen Social-Media-König Hamilton und der Analog-Liebling Vettel fast gleichauf. Beide leben so ihre Charaktere aus, beide sind höchst unterschiedlich – bessere Gegenspieler könnte man sich nicht denken. Hamilton wirkt, dem zweiten Titelgewinn in Folge sei Dank, etwas lässiger. Bei beiden kann man an den Gesichtern ablesen, dass sie denkbar schlechte Verlierer sind. Aber auch der ausgelebte Frust macht ein Stück weit ihr Charisma aus. Vettel hat um 80 Prozent zugelegt, Hamilton war schon bei 100 Prozent und bleibt auch dabei.

## Wille

So unterschiedlich die beiden ihren Ehrgeiz manchmal verpacken, so besessen sind sie von ihren Ansprüchen. Hamilton hat sich einen coolen Panzer ge-

schaffen, er hat die Fähigkeit zum «Agent Provocateur» noch ausgebaut. Und selbst in eher aussichtslosen Reifen- und Power-Situationen drängt er auf das Maximum. Er weiß, dass es momentan seine Ära ist. Vettel hat sich nach dem vielversprechenden Debütjahr in Rot längst selbst unter Druck gesetzt, aber auch Fiat-Boss Sergio Marchionne und Scuderia-Teamchef Maurizio Arrivabene satteln bei der Erwartungshaltung für 2016 einiges drauf. Zumindest der Titelkampf ist Pflicht, wenn nicht mehr – auch wenn das bislang noch unausgesprochen bleibt. Aber auch in Vettel lodert die Leidenschaft. Hamilton muss also aufpassen, und um zu parieren, sollte er in diesem Punkt noch mal um zehn Prozent zulegen.

## Technik

Mercedes hat mit einer großzügigen Geste den Konkurrenten das Tor zum Nachrüsten geöffnet. Einerseits, um die Wettbe-

werbsbühne zu beleben und erhalten, andererseits im Wissen um die eigenen Reserven und Vorteile im Hybrid-Reglement. Die Silberpfeile müssen ihr Potenzial also nur noch mehr ausschöpfen, Ferrari muss weiter Risiken bei der Aufholjagd gehen. Boss Marchionne hat klar formuliert: «2016 soll das Jahr sein, in dem wir an die Spitze zurückkehren, in Australien wollen wir als das Team auftreten,

das es zu schlagen gilt.» Zur Optimierung wurde zum spätest möglichen Zeitpunkt mit dem Bau des neuen Ferrari-Boliden begonnen. Das nötige Verbesserungspotenzial für die Roten liegt bei mehr als 50 Prozent.

## Rivalen

Nico Rosberg hat, nachdem das Titelrennen gelaufen war, viel für sein eigenes Selbstvertrauen getan – seine letzten Siege

Vettel		Hamilton
28	Alter	31
D	Nationalität	GB
1,75	Größe	1,74
73 kg	Gewicht	66 kg
5	Startnummer	44
25 Mio.	Geschätztes Gehalt	30 Mio.
verheiratet	Familienstand	ledig
Toro Rosso	Teams	McLaren
Red Bull		Mercedes
Ferrari		
USA 2007	FI-Debüt	AUS 2007
19 J., 350 Tg.	Alter bei Debüt	22 J., 70 Tg.
158	Anzahl GP	167
4	WM-Titel	3
3	Jahre bis 1. Titel	2
42	GP-Siege	43
27%	Quote	26%
22	Rennen bis 1. Sieg	6
79	Podestplätze	87
46	Pole-Positions	49
28%	Quote	29%
22	Rennen bis 1. Pole	6
25	Schnellste Runden	28
16%	Quote	17%
1896	Punkte	1867
12,00	Quote pro GP	11,18
2615	Führungsrunden	2421
14%	Ausfallquote	12%



Die Stars in Ecclestones Manege: Vettel und Hamilton mit Mr. E

konnten aber den Rivalen Hamilton kaum beschädigen. Der Deutsche ist noch enthusiastischer, als er es zu Beginn der Saison 2015 war – es ist kaum möglich, herauszufinden, wie viel Wirklichkeit aus Nico Rosbergs größtem Wunsch werden kann. In jedem Fall aber hat Hamilton damit den bestmöglichen Ansporn in den eigenen Reihen.

Sebastian Vettel hat dafür den angenehmsten Teamkollegen, ohne Kimi Räikkönens sportliches Können damit herabwürdigen zu wollen. Der Finne ist immer noch schnell, aber er ist keine wirkliche Gefahr, sollte er wieder nicht mit dem Ferrari klarkommen. Sebastian Vettel lässt sich von seinem internen Gegner ohnehin nicht aus der Ruhe bringen, er hatte bei Red Bull ja lange genug Praxis darin gesammelt. Man denke an Mark Webber. Deshalb liegt es in diesem Fall an Räikkönen, Vettel mehr herauszufordern – zu 100 Prozent. ♦

Renault

# Wo liegt der Fokus?



Unter Zugzwang: Renault muss in der Formel 1 Boden gutmachen, allerdings ist es laut Illien nicht so viel wie allgemein befürchtet

Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

**Motorenpapst Mario Illien soll 2016 Renault auf die Sprünge helfen. Wie der Ilmor-Chef aus Chur das schaffen will und warum er glaubt, dass die ersten Fortschritte schon zu Beginn der neuen Saison sichtbar werden, hat er MSa verraten.**

Renault muss aufholen. Dringend und in größeren Schritten, als das den Franzosen lieb ist. Seit der Einführung des neuen Motorenreglements hinkt der Serien-Weltmeister hinterher. Und das – mehr oder weniger – chancenlos. Mercedes liegt weit voraus. Und auch Ferrari hat sich gegenüber dem Premierienjahr stark verbessert. Nur Renault dümpelt irgendwo im Mittelfeld herum.

Mit dem Comeback des Werksteams steigt der Druck. Und dann ist da ja immer noch der ewige unzufriedene Partner Red Bull. Beides zusammen ruft nach schnellen Lösungen. Also hat man Motorenguru Mario Illien verpflichtet. «Der Vertrag wurde eine Woche vor Weihnachten unterzeichnet», bestätigt Illien und fügt hinzu: «Jetzt stellen wir ein Programm zusammen und besprechen, wie wir in die neue Saison gehen.»

32 Token könnte Renault verbrauchen. «Damit könnte man

viel machen», meint Illien. Aber die Zeit lässt es nicht zu. An einen komplett neuen Motor – made by Ilmor – ist gar nicht zu denken. «Wir müssen herausfinden, wo es Ideen gibt, wo der Fokus gelegt werden soll und was in der kurzen Zeit überhaupt möglich ist. Und wir müssen jetzt schon längerfristig über 2016 hinausplanen.»

## Fortschritte zu Saisonbeginn

Illien widerspricht, dass der Rückstand von Renault so groß sei, dass man bei null anfangen müsse. So schlecht stehe es nicht um das französische

Triebwerk, meint Illien und ist überzeugt: «Das wird sich sukzessive steigern. Ich hoffe, dass sich schon zu Saisonbeginn Fortschritte zeigen werden.»

Die Arbeit am Renault-V6 wird parallel laufen. Ilmor hat ein kleines Team in Großbritannien. Dort wird die Entwicklung vorangetrieben. Dazu werden auch Illiens Prüfstände eingesetzt. «Die Renneinsätze liegen in der Verantwortung von Renault», sagt der gebürtige Churer. «Auch die Abstimmungen auf dem Prüfstand und die Erarbeitung der Kennfelder findet bei Renault statt. Wir stehen

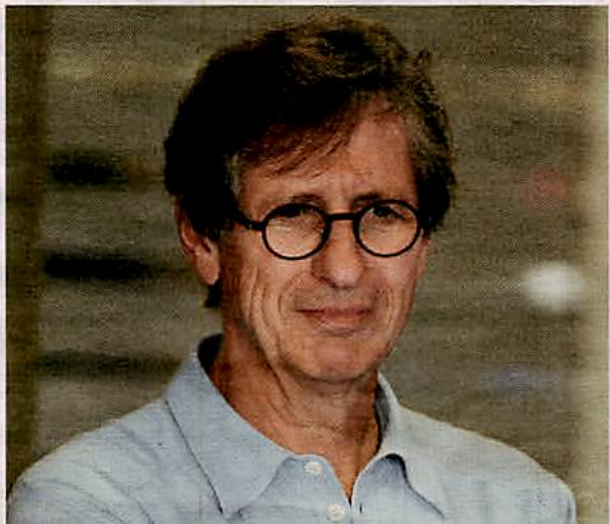
aber ständig in Kontakt und besuchen uns gegenseitig.»

Ilmor war auch in das Bewerbungsverfahren um den Alternativmotor involviert. Wie es diesbezüglich weitergeht, wird sich noch diesen Monat zeigen. «Das hängt davon ab, wie die Meetings im Januar laufen», sagt Illien, zweifelt aber daran, dass eine neue Motorenformel schon 2017 kommt. Dafür sei die Zeit zu knapp. «Ich halte 2018 für realistisch.»

Auch in puncto Preis ist Illien vorsichtig. Würde es sich für einen unabhängigen Motorenbauer wie Ilmor oder Cosworth wirtschaftlich überhaupt lohnen, einen komplett neuen Motor zu entwickeln, wenn man ihn am Ende nur für sieben Millionen Euro verkaufen darf? Wohl kaum, meint Illien. «Wenn einem niemand die Entwicklungskosten zahlt.»

Eine Möglichkeit, die Kosten zu senken, sieht Illien in der Standardisierung der Hybrid-Bausteine. Ob MGU-H, KERS und die Batterien vom selben Hersteller stammen und für jeden identisch sind «macht für den Fan keinen Unterschied».

Außerdem stört Illien, dass man nur vier Motoren pro Saison einsetzen darf. «Das macht es nicht billiger, sondern teurer. Man muss schon früh in der Saison die Standfestigkeit sichern und kann später nur noch wenig ändern.» ♦



Mario Illien: Der Motorenguru soll Renault auf Vordermann bringen

McLaren

## Tyler Alexander



Urgestein Tyler Alexander †

Das McLaren-Urgestein Tyler Alexander ist tot. Der charismatische US-Amerikaner ist am Donnerstag im Alter von 75 Jahren gestorben. Alexander war von Anfang an ein wichtiger Eckpfeiler im Team von Bruce McLaren. Er heuerte als Rennmechaniker an und war einer der vier Gründungsmitglieder. In kurzer Zeit kletterte er die Karriereleiter hoch. Über den Posten des Chefmechanikers wurde er zum leitenden Ingenieur. Später zum Teamdirektor. In den 70er-Jahren führte er McLaren in Indianapolis zu drei Siegen. 1982 folgte er seinem früheren McLaren-Boss Teddy Mayer in die USA. 1990 kehrte er als Manager für Spezialprojekte zurück. 2015 erschien sein letztes Buch: «A Life and Times at McLaren». ♦ CE

## KOMPAKT

»» **Sauber** Der langjährige Sauber-Mitarbeiter Giampaolo Dall'Ara wechselt in die DTM zu BMW. Der Italiener hat bei den Schweizern zuletzt als leitender Ingenieur an der Rennstrecke gearbeitet.

»» **Hamilton** Der F1-Weltmeister hat Interesse an Ken Block's 845 PS starkem 65er-Ford Mustang bekundet. Block: «Als er den Preis erfuhr, verlor er das Interesse!»

»» **Verstappen** Papa Verstappen hat seine Karriere definitiv für beendet erklärt. Eine für dieses Jahr geplante Rückkehr nach Le Mans kommt nicht zustande.

»» **Monza** Aufatmen in Italien. Der Formel-1-Vertrag mit Bernie Ecclestone steht vor einer Verlängerung um weitere sieben Jahre. ♦ CE

Neue Teams

# Alles oder nichts



Steht vor einer großen Herausforderung: Gene Haas (63) steigt 2016 mit seinem eigenen Team in die Formel 1 ein. Die Crash-Tests der FIA wurden bereits bestanden

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**In den letzten 20 Jahren sind die meisten «neuen» Teams in der Formel 1 durch Übernahmen entstanden. Nur wenige hatten den Mut, um von Grund auf neu anzufangen. Geschweige die Mittel und den Atem, um durchzuhalten. Das Team Haas F1, das in diesem Jahr debütieren wird, ist also eine Ausnahme. Doch wer waren die letzten zehn Neulinge? Und was ist aus ihnen geworden?**

Das Startfeld 2016 besteht aus elf Teams. Zum Inventar zählen Ferrari (seit 1950 dabei), McLaren (1966) und Williams (1977). Ebenfalls schon mehr als 20 Jahre dabei ist Sauber. Der Rest ist durch Übernahmen in der Neuzeit entstanden. Weltmeister Mercedes hieß vor sieben Jahren noch BrawnGP, Red Bull ging aus Jaguar hervor (2005), Toro Rosso war einmal Minardi (bis und mit 2005) und Force India hat seine Wurzeln im Rennstall von Eddie Jordan und nannte sich dazwischen auch mal Midland oder Spyker. Auch Manor ist kein klassischer Anfänger. Der Hinterbänkler legte

als Virgin los (siehe rechts) und fuhr bis Ende 2014 als Marussia unter «russischer Flagge».

Wer also sind – wie Haas F1 – tatsächlich Neueinsteiger gewesen? Wir haben die letzten zehn unter die Lupe genommen. Die meisten davon haben keine zwei bis drei Jahre überlebt.

## HRT (2010 bis 2012)

Die Spanier werden beim Debüt in Bahrain 2010 auf den letzten Drücker fertig. Teamchef Colin Kolles legt in der Nacht auf Freitag selber Hand an und beklebt die beiden HRT 01 mit Folien und Sponsor-Schriftzügen. Zum

Schlafen kommt an diesem Wochenende kaum einer der fleißigen Mitarbeiter. Bruno Senna greift am Freitag ins Geschehen ein – mit drei nicht gezeiteten Runden. Karun Chandhok absolviert seinen Shakedown im Qualifying! Der Rückstand: vier Sekunden auf Virgin.

Doch HRT lernt schnell dazu. Beim zweiten GP gibt es die erste Zielankunft. Und der Abstand zum Vorletzten wird kleiner. Doch das Budget lässt keine Entwicklung zu. Und das Dallara-Chassis ist F1-unwürdig. Mitte 2011 verkauft der ursprüngliche Besitzer José Ramón Ca-

rabante seine Anteile an die spanische Investmentfirma Thesan Capital. Kolles bleibt bis Dezember im Amt. Dann wird er durch den restlos überforderten Luis Pérez-Sala ersetzt. Der Firmensitz nach Valencia verlegt. 2012 rettet sich HRT mit Händen und Würigen über die Runden. Nach dem letzten Rennen in Brasilien wird der Stecker gezogen. Ein Verkauf scheitert. Die Bilanz: 56 GP, null Punkte, bestes Ergebnis: ein 13. Platz.

## Lotus Racing (2010 bis 2014)

Das Team des malaysischen Fluglinienbesitzers Tony Fer-

randes ändert seinen Namen in vier Jahren dreimal. 2010 geht man als Lotus Racing an den Start. Mit dem Segen der Chapman-Familie. 2011 wird daraus das Team Lotus. Und nach einem vor Gericht ausgetragenen Streit mit dem ehemaligen Renault-Werksteam wird aus Lotus schließlich Caterham.

Von den drei Neulingen, die 2010 dazugestoßen sind, haben die Grünen die besten Aussichten auf Erfolg. Erst recht, als man 2011 auf Renault-Technik umrüstet. Doch selbst gestandene Fahrer wie Jarno Trulli oder Heikki Kovalainen bleiben punktelos. Als Kolles das Team Mitte 2014 in einem desolaten Zustand übernimmt, kommt nochmals Hoffnung auf. Doch Ende 2014 muss auch Caterham zusperren. Den letzten GP in Abu Dhabi bestreitet man nur, weil Fans 1,79 Millionen britische Pfund gesammelt haben.

## Virgin (2010 bis heute)

Wie HRT und das Team Lotus erliegt auch Virgin der Verlockung, die Formel 1 solle finanzierbar werden. Tausendsassa Richard Branson nutzt die Bühne werbewirksam. Aber leider



Sensation: Barrichello wird in Monaco 1997 mit Stewart Zweiter



Null Punkte: Trulli im Lotus

FORTSETZUNG S. 8

## FORTSETZUNG VON S. 7

nur für sich. Das Team lässt er am langen Arm verhungern. Die Idee von Konstrukteur Nick Wirth, das Auto von A bis Z am Computer zu entwerfen, entpuppt sich als Rohrkrepieler. Daran kann auch der FI-erfahrene Timo Glock, der sich drei Jahre im Dienste von Virgin bemüht, nichts ändern.

Mit der Übernahme durch Marussia 2012 werden die Leistungen nicht besser. Trotzdem gelingt dem Team dank Jules Bianchi in Monaco 2014 mit P9 ein «Lucky Punch». Doch das Unheil ist nicht abzuwenden. Marussia gerät in Insolvenz. Erst im Januar 2015 reißt Sportmanager Graeme Lowdon das Ruder herum. Dank eines neuen Investors kehrt man als Manor von den Totgesagten zurück. Doch die Entwicklung ist seit Monaten eingefroren. Mit Paydrivern hält man sich kräftezehrend über Wasser. Eine gesunde Zukunft sieht anders aus.

## Super Aguri (2006 bis 2008)

Das Team des ehemaligen FI-Piloten Aguri Suzuki wird von Honda 2006 als Satellitenrennstall geführt. Für Neuling Yuji Ide endet das Abenteuer schon nach drei Rennen. Weil er als «rollende Schikane» verschrien ist, entzieht ihm die FIA die Superlizenz. Doch auch Routinier Takuma Sato reißt keine Bäume aus. Null Punkte bedeuten am Ende Rang 11 bei den Konstrukteuren.

2007 ist Super Aguri (mit Sato/Davidson) teilweise schneller als Honda. Der quirlige Japaner holt vier Punkte. Das bedeutet WM-Rang 9. Alles deutet darauf hin, dass Super Aguri auf längere Zeit bestehen könnte. Doch Verhandlungen mit potenziellen Investoren verlaufen im Sand. Beim GP der Türkei werden die Trucks nicht mehr ins Fahrerlager gelassen. Seit 2014 nimmt Aguri an der Formel-E-Meisterschaft teil.

## Toyota (2002 bis 2009)

Toyota war der Super-Ölanker der FI schlechthin. Scherreich, aber absolut manövriertüchtig. Der weltweit größte Autobauer schafft es in neun Jahren nicht, einen GP-Sieg an Land zu ziehen. In Spitzenzeiten arbeiteten mehr als 1000 Leute für die Rot-Weißen. Besonders schlagkräftig ist die Truppe deswegen aber nicht. Zu viele Köche verderben den Brei. Und kurze, effiziente Arbeitswege sind den Japanern ein Fremdwort. 2009 beschließt die Firmenzentrale in Tokio, dass man Ende des Jahres aussteigt. Dabei fing 2002 mit einem sechsten Platz im ersten Rennen (Mika Saló) alles so vielversprechend an.

## Stewart (1997 bis 1999)

Klein, aber fein. Was Jackie Stewart und sein Sohn Paul 1997

auf die Beine stellen hat Hand und Fuß. In nur 49 Grands Prix holen die Schotten einen GP-Sieg, eine Pole-Position und 1999 den vierten Rang im Konstrukteurspokal. Dass Stewart seinen Rennstall danach noch richtig gewinnbringend an Ford veräußert, ist das i-Tüpfelchen einer Erfolgsstory, die heute nahezu undenkbar ist.

Schon im Premierenjahr gelingt Stewart ein Achtungserfolg. Im erst fünften Einsatz fährt Rubens Barrichello in den Straßen von Monaco auf Platz 2. Ein Ergebnis, dem das Nachfolgeteam Jaguar in fünf Jahren erfolglos hinterherfährt. Von Johnny Herberts glanzvollem Triumph am Nürburgring 1999 ganz zu Schweigen.

## Forti (1995 bis 1996)

Der 2013 verstorbene Guido Forti steigt über die Formel 3 und später über die F3000 in die Formel 1 auf. Forti merkt bald: Seine ursprüngliche, werbewirksame Idee, zwei Frauen fahren zu lassen, lässt sich nicht realisieren. Erst mit den brasilianischen Sponsor-Millionen von Pedro Diniz kann er seinen Traum vom eigenen Team verwirklichen. Doch der an den 91er-Brabham angelehnte FG01 entpuppt sich als nicht konkurrenzfähig. In Argentinien werden Diniz/Moreno neunmal überrundet. Immerhin: Beim Finale in Australien verpasst der Parmalat-Schützling als Siebter knapp die WM-Punkte.

Als Diniz geht, bricht der Laden (finanziell) zusammen. Die italienisch-irische Investmentgesellschaft Fin First spielt den Rettungengel. Doch das verwobene Unternehmen mit einem noch undurchsichtigeren Hintermann zahlt die Rechnungen nicht. Beim Großen Preis von Deutschland verweigert Cosworth schließlich die Motorenlieferung. Das Ende von Forti.

## Pacific (1994 bis 1995)

Der 1984 von Keith Wiggins gegründete Rennstall hat in sämtlichen Nachwuchsklassen, in denen er angetreten ist, gewonnen. Nur in der Formel 1 scheiterte man kläglich. Wie bei den meisten anderen spielt auch hier das Geld die entscheidende Rolle. Nach nur zwei Jahren hat man bei 226 Firmen ausstehende Rechnungen in Höhe von 6,3 Millionen D-Mark. Ohne zahlungskräftigen Investor sieht sich Wiggins gezwungen, den Laden zu schließen.

Die Grundlage von Pacific bildet ein gescheitertes Projekt von Chassis-Bauer Adrian Reynard. Dieser wollte 1991 mit einem eigenen Team einsteigen. Doch davon sieht Reynard ab, weil er keinen Motorenpartner unter den Herstellern findet. Wiggins übernimmt die Reynard-Pläne und bastelt schon 1992 an einem Einstieg. Doch kurz vor Beginn der Saison 1993

zieht er seine Meldung zurück. Der als Fahrer vorgesehene Michael Bartels guckt in die Röhre. So verschieben sich die Pläne von Pacific um ein Jahr. Diesmal ohne Bartels. Aber auch nicht mit viel mehr Mitteln. Fünf verschiedene Paydriver (von Belmondo bis Lavaggi) lassen sporadisch Geld in die klapprige Kasse fließen. Doch am Ende bleibt auch hier nur der Konkurs.

## Simtek (1994 bis 1995)

Simtek geht auf keinen geringeren als Max Mosley zurück. Der ehemalige FIA-Präsident hat Ende der 80er-Jahre den Narren am damals 23-jährigen Nick Wirth (siehe Virgin) gefressen. Und baut mit ihm die Firma Simulated Technology, kurz: Simtek, auf. Nicht ganz zufällig ist die FIA einer der größten Kunden. Aber auch BMW vertraut auf das Können des jungen Newey-Zöglings. 1994, Mosley ist inzwischen FIA-Präsident, wagt Wirth den Sprung in die FI – ermutigt von Jack Brabham, der so seinem Sohn David ein Cockpit sichern möchte.

Als Nummer 2 wird Roland Ratzenberger verpflichtet. Der Österreicher ist bei seinem Debüt bereits 31 und damit älter als sein Teamchef – ein absolutes Novum. Doch das Schicksal schlägt brutal zu. Am dritten GP-Wochenende in Imola verunglückt Roland tödlich. Davon erholt sich Simtek nie mehr. Obwohl das Team 1995 auf die Hilfe von Benetton zurückgreifen kann, ist der Schuldenberg vor dem Monaco-GP auf stattliche sechs Millionen britische Pfund angewachsen. Wirth sieht sich gezwungen, sein ehrgeiziges Projekt zu beenden.

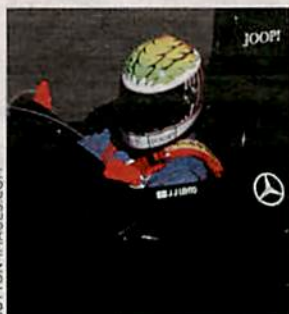
## Sauber (1993 bis heute)

Sieht man vom BMW-Intermezzo 2006 bis 2009 ab, ist Sauber der viertälteste FI-Rennstall, der 2016 an den Start geht. Das ist bewundernswert für ein Privatteam. Und die Ausnahme in der hier aufgeführten Liste von Teams, die kamen und gingen. Sauber hat 1993 mit einem Paukenschlag losgelegt. Platz 5 beim Debüt in Kyalami dank J. J. Lehto war ein Einstand, mit dem niemand gerechnet hatte. Auch nicht «Motorenpartner» Mercedes. Die Schwaben werben damals noch bescheiden mit «Concept by Mercedes-Benz». Der Mut zu einem werkseitigen Einsatz in der FI fehlte.

Sauber zieht sich jahrelang als Privatteam gekonnt aus der Affäre. 2001 wird man WM-Vierter – der größte Erfolg in der Firmengeschichte. 2006 übernimmt BMW das Zepter, ehe Sauber das Team Ende 2009 «zurückkauft». 2012 folgt nochmals ein Aufbäumen (WM-6.). Seitdem kämpfen die Schweizer glücklos. Und ohne zahlungskräftige Fahrer wie Nasr/Ersson würden auch hier womöglich die Lichter ausgehen. ♦



Bruno Senna im HRT: Das Debüt in Bahrain 2010 war ein Kraftakt



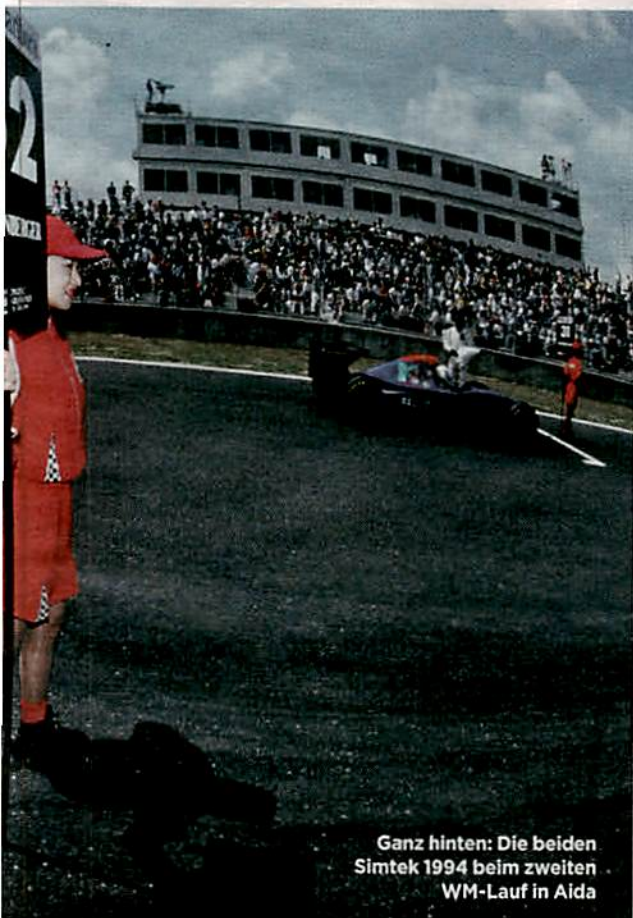
Sauber: Auf Anhieb Punkte



Forti: Ein schreckliches Auto



Nur beim Überrunden: Super Aguri liegt vor Weltmeister Renault



Ganz hinten: Die beiden Simtek 1994 beim zweiten WM-Lauf in Aida



Gachot/Belmondo im Pacific: Nach zwei Jahren war Schluss



Rad ab beim Debüt: Selbst ein Timo Glock tat sich im Virgin schwer



Was für ein Auftakt: Toyota (Mika Salo) kam beim Startchaos in Melbourne 2002 ungeschoren davon und wurde auf Anhieb Sechster

**DIE ZEHN LETZTEN NEUEINSTEIGER**

Team	GP-Siege	Pole-Positionen	Schnellste Runden	WM-Punkte	Rennen bis zum 1. Punkt
HRT	-	-	-	-	-
Lotus Racing	-	-	-	-	-
Virgin	-	-	-	2 (als Marussia)	83
Super Aguri	-	-	-	4	22
Toyota	-	3	3	278,5	1
Stewart	1	1	-	47	5
Forti	-	-	-	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Simtek	-	-	-	-	-
Sauber	-	-	3	502	1

**ZUM THEMA  
Früh gescheitert**

»»» **USFI** In den letzten 15 Jahren gab es auch Projekte, die nur auf dem Papier oder in den Köpfen gewisser «Spinner» existiert haben. Paradebeispiel ist USFI. Der Rennstall hatte sich für die WM 2010 beworben. Und wollte wie HaasF1 aus den USA operieren. Doch viel mehr als heiße Luft steckte nicht hinter dem Projekt von Ken Anderson und Peter Windsor. Ein fertiges Auto hat es nie gegeben.

»»» **Stefan GP** Der Serbe Zoran Stefanović hat in den letzten Jahren immer wieder versucht, in die F1 zu kommen. Die besten Chancen hatte er, als er Ende 2009 die Überreste von Toyota übernahm. Das Auto, so Ex-Toyota-Pilot Timo Glock, wäre ein Knaller gewesen. Doch Stefan GP wurde bei der Vergabe der freien Plätze nicht berücksichtigt.

»»» **Lola** Wie Stefan GP versuchte auch Lola für 2010 einen Platz zu bekommen. Ein Modell vom Typ B10/30 gab es sogar – im Windkanal. Dort verbrachte es zehn Tage. Doch Lola bekam keine Zusage. Wahrscheinlich war bei der FIA deren letzter Versuch 1997 noch zu präsent. Damals hatten sich die Briten mit dem Modell T97/30 bis auf die Knochen blamiert, so dass man sich nach zwei Quali-Versuchen zurückzog.

»»» **Asiatech** Als Motorenhersteller war Asiatech 2001 und 2002 in der F1 aktiv. Die dabei an Arrows und Minardi verkauften Triebwerke waren allerdings keine Eigenkonstruktionen. Es handelte sich um ehemalige Peugeot-Aggregate. In Monza 2002 stellten Dr. John Gano und Enrique Scalabrini ihr eigenes Team vor. Doch die Finanzierung dafür kam nie zustande.

»»» **Phoenix** Nach dem Ableben von Prost Grand Prix gingen die Autos Anfang 2002 in den Besitz eines gewissen Charles Nickerson über. Nickerson, in Rennfahrerkreisen auch als «Chuck Nicholson» bekannt, war einer der engsten Freunde des ehemaligen Arrows-Teamchefs Tom Walkinshaw. Gemeinsam wollte man 2003 als Phoenix Grand Prix antreten. Doch ohne Motor- und Reifen-ausrüster kam Phoenix nie aus der Asche. ♦ CE

## Maria Teresa de Filippis

## Addio, Signora!

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Maria Teresa de Filippis war die erste Frau, die an einem Formel-1-GP teilgenommen hat. Am Freitag ist die Italienerin im Alter von 89 Jahren gestorben.**

Maria Teresa de Filippis ist tot. Die Neapolitanerin, die 1958 als erste Frau an einem F1-Grand-Prix teilgenommen hat, ist im Alter von 89 Jahren nach langer Krankheit in ihrer Wahlheimat Bergamo gestorben.

Jahrelang war De Filippis bei den Rennen in Monte Carlo und Monza regelmäßiger Gast bei der Formel 1. Motoren und Technik begeisterten sie bis ins hohe Alter. Einladungen zu Retro-Veranstaltungen wie Goodwood Revival oder Ennstal-Classic nahm sie dankend an. Dort drehte sie gerne in «ihrem» Maserati 250F Demorunden – so als hätte sie nie etwas anderes gemacht.

Maserati war es auch, das 1958 der «First Lady der Formel 1» ein Auto angeboten hatte, um damit beim GP von Monaco zu debütieren. Doch Maria scheiterte wegen Motorproblemen an der Quali-Hürde. «Es waren damals nur 16 Fahrer zugelassen», erinnerte sich die feurige Schönheit vor Jahren gegenüber MSa. «Aber als 22. war ich immer noch schneller als ein gewisser Bernie Ecclestone. Der war Letzter...»

## Frau und Helm? Nur beim Frisör

De Filippis Karriere begann mit einer Wette. Im Alter von 22 Jahren. Zwei ihrer Brüder hatten ihr nicht zugetraut, dass sie über das nötige Talent verfüge. Doch «La Signora» bewies ihnen bei ihrem ersten Renneinsatz in einem Fiat Topolino das Gegenteil und siegte auf Anhieb. Kurz darauf bestritt sie die Italienische Sportwagenmeisterschaft. Dort wurde sie Zweite. Und Maserati bot ihr einen Werksvertrag an. Stets an ihrer Seite war zu dieser Zeit Luigi Musso. Der spätere Formel-1-Pilot, der 1958 in Reims ums Leben kam, war aber nicht der einzige Fahrerkollege, der De Filippis Bestreben, die erste Frau in der F1 zu werden, tatkräftig unterstützte. Selbst der große Juan-Manuel Fangio war ein Fan der schnellen Dame aus Süditalien. Bei ihrem Debüt in Monte Carlo nahm der fünffache Formel-1-Weltmeister die damals 31-Jährige unter seine Fittiche und gab ihr Ratschläge. Später sagte De Filippis einmal: «Er



Maria Teresa de Filippis (1926–2016): Drei GP-Starts für Maserati

hat mich immer beschützt. Aber er hatte auch Angst um mich. Immer wieder ermahnte er mich «Du riskierst zu viel, du bist zu ungestüm!»

Probleme mit männlichen Rennfahrerkollegen hatte De Filippis keine. «Die meisten mochten mich», erzählte sie vor Jahren stolz. «Natürlich waren die Männer gerne schneller als ich. Aber ich habe nie schlechte Erfahrungen gemacht. An Macho-Gehabe kann ich mich nicht erinnern.»

Nur einmal musste sie taffe De Filippis als Frau zurückstecken. Bei einem Rennen in Frankreich machte sie der damalige Renndirektor darauf aufmerksam, dass Frauen nur an einem Ort Helme tragen sollten: beim Frisör. «Sonst gab es wegen meinem Geschlecht nie Probleme.»

Knapp einen Monat nach der verpassten Qualifikation in Monaco versuchte sich De Filippis beim Großen Preis von Belgien in Spa. Wieder ging sie mit dem Maserati 250F an den Start, mit dem Fangio im Vorjahr Weltmeister geworden war. Diesmal klappte es. Das Rennen beendete sie mit zwei Runden Rückstand als Zehnte. Dafür hätte sie heute einen WM-Punkt gekriegt.

Auch beim GP von Portugal in Oporto, wo es über Straßenbahnschienen und Kopfsteinpflaster ging, war De Filippis

am Start. Als 15. gestartet, schied sie im Rennen erneut mit einem kaputten Motor aus. Danach folgte Monza. Dort zeigte sie ihre stärkste Leistung, schied aber auf Rang 5 liegend mit Pleuelschaden aus.

1959 nahm sie dann einen letzten Anlauf in Monaco. Diesmal im Porsche ihres Kollegen Jean Behra. Doch De Filippis blieb erneut an der Quali-Hürde hängen. Es standen weitere Einsätze auf dem Programm. Doch als Behra auf der Avus tödlich verunglückte, zog sich die erste F1-Dame mit der Begründung zurück: «Es sind zu viele Kollegen gestorben!»

1979 trat sie schließlich dem «Club International des Anciens Pilotes de Grand Prix F1» bei. 1997 wurde sie zur Vizepräsidentin ernannt. ♦

## Zur Person Maria T. de Filippis

Geburtsort Neapel (I)  
Geburtsort Neapel (I)  
Geburtsort Neapel (I)  
Herkunftsländ Italien

## FORMEL-1-KARRIERE

1958 Formel 1 mit Maserati (3 Rennen, eine Nichtqualifikation), Fünfte beim nicht zur WM zählenden Lauf in Syrakus  
1959 Formel 1 auf Behra-Porsche in MC (nicht qualifiziert), beim nicht zur WM zählenden Lauf der BRDC International Trophy auf Maserati ausgeschieden

## IndyCar

## Penske wird 50 und feiert

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Seit 50 Jahren mischt der Rennstall des US-Tycoons Roger Penske im Rennsport mit. Zahlreiche Veranstaltungen im Laufe von 2016 sollen diese außerordentliche Leistung würdigen.**

Roger Penske kann stolz sein. Der heute 78-Jährige blickt in diesem Jahr auf 50 Jahre «Penske Racing» zurück. Damit zählt sein Rennstall nicht nur zu den Traditions-, sondern auch zu den erfolgreichsten Teams weltweit. Würde man ein Pendant in der Formel 1 suchen, käme da nur McLaren infrage.

Insgesamt errang Penske 424 Siege, allein 16 beim prestigeträchtigen Indy 500, zwei beim Daytona 500. 487 Mal stand ein Penske-Bolide auf der Pole-Position. 28 (nationale) Meisterschaften gingen auf das Konto eines Penske-Piloten. Erfolgreicher war in den USA keiner.

Selbst mit Blick auf die Formel 1 kann Roger Penske stolz sein.

Er ist der Letzte, der in der Königsklasse mit einem US-Team erfolgreich war: 1976 am Österrich mit John Watson.

## Ausstellungen und Fan-Tage

Auch 2016 wird Penske wieder Erfolge einfahren. Gleichzeitig soll das 50-jährige Bestehen gebührend gefeiert werden. Den Auftakt zu einer ganzen Reihe von Ausstellungen und Veranstaltungen macht am 20. Januar eine Spezial-Exhibition in der NASCAR Hall of Fame in Charlotte. Ab Februar zeigt Penske weitere Prachtstücke aus 50 Jahren Motorsport in einer noch umfangreicheren Ausstellung in der Hall of Fame des Indianapolis Motor Speedways.

Auch im Indy-Monat feiert sich Penske. Am 19. Mai steigt im Hauptquartier in Charlotte ein großer Fan-Tag, an dem zahlreiche aktuelle und ehemalige Piloten teilnehmen werden. Der immer noch als Teamchef amtierende King Roger freut sich jetzt schon. «Die Saison 2016 wird für uns alle eine ganz spezielle werden.» ♦



Seit 50 Jahren dabei: Indy-500-Vorjahressieger Penske (2. v.l.)

## KOMPAKT

»» **IndyCar** Was MSa schon im Dezember berichtete, ist nun offiziell: KV Racing wird 2016 nur ein Fahrzeug einsetzen – für Sébastien Bourdais.

»» **GP2/Formel 2** Noch immer ist unklar, ob die GP2 2016 ihren Namen in FIA Formel 2 ändert. Dafür sicherten über Weihnachten/Neujahr Details zum für 2017 geplanten Auto durch. Dieses soll (analog zur F1) einen Hybridmotor kriegen. Außerdem soll das Gesamtgewicht von 688

auf 670 Kilogramm reduziert werden. Dadurch steigt der Topspeed auf 340 km/h.

»» **Formel E** Die erste Elektroformelserie wird erst 2018/2019 mit 250 kW fahren. Ursprünglich wollte man schon in der nächsten Saison mit mehr Leistung an den Start gehen. Trotzdem gibt es für 2016/2017 ein Update. Künftig sollen 150 kW der beim Bremsen zurückgewonnenen Energie wiederverwendet werden können (bisher 100 kW). ♦ CE

**MOTOR  
SPORT  
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. 7 x 7 x 3 cm, inkl. Akku und  
Fernsteuerung.



**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 erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 Sfr.) inkl. MwSt. und Versand. **Mein Geschenk, den RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

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

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

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

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

IBAN \_\_\_\_\_

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

Ich bezahle per Rechnung.

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

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

Nissan

# Die Blamage ist perfekt

Von ARNO WESTER  
und MICHAEL BRÄUTIGAM

**Kurz vor Weihnachten gab Nissan bekannt, dass man das LMPI-Projekt einstellt. Ein Rückblick auf die größte Blamage des Jahrzehnts.**

«Wir wollen anders sein», das hatte der damals noch als Nissan-Motorsportchef fungierende Darren Cox im Rahmen der 24h von Le Mans im vergangenen Juni erklärt. Als «anders» wird man dieses Engagement auch noch lange in Erinnerung behalten, wenn auch nicht so, wie von Nissan gewünscht.

Der einzige Lichtblick war die spektakuläre Präsentation des Nissan GT-R LM Nismo am 1. Februar 2015. In einem TV-Werbespot, der 14,5 (!) Millionen US-Dollar gekostet hat, wurde der innovative Prototyp im Rahmen des «Superbowl» einem dreistelligen Millionenpublikum präsentiert und gleichzeitig der ehemalige Le-Mans-Sieger Marc Gené als erster Fahrer vorgestellt.

## Zu aufwendig, zu langsam

Vier Wochen später wurde bei öffentlichen Testfahrten in Sebring offenbar, dass Nissan die zweistellige Millionensumme besser ins LMPI-Projekt investiert hätte. Der Test musste wegen eines Chassis-Schadens zwei Tage früher als geplant beendet werden. Die neun an-



Eine der letzten Ausfahrten: Der Nissan GT-R LM Nismo beim Austin-Test im September

wesenden Werksfahrer, zu denen auch Ex-F1-Pilot Max Chilton zählte, haben nicht einmal zehn Prozent (!) der Runden abgespult, die Audi bei seinem gleichzeitigen Härtestest auf der Rüttelpiste absolvierte.

Als der zweite Crash-Test nicht bestanden wurde, war klar, dass Nissan beim WEC-

Prolog Ende März in Le Castellet, dem WEC-Saisonstart in Silverstone (12,4.) sowie in Spa (2,5.) fehlen würde. Auch die Tatsache, dass ausgerechnet Nummer-1-Fahrer Gené vor Le Mans entschied, nicht als Fahrer, sondern nur noch als Berater (!) zur Verfügung zu stehen, zeigte, welch große Dauerbau-

stelle das euphorisch angekündigte Projekt darstellte. Die restlichen Werksfahrer, darunter auch der frühere FIA-GT1-Weltmeister Michael Krumm, konnten einem fast leidtun.

Wie nicht anders zu erwarten war, endete dann auch die Rennpremiere der drei Nissan GT-R LM Nismo in Le Mans

mit einem Fiasko. Im Qualifying betrug der Rückstand auf die Pole-Zeit mehr als 20 Sekunden! Der einzige Nissan, der die Zielflagge sah, wurde mangels zu wenig absolvierter Runden nicht gewertet.

## Saisonstart 2016 war in Gefahr

Der peinliche Auftritt sorgte dafür, dass auch die geplanten weiteren WEC-Rennen 2015 abgesagt wurden. Cox widersprach gebetsmühlenartig Gerüchten, Nissan würde sich wieder aus der WEC zurückziehen – untermauert von einer Meldung, Nissan lege den Fokus voll und ganz auf 2016. Vier Wochen später schmiss Cox dann angeblich selbst das Handtuch. Sein Nachfolger, Nismo-Teamchef Michael Carcamo, stellte unmissverständlich klar, am außergewöhnlichen Konzept festzuhalten.

Zwei Tage vor Weihnachten wurde auch Carcamo in einer offiziellen Pressemitteilung eines Besseren belehrt. Der Konzernvorstand hatte die Hoffnung auf Erfolge mit dem ehrgeizigen Projekt wohl aufgegeben. Nach MSA-Informationen hätte der Neuaufbau des Nissan GT-R LM Nismo und die damit verbundenen Weiterentwicklungen so viel Zeit in Anspruch genommen, dass auch der Saisonstart 2016 ohne Nissan über die Bühne gegangen wäre. Das war für den Vorstand nicht mehr tragbar. ♦

## Langstrecken-WM/GT

# Ford: Schon im ersten Jahr auf Sieg

**Bei Porsche, Ferrari und Ford stehen die Fahrerpaarungen für die GT-Boliden in der Langstrecken-WM (WEC) 2016 fest. Die Neulinge von Ford fahren schon im ersten Jahr auf Sieg.**

Die Ex-DTM-Piloten Stefan Mücke und Andy Priaulx sowie Olivier Pla und Marino Franchitti – mit diesen vier Fahrern möchte das Ganassi-Team, das die Ford-Werksensätze betreut, in der WEC-Saison gegen die starke Konkurrenz von Porsche, Ferrari und Aston Martin auftrumpfen. «Wir kehren auf die internationale Langstreckenbühne zurück, weil wir gewinnen möchten», macht Dave Pericak, Direktor von Ford Performance und damit auch für die

weltweiten Renneinsätze verantwortlich, eine Kampfansage an die etablierte Konkurrenz.

## Bird neuer Fahrer bei AF Corse

Wie die vier Stammpiloten auf die beiden permanenten Autos verteilt werden, ist noch nicht klar. In Le Mans möchte man mit vier Autos starten, also zusätzlich mit jenen zwei Wagen,

die in der US-IMSA-Serie (ISCC) eingesetzt werden.

Beim Ferrari-Werksteam von AF Corse ist man, obwohl Ex-Weltmeister Toni Vilander zu Risi in die ISCC wechselt, gut aufgestellt gegen die Amerikaner. Statt Vilander wird James Calado Teamkollege von Gianmaria Bruni auf dem ersten der beiden neuen Werks-488. Das

zweite Pro-Auto teilen sich Davide Rigon und Sam Bird. Der Formel-E-Pilot und amtierende LMP2-Weltmeister fuhr bereits 2014 in Le Mans für AF Corse.

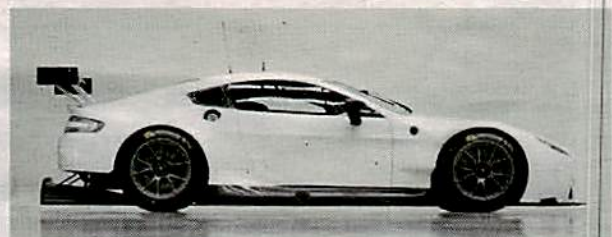
Auch bei Porsche sind die Fahrer schon gesetzt. Auf dem einzigen Auto in der GTE-Pro teilen sich Weltmeister Richard Lietz und sein bisheriger Teamkollege Michael Christensen

die Lenkradarbeit. In Le Mans werden sie von Werksfahrer Wolf Henzler verstärkt.

Bei Aston Martin ist bislang nur bestätigt, dass das GTE-Am-Auto mit der 98 weiter mit Paul Dalla Lana/Mathias Lauda/Pedro Lamy unterwegs sein wird. Auch die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge ist noch nicht final festgelegt. ♦ MBR



Das Ford-Quartett (v.l.): Pla, Mücke, Priaulx, Franchitti



Noch ganz in Weiß: Aston nach neuen GTE-Regeln für 2016

## Asian Le Mans Series Buriram

## Sieg der Neulinge

Bei ihrem Seriendebüt holten die Formel-Spezialisten Sean Gelael (FR 3.5) und Antonio Giovinazzi (F3-EM) den Sieg in Thailand.

Schon im Qualifying war das Auto des Teams Jagonya Ayam with Eurasia das Schnellste, sodass Gelael das 3h-Rennen von der Pole in Angriff nahm. Weil sich der Indonesier beim Überfahren von Trümmern einen Reifenschaden einfiel, musste man jedoch einen früheren ersten Stopp samt kurzer Reparatur und Auftanken einlegen. Danach hieß es: Maximum Attack! Sowohl Gelael als auch Giovinazzi, der für den zweiten und abschließenden Teil übernahm, leisteten sich keine Schwächen mehr und gewannen vor dem Algarve-Pro-Ligier.

Auf Platz 3 folgten Niki Leutwiler und Oliver Webb im Oreca

des Schweizer Race-Performance-Teams, die damit ihre Tabellenführung behielten. P4 holte das zweite Eurasia-Auto.

## Spannung in der GT-Klasse

Fahrzeuge von fünf Herstellern machten in der mit sieben Autos besetzten GT-Klasse die Positionen unter sich aus. Am Ende siegte der Ferrari des Teams Nexus Infinity (Joshua Hunt/Dominic Ang) vor dem Audi von Absolute Racing und dem BMW von AAI Racing. Zwischen dem Sieger und P3 lagen im Ziel nur 10 Sekunden!

In der LMP3-Klasse bezwang das Team DC Racing (David Cheng/Ho-Pin Tung/Thomas Laurent) die Rivalen vom Team AAI. In der CN-Klasse fielen beide Fahrzeuge aus. Die Porsche-Einzelkämpfer der GT-Am (Ip/Rump/Bo) fuhren jedoch sauber durch. ♦ MBR



Sieger von Thailand: Jagonya-Ayam-Oreca von Gelael/Giovinazzi

## DTM

## Ekströms Meister-Plan

Audi-Fans können aufatmen: Ein möglicher Rückzug aus der DTM ist kein Thema! MSA hatte diesbezüglich in seiner letzten Ausgabe 2015 für Verwirrung gesorgt. Neue Titel-Taktik von Ekström.

Richtigerweise hätte Dr. Dietmar Voggenreiter, neues Mitglied des Vorstands Marketing und Vertrieb der Audi AG folgendermaßen zitiert werden müssen: «Wir geben ein (!) klares Bekenntnis zur DTM für drei weitere Jahre (bis einschließlich 2018) ab.» Auch BMW und Mercedes haben diesbezüglich auf MSA-Nachfrage ein (mehrjähriges Commitment) in der DTM bestätigt.

## «Eki» 2016 mit neuer Taktik!

Der zweimalige DTM-Champion Mattias Ekström hat offen-

bar die DTM-Statistiken in MSA aufmerksam analysiert und entschieden, in der Saison 2016 nicht mehr mit 100, sondern lediglich mit 98 bis 99 Prozent Einsatz fahren zu wollen. Hintergrund ist seine hohe Anzahl an Nullrunden (7) in der Saison 2015, die der Schwede auf Platz drei (147 Punkte) hinter Pascal Wehrlein (Mercedes/169) und Markenkollege Jamie Green (150) beendete.

Zum Vergleich: Wehrlein hat ebenso wie Ekström zwei Siege eingefahren, ist aber bei 18 Rennen nur dreimal punktlos geblieben. Dem «Sternfahrer» reichten durchschnittlich 9,4 Punkte (also nicht einmal P5 im Schnitt) zum Gewinn des Titels. Auch Green wird sich trotz seines Pechs Gedanken machen, denn der Brit hat trotz vier Siegen nur in jedem zweiten Rennen gepunktet! ♦ AW



Will 2016 mit weniger Vollgas zum Titel: Mattias Ekström

## KOMPAKT

»» ISCC Vor dem 24h-Rennen in Daytona (30./31. Januar) versammelten sich die über 50 Teams vergangenes Wochenende zum «Roar before the 24». Dabei gaben einige neue Fahrzeuge, vor allem aus den GT-Klassen, ihr Debüt in offiziellem Rahmen – u.a. der neue BMW M6 als GTLM- und GTD-/GT3-Version und der Porsche 911 GT3 R (991).

»» ADAC GT Masters 2016 steigt das Team 75 Bernhard von WEC-Weltmeister Timo Bernhard und dessen Vater Rüdiger sowie Teammanager Klaus Graf in die Serie ein. Als erster Fahrer ist der gerade zum Porsche-Werksfahrer beförderte Kévin Estre bereits fix. Auto der Wahl ist der neue Porsche 911 GT3 R.

»» TCR Rund drei Monate vor dem Saisonstart in Oschersleben gibt es schon weit über 20 Einschreibungen für die neue ADAC TCR Germany. Unter den Fahrern sind u.a. Formel-4-Umsteiger Tim Zimmermann, Renault-Clio-Cup-Meister Pascal Eberle, Ex-BMW-Junior Benjamin Leuchter, DTC-Klassenchampion Steve Kirsch und Ex-Mini-Trophy-Meister Jürgen Schmarl. ♦ MBR

## Trophée Andros Isola 2000

## Titel dank Konstanz und Erfahrung?

Von BERNHARD SCHOKE

Zwei weitere Top-Ergebnisse vorausgesetzt, könnte Jean-Baptiste Dubourg mit seinem Familienteam und dank seiner jahrelangen Erfahrung in dieser Saison erstmals den Titel holen.

Die Grundlage dafür konnte er mit kontinuierlich errungenen Top-Ergebnissen in der ersten

Saisonhälfte legen. Vor der Weihnachts- und Neujahrspause lief sein Renault Clio 3 so gut, dass er sich an die Spitze der Gesamtwertung setzen konnte.

Dabei profitierte er von den Problemen der zu Beginn der 26. Auflage der Eisrennen hochgehandelten Piloten: Allen voran Titelverteidiger Jean-Philippe Dayraut, aber auch Olivier Panis und Franck Lagorce standen bei vielen Insidern auf der

Liste möglicher Titelanwärter. Und einige sahen sich nach den Läufen in Andorra mit ihrem Tipp auf Publikums-Liebling Lagorce schon bestätigt, als er zwischenzeitlich die Wertung anführte. Nach Licht folgte aber wieder Schatten, und der ältere der beiden Dubourg-Brüder hängte ihn noch vor der Jahreswende ab. Noch härter wurden Olivier Panis und Dayraut gebeutelt. Panis vor allem in An-

dorra, während die Pechsträhne von Dayraut schon beim Saisonauftakt in Val Thorens begann. Für beide ist der Zug Richtung Titel trotz der beiden reglementbedingten Streichergebnisse abgefahren.

## Dayraut mit voller Punktzahl

Auch in Isola konnten die Jungen Wilden auf sich aufmerksam machen, insbesondere am zweiten Wertungstag. Zuvor lie-

fernte Dayraut im Mazda 3 des Saintéloc Teams, wie schon in Alpe d'Huez, den Beweis, dass er die spezielle Art des Driftens beherrscht: maximale Punktzahl. Dann zeigten die Jungen Wilden, warum sie so weit vorn zu finden sind. Adrien Tambay und Andrea Dubourg rückten mit zwei Top-Plätzen auf Rang 4 und 5 in der Gesamtwertung vor. Optimal für das Halbfinale in Lans-en-Vercors. ♦



Aufs Podium gedriftet: Adrien Tambay



Tagessieg geholt: Jean-Philippe Dayraut

## TROPHÉE ANDROS / Resultate

Isola 2000/F: Finale à 4/6 Runden; Streckenlänge 800 Meter; Höhenmeter 2000  
Freitag, 1. Finale: 1. Didier Thoral (F/Mazda) 4:45,066 min; 2. Eddy Bénézet (F/Dacia) +1,622; 3. Jacques Wolf (F/DS) +8,121; 4. Hervé Knapick (F/Renault) +8,950  
Freitag, 2. Finale: 1. Jean-Philippe Dayraut (F/Mazda) 4:37,553 min; 2. Benjamin Rivière (F/DS) +1,586; 3. J.-B. Dubourg (F/Renault) +2,330; 4. Franck Lagorce (F/Dacia) +3,883  
Samstag, 1. Finale: 1. Eddy Bénézet (F/Dacia) 3:10,506 min; 2. Sylvain Pussier (F/DS) +2,296; 3. Lionel Daziano (F/Audi) +3,527; 4. Didier Thoral (F/Mazda) +4,420  
Samstag, 2. Finale: 1. Jean-Bapt. Dubourg (F/Renault) 4:32,610 min; 2. Andrea Dubourg (F/Renault) +5,608; 3. Adrien Tambay (F/Audi) +7,026; 4. Benjamin Rivière (F/DS) +8,764  
Stand: 1. J.-B. Dubourg 441 Punkte; 2. Lagorce 400; 3. Rivière 394; 4. Tambay 388; 5. A. Dubourg 365; 6. Pernaut 360; 7. Panis 340; 8. Heikkinen 325; 9. Fontanel 314  
Nächstes Rennen: 22./23. Januar 2016, Lans-en-Vercors/F  
Internet: www.tropheeandros.com

## VLN/24h-Rennen

# Diskussionen und TV-Deal

Von ARNO WESTER

Die Beschlüsse des DMSB-Präsidiums (siehe MSA 1-3/2016) haben vor und auch zwischen den Feiertagen für viel Wirbel gesorgt. Dabei ist final noch gar nichts zu Papier gebracht worden. Für noch mehr Aufmerksamkeit wird jedoch ein TV-Coup sorgen.

In einer Stellungnahme der vom Deutschen Motor Sport Bund (DMSB) ins Leben gerufenen Fahrer-AG distanzieren sich Dirk Adorf, Altfried Heger, Arno Klases, Marc Lieb und Markus Oestreich von den bisher veröffentlichten Beschlüssen. Begründung: Entgegen der Empfehlung der Fahrer-AG, die an den DMSB gerichteten beschlussfähigen Vorschläge ohne jegliche Änderung oder Abwandlung im Reglement 2016 zu übernehmen, sind wesentliche Abweichungen (in Bezug auf die Code-60-Regelung, DPN-Permit und E-Learning-Plattform) festzustellen, die von der Fahrer-AG in dieser Form nicht mitgetragen werden.

## Rückendeckung für Fahrer-AG

Zuvor hatte die ehrenamtlich tätige Fahrer-AG ihre Vorschläge beim VLN-6h-Rennen mit über 600 Teilnehmern abgestimmt. «Wir mussten uns (die



Startszenen vom 24h-Rennen 2015: Der Breitensport auf der Nordschleife wird derzeit heiß diskutiert

Fahrer-AG) selbst schützen, sonst wären wir schlechte Vertreter aller Fahrer gewesen, die uns ihr Vertrauen ausgesprochen haben», sagte AG-Sprecher Dirk Adorf auf MSA-Nachfrage: «Bei unseren Vorschlägen ging es nur um das Thema Sicherheit und das Verhalten auf der Rennstrecke untereinander. Das können wir aus Fahrersicht am besten beurteilen.»

Die Fahrer-AG erhält inzwischen auch Unterstützung durch den Deutschen Sportfahrer Kreis (DSK), den Verein Ja zum Nürburgring sowie die neu gegründete Interessengemein-

schaft Langstrecke Nürburgring (ILN). Nach Redaktionsschluss dieser Ausgabe fand am Montag beim DMSB in Frankfurt ein Treffen aller Beteiligten statt. Bevor ein Bulletin die Ausschreibungen 2016 von VLN und 24h Nürburgring ergänzt, werden Kompromisse in vielen Detailfragen erwartet.

Abseits dieser Diskussionen gibt es rund um den Nürburgring auch erfreuliche Nachrichten: Wie MSA kurz vor Redaktionsschluss erfahren hat, ist den Verantwortlichen des ADAC Nordrhein offenbar ein TV-Coup gelungen. Das dies-

jährige 24h-Rennen Nürburgring (26.-29.5.) soll nicht wie in den vergangenen Jahren von Sport 1, sondern von RTL und RTL Nitro, dem frei empfangbaren Spartensender der RTL Group, live übertragen werden!

Die Planung sieht vor, dass der Start und auch der Zieleinlauf des größten Automobilrennens der Welt auf der legendären Nordschleife von RTL im Rahmen seiner Formel-1-Berichterstattung vom Großen Preis von Monaco gezeigt wird. Dazwischen soll RTL Nitro, deren Slogan «Fernsehen für Hel- den» perfekt zum Rennen passt,

für die redaktionelle Aufarbeitung der Ereignisse am Nürburgring verantwortlich sein. Angeblich plant die RTL Group noch ausführlicher als bisher schon geschehen vom berühmten Langstreckenklassiker, auch in der Nacht, zu berichten!

## RTL Nitro: Nach BES nun 24h

Wir erinnern uns, dass 3sat 1989 bei der bisher längsten Liveübertragung eines Rennens in Deutschland rund um die Uhr vom Nürburgring berichtet hat und auch das «Aktuelle Sportstudio» des ZDF und deren Sportchef Karl Senne als Kommentator aus der Cockpit-Perspektive eingebunden waren.

RTL Nitro ist kein unbeschriebenes Blatt im Motorsport. Ein Jahr nach dem Sendestart am 1. April 2012 hat der Spartenkanal ausführlich über die Blancpain Endurance Series (BES) und FIA-GT-Serie 2013 berichtet. Damit würde sich ein Kreis schließen, denn die schnellen und spektakulären GT3-Sportwagen vieler namhafter Hersteller gehören zu den Top-Favoriten auf den Gesamtsieg beim 44. Ring-Marathon.

Der doch recht überraschende TV-Deal soll auf dem Sports Business Summit (SporBiS), dem größten Sportwirtschaftskongress Europas, am 1./2. Februar in Düsseldorf bekannt gegeben werden. ♦

## Tourenwagen-WM

# Fahrerkarussell dreht sich

Mit dem Weggang Gabriele Tarquini vom JAS-Honda-Team ist das Fahrerkarussell noch einmal ordentlich in Schwung geraten. Platztausch mit Rob Huff?

Glücklich waren wohl beide Ex-Weltmeister nach der Saison 2015 nicht. Beide blieben sieglos und belegten in der WM-Tabelle am Ende nur Platz 5 (Tarquini), immerhin «Best of the Rest» hinter den vier Werks-Ci-

troën, respektive 10. (Huff). Ein Platztausch, der sich seit einigen Tagen immer mehr andeutet, könnte für beide Fahrer und ihre jeweiligen Arbeitgeber einen ordentlichen Schub geben. Ob und wann Huff bei Honda sowie Tarquini bei Lada bestätigt werden könnten, ist offen.

Bei Lada ist die Fahrersituation ohnehin äußerst unklar. Einzig Nick Catsburg, der sein WTCC-Engagement mit einem GT-Programm für BMW in den

USA unter einen Hut bringen muss, scheint fix. Neben Tarquini könnte ausgerechnet Hugo Valente der dritte Lada-Werkspilot werden. Die beiden Streithähne der vergangenen Saison also in einem Team? Die Anzeichen verdichten sich.

## Chilton im SLR-Citroën?

Neben Valente könnte noch ein weiterer bisheriger Chevy-Privatier ein «Upgrade» bekommen. Tom Chilton soll kurz davor sein, einen Deal mit Sébastien Loeb Racing abzuschließen, wo er einen dritten Citroën C-Elysée neben Mehdi Bennani und Grégoire Demoustier pilotieren würde.

Chiltons mögliches Ex-Team Roal Motorsport hat derweil bestätigt, auch 2016 mit zwei Fahrzeugen am Start zu stehen. Tom Coronel dürfte für eines davon gesetzt sein – wenn er es erneut schafft, das notwendige Budget aufzubringen. ♦ MBR

## 24h Dubai - Vorschau

# 100 Teams beim Dubai-Marathon

Am Wochenende startet die internationale Langstreckensaison mit den 24h von Dubai. Unter den 100(!) startenden Autos sind auch zwei Mercedes-AMG GT3 der Vorjahressieger von Black Falcon.

Die Mannschaft aus Meuspath ist damit die erste, die den neuen GT3-Renner der Mercedes-Kundensportabteilung bei einem 24h-Rennen einsetzt. Im letzten Jahr gewannen für die «Falken» Hubert Haupt, Abdulaziz Al Faisal, Yelmer Buurman und Oliver Webb. Letzterer nimmt auf dem dritten Auto in der A6-Pro-Klasse Platz, dem «alten» SLS AMG GT3.

Favorisiert sind die beiden neuen GT3-Renner. Haupt, 2015 bester «Pro-Driver» der neu ins

Leben gerufenen AMG Customer Sports Championship, sitzt dabei auf beiden Top-Autos, Buurman und Al Faisal «nur» auf der Nummer 3 (Al Faisal/Haupt/Buurman/Schneider/Broniszewski). Haupts Kollegen auf der Nr. 2 sind Khaled Al Qubaisi, Jeroen Bleekemolen, Maro Engel und Indy Dontje.

Weitere Favoriten auf den Gesamtsieg sind unter anderem die Audi-Teams C. Abt Racing (Jöns/Abt/Weishaup/Tutumlu/Henkola) und Land Motorsport (Basseng/Mies/Tilke/De Phillippi) sowie die Scuderia Praha (Ferrari, Kox/Pisarik/Malucelli/Cressoni).

Das Rennen startet am Freitag (16.1.) um 11 Uhr MEZ, Motors TV überträgt rund um die Uhr. Einen Livestream gibt es auf live.24hseries.com. ♦ MBR



Huff und Tarquini: Tauschen sie für 2016 Arbeitgeber und Auto?

**Rallye-WM**

# Die Fragen häufen sich

Von REINER KUHN

**Trotz zweiwöchiger Verspätung scheint die Anfang Januar von der FIA veröffentlichte Einschreibeliste ein Schnellschuss. Oder Wunschdenken. Denn M-Sport-Boss Malcolm Wilson behauptet, er habe sein Team noch gar nicht als Hersteller eingeschrieben.**

Das Prozedere ist immer das Gleiche: Vor Erscheinen der Nennliste zur Rallye Monte Carlo (21.-24.01.2016) muss der FIA-Status der Topteams feststehen. Denn abhängig davon sind nicht nur die permanenten Startnummern, sondern etwa auch die je nach Einschreibestatus geltenden Test-Regularien. Nicht nur hier scheint es zwischen den FIA-Funktionären und Wilson Gesprächsbedarf zu geben. Dieser rieb sich nämlich verwundert die Augen, als er auf der Nennliste zum WM-Auftakt bei den beiden Topautos seines M-Sport World Rally Teams ein «M» für «Manufacture», also Hersteller erblickte.

Denn laut Wilson gibt es noch immer Fragen, die es mit dem



**Bloß keine Schlamm-schlacht: M-Sport ist als Hersteller eingeschrieben, Boss Wilson weiß von nichts**

Weltverband zu klären gibt, ehe sich seine Firma als Hersteller in die WM einschreiben würde. Die Krux: An der Einschreibung von M-Sport hängen auch die WM-Teams von DMack (Ott Tänak) und Yazeed Racing (Yazeed Al-Rajhi). Denn meldet sich M-Sport nicht als Hersteller an, können nach aktuellem Reglement auch sie keine WM-Punkte sammeln. Schon macht

das Gerücht die Runde, die FIA lege kurzfristig Hand an Regelwerk an, um dieses Problem zu beheben.

Als Hersteller eingeschrieben und damit bei allen 14 WM-Läufen mit zwei Autos mit von der Partie sind Hyundai und Volkswagen. Citroën Racing macht ein Jahr Pause und schickt das Abu Dhabi Total World Rally Team bei einzelnen WM-Läufen

als Privatteam an den Start. Dünn besetzt sind auch die Reihen bei den WM-Teams: Neben den B-Teams von Hyundai und Volkswagen finden sich nur noch die Teams von DMack und Yazeed Racing, die bei mindestens sieben WM-Läufen antreten müssen. Die Edelprivatiers Robert Kubica, Lorenzo Bertelli und Martin Prokop fehlen auf der FIA-Einschreibeliste. ♦

**Junior-WM**

## Folb wird Loeb-Schützling

**Sébastien Loeb Racing steigt nun auch in den Rallyesport ein. In der Junior-WM soll sich der Elsässer Terry Folb für höhere Aufgaben bewähren.**

Bislang war Sébastien Loeb Racing aktiv auf der Rundstrecke. Doch jetzt wird der Horizont erweitert und die Gründer Sébastien Loeb und dessen erster Förderer Dominique Heintz kehren in den Rallyesport zurück. «Auch wenn wir mit Einsätzen auf der Rundstrecke begonnen haben, war uns immer bewusst, dass wir eines Tages auch im Rallyesport aktiv sein werden», sagt Loeb. «Die Junior-WM ist eine logische Wahl. Keine Nachwuchsserie ist näher an der WM dran. Auch ich bin dort vor 15 Jahren unterstützt worden.»

Als Fahrer wurde der 25-jährige Franzose Terry Folb ausgewählt. «Er ist wie ich im Elsass geboren und lebt nur wenige Kilometer von unserem Team entfernt», sagt der neunmalige Weltmeister an Rande der Rallye Dakar. Und gibt zu: «Ich kannte Terry gar nicht. Im Grunde war es mein Co Daniel Elena, der uns auf dieses Talent aufmerksam machte. Terry ist

jung und hat sowohl mit dem DS 3 R3 Max als auch in der Junior-WM Erfahrung.»

Dass Folb, der 2015 dreimal auf dem Junior-WM-Podium stand, nicht schon bei der Rallye Monte Carlo antritt, hat einen Grund. «Wir waren schlicht zu spät dran», verrät Elena und verweist auf die intensiven Vorbereitungen für ihre erste Rallye Dakar (Seiten 16/17). «Wenn wir aus Südamerika zurück sind, setzen wir uns zusammen und machen die Saisonplanung», sagt Loeb, der beim einen oder anderen Lauf höchstselbst vor Ort sein will. ♦ RK



**Fährt für Loeb Racing: Folb**

**FIA R-GT Cup**

## Auftakt ohne Teilnehmer

**Ungeachtet des Desinteresses von Teams und Fahrern hält der Weltverband auch weiterhin am FIA R-GT Cup fest.**

Waren im Vorjahr bei der Rallye Monte Carlo noch drei Porsche 911 GT3 am Start, kommt diesmal kein einziger. Schnell ebte das zunächst große Interesse am FIA R-GT-Cup ab. Allem voran sorgt das Technische Reglement für die Sportwagen für große Kritik. Die Autos seien zu teuer und nicht konkurrenzfähig genug, um den Aufwand zu rechtfertigen. So

verkam das Premierenjahr 2015 zum Privatduell der Franzosen Romain Dumas und François Delecour. Letzterer gewann den Cup und meldete nun mit einem Peugeot 207 S2000 für die Monte: «Die R-GT ist schließlich jetzt schon Vergangenheit.»

Doch bei der FIA sieht man das anders. Zwar gibt es noch keinen Teilnehmer, aber die Termine wurden vom Weltverband bestätigt. Zum FIA R-GT Cup 2016 zählen neben den WM-Läufen in Monte Carlo und auf Korsika auch die EM-Läufe in Irland und Belgien. Das Finale findet im Wallis (CH) statt. ♦ RK



**«Schon Vergangenheit»: Delecour 2015 im Porsche 911 GT3**

**NACHRICHTEN**

## Kubica: Letzte Ausfahrt Monte Carlo

**Rallye-WM** Den Sprung in ein Werksteam hat Robert Kubica nicht geschafft. Auch die Unterstützung seiner bisherigen Partner scheint auszulaufen. Mehr als die Rallye Monte Carlo hat der ehemalige Formel-1-Pilot und WRC2-Weltmeister von 2013 bislang nicht planen können. «Ich hoffe, wir haben Spaß und anschließend bessere Neuigkeiten», so der 31-jährige Pole, der einen Wechsel zurück auf die Rundstrecke nicht ausschließt.

## Al-Rajhi: Aufstieg ins World Rally Car

**Rallye-WM** Yazeed Al-Rajhi will sich 2016 bei sieben WM-Läufen im Ford Fiesta WRC beweisen. Los geht es für den bisher in der WRC2 aktiven Saudi am Polarkreis: Mit einem Probalopp bei der finnischen Arctic Rally (28.-30.1.) will er sich auf sein WRC-Debüt in Schweden vorbereiten. Danach stehen WM-Läufe in Portugal, Italien, Polen, Finnland, Wales und Australien sowie Marathonrallyes im Toyota Hilux auf dem Programm.

## Lappi: Teamkollege von Kremer

**WRC2** Weil Skoda mit seinen skandinavischen Werksfahrern erst bei der Rallye Schweden die WRC2-Konkurrenz aufmischt, startet Esapekka Lappi bei der Rallye Monte Carlo mit einem Fabia R5 von Baumschlagers BRR Team und ist Teamkollege des deutschen Skoda-Privatiers Armin Kremer. Interessant: Während Kremer 2016 erneut auf Pirelli-Reifen setzt, will Lappi mit Michelin-Pneus ausrücken.

## Suninen: Beste Chancen bei Toyota

**WRC2** Mithilfe von WRC2-Einsätzen will Teemu Suninen einen Platz in einem World Rally Car ergattern. Deshalb startet der Finne 2016 in einem Skoda Fabia R5 bei mindestens sieben WM-Läufen. Suninen soll sich an der WRC2-Spitze für den Aufstieg ins Toyota-Werksteam empfehlen. Ab 2017 greift die Truppe rund um Tommi Mäkinen in der WM an: Die von Finnen geprägte Mannschaft will natürlich einen ihrer Landsleute hinter dem Steuer eines der bis zu drei Yaris WRC sehen. ♦ RK

Machtwechsel: Rallye-Rekordweltmeister und Peugeot-Zugang Loeb führt die Dakar an

## Halbzeitbilanz

# Französische Revolution

Von CHRISTIAN SCHÖN

**Der neunmalige Rallye-Weltmeister Sébastien Loeb erreichte den Ruhetag in Salta überraschend als Spitzenreiter.**

Am Anfang, als sintflutartige Regenfälle für extreme Streckenbedingungen sorgten, glaubten viele noch an Glück. Auch die Siege von Peugeot-Neuzugang Sébastien Loeb auf den Wertungsprüfungen in der argentinischen Pampa waren keine große Sensation. Schließlich kennt der neunmalige Rallye-Weltmeister diese Art Pisten von seinen acht Siegen bei der WM-Rallye Argentinien. Erst als die Serie der französischen Werksmannschaft auch in den Anden nicht abbricht, dämmerte der Konkurrenz: Hier läuft gerade ein Machtwechsel ab.

Bis zur Halbzeitpause im argentinischen Salta hatten die Peugeot-Piloten sämtliche Wertungsprüfungen gewonnen, mit Ausnahme des nur elf Kilometer langen Prologs. Loeb hatte sich drei Tagessiege gesichert, Carlos Sainz einen und Stéphane Peterhansel deren zwei. Zwei Dreifach- und vier Doppelsiege in den Tageswertungen waren schallende Ohrfeigen vor allem für die in den letzten vier Jahren siegreiche Mini-Armada.

Während die drei Peugeot-Musketiere nach sieben WP nur durch weniger als fünf Minuten getrennt waren, lag Vorjahres-

sieger Nasser Al-Attiyah schon fast 18 Minuten zurück. «Wir sind schneller als 2015, und ich fahre ständig mit mehr als 100 Prozent. Trotzdem habe ich keine Chance gegen die Peugeot», maulte der Katarer. Sein Adjutant Nani Roma, Dakar-Sieger von 2014, spielte nach einem fast eine Stunde dauernden Kampf mit einem Schlammloch (WP 2) nur noch eine unbedeutende Nebenrolle. Zweitbesten Mini-Pilot war zu diesem Zeitpunkt Dakar-Neuling Mikko Hirvonen auf Rang fünf.

### Wie Al-Attiyah irrt

Das hohe Risiko, das Peugeot-Sportchef Bruno Famin in der Vorbereitungsphase eingegangen war, hatte sich gelohnt. Nach dem enttäuschenden Comeback von 2015 – bestes Ergebnis Rang elf für Peterhansel – hatte seine Mannschaft den

2008DKR genannten Wüstenrenner komplett neu konstruiert. Cheftester Sainz und seine Teamkollegen hatten den nur über die Hinterräder angetriebenen Buggy mehr als 15000 Kilometer durch die Sahara geprägt. Den ersten Einsatz unter Wettbewerbsbedingungen erlebte der Neue aber erst im Oktober bei der Rallye Marokko. Damals siegte Al-Attiyah im detailverbesserten Mini. «Die Peugeot sind zwar schneller geworden. Aber noch haben wir sie im Griff», lautete seine offensichtlich vorschnelle Analyse.

Zur Halbzeit der Dakar sieht das ganz anders aus. Allen Prognosen zum Trotz kamen die ersten sieben Wertungsprüfungen den Peugeot größtenteils entgegen. Offenes Gelände, technisch die Domäne der Buggys, war zwar Mangelware. Aber auf mehr oder weniger gut

ausgebauten Pisten ging es häufig kilometerlang bei Vollgas geradeaus. Die Durchschnittsgeschwindigkeit auf den bis zu 542 Kilometer langen Wertungsprüfungen lag – trotz zahlreicher Abschnitte mit bis auf 30 km/h reduziertem Tempo – regelmäßig jenseits von 100 km/h. Unter diesen Bedingungen spielten die extrem breiten und flachen Peugeot-Buggys ihre überlegene Aerodynamik gegenüber den stark an einen Serien-SUV erinnernden Mini aus. Außerdem hatten die Peugeot-Ingenieure, mit den Mitteln eines Werksteams im Rücken, offenbar ganze Arbeit geleistet, die Motorelektronik des Dreiliter-Turbodiesels an die großen Höhen von bis zu 4600 Meter anzupassen. «Die sind in der Spitze etwa 20 km/h schneller als wir», erkannte Al-Attiyah, dessen Mini ein nahezu identi-

sches Triebwerk unter der Haube hat. «Auf der Geraden fahren die mir weg wie nix.»

### Hoffnung für die Konkurrenz

Ihm bleibt nur eine Hoffnung: Die Strecke der zweiten Dakar-Halbzeit soll deutlich härter sein als die erste Woche. Dann könnten die praktisch unzerstörbaren Mini zurückschlagen. Denn auch mit der Technik hatten die französischen Flundern zumindest bis zum Ruhetag nur kleinere Probleme. Sainz verlor 14 Minuten, weil sein Motor gelegentlich abstarb (WP 2). Loeb büßte durch zwei Reifenschäden mehr Zeit ein als durch einen fehlerhaften Turboladersensor (WP 7). Die Defekthebe konzentrierte sich im Peugeot-Lager auf «Wasserträger» Cyril Despres im vierten Werksauto. Der Franzose, fünfmaliger Dakar-Sieger auf dem Motorrad, lag nach Motorproblemen (WP 5) zur Halbzeit auf Rang 14.

Dass drei Autos eines Teams zur Halbzeit an der Spitze liegen, ist nichts Neues bei der Rallye Dakar. Meist gaben Teamchefs dann eine Stallregie aus. Bei Peugeot könnte das schwierig gewesen sein. Sainz, der nach dem unverschuldeten Zeitverlust zu Anfang insgesamt der Schnellste auf der Strecke war, hat jedenfalls schon angekündigt: «Ich habe Séb einmal vorbeigelassen, weil wir einen Navigationsfehler machten und er uns einholte. Ich weiß nicht, ob ich das noch einmal mache.» ♦



Zwei Tagessiege: Peterhansel



«Keine Chance»: Mini-Pilot und Vorjahressieger Al-Attiyah kämpft

Toyota/Gordini

# Hoffen auf zweite Halbzeit

Von CHRISTIAN SCHÖN

«Wie mit Halbgas fahren», beschreibt Toyota-Pilot Giniel de Villiers die Rallye-Hatz in extremen Höhen. Anderen Piloten mit Saugmotoren geht es ähnlich.

Bolivien ist Gift für Saugmotoren. Genauer gesagt: die extreme Höhe. Vier Tage lang wand sich die Rallyeroute im Grenzgebiet zu Argentinien und rund um den riesigen Salzsee von Uyuni oberhalb von 3000 Metern durch die Anden, erreichte in der Spitze 4600 Meter. In dieser dünnen Luft schnappen die V8-Saugbenziner der Toyota und der Eigenbau-Buggys von

Robby Gordon konstruktionsbedingt deutlich stärker nach Sauerstoff als die Turbodiesel von Peugeot und Mini. Von bis zu 40 Prozent Leistungsverlust ist die Rede. «Es fühlt sich beinahe an, als würde ich mit Halbgas fahren», beschrieb Toyota-Pilot Giniel de Villiers frustriert.

Der Südafrikaner und sein deutscher Beifahrer Dirk von Zitzewitz sind eigentlich immer für mindestens eine Podiumsplatzierung gut. Bei der laufenden Rallye Dakar dürfte das schwierig werden – die Vorjahreszeiten waren zur Halbzeit nur Sechste. Bereits über 33 Minuten betrug ihr Rückstand auf Spitzenreiter Sébastien Loeb (Peugeot). Auch Mini-Speer-

spitze Nasser Al-Attayah war zu diesem Zeitpunkt mit rund 16 Minuten Vorsprung schon weiter weg als erwartet. Offensichtlich können die 2016er-Hilux trotz neuem Motor den Vorsprung der Konkurrenz nicht wie erhofft aufholen.

Bei Markenkollege Yazeed Al-Rajhi kam erschwerend hinzu, dass der für den Rest des Jahres praktisch auf Meeressniveau lebende Araber extrem unter Höhenkrankheit litt. Ein Elektronikproblem auf dem Prolog bescherte Al-Rajhi und seinem deutschen Copiloten Timo Gottschalk zudem für die Anfangsphase eine miserable Startposition. Nur einmal ließen sie mit Tagesrang 3 (WP 6) alte

Schnelligkeit aufblitzen. Mit 42 Minuten Rückstand ist an ein Topergebnis aber nicht mehr zu denken. «Uns bleibt nur die Hoffnung auf die zweite Rallye-Hälfte», meinte Gottschalk.

## Die Kämpfe des Robby Gordon

Der Saugmotor-Nachteil reichte Robby Gordon offensichtlich nicht aus, um auch beim elften Anlauf den sehnlichst erhofften Dakar-Sieg erneut weit zu verpassen. Seine Gordini getauften Boliden sind wie die Peugeot in erster Linie für offenes Gelände gebaut. Unter diesen Bedingungen war der US-Amerikaner auch dieses Mal schnell und gewohnt spektakulär unterwegs.

Doch der unbeugsame US-Amerikaner legte sich wieder einmal mit den Organisatoren an. Schon in WP 2 kassierte er über eine Stunde Zeitstrafe für Nichteinhalten von diversen Geschwindigkeitsbeschränkungen. In WP 6 ging ihm der Sprit aus, er musste bei Zuschauern einkaufen und anschließend sogar noch Teamkollege Sheldon Creed abschleppen. «Mit eigenen Fehlern stehen wir uns einfach zu häufig selbst im Weg», musste Gordon zugeben.

Immerhin überrascht Dakar-Neuling Creed mit einer soliden Leistung. Der Meister der von Gordon organisierten Stadium-Truck-Rennserie ist mit 18 Jahren zumindest im Auto der jüngste Fahrer in der Dakar-Geschichte. Zur Halbzeit rangiert er in der Gesamtwertung vier Plätze vor dem Teamchef. ♦



Nur «schleppend» vorwärts: Gordon hadert aber nicht nur mit der dünnen Luft in Extremhöhen

## Streckenführung

# Nur ein Spaziergang?

Dakar-Routiniers waren sich zur Halbzeitpause in Salta einig: So einfach war die «Mutter aller Marathon-Rallyes» schon lange nicht mehr. Tatsächlich spielte in der ersten Woche die Navigation kaum eine Rolle. Auch fahrerisch stellten die weitgehend genutzten Pisten die Offroad-Spezialisten kaum vor große Herausforderungen – wenn nicht wegen sintflutartiger Regenfälle Prüfungen gekürzt oder gar ganz abgesagt wurden. Stattdessen sorgten unzählige Geschwindigkeitsbegrenzungen für Unmut bei den Teilnehmern – und zahlreiche Zeitstrafen. «In diesen Zonen kann man mehr Zeit gewinnen oder verlieren als durch schnelles Fahren», beschrieb Timo Gottschalk, Beifahrer von Toyota-Pilot Yazeed Al-Rajhi.

Auch für die tagelang in Höhen jenseits von 3000 Metern verlaufende Route kassierten die Organisatoren Kritik. Während viele Profis sich in Druckkammern darauf vorbereiten konnten, mussten einige Privatfahrer wegen extremer Kopfschmerzen oder anderer Aus-

wirkungen der Höhenkrankheit sogar aufgeben.

Ins Bild passt, dass auf einer Wertungsprüfung einige Race-trucks an einer zu niedrigen Brücke hängen blieben. Bei den Dickschiffen führte zur Halbzeit überraschend der Niederländer Pieter Versluis (MAN). Gerard

de Rooy (Iveco) folgte auf Rang zwei noch vor Kamaz-Pilot Ayrat Mardeev, dem Gewinner von 2015. Ähnlich wie bei den Autos die Mannschaften von Mini und Toyota hoffte Seriensieger Kamaz auf die zweite Rallye-Halbzeit, wenn es häufiger in offenes Gelände gehen sollte. ♦ CS



Strenge Kontrolle: Wer kriegt noch eine Zeitstrafe aufgebremst?



Pause: Mal Sauerstoff tanken

## DIE ETAPPEN

»» **Prolog: 2. Januar** Buenos Aires/RA-Rosario (Verbindungsetappe 335 km; Wertungsprüfung 11 km). Sieger Bernhard ten Brinke (NL), Toyota. Nach Unfall mit Zuschauern abgebrochen.

»» **Etappe 1: 3. Januar** Rosario-Villa Carlos Paz. Wegen Unwetter abgesagt.

»» **Etappe 2: 4. Januar** Villa Carlos Paz-Termas de Río Hondo (VE 337 km; WP 287 km). Sieger Sébastien Loeb (F), Peugeot. Wegen Unwetter gekürzt. Viele Teams stecken in Schlammloch.

»» **Etappe 3: 5. Januar** Termas de Río Hondo-Jujuy (VE 349 km; WP 190 km). Sieg für Loeb auf gekürzter WP.

»» **Etappe 4: 6. Januar** Jujuy-Jujuy (VE 200 km; WP 429 km). Dreifachsieg für Peugeot mit Stéphane Peterhansel (F) an der Spitze.

»» **Etappe 5: 7. Januar** Jujuy-Uyuni/BO (VE 315 km; WP 321 km). Loeb gewinnt vor den Teamkollegen Carlos Sainz (E) und Peterhansel.

»» **Etappe 6: 8. Januar** Uyuni-Uyuni (VE 181 km; WP 542 km). Längste WP, Peterhansel geht in Front.

»» **Etappe 7: 9. Januar** Uyuni-Salta/RA (VE 440 km; WP 336 km). Erster Tagessieg für Sainz, Peugeot. Loeb holt Führung zurück.

»» **Ruhetag: 10. Januar**

»» **Etappe 8: 11. Januar** Salta-Belén (VE 373 km; WP 393 km). Zum ersten Mal «richtige» Dünen.

»» **Etappe 9: 12. Januar** Belén-Belén (VE 111 km; WP 285 km). Fast komplett offroad, teilweise über Dünen.

»» **Etappe 10: 13. Januar** Belén-La Rioja (VE 485 km; WP 278 km). Eine WP für Sandspezialisten über die Dünen von Fiambala.

»» **Etappe 11: 14. Januar** La Rioja-San Juan (VE 281 km; WP 431 km). Extrem weicher und tiefer Sand.

»» **Etappe 12: 15. Januar** San Juan-Villa Carlos Paz (VE 450 km; WP 481 km). Über schmale Pisten.

»» **Etappe 13: 16. Januar** Villa Carlos Paz-Rosario (VE 519 km; WP 180 km). Letzte Etappe in der Pampa. (Stand 10. Januar 2016)

**MOTORSPORT**  
aktuell

# TOP AUSSTATTUNG!

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

## MANNESMANN Werkzeugbox

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

Inhalt: Schraubendreher und Zangen, kompletter Steckschlüsselsatz, Hammer, Bandmaß, Universalband, Rollgabelschlüssel, Kleiseisensortiment, Stab-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. 1395485

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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 zusätzlich 2 GRATIS-Ausgaben:

IBAN \_\_\_\_\_

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

Ich bezahle per Rechnung.

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

## Moto3

# Deutscher Nachwuchs im Aufwind

Von IMRE PAULOVITS

**Die letzten Jahre sah es schon so aus, als wäre es längerfristig gar nicht gut um den deutschen Nachwuchs für die Motorrad-WM bestellt. Doch neue Projekte lassen hoffen.**

Letzten Oktober hatte das Kiefer Racing Team angekündigt, dass sie mit drei Fahrern - Kevin und Leon Orgis sowie Dirk Geiger - in die Moto3-Standard-Klasse der IDM einsteigen werden, die seither zum ADAC North European Cup umgewandelt wurde.

Nun hat sich ein weiteres hochkarätiges Team aus der Motorrad-Weltmeisterschaft zu einem solchen Schritt entschieden. In tact Racing, mit Sandro Cortese und ab diesem Jahr mit Jonas Folger in der Moto2-WM unterwegs, hat ein Junior-Team gegründet und wird den 15-jährigen Matthias Meggle in den ADAC North Europe Cup schicken.

«Wir hatten uns bereits entschieden, den Cup mit Preisgeldern zu unterstützen», verrät Stefan Keckeisen, Eigentümer des Teams, das vor drei Jahren gegründet wurde, um Sandro Cortese mit Sponsoren aus der Region um Memmingen herum den Einstieg in die Moto2-WM zu ermöglichen. «Auch hatten wir Matthias Meggle, der ebenfalls nur zehn Kilometer von uns entfernt wohnt, bereits im letzten Jahr unterstützt. Er hat sich super entwickelt und ist in der Standard-Klasse Vizemeister ge-



Matthias Meggle: Unterstützung durch Stefan Keckeisen, Jürgen Lingg und Wolfgang Kuhn (v.l.)

worden. Matthias ist auch in Italien sehr gut gefahren, dazu war er bei der Sichtung für den MotoGP Rookies Cup Schnellster gewesen. Wir haben uns überlegt, wie wir ihn in unsere eigene Teamstruktur einbauen könnten. Dann kam der Kontakt zu Adi Stadler und Honda, und da er

auch von der ADAC-Sportförderung unterstützt wird, haben wir uns überlegt, dass wir ein Nachwuchssteam für ihn machen.»

## Ralf Waldmann als Teamchef

«Wir haben bei Adi Stadler eine Honda für die Standard-Klasse organisiert, dort soll sich Mat-

thias neben dem MotoGP Rookies Cup entwickeln können», so Keckeisen weiter. «Dazu haben wir uns überlegt, wen wir Matthias beiseitestellen können. Jürgen Lingg ist auf Ralf Waldmann gekommen, und dieser hat auch gleich zugesagt. Das Motorrad wird auch kom-

plett in Memmingen in unserer Grand-Prix-Rennwerkstatt vorbereitet, und Jürgen Lingg wird immer ein Auge darauf werfen. Matthias wird auch vom Auftritt her komplett in unseren Farben auftreten.»

Dabei hat Keckeisen, so wie er einst enthusiastische Unternehmen aus der Region für das Projekt um Sandro Cortese gewinnen konnte, nun weitere für das Projekt mit Matthias Meggle dazugewinnen können. «Wir sehen längerfristig ein großes Potenzial», sagt Keckeisen. «Als deutsches Team können wir so einen jungen deutschen Fahrer aufbauen.»

Auch für die Fitness von Meggle wurde bereits gesorgt: Der 15-Jährige wird zusammen mit Sandro Cortese trainieren. «Ich habe mich mit Sandro darüber unterhalten, und er hat sich bereit erklärt, mit Matthias zusammen zu trainieren.»

## Enthusiastische Region

Nach der Region um den Sachsenring, die mit dem Racing Team Germany und dem Freudenberg Racing Team eine Hochburg zur Nachwuchsförderung hat, sowie der Eigeninitiative der Kiefers hat sich nun im Allgäu eine weitere Region gebildet, in der der Enthusiasmus für den Motorradsport große Dinge in Bewegung gesetzt hat. Mit drei WM-erfahrenen Stützfeilern kann der deutsche Motorsport nun voller Hoffnung der Zukunft entgegengehen. ♦

## Supersport-WM

# Kevin Wahr bei Lorini-Honda

**Der Nagolder Kevin Wahr wird nicht nur in der Supersport-WM bleiben, im Team Lorini konnte er sich für 2016 auch einen Spitzenplatz in der neu strukturierten Supersport-WM sichern.**

«Ich wäre gerne im SMS-Team geblieben, es hat mir dort großen Spaß gemacht und wir sind sehr gut miteinander zurechtgekommen. Aber weil sich mit Lorini eine Möglichkeit in einem Spitzenteam ergeben hat, konnte ich die Chance nicht auslassen», freut sich Wahr. «Nachdem wir uns zusammengesetzt haben und das Team klares Interesse an mir gezeigt hat, habe ich auch gar nicht mehr groß mit anderen verhandelt.»

Lorini wurde 2015 mit dem Ex-GP-Piloten Roberto Rolfo Gesamtsiebter der Supersport-WM, der 35-jährige Italiener hatte in allen Rennen gepunktet und wurde in Assen Fünfter. «Ich sehe bei Lorini selbst die Chance, näher an die Top-5 heranzukommen», hofft der IDM-Supersport-Meister von 2013. «Ich werde auf alle Fälle einen Teamkollegen haben, denn Lorini tritt immer als Zwei-Mann-Team auf - wer es sein wird, weiß ich aber noch nicht.»

Wahr hofft, dass er Anfang Februar mit dem Team testen wird. «Derzeit wird noch die Elektronik angepasst, denn ab diesem Jahr darf diese nicht mehr frei programmiert werden, sondern es darf nur noch eine Kit-Elektronik verwendet werden», ver-

rät Wahr. «Ich hoffe, dass es Anfang Februar klappen wird, denn danach geht es ja schon nach Australien.»

## Mehr Motorrad fahren

Sein Training hat Wahr in diesem Winter völlig umgestellt. «Ich bin froh, dass ich nicht mehr ganz so oft ins Fitness-Studio muss», schmunzelt Wahr. «Ich habe mich mehr aufs Motorradfahren umgestellt. Die letzten Jahre war ich viel im Fitness-Studio gewesen, doch jetzt bin ich mehr mit dem Motocrosser unterwegs und habe mir eine kleine Supermoto, ein Pitbike zugelegt, mit dem man auf Gokart-Strecken in der Halle fahren kann. Dazu gehe ich in Valencia auch privat auf die Rennstrecke. Ich denke, nichts kann das Motorradfahren ersetzen.» ♦ IP



Kevin Wahr (hier auf der SMS-Honda): Für 2016 mit Lorini geeinigt

Tom Lüthi will in seiner bereits siebten Moto2-Saison endlich den WM-Titel holen



Thomas Lüthi

«Mein Ziel muss der Titel sein»

Von MARKUS LEHNER

Der Schweizer Thomas Lüthi (29) bestreitet 2016 bereits seine siebte Moto2-Saison. Der 125ccm-Weltmeister von 2005 und letztjährige WM-Fünfte hat sich ein klares Ziel gesetzt: den Moto2-WM-Titel. Und der Kalex-Pilot ist vom Verhalten des MotoGP-Doppelweltmeisters Marc Márquez beim Saisonfinale maßlos enttäuscht.

Tom, du hast vor Weihnachten gemeinsam mit deinen beiden Teamkollegen Dominique Aegerter und Robin Mulhauser zwei Wochen in den USA und der Dominikanischen Republik trainiert und Ferien gemacht. Hat dir das persönlich was gebracht? THOMAS LÜTHI: Extrem viel. Wir sind viel Motocross gefahren. Domi ist der erfahrenste Crossover von uns, da habe ich mir einiges von ihm abschauen können. Für die physische Fitness ist das Geländetraining optimal. Beim Kitesurfen, das ich schon länger betreibe, war dann ich der Chef. Robin und Domi mussten erst einen Anfänger-Lehrgang besuchen.

Zum geliebten Skifahren in den Bergen reicht dir die Zeit noch? Klar. Das lasse ich mir nicht nehmen. Ich stehe regelmäßig auf den Ski, es reicht sogar noch für eine ganze Woche mit meiner Familie in Verbier. Wie sieht dein Trainingsprogramm vor dem Saisonstart aus? Gibt es Änderungen im Vergleich zum Vorjahr?

Fundamentale Änderungen muss ich keine mehr machen, dafür habe ich schon zu viel Erfahrung aus 14 GP-Jahren. Aber ich habe das Kickbox-Training intensiviert und sitze mehr auf dem Motocross-Bike.

Wie ist dein aktueller Fitnessstand im Vergleich zum Vorjahr? Ich bin bereits sehr gut vorbereitet, und vor allem konnte ich das Wintertraining verletzungs-frei beginnen. Das war nicht immer so. Was die Fitness betrifft, könnte die Saison für mich bereits jetzt beginnen. Aber natürlich werde ich bleibende Zeit nutzen, um auf ein noch höheres Fitnesslevel zu kommen.

Was hältst du davon, dass Moto2-Champion Johann Zarco nicht in die MotoGP wechselt? Ehrlich gesagt, kann ich das nicht ganz nachvollziehen. Natürlich ist es schwierig, in der MotoGP an Top-Material heranzukommen und ein starkes Team zu erwischen. Aber wenn selbst ein Moto2-Weltmeister aus einem großen Land wie Frankreich den Aufstieg nicht schafft, gibt mir das zu denken. Bedauerst du den Rückzug von Suter Racing aus der Moto2?

Es ist sehr, sehr, sehr schade. Obwohl wir im vergangenen Jahr zu Kalex gewechselt sind, habe ich mir als Schweizer im-

#### Zur Person Thomas Lüthi

Geburtstag 6. September 1986  
Geburtsort Linden (CH)  
Herkunftsland Schweiz

#### KARRIERE

2002-2004 WM-27./15./25. GP 125  
2005 Weltmeister GP 125 (Honda)  
2006 8. Rang GP 125 (Honda)  
2007 8. Rang GP 250 (Aprilia)  
2008 11. Rang GP 250 (Aprilia)  
2009 7. Rang GP 250 (Aprilia)  
2010 4. Rang Moto2-WM (Moriwaki)  
2011 5. Rang Moto2-WM (Suter)  
2012 4. Rang Moto2-WM (Suter)  
2013 6. Rang Moto2-WM (Suter)  
2014 4. Rang Moto2-WM (Suter)  
2015 5. Rang Moto2-WM (Kalex)  
1 WM-Titel, 10 Siege, 41 Podestplätze  
Hobbys  
Skifahren, Kitesurfen, Mountainbike

mer gewünscht, dass Suter den Anschluss wiederfindet. Dabei ging es mir nicht nur um die Landesverbundenheit, sondern auch um die Weltmeisterschaft als Ganzes. Denn eine WM als eine Art Kalex-Markencup lässt einige Fragen offen.

**Also auch Markenvielfalt bei den Motoren, wie in der Moto3?**

Eine schwierige Frage. Denn das bisherige Konzept funktioniert gut, die Rennen sind span-

## «Ein Kalex-Markencup als WM lässt einige Fragen offen.»

THOMAS LÜTHI

nd, die Ausgeglichenheit enorm und neue Teams stehen für freie Plätze Schlange. Doch für mich als Fahrer mit großer Erfahrung würde ich mir wünschen, mehr Möglichkeiten zu haben, um bei der Abstimmung und der Auswahl der Komponenten gewisse Unterschiede herauszuarbeiten, etwa bei den Getriebeübersetzungen oder beim Motor. Eine Lockerung des extrem engen Reglements würde ich begrüßen.

**Am Getriebe des jetzigen Honda-Vierzylinders muss unbedingt etwas geändert werden, viele Fahrer haben sich über herauspringende Gänge beklagt und sind deswegen gestürzt.**

Absolut. Das ist nicht nur peinlich, sondern auch gefährlich. Ich hoffe, dass da nun endlich etwas Vernünftiges geschieht. **2016 wird deine 7. Moto2-Saison. Wie lautet das Ziel nach den Endrängen 4, 5, 4, 6, 4 und 5?**

Es bleibt genau dasselbe wie im vergangenen Jahr. Ich will konstant vorne mitfahren und um den WM-Titel kämpfen. Ich habe jetzt ein Jahr Erfahrung mit dem neuen Derendinger-Interwetten-Team und auch mit dem Wechsel von Suter zu Kalex. Alles ist bereit.

**Du bestreitest nach drei 250-ccm- und sechs Moto2-Jahren bereits die 10. Saison in der Mittelklasse. Ist deine enorme Erfahrung ein großer Vorteil?**

Sie wäre es, wenn mir, wie schon gesagt, mehr Möglichkeiten bei der Abstimmung und der Auswahl des Materials zur Verfügung stehen würden. Aber leider ist das Reglement sehr eng gefasst. Aber ein Nachteil ist die Erfahrung sicher nicht, auch wenn ich mich jedes Jahr natürlich noch weiter entwickeln will. Persönlich bin ich ein bisschen stolz darauf, dass ich mich schon so viele Jahre in der MotoGP-Szene halten konnte, das können nicht alle von sich behaupten. Und ich habe noch große Ziele.

**Was für Ziele sind das?**

Ganz klar der Aufstieg in die MotoGP-Klasse, diesen Traum habe ich nicht aufgegeben.

**Du wirst im kommenden Jahr 30 Jahre alt. Spürst du die vielen Jahre im GP-Zirkus?**

Nicht im Geringsten. Meine körperliche Fitness ist so gut wie noch nie zuvor in all den Jahren, auch mit der Motivation habe ich nicht die geringsten Probleme. Ich liebe diesen Sport, und bin glücklich, dass ich ihn zu meinem Beruf machen können.

**Was war der Höhepunkt deiner Karriere?**

Das bleibt der 125ccm-WM-Titel 2005. Er hat mir und dem Motorradsport in der Schweiz sehr großen Auftrieb verliehen. Aber auch an die Rennsieg in der Moto2 und einige besonders gelungene Rennen denke ich gerne zurück.

**Was war der Tiefpunkt?**

Da muss ich nicht lange überlegen. Das war am Ende der Saison 2013, als mich Rathapark Wilairot in Valencia beim Ausrollen torpediert hat. Die dabei erlittene Ellbogenverletzung war schwer. Lange war nicht nur unsicher, ob ich je wieder Rennen fahren, sondern ob ich den Arm überhaupt je wieder normal gebrauchen kann.

**Was fehlte 2015 im Vergleich zu den beiden die Moto2-Klasse dominierenden Johann Zarco und Tito Rabat?**

Ganz klar die Konstanz. Ich stand zwar gleich beim Saisonauftakt in Katar als Dritter auf dem



## «Márquez verhielt sich eines Weltmeisters unwürdig.»

THOMAS LÜTHI

Podest, aber die Lücke zu Zarco und Rabat war schon dort ersichtlich. Wir mussten wegen des Trainingsmankos im Winter und wegen des extrem schlechten Wetters während der Saison vieles neu lernen und haben uns dabei selber einiges verbaut. Dieses ständige Auf und Ab hat uns ins Hintertreffen verbannt. Rabat ist nur wegen seiner Verletzung zurückgefallen, während Zarco von Anfang bis Ende der Saison keinen einzigen wirklichen Durchhänger hatte. Die Konstanz ist der Schlüssel zu Erfolg. **Warum hast du dich von deinem langjährigen Crewchief Alfred Willecke getrennt? Viele glauben, dass du auf einen ähnlichen Sprung nach vorn hoffst, wie ihn Valentino nach der Trennung von Jeremy Burgess geschafft hat.**

Der Vergleich lässt sich sicher machen. Alfred und ich haben schon früh über einen Wechsel diskutiert, auch die Teamleitung hat das so gewünscht. Es ging nicht darum, einen besseren Mann zu finden, sondern mit einer anderen Person neue Ideen zu verwirklichen und so weiter voranzukommen.

**Was erwartest du vom neuen Crewchief Gilles Bigot, der zuvor bei Dominique Aegerter gearbeitet hat?**

Gilles ist ein ruhiger Mann, der die Fassung behält, wenn der Fahrer emotional geladen in die Box zurückrollt. Er bleibt immer cool und schafft es, den Adrenalinspiegel rasch zu senken und die Dinge auszusortieren.

**Wird es materialmäßig viel Neues geben?**

Nein. Wir verwenden das neue 2016er-Chassis von Kalex mit WP-Aufhängung, aber da sind keine großen Unterschiede zum Vorjahr zu erwarten.

**Wer sind die Favoriten 2016?**

Zarco bleibt der Maßstab, auch Rins wird in seinem erst zweiten Moto2-Jahr viel zeigen. Folger und Lowes habe ich ebenfalls oben auf der Rechnung. Hinzukommt ein Haufen anderer Fahrer, die Moto2-Klasse ist immer für Überraschungen gut.

**Das Qualifying wird wegen der Windschatten-Fahrerei immer gefährlicher. Müsste man da etwas ändern?**

Es wird immer gefährlicher, das stimmt. Einige versuchen gar nicht mehr, eine schnelle Runde zu drehen, sondern warten nur noch auf gute Windschatten. Aber wie man das ändern könnte, weiß ich nicht, das ist Sache der Rennleitung. Ob eine Art Super-Pole eine Lösung wäre, könnte man

durchaus einmal diskutieren. **Das MotoGP-Finale 2015 zwischen Marc Márquez und Valentino Rossi sorgte für enormen Aufruhr. Wie denkst du als erfahrener Pilot darüber?**

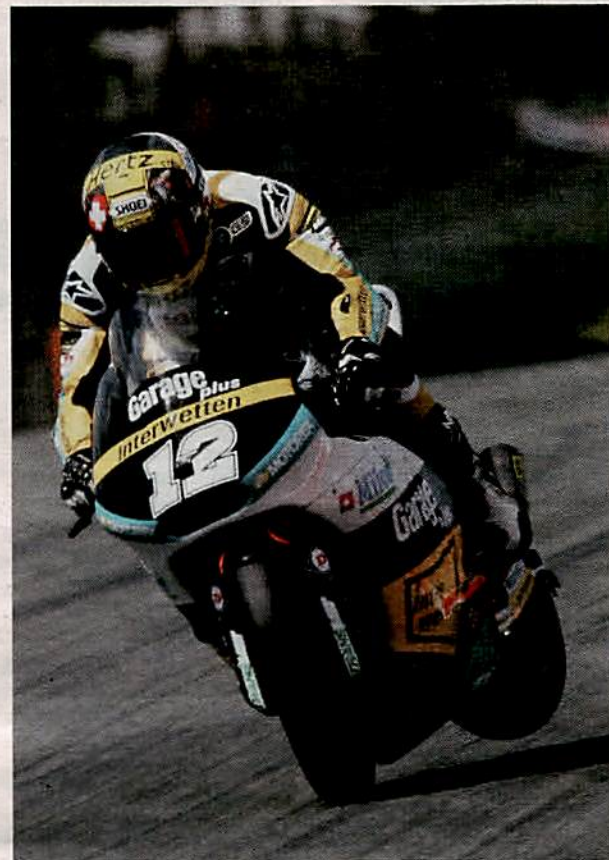
Ich bin extrem, wirklich extrem enttäuscht von Márquez. Er hat nicht nur Rossi, dem in Malaysia dann der Kragen geplatzt ist, geschadet, sondern auch der ganzen MotoGP-Szene. Als Rennfahrer konnte ich Rossi verstehen, denn das Verhalten von Márquez war demjenigen eines Weltmeisters unwürdig. Er hat die WM entschieden. Es ist unter Rennfahrern ein ungeschriebenes Gesetz, dass man sich nicht in den Titelkampf einmischt, wenn man selbst keine Chance auf den Titel mehr hat. Natürlich ist Lorenzo ein verdienter Weltmeister, ihn trifft kein Vorwurf. Aber das Resultat ist verfälscht. Márquez hätte in Valencia gewinnen müssen, der fuhr ja nur Halbgas! Ich konnte am Ende gar nicht mehr hinsehen und bin weggegangen. Das war ein einer Weltmeisterschaft absolut unwürdiges Finale. ♦



Lüthi gewann bisher 5 Moto2-GP und stand 29 Mal auf dem Podest



Gegen Weltmeister Zarco (#5) hatte Lüthi 2015 selten das Rad vorn



Lüthi: «Das enge Moto2-Reglement lässt kaum Experimente zu»

## MotoGP

# Neue Regeln und Zugeständnisse

Von IMRE PAULOVITS

**Die höchste Klasse der Motorrad-WM geht dieses Jahr in eine neue Ära. Das lang ausgehandelte Regelwerk versucht aus den Erfahrungen der letzten Jahre einen Spagat zwischen Kostenreduzierung, Leistungsdichte und einer Angleichung der Leistung der Newcomer an die Spitze.**

Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta sieht die Regeln, die er ab dieser Saison für die MotoGP-WM verwirklichen konnte, als die vielleicht größte Leistung an, die er in seinem Amt als Chefpromoter der Motorrad-WM erzielen konnte. Denn nach vielen Jahren der Übergangslösungen ist nun die Formel verwirklicht, mit der die MotoGP über lange Jahre eine attraktive Spielweise für die Hersteller darstellen soll und mit der auch die Existenz der kleineren Teams gesichert wird.

## Vieles wieder vereinheitlicht

Die Zeit der Aufspaltung der MotoGP in Werksoption, CRT und Open Class ist vorbei, nach Einführung der Einheitssoftware und 22 Litern Tankinhalt für alle gibt es nur noch eine Klasse und eine Wertung.

Doch weil der Abstand der Spitze zu den relativ jungen Herstellern wie Suzuki und Aprilia noch immer viel zu groß wäre und Neueinsteigern wie



Yamaha, Honda und Ducati: In diesem Jahr werden sie mit gleichen Voraussetzungen fahren, Aprilia und Suzuki bekommen Vorteile

KTM eine faire Basis für ihre Entwicklung gewährleistet werden soll, wird eine Zweiklassen-Gesellschaft auf Erfolgsweg weiterbestehen. Und so bekommen Hersteller, die in den letzten Jahren nicht auf dem Podest standen, gewisse Konzessionen zugesichert.

Ducati, die das Konzessionsmodell vor zwei Jahren überhaupt erst erzwungen haben, gehen dabei ohne Zugeständnisse in die Saison 2016. Es war der Konkurrenz ein Dorn im Auge, wie die Italiener in den letzten zwei Jahren immer stärker wurden und trotzdem weitere Zugeständnisse zugesichert haben wollten. So wurden die Regeln der Konzessionspunkte, die ursprünglich ab 2016 greifen sollten, auf die Saison 2015 vorgezogen – und

da hatten die Roten so viele Podestplätze, dass sie alle technischen Vorteile verlieren werden. Für Ducati gilt also wie für Honda und Yamaha: sieben Motoren für die Saison, deren Entwicklungsstand zu Beginn der Saison eingefroren wird, das heißt: Alle sieben Motoren pro Fahrer werden vor dem WM-Auftakt in Katar verplombt.

Aprilia und Suzuki haben letztes Jahr keine Konzessionspunkte einfahren können, so gelten für die folgende Saison technische Zugeständnisse:

– neun statt sieben Motoren, Entwicklung nicht eingefroren. Das heißt, dass die Motoren erst verplombt werden müssen, wenn sie das erste Mal eingesetzt werden. So kann während der Saison eine Weiterentwick-

lung betrieben werden. Besonders wichtig dürfte dies für Aprilia werden, die erst zu Beginn dieser Saison mit dem reinrassigen Prototypen-Triebwerk fertig werden, das das von der RSV4 stammende Aggregat ablöst.

– Die Teams dürfen sowohl mit ihren Werksfahrern als auch mit ihren Testfahrern jederzeit auf jeder Strecke testen, solange sie dabei nicht mehr als 120 Reifensätze je Fahrer aufbrauchen.

## Erfolg macht konzessionslos

Diese Lösungen sollen dazu dienen, dass die Entwicklung bei den weniger starken Herstellern gegenüber der Spitze schneller vorangetrieben werden können. Sobald sie abgeschlossen haben, sollten auch die Vorteile wegfallen.

So erhält jeder Hersteller für einen dritten Platz einen Konzessionspunkt, für einen Zweiten zwei Konzessionspunkte und für einen Sieg drei Konzessionspunkte. Wer in der Saison 2016 mehr als sechs Konzessionspunkte herausfährt, verliert für 2016 die zusätzlichen Motoren und Testmöglichkeiten. Wenn aber eines der derzeit vermeintlichen Spitzenteams ohne Konzessionspunkte bleibt, bekommt es 2017 das Konzessionspaket, das in diesem Jahr für die vermeintlich schwächeren Teams erarbeitet wurde.

Es ist viel diskutiert worden. Und es hat lange gedauert, bis alle Parteien sich über die Details einig wurden. Aber es sieht so aus, als hätte die MotoGP eine gute Basis gefunden. ♦

## Moto2

## «Habe wie 2015 die Top 5 im Visier»

**Der Schweizer Dominique Aegerter hat sich von seinem schweren Sturz in Aragón fast vollständig erholt. Im Januar trainiert er in der Nähe von Barcelona fleißig auf zwei Rädern.**

Dominique Aegerter (25) Verletzungen – Rippenbrüche, Risse an vier Rückenwirbeln und diverse Frakturen an der rechten Hand vom unverschuldeten Crash beim Aragón-GP – sind ausgeheilt. «Wenn mir einer beim Hallo-Sagen ein bisschen zu stark die Hand drückt, spüre ich noch etwas, aber sonst kann ich wieder Vollgas geben, beim Training auf und ohne Bike», freut sich der Kalex-Pilot. «Mein Fitness-Stand ist bereits wieder sehr gut, auch die Knochen sind

wieder alle im Lot und ausgeheilt. Im Januar reise ich eine Woche nach Barcelona, wo ich Motocross und Supermoto fahren sowie mit dem Mountainbike und Rennrad trainieren werde. Ich nehme auch meine private Honda CBR 600 mit und hoffe, irgendwo ein bisschen rumkurven zu können.»

### «Zuschauen ist brutal hart»

Aegerter Motivation ist ungeboren: «Die letzten sechs Rennen 2015 als Zuschauer waren brutal hart, zumal ich zuvor in all den Jahren noch nie ein Moto2-Rennen verpasst habe.» Aber auch beim Beobachten seiner Gegner an der Strecke kann man einiges lernen. Überhaupt bringen so schwere Verletzungen neue Aspekte mit sich,

mit denen man sich zuvor nie hat auseinandersetzen müssen. Meine Ziele sind dieselben wie zu Beginn der letztjährigen Saison: Ich will so oft wie möglich in die Top 5 fahren. Und vor allem hoffe ich, dass ich es schaffe, nicht nur ab und zu, sondern konstant da vorne mitzumischen.»

### Neuer Crewchief Chiffolleau

Aegerter hat nach sechs Jahren Moto2 seinen Crewchief Gilles Bigot an Teamkollege Tom Lüthi abtreten müssen und wird 2016 neu mit dem jungen Franzosen Florian Chiffolleau zusammenarbeiten: «Er kommt von Tech-3 und hat dort Ricard Cardús und danach Xavier Vierge betreut. Er ist erst 35 Jahre alt und bringt frischen Wind zu uns ins Technomag-Team.» ♦ ML



Aegerter (#77) will 2016 wieder mit Zarco um das Podest kämpfen

## Moto2/Moto3

## «Aki versteht einfach alles»

Von MARKUS LEHNER

Die vom Finnen Aki Ajo betreuten Fahrer gehörten 2015 zu den erfolgreichsten der MotoGP-Szene. Daran dürfte sich auch 2016 wenig ändern. Im Gegenteil: Die Chancen stehen gut, dass es noch besser wird – in allen drei Klassen.

2015 war das Jahr des finnischen Teamchefs Aki Ajo: Sein Aushängeschild Johann Zarco (Kalex) gewann die Moto2-Klasse, der Portugiese Miguel Oliveira (KTM) verpasste den Moto3-Titel nur um wenige Punkte, und in der MotoGP-Klasse sicherte sich Suzuki-Pilot Maverick Viñales, der ebenfalls von Ajo betreut wird, den Titel «Rookie of the Year».

Die Erfolgsgeschichte des finnischen (Welt-)Meistermachers Aki Ajo im GP-Sport begann 2001 mit einer Wildcard beim Deutschland-GP für einen Einsatz in der 125-ccm-Klasse seines Landsmannes Mika Kallio. In Jahr darauf bestritten Ajo und Kallio ihre erste komplette Saison (Rang II). Bereits 2003 gab es den ersten Erfolg: Andrea Ballerini und Masao Azuma holten beim Australien-GP die Ränge 1 und 2.

Seither sind mehr als 40 Fahrer für Ajo Motorsport gefah-



Weltmeistermacher Aki Ajo, hier 2012 mit dem späteren Moto3-Champion Sandro Cortese

ren, vier davon haben für Aki WM-Titel geholt: Mike di Meglio (2008, 125 ccm), Marc Márquez (2010, 125 ccm), Sandro Cortese (2012, Moto3) und Johann Zarco (2015, Moto2).

## Eindruckliche Erfolgsbilanz

2015 war das bisher größte Erfolgsgeschichte für Aki, der erstmals Fahrer in allen drei Kategorien betreute. Maverick Viñales und Jack Miller vertraten seine Struktur in der MotoGP, Johann Zarco in der Moto2 und das Red Bull KTM Ajo Moto3 Team be-

stand aus den drei Piloten Miguel Oliveira, Brad Binder und Karel Hanika. Am Ende schauten ein WM-Titel (Zarco), ein Vize-Titel (Oliveira), ein Titel «Rookie of the Year» (Viñales), 14 GP-Siege (8 x Moto2, 5 x Moto3) und 27 Podestplätze (14 x Moto2, 13 x Moto3) heraus.

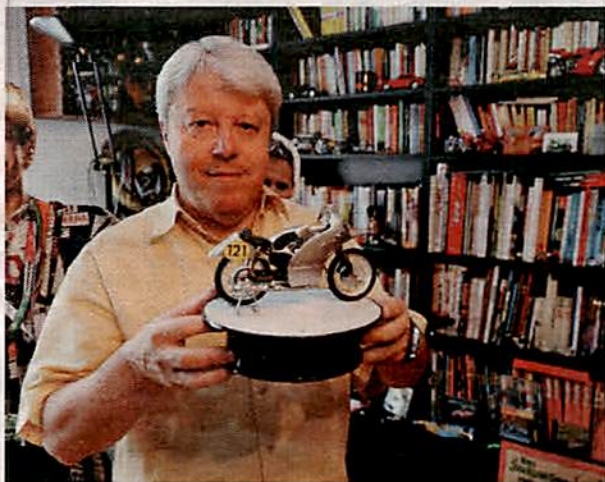
2016 wird für Ajo Motorsport das 16. WM-Jahr sein. Viñales und Miller werden in der MotoGP weiterhin fahrerisch betreut, Zarco will seinen Moto2-Titel verteidigen, und in der Moto3 gehört der Südafrikaner

Brad Binder (Teamkollege ist der niederländische Rookie Bo Bendsneyder) zum engsten Favoritenkreis.

Gibt es ein Geheimnis hinter Ajos Erfolge? Johann Zarco sagt: «2011 fuhr ich bereits für ihn, und ich hätte damals beinahe den Titel geholt. Aki versteht alles, ob Moto2 oder Moto3 – wirklich alles. Und er schafft es wie kein anderer, jedes Mitglied des Teams bis aufs Letzte zu motivieren. Und das ist für den Fahrer entscheidend.» ♦

## Motorrad-WM

## Pepi Böröczkys einmalige Sammlung



Pepi Böröczky vor Teilen seiner gigantischen Sammlung

Eine ganz besondere Sammlung und ein Stück Motorsport-Geschichte sucht nach einem neuen Eigentümer.

Den MSA-Lesern dürfte der bekannte ungarische Schauspieler

Pepi Böröczky (1948–2011) durch seine Kultserie «Achtung Fahrerlager» ein Begriff sein, die auch noch mehr als vier Jahre nach seinem Tod Geschichten über Rennfahrer früherer Tage in einer ganz besonderen menschlichen Annäherung na-

hebringt. Im den Grand-Prix-Fahrerlagern war Böröczky über Jahrzehnte nicht wegzudenken, und alle, die ihn kannten, erinnern sich noch heute mit einem warmen Gefühl im Herzen an den Mann, der vor allem eines war: ein Motorsport-Fan durch und durch.

Fast 50 Jahre lang war er im internationalen Motorsport dabei, zunächst bei den Veranstaltungen des Ostblocks und dann immer mehr auch bei den restlichen Rennen der Motorrad-WM. Mit der Zeit baute er persönliche Freundschaften mit vielen Fahrern, Teamchefs und Offiziellen auf, die bis zu seinem Tod hielten. Dazu war er ein fanatischer Sammler von allem, was sich um den Motorsport drehte. Mit den Jahren kam so eine einzigartige Sammlung zusammen, die mehrere Tausend Bücher, Videos und DVDs beinhaltet. Hunderte von Plakaten und Modellen vervollständigen die

Sammlerleidenschaft des ultimativen Motorsportfans, dazu hat seine Sammlung Schätze wie signierte Original-Helme und viele persönliche Memorabilia von Fahrern.

Seine Witwe hat sich nun entschlossen, den Nachlass von Pepi Böröczky an einen Fanklub oder einen ebensolchen Fan zu veräußern. Interessenten melden sich unter: +49 6236 54177 oder info@motomotion.de. ♦ IP



Eine Schatzkammer für Fans

## NACHRICHTEN

## Neues Jahr, neue Regeln

**MotoGP/Moto2/Moto3** Nicht nur die Technikregeln der MotoGP sind für dieses Jahr neu, es treten auch sonstige Neuerungen mit der Saison 2016 in der Motorrad-WM in Kraft. So wird ab diesem Jahr bei einem Rennabbruch die Prozedur bis zum Restart verkürzt. Die Fahrer werden weniger Zeit in der Box verbringen, bis die Boxenausfahrt für eine neue Besichtigungsrunde geöffnet wird. Auch werden die Motoren danach auf dem Grid nicht mehr abgestellt, damit die Aufwärmrunde früher beginnen kann. Es wurde nun ins Regelwerk aufgenommen, dass GP-Piloten nur noch mit Straßenmaschinen auf Rennstrecken trainieren dürfen. Das Reifenkontingent für die MotoGP wurde mit Michelin pro Fahrer und Wochenende auf folgende Reifenmengen festgelegt: 22 Slicks, davon zehn Vorder- und zwölf Hinterreifen; sieben Regenreifen für vorn, sieben Regenreifen für hinten; dazu drei Intermediate-Vorder- sowie drei Intermediate-Hinterreifen. In der MotoGP dürfen pro Hersteller unterschiedliche Motoren-Spezifikationen im Umlauf sein, um so Kosten zu sparen. Hat ein Hersteller neben dem Werksteam zwei Satelliten-Teams, dürfen es drei Spezifikationen sein, bei drei Satelliten-Teams vier Spezifikationen, bei vier Satelliten-Teams sind es fünf Spezifikationen. ♦ IP

## KOMPAKT

»» **MotoGP** Andrea Dovizioso besuchte über die Feiertage Hollywood-Star Keanu Reeves in Los Angeles. Der Mime versucht sich dort derzeit als Motorradbauer, und der passionierte Motorradfahrer hatte viel Spaß mit dem Ducati-Werks-piloten.

»» **MotoGP** Marc Márquez will offensichtlich wirklich alle Möglichkeiten ausloten, die andere Sportler mit Motorrädern erreicht haben. Über die Festtage absolvierte er einen gestandenen Backflip mit seiner Motocross-Honda.

»» **MotoGP/Moto2** Marc und Alex Márquez ergänzten ihr Wintertraining über die Festtage mit gemeinsamem Skifahren in Ordino Arcalis in Márquez' Wahlheimat Andorra. ♦ IP

Moto3

# Kleine Klasse, großer Aufwand



KTM, Honda und Mahindra: Drei Werke treiben die Entwicklung der Moto3 auf hohem Niveau voran

Von NEIL SPALDING

**Die Moto3 sollte eigentlich die billige Einsteigerklasse der Motorrad-WM werden. Doch das Engagement dreier Werke macht sie zu einer interessanten Technikschlacht mit streng kontrolliertem Aufwand.**

Als die Zweitakter der traditionellen 125er-Klasse vor vier Jahren durch 250er-Viertakter ersetzt wurden, war das wichtigste Anliegen der Dorna, dass die Kosten nicht davonlaufen. Obwohl drei Werke um die Vorrhegung kämpfen, ist es den Regelmachern auch tatsächlich gelungen, die Kosten in Grenzen zu halten und zu verhindern, dass ausgesuchte Fahrer an bevorzugtes Material kommen.

Im Gegensatz zur Moto2 werden in der Moto3 keine Serienmotoren, sondern sehr klar spezialisierte, reinrassige Renntriebwerke verwendet. Letztes Jahr

wurden die Regeln noch einmal verschärft. Die Drehzahl und Anzahl der Triebwerke wurde noch einmal gesenkt, Letztere von acht auf sechs, dazu wurde der Entwicklungsstand zu Saisonbeginn eingefroren. Auf der Chassis-Seite wurde nur ein Update während der Saison erlaubt, und dieses müssen alle Piloten des Herstellers zur gleichen Zeit erhalten. Das Reglement ließ aber die Möglichkeit offen, dass am Fahrerwerk Material weggenommen, nicht jedoch hinzugefügt werden kann.

Den Reiz der Moto3-WM macht auf technischer Seite der Kampf der Hersteller mit sehr genau kontrollierter Technik aus. Auf der Motorenseite ist das erst einmal das Drehzahllimit, das von 14.000 auf 13.500 Touren gesenkt wurde. In Verbindung mit der gesenkten Motorenanzahl ist es so für die Hersteller das Wichtigste, möglichst viel einsetzbare und haltbare Leistung bei dieser Drehzahl abzurufen.

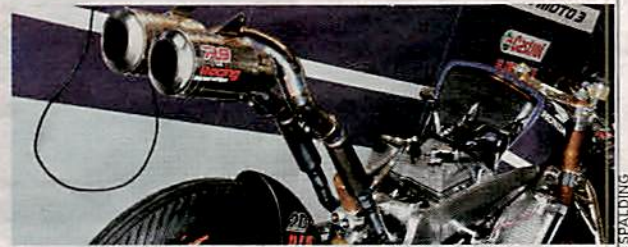
Die Regeln lassen 81 mm maximale Bohrung zu. Bei der Höchstdrehzahl von 13.500/min müsste man diese eigentlich gar nicht nutzen, doch scheint es, dass wegen der möglichen Ventilgrößen die Hersteller trotzdem alle nah an dieser Grenze liegen, dafür mit kurzen Ventilöffnungszeiten arbeiten.

## Verlustreduzierung

Da die reglementierte Drehzahl die mögliche Leistungsausbeute stark eingrenzt, ist es umso wichtiger, so wenig wie möglich wieder zu verlieren. Galten vor einigen Jahren noch 15 Prozent Leistungsverlust zwischen Kurbelwelle und Hinterrad als akzeptabel, ist es den Konstrukteuren in der Moto3 dank überlegter Getriebekonstruktionen und Oberflächenvergütungen gelungen, den Wert unter zehn Prozent zu bringen. Dabei werden Gleitringgetriebe eingesetzt, bei denen die Getriebezahnräder an ihrem festen Platz



Honda: Nach hinten gekippter Einzylinder im Alu-Brückenrahmen



Honda: Doppelrohr-Auspuff mit Helmholtz-Resonatoren

auf der Welle sitzen und Ringe zwischen ihnen gleiten, die sie bei eingeletem Gang arretieren.

Bei etwa 55 PS Höchstleistung ist die Leistungsannahme nicht so entscheidend wie bei über 250 PS in der MotoGP. Aber jedes PS zählt, und so haben sich die Hersteller auch intensiv mit den Einspritzkörpern beschäftigt. Die konventionelle Drosselklappe liegt auch im voll geöffneten Zustand im Ansaugstrom und erzeugt Verwirbelungen, die etwa 2 PS kosten. Flachschieber lassen den Ansaugquerschnitt völlig frei, haben aber den schlechten Ruf, gerne im voll geöffneten Zustand festzustecken. Als Alternative bleiben Walzenschieber. Diese bestehen aus einer zylindrischen Walze mit einem Loch in der Mitte, die im Ansaugstrom gedreht wird.

Sie müssen aber sehr genau gearbeitet sein, und auch ist ihre Leistungsannahme nicht leicht zu handhaben. Walzenschieber arbeiten mit zwei Einspritzdü-

sen, einer unter, der andere über dem Schieber, und sie haben sich in der Moto3 durchgesetzt.

## Vorteil Honda

Honda hatte die letzte Saison am stärksten begonnen. Die 2014 völlig neu konzipierte NSF 250 RW war stark und zuverlässig, dazu funktionierte das von FTR abgeleitete Fahrwerk gut. Die Auspuffanlagen wurden mit Helmholtz-Resonatoren versehen, die sowohl der Drehzahlmitte als auch der Höchstleistung zugutekommen.

KTM hatte 2015 seinen Motor umkonstruiert, er wurde kürzer, die Kupplung wanderte weiter nach oben. Aber der neue Rahmen wurde zu steif, und der Fehler wurde zu spät bemerkt, die Fahrer hatten zu wenig Gefühl in den Kurven. Das Reglement ließ die Möglichkeit, Material wegzunehmen, und so schnitt KTM das untere Rahmenrohr durch. Dies brachte Besserung, und nach ausgiebigen Tests brachten die Österreicher für das letzte Saison-drittel einen komplett neuen Rahmen, der sie zum Schluss der Saison wieder überlegen machte.

Mahindra beteiligte sich in diesem Kampf mit einem kosteneffizienten Einzylinder, doch die vom Zylinderkopf her stark an die BMW S 1000 RR angelehnte Konstruktion erwies sich als erstaunlich konkurrenzfähig. Sie haben als Einzige nur einen Auspuffkrümmer, waren aber auch die ersten, die mit Helmholtz-Resonatoren gearbeitet haben.

Die Entwicklung geht nun weiter. Wenn die Technik nach den vorgegebenen Parametern auch stark ausgereizt scheint, beim Engagement von drei Herstellern, von denen zwei auch noch gleich zwei Marken promoten, dürfte wieder mit Leistungsschritten zu rechnen sein. ♦



KTM, alter Rahmen: Für weniger Steifigkeit Rohr durchgeschnitten



KTM: Neuer Rahmen



KTM: Obere Einspritzdüse



Mahindra: Alu-Brückenrahmen, klare Handschrift von Suter



Mahindra-Motor



Aerodynamik-Trick wie Aprilia

## Superbike-WM

# Britische Verstärkung für BMW

Von IMRE PAULOVITS

Die Tendenz hat sich in den letzten Jahren immer stärker durchgesetzt: Britische Fahrer dominieren die Superbike-WM, und auch die Teams, die von der Insel kommen, geben immer mehr den Ton an. Nun kommt mit Milwaukee-BMW ein Team, das den Münchnern den Weg zum Erfolg ebnet kann.

Shaun Muir Racing war in den letzten Jahren eines der stärksten Teams der British Superbike, wenn nicht das stärkste überhaupt. 2011 gewannen sie mit Tommy Hill die Meisterschaft, letztes Jahr mit Josh Brookes auf der neuen Yamaha R1 erneut. Das Team, das vom einstigen Superbike-Rennfahrer Shaun Muir 2002 in Guisborough im Nordosten von England gegründet wurde, war zuletzt eng mit Yamaha verbunden, durch ihren Hauptsponsor Milwaukee Tools haben sie sich als Milwaukee-Yamaha einen festen Namen in der britischen Szene gemacht.

In den letzten Jahre hatte Muir über einen Einstieg in die Superbike-WM nachgedacht, und letztes Jahr entschloss er sich, die Sache durchzuziehen. «Wir haben uns gedacht: Es ist an der Zeit. Wenn wir es jetzt nicht an-



Shaun Muir: Seine Erfahrung aus der British Superbike soll BMW bei der Entwicklung helfen

packen, werden wir diesen Schritt nie machen», gibt Muir zu. «Die ganze Mannschaft war motiviert, diesen Schritt zu gehen, und so haben wir neben dem Titelgewinn in der BSB mit voller Motivation an diesem Schritt gearbeitet.»

Dass er von seinem langjährigen Partner Yamaha kein Material hierfür bekommen hätte, störte den Briten nicht. Er handelte bei BMW einen Vertrag aus, der sie beim Material gleichstellt mit dem Althea-Team, das BMW zuvor auser-

wählt hatte, um mit Markus Reiterberger und Jordi Torres auf ein Niveau zu kommen, das sie zuvor mit BMW Italia vergeblich versucht hatten zu erreichen. Muir ist sich aber sicher, dass er seinerseits genauso gut aufgestellt ist und BMW bei der Entwicklung behilflich werden kann. «Wir bekommen von BMW Motoren, Fahrwerke, Elektronik und technischen Support», weiß Muir. «Dabei müssen die Motoren vor der Saison verplombt werden, da wird sich nichts tun. Und beim

Fahrwerk haben wir unsere eigenen Ideen, mit denen wir in den letzten Jahren sehr gut lagen. Dazu habe ich zwei Leute angeheuert, die zuvor bei Yamaha Deutschland gearbeitet haben, die verstehen ihr Handwerk ebenfalls. Die BMW-Leute waren bei mir in der Rennwerkstatt und waren von dem, was sie gesehen haben, begeistert.»

Muir will sich die zwei Überserennen als Eingewöhnungszeit gönnen, dann ist er sich sicher: «Wir werden um Podestplätze kämpfen können.» ♦

## Supersport-WM

## MV Agusta immer stärker



Gino Rea: Der Supersport-WM-Sechste steigt auf MV Agusta um

Ein weiteres neues Team in der Supersport-WM hat sich für MV Agusta entschieden: GRT Racing wird mit Gino Rea und Aiden Wagner auf den italienischen Dreizylindern antreten.

Der ehemalige italienische GP-Pilot Mirko Giansanti wird bei diesem Projekt als sportlicher und als technischer Direktor agieren, das Team-Management übernimmt sein Freund und Landsmann Filippo Conti.

Als Fahrer konnte der 26-jährige Engländer Gino Rea verpflichtet werden, der letztes Jahr auf Honda Supersport-WM-Sechster war – mit einem Podestplatz in Phillip Island. Als zweiter Fahrer kommt der 21-jährige Australier Aiden Wagner zum Einsatz, der letztes Jahr wie Rea bei CIA Landlords Insurance Honda fuhr und dort WM-20. wurde. «Die MV Agusta ist ein wunderschönes Motorrad, ich kann es kaum erwarten, mit ihr zu fahren», freut sich Rea auf sein neues Arbeitsgerät. ♦ IP

## ADAC Northern Europe Cup

## Hochkaräter auf der Liste

Von ANKE WIECZOREK

Der ADAC hat seine Termine für den Northern Europe Cup und den Junior Cup festgelegt. IDM-Promoter MotorEvents beweist Stil.

IDM-Promoter MotorEvents reagiert trotz des Weggangs des ADAC mit zwei Klassen aus der Straßenrennsportserie souverän und bindet den ADAC Northern Europe Cup sowie auch den Junior Cup zweimal ins IDM-Programm ein. Die Termine auf dem Lausitzring und in Hockenheim komplettieren den ADAC-Kalender.

Im Northern Europe Cup, in dem Moto3-Motorräder der Grand-Prix- und der Standardklasse fahren, sind zehn Läufe bei sieben Veranstaltungen angesetzt: 08.–10.04. Silverstone (GB/BSB), 15.–17.04. Assen (NL/WSBK), 29.04.–01.05. Lausitzring (IDM), 15.–17.07. Sachsenring (MotoGP), 26.–28.08. Oschersleben (German Speedweek), 23.–25.09. Hockenheim

(IDM), 30.09.–02.10. Assen (NL/BSB). Die Einschreibung ist bis zum 15. Februar möglich.

## Teenies zweimal bei MotoGP

Der Nachwuchs des ADAC Junior Cups powered by KTM fährt mit der RC390-Maschine acht Wertungsläufe bei sechs Veranstaltungen und dabei gleich zweimal im Rahmen eines Grand Prix: 15.–17.04. Assen (WSBK), Lausitzring (IDM), 15.–17.07. Sachsenring (MotoGP), 12.–14.08. Red Bull Ring (A/MotoGP), 26.–28.08. Oschersleben (German Speedweek), 23.–25.09. Hockenheim (IDM). ♦



Höhepunkte: ADAC Junior Cup

## NACHRICHTEN

## Suzuki wartet das neue Motorrad ab

Superbike IDM Suzuki fährt 2016 auf der Schmalspur. Aber nicht, weil die IDM durch den Weggang des ADAC mit der Moto3-Klasse und dem Junior-Cup kurzfristig in die Bredouille geraten ist, sondern weil das neue Motorrad noch nicht zur Verfügung steht. Suzuki bringt 2016 eine neue GSX-R an den Start, jedoch erst nach der Saison. «Mit dem alten Modell anzutreten, macht in der Superbike-Klasse keinen Sinn. Außerdem ist das Reglement völlig irrsinnig. In der IDM ist demnach mehr an technischen Freiheiten wie in der WM erlaubt», sagt Racing Manager Thomas Hannecke. In der IDM Superstock bleibt das Engagement bestehen, ebenso kleinere Unterstützungen in der IDM Supersport 600 wie im Team Suzuki Laux mit Sarah Heide.

## Gespann-WM: Kalender 2016 steht

Seitenwagen-WM Die FIM hat die sechs Termine der WM 2016 bekannt gegeben: 10. April: Le Mans/F; 18.–19. Juni: Rijeka/HR (2 Rennen); 25.–26. Juni: Pannonia-Ring/H (2 Rennen); 7. August: Assen/NL; 27.–28. August: Oschersleben/D (2 Rennen); 17. September: Donington Park/GB. ♦ AWI/IP

## KOMPAKT

»» IDM Superstock 1000 Das Wilbers-BMW-Team ist für 2016 komplett. Der Schweizer Colin Rossi hat für die IDM Superstock 1000 unterschrieben. Der Australier Jed Metcher stand schon länger als Fahrer in der IDM Superbike fest. Nach einem Jahr Pause wechselt das Team zurück auf Dunlop-Reifen und wird Neuentwicklungen testen.

»» IDM Superbike Der IDM-Saisonauftritt auf dem Lausitzring verschiebt sich um eine Woche nach hinten und findet vom 29. April bis zum 1. Mai statt. Ein anderer Termin ist geplatzt: Der langjährige Veranstalter des Oschersleben-Rennens, der ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt, lehnt die Superbike-IDM-Serie jetzt ab. Promoter MotorEvents sucht Ersatz. ♦ AWI

Halbzeitbilanz

# Festung wackelt



Bisher läuft alles für den Herausforderer: Paolo Gonçalves auf Honda führt nach der ersten Woche

Von IMRE PAULOVITS

**Nach einer Woche geht es an der Spitze der Dakar richtig eng zu, und Honda-Pilot Paolo Gonçalves führt. Schafft er es, die KTM-Siegesserie nach 15 Jahren zu beenden?**

Honda hat in Südamerika eine ganz besondere Mission. Seit ihrer Rückkehr vor drei Jahren als Werksteam in die Dakar versuchen sie vor der Haustüre ihres größten Werkes außerhalb von Japan zu gewinnen. Unzählige Etappensiege und Führungskilometer hat das von HRC geleitete Rallye-Abenteuer bereits hinter sich, doch bislang sind sie noch immer zum Schluss an der Erfahrung der KTM-Truppe, und speziell deren Top-Piloten Marc Coma gescheitert.

Doch Coma hat aufgehört, und so sind die Karten neu gemischt. Doch nicht nur das, auch die Streckenführung hat alle überrascht. «Da die Rallye nur noch in Argentinien und in Bolivien stattfindet, gibt es so gut wie keine offene Wüste mehr, sondern es geht nur über Pisten», stellte Rallye-Experte Heinz Kinigadner fest. «Da ist die Navigation um ein Vielfaches leichter geworden.»

Doch auch so gibt es noch genügend Unwegsamkeiten zu meistern. Bei der diesjährigen Ausgabe ist es vor allem das Wetter. So musste gleich die

erste Etappe wegen heftiger Regenfälle abgebrochen werden. Durch überflutete Flussläufe ging für die Motorräder nichts mehr. Als am zweiten Tag der Tross halbwegs seinen Rhythmus aufnehmen konnte, setzte sich Honda-Pilot Joan Barreda an die Spitze. Dann hatte das HRC-Team zwischenzeitlich gar die ersten drei Plätze der Gesamtwertung inne, aber es blieb eng. Die ersten fünf Piloten waren in Sichtweite, und niemand konnte sich wirklich absetzen. Die KTM-Piloten Toby Price und Matthias Walkner lagen in Lauerstellung, und auch die technisch identischen Husqvarna mit Ruben Faria und Pablo Quintanilla zeigten ihr Potenzial auf. Ganz erstaunlich: Der slowakische KTM-Privatier Stefan Svitko, der durch seine Erfahrung und Konstanz schon 2012 und 2015 Fünfter geworden war, zeigte diesmal, dass auch beim Tempo mit ihm zu rech-

nen ist und hielt mit den Zeiten der Werkspiloten mit.

## Die Schrecken der Dakar

Dann ging es Schlag auf Schlag, und die Dakar zeigte wieder ihr wahres Gesicht: In den Höhen bis knapp 5000 Meter bekam einige Piloten Atemnot. Paolo Gonçalves kam so völlig entkräftet ins Ziel der fünften Etappe an und konnte gerade noch seine Gesamtführung behaupten. Dann hatte Barreda ein technisches Problem an seinem Motor und musste am sechsten Tag von seinem Teamkollegen Paolo Ceci ins Ziel geschleppt werden. Sein Motorrad konnte nicht wieder repariert werden, und Hondas Sieganwärter musste aufgeben.

Auch das Husqvarna-Team musste Federn lassen: Ruben Faria stürzte am sechsten Tag und musste mit einem gebrochenen Arm aufgeben. Einen Tag später erwischte es dann

Rallye-Weltmeister Matthias Walkner, der im Staub einen Graben übersah und sich den Oberschenkel brach.

## Noch alles möglich

Vor der Pause endete die Dakar dann, wie sie begonnen hatte: Wieder regnete es in Strömen, die zweite Sonderprüfung des siebten Tages musste neutralisiert werden. Enduro-Weltmeister Antoine Méo konnte seinen ersten Etappensieg verbuchen, und Paolo Gonçalves seine knappe Führung vor KTM's Speerspitze Toby Price, der immer stärker wird, behaupten.

Nach der gnadenlosen Hatz der ersten Woche stellt sich jetzt die Frage, ob in der zweiten wieder der klassische Marathon-Charakter dominiert und so die Erfahrung vor dem Speed gewinnen kann. «Diese erste Woche war wirklich hart, schnell – und die Höhenluft hat uns wirklich an unsere Grenzen

gebracht», fasst Leader Gonçalves zusammen. «Die zweite Woche wird wieder in Argentinien stattfinden, dort wissen wir mehr, was auf uns zukommt. Ich versuche jetzt, konzentriert bis ins Ziel zu pushen.»

Aber Toby Price, der immer mehr in Fahrt kommt, hat jetzt Blut geleckt. «Bislang ist es gut gelaufen für mich», so der zähe Australier. «Ich hatte weniger Probleme mit der Höhenluft als viele meiner Konkurrenten und sowohl ich als auch mein Bike sind wirklich gut beisammen. Deshalb schaue ich voller Erwartung auf die nächste Woche und greife an.»

Der Australier hat sich so etwas wie die Ruhe, die Marc Coma in den letzten Jahren auszeichnete, aneignen können. Ob er so das Geschehen an der Spitze wenden und für den 15. Sieg von KTM in Folge bei der Dakar sorgen kann? ♦



Kommt Immer mehr in Fahrt: KTM's Speerspitze Toby Price



Pablo Quintanilla: Kann er zum Schluss den Heimvorteil nutzen?

Matthias Walkner

# Guter Start, böses Ende

Von IMRE PAULOVITS

**Rallye-Weltmeister Matthias Walkner begann seine zweite Dakar stark und hatte alle Chancen auf den Sieg. Doch ein Sturz und ein Oberschenkelbruch machten alles zunichte.**

Es lag eigentlich alles im grünen Bereich. Rallye-Weltmeister Matthias Walkner ging seine zweite Dakar bewusst besonnen an, wollte kein übermäßiges Risiko eingehen – trotzdem lag er immer auf Sicht zur Spitze. Nach der ersten Woche lag der 29-jährige Österreicher an dritter Stelle der Gesamtwertung, keine

drei Minuten trennten ihn von der Spitze. Doch dann, gleich am Morgen nach dem Start zum letzten Tag vor der Pause, erwischte es ihn: «Es war an diesem Tag fast kein Wind, und der Staub blieb lange in der Luft. Dazu wurde im Staub gegen die Sonne gefahren», weiß Walkners Mentor Heinz Kinigadner. «Matthias fuhr im Staub von Toby Price. Nach etwa 15 Kilometern war da ein ganz tiefer Graben, den hat er nicht gesehen. Er hat noch probiert, ihn zu überspringen, aber er ist mit vollem Tempo in den Gegenhang eingeschlagen. Er hat sich einen Oberschenkel gebrochen. Auf der anderen Seite hat er etwas

mit dem Knie, was genau, wissen wir noch nicht.»

Walkner wurde nach La Paz geflogen und sollte dort operiert werden.

## Hartes Tempo

Bis zum verhängnisvollen Sturz hatte es der Österreicher zwar nicht leicht, aber er hatte die Sache gut im Griff. «Ganz ehrlich habe ich mir mehr Navigation erwartet. Das war nicht ganz so schwierig, aber dafür war das Tempo erstaunlich hoch», musste er nach den ersten Tagen feststellen.

Das Pech begann für Walkner aber auch schon recht früh: Gleich am zweiten Tag hatte er

in dem strömenden Regen einen kleinen Sturz. «Auf der Verbindungsetappe ist ein Lkw auf der Gegenfahrbahn unmittelbar auf der Höhe von Matthias durch eine riesige Wasserlache gefahren, die Gischt hat ihn voll erwischt», erzählt Kinigadner. «Er konnte sich zwar gerade noch auf dem Motorrad halten, als er wieder was sehen konnte, musste er aber einer Betonsäule ausweichen und das Bike bei rund 70 km/h hinlegen. Er ist dann auf dem Asphalt dahingeschlittert und hat sich dabei leichte Blessuren am Ellenbogen und dem Oberschenkel bzw. der Hüfte zugezogen.»

Doch bei all diesen Unwegsamkeiten verlor Walkner nie das Ziel vor Augen: «Ich fahre zwischen 95 und 97 Prozent, ich will mich langsam an die 100 Prozent heranarbeiten, damit ich in der zweiten Woche angreifen kann.» Auch das Höhentuning, das er in Österreich absolviert hatte, machte sich in der dünnen Luft bemerkbar, doch all dies nützte nichts – der böse Sturz hat vorerst mal alle Anstrengungen des Rallye-Weltmeisters zunichtegemacht.

Heinz Kinigadner hat noch etwas anderes festgestellt: «Matthias hat die Startnummer 14 gewählt, das war meine aus meiner aktiven Dakar-Zeit. Das hat mich zwar sehr geehrt, aber wie ich sehe, müssen wir eine andere nehmen, ich bin mit der auch nie ins Ziel gekommen.» ♦



Matthias Walkner: Ende der ersten Woche in einem Graben schwer gestürzt und Beinbruch

## Die Ausfälle

# Das Tempo und seine Opfer

«Die Dakar hat dieses Jahr ein ganz anderes Gesicht bekommen», stellt Heinz Kinigadner fest. «Dass in Drei-Minuten-Abständen gestartet wurde, ist eigentlich gut angekommen, denn man läuft nicht so schnell auf den Vordermann auf, man kann so schnell eigene Fehler machen. Aber die Navigation spielt in diesem Jahr eine geringere Rolle, das Tempo steigt deshalb wieder – und damit auch das Risiko. Die Verletzungsrate ist in dieser ersten Woche auch sehr stark angestiegen. Der Ruben Faria hat sich den Kiefer gebrochen und etliche Zähne verloren, dazu den Arm gebrochen. Der Pela Renet hat sich Prellungen und eine schwere Gehirnerschütterung zugezogen, Matthias Walkner einen Oberschenkelbruch und wahrscheinlich etwas mit dem Knie. Und dabei sind wir gerade erst bei

der Halbzeit. Ich kann nur hoffen, dass es nicht in dieser Tonart weitergeht. Aber das ist einfach das Risiko dabei, wenn vier Fahrer innerhalb von drei Minuten liegen und jeder gewinnen kann. Da ist zum Taktieren nicht mehr viel Platz.»

## Privatiers noch dabei

Umso erstaunlicher halten sich die beiden deutschsprachigen Privatiers. Ingo Zahn arbeitete sich in der ersten Woche von Position 92 bis P69 nach vorn. Dabei gab der 52-jährige Münchner zu, noch nie so lange so nass auf dem Motorrad gefahren zu sein wie bei der diesjährigen Dakar.

Der Österreicher Nicolas Brabeck-Letmathe begann die Woche als 115. und konnte sich nach einer Woche der Strapazen als 91. seinen verdienten Ruhetag in Salta gönnen. ♦ IP



Ruben Faria: Große Wellen geschlagen, dann Arm gebrochen

## DIE ETAPPEN

»» **Prolog:** 2. Januar Buenos Aires-Rosario/RA mit Mini-Special. Sieger: Joan Barreda (E, Honda)

»» **Etappe 1:** 3. Jan. Rosario-Villa Carlos Paz/RA (VE 405 km, WP 227 km). Absage wegen Sturm.

»» **Etappe 2:** 4. Januar Villa Carlos Paz-Termas de Río Hondo/RA (VE 336 km, WP 450 km). Halbiert auf 354 km wegen «El Niño». Sieger: Toby Price (AUS, KTM).

»» **Etappe 3:** 5. Januar Termas de Río Hondo-San Salvador de Jujuy/RA (VE 349 km, WP 341 km). Erste Berge. Gekürzt auf 200 km WP wegen «El Niño». Sieger: Joan Barreda (E, Honda).

»» **Etappe 4:** 6. Januar San Salvador de Jujuy-San Salvador de Jujuy/RA (VE 200 km, WP 429 km). Marathon-Etappe auf 3500 m.ü.M. Sand, Steine. Sieger: Joan Barreda (E, Honda).

»» **Etappe 5:** 7. Januar San Salvador de Jujuy/RA-Uyuni/BOL (VE 315 km, WP 327 km). Bis auf 4600 m.ü.M. Sieger: Toby Price (AUS, KTM).

»» **Etappe 6:** 8. Januar Uyuni-Uyuni/BOL (VE 181 km, WP 542 km). Längste Special-Etappe. Sieger: Toby Price (AUS, KTM).

»» **Etappe 7:** 9. Januar Uyuni/BOL-Salta/RA (VE 440 km, WP 353 km). Abbruch wegen Gewitter. Sieger: Antoine Méo (F, KTM).

»» **Ruhetag:** 10. Jan., Salta/RA

»» **Etappe 8:** 11. Januar Salta-Belen/RA (VE 373 km, WP 393 km). Sand.

»» **Etappe 9:** 12. Januar Belen-Belen/RA (VE 151 km, WP 285 km). Marathon-Etappe, Dünen, Navigation.

»» **Etappe 10:** 13. Jan. Belen-La Rioja/RA (VE 283 km, WP 278 km). Fiambala-Dünen?

»» **Etappe 11:** 14. Januar La Rioja-San Juan/RA (VE 281 km, WP 431 km). Dünen.

»» **Etappe 12:** 15. Januar San Juan-Villa Carlos Paz/RA (VE 450, WP 481 km). Längste Etappe der Rallye.

»» **Etappe 13:** 16. Jan. La Villa Carlos Paz-Rosario/RA (VE 419 km, WP 180 km). ♦ ML (Stand 10. Januar 2016)

## ADAC-SX-Cup Dortmund

# Gerade noch gut gegangen

Von THORSTEN HORN

**Der zweifache Titelträger Gregory Aranda hatte mit vier von sechs möglichen Tagessiegen bis Dortmund 35 Punkte Vorsprung auf Jace Wayne Owen herausgearbeitet. Seinem Titelhatrick stand damit eigentlich nichts mehr im Wege – eigentlich.**

In der Westfalenhalle ging es wie üblich an drei Tagen rund, wobei es wieder nur am Freitag und Samstag Cup-Punkte gab. Am Freitag war es Greg Aranda höchstpersönlich, der noch einmal Spannung in die Titelentscheidung brachte. In seinem Halbfinale legte sich der

Franzose böse ab, zog sich dabei starke Prellungen sowie eine Gehirnerschütterung zu und war somit «out of race».

## Titelkampf entbrannte neu

Plötzlich durften sich die beiden Amerikaner wieder große Hoffnungen auf den Titel machen. Im Finale war Jace Owen dann aber zu ungeduldig. Beim Versuch, die Führung zu übernehmen, sprang er auf einen Strohballen und crashte ebenfalls. Am Ende wurde er Neunter, was zu wenig war. Besser machte es Ben LaMay, der das Rennen gewann und seinen Rückstand damit auf 19 Zähler verkürzte.

Am 2. Tag trat Aranda wieder an. Da er souverän agierte, zer-

streuten sich LaMays letzte Hoffnungen bereits wieder. Beim Meisterschafts-Showdown stürzte Aranda in der ersten Kurve erneut. LaMay konnte jedoch kein Kapital daraus schlagen. Er finishte nur als Sechster, sodass sich Greg Aranda mit Platz 8 über seinen dritten SX-Cup-Sieg in Folge freuen durfte. Tat er aber nicht. «Das war nicht mein Wochenende, und ich bin keineswegs zufrieden. Ich habe die Meisterschaft hier zwar nicht verloren, doch gewonnen habe ich sie zuvor», so «The Machine».

## Thury griff nach den Sternen

Am Schlußtag ging es dann um den mit einem Suzuki Swift gut dotierten Titel «König von Dortmund», um den sich neben Ben LaMay auch der Samstagssieger Valentin Teillet bewarb. Mit dem gelben Nummernschild des Gesamtführenden von Dortmund rückte allerdings der 23-jährige Sachse Dominique Thury aus. Er hatte die altherwürdige Halle mit einem dritten Platz am Freitag und einem zweiten am Samstag bereits gerockt. Beim Showdown stürzte er allerdings in der Anfangsphase auf Platz 3 liegend. Nachdem der große Traum ausgeträumt war, konnte er den deutschen SX-Tempel

jedoch erhobenen Hauptes verlassen.

Valentin Teillet begnügte sich mit Platz 2 hinter Jace Owen und feierte bei seiner Deutschland-Premiere gleich den Königstitel.

## Büttner fast mit «Prinzentitel»

Die amerikanische Supercross-Koryphäe Nick Wey wollte am Ende seiner Karriere noch einmal Dortmund erleben und ließ mit Platz 6 am Sonntag seine Klasse wieder aufblitzen.

Mit vier von sechs möglichen Rennsiegen war Paul Coates in der SX2 nicht zu bezwingen, doch auch hier mischte ein Deutscher ganz vorn mit. Stephan Büttner aus Schkölen schaffte einen Laufsieg und stand an zwei Tagen als Zweiter auf dem Podest. Nachdem er sich im Cup den dritten Gesamtrang sichern konnte, wurde er starker Gesamtzweiter von Dortmund. Den Titel «Prinz von Dortmund» nahm Coates mit auf die britische Insel. ♦



HORN

Aus der Traum: Thury stürzte im Kampf um den «Königstitel»

## Supercross-WM Anaheim

# Holpriger Start für Ken Roczen

Von ALEX HODGKINSON

**Ken Roczen rettete an einem schwierigen Abend beim Auftakt zur Supercross-WM in Anaheim Platz 5. Sieger wurde Husqvarna-Pilot Jason Anderson vor Ryan Dungey auf KTM.**

Zum Glück wurde die Strecke im Angel-Stadion während der Woche vor den ersten Regenfällen seit drei Jahren in Südkalifornien geschützt und Roczen fuhr in der Nachmittags-Qualifikation die fünfbeste Zeit. Aber nach einer Berührung in der Startkurve in seinem Vorlauf ging der 21-Jährige hart zu Boden und konnte sich für das Finale erst mit Platz 3 im Halbfinale qualifizieren.

## Roczen: Erstaunlicher Speed

Nach einem weiteren Sturz in der ersten Finalrunde musste sich der Thüringer von Rang 17

nach vorne kämpfen. Aber mit erstaunlichem Speed durch die technischen Streckenabschnitte fuhr er nach 20 Runden als Fünfter ins Ziel.

Der 1,85 m lange US-Amerikaner aus dem Bundesstaat New Mexico fuhr ein furioses Rennen im Finale. Nur Siebter nach einer Runde, übernahm der Lites-Meister von 2014 in der 9.

Runde Platz 2. Fünf Runden später flog er an Hondas Cole Seely vorbei und schenkte Husqvarna den ersten Sieg in der Hauptklasse in der 44-jährigen Geschichte des Supercross.

Dungey fuhr ebenfalls ein beeindruckendes Rennen. Nach einer Kollision mit Trey Canard in der 5. Runde stieg der Meister als Siebter wieder auf das Motorrad.

Aber er konnte sich in der Schlussrunde den 2. Platz von Seely schnappen.

## Dungey schnappt sich Platz 2

Die Rückkehr von James Stewart nach seiner Doping-sperre endete frühzeitig, nachdem er bei einer Kollision mit Dungey in der Startrunde eine Gehirnerschütte-

rung erlitt und ein Neustart erforderlich wurde.

Roczen arrangierte sich mit seinem 5. Platz: «Es wäre schön gewesen, als Zweiter nach Jeremy McGrath als dreifacher Anaheiml-Sieger in die Geschichte einzugehen, aber ich habe gelernt, die Ruhe zu behalten. Es ist wichtiger, bis zum Schluss noch vorne zu sein.» ♦



Nach zwei Stürzen nur Platz 5 für Ken Roczen beim WM-Auftakt

## SUPERCROSS-WM / Resultate

Anaheim/USA: 9. Januar 2016, 1. WM-Lauf

Finale: 1. Jason Anderson, Husqvarna; 2. Ryan Dungey, KTM; 3. Cole Seely, Honda; 4. Eli Tomac, Kawasaki (alle USA); 5. Ken Roczen (D), Suzuki; 6. Chad Reed (AUS), Yamaha; 7. Trey Canard, Honda; 8. David Millsaps, KTM; 9. Dean Wilson, KTM; 10. Justin Brayton, KTM; 11. Broc Tickle, Suzuki; 12. Jacob Weimar, Kawasaki; 13. Justin Bogle, Honda (alle USA); 14. Marvin Musquin (F), KTM; 15. Justin Barcia, Yamaha; 16. Mike Alessi, Honda; 17. William Hahn, Kawasaki (alle USA); 18. Christophe Pourcel (F), Husqvarna; 19. Kyle Chisholm, Honda; 20. Thomas Hahn, Yamaha (beide USA)

Stand nach 1 von 16 Läufen: 1. Anderson, Punkte: 2; Dungey 2; 3. Seely 20; 4. Tomac 18; 5. Roczen 16; 6. Reed 15; 7. Canard 14; 8. Millsaps 13; 9. Wilson 12; 10. Brayton 11; 11. Tickle 10; 12. Weimer 9; 13. Bogle 8; 14. Musquin 7; 15. Barcia 6; 16. Alessi 5; 17. W. Hahn 4; 18. Purcel 3; 19. Chisholm 2; 20. Th. Hahn 1

Nächstes Rennen: 16. Januar 2016, San Diego/USA

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

SuperEnduro-WM Riesa

# Webb rettet Führung

**Beim WM-Lauf in Sachsen holte sich Cody Webb mit nur einem Punkt Vorsprung den Tagessieg und verteidigte damit seine WM-Führung. Doch es hätte auch anders kommen können.**

Selten, vielleicht nie zuvor, waren die drei Läufe der SuperEnduro-WM bei einem Wettbewerb so spannend. Die Vorlage lieferte Colton Haaker bei der Superpole, als er sich mit der schnellsten Zeit vor Weltmeister Blazusiak und dem

WM-Führenden Webb schon drei WM-Punkte sicherte.

In den Rennläufen war der Husqvarna-Fahrer sichtlich der Schnellste – doch auch der mit den meisten Stürzen: «Eigentlich mag ich ja Sand, aber hier war es eine Mischung aus Sandmonster und Spiderman», versuchte er eine Erklärung zu finden. Doch Haaker lag zu Beginn des 1. Laufes zusammen mit Taddy Blazusiak in Führung, als Stürze und Aufholjagden für ständige Positionswechsel sorgten, zu denen auch

noch Walker dazukam. Cody Webb konnte sich in Runde 5 auf Platz 2 schieben.

**Lettenbichler erneut überlegen**

Eine halbe Runde vor Schluss ging Webb in Führung und siegte. Haaker war in den Läufen immer wieder Schnellster, aber auch immer wieder am Boden. Doch auch die Konkurrenz fuhr

am Limit und das führte auch bei Webb & Co. zu Stürzen. Blazusiak war mit Tagesrang 4 vielleicht unter Wert geschlagen.

Bei den Junioren holte sich der 17-jährige Manuel Lettenbichler erneut in allen drei Finalläufen den Sieg und führt in der Tabelle vor der WM-Runde in Südamerika bereits mit 34 Punkten Vorsprung! ♦ RP

**SUPERENDURO-WM / Resultate**

Riesa: 2. Januar 2016, 2. WM-Wettbewerb  
**1. Finale:** 1. Cody Webb (USA/KTM), 9 Rdn. in 6:53,759 min; 2. Colton Haaker (Husqvarna/USA), +3,906 sec; 3. Tadeusz Blazusiak (PL/KTM), +5,777 sec.; 4. Jonny Walker (GB/KTM); 5. Mario Roman (E/Husqvarna); 6. Taylor Robert (USA/KTM); 7. Ty Tremaine (USA/KTM); 8. Dani Gibert (E/Sherco); 9. Alfredo Gómez (E/KTM); 10. Andreas Linusson (S/KTM).  
 – Ferner: 14. Edward Hübner (D/Sherco)  
**2. Finale:** 1. Gómez, 9 Rdn. in 6:53,779 min; 2. Webb, +1,425 sec; 3. Walker, +2,338 sec; 4. Roman; 5. Gibert; 6. Blazusiak; 7. Haaker; 8. Tremaine; 9. Robert; –ferner: 14. Hübner.  
**3. Finale:** 1. Walker, 9 Rdn. in 6:54,449 min; 2. Haaker, +0,923 sec; 3. Robert, +2,121 sec; 4. Blazusiak; 5. Webb; 6. Gomez; 7. Tremaine; 8. Gibert; 9. Linusson; 10. Roman; 11. Hübner  
**WM-Stand (nach 2 von 5 Läufen):** 1. Webb, 102 Punkte; 2. Walker 100; 3. Haaker 84; 4. Blazusiak 79; 5. Robert 70; 6. Gomez 70; 7. Tremaine 56; 8. Roman 49; 9. Linusson 45; 10. Gibert 27. – Ferner: 18. Hübner 9

Nächstes Rennen: 20. Februar 2016, Villa Gesell/BR Internet: www.enduro-abc.com



Trotz «Sandmonstern und Spiderman»: Webb knapper Sieger

X-Trial-WM Sheffield

# Saisonauftritt gehört Adam Raga

**Adam Raga gewann den psychologisch wichtigen Auftakt der Hallen-Saison gegen seinen spanischen Erzrivalen Toni Bou.**

Zuletzt hatte Raga in 2005 den Indoor-Auftakt in Sheffield gewonnen – und war damals prompt Weltmeister geworden. In sechs technischen Sektionen trafen Titelverteidiger Toni Bou und Raga in der Qualifikation aufeinander, wo Bou ungewohnte Fehler machte, während sein Landsmann mit nur einem einzigen Strafpunkt in Sektion 5 als Spitzenreiter ins Finale einzog.



Adam Raga

Jeroni Fajardo musste ein Stechen im Duell gegen Albert Cabestany fahren, aus dem er

als Sieger und damit als Gesamtzweiter für das Finale der vier Besten hervorging. Bou gewann die Parallelrennen für die Startfolge im Finale, doch der Montesa-Honda-Pilot verlor sofort seinen Vorteil mit einem weiteren «unforced Error» im Finaledurchgang. Mit den 5 Strafpunkten konnte der Spanier den Rückstand auf Raga nicht mehr einholen. Der neue TRS-Werksfahrer fuhr mit drei Punkten einen der besten Wettbewerbe seiner Karriere. Dritter wurde, mit 10 Punkten Rückstand auf Raga, Cabestany. Bei seiner Rückkehr in die X-Trial-WM wurde der Japaner Takahisa Fujinami auf Montesa bester «Nicht-Spanier» auf Rang 5. ♦ TS/JM

**X-TRIAL-WM / Resultate**

Sheffield (GB): 9. Januar 2016, 6 Sektionen, 2 Parallelrennen  
**Finale:** 1. Adam Raga (E/TRS), 3 Strafpunkte; 2. Toni Bou (E/Montesa-Honda), 7; 3. Albert Cabestany (E/Sherco), 13; 4. Jeroni Fajardo (E/Vertigo), 16  
**Qualifying:** 5. Takahisa Fujinami (JAP/Montesa), 14; 6. Alexandre Ferrer (F/Sherco), 18; 7. James Dabill (GB/Vertigo), 21; 8. Eddie Karlsson (S/Montesa-Honda), 30  
**WM-Stand (nach 1 von 4 Wettbewerben):** 1. Raga, 20 Punkte; 2. Bou 15; 3. Cabestany 12; 4. Fajardo 9; 5. Fujinami 6; 6. Ferrer 4; 7. Dabill 2; 8. Karlsson 1  
 Nächster Wettbewerb: 7. Februar 2016, Barcelona/E  
 Internet: www.fim-live.com

**Eisspeedway-WM Ylitornio**

# Vier zum Challenge nach Schweden

Für vier der sieben deutschsprachigen Piloten hätte der WM-Auftakt im finnischen Ylitornio nicht besser laufen können: Franz Zorn wurde, punktgleich mit dem russischen Sieger Jegor Myshkovets, Zweiter. Günther Bauer unterlag keinem anderen Fahrer und wurde

Dritter, noch vor dem Russen Karantchintsev. Stefan Pletschacher kam mit einem Laufsieg als Siebter weiter. Zorns Schützling Manfred Seiffter schaffte in seiner 2. Eissaison Qualifikationsplatz 5. Charlie Ebner jun. verfehlte nach Sturz die Quali um nur 1 Punkt. ♦ TS



Stechen um den Tagessieg: Franky Zorn ist im WM-Challenge

**ISSPEEDWAY-WM / Resultate**

**WM-Qualifikation I, Ylitornio/FIN:** 9. Januar 2016, Bahnlänge: 350 m, Wetter: wolkig, – 10 Grad.  
**Qualifiziert für WM-Challenge Strömsund/S (16.1.):** 1. Jegor Myshkovets (RUS), 14+3 Punkte; 2. Franz Zorn (A), 14+2; 3. Günther Bauer (D), 13; 4. Sergej Karantchintsev (RUS), 12; 5. Manfred Seiffter (A), 9; 6. Jan Klatovsky (CZ), 9; 7. Stefan Pletschacher (D), 9; 8. Daniel Henderson (S), 8+3. **Ausgeschieden:** 9. Jimmy Olsen (S), 8+A; 10. Charly Ebner jun. (A), 7; 11. Antti Aakko (FIN), 6; 12. Mikko Jetsonen (FIN), 4; 13. Jussi Nyurenen (FIN), 3; 14. Claude Gadeyne (F), 1; 15. Beat Dobler (CH), 1; 16. Janne Vilponen (FIN), 1; 17. Martin Glarner (CH), 1; 18. Michel Bolt (NL), 0  
 Nächstes Rennen: 15. Januar, WM-Qualifikation Östersund/S  
 Internet: www.fim-live.com

**NACHRICHTEN**

## Nagl: WM-Vorbereitungen in Italien

**Motocross-WM** Max Nagl wird sich für die MXGP-WM ausschließlich in Italien vorbereiten: «Die letzte Saison hat uns gezeigt, dass wir einen guten Plan hatten, und ich war pünktlich zu Saisonbeginn in sehr guter Form. Die drei Rennen zur italienischen Meisterschaft dienen ausschließlich zur Vorbereitung auf die WM. Durch den milden Winter konnte ich mein Trainingsprogramm in Belgien super durchziehen und die Akkus sind wieder voll.»

## Krasnikov wieder Russischer Meister

**Eisspeedway** Wie im letzten Jahr wurde auch jetzt der achtfache Weltmeister Nikolai Krasnikov wieder Russischer Meister. Die Plätze belegten nach vier Rennen Weltmeister Dmitri Koltakov, Dmitri Khomitsevitsh, Igor Kononov, Daniil Iwanov und Jegor Myskovetch. Die ersten Fünf der Meisterschaft dürfen in der WM-Qualifikation starten, doch Krasnikov ist schon vor vier Jahren von der internationalen Bühne abgetreten. Die ersten Drei (inklusive Krasnikov) bestreiten jedoch die Team-WM in Togliatti.

## Knight gewinnt Extrem-Auftakt

**Extrem-Enduro** Im britischen Tong konnte David Knight den 1. Lauf zum europäischen Extrem-Enduro-Cup vor seinen britischen Landsleuten Jonathan Richardson und Ben Hemingway gewinnen. Allerdings waren die Besten des Hardenduro, wie Graham Jarvis und Jonny Walker, nicht am Start. So ist die «Europameisterschaft» im dritten Jahr weiter auf dem absteigenden Ast.

## Langbahn-WM auch ohne Huckenbeck

**Langbahn-WM** Obwohl qualifiziert, hat Kai Huckenbeck der FIM die Teilnahme an der Langbahn-GP-Serie 2016 abgesagt. Die Weltmeisterschafts-Termine passen nicht mit seinen Speedwayplänen zusammen, sagte der Werlter. Nach FIM-Liste wäre Stephan Katt erster Nachrücker. Mit Katt, Erik Riss, Jörg Tebbe und Matthias Kröger wären weiterhin vier Deutsche dabei. ♦ AH/TS/RP

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Aston Martin



**DB9 Volante UPE 213.134**, - EZ 08/2015, 1500 km, 380 kW (516 PS), Kraftstoffverbr. 14,6 l/100 km (kombi), 22,3 l/100 km (innerorts), 10,2 l/100 km (außerorts), CO<sub>2</sub>-Ausst. 345 g/km, Effizienzkl. G, 179.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, [www.astonmartin-muenchen.de](http://www.astonmartin-muenchen.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 30666



**DB9 Volante Touchtronic**, EZ 05/2013, 27000 km, 381 kW (518 PS), schwarz, Leder, 700 W Audio, Bi-Xenon, SHZ, NR-Fzg., 139.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, [www.astonmartin-muenchen.de](http://www.astonmartin-muenchen.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 30664



**DB9 GT Volante**, NW, 402 kW (546 PS), Kraftstoffverbr. 14,0 l/100 km (kombi), 21,1 l/100 km (innerorts), 10,1 l/100 km (außerorts), CO<sub>2</sub>-Ausst. 325 g/km, Effizienzkl. G, 217.764,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, [www.astonmartin-muenchen.de](http://www.astonmartin-muenchen.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 30665



**DB9 Volante Touchtronic**, EZ 05/2013, 27000 km, 381 kW (518 PS), silber, Leder, Navi, 20" Räder, RF-Kamera, Scheckh., 139.900,- € AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, [www.astonmartin-muenchen.de](http://www.astonmartin-muenchen.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 30662

## Bentley



**Continental GTC V8 S**, EZ 07/2015, 3500 km, 388 kW (527 PS), Anthracite Perfekt, Leder, Navi, GPS-Vervolgung, RF-Kamera, TV, 21" Elegant-Räder, 230.289,- € (MwSt. awb.) Schmoih AG, Stinson-Strasse 2, 8152 Glattpark, Tel. 0041/432114444, [www.schmoih.ch](http://www.schmoih.ch) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 30598



**Continental GT Speed**, EZ 05/2015, 9000 km, 467 kW (635 PS), Glacier White, Leder, TV, Navi, 21" "Speed" Aluminium Felgen, Speed-Embleme, 220.373,- € (MwSt. awb.) Schmoih AG, Stinson-Strasse 2, 8152 Glattpark, Tel. 0041/432114444, [www.schmoih.ch](http://www.schmoih.ch) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 30603



**Continental Flying Spur**, EZ 06/2009, 52500 km, 412 kW (560 PS), zweifarbig schwarz, Navi, TV, Leder, 19", 80.035,- € (MwSt. awb.) Schmoih AG, Stinson-Strasse 2, CH-8152 Glattpark, Tel. 0041/432114444, [www.schmoih.ch](http://www.schmoih.ch) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 30587



**Continental GTC V8 S**, EZ 01/2015, 5900 km, 389 kW, Braun, Leder, Navi, perm. Allrad, Schaltwippen, 184.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, [www.bentleymuenchen.com](http://www.bentleymuenchen.com) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 30667



**Continental GTC V8 Mulliner**, EZ 08/14, 9900 km, 373 kW, Blau, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 159.900,- € AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, [www.bentleymuenchen.com](http://www.bentleymuenchen.com) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 30671



**Flying Spur W12 + MULLINER**, EZ 09/2013, 12000 km, 460 kW (625 PS), Braun, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 139.900,- € AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, [www.bentleymuenchen.com](http://www.bentleymuenchen.com) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 30670



**Continental 6.0 GT full mulliner**, Liebhaberauto, Rechtslenker, Vollausrüstung! EZ 2/2006, 40000 km, 412 kW (560 PS), 12 Zyl., Barnato Green, Leder, Navi, Tel., Klima, Xenon, NR-Fzg., VB 54.900,- € Tel. 0172/6666619, [contact@micklemas.com](mailto:contact@micklemas.com)

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 30727



**Continental GT**, EZ 10/2014, 12000 km, 423 kW (575 PS), blau, Leder, Walnut-Furnier, TV-Tuner, ACC, 21" 7 Speicher, 187.217,- € (MwSt. awb.) Schmoih AG, Stinson-Strasse 2, 8152 Glattpark, Tel. 0041/432114444, [www.schmoih.ch](http://www.schmoih.ch) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 30599



**Flying Spur V8 Mulliner**, EZ 07/2015, 7224 km, 373 kW (507 PS), Silber, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., 154.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, [www.bentleymuenchen.com](http://www.bentleymuenchen.com) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 30673



**Mulsanne Mulsanne Speed + MULLINER + REA**, EZ 04/15, 4000 km, 395 kW, Braun, 2 x 8" LCD, bel. Massagesitze, Prem. Sound, 315.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, [www.bentleymuenchen.com](http://www.bentleymuenchen.com) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 30669

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

**Jetzt online abonnieren!**  
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!  
[www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)



**Flying Spur V8 Mulliner**, EZ 07/2015, 5741 km, 373 kW (507 PS), Schwarz, Leder, RF-Kamera, TV, Xenon, 21" Leichtmetallrad, 154.900,- € (MwSt. abw.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.bentleymuenchen.com H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30668

**BMW**



**BMW Z3 Coupé 2.8**, Topzustand, Glashebedach, EZ 98, Garagenwagen, 77000 km, unfallfrei, zu verkaufen. 0511/527957

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

**JETZT SCHWENKBARE KUPPLUNG** für 3er-4er-5er inkl. fachgerechter Montage u. Codierung für ab 920,- €. Tel. 09933/902023, www.kupplung-vor-ort.com H



**435 Gran Coupé xDrive DM Sportpaket**, EZ 12/2014, 75277 km, 230 kW (313 PS), mineralgrau, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 48.600,- € (MwSt. abw.) Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, 02251/9451-0, www.rolfhorn.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30730

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

**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  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

**BMW Alpina**

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H



**B4 Biturbo Coupé Switchtronic Allrad**, Neuwagen, 301 kW (409 PS), Black Sapphire, Leder, Navi Prof., Xenon, Harman Kardon, DAB, Glasdach, Komfortzugang, Aktive Geschw. Regelung, HeadUp, Kraftstoffverbrauch: innerorts (l/100 km) 10,6; außerorts (l/100 km) 6,3; kombiniert (l/100 km) 7,9; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert (g/km) 183, CO<sub>2</sub>-Effizienz D, 90.330,- € (MwSt. abw.), Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Tel. 02251/9451-28, www.rolfhorn.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30738

**Wiesmann**

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

**Cobra**

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

**Ferrari**

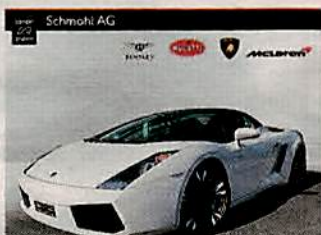


**Ferrari 365 GTB/4 Daytona Coupé**, Bj. 1972, matching numbers, originales Interieur, tolle Dokumentation inkl. Bordmappe & Neuwagenrechnung, Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, 05202/72000, www.axelschuette.de H

**Jaguar**

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

**Lamborghini**



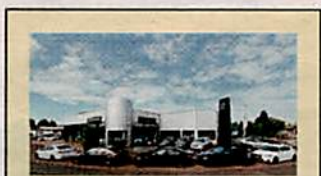
**Gallardo 140 Spyder**, EZ 11/2007, 23000 km, 382 kW (519 PS), Bianco Monocerus-metallic, Leder, Navi, RF-Kamera, Klima, Xenon, 108.183,- € (MwSt. abw.) Schmohl AG, Stinson-Strasse 2, 8152 Glattpark, Tel. 0041/432114444, www.schmohl.chH  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30602

**Lancia**



**Lancia Aurelia B24S Cabriolet**, Bj. 1956, matching numbers, tolles Originalfahrzeug, erstes Leder, Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Straße 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

**Lexus**



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

**McLaren**



**650S Spider**, EZ 07/2014, 13000 km, 478 kW (650 PS), Elite Lackierung "Tarocco Orange", Klima, Xenon, Schmiedefelgen, 239.405,- € (MwSt. abw.) Schmohl AG, Stinson-Strasse 2, 8152 Glattpark, Tel. 0041/432114444, www.schmohl.ch H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30600

**Mercedes**

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

**VANSPO RTS.DE BY HARTMANN-TUNING**



**EINZELSTÜCK "MetroLINE"-HARTMANN Citan 111 CDI**, EZ 06/2014, ca. 6000 km, Aerodynamikpaket MetroLINE (Front-, Seiten-, Heck- und Dachspoiler), Volleder schwarz + Sportlenkrad, Sportfedersatz, 17" oder 18" Wunschfelge im Preis enthalten, Chiptuning, Klima u.v.m., Verbr. l/100 km: in Orts 5,0; auß.orts 4,4; komb. 4,6; CO<sub>2</sub> komb.: 119 g/km, CO<sub>2</sub>-Effizienz: A, 35.164,- € (MwSt. abw.) VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30631



**CLK 63 MB Einzelstück**, 20 Zoll Neu & TV, EZ 7/06, 134950 km, 525 PS, Farbe: feueropal, TÜV NEU, Inzahlungnahme möglich, 42.500,- €. Tel. 0170/6823950  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30523

Suche SLK u. SL, bar. Tel. 05505/5846 H

**VANSPO RTS.DE BY HARTMANN-TUNING**



**MB Citan 109 CDI HARTMANN Metro-Stream**, EZ 10/2012, ca. 4500 km, Leistungs-Chip auf 78 kW / 107 PS, Aerodynamikpaket, 18 Zoll Alu-Radsatz, Sportfahrwerk, Interieur-Optikpakete, Sportlenkrad, Klimaanlage, hochwertig foliert Originallack: dunkelgrau-metallic, Kaufpreis: 20.500,- € (MwSt. abw.) VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30630

**Porsche**



**991 4 GTS PDK, NAVI, BOSE, LED**, EZ 09/2015, 9703 km, 316 kW (429 PS), tief-schwarz-met., Leder schwarz-luxorbeige, Sitzbelüftung, Komfortpaket, Klima, Xenon, SD, SHZ, 128.900,- € (MwSt. abw.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30700

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



**Cayman 2.7 PDK, NAVI, PDLs**, EZ 01/2014, 30581 km, 202 kW (275 PS), indischrot, Lederpaket Teilledersitze schwarz, Klima, Xenon, 20 Zoll Carrera S Rad schwarz, SHZ, 50.900,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30698


**Porsche**


**Cayman S PDK PASM PDLs+ BOSE PCM**, EZ 07/2015, 6588 km, 239 kW (325 PS), schwarz, Leder schwarz, Navi, Klima, Xenon, SHZ, KOM: 105668, 68.400,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30539

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



**Cayenne Diesel**, EZ 05/2012, 52214 km, 180 kW (245 PS), amethyst-met., Luftfed., Panoramadach, Leder schwarz, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, KOM: A38290, 52.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30552

**Porsche 911 von privat zum Kauf gesucht.** Tel. 0172/2914736



**911 993 S**, EZ 3/1997, 266000 km, 210 kW, ozeanblau, Schalter, Preis VS. Tel. 06831/3882, werner.kreis@t-online.de  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30529

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



**Porsche Zentrum Köln**  
**Cayman 2.7 PDK**, 20 Zoll, EZ 01/2014, 30581 km, 202 kW (275 PS), indischrot, Lederpaket mit Teilledersitzen schwarz, Navi, Klima, Xenon, PDLs, SHZ, KOM: 163049, 51.400,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30551

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



**Porsche Zentrum Köln**  
**Cayenne Diesel PDLs**, EZ 12/2013, 64526 km, 180 kW (245 PS), dunkelbaumet., Serie schwarz, Interieur-Paket Nussbaum-Wurzel, Panorama Dachsystem, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 55.900,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30696

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



**Porsche Zentrum Köln**  
**Panamera Diesel Edition**, EZ 07/2015, 8500 km, 221 kW (300 PS), carbongrau-met., Leder schwarz, Navi, Klima, Xenon, Privacy-Verglasung, GSD, SHZ, KOM: 025401, 85.800,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30536



**Porsche Zentrum Köln**  
**997 Carrera S Coupé 6G, BOSE**, Tel., EZ 04/2008, 84502 km, 261 kW (355 PS), meteorgrau-met., Leder steingrau, Navi, Klima, Xenon, SSD, SHZ, KOM: 726742, 49.900,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30532

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

**Porsche-Fan sucht CARRERA GT, 959, 918er** unfallfrei, zum Kauf. Telefon 0172/5159727



**Porsche Zentrum Köln**  
**997 Carrera S Cabrio, PDK, PCM**, EZ 12/2008, 21575 km, 283 kW (385 PS), schwarz, Ledersitzanlage schwarz, Sportabgasanlage, Navi, 19 Zoll Turbo Rad, Klima, Xenon, SHZ, 70.911,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30694



**Porsche Zentrum Köln**  
**Boxster S PDK, PDLs, PCM**, EZ 05/2012, 40955 km, 232 kW (315 PS), schwarz, Sportsitz Teilleder schwarz, Navi, Klima, 19" Boxster S Rad lackiert, Xenon, SHZ, 49.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30692



**Porsche Zentrum Köln**  
**991 Carrera Cabrio PDK**, Tel., EZ 06/2012, 16626 km, 257 kW (350 PS), dunkelblau-met., Leder yachtingblau, Navi, Multifunktionslenkrad, PDLs, Klima, Xenon, SHZ, KOM: 135116, 85.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30534



**Porsche Zentrum Köln**  
**991 Carrera S Coupé 7-Gang**, EZ 08/2012, 76500 km, 294 kW (400 PS), achatgrau-met., Leder achatgrau, Sportabgasanlage, Sport Chrono Paket, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, PASM - 20 mm, KOM: 111790, 72.911,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30553

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

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



**Porsche Zentrum Köln**  
**Cayman PASM, PDK, PCM, 20 ZOLL**, EZ 07/2015, 9859 km, 202 kW (275 PS), weiß, Sportsitz Teilleder schwarz, Navi, Klima, PDLs+Xenon, SHZ, 59.400,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30693


**Renn/Rallye**

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

Service - Verkauf -  
Wartung & Instandsetzung - Beratung

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

Elektrik + Elektronik für den Motorsport.  
www.aamgard.de, +49(0)203/3175645 H



**Subaru Prodrive WRC S12 Showcar**, 2008, 0 km, blau, original, nur Messe, Preis VS. Tel. 0171/1771801

**MOTORSPORT aktuell** **Jetzt online abonnieren!**

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

■ **Leser werben Leser** ■ **Testabos**  
■ **Jahresabos** ■ **Geschenkabos**

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

[www.Rennsportshop.com](http://www.Rennsportshop.com)



Serie - 1. Folge: Die Formel 1 auf dem Wasser

# Wahnwitzige



Spektakulär: Der dreifache F1-H2O-Weltmeister Alex Carella im Kampf gegen Wellen und Gegner bei der «Formel 1 auf dem Wasser»

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**In dieser neuen Serie stellen wir Ihnen Rennsport-Disziplinen der besonderen Art und Weise vor. So besonders, dass sie in MOTORSPORT aktuell sonst nicht behandelt werden. Den Anfang macht standesgemäß die Formel 1 – und zwar jene auf dem Wasser: die «F1 H2O».**

Noch 30 Sekunden bis zum Start des letzten Saisonlaufs 2015 in Schardscha. Nebeneinander versetzt stehen die Rennboote aufgereiht und werden von einem Helfer festgehalten. Unter der Dezembersonne im Mittleren Osten schimmert die Wasseroberfläche. Gleich geht das auf 43 Runden angesetzte Finalrennen im drittgrößten der Vereinigten Arabischen Emirate los. Die fünf roten Lichter der Ampel gehen nacheinander an und dann aus – es geht los: 17 Männer und eine Frau stürmen in ihren Renn-Katamaranen auf die erste Wende (der nautische Fachausdruck für eine Kurve) zu. Den besten Start erwischt

Philippe Chiappe aus der zweiten Position heraus. Der 52-jährige Franzose steht bereits als Champion fest, hat sich den WM-Titel zum zweiten Mal in Folge gesichert.

Mit seinem weiß-neongelben Renner springt er über die kleinen Wellen im heute etwas rauhen Persischen Golf. Mal ist der rechte Rumpf in der Luft, mal der linke. Und ab und zu ragt nur noch die Schraube ins Wasser, wenn das komplette Rennboot kurz abhebt. Wohlgermerkt bei rund 200 km/h! Ansatzlos und ohne jegliche Seitenneigung schmeißt sich Chiappe mit seinem Renngefährt in die erste Biegung.

### Werte fast wie im Kampfjet

Ein beeindruckendes Schauspiel, das von den Zahlen untermauert wird. Und bei denen klar wird, dass man gar nicht so weit von der Formel 1 auf dem Asphalt entfernt ist. Von 0 auf 160 km/h vergehen gerade einmal knapp vier Sekunden, das kann auch die Königsklasse auf der Rundstrecke nicht besser. Ein bei 10500 U/min über 400

PS starker 2,5-Liter-Zweitakt-V6-Motor von Mercury, der direkt mit der Schraube verbunden ist, hat leichtes Spiel mit den 390 kg, die die Konstruktion aus Karbon, Kevlar und Synthetik-Fasern nur auf die Waage bringt. Durch die aerodynamisch vorteilhafte Katamaran-Form werden die Kurven teilweise mit über 6 g Querbeschleunigung genommen – auf dem Asphalt bis heute undenkbar und fast Werte aus einem Kampfjet. Lediglich beim theoretischen Topspeed von rund 250 km/h bei ruhigem Wasser sieht man ein wenig alt aus gegen so manchen Rundstrecken-Boliden – das jedoch durch die Naturgesetze.

Chiappe fährt nach einem Rennviertel recht ungefährdet an der Spitze. Mit etwas Respektabstand folgen die schnelle Norwegerin Marit Stromoy und der dreifache Ex-Champ Alex Carella aus Italien. Nach 16 Runden ist der Traum, den Back-to-back-Titel mit einem Sieg zu krönen ausgeträumt: Motorschaden. Die Führung geht an die Norwegerin.

Auch ein bisschen Deutsch wird in der internationalen F1 H2O gesprochen. Der einzige deutschsprachige Fahrer im Feld, Bernd Enzenhofer aus Österreich, musste jedoch seine Saison vorzeitig beenden, nachdem ihm beim Training zum Lauf in Abu Dhabi ein Konkurrent abschoss: Sein Renngefährt des italienischen Motorglass-F1-Teams erlitt einen Totalschaden, sodass der Niederösterreicher auch beim Finale nicht mehr dabei sein konnte.

### Sicherheit hat große Priorität

Allgemein gehen Unfälle zwar meist sehr glimpflich für die Fahrer ab, die Rennboote jedoch werden bei fast jedem Crash stark mitgenommen. Die irren Speeds und Beschleunigungswerte sorgen im Verbund mit der bei den hohen Tempibrettharten Wasseroberfläche jedoch dafür, dass zumindest einmal größere Reparaturen oder gleich ein neues Chassis fällig werden. Kein Wunder also, dass auf größtmögliche Sicherheit höchsten Wert gelegt wird. Dafür sorgt die UIM

(Union Internationale Motonautique), die analog der FIA im Automobil- und FIM im Motorradbereich als Sporthoheit über dem Geschehen des weltweiten Motorbootsports steht.

Die auch im Automobilsport übliche Fahrerausrüstung inklusive HANS ist natürlich vorgeschrieben. Das Cockpit ist aus Kohlefaser und Kevlar gebaut. Die Frontscheibe ist kugelsicher, und die Spitzen der beiden Rümpfe sind mit Kunststoffschäum ausgepolstert. An den Seitenflanken gibt es Crashzellen. Ein Airbag hält das Cockpit im Fall eines Crashes über Wasser, während der Motorraum sofort mit Wasser geflutet wird. So schaut immer die Spitze aus dem Wasser. Sollte es doch einmal eng werden, haben die Fahrer für ca. eine Minute Sauerstoff an Bord, das Rescue-Team ist jedoch meist nach 10 bis 15 Sekunden am Unfallort.

Weiterer Risikofaktor sind die Einflüsse der Natur. Die Strecke ändert sich von Runde zu Runde: mehr Wellen, weniger Wellen, andere Windrichtung und so weiter. Passt man nicht auf,

# Wasserspiele



Glimpflich ausgegangen: Enzenhofers (l.) Abu-Dhabi-Crash



In kundigen Händen: Philippe Chiappes Rennboot am Limit



Doppel-Champ: Chiappe



Oft schon vorentscheidend für den Rennausgang: Beim Start gilt es, sich zu positionieren

«hakt» man mit einem der Rumpfe ein und wird abrupt vom Wasser gestoppt. Hat man zu viel Luft unterm Boot, gibt es einen «Backflip».

Vor so etwas sind selbst alte Hasen nicht gefeit. Die vermutlich bekannteste Flugeinlage legte Guido Capellini in Portimão 2006 ein. Und der Italiener prägte den Sport zuvor wie kein Zweiter. Der bekennende Nutella-Liebhaber aus Italien ist mit zehn WM-Titeln unbestrittener König der F1 auf dem Wasser. Heute ist er Teamchef des Abu-Dhabi-Teams, in dem auch der derzeitige Star der Szene, Alex Carella, fährt.

## Propeller statt Reifen

Carella ist dabei der Kategorie «gottbegnadet» zuzuschreiben, also mit extrem viel Talent gesegnet. Im Gegensatz dazu der aktuelle Doppelchamp Chiappe, der als harter Arbeiter gilt.

Und harte Arbeit ist auch schon eines der wichtigsten Erfolgsrezepte. Vor allem, was die Auswahl des richtigen Propellers angeht. Wenn man auf der Rundstrecke die Reifen maxi-

mal ausnutzen muss, so muss man im Wasser immer den passenden Propeller zur Hand haben. Für jede Wasserdichte, jede Temperatur, jeden Wellengang, Salz- oder Süßwasser, dreckiges oder klares Wasser. Schon kleinste Änderungen beim Wetter können einen ganz anderen Propeller erfordern – kein Wunder also, dass die Top-teams ca. 30 zur Auswahl haben.

Ein weiterer wichtiger Faktor: der Start. Wer einmal hinter einem Gegner festhängt, muss ständig der gefährlichen Welle des Vordermanns ausweichen und sich anpassen. Ausbremsen gibt es nicht, da die Boote schlicht keine Bremse haben.

Nach Chiappes Aus bekommt diese Faktoren in Schardscha Marit Stromoy am besten zusammen und wird in der 32-jährigen Geschichte der F1 H2O die erste Frau, die einen Lauf gewinnt. Das ist in der Rundstrecken-F1 wohl in den nächsten Jahren kaum denkbar. ♦

NÄCHSTE FOLGE (HEFT 5):  
SEIFENKISTEN

## ZUM THEMA Motorboot-Rennen

» Kategorien Neben den Renn-Katamaranen gibt es zwei weitere Hauptkategorien von Rennbooten. Offshore-Powerboote leisten bis zu 1700 PS (2 x 850 PS), welche die rund fünf Tonnen schweren Kolosse (Kl. 1) auf über 250 km/h beschleunigen. Die extremste Art der Rennboote stellen Hydroplanes dar. Die Boote der Kategorie H1 Unlimited mit einem Hubschrauber-Triebwerk als Treibsatz leisten bis zu 3000 PS und erreichen über 300 km/h. Wie der Name vermuten lässt, sind diese Boote halbe Flugzeuge: Die meiste Zeit sind nur Propeller (Schraube), Ruder und die Steuer-Finne unter dem Rumpf im Wasser, während der Rest «fliegt» und über einen Heckflügel ausbalanciert wird.

» Rekorde 2004 stellte Dave Villwock mit seinem Hydroplane «Miss Budweiser» den Geschwindigkeitsrekord für propellergetriebene Boote auf: 354,85 km/h! Der absolute Bestwert steht seit 1978: Mit der düsengetriebenen «Spirit of Australia» fuhr Ken Warby 511,13 km/h.

» Kosten Für ein einzelnes Event in der F1 H2O kann man sich ab ca. 30000 Euro in ein kleines Team einkaufen. (Einstellige!) Millionenbudgets haben nur die absoluten Topteams.

» Internet Weitere Informationen zum Rennsport auf dem Wasser gibt es allgemein auf der UIM-Homepage unter [www.uimpowerboating.com](http://www.uimpowerboating.com) oder zur F1-H2O-Serie auf [www.flh20.com](http://www.flh20.com). ♦ MBR

## Deutschland

## Auf Mosel, Eider und Co

In Deutschland, das in Sachen Boot-Rennsport eine echte Vorreiterrolle einnimmt, kommt man als Fan von Motorbootrennen im Rahmen der Events zum ADAC Motorboot Masters auf seine Kosten. Gefahren wird zum Beispiel auf der Mosel (Brodembach), dem Rhein (Lorch) oder der Eider (Rendsburg). Highlight der Saison 2016 wird jedoch unbestritten der Event in Berlin-Grünau. Auf der Regattastrecke fährt man Ende August zusammen mit der Formel-4-Weltmeisterschaft, nachdem 2015 das Finale auf dem Badesee in Düren-Gürzenich den gemeinsamen Event mit der WM bildete.

## Eine deutsche Hoffnung

Die technischen Grundlagen sind in WM und Masters identisch, denn Letzteres bedient sich der F4-Regularien der UIM. Die Mercury-Einheitsmotoren mit einem Liter Hubraum leisten 60 PS und sorgen für über 100 km/h Topspeed. Damit rangiert man oberhalb des ADAC Motorboot Cups, der im Rahmen des Masters seine Rennen austrägt. Im Cup dürfen bereits 14-Jährige in ihren rund 30 PS starken Formel-ADAC-Katamaranen Gas geben.

Meister im ADAC Motorboot Cup wurden 2015 Jörn Lässig und Dominic Stahl, die sich im Cockpit abwechselten. Anders als z.B. im ADAC GT Masters gibt es jedoch keineswegs Fahrerwechsel, sondern man kann als Team zusammenspannen und die Saisonrennen als solches untereinander aufteilen.

Seinen Titel abgeben musste 2015 Mike Szymura, der mit seinen 22 Jahren als eines der größten deutschen Motorboottalente – auch für die F1 H2O – gilt. Der Berliner fuhr 2015 nur bei drei Events im Masters, dominierte da aber praktisch nach Belieben. Und noch viel wichtiger: Szymura holte zum dritten Mal in Folge den Titel in der F4S World Series, welche permanent als Rahmenserie der F1 H2O unterwegs ist. ♦ MBR



Großes Talent: Mike Szymura

# IM RÜCKSPIEGEL

1996 1986  
1976 1966

# Die Januar-Highlights

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

## ... vor 20 Jahren



SUTTON-IMAGES.COM

Erstmals ganz in Rot: Schumacher beim Test im Interims-Ferrari

**Formel 1** Kaum im neuen Jahr angekommen, befindet sich die Königsklasse schon wieder im Testbetrieb. Die meisten Augen sind dabei nach wie vor auf die «Roten» gerichtet, wobei auch Michael Schumacher jetzt erstmals ein richtig Roter sein darf: im nun nicht mehr weißen, sondern standesgemäß roten Overall. Als Testfahrzeug muss in Le Castellet weiterhin ein Interimsauto herhalten, da der 1996er Bolide erst im Februar fertig werden soll. Doch trotz schlechten Wetters gibt es Fortschritte. Am Wichtigsten: Der neue V10-Motor ist jetzt zuverlässig! Doch nachdem Schumi in Südfrankreich selbst im strömenden Regen völlig fehlerfrei seine Runden gedreht hat, gibt es kurz darauf auf der Hausstrecke in Fiorano den ersten Leitplankenkontakt in Rot: Bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt rutscht er auf einer vereisten Stelle aus.

Auch der Rest des F1-Zirkus sorgt für einige Schlagzeilen. Gleich zu Beginn des Jahres wird Stewart als neues Ford-Werksteam verkündet, das jedoch erst 1997 einsteigen soll. Bei Sauber, wo Johnny Herbert neuer Teamkollege von Heinz-Harald Frentzen wird, ist man nach dem Umstieg vom V8- auf den V10-Motor gleich mit konkurrenzfähigen Zeiten unterwegs. Ligier entgeht knapp dem endgültigen Aus. Jordan verblüfft mit einem ungewöhnlichen Seitenkasten-Konzept. **ITC** Nicht nur in der Formel 1, auch in der ITC wird schon getestet. Den Auftakt machen die Meister von Mercedes, die mit Warsteiner außerdem einen neuen Sponsor von BMW abwerben konnten. Am Ende des Monats nimmt auch Alfa Romeo den Testbetrieb auf. **IRL** Der Sieg im allerersten Rennen der neu gegründeten Indy Racing League geht in Or-

lando an Buzz Calkins. Zweiter wird Tony Stewart, der sich beim Ausweichversuch eines Crashes von Eddy Cheever und Scott Sharp kurz vor Schluss die Spur an der Mauer verbiegt. **Dakar** Zum dritten Mal in Folge heißen die Sieger der Dakar-Rallye Pierre Lartigue und Michel Périn. Das Citroën-Duo hat am Ende mehr als eine Stunde Vorsprung auf die Teamkollegen Philippe Wambergue/Fred Gallagher auf Rang 2. **Rallye** In Abwesenheit der absoluten Topstars – da nur F2-WM-Lauf und kein WRC-Auftakt – reist Armin Schwarz als Favorit zur Rallye Monte Carlo. Probleme im Antriebsstrang seines Toyota Celica des Grifone-Teams sorgen dafür, dass der schnellste Mann der Rallye am Ende nur Dritter wird. Sieger ist der Französische Meister Patrick Bernardini im Ford Escort vor Francois Delecour im frontgetriebenen Peugeot 306 Maxi.

## ... vor 40 Jahren



SUTTON-IMAGES.COM

Happy in Interlagos: Sieger Lauda (r.) und Depailler auf P2

**Formel 1** Das nennt man dann wohl einen perfekten Einstand: Gleich beim Saisonauftakt in Interlagos, beim ersten Grand Prix für McLaren, sichert sich James Hunt die Pole-Position vor Weltmeister Niki Lauda im Ferrari. Im Qualifying trennen die beiden designierten Titelanwärter nur 0,02 Sekunden. Dabei muss sich Hunt richtiggehend in den noch für den kleineren Emerson Fittipaldi angepassten M23 quetschen. Auf einer Rundenzeit von über 2:30 Minuten für die 8 km lange Strecke ist zudem bemerkenswert, dass die Top 10 innerhalb einer Sekunde liegen.

Am Start schiebt sich Clay Regazzoni an die Spitze. Tags zuvor hatte er noch Vibrationen an seinem Ferrari zu beklagen, die ihn an Top-Zeiten hinderten. Der daraus resultierende vierte Startplatz war jedoch als die heimliche Pole, weil beste Position für den Start, fahrerintern längst bekannt. Da der Schweizer als guter Starter gilt,

überrascht die frühe Führung also nicht. Hunts Teamkollege Jochen Mass kollidiert beim Überholversuch an Jean-Pierre Jarier (Shadow), als dieser ihm über den Frontflügel fährt. «Wenn mich einer fragt, dann muss ich leider sagen, dass der Jarier spinnt», weiß er genau, wer Schuld am Crash ist.

Regazzoni geht alsbald der rechte Vorderreifen ein. Kurz nachdem er Lauda vorbeigewunken hat, platzt der Pneu – am Ende P7 für den Schweizer. Als bei Hunt der Motor unruhig zu laufen beginnt, ist Jarier erster Lauda-Verfolger. Doch einholen kann der Franzose den Österreicher nicht mehr: Hunts Motor geht in Rauch auf, Lauda weicht der Ölspur aus, Jarier nicht – und kracht in die Leitplanken. Teamkollege Tom Pryce erbt den letzten Podiumsplatz hinter Patrick Depailler (von Startplatz 14!) wird Hans-Joachim Stuck im March. «Ich konnte nur abwarten», so Stuck.

**Rallye-WM** Wie im Vorjahr holt sich Sandro Munario (mit Co Mario Manucci) im Lancia Stratos den Sieg bei der Rallye Monte Carlo. Björn Waldegard/Hans Thorszelius sowie Bernard Darniche/Alain Mahé sorgen gar für einen Dreifachsieg der Lancia. «Best of the rest» wird Walter Röhrl mit seinem Opel Kadett GT/E auf P4. **NASCAR** Auf der ehemaligen FI-Rennstrecke in Riverside sichert sich Bobby Allison im Penske-Matador die Pole. Richard Petty schiebt sich von Startplatz 27 bis an die Spitze und fällt mit Motorschaden aus. David Pearson im Wood-Mercury erbt den Sieg und gewinnt erstmals seit 1966 wieder auf einem Road Course.

**Neuseeland** Nachdem die Tasman-Serie in eine neuseeländische und eine australische Hälfte zerbrochen ist, geht die Neuseeland-Saison (als «Peter Stuyvesant Series») in Pukekohe los. «Kiwi» Ken Smith (Lola T332) holt sich den Heimsieg.

# des Automobilsports

## ... vor 30 Jahren



Viel gestanden, wenig gefahren: Rosbergs McLaren-Einstand



Zweiter Streich: Metge/Lemoine Dakar-Sieger mit Porsche

**Formel 1** So hatte sich das der Weltmeister von 1982 und Sieger des Saisonfinales 1985, Keke Rosberg, nicht vorgestellt. Bei seinem ersten Testeinsatz nach dem Wechsel zu McLaren schafft er gerade einmal 19 Runden. Zum Testauftakt in Rio, wo sich neben McLaren auch Williams, Lotus und Ferrari einfinden, herrschen Temperaturen von über 40 Grad. Besondere Konzentration gilt dem neuen Kraftstoffvolumen. Statt 220 dürfen 1986 pro Rennen nur noch 195 Liter Benzin durch die Brennräume der Turbomotoren gejagt werden – Saugmotoren sind verboten worden. Vor allem Williams scheint damit auf Anhieb keine Probleme zu haben, Mansell und Piquet spulen zwei volle Distanzen ab und kommen mit dem Sprit aus. Die Bestzeit jedoch geht an Lotus-Pilot Ayrton Senna, der gleich zu Beginn der Testwoche einen kleinen Schock erlitten hatte, als

einer seiner zwei Wagen beim Ausladen herunterfiel.

Nicht in Rio dabei, aber trotzdem in aller Munde, ist der Ende des Monats vorgestellte Brabham BT55. Designer Gordon Murray, der später noch für den McLaren MP4/4 verantwortlich zeichnen sollte, ging für das neue Auto radikale Wege. Das Aerodynamik-Konzept sah vor, dass möglichst viel Luft ungehindert zum Heckflügel kommen sollte. Dafür legte man den BMW-Vierzylinder hinter dem Fahrer um 72 Grad zur Seite, sodass ein extrem flacher Bolide entstehen konnte.

**Sportwagen-WM** Ein wenig belächelt wird das Jaguar-Werksteam von Tom Walkinshaw, als man das Design des Jaguar XJR-6 für die neue Saison präsentiert. Dank des neuen Sponsors «Silk Cut», dessen Besitzer Gallagher International einen Dreijahresvertrag mit Jaguar Ltd. abgeschlossen hat,

trägt das Auto statt klassischem British Racing Green nun ein weiß-purpurnes Kleid.

**Rallye-WM** Henri Toivonen macht genau da weiter, wo er beim Saisonfinale 1985 aufgehört hat, und holt in Monte Carlo beim zweiten Einsatz des Lancia Delta S4 dessen zweiten Sieg. Die Konkurrenz spielt jedoch mit: Weltmeister Salonen setzt in der letzten Nacht auf die falschen Reifen, Audi-Speerspitze Röhrli fällt einem Reifenschaden zum Opfer.

**Dakar** Nach 1984 gewinnt René Metge zusammen mit Co-Dominique Lemoine zum zweiten Mal die Dakar-Rallye auf einem Porsche 959. Überschattet wird die Ausgabe 1986 vom Tod des Organisators Thierry Sabine: Sein Helikopter gerät in einen Sandsturm und prallt gegen eine große Düne. Mit ihm sterben auch die weiteren Personen an Bord, der Pilot, eine Journalistin und ein Funktechniker.

## ... vor 50 Jahren



Auf P5 im Ziel und Sieg geehrt: Toivonen/Mikkander mit ihrer DS

**Formel 1** Direkt am Neujahrstag steigt der erste Grand Prix des Jahres. Zum Südafrika-GP in East London, der nicht zur WM zählt, reisen auch die Werksteams von Brabham und Lotus an. Jack Brabham ist dabei der erste und einzige Fahrer, der einen Motor nach der neuen Dreiliter-Formel einsetzt – wenn auch in einem angepassten Vorjahresauto. Erwartungsgemäß setzt er sich an die Spitze. Pole-Position, schnellste Rennrunde, haushohe neue Rundenrekorde und lange auch die Führung. Zehn Runden vor Ende des auf 60 Umläufe angesetzten Rennens streift die Technik doch. Nicht aber der neue Repco-V8 an sich legt den Brabham lahm, sondern mit der Benzin-Einspritzpumpe ein durchaus erprobtes Teil.

Nach Brabhams Ausfall übernimmt Mike Spence das Kommando, der mit einem «alten», jedoch auf zwei Liter aufgebohrten Lotus-Climax unterwegs ist. Fast das gesamte Rennen kämp-

fen Jo Siffert (Brabham-BRM) und Rückkehrer Peter Arundell (Lotus-Climax) miteinander, am Ende geht es zwischen den beiden 1500er-Piloten durch die zahlreichen Ausfälle sogar um Platz 2 hinter Sieger Spence, welchen letztlich der Schweizer für sich verbucht.

**Temporada Argentinien** Juan-Manuel Fangio ruft, und (fast) alle kommen. Nachdem er die Serie 1964 erstmals ausgetragen hatte – der Schweizer Silvio Moser gewann alle Rennen –, hatte der fünffache FI-Weltmeister auch für Anfang 1966 wieder vier Events mit Formel-3-Boliden geplant, an denen namhafte Fahrer teilnehmen und so den argentinischen Rennsport aus dem Dornröschenschlaf holen sollten. Beim Auftakt in Buenos Aires gewinnt, nach Problemen bei Moser und Juan-Manuel Bordeu, Chris Irwin (Brabham). In Rosario triumphiert Moser. **Tasman-Serie** Alle vier Neuseeland-Rennen, also die komplette erste Hälfte der Saison,

finden im Januar statt. Beim Auftakt in Pukekohe (gleichzeitig GP Neuseeland) siegt Graham Hill, eine Woche später in Levin gewinnt «Dick» Attwood. In Wigram und Teretonga, ebenfalls jeweils eine Woche später, jubelt Jackie Stewart gleich zweimal – alle vier Siege gehen damit an BRM-Piloten.

**Rallye-EM** Bei Mini feiert man schon den doppelten Dreierpack: Dritter «Monte»-Sieg in Folge, und dann auch noch ein Dreifach-Erfolg von Timo Mäkinen/Paul Easter vor Rouno Aaltonen/Tony Ambrose und Paddy Hopkirk/Henry Liddon. Das böse Erwachen kommt bei der technischen Nachuntersuchung: Wegen nicht erlaubter Scheinwerferbirnen werden die drei Minis, die Viertplatzierten Roger Clark/Brian Melia (Ford) und sechs weitere Autos aus der Wertung genommen. Den Sieg erbt – rein zufällig – ein französisches Auto: Die Citroën DS 21 von Pauli Toivonen (Vater von Henri) und Ensio Mikkander.

# FAN SHOP

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

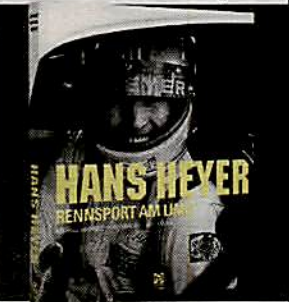
## < Kleiner Schönheitsfehler

Auch Minichamps darf ein Fehler passieren. Auf der Verpackung des Hamilton-WM-Mercedes steht: Malaysian GP Winner 2015. Doch das war Vettel. Egal: Vielleicht wird das Modell so zur absoluten Rarität. 60 Euro, im Fachhandel, Infos: [www.minichamps.de](http://www.minichamps.de)



## Rennsport am Limit >

Während seiner Motorsportkarriere schrieb Hans Heyer zahlreiche Notizen, um das Erlebte zu dokumentieren. Ein Schatz, den die Autoren Michael Behrndt und Uwe Mahla für ihr Werk sichteten. 49 Euro, 288 Seiten, bei [www.sportfahrer-verlag.de](http://www.sportfahrer-verlag.de)



## < Porsche als Tischkalender

Auch für das Jahr 2016 legt der Aschaffenburg Künstler Steffen Imhof seinen Porsche-Tischkalender im CD-Format in der eleganten Plexiglasbox auf. Die Motive reichen von Porsche 908 bis Porsche 919. 9,90 Euro, exklusiv bei: [www.steffenimhof.com](http://www.steffenimhof.com)



## 280 Minuten Formel 1 >

Fürs Weihnachtsgeschäft hat es nicht mehr ganz geklappt. Deshalb reichen wir den offiziellen Formel-1-Jahresrückblick auf DVD im neuen Jahr nach. 24,95 Euro, 280 Minuten Laufzeit, Kommentar englisch, im Handel wie z.B.: [www.raceland.de](http://www.raceland.de)



## < Cognac und Penthouse

Das waren herrliche Zeiten! Als man noch ungeniert mit Alkohol und Herrenmagazinen werben durfte. Und das auf dem jungfräulich weißen Theodore TY01 von Marc Surer (GP Holland 1981). Ca. 58 Euro, im Fachhandel, Infos: [www.sparkmodel.com](http://www.sparkmodel.com)



## Das 1000-Kilometer-Werk >

Jan Hettler und Udo Klinkel feiern in diesem bombastischen Band auf fast 750 Seiten die 29 Langstrecken-Rennen, die zwischen 1953 und 1983 auf dem Nürburgring stattgefunden haben. 198 Euro, ISBN 978-3-667-10310-9, bei: [www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de)



## Namen & Nachrichten

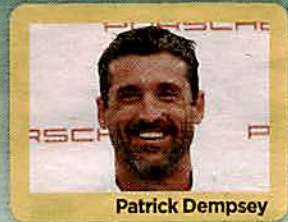
# Ex-WTCC-Pilot muss in Haft

»» **Patrick Dempsey** An diesem Mittwoch (13. 1.) wird der Rennfahrer und Ex-Star der US-TV-Serie «Grey's Anatomy» 50 Jahre alt. Der Hollywood-Schauspieler fuhr in der vergangenen Saison in der Langstrecken-WM (WEC) für das Team Dempsey-Proton. Größter Erfolg dabei war Platz 2 in der Klasse GTE-Am mit seinen Teamkollegen Marco Seefried und Patrick Long bei den 24 Stunden von Le Mans. Beim 6h-Rennen in Fuji feierte das Porsche-Trio sogar den Klassensieg.

»» **Hans-Joachim Stuck** Am Neujahrstag (1.1.) wurde der amtierende DMSB-Präsident 65 Jahre alt. Der Sohn von Berg-Legende Hans Stuck hat es selbst ebenfalls längst zur Legende geschafft. U.a. fuhr «Strietzel» zwischen 1974 und 1979 insgesamt 74 Formel-1-GP (2 Podiums),

holte Gesamtsiege bei den 24h von Le Mans (2) sowie am Nürburgring (3) und wurde DTM-Meister 1990. Mit seinen Söhnen Johannes und Ferdinand beendete er bei den 24h Nürburgring 2011 seine aktive Rennkarriere.

»» **Marin Colak** Der kroatische Ex-WTCC- und -Formel-3-Pilot muss für drei Jahre ins Gefängnis. Im November 2010 lieferte er sich mit einem Kumpel in Kroatien ein illegales Straßenrennen. Dabei kollidierten die beiden Autos, Colak verlor bei Tempo 210 die Kontrolle über seinen Ferrari und crashte so schwer, dass seine Beifahrerin starb. Nach fünfjährigem Prozess, in dem sich Colak und sein (Ex-)Kumpel gegenseitig die Schuld an der Kollision zuschoben, wurde nun ein Urteil gesprochen: Beide Unfallbeteiligten müssen für drei Jahre in Haft. ♦ MBR



Patrick Dempsey



Hans-Joachim Stuck



Marin Colak

## LESERBRIEFE

### Keine Chance

**Zum Interview mit Bernie Ecclestone, MSA 1-3/2016**

«Mister E.» sieht keine Chance für einen GP in Deutschland. Eigentlich verwunderlich, wo doch die deutsche Justiz die Einzige war, die den Mut hatte, Ecclestone anzuklagen.

Bezüglich Nico Rosberg: Solange er und Lewis Hamilton zusammen in einem Team fahren, wird Nico nie eine Chance haben, Weltmeister zu werden. Ein Weltmeister, der auch neben der Rennstrecke für Schlagzeilen sorgt, ist bei Toto Wolff und Niki Lauda sowie Ecclestone nun mal beliebter als ein braver Familienmensch. Hamilton wird auch das Jahr 2016 so lange beherrschen, bis er Weltmeister ist. Viel Spannung für das Jahr 2016. **Rainer Finger, D-47198 Duisburg**

### Keine Angst

**Zum Interview mit Bernie Ecclestone, MSA 1-3/2016**

Lieber Bernie! Einem Kindergartenkind erklärt man das so: Nur weil du Mercedes nicht magst, heißt das nicht, dass es nicht irgendwo welche gibt, die die doch mögen! Nur weil du Ferrari und Sebastian Vettel magst, heißt das nicht, dass alle die mögen!

Es gibt auf diesem Planeten Menschen, die nicht deine Meinung haben! Und es gibt Mercedes-Fans, die diese Marke schon mochten, bevor sie deine Formel 1 dominierte, und die werden Mercedes noch mögen, wenn sie nicht mehr so oft gewinnen. Aber keine Angst! Niemand will dir deinen Ball... sorry! dein Spielzeug Formel 1 wegnehmen.

Die anderen Kinder haben nämlich alle Angst vor dir! Ich freue mich für dich. Menschen wie du, die auf Kleinstkindniveau denken, sind glücklicher als andere! Und das ist schön. **Mathias Keller, D-37520 Osterode am Harz**

### Lieber schweigen

**Zum Leserbrief «Bergwelten», MSA 1-3/2016**

Es ist irrelevant, was MSA-Leser Roscher glaubt oder nicht glaubt. Solange er seine Meinung nicht mit entsprechenden Beweisen untermauern kann, soll er doch besser schweigen.

Interessant ist, dass Leser Roscher trotz entgegengesetzter Beteuerungen immerhin noch ein so großes Interesse an der Formel 1 hat, dass er seine kruden Verschwörungstheorien in einen Leserbrief an ein Fachmagazin packt. **Marc Hermes, D-72827 Wannweil**

### Auf den Punkt

**Zum MotoGP-Experten-Urteil, MSA 1-3/2016**

Toni Mang bringt es auf den Punkt! Respekt! Schmutzerei, spanische MotoGP-Trickserei, nicht erst seit Valencia?! Im Fußball gibt's dafür lebenslange Sperren – siehe Weltfußballverband FIFA etcetera. **Christian Storz, D-78132 Oberreichenbach**

### Endlich abgeschlossen

**Zum MSA-Jahresrückblick, MSA 1-3/2016**

Schade, dass Redakteur Christian Eichenberger im MSA-Rückblick Partei für Marc Márquez ergriffen hat. Sollten diese Aussagen nicht neutral sein? Wenn Valentino Rossi unsportlich war, dann kann man Márquez des Gleichen bezichtigen. Viele Fachleute haben sein Verhalten kritisiert, oder haben diese keine Ahnung vom Motorsport? Ich hoffe, das Thema ist endlich abgeschlossen. **Didi Bugmann, CH-5316 Leuggern**

## KONTAKT

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



**REDAKTION**

Redaktion MOTORSPORT aktuell  
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart  
Telefon: +49 (0)711 182 2577  
Telefax: +49 (0)711 182 1958  
www.motorsport-aktuell.com  
msa@motorpresse.de  
Redaktion: Michael Bräutigam (Redakteur),  
Christian Eichenberger (Chef vom Dienst),  
Sonderkorrespondenten:  
Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,  
Markus Lehner, Inre Paulovits, Thomas Schifferer  
Freie Mitarbeiter:  
Belgien: Christian Fischer  
Dänemark: Peter Nygaard  
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,  
Georg Dobes, Andreas Göhring, Martin Gruher,  
Michael Heinrich, Klaus-Eckhard Jost, Sven Kopf,  
Annette Laqua, Hendrik Medrow, Wolfgang  
Monsehr, Robert Palran, Achim Schlang, Ulf Simon,  
Stefania Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester, Anke  
Wieczorek, Michael Wolf  
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin,  
Alex Hodgkinson, Joe Saward, Neil Spalding  
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera  
Japan: Shigeo Kibiki  
Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat  
Österreich: Peter Preisler, Heinz Pröllner, Werner  
Schneider, Wolfgang Vlaszky  
Schweiz: Jürg Kaufmann, Peter Wyss  
Spanien: Manuel Pecino  
Tschechien: Martin Straka  
USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan  
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,  
BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrnbacher,  
dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre  
Froidevaux, Claus Hermann, Burkhard Kasan, Ni-  
kollett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico  
Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,  
Jörg Ullmann, Thomas Umer, Friedrich Weisse,  
Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSP  
Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard, Simona  
de Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller  
Grafik und Produktion:  
Michael Heinz (Art Director), Daniel Göhrer  
Schlussredaktion:  
Schlussredaktion.de  
VERLAG  
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
Leuschnerstraße 1  
70174 Stuttgart  
Telefon: +49 (0)711 182-01  
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und  
sport Gruppe  
Redaktionelle Gesamtleitung:  
Ralph Alex, Jens Katemann  
Stellvertreterin: Birgit Priemer  
Leitung Geschäftsbereich Automobil:  
Timm Rammis, Kai Fejerabend (Stv.)  
Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
Markus Eiberger  
Anzeigenleitung:  
Stefan Granzner  
Telefon: +49 (0)711 182 1641  
Telefax: +49 (0)711 182 1699  
Werbeverkauf Online:  
Zeljko Berden  
zberden@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 1346  
Auftragsmanagement:  
Iris Eifrig  
iefbrig@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 1613  
Carmen Brix  
cbrix@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 1522  
Herstellung:  
Rainer Jöttner (verantwortlich)  
Syndication/Lizenzen:  
Tel.: +49 (0)711 182 1379 / 2379  
Druck:  
DZO Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,  
Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg  
Vertrieb:  
DPV Deutscher Pressevertrieb  
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau  
Erscheinungsweise:  
wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr  
Einzelheft:  
2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)  
Jahresabonnement:  
€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus  
(D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €  
13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf  
Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ih-  
rer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit  
einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Ki-  
oskkauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).  
Abonnentenservice:  
Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,  
70138 Stuttgart, Telefon 07 11-32 06 88 88,  
Telefax 07 11-182 25 50,  
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de  
© 2015 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.  
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages  
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte  
Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.  
ISSN 1421-8488

### TIPP DER REDAKTION

**Abgehoben.** Linz (23./24.1.), Basel (29./30.1.) und Berlin (26./27.2.) sind die ersten Stationen der «Night of the Jumps» 2016. Das schreit geradezu nach einer verrückten Einführung in die Welt der Freestyle-Motocrosser. «Tomorrow will be better» ist ein Portrait-Film über den schrägen Superstar und Ex-Weltmeister Libor Podmol. Der Film kann bei iTunes bezogen werden (9.99 US\$).

Youtube. Tomorrow will be better FMX Movie - Official Trailer



Dakar-Schlusspurt: Wer wird Nachfolger von Al-Attiyah?

**TERMINE**

AUTOMOBIL		
15./16.1.	Endurance, 24h Dubai	VAE
22./23.1.	Trophée Andros, Lans-en-Vercors	F
MOTORRAD		
15.1.	Eisspeedway, Östersund	WM S
16.1.	Eisspeedway, Strömsund	WM S
16.1.	Supercross, San Diego/Kalifornien	WM USA
23./24.1.	Freestyle-Motocross/Night of the Jumps, Linz	WM A
23.1.	Supercross, Anaheim/Kalifornien	WM USA
24.1.	Eisspeedway, Weibach/Tirol	A

**MOTORSPORT IM TV**

AUTOMOBIL	
<b>DIENSTAG, 12.1.</b>	
12.30	Classic Races: Das Rallye-Jahr 1983 (Doku.) MOTORVISION-TV
20.00	Rallye Dakar, Belén-Belén (RA), 9. Etappe (kurze Zus.) EUROSPORT
22.45	Car History: BMW-Racing (Doku.) MOTORVISION-TV
23.00	Rallye Dakar, Belén-Belén (RA), 9. Etappe (ausführliche Zus.) EUROSPORT
<b>MITTWOCH, 13.1.</b>	
0.00	Rallye Dakar, Belén-Belén (RA), 9. Etappe (ausführliche Zus.) EUROSPORT 2
4.30, 18.40	Trophée Andros, Isola (F), Rennen (Zus.) MOTORS-TV
6.15	Magazin: Pikes Peak, Bergrenn-Klassiker in den USA (Doku.) MOTORVISION-TV
8.45	Rallye Dakar, Belén-Belén (RA), 9. Etappe (ausführliche Zus.) EUROSPORT
12.25	Classic Races: Das Rallye-Jahr 1984 (Doku.) MOTORVISION-TV
20.00	Rallye Dakar, Belén-La Rioja (RA), 10. Etappe (kurze Zus.) EUROSPORT
22.40	Reportage: Porsche Carrera Cup Insight 3 (Doku.) MOTORVISION-TV
23.00	Rallye Dakar, Belén-La Rioja (RA), 10. Etappe (ausführliche Zus.) EUROSPORT
<b>DONNERSTAG, 14.1.</b>	
0.00	Rallye Dakar, Belén-La Rioja (RA), 10. Etappe (ausführliche Zus.) EUROSPORT 2
3.00	Mercedes Benz: Stars & Cars 2015 (W) SPORT 1+
3.30	Made in Germany: Abt Sportslinie (Doku.) MOTORVISION-TV
8.30	Rallye Dakar, Belén-La Rioja (RA), 10. Etappe (ausführliche Zus.) EUROSPORT
12.40	Classic Races: Rallye München-Marrakesch 1990 (Doku.) MOTORVISION-TV
20.00	Rallye Dakar, La Rioja-San Juan (RA), 11. Etappe (kurze Zus.) EUROSPORT
23.00	Rallye Dakar, La Rioja-San Juan (RA), 11. Etappe (ausführliche Zus.) EUROSPORT
<b>FREITAG, 15.1.</b>	
0.00	Rallye Dakar, La Rioja-San Juan (RA), 11. Etappe (ausführliche Zus.) EUROSPORT 2
1.00	United SportsCar Challenge/USCC, Saisonrückblick 2015 (Zus.) MOTORVISION-TV
8.30	Rallye Dakar, La Rioja-San Juan (RA), 11. Etappe (ausführliche Zus.) EUROSPORT
8.35	Mercedes Benz: Stars & Cars 2015 (W) SPORT 1+
12.40	Classic Races: Porsche Carrera Cup 1990 (Doku.) MOTORVISION-TV
20.00	Rallye Dakar, San Juan-Villa Carlos Paz (RA), 12. Etappe (kurze Zus.) EUROSPORT
20.15	Formel 1, Saisonrückblick 2015 (Zus.) ORF SPORT+
23.00	Rallye Dakar, San Juan-Villa Carlos Paz (RA), 12. Etappe (ausführliche Zus.) EUROSPORT
23.00	NASCAR Sprint Cup, Saisonrückblick 2015 (Zus.) MOTORVISION-TV
23.55	NASCAR, Daytona 500 (USA), Rennen 2015 (W) MOTORVISION-TV

<b>SAMSTAG, 16.1.</b>	
0.00	Rallye Dakar, San Juan-Villa Carlos Paz (RA), 12. Etappe (ausf. Zus.) EUROSPORT 2
7.00	Classic Races: Porsche Carrera Cup 1990 (Doku.) MOTORVISION-TV
8.15	NASCAR, Daytona 500 (USA), Rennen 2015 (W) MOTORVISION-TV
8.30	Rallye Dakar, San Juan-Villa Carlos Paz (RA), 12. Etappe (ausführliche Zus.) EUROSPORT
20.00	Rallye Dakar, Villa Carlos Paz-Rosario (RA), letzte Etappe (kurze Zus.) EUROSPORT
23.00	Rallye Dakar, Villa Carlos Paz-Rosario (RA), letzte Etappe (ausf. Zus.) EUROSPORT
<b>SONNTAG, 17.1.</b>	
0.00	Rallye Dakar, Villa Carlos Paz-Rosario (RA), letzte Etappe (ausf. Zus.) EUROSPORT 2
0.15	Formel 1, Saisonrückblick 2015 (Zus.) ORF SPORT+
1.30	Rallye Dakar, Villa Carlos Paz-Rosario (RA), letzte Etappe (ausf. Zus.) EUROSPORT
7.00	Rallye Dakar, Villa Carlos Paz-Rosario (RA), letzte Etappe (ausf. Zus.) EUROSPORT 2
15.25	Classic Races: Tourenwagen-Preis Argentinien 1964 (Doku.) MOTORVISION-TV
15.50	Classic Races: Die 500 Meilen von Indianapolis (USA/Doku.) MOTORVISION-TV
18.25	Rallye Dakar, Höhepunkte 2016 (Reportage) N-TV
20.55	Rallycross-WM 2015, Lauf in der Türkei (Zus.) MOTORVISION-TV
22.35	NASCAR - The List: Die wildesten Finishes (Doku.) MOTORVISION-TV
23.00	Rallye Dakar, Rückblick/Höhepunkte 2016 (Zus.) EUROSPORT
<b>MONTAG, 18.1.</b>	
3.15	Formel 1, Saisonrückblick 2015 (Zus.) ORF SPORT+
12.40	Classic Races: Die Rallye Korsika (Doku.) MOTORVISION-TV
MOTORRAD	
<b>DONNERSTAG, 14.1.</b>	
8.55	On Tour: ADAC Supercross, München (D/Dokumentation) MOTORVISION-TV
<b>FREITAG, 15.1.</b>	
5.10	High Octane: Die Trial-Weltmeisterschaft (Zus.) MOTORVISION-TV
<b>SONNTAG, 17.1.</b>	
14.30	Motocross/ADAC Masters (D), Tensfeld 2015 (Zus.) MOTORVISION-TV
14.55	Motocross/ADAC Masters (D), Ried 2015 (Zus.) MOTORVISION-TV

**DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL**

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



**IM NÄCHSTEN HEFT / 19.01.2016**

**AUTOMOBIL**  
Formel 1: Hintergrund-Storys  
**MOTORRAD**  
Supercross-WM: San Diego  
Eisspeedway-WM: Schweden

**MOTORSPORT**  
aktuell

# TANKEN ODER SHOPPEN?

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

**GRATIS**  
für Sie zur Wahl



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



3. BestChoice Einkaufsgutschein

2. JET Tankgutschein  
(nur in D bestellbar)

**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. 1398845

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

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

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

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

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

IBAN \_\_\_\_\_

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

Ich bezahle per Rechnung.  
SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Ich wähle folgenden Gutschein: (bitte nur 1 Kreuz machen)  
 1. Amazon.de, Wert: 30,- €     2. JET, Wert: 30,- €     3. BestChoice, Wert: 30,- €

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

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

Direktbestellung: ☎ +49 (0)711 3206-8888 📠 +49 (0)711 182-2550 ✉ [motorsportaktuell@dvp.de](mailto:motorsportaktuell@dvp.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