

MOTOR SPORT aktuell

Fr. 3.50 AZA 6010 Kriens



Formel 1 - Mercedes
**Neuer Silberpfeil
 wieder ein Knaller?** S. 3



Formel 1 - Haas
**Neues US-Team peilt
 WM-Punkte an** S. 7

MotoGP

**Testsieger Márquez im
 Exklusiv-Interview** S. 22



Sportwagen-WM
**Porsche überlässt
 nichts dem Zufall** S. 12

MotoGP

**Technik-Sensation bei
 Honda und Ducati** S. 24

Automobil
**Zum 70. Geburtstag
 von Jean Todt** S. 8

Motocross-WM
**Vorschau auf das erste
 Rennen in Katar** S. 28

Panorama
**Serie, Teil 7: Vollgas
 auf dem Mofa** S. 34

Formel 1 / Ferrari sagt Weltmeister Mercedes den Kampf an

VETTEL IM LAUDA-LOOK



Seit gestern Montag (nach Redaktionsschluss) testet die Formel 1 wieder. Der Fokus liegt dabei auf dem Zweikampf Mercedes gegen Ferrari und der Frage:

Kann die Scuderia die Dominanz der Silbernen beenden? Wir haben nach ersten Antworten gesucht und Sebastian Vettels neuen Ferrari SF16-H analysiert. **Ab S. 4**

**motorsport-
 aktuell.com**



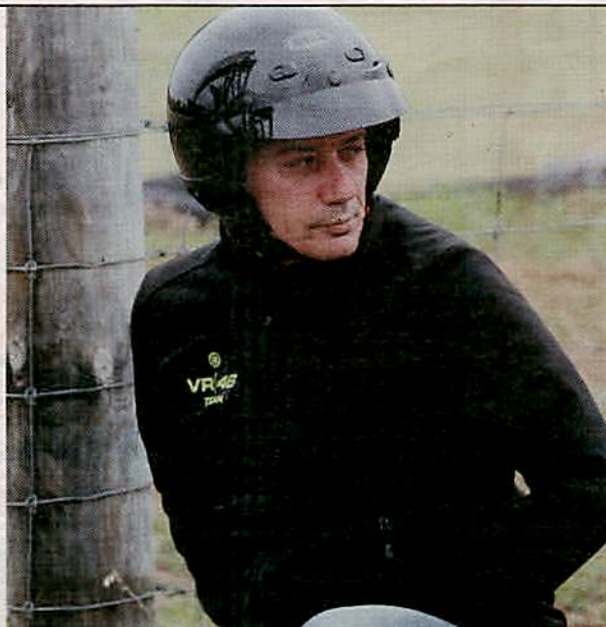
LIEBE LESER!

Die MotoGP testete vergangene Woche in Phillip Island (ab Seite 24). Die Formel 1 ist seit gestern (nach Redaktionsschluss) in Barcelona im Einsatz. Es herrscht also wieder Hochbetrieb im Rennsport. Die Saure-Gurken-Zeit liegt hinter uns. Endlich, ist man geneigt zu sagen. Denn vor allem die FI-Pause war mit 85 Tagen ungewöhnlich lang. Umso größer ist die Freude, neue Autos zu sehen. Wir haben alles zusammengetragen, was bis Sonntagabend an Bildmaterial vorhanden war – von Weltmeister Mercedes über Wundertüte McLaren bis Neuling HaasF1 (ab Seite 3). Vor allem Letzterer hat uns beeindruckt. Seit 30 Jahren wartet die Formel 1 auf ein Team aus den USA. Nun mischen die Amis wieder mit. Und so wie es aussieht, ist der Rennstall aus North Carolina alles andere als ein Strohfeuer. Man hat von Ferrari sämtliche Komponenten genommen, die das Reglement erlaubt. Und dazu clever ein Vorderteil im Mercedes-Stil gebaut. Das ansiverte Ziel sind WM-Punkte. Wenn's klappt – Hut ab! Der Formel 1 würde ein amerikanisches Erfolgsmärchen gut stehen.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Luca Cadalora (I)
WO? Phillip Island (AUS)

WAS? Splon am Streckenrand
bei den Tests für Valentino Rossi



WER? Nico Rosberg (D) und
Lewis Hamilton (GB)

WO? Silverstone (GB)
WAS? TV-Aufnahmen für Silber



WER? Sébastien Buemi (CH)
WO? Aigle (CH)

WAS? Der Formel-E-Leader
mit seinem Söhnchen Jules



WER? Lucas di Grassi (BR), Nico Müller (CH), Christian Abt (D),
Daniel Abt (D), Hans-Jürgen Abt (D), Miguel Molina (E), Edoardo
Mortara (I), Mattias Ekström (S) und Martin Tomczyk (D)

WO? Kempten (D)
WAS? Die Äbte feierten am Wochenende 120 Jahre Abt – natürlich standesgemäß in bayerischer Tracht

INHALT

AUTOMOBIL

- ! THEMEN DER WOCHE
Formel 1: Mercedes' neuer Überflieger; VLN: Starke neue Grundlage S. 3
! FORMEL 1 So erinnert Ferrari an erfolgreiche Jahre S. 4
FORMEL 1 Red Bulls Nachtteil im neuen Jahr S. 5
FORMEL 1 Der gründlich überarbeitete McLaren S. 6
! FORMEL 1 Haas' Ferrari- und Mercedes-Mix S. 7
! FORMEL 1 Zum 70. Geburtstag von Jean Todt S. 8
FORMELSPORT Weiter Klassen-Wildwuchs S. 10
! LANGSTRECKEN-WM Testkrösus Porsche S. 12
NASCAR So lief der Saisonstart beim Daytona 500 S. 14
RALLYE-WM Warum Fahrer mitreden wollen S. 18

MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE
SBK-WM: Vorschau aufs erste Rennen; MotoGP: KTM-Test in Jerez S. 21
! MOTOGP Marc Márquez erklärt seine Skepsis S. 22
! MOTOGP Die Testbilanz aus Phillip Island S. 24
MOTO2 Zermürbende Testfahrten in Jerez S. 24
STRASSENSPORT Suter fährt bei der Senior-TT S. 27
! MOTOCROSS-WM Große Saisonvorschau S. 28
SUPERCROSS-WM Roczen mit Titelchance S. 29

PANORAMA

- ! SERIE Crazy Racing: Mofarennen S. 34
TOP-RENNWAGEN Glickenhäus-Tracktest S. 36
BOXENGEFLÜSTER Fan-Shop, Namen & Nachrichten, Leserbrief S. 38
IMPRESSUM S. 39
SERVICE Termine, TV-Programm, MSa-Tipp S. 39

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:
COPYRIGHT FREE

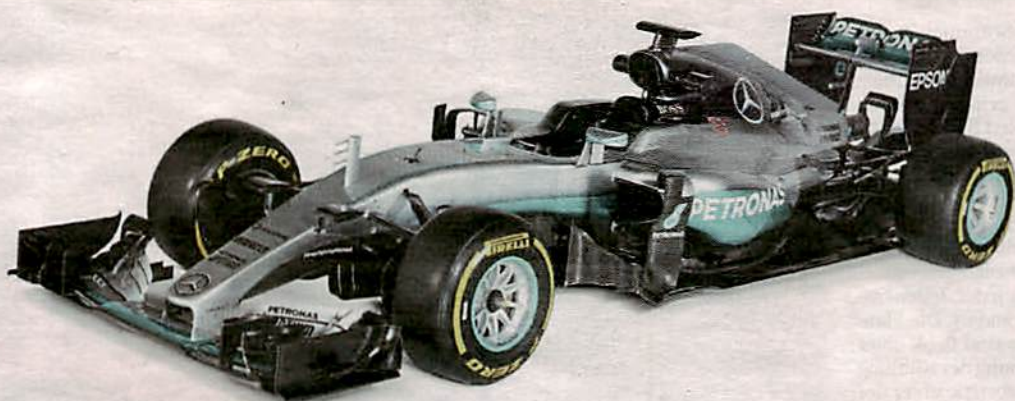
KONTAKT

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

MOTOR
SPORT
aktuell

Formel 1 - Mercedes

Der neue Überflieger



Das ist er also: der Mercedes AMG F1 W07, mit dem Hamilton und Rosberg die Dominanz der letzten zwei Jahre fortführen wollen

Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

Ihn gilt es zu schlagen! Mercedes hat einen Tag vor Beginn der Testfahrten in Spanien den neuen Boliden für Lewis Hamilton und Nico Rosberg vorgestellt.

Das ist er also: Der neue Mercedes AMG F1 W07. Mit diesem Auto will Lewis Hamilton seine zuletzt 2014 und 2015 gewonnenen WM-Titel verteidigen. Die Ausgangslage dafür könnte besser nicht sein. Mercedes hat die letzten zwei Jahre dominiert. Und es gibt bei dem (fast) gleich gebliebenen Reglement eigentlich keinen Grund, warum die Silbernen auch 2016 nicht den Ton angeben sollten.

Die größte Gefahr droht Hamilton aus dem eigenen Lager. Nico Rosberg hat die letzten

drei Rennen beim Saisonabschluss 2015 gewonnen. Er brennt darauf, dort weiterzumachen, wo er aufgehört hat. Doch Experten sind sich einig: Hamilton hat nach seinem zweiten Titel die Zügel schleifen lassen. Sobald es wieder ernst wird, ist er wieder der Alte. Und wenn er wieder einen solchen Lauf hat wie im vergangenen Jahr, wird es Rosberg schwerfallen, Hamilton am dritten WM-Titel in Serie zu hindern.

Wichtige Teile erst ab 1. März

Eine der auffallendsten Änderungen am neuen Silberpfeil ist die Airbox. Die ist deutlich in die Breite gewachsen. Das deutet darauf hin, dass der neue V6-Hybrid-Motor mehr Luft zum Atmen oder zur Kühlung benötigt. Schon in der vergangenen Saison hatten die Ingenieure das Triebwerk ordent-

lich weiterentwickelt. Über den Winter soll noch einmal ein großer Sprung in Sachen Power gelungen sein, der den Motor nahe an die 1000-PS-Marke gebracht hat.

Auch in Sachen Aerodynamik ruht sich Mercedes nicht auf den Erfolgen aus. Vor allem die Leitbleche über den Seitenkästen, die Bargeboards sowie die vertikalen Finnen am Cockpitrand neben den Rückspiegeln wurden stark modifiziert. Kleinere Retuschen sind an der Nase und der Motorhaube zu erkennen. Am Unterboden vor den Hinterrädern wurden neue Schlitze eingezeichnet. Die Flügel entsprechen noch dem Vorjahresmodell.

Mercedes-Teamchef Toto Wolff hat bereits angekündigt, dass der neue W07 in der zweiten Testwoche von Barcelona, die am 1. März beginnt, noch ein weiteres, großes Upgrade-

Paket bekommt. Dann kommen erst die wirklich wichtigen Teile ans Auto.

Eines bleibt bis Melbourne unverändert – die Lackierung. Der Silberpfeil erstrahlt zwar nach wie vor zum größten Teil in Silber. Allerdings sind die Farben Schwarz und Türkis-Grün nun klarer vom Grundton abgetrennt. Die Heckflügel-Endplatten sind nun schwarz und nicht mehr silber.

Auch wenn ganz große Technik-Tricks noch nicht zu erkennen sind, sollte man die Weiterentwicklung des Mercedes nicht unterschätzen. «Es ist schwierig, eine große Revolution anzustreben, wenn die Regeln Jahr für Jahr relativ gleich bleiben. Aber es ist unser Ziel, kleinere Revolutionen anzustreben, wo immer dies möglich ist – selbst in einem kleineren Zusammenhang», sagt Technikchef Paddy Lowe. ♦

Formel 1

Für 4,90 top informiert



«auto motor und sport» kommt am 15. März mit einem großen Formel-1-Sonderheft auf den Markt. Auf 132 Seiten finden Sie alles, was Sie über die Formel 1-Saison 2016 wissen müssen. Also alle Informationen über die neuen Autos, die Fahrer und die Teams. Dazu alle Daten zu den 21 Grands Prix dieses Jahres. Und was die Regeländerungen sowie die neue Reifen-Regel bedeuten. Außerdem haben wir für Sie spezielle Hintergrundgeschichten recherchiert. Zum Beispiel, was Rennfahrer über den Winter treiben. Wir sagen Ihnen, welche Termine Ferrari-Star Sebastian Vettel in den 110 Tagen Winterpause wahrnehmen musste und waren mit der Kamera dabei. Wenn Sie mehr erfahren wollen, kaufen Sie am 15. März für 4,90 Euro das FI-Sonderheft. ♦



Vettel beim Lauftraining

VLN

Mit ILN zurück zum alten Charakter?

Auch wenn der kurz aufgeflamte Disput zwischen DMSB und Fahrer AG mittlerweile beigelegt ist, arbeitet die im Zuge dieser Diskussion ins Leben gerufene Interessengemeinschaft Langstrecke Nürburgring (ILN) weiter am Rennbetrieb in der Eifel.

Vergangene Woche rief die ILN rund um ihren Sprecher Olaf Manthey zwei neue Arbeitsgruppen ins Leben. Neben der «Fahrer AG» gibt es nun ebenfalls die Arbeitsgruppen «Sportliches und technisches Reglement» sowie «Team-Inter-

essen». Erstere (Mitglieder: Andreas Hainke, Klaus Abbelen, Henry Walkenhorst, Martin Rosorius, Dirk Theimann, Andreas Lautner, Wolfgang Schuhbauer, Uwe Krumscheid, Ralf Zensen und Matthias Holle) soll das Regelwerk bereinigen und vereinfachen.

Kleinere Teams gestärkt

Dafür soll die AG den logischen Aufbau besser ordnen, sodass alle themenbezogenen Dinge an der gleichen Stelle im Regelwerk stehen und nicht – wie im Zuge neu hinzugekommener Passus zuletzt teilweise geschehen – wild verstreut.

Die AG «Team-Interessen» (Mitglieder: Hainke, Abbelen, Walkenhorst, Alexander Böhm, Theimann, Johannes Scheid, Christoph Esser, Krumscheid, Zensen, Thomas Gerling und Holle) soll vor allem die Position der kleinen Teams stärken, die über Jahrzehnte das Rückgrat der Breitensportserie bildeten und nach immer größeren Hersteller-Engagements zunehmend verschwanden.

Mit dem bereinigten Regelwerk und der Stärkung der kleineren Teams sind zumindest die Grundlagen geschaffen, um der VLN ihren alten Charakter zurückzubringen. ♦ MBR



Dank neuer AG stärkere Lobby: «Kleine» wie Derscheid und Co.

Ferrari

Vettel setzt auf den Lauda

Von TOBIAS GRÜNER und
CHRISTIAN EICHENBERGER

Ferrari unternimmt alles, um die Vormachtstellung von Mercedes in der Formel 1 zu beenden. Man setzt beim SF16-H, dem neuen Dienstwagen von Sebastian Vettel, sogar auf den Retro-Look der glorreichen 70er-Jahre.

Wird der Jäger zum Gejagten? Ferrari hat Mercedes den Kampf angesagt. Um am vergangenen Freitag die Katze aus dem Sack gelassen. Per Livestream wurde der neue SF16-H vorgestellt. Es ist das erste Auto, bei dessen Entwicklung Sebastian Vettel von Anfang an involviert war. Nicht nur deshalb ist die Erwartungshaltung bei den Tifosi groß. Konzernchef Sergio Marchionne fordert Siege – wenn möglich sogar direkt den WM-Titel.

Ein ehrgeiziges Ziel. Doch das zeichnet das neue Ferrari aus. Es wird nicht (mehr) lange um den heißen Brei geredet. Acht Jahre schon fährt man vergeblich hinterher. Da ist es nachvollziehbar, dass die Geduld so langsam am Ende ist. Und man alle Kräfte mobilisiert, um endlich wieder die Nummer 1 zu sein. Dabei scheint jedes Mittel recht. Sogar der Griff in die Trickkiste mittels einer Lackierung, die an die glorreiche Lauda-Zeit Mitte der 70er-Jahre erinnert.

Im Vergleich zum Vorgängermodell hat sich das Design deutlich geändert. Der obere Teil der Motorhaube ist wie beim 312T ganz in Weiß vom traditionell roten Design abgesetzt. Rund um den Lufteinlass an der Airbox und an den Frontflügel-Endplatten sind die Farben der italienischen Flagge auflackiert. Auch das ein Merkmal des ersten Weltmeister-Ferrari von Niki Lauda.

Kurze Nase und Pushrod vorne

Die Lackierung alleine macht das Auto aber natürlich nicht schneller. Deshalb wurde der nun nicht mehr ganz so rote Renner in vielen Punkten weiterentwickelt. Wie schon lange spekuliert, wurde die Vorderradaufhängung von einer Zugstreben-Konfiguration (Pullrod) auf eine Schubstreben-Konstruktion (Pushrod) umgestellt. Damit schlägt Ferrari nun auch endlich den Weg ein, den die Konkurrenz schon längst gegangen ist.

Auch die neue kurze Nase am Ferrari SF16-H, die jetzt mit ei-

nem kleinen Stummel in der Mitte keine besondere Schönheit ist, kommt nicht überraschend. Sie erinnert an den letztjährigen Red Bull oder den Williams. Ferrari war bis zum Ende der letzten Saison das einzige Auto im Feld, das noch mit einer langen Frontpartie unterwegs war, die deutlich über den Frontflügel hinausragte.

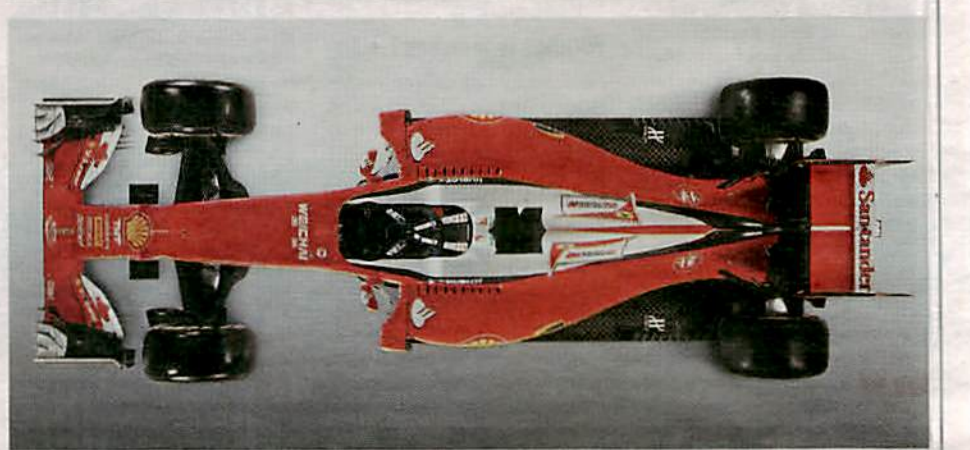
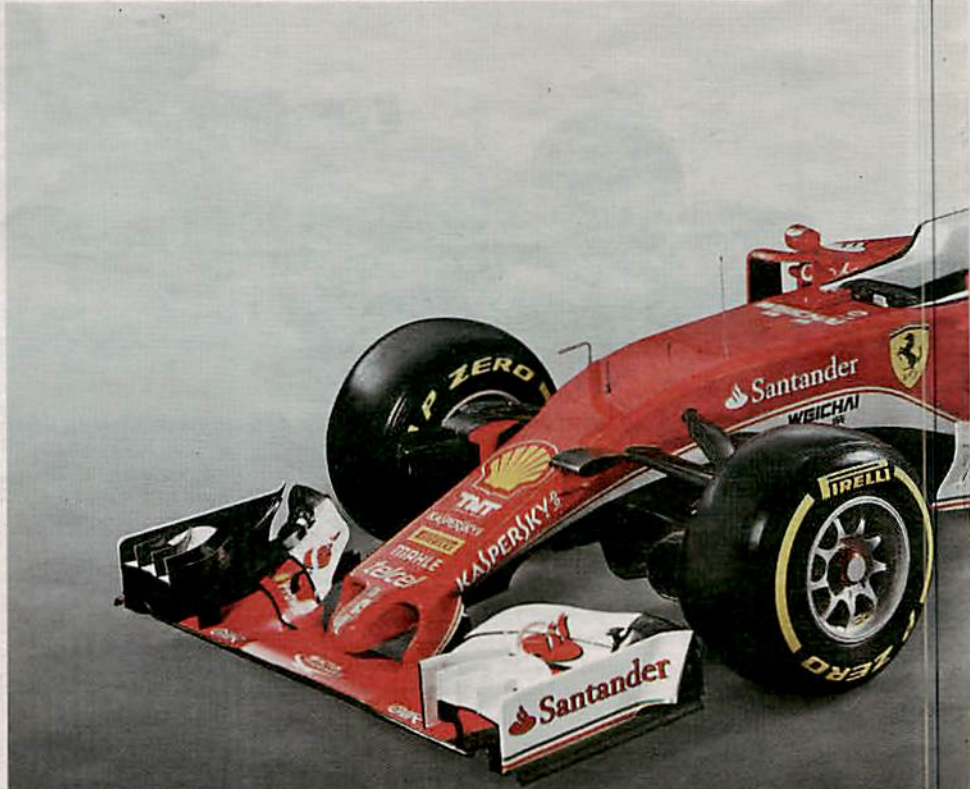
Auch die Form der Seitenkästen wurde verändert. Die Flanken des Autos sind dank einer neuen Anordnung der Kühlung und der Antriebsteile unter der Karosserie schmaler geworden. Die Motorhaube ist nun stärker unterschritten. Im Heck baut der 2016er-Renner schlanker als sein Vorgänger. Das soll die Aerodynamik verbessern und für mehr Abtrieb sorgen. Um es kurz zu fassen: Auch im Heckbereich hat Ferrari seine Hausaufgaben gemacht.

Auch unter der Motorhaube wurde Hand angelegt. Das Triebwerk bekam von den Motoren-Spezialisten mehr Power verpasst. Dass die Bezeichnung von SF15-T (für Turbo) in SF16-H (für Hybrid) umgewandelt wurde, heißt aber noch nicht, dass der Anteil der Elektroleistung automatisch gestiegen ist. Wie man hört, wurde der Turbo sogar etwas größer ausgelegt.

Arrivabene zurückhaltender

Doch wie gut ist die neue, nicht mehr ganz so rote Göttin? Technikchef James Allison ist zufrieden mit dem Ergebnis, das seit Montag (nach Redaktionschluss) in Barcelona getestet wird: «Als ich hier 2014 meinen Dienst antrat, hatten wir nicht genügend Abtrieb, das Packaging war nicht besonders gut und es fehlte an Power. Im vergangenen Jahr haben wir schon einen ordentlichen Schritt nach vorne gemacht. Das 2016er-Auto wurde jetzt noch einmal in allen Bereichen verbessert. Wir stecken große Hoffnungen in dieses Modell.»

Auch Maurizio Arrivabene ist guter Dinge. Doch nach den großen Titelankündigungen von Konzernchef Sergio Marchionne gab sich der Teamchef lieber etwas zurückhaltend: «Ich bin nicht derjenige, der hier die Ziele setzt. Das überlasse ich dem Chef. Im letzten Jahr wollten wir drei Siege feiern. Das haben wir erreicht. Dieses Jahr sollte noch etwas mehr kommen. Wir wollen bis zum Saisonende um den WM-Titel kämpfen. Aber wir wissen auch, dass die Konkurrenz nicht schläft.» ♦



Da gibt es eigentlich nicht viel auszusetzen: Der Ferrari SF16-H aus der Vogelperspektive

Williams

Der Neue soll auch au

Von TOBIAS GRÜNER und
CHRISTIAN EICHENBERGER

Große Herausforderung für Williams. Der WM-Dritte will die Lücke zu Mercedes und Ferrari schließen.

Williams hat als erstes Team drei Tage vor dem Teststart die ersten Bilder seines neuen Autos gezeigt. Damit war man schneller als Ferrari, McLaren,

Mercedes oder Haas. Leider ist beim gezeigten Modell nicht alles neu. Wie erwartet startet das Team um Felipe Massa und Valtteri Bottas die Testfahrten mit der alten Stummelnase. Die neue, geglättete Front im Mercedes-Stil soll frühestens in Melbourne bereitstehen. Weitere Veränderungen sind auf den ersten Blick vor allem an den Seitenkästen und dem Unterboden zu erkennen.

Auch die Hinterradaufhängung ist komplett neu. Das Querlenker-Layout wurde aerodynamisch optimiert. Hier sahen die Ingenieure im Vergleich zur Vorsaison großen Verbesserungsbedarf. Nach Auskunft von Technikdirektor Pat Symonds habe man schon im Januar 2015 mit der Entwicklung begonnen – noch bevor das Vorjahresmodell die ersten Kilometer abespult hatte.

Look



Nicht mehr ganz eine rote Göttin: Der Ferrari SF16-H ist sehr viel weißer geworden



Weißer Lufthutze mit Italo-Flagge: Wie 1975 am Ferrari von Lauda

Red Bull

Gleiches Triebwerk, aber doch neue Ära

Von ELMAR BRÜMMER

Dem einstigen Weltmeister-team Red Bull steht eine schwierige Saison bevor. Im neuen Look, aber mit dem alten Motor, der jetzt TAG Heuer heißt, wird sich der Rennstall aus Milton Keynes 2016 die meiste Zeit hinter dem Schwesterteam Toro Rosso einreihen müssen.

Daniel Ricciardo trauert etwas nach, das schon lange passé ist. Nein, nicht einem Siegerauto von Red Bull Racing, sondern einer spektakulären Präsentation. Obwohl der Aufgalopp zur neuen Saison durchaus eindrucksvoll war: Die Rückkehr zu einem Design mit großem Firmenschriftzug und Logo auf mattem Lack ist für Teamchef Christian Horner ein Ausdruck von «Aggressivität», die Rennanzüge der Piloten präsentieren sich dazu passend im Tarnlook. «Für uns beginnt jetzt eine neue Ära, und das wollen wir mit einer geschärften Optik ausdrücken, die auch auf der Rennstrecke auffällt», sagt Horner.

Allerdings war bei der Enthüllung nur ein neu bemalter RB11 zu sehen. Das Auto, mit dem es zwölf schlagen soll, erlebte sein Debüt erst bei den Testfahrten in Barcelona. Aber dass Adrian Newey die Hände wieder stärker im Spiel hat, als es seine ursprüngliche Absicht war, ist ein eher gutes Zeichen. Allerdings hat der geniale Designer sich weit mehr auf das große Konzept konzentriert als ins Detail zu gehen. «Adrian ist nicht ins Tagesgeschäft involviert, aber er hat sich intensiv um einige Bereiche des RB12 gekümmert, und das hat gut funktioniert»,

bestätigt Horner, der seine Technikabteilung nach der letzten Saison gestärkt und selbstbewusster erwartet. Dazu gehört auch, dass die Crashtest-Phase für den neuen Rennwagen erst Anfang vergangener Woche eingeleitet worden war, mittwochs kam das grüne Licht. «Wir sind ein Risiko eingegangen. Andere Teams würde davon träumen, das erst so kurz vor den ersten Testfahrten zu tun. Aber so funktionieren wir eben. Das ist unsere DNA und zeigt den Wettbewerbsgeist von Red Bull.»

Kann die ausgeprägte Angriffslust eine Wiederholung der ersten sieglosen Saison seit 2008 verhindern? Unbedingt leichter wird es nicht für den Spitzen-Rennstall, der zuletzt ins Mittelfeld abgesackt ist. Der Motor läuft jetzt zwar unter dem Sponsornamen TAG, aber darunter verbirgt sich immer noch das so viel kritisierte Renault-Triebwerk, auch wenn der Schweizer Mario Illien jetzt aktiv in die Leistungssteigerung eingegriffen hat.

Toro Rosso im Vorteil

In der Tatsache, dass der französische Konzern stärker in

sein Werksteam und damit auch in die Motoren-Weiterentwicklung investiert, liegt ein Hoffnungsschimmer auch für den anspruchsvollen Kunden. Horner sagt, dass er ein gutes Gefühl habe: «Da wird sich signifikant etwas ändern.»

Natürlich aber lässt sich Red Bull nicht so einfach von Renault trennen. Teamchef Christian Horner sieht zu Saisonbeginn den konzerneigenen Talentschuppen Toro Rosso im Vorteil, der auf Ferrari-Leihaggregat setzt: «Wir werden in der ersten Saisonhälfte weniger wettbewerbsfähig sein als in der zweiten. Toro Rosso hat durch den Unterschied beim Antriebsstrang stattliche 0,8 Sekunden gewonnen», malt Horner schwarz, «das ist eine Menge Performance, die es erst mal wett zu machen gilt. Ich denke, für uns wird es ein Übergangsjahr werden.»

Übergang, wohin? Aber das sind mittelfristige Zukunfts-sorgen. Die Konzentration gilt jetzt den nahen Problemen. Red Bulls Trumpf, das hat schon die Endphase der letzten Saison gezeigt, ist es, immer noch mit die besten Chassis der Formel 1 zu bauen. ♦



Die neue Lackierung: Dunkler, matter und einen Schuss aggressiver

Langsamem Strecken schnell sein

Williams hatte 2015 den dritten Platz im Konstrukteurspokal schon lange vor Saisonende sicher. Dadurch wurde die Weiterentwicklung des alten Autos früh eingestellt. Dafür wurde umso intensiver am neuen FW38 gearbeitet. Das könnte Williams vor allem zu Saisonbeginn in die Karten spielen. Nämlich dann, wenn die Konkurrenz noch nicht ganz parat ist. Teamchefin Claire Williams: «Wir ha-

ben bei diesem Auto noch früher als gewöhnlich angefangen. Wir hoffen, dass wir von dieser zusätzlichen Entwicklungszeit profitieren können.»

Der neue FW38 soll vor allem auf langsameren Strecken besser sein. Da zeigte Williams mit dem Vorjahresmodell Schwächen. Gleichzeitig will man die Stärken auf den schnellen Kursen beibehalten. «Das Problem haben wir lange analysiert und

dann die Änderungen angeschoben, damit sich die Situation verbessert», sagt Symonds.

Mit welchem Auspuff-Layout Williams an den Start gehen wird, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Das Wastegate-Ventil des Turbos bläst ab sofort über ein oder zwei separate Endrohre ab. Laut Berechnungen von Symonds soll das Motorgeräusch dadurch zwölf Prozent lauter sein als bisher. ♦

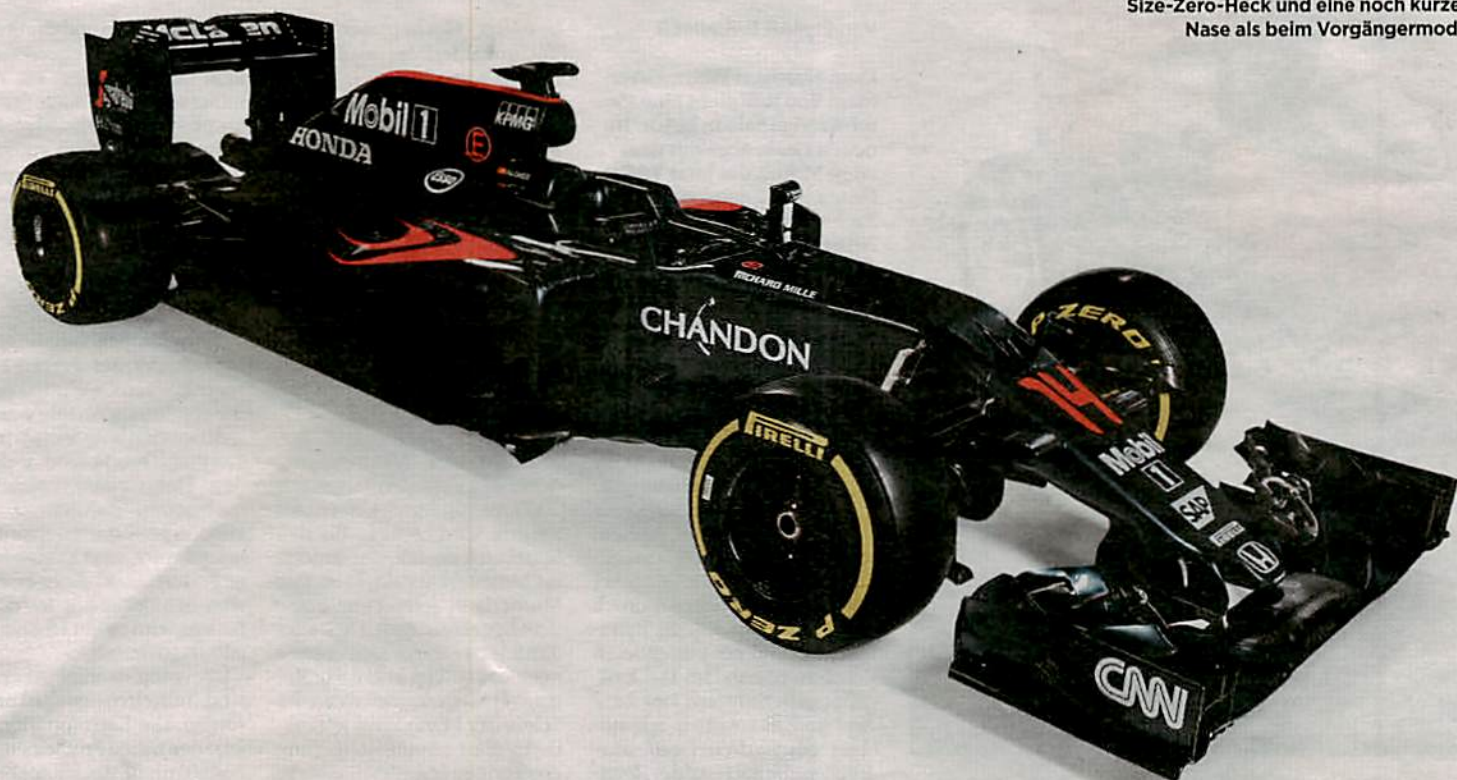


Kann er Mercedes und Ferrari ärgern: Der neue Williams FW38

McLaren-Honda

Die Wundertüte schlechthin

Merkmale des neuen McLaren MP4-31:
Size-Zero-Heck und eine noch kürzere
Nase als beim Vorgängermodell



Von TOBIAS GRÜNER und
CHRISTIAN EICHENBERGER

2015 war für McLaren-Honda eine Katastrophe. Damit sich das nicht wiederholt, haben die Japaner den Motor gründlich überarbeitet. Ob das reicht, um wieder regelmäßig zu punkten?

Die Zeit der Ausreden ist vorbei. 2016 muss McLaren einen gewaltigen Schritt nach vorne machen, wenn die Partnerschaft mit Motorenhersteller Honda nicht Risse kriegen soll. Die Ansage war deshalb klar: Die Antriebseinheit muss im zweiten Jahr auf dem Niveau von Mercedes und Ferrari sein. Sonst droht man wieder chancenlos hinterherzufahren. Gerüchten zufolge soll das den Japanern über den Winter gelungen sein. Die Ingenieure haben ihre Probleme beim Turbo und der MGU-H rechtzeitig erkannt und behoben. Doch erst die Tests in Barcelona werden beweisen, wo McLaren steht.

Ein Fragezeichen schwebt über der Zuverlässigkeit. Im Vorjahr mussten Jenson Button und Fernando Alonso mehrmals vom Ende des Feldes starten, weil regelmäßig neue Antriebs-

komponenten jenseits des vom Reglement vorgeschriebenen Limits eingebaut worden waren. Wie man hört, sind die Techniker auch dieses Jahr nicht sicher, ohne Strafen über die Runden zu kommen. Die Frage lautet, ob man bereit ist, Standfestigkeit für mehr Power zu opfern.

In Sachen Aerodynamik war schon der Vorgänger des McLaren MP4-31 sehr konkurrenzfähig. GPS-Messungen zeigten,

dass der 2015er-Rennwagen aus Woking in Kurven mit den Top-Autos mithalten konnte. Nur auf den Geraden fehlte es – vor allem eben an Power. McLaren hat deshalb am Grundkonzept mit dem ultraschlanken Heck festgehalten. Bleibt abzuwarten, ob sich die Size-Zero-Diät auch mit der verbesserten Antriebseinheit verträgt. Oder ob es deswegen zu Problemen mit der Kühlung kommen könnte.

Die Front des McLaren war seit dem GP von Österreich 2015 beschnitten. Die Stummelnase entsprach damals von der Form her dem Williams. Nun ist sie noch kürzer geworden und erinnert stark an Red Bull.

Die Luftführung durch den Vorderbau wurde beibehalten. Wie schon beim Vorgängermodell sorgt ein sogenannter S-Schacht dafür, dass die Strö-

hohlgebohrten Naben geleitet. Dadurch wird der Luftfluss an der Außenseite des Chassis noch weiter nach außen gedrängt, was im hinteren Bereich für eine bessere Anströmung der Seitenkästen und des Diffusors sorgt.

Keine Vorhersagen

Bei Alonso und Button spürte man vor dem ersten Test in Barcelona eine Portion Zurückhaltung. Zwar drängten die beiden darauf, endlich im neuen Cockpit Platz zu nehmen. Und beide lobten die Techniker für ihre Detailarbeit. Doch die schwierige Saison 2015 hat Spuren hinterlassen. Prognosen wagt keiner. Zumindest nicht öffentlich.

Auch McLaren-Chef Ron Dennis bleibt vorsichtig: «Beim Aufbruch in das zweite Jahr stehen wir alle zusammen vor einer großen Aufgabe. Diese Aufgabe beinhaltet, das Team zum gemeinsamen Ziel weiterzuentwickeln: Siege einzufahren! Wir werden aber keine Vorhersagen machen, wann diese Siege eintreffen werden.»

Damit steht eigentlich nur eines fest: McLaren-Honda ist 2016 die Wundertüte schlechthin. ♦



Alonso und Button: Eigentlich kann es 2016 nur besser werden

«Wir machen keine Vorhersagen, wann Siege eintreffen.»

RON DENNIS

mung unter der Nase auf Höhe der Vorderachse nach oben in Richtung Cockpit gelenkt wird. Der Trick sorgt dafür, dass die Luft auf der Oberseite des Chassis nicht so schnell verwirbelt.

Ein weiterer Kanal ist durch die Vorderachse gezogen. Über Hutzen an den Radträgern wird die Strömung im rechten Winkel umgelenkt und durch die

Manor Racing

HaasF1

Regierung hat geholfen

Punkte im Visier

Die Würfel sind gefallen. Der Indonesier Rio Haryanto wird zweiter Fahrer bei Manor und damit Teamkollege von Pascal Wehrlein.

Der letztjährige Manor-Pilot Alexander Rossi hatte gegen die finanziellen Mittel von Haryanto nicht viel auszurichten. Im Kampf um das letzte freie F1-Cockpit unterlag der US-Amerikaner. Eine Überraschung war das nicht. Der Indonesier hat seine Regierung im Rücken. Genaue gesagt das staatlich kontrollierte Erdölunternehmen Pertamina, das ihn schon seit Jahren unterstützt und jetzt den großen Coup gelandet hat.

Haryantos Karriere in Europa begann 2010. Damals debütierte er in der GP3 - bei Manor, was seine guten Kontakt dorthin erklärt. Von 2012 bis 2015 fuhr der kleine Mann aus Surakarta in der GP2: für Carlin, Barwa, Caterham und zuletzt Campos. Drei Siege hat er in dieser Zeit herausgefahren. Alle 2015, seinem bisher besten Jahr. Doch es waren alles Sprintrennen, wo Haryanto vom «Reversed Grid» profitierte.

Wie Haryanto zur Superlizenz kommt, bleibt das Geheimnis der FIA. Als Gesamtvierter der GP2 bekam er 20 Punkte gutgeschrieben. 40 bräuchte er. Fragt sich: Ist Geld wieder einmal wichtiger als Talent? ♦ CE



Neu bei Manor: Rio Haryanto

Vorne Mercedes, hinten Ferrari: Der erste HaasF1 scheint eine gelungene Mischung geworden zu sein

Von MICHAEL SCHMIDT und CHRISTIAN EICHENBERGER

Der HaasF1 VF-16 ist unter der Verkleidung ein Ferrari. Doch Außenhaut und Kühler sind Eigenbau. Und die Nase sieht verdächtig nach Mercedes aus.

30 Jahre lang hat die Formel 1 auf ein Team aus den USA warten müssen. Jetzt wagt sich Gene Haas mit seinem Teamchef Günther Steiner und einer 180-köpfigen Mannschaft in das Haifischbecken Formel 1.

Der erste Haas trägt logischerweise viel Ferrari in sich. «Ferrari liefert alle Teile, die das Reglement erlaubt», bestätigt Steiner. Das sind neben der Antriebseinheit und dem Getriebe auch Aufhängungen, Radträger, den Sitz, die Hydraulik, Lenkung und die Elektronik.

Die Verkleidung, Flügel, Kühler und das Chassis musste

HaasF1 unter der Leitung von Technikdirektor Rob Taylor selbst entwickeln und bauen. Die Metallkomponenten werden in den USA hergestellt, die Karbonteile bei Dallara in Italien. Aerodynamikchef Ben Agathangelou hat seine Truppe bei Ferrari im Windkanal installiert. Eine Woche testet Ferrari, eine Woche HaasF1. Romain Grosjean und Esteban Gutiérrez machen im Ferrari-Simulator Entwicklungsarbeit.

WM-Punkte als Saisonziel

Die Neugier, wie denn der erste Haas ausschauen würde, war groß. Die Antwort lag auf der Hand: so wie eben ein US-amerikanischer Ferrari aussieht. Doch als am Sonntag die ersten Bilder verschickt wurden, war die Überraschung groß: Der Haas ist keine plumpe Kopie aus Maranello. Im Gegenteil: Die Nase erinnert vielmehr an den Mercedes von 2014. Sie ist

eleganter als der Stummel von Ferrari. Und man hätte sie noch kürzer machen können. Doch Steiner verrät: «Aber beim ersten Mal wollten wir nicht unnötige Risiken eingehen für etwas, das praktisch keine Rundenzeit mehr bringt.»

Auch bei den unteren Querlenkern der Vorderradaufhängung lehnte sich Haas an Mercedes an. Der Achsschenkel ist auf Höhe des Radträgers breit wie ein Flügel und spreizt sich erst spät in zwei Lenker auf.

Airbox und Heckpartie sind wieder deutlicher an Ferrari angelehnt. Und weil Hinterachse und Getriebe aus Italien kommen, konnte Haas im unteren Bereich der Motorverkleidung extrem schlank bauen.

Beim Thema Saisonziel lässt Steiner keine Zweifel aufkommen: WM-Punkte werden angepeilt. Beim Blick auf das gelungene Erstlingswerk ist das eine realistische Vorgabe. ♦



Haas F1 Team

KOMPAKT

»» **Palmer** Renault-Neuzugang Jolyon Palmer (25) träumt insgeheim von einem Bruder-Duell. Bis es so weit ist, benötigt er aber noch viel Geduld. Der 18-jährige Will Palmer hat soeben erst die britische F4 gewonnen.

»» **Toro Rosso** Die Italiener fahren beim ersten Test mit einer Interimslackierung. Das Team wurde mit den Vorbereitungen nicht fertig. «Wir haben erst sehr spät erfahren, mit welchem Motor wir 2016 ausrücken», so Teamchef Franz Tost.

»» **Button** Der McLaren-Pilot hätte für 2016 eine Alternative gehabt. Button war für den Moderatorenjob bei der BBC-Kultsendung «Top Gear» vorgesehen. «Aber dann hat mir mein Team signalisiert, dass man mit mir weiterarbeiten will.»

»» **McLaren** Die Briten haben Honda-Protegé Nobuharu Matsushita (Bild) als Test- und Entwicklungsfahrer bestätigt. Matsushita fährt 2016 seine zweite GP2-Saison bei ART. Ersatzfahrer bleibt Stoffel Vandoorne.



»» **Williams** Adrian Sutil hat seine Rolle als Test- und Ersatzfahrer bei Williams aufgegeben. Der Deutsche hat nie ein Geheimnis daraus gemacht, wieder Rennen fahren zu wollen (WEC, DTM, Super GT?). Sein Job bei Williams übernimmt Alex Lynn. ♦ CE

GENEVA INTERNATIONAL MOTOR SHOW

86. Internationaler **Auto-Salon** und Zubehör

3.-13. März 2016

Genf

www.auto-salon.ch

CO₂ TIEFER LEGEN

SBB CFF FFS
Reisen mit dem Kombibillet (Bahn + Auto/Fl.)

palexpo

OICA

Jean Todt

70 Jahre straffe Führung.

Von ELMAR BRÜMMER

Am Freitag feiert FIA-Präsident Jean Todt seinen 70. Geburtstag. Oder ist es schon sein 220.? Egal: Wir blicken auf eine außerordentliche Motorsport-Karriere zurück, die von Macht und Demut gekennzeichnet ist.

Der Satz, den Jean Todt – zumindest gegenüber Journalisten – vermutlich am häufigsten sagt, lautet: «Time will tell.» Ein Spiel auf Zeit, eine Aussage, die alle im Ungefähren lässt – aber der mächtigste Funktionär im Motorsport geht davon aus, dass er Recht hat mit dem, was er sagt und tut. Das gibt ihm eine Gelassenheit, die mancher schon fast als Arroganz empfindet.

Aber dann gibt es auch diesen einen Satz, der in die FI-Historie eingeht, als er 2001 den beim Großen Preis von Österreich führenden Rubens Barrichello über Boxenfunk anweist, Michael Schumacher überholen zu lassen: «Let Michael pass for the Championship!» Der Kopf des damaligen Ferrari-Teamchefs wird fast so rot wie der Kragen seines Teamhemds, fast scheint er angesichts der drohenden Befehlsverweigerung des Brasilianers das Mikrofon zu verschlucken. Dass die Öffentlichkeit ihn für die Stallorder geißelt, wiegt für ihn weniger schwer. Todt und Schumacher schreiben zusammen Motorsportgeschichte, prägen die erfolgreichste Ära für die Scuderia. Was die Medien über ihn schrieben, war für den Arztsohn schon immer egal, und wenn die Attacken heftig waren, verfolgte er umso mehr sein Credo: «Kein Erfolg ohne Demut.»

Todts Streben nach Macht

Mit dem vino rosso, der von der Speisekarte der Ferrari-Kantine in Maranello gestrichen wurde, fing der Siegeszug von Ferrari im neuen Millennium an. Todt war 1995 als französischer Revolutionär geholt worden. Ganz wie die Schwungräder aus seiner Uhrensammlung, hat der 70-Jährige die Unermüdlichkeit zu seiner wichtigsten Tugend erhoben. So hat er die Scuderia auf Erfolg getrimmt, so hat er Ferrari als Direktor auch wirtschaftlich zu Höhen geführt, so propagiert er als FIA-Präsident den Kampf für mehr Sicherheit im Straßenverkehr.

Obsession und Perfektion, das sind die beiden Pole seines Lebens. Weshalb zu seiner aktiven FI-Zeit die Duelle mit seinem



Kleiner Mann ganz groß: Jean Todt ist seit 2009 FIA-Präsident – am Freitag wird er 70 Jahre alt

McLaren-Gegenspieler Ron Dennis allen Beobachtern besonders viel Vergnügen bereitet. Zu ähnlich waren sich die sonst so Unterschiedlichen in ihrem Streben nach Macht. Ferrari-Präsident Luca di Montezemolo, einst sein Vorgesetzter in Maranello, erinnert sich: «Jean hat nur einen einzigen Fehler gemacht – beim ersten Treffen fuhr er im Mercedes vor.»

Vielleicht war das sogar Absicht gewesen – oder auch Selbstverständnis. Jean Todt ist Strategie durch und durch. Innenpolitisch hatte er die Intrigenstränge, die die Scuderia über zwei sieglose Jahrzehnte hinweg fesselten, gnadenlos gekappt. Trotzdem hat er sieben Anläufe nehmen müssen, um Ferrari wieder an die Spitze zu bringen, ihnen dann aber fünf Fahrer- und sechs Konstrukteurs-WM-Titel beschert. Die

Zeit bis dahin muss ihm wie eine Ewigkeit vorgekommen sein: «Ein Jahr bei Ferrari zählt wie zehn Lebensjahre.» Demnach würde der Franzose jetzt eigentlich 220 Jahre

«Ein Jahr bei Ferrari zählt wie zehn Lebensjahre.»

JEAN TODT



alt. Sein Berufsbild bei Ferrari hat die Respektsperson Jean so charakterisiert: «Ich bin hier manchmal Arzt, manchmal Feuerwehrmann.» Nachdem er 2008 die Renngeschäfte an Stefano Domenicali übergeben

hatte, wurde die Nachfolge von Max Mosley zur vierten Karriere seines Lebens. «Straffe Führung, Leidenschaft und Loyalität» sieht Todt auch in dieser Rolle als seine Stärken. Am liebsten hätte er nach seinem Abschied in Maranello Schumi zu seinem Nachfolger gemacht, «doch er wollte nicht».

Das große Anliegen, dass ihn seit seiner gegen den alten Rallye-Weggefährten Ari Vatanen gewonnenen Wahl zum FIA-Präsidenten 2009 treibt, kam bei seiner Audienz im Vatikan zur Sprache: Jean Todt will nicht allein als Motorsport-Statthalter in die Funktionärs-geschichte eingehen. Die Rolle als Apostel der Verkehrssicherheit erscheint ihm wichtiger. Papst Franziskus habe sich sehr betroffen darüber gezeigt, dass

Zur Person

Jean Todt

Geburtsdag 26. Februar 1946
Geburtsort Pierrefort (F)
Herkunftsland Frankreich

KARRIERE

1966 Einstieg in den Rallye-Sport als Beifahrer von Guy Chasseuil
ab 1969 Beifahrer von so berühmten Piloten wie Jean-François Piot, Ove Andersson, Achim Warmbold, Jean Guichet, Hannu Mikkola, Jean-Claude Lefebvre, Timo Mäkinen, Jean-Pierre Nicolas und Guy Fréguelin
1981 als Beifahrer von Fréguelin Marken-Weltmeister in der Rallye-WM mit Talbot, Zweiter in der Fahrer-WM
1982–1993 Renndirektor bei Peugeot – wichtigster Mann hinter den folgenden Projekten: Peugeot 205 Turbo 16, Peugeot 405 Turbo 16 und Peugeot 905; 1985/1986 Rallye-Weltmeister; von 1987–1990 vier Siege in Folge bei der Dakar; 1988 Sieger am Pikes Peak, 1992 und 1993 Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans, Sportwagen-Weltmeister 1992
ab Juli 1993 Renndirektor von Ferrari; 1. Sieg 1994 mit Gerhard Berger; Verpflichtung von Michael Schumacher ab 1996; 1. Weltmeister-Titel 2000, insgesamt 14 WM-Titel und 106 GP-Siege; CEO von Ferrari 2004–2006; Spezial-Advisor von Ferrari 2006–2008
ab Oktober 2009 Wahl zum FIA-Präsidenten (135:49 Stimmen gegen Ari Vatanen); 2011 Einführung des Road-Safety-Programms; 2014 Gründung der Formel E
2013 Wiederwahl (für eine weitere Amtszeit von vier Jahren)

Hobbies

Uhren, Füllfedern, Kunst, Familie

jeden Tag 500 Kinder bei Verkehrsunfällen getötet und 20 000 verletzt würden.

Sicherheit steht als Programmpunkt auch in seiner zweiten Amtszeit seit 2013 ganz oben. Und wird auch auf der Agenda bleiben, sollte er im kommenden Jahr wiedergewählt werden. Bis zu den Vereinten Nationen hat er es mit der Initiative schon gebracht. Parallel hatte sich Todt darum bemüht, der FIA neue Strukturen und eine größere Transparenz zu verpassen. Eine noble Aufgabe, denn die Zeit der Autokraten läuft überall ab. Mit einer gefestigten Organisation will er jetzt auch die Zukunft des Motorsports neu definieren. Formel E und Hybrid-Motoren in der Formel 1 sollen der erste Schritt dazu sein. Einfach ist der Wandel nicht, wie das letzte Jahr gezeigt hat. Beharrlichkeit

Leidenschaft und Loyalität



Ein ganz besonderes Duo: Michael Schumacher und Jean Todt

aber ist eine Tugend des Schöngeistes, der bei Uhren, Kunstwerken und Füllern eine gewisse Manie entwickeln kann: «Ich mag keine unfertigen Dinge.»

Schulterschluss mit Bernie

Die Formel 1 wäre ob der Motordiskussion fast an die Wand gefahren, und plötzlich hatte sich so mancher Teamchef eine stärkere Position der FIA gewünscht. Schließlich habe Todt doch großes Insiderwissen und die nötige Affinität. Aber da war lange Schweigen, als es kritisch wurde zwischen Bernie Ecclestone und den Teams. Schon im Ringen um die geforderte Kostenobergrenze war aus Todts Macht eher Ohnmacht geworden, und im Kampf um Kundenmotoren und Vernunft schien sich das zu wiederholen. Niemanden dürfte das mehr stören als den ehemaligen

Boxengassen-Napoleon selbst. Denn er muss zugeben: «Die FIA hat keinen Einfluss auf die Verteilung der Gelder.» Um Red Bull und generell die Zukunft der Privatteams zu erhalten, waren viele Rochaden und eine Allianz mit seinem einstigen Gegenspieler Bernie Ecclestone nötig. Sollte die Reduktion der Leasingraten und die Ausrüstungspflicht der Hersteller tatsächlich so funktionieren, darf die Rettungstat tatsächlich als nobel gelten. Ob die Drohung mit einem Veto-Recht durch die FIA aber auch künftig zum Machterhalt funktioniert, bleibt abzuwarten. Mit dem Budget Cap war Todt gnadenlos gescheitert. Was die finanzielle und sportlich-technische Vernunft der Formel 1 («Ich mache mir Sorgen») angeht, wird Todt an seinen eigenen Worten gemessen: «Time will tell.» ♦



Sein erster Karriereabschnitt: Todt 1977 bei der Safari-Rallye als Beifahrer von Jean-Pierre Nicolas



Freunde? Ecclestone und Todt



Todt mit seiner Michelle Yeoh



Großer Triumph für Jean Todt 1992: Le-Mans-Sieger mit Peugeot

Todt & Schumacher

Eine besondere Beziehung

Das System Todt bei Ferrari ist das System Schumacher gewesen – und umgekehrt. Eine Achse, die durch die gemeinsame Sehnsucht nach Erfolg und Kontrolle angetrieben wurde, jedoch getragen vom Mannschaftsgedanken. Eine Symbiose, die die Formel 1 vom Professionalismus neu definiert hat. Darüber ist eine enge Männerfreundschaft entstanden, die auch nach dem schweren Skiunfall des Rekordweltmeisters anhält. Im Januar hat Todt in einer Audienz bei Papst Franziskus gefragt, ob dieser für die Genesung von Michael Schumacher beten würde. Der Papst

habe sofort eingewilligt, sagt Todt. Er selbst war schon häufig zu Besuch am Genfer See, um der Familie Schumacher weiter zur Seite zu stehen – das empfinde er als seine erste Pflicht.

Über den Gesundheitszustand seines ehemaligen Schützlings schweigt er selbstverständlich, doch sein Freund «kämpfe». Kampfgest, auch so etwas, was die beiden eint. ♦ BRÜ



Enge Männerfreundschaft: Michael Schumacher und Jean Todt

Formel 3/GP3

Auf Dauer kann nur einer überleben

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Die FIA ist in ihrem Bestreben, eine klare Leiter im Nachwuchsbereich zu erstellen, zwar ein paar Schritte weitergekommen. Aber noch ist der Wildwuchs nicht unter Kontrolle.

Formel 3 oder GP3? Renault 2.0 oder Formel 4? Der Nachwuchs hat immer noch die Qual der Wahl. Eine logische Leiter, die talentierte Fahrer an die Formel 1 heranführt, gibt es immer noch nicht. Im Gegenteil: Die vor zwei Jahren erstarkte Formel-3-EM scheint unter Fahrern nicht mehr erste Wahl zu sein. Vier nicht unbedeutende Teams haben bis heute keine Piloten bekannt gegeben: Double R, West-Tec, Fortec und Signature. Anders die GP3. Auch dort gibt es freilich noch offene Cockpits. Aber die Nachwuchsreihe im Rahmenprogramm der



Wird die GP3 aufwerten: Das neue Auto vom Typ GP3-16 für 2016

Formel 1 lockt 2016 mit einem neuen Auto. Und sie steht besser da als noch vor zwölf Monaten. Ein Beweis dafür ist Jake Dennis. Der Brit, 2015 Dritter der F3, wechselt auf diese Sai-

son in die GP3. Gleiches gilt für Santino Ferrucci und Tatiana Calderón. Den umgekehrten Weg, von der GP3 in die Formel 3, geht keiner. Das lässt doch den Anschein erwecken, als ob

die GP3 (im Augenblick) das höhere Ansehen genießt.

Auch die Tatsache, dass von den Top 3 im Zweitler-Eurocup keiner in die F3-EM wechselt, gibt zu denken. Meister Jack Aitken und der Drittplatzierte Kevin Jörg fahren GP3. Vizeschampion Louis Delétraz wechselt in die 3.5 V8, der Nachfolge-meisterschaft der Renault 3.5. Die Formel 3 war für keinen dieses Trios eine ernsthafte Option.

Fakt ist: Beide Meisterschaften, GP3 und Formel 3, buhlen um Nachwuchsfahrer. Und es gibt mehr Cockpits als gute Piloten. Würde man beide zusammenlegen, hätte man auf einen Schlag ein wirklich starkes Feld von – sagen wir – 24 Fahrern.

Das Zünglein an der Zukunftswaage könnte das Team Prema sein/werden. Bisher waren die Italiener das Aushängeschild der Formel-3-EM. In diesem Jahr gehen sie erstmals in der GP2 an den Start. Keiner verlangt von ihnen, dass sie des-

halb auch ein GP3-Team unterhalten müssen. Doch wäre das am Ende nicht näherliegend und kostengünstiger? Ohne Prema würde der Formel 3 das Rückgrat fehlen. Im Gegenzug würde Prema die GP3 noch stärker machen.

Aus Sicht des Fans wäre eine klare Lösung erstrebenswert. Wer überlebt, ist für ihn letztendlich nebensächlich. Aber es wäre doch flott, wenn man in Zukunft im Rahmen der Formel 1 auch die Stars der Formel 2 und der Formel 3 verfolgen könnte. Oder etwa nicht?

Ähnlich sieht es im Übrigen auch darunter aus. F4-Meisterschaften schießen zurzeit quer über den Globus wie Pilze aus dem Boden. Doch auch da gibt's Konkurrenz. Die Renault-Zweitler räumt das Feld nicht kampfflos. Den Eurocup und die NEC werden wir auch 2016 sehen. Nur die Alps hat aus Mangel an Teams und Fahrern bereits kapituliert. ♦

Formel E

Alles klar für Berlin

Was MSa schon in Heft 7 prophezeit hat, ist nun offiziell: Die Formel E gastiert am 21. Mai in Berlin – auf einer neuen Strecke nahe beim Alexanderplatz.

2,030 km kurz ist die neue Strecke für die Formel E, die am 21. Mai zum zweiten Mal in Deutschlands Hauptstadt gastiert. Die Streckenführung (siehe Skizze) ist genau so, wie es MSa beschrieben hat. Die Pitlane-Anlage befindet sich an der Karl-Marx-Allee. Zusammen mit dem E-Village. Der Strausberger Platz ist so etwas wie der Dreh- und Angelpunkt der hammerförmigen Strecke.

Von drei Seiten wird der Kreislauf angefahren. Wer motorsportbegeistert ist und zufällig dort wohnt, dürfte einen schönen Ausblick von seinem Balkon auf den Formel-E-Rundkurs haben.

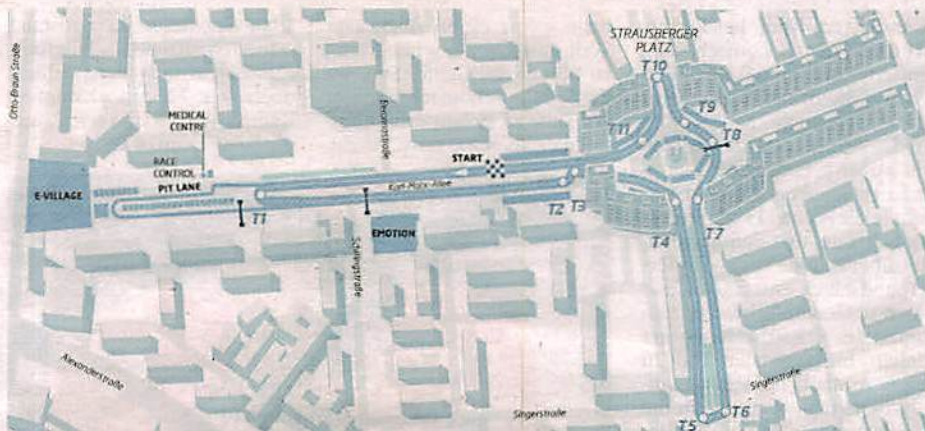
Jetzt günstig Tickets kaufen

Für Formel-E-Chef Alejandro Agag ist es nicht ganz unbedeutend, wieder in Berlin fahren zu können. «Deutschland ist ein so wichtiger Markt für die Formel E. Wir sind stolz, dass wir in so kurzer Zeit einen neuen Austragungsort gefunden haben.»

Eine Zeit lang war nicht klar, ob man für das abgesagte Rennen am Tempelhof einen Ersatz in Berlin finden würde. Es gab

sogar Pläne, das Rennen auf den Norisring zu verlegen. Doch die Suche hat sich gelohnt. «Ich glaube, dass diese Location noch besser ist, weil sie zentraler liegt», sagt Daniel Abt. «Ich freue mich auf jeden Fall auf unser Heimspiel. Das wird bestimmt ein gutes Rennen.»

Schon jetzt gibt es Tickets für das Rennen in Berlin. Kinder unter sechs Jahren und Erwachsene ab 60 haben freien Eintritt. Familien (ein Kind zwischen 6 und 16 Jahren, das andere unter 6 Jahren) bezahlen für einen Tagespass lediglich 53 Euro (Early-Bird-Preise). Weitere Informationen gibt es im Internet unter: www.ticketmaster.de ♦ CE



Diese Strecke ist der Hammer! Start und Ziel des Formel-E-Kurses in Berlin ist die Karl-Marx-Allee

KOMPAKT

»» **IndyCar** Andretti Autosport bringt 2016 in Zusammenarbeit mit Bryan Herta Motorsport ein viertes Auto an den Start. Wer den Wagen fährt, ist noch offen. Ein Kandidat ist J.R. Hildebrand. Ein anderer Alex Rossi. Aber auch der Name Robin Frijns (siehe MSa 9), der für Andretti in der Formel E fährt, ist gefallen. Gesetzt sind Ryan Hunter-Reay, Carlos Muñoz und Marco Andretti.

»» **IndyCar** Ex-Formel-1-Pilot Pastor Maldonado soll sich nach einem Cockpit in der IndyCar-Serie umsehen. Auch Will Stevens hat angeklopft. Der Ex-Manor-Pilot sagt, er habe reichlich Kontakte in den USA.

»» **GP2** Der Schwede Gustav Malja komplettiert die Fahrerpaarung bei Rapax. Der Franzose Arthur Pic war bereits als Nr.-1-Pilot gesetzt.

»» **3.5 V8** Das als Spirit of Race gemeldete Team wird 2016 als SMP Racing an den Start gehen. SMP ist eine russische Bank, die seit Jahren Talente aus der Heimat fördert. Eines von ihnen ist Mikhail Aleshin, der in der IndyCar-Serie im weiß-blau-roten Design für Schmidt Motorsport antritt. Erst kürzlich äußerte sich der ehemalige russische GP-Pilot Vitaly Petrov zu den Plänen

von SMP: «So weit ich informiert bin, würde SMP früher oder später gerne ein Formel-1-Team aufbauen.»

»» **Formel 3** Der Chinese Guan Yu Zhou fährt für Motopark in der Formel-3-EM. der 16-jährige Zhou ist Mitglied der Ferrari Driver Academy.

»» **Formel 4** Mick Schumachers Wechsel von Van Amersfoort zu Prema ist perfekt. Schumi jr. wird die Italienische und die Deutsche Meisterschaft für das «Ferrari-Juniorteam» bestreiten. Bis auf die Läufe am 30. April/1. Mai (Monza und Sachsenring) gibt es keine Überschneidungen.

»» **Formel 4** Das von Ralf Schumacher und Gerhard Ungar geführte Meisterteam des Jahres 2015 wird neu unter der Bezeichnung US Racing an den Start gehen. Die Abkürzung steht nicht nur für Ungar und Schumacher. Sie soll auch das Wirgefüh (englisch: us) verstärken.

»» **Formel E** Das Team Aguri hat den ecuadorianischen Formel-3-Piloten Julio Moreno als Ersatzfahrer bestätigt. Aguri braucht für die Rennen in Berlin und Moskau einen Ersatz für Stammpiloten António Félix da Costa, weil dieser an den beiden Wochenenden in der DTM im Einsatz steht. ♦ CE

MOTORSPORT
aktuell

ÜBERFLIEGER

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

14%
PREISVORTEIL

GRATIS

RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

Komplexe Manöver in jede
Richtung – auch Loops!
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

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 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 DE7ZZ00000004985, 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 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@dpv.de

Datum	Unterschrift
	X

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

Langstrecken-WM (LMP1)

Porsche als Testkrösus

Von MARCUS SCHURIG

Porsche reiht mit dem 919-LMP1 fleißig Test an Test: Mitte Februar testete man schon zum zweiten Mal mit der Evolutionsstufe des 919 Hybrid in Abu Dhabi und spulte an fünf Tagen 4124 Kilometer ab. Der Hauptfokus lag auf der Reifenentwicklung – doch auch der Zuverlässigkeit könnte in der LMP1-Klasse eine zentrale Bedeutung zukommen.

Der Rausch des WM-Titels ist bei Porsche endgültig vorüber: «Das war eine wunderbare Geschichte, die uns mit großem Stolz erfüllt, aber die beiden WM-Titel zählen 2016 mal überhaupt nichts», sagt Porsche-LMP1-Teamchef Andreas Seidl. Die Sonne brutzelt am frühen Morgen auf den Yas Marina Circuit in Abu Dhabi herunter, im Hintergrund läuft der Motor des Porsche 919 Hybrid warm und Brendon Hartley spurtet mit Helm unterm Arm an Seidl vorbei. «Ich fordere von meinen Mitarbeitern volle Konzentration auf 2016 – denn das wird ein knüppelhartes Duell zwischen den drei LMP1-Herstellern.»

Während Audi und Toyota mit brandneuen Autos in die neue Sportwagen-Saison gehen, setzt Porsche auf eine Evolution des Vorjahresmodells. Theoretisch könnten die Gegner das größere Entwicklungspotenzial bei der Performance haben, aber Porsche ist sich der Problemlage voll bewusst: «Das 2016er-Auto ist zwar eine Evolution, aber wir haben wirklich jedes Bauteil auf sein Verbesse-



Test unter Palmen: Porsche spulte in Abu Dhabi vergangene Woche über 4000 Kilometer ab

rungspotenzial überprüft und viele Änderungen einfließen lassen», so LMP1-Projektleiter Fritz Enzinger. Besonders viel Detailarbeit gab es in den Bereichen Fahrwerk, Motor, Hybrid-System und Aerodynamik.

Noch ohne finale Aerodynamik

Doch im Moment sind noch gar nicht alle Neuentwicklungen am Auto: In Abu Dhabi trat der 919-Testwagen zum Beispiel noch mit der Le-Mans-Aero von 2015 an. «Wie stark wir uns verbessert haben, lässt sich im Moment schwer abschätzen, denn wir fahren bei den Tests mit wechselnden Spezifikationen», so Brendon Hartley. «Das Auto fühlt sich aber schon jetzt sehr gut an, obwohl wir bei der Aerodynamik bisher noch gar

nicht den letzten Stand aufgeschonnt haben.» Porsche wird in diesem Jahr – anders als noch 2015 – beim Saisonstart in Silverstone Mitte April gleich mit einer passgenauen High-Downforce-Variante an den Start gehen. «Im letzten Jahr haben wir in Silverstone Performance zugunsten der Le-Mans-Erprobung geopfert», so Teamchef Seidl. «Der scharfe Wettbewerb lässt so einen Kompromiss in 2016 aber nicht mehr zu.»

Die Aerodynamik gilt bei Porsche als zentrale Optimierunggröße für 2016, denn alle LMP1-Verbrennungsmotoren müssen reglementbedingt mit acht Prozent weniger Kraftstoff auskommen, was acht Prozent weniger Leistung bedeutet. «In Le Mans kostet das über eine Run-

de gut vier Sekunden», so Seidl. Die große Frage quer durch alle LMP1-Teams lautet: Kann man diese Einbußen kompensieren?

Oder werden die Rundenzeiten am Ende doch ansteigen? Seidl will sich noch nicht festlegen: «Wir können im Moment schlecht einschätzen, wo die Konkurrenz steht, aber das Ziel muss natürlich lauten, dass man durch Weiterentwicklung so viel Rundenzeit wie möglich zurückgewinnt.»

Abu Dhabi: perfektes Umfeld

Die Aero spielt dabei wegen ihres Einflusses auf Luftwiderstand und Verbrauch eine große Rolle. Bei Porsche hat man zudem den V4-Turbomotor reibungstechnisch optimiert. Bei den Batteriezellen gab es



Fordert: Teamchef A. Seidl



Im Fokus: Michelin-Reifen

ebenso ein Update wie an der Elektromaschine, die die Hybridpower an die Vorderräder boostet. Auch beim Fahrwerk haben die Schwaben nachgelegt, obwohl sie auch 2016 ohne das FRIC-Fahrwerk nach Formel-1-Vorbild antreten werden.

Ein weiterer Schlüsselfaktor sind die Reifen: Michelin brachte drei Spezifikationen zum Test nach Abu Dhabi (Soft cold, Soft hot und Soft hot plus), die sich wiederum durch zahlreiche Mischungen unterscheiden.

«Abu Dhabi bietet perfekte Bedingungen für Reifentests, weil die Temperaturen konstant sind und der Streckenbelag sauber und sehr berechenbar ist», sagt Seidl. «Daher kann man hier die Reifen-Performance perfekt evaluieren.» ♦

NACHGEHAKT BEI Timo Bernhard

(34/D). Der Homburger ist bei Porsche ein Mann der ersten Stunde und gewann zusammen mit seinen Teamkollegen Brendon Hartley und Mark Webber im letzten Jahr den LMP1-WM-Titel.



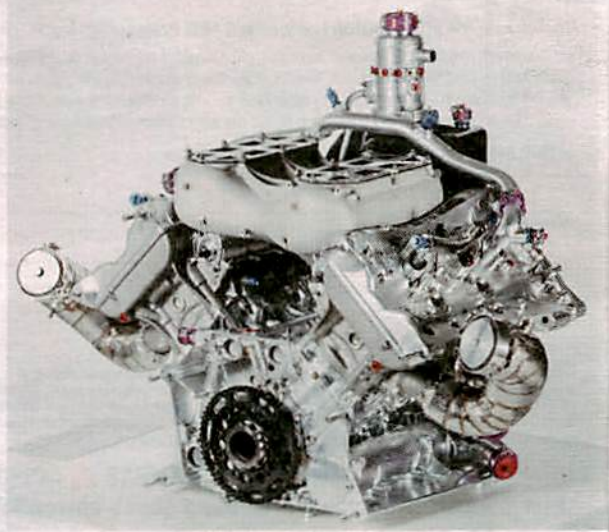
Von MARCUS SCHURIG

? Wie groß ist die Ungewissheit vor der neuen Saison, wenn man bedenkt, dass die Konkurrenz mit komplett neuen Autos kommt? Da ist schon ein Schuss Ungewissheit, aber ich bin überzeugt, dass wir vom Gesamtpaket her gut aufgestellt sein werden. Die Konzeptkontinuität hat ja auch einen Vorteil, denn wir kennen unser Auto gut. Außerdem sollten wir von der Zuverlässigkeit her sehr gut aussortiert sein.

? Könnte die Haltbarkeit der große Trumpf für 2016 sein?

Ich glaube, das wird ein ganz wesentlicher Faktor sein, besonders in der Frühphase der Saison, aber vielleicht auch für Le Mans. Wir hatten 2015 ein sehr starkes Auto und waren teilweise überlegen. Insofern denke ich, dass wir auch bei der Performance und beim Speed wettbewerbsfähig sein werden, denn Porsche hat das Auto ja sehr gezielt verbessert. Meine Prognose lautet, dass das LMP1-Feld für 2016 insgesamt näher zusammenrücken wird.

? Reifentests gelten gemeinhin als dröge Nummer. Hast du Spaß an der Thematik? Ich sehe die Reifentests als Herausforderung, bei der man extrem viel lernt. Reifentests sind sogar härter als Rennen, weil man permanent ans Limit gehen muss, um die zum Teil feinen Änderungen aufzuspüren. Die Ingenieure quetschen uns Fahrer förmlich aus, da muss man sehr viele Informationen verarbeiten können, um ihre Fragen korrekt und detailgetreu zu beantworten.



Noch mal verbessert: der Vierzylinder-Turbo-Motor des 919 Hybrid

Langstrecken-WM

Die Briten kommen

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

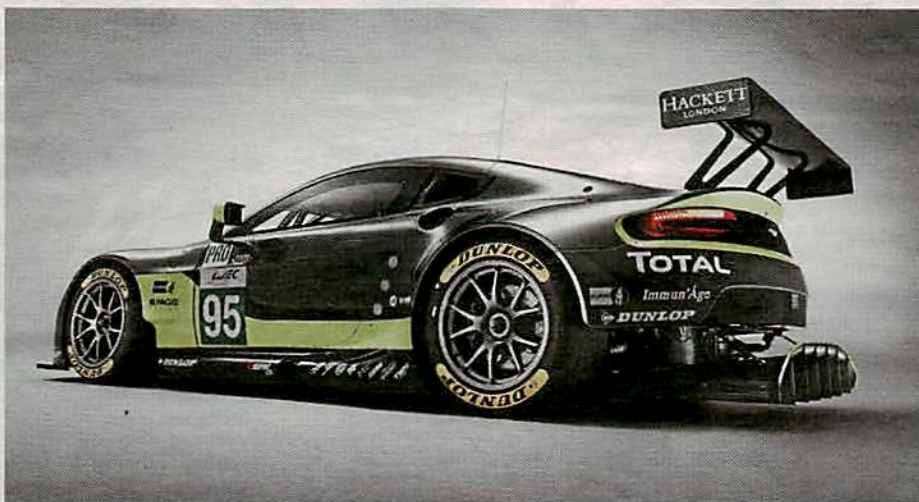
Auch neben dem Porsche-Test (siehe S. 12) gibt es in der Langstrecken-WM (WEC) viel Bewegung. Vergangene Woche stellte unter anderem Aston Martin sein Rennprogramm vor.

Die Briten haben also nun auch endlich die Katze aus dem Sack gelassen. Und einen wird es ganz besonders freuen, dass er seinen neuen Werksfahrerstatus ganz öffentlich machen kann: Nicki Thiim. Der in Luxemburg lebende Däne fuhr zwar schon in den vergangenen Jahren für den Hersteller, war da jedoch etatmäßig noch als Poolfahrer bei Audi angestellt.

«Für mich ist es eine tolle Chance und ein Schritt nach vorn», so der Sohn von Ex-DTM-Champion Kurt Thiim, der damit 2016 in seine erste volle WEC-Saison mit dem Hersteller und dem bekannten Einsatzteam Young Driver geht. «Es ist eine neue Herausforderung und für jeden GT-Fahrer das Ziel, in dieser Serie zu fahren.»

Manor mischt die LMP2 auf

Auch Landsmann Marco Sörensen ist zum Aston-Martin-Werkspilot aufgestiegen und wird zusammen mit Nicki Thiim und Darren Turner die Saison im grün-gelben Aston Martin



Wuchtiger Diffusor als Merkmal der GTE-Regeln 2016: der neue Aston Martin von Thiim und Co.

Vantage mit der Nummer 95 bestreiten.

Im zweiten Auto der GTE-Kategorie teilen sich Jonny Adam, Fernando Rees und Richie Stanaway das Cockpit. Das dritte Werksauto startet wie berichtet in der GTE-Am-Klasse mit dem bekannten Fahrertrio Mathias Lauda, Pedro Lamy und Paul Dalla Lana. Mit «nur» drei Autos fahren die Briten ihr Aufgebot im Vergleich zum Vorjahr also um zwei zurück.

Trotzdem spricht Rennleiter John Gaw vom «stärksten Fahrer-Lineup, dass wir je hatten».

Klares Ziel mit dem an die neuen GTE-Regeln angepassten und in völlig neuem Design gestalteten V8 Vantage GTE ist in beiden Klassen der Kampf um den jeweiligen Titel.

Neben der LMP1 und den beiden GT-Klassen verspricht auch die LMP2-Kategorie in diesem Jahr Hochspannung. Auch hier u.a. dank Briten: Trotz des Status' als WEC-Frischling, jedoch mit vielen Jahren Formelsport-Erfahrung, gilt das Fl-erprobte Manor-Team von John Booth und Graeme Lowdon in der Debütsaison bereits als Geheimtipp. Die amtierenden Weltmeister von G-

Drive Racing sind «umgezogen». Statt eines Ligier JS P2 setzt man dieses Jahr ebenfalls auf den Oreca 05. Und als Einsatzteam hat man statt Oak Racing Jota Sport auserkoren. Mit unter anderem LMP2-Champion Roman Rusinov an Bord wird man sicher um den Titel kämpfen.

Wie beim Alpine A450 ist auch der A460 eigentlich ein Oreca, der für das Signatech-Alpine-Team umbenannt wurde. Auch dieses Team ist titelverdächtig. Weitere Favoriten aus dem Zehn-Wagen-Feld sind SMP Racing, ESM und das neue Team RGR Sport. ♦

Tourenwagen-EM

Feld formiert sich



Giulietta TCR: Gibt es das Alfa-Romeo-Comeback in der ETCC?

Das Feld der Tourenwagen-EM (ETCC) wächst: ETH Tuning dabei, Rikli mit zwei neuen Civic und Alfa Romeo vor Comeback.

Nachdem die Super-1600-Fahrzeuge in diesem Jahr in der DTC nicht mehr zugelassen sind, setzt das Team ETH Tuning in diesem Jahr seine erfolgreichen Peugeot 208 eben in der ETCC ein. Damit will man die Ford-Übermacht brechen, die dort seit Jahren vorherrscht. Als

Fahrer sind Andreas Rinke und Kevin Hilgenhövel an Bord.

Das Team Rikli Motorsport aus der Schweiz wechselt vom alten Civic FD nach Super-2000-Regeln auf den Civic TCR, der ab diesem Jahr in der TCN-2-Klasse zugelassen ist. Fahrer sind Peter Rikli und Team-Neuzugang Kris Richard.

Ein Comeback könnte Alfa Romeo in der ETCC feiern. Ebenfalls in der TCN-2 plant das Team Unicorse den Einsatz der Giulietta TCR. ♦ MBR

Rickard Rydell

Ein Großer tritt ab

Der Schwede Rickard Rydell (48) hat letzte Woche seinen Rücktritt als Rennfahrer bekannt gegeben.

Der langjährige Werksfahrer (u.a. Ford, Volvo und Seat) gilt als einer der besten Tourenwagenpiloten überhaupt. Unter anderem konnte er 1998 mit Volvo die hart umkämpfte Britische Tourenwagen-Meisterschaft (BTCC) gewinnen. Im gleichen Jahr siegte er – ebenfalls im Volvo S40 – auch gemeinsam mit Jim Richards beim 1000-km-Rennen von Bathurst.



Hört auf: Rickard Rydell

Zeitweise wagte er auch den Sprung in den GT-Sport, was als Aston-Martin-Werksfahrer 2007 mit einem Klassensieg bei den 24h von Le Mans belohnt wurde. Seinen letzten Titel holte er 2011 in der STCC mit einem Chevrolet Cruze.

Zuletzt war Rydell sporadisch in der WTCC am Start, wo er für das schwedische Nika-Team 2015 drei Rennwochenenden im Honda Civic bestritt (4 WM-Punkte). Zukünftig wird er weiterhin als Fahrercoach für Gustav Malja sowie als TV-Kommentator arbeiten. ♦ MBR



Rydells Letzter: Civic TCR

NACHRICHTEN

Abt im Bentley, RWT setzt auf Alteisen

ADAC GT Masters Am Rande der 120-Jahre-Feier von Abt Sportsline (siehe unten) verriet Daniel Abt, der zuletzt kräftig Testarbeit im Bentley Continental GT3 absolvierte, dass er einer der Fahrer im Team von Vater Hans-Jürgen und Onkel Christian im ADAC GT Masters 2016 sein wird. Und noch ein weiterer Starter ist bekannt: Das Team RWT Racing wird im dritten Jahr in Folge in der GT-Serie vertreten sein. Dabei vertraut man auf die bewährte Corvette Z06, während Callaway ja mit der neuen C7 durchstartet. Wer das «Alteisen» – die Corvette Z06 ist das dienstälteste Fahrzeug im Masters – pilotieren wird, ist noch nicht bekannt.

Von der Pferde- zur Rennschmiede

Abt Sportsline Das Kemptener Familienunternehmen, das 1886 als Pferdeschmiede begann, feierte vergangenes Wochenende sein 120-jähriges Bestehen. An zwei Abenden feierten 900 Gäste aus Show, Sport und Wirtschaft mit den «Äbten» runden Geburtstag. Dafür wurden zwei Rennsporthallen in Kempten umgebaut und mit typisch bayerischem Interieur geschmückt. Als Moderatoren führten Marina (20) und Daniel (23) Abt, die Kinder von Geschäftsführer Hans-Jürgen und Ehefrau Margit Abt, durchs Programm. Neben Tuning ist Motorsport das zweite große Standbein der Firma. 2016 startet man in DTM, Formel E und ADAC GT Masters.

Jeffrey Schmidt steht vor Titelgewinn

GT3 Cup Challenge Middle East Mit mittlerweile neun Siegen in den ersten zehn Rennen sowie einem Ausfall steht der Schweizer Jeffrey Schmidt vor dem Gewinn des Nahost-Porsche-Cup. In Dubai holte er sich vergangenes Wochenende die Saisonsiege Nummer neun und zehn, womit er seinem Team Al Nabooda Racing bereits vorzeitig den Teamtitel sicherstellte. Vor dem Finale in Bahrain (4./5. März) haben neben Tabellenführer Schmidt (225 Punkte) auch noch Ex-Champion Zaid Ashkanani (199), Ryan Cullen (191) und Abdulaziz Al Faisal (180) Chancen auf die Meisterschaft. ♦ MBR/AW

Völlig Irres Finish: Nach über 800 Rennkilometern überquert Hamlin (11) 0,011 Sekunden vor Truex (78) die Linie



Daytona 500

Irre Toyota-Show

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

In beispielloser dominanter Manier gelang Toyota der erste Sieg beim Daytona 500. Denny Hamlin siegte im knappsten Finish der Rennhistorie ebenfalls erstmals bei dem Klassiker.

Hendrick, Penske, Gibbs? Die Favoriten waren vor dem Rennen schnell ausgemacht. Klar, mit Chase Elliott hatte Hendrick die Pole-Position, Matt Kenseth in Gibbs-Diensten den zweiten Startplatz. Und Joey Logano hatte mit Penske nicht nur im Vorjahr gewonnen, sondern 2015 die meisten Siege aller Cup-Piloten geholt.

Aber es sollte ganz anders kommen. Das Hendrick-Team erlebte einen rabenschwarzen Tag. Als Ersten erwischte es den Sensations-Pole-Mann, der sich in Runde 20 drehte und so unglücklich mit dem flachen Frontsplitter ins Gras eintauchte, dass an ein Weiterfahren erst mal nicht zu denken war. Erst nach 40 Runden Reparaturzeit ging es für Elliott weiter.

Dale Earnhardt Jr., donnerstags zuvor noch Duel-Sieger, verabschiedete sich ebenfalls nach einem Dreher, wenn auch rund 150 Runden später und mit einem Einschlag in die Safer Barriers. Jimmie Johnson fing sich eine Strafe ein, weil beim Stopp zu viele Crew-Mitglieder über die Boxenmauer kamen – die dabei verlorene Track-Position war unaufholbar.

So blieb nur Kasey Kahne, der unauffällig und stark fuhr, im Fi-

nish aber keinen Ziehpartner hatte und so nur auf P13 einlief.

Alles im Zeichen der 11

Ähnlich erging es den Penske-Ford-Fahrern, wo vor allem Joey Logano zwar in der Spitzengruppe mitschwimmen konnte, am Ende aber das Quäntchen Glück und Speed fehlten.

Das sonst relativ ereignisarme Daytona 500 – kein «Big One» und nur sechs Gelbphasen – bestimmte aber unter dem Strich

ohnehin nur ein Team: Joe Gibbs Racing. Die Toyota-Truppe, wo nur Carl Edwards mit einem Mauerkuss größere Unwägbarkeiten zu überstehen hatte, konzentrierte sich ganz aufs Teamwork, in das auch Neu-Kundenteam Furniture Row und Martin Truex Jr. mit einbezogen wurden.

So fuhr, meist mit Hamlin an der Spitze, ein 3er- bis 4er-, im Finish sogar 5er-Zug der JGR-Toyotas im Single File auf der

unteren Linie, während alle Angreifer auf der Außenlinie beim Ausscherversuch sogleich im Wind verhungerten.

Im Finish war es dann Matt Kenseth, der in Führung lag. Aber Hamlin, nach falscher Taktikentscheidung zum Vierstatt-Zwei-Reifen-Stopp gekommen und dadurch leicht zurückgefallen, bekam auf der Außenbahn dann doch noch einen entscheidenden Schub von Kevin Harvick. Kenseth verlor beim Blockversuch kurz die Kontrolle und streifte die Mauer – P14.

Hamlin fuhr Seite an Seite mit Truex Richtung Zielflagge, wo der Gibbs-Fahrer im engsten Finish der Daytona-500-Historie mit 0,011 Sekunden Vorsprung gewann. Während es für Gibbs nach Dale Jarrett (1993) der zweite Daytona-500-Sieg war, feierten Hamlin und Toyota im jeweils elften Anlauf ihre Siegpremiere. Passend: Auch Hamlins Startnummer ist ja die Nr. 11.

«Vier Autos unter den ersten fünf ist keine schlechte Bilanz», gab Joe Gibbs zu Protokoll. Und während er gut lachen hat, grübeln die Gegner schon, wie die Dominanz zu brechen ist... ♦

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Daytona/Florida (USA): 200 Rdn. à 4,023 km; 40 Fahrer gestartet; Wetter: trocken.

1. Denny Hamlin (Toyota); 2. Martin Truex Jr. (Toyota); 3. Kyle Busch (Toyota); 4. Kevin Harvick (Chevrolet); 5. Carl Edwards (Toyota); 6. Joey Logano (Ford); 7. Kyle Larson (Chevrolet); 8. Regan Smith (Chevrolet); 9. Austin Dillon (Chevrolet); 10. Kurt Busch (Chevrolet); 11. Ryan Newman (Chevrolet); 12. Aric Almirola (Ford); 13. Kasey Kahne (Chevrolet); 14. Matt Kenseth (Toyota); 15. Michael McDowell (Chevrolet); 16. Jimmie Johnson (Chevrolet); 17. Jamie McMurray (Chevrolet); 18. Paul Menard (Chevrolet); 19. Ryan Blaney (Ford); 20. Brad Keselowski (Ford); 21. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 22. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 23. Landon Cassill (Ford); 24. Brian Scott (Ford); 25. Ty Dillon (Chevrolet); 26. Brian Vickers (Chevrolet); 27. Michael Annett (Chevrolet); 28. Trevor Bayne (Ford); 29. David Ragan (Toyota); 30. Michael Waltrip (Toyota); 31. Bobby Labonte (Ford)

Stand nach 1 von 36 Rennen: 1. Hamlin 45 Punkte; 2. Truex Jr. 40; 3. Kyle Busch 39; 4. Harvick 37; 5. Edwards 36; 6. Logano 35; 7. Larson 35; 8. A. Dillon 33; 9. Smith 33; 10. Kurt Busch 31; 11. Newman 31; 12. Almirola 29; 13. Kenseth 28; 14. Kahne 28

Nächstes Rennen: 28. Februar, Atlanta/Georgia (USA)

Internet: www.nascar.com



Der Siegerjubiläum von Hamlin

Can-Am-Duels

Sieg für den Papa



Widmete den Duel-Sieg seinem Vater: Dale Earnhardt – hier auf seiner «Polish Victory Lap»

Von WOLFGANG MONSEHR

Dale Earnhardt Jr. und Kyle Busch waren die Sieger der beiden Qualifying-Rennen am Donnerstagabend, welche die Startaufstellung ab der zweiten Reihe für das diesjährige Daytona 500 (siehe links) bestimmten.

Earnhardt liefen im Ziel auf dem Siegerpodest fast die Tränen über das Gesicht. «Vor dem Rennen war ich so nervös, obwohl ich wusste, dass ich ein Superauto hatte. Diesen Sieg widme ich meinem Vater», sagte Dale Jr. auf der Pressekonferenz. Joey Logano, Ryan Blaney, Kevin Harvick und Sprint-Unlimited-Sieger Denny Hamlin

liefen auf den nächsten Plätzen ein. Große Erleichterung gab es auch im kleinen Leavine-Family-Team, als Michael McDowell den Chevy SS für das Rennen qualifizieren konnte. McDowell duellierte sich fast über die gesamte Distanz mit Cole Whitt, der bei dieser Fehde eine leichte Kollision mit Brian Scott hatte. Diese reichte aus, um Scott in Turn 4 in die Begrenzungsmauer schleudern zu lassen.

Kyle Busch Sieger in Duell 2

Das zweite Qualifikationsrennen war schon sehr früh eine sichere Angelegenheit für Kyle Busch, welcher damit ein eindrucksvolles Comeback gab. Im Vorjahr hatte Kyle einen schweren Unfall beim Xfinity-Ren-

nen, welcher ihn für elf Rennen schachmatt setzte. Bei diesem Qualifying-Race spielte Kyle Busch die komplette Dominanz seines Teams aus und ließ der Konkurrenz keine Chance.

Dennoch versuchte Jamie McMurray in der Schlussphase, Leader Kyle Busch anzugreifen – was gründlich in die Hose ging. McMurray löste eine Massenkollision aus, als er zuerst mit Jimmie Johnson kollidierte und dieser dann in die Fahrzeuge von Martin Truex Jr., Matt Kenseth, Danica Patrick und A. J. Allmendinger geschleudert wurde. Bei diesem Rennen konnte sich Robert Richardson Jr. als letzter Fahrer für das Rennen mit seinem BK-Toyota qualifizieren. ♦

Dale Earnhardt

Legende unvergessen

Auf den Tag genau 15 Jahre nach dem Tod von Dale Earnhardt gewann Sohn Dale Jr. passenderweise sein Duel-Rennen (siehe oben). Auch nach ein- einhalb Jahrzehnten lebt der «Intimidator» in den Herzen der Fans weiter.

Und nicht nur in diesen Herzen, auch von offizieller Seite wurde des Rekord-Cup-Champions (mit sieben Titeln ex aequo mit Richard Petty) vergangene Woche an seinem 15. Todestag gedacht. Auf den Social-Media-Kanälen liefen Videos hoch und runter. Es wurden Bilder gepostet, was das Zeug hält. «Heute, und jeden anderen Tag, erinnern wir uns an den Intimidator» war der Text unter einem auf Facebook geposteten Bild. 24 Stunden später hatte dieses

Foto 80000 Likes und wurde über 46000-mal geteilt.

Erst im 20. Anlauf Sieger

Die Legende lebt also weiter, auch und vor allem in Daytona. Jener Strecke, auf der er dem Sieg beim «500» so lange hinterherfuhr. Erst im 20. Anlauf



Unvergessen: Earnhardt Sr.

seit 1979 reichte es 1998 zum langersehnten und einzigen Daytona-500-Triumph.

Drei Jahre später kämpfte er im engen Windschatten-Finish um seinen zweiten Sieg beim berühmtesten NASCAR-Rennen. In der letzten Kurve der letzten Runde kollidierte er mit dem Wagen von Sterling Marlin und schoss im stumpfen Winkel frontal in die Außenmauer.

Alle Beobachter waren sich einig, dass es ein eher harmloser Crash war und Earnhardt auch schon viel schlimmere Crashes hatte, doch wenige Stunden nach dem Unfall wurde sein Tod bekannt gegeben.

Hätte Earnhardt ein HANS getragen, wäre er vermutlich nicht gestorben. Doch HANS war damals noch nicht Pflicht und nicht nur Earnhardt ein absoluter Gegner davon. ♦ MBR

Xfinity-Rennen Daytona

Debüt für den Euro-Champ

Sechs Tage nach seiner sensationellen Pole für das große Daytona 500 (Sprint Cup) sicherte sich Chase Elliott den Sieg beim Auftakt zur zweiten NASCAR-Liga, der Xfinity-Series.

Für den erst 18-jährigen Chase Elliott war es ein Traumstart in die neue NASCAR-Saison. Nachdem er also schon am vorangegangenen Sonntag als jüngster Fahrer aller Zeiten (20 Jahre, 2 Monate und 23 Tage alt) die Pole für den diesjährigen Sprint-Cup-Auftakt, das Daytona 500, sichern konnte, holte er sich auch beim Xfinity-Rennen am letzten Sonntagabend den Sieg. Beim «Powershares QQQ 300» 300-Meilen-Rennen führte der Sohn von Bill Elliott insgesamt 19 Runden und duellierte sich in der Schlussphase mit Joey Logano um den Sieg.

Der Penske-Pilot hatte das Nachsehen und lief vor Kasey

Kahne, Elliott Sadler und Austin Dillon auf P2 ein. «Ich hatte noch in der letzten Runde versucht, Chase anzugreifen. Dabei berührten sich unsere Fahrzeuge ganz kurz, und damit hatte ich das Rennen verloren. Aber davon abgesehen war unser Kampf zu jeder Zeit fair», sagte Logano nach dem Rennen.

Belgier kommt auf Platz 26

Zu seinem Debüt im US-NASCAR-Zirkus kam der Belgier Anthony Kumpen – dank Titel in der NASCAR Euroseries 2014. Der Neuling, der in einem Chevrolet Camaro von Precision Performance Motorsport am Start war, schlug sich nur zwei Jahre nach seinem Stockcar-Einstieg sehr beachtlich. Im 40-Wagen-Feld kämpfte er mit Jeb Burton lange um P25, musste sich aber knapp geschlagen geben. Danach schwärmte Kumpen von einem «faszinierenden Erlebnis». ♦ WM/MBR



Enges Duell: Elliott (88) knapper Sieger vor Logano (22)

Truck-Rennen Daytona

Sauter entkam dem Chaos

Johnny Sauter war der Auftakt-sieger zur Camping World Truck Series auf dem Daytona-Speedway. In einem wilden und unfallträchtigen Rennen holte sich Sauter, welcher während der gesamten Renndistanz nur zwölf Runden in Führung lag, den Sieg vor Ryan Truex, Parker Kligerman, Brandon Brown und Travis Kvapil.

Schon in Runde 94 musste das Rennen für knapp 30 Minuten mit der roten Flagge unterbrochen werden, als es einen Massencrash gab, in den 18 Fahrzeuge involviert waren – darunter auch Austin Theriault, welcher bis dahin 31 Runden die Führungsposition behauptet hatte.

Aber auch nach dem Neustart ging es nicht ohne Massencrash ab. In der letzten Runde kollo-

dierten sechs Fahrzeuge, wobei sich der Truck von Christopher Bell in Turn 1 spektakulär überschlug. Bell konnte ohne fremde Hilfe aus dem Cockpit klettern, wurde jedoch zur Sicherheit in ein Spital transportiert. Nach wenigen Stunden konnte er jedoch schon wieder entlassen werden. ♦ WM



Siegerjubiläum: Johnny Sauter

Teams und Testfahrten 2016

Wackeln Wehrlein-Rekorde?

Von ARNO WESTER

Wie Audi und BMW hat auch Mercedes-Benz in seinem Fahrerkader eine neue Fahreraufteilung auf die Teams für die Mission Titelverteidigung vorgenommen. Bei Testfahrten in Hockenheim haben DTM-Fans freien Eintritt.

Die Mercedes-AMG DTM-Teams ART, HWA und Mücke werden 2016 in einer neuen Konstellation (siehe Aufstellung auf dieser Seite) an den Start gehen. Ein DTM-Neuling und vier teaminterne Wechsel sollten neue Akzente und Impulse setzen. «Ich bin davon überzeugt, dass ein neues Umfeld auch eine zusätzliche Motivation mit sich bringt. Gerade der Austausch von Ideen und neuen Ansätzen, mit Herausforderungen umzugehen, ist für jeden eine Bereicherung», meinte Mercedes-AMG DTM-Teamchef Ulrich Fritz.

Auer und Vietoris bei Mücke

Bei HWA geht 2016 ein Quartett mit Paul di Resta, Maximilian Götz, Daniel Juncadella und Robert Wickens auf Punktejagd. Für Götz und Juncadella ist es das erste Jahr in Diensten des erfolgreichsten Teams der DTM-Geschichte, das im vergangenen Jahr den Fahrer- und den Teamtitel gewann. Für den Spanier Juncadella dürfte es in seiner vierten Saison die letzte Chance sein, nach bisher eher



Trifft bei den Monteblando-Tests erstmals auf die Konkurrenz: neuer Mercedes-AMG C63 DTM

enttäuschenden Leistungen das in ihn gesetzte Vertrauen endlich zurückzugeben.

Das Mücke-Team geht mit zwei neuen Fahrern an den Start: Lucas Auer kommt von ART und kennt die Mannschaft bestens. Der Österreicher war bereits in der FIA Formel-3-EM für die Mannschaft von Peter Mücke im Einsatz. Auch Christian Vietoris ist ein alter Bekannter, denn er fuhr ebenfalls bereits in seiner Formel-3-Zeit für das Berliner Team, mit dem

er 2009 Vizemeister in der Formel-3-Euroserie wurde.

DTM-Neuling Esteban Ocon gibt sein Debüt für das Team ART Grand Prix, mit dem er 2015 auch den Titelgewinn in der GP3 feierte. An der Seite des letztjährigen DTM-Test- und Entwicklungsfahrers fährt der Brit Gary Paffett, der 2016 bereits seine 13. DTM-Saison bestreitet. Der DTM-Champion aus dem Jahr 2005 unterstützte die französische Mannschaft bereits 2015 bei ihrem DTM-

Einstieg. Seinem erst 19 Jahre alten Teamkollegen Ocon wird von Experten zugetraut, dass er die DTM-Rekorde von Pascal Wehrlein als jüngster Fahrer auf der Pole-Position, jüngster Rennsieger, jüngster Tabellenführer und jüngster Champion brechen könnte.

Sieben statt sechs Testtage

Die Hersteller Audi, BMW und Mercedes-Benz haben entschieden, sich vor Saisonbeginn und trotz einem Technischen

Reglement, das weitgehend eingefroren wurde, an sieben und nicht, wie zunächst geplant, an sechs Tagen mit Testfahrten auf den Saisonstart in Hockenheim (7./8. Mai) vorzubereiten.

Los geht es in dieser Woche (23.-25.2.) bei einem von den drei Herstellern organisierten Test im spanischen Monteblando. Allerdings kommen bei Audi aus Kostengründen nur zwei Fahrer, nämlich die beiden bestplatzierten der letztjährigen DTM-Saison, Jamie Green (2.) und Mattias Ekström (3.), zum Einsatz. Für BMW greifen die beiden ehemaligen DTM-Champions Bruno Spengler und Marco Wittmann ebenso ins Lenkrad wie ihre neuen Teamkollegen Augusto Farfus (bei MTEK) und Timo Glock (bei RMG). Für Mercedes-Benz testen mit Paul di Resta und Gary Paffett ebenfalls zwei ehemalige Meister sowie die DTM-Rennsieger Christian Vietoris und Robert Wickens. Neben dem Stern-Quartett sind auch deren Einsatzteams ART, HWA und Mücke vor Ort.

Während der Hersteller-Test in Monteblando unter Ausschluss der Öffentlichkeit über die Bühne geht, sind beim viertägigen, offiziellen ITR-Test auf dem Grand-Prix-Kurs in Hockenheim interessierte Fans herzlich willkommen. Die Südtribüne des Hockenheimrings ist von Dienstag bis Freitag (5.-8.4.) geöffnet, der Eintritt ist frei. Gefahren wird jeweils von 8 bis 12 und von 14 bis 18 Uhr. ♦

STARTERLISTE / DTM 2016 (Stand: 21.2.2016)

Nr.	Fahrer	Fahrzeug	Team
2	Gary Paffett (34/GB)	Mercedes-AMG C63 DTM	Mercedes-AMG DTM Team ART
3	Paul di Resta (29/GB)	Mercedes-AMG C63 DTM	Mercedes-AMG DTM Team HWA II
5	Mattias Ekström (37/S)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Abt Sportsline
6	Robert Wickens (26/CDN)	Mercedes-AMG C63 DTM	Mercedes-AMG DTM Team HWA I
7	Bruno Spengler (32/CDN)	BMW M4 DTM	BMW Team MTEK
8	Christian Vietoris (26/D)	Mercedes-AMG C63 DTM	Mercedes-AMG DTM Team Mücke
10	Timo Scheider (37/D)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Phoenix
11	Marco Wittmann (26/D)	BMW M4 DTM	BMW Team RMG
12	Daniel Juncadella (24/E)	Mercedes-AMG C63 DTM	Mercedes-AMG DTM Team HWA I
13	António Félix da Costa (24/P)	BMW M4 DTM	BMW Team Schnitzer
16	Timo Glock (33/D)	BMW M4 DTM	BMW Team RMG
17	Miguel Molina (27/E)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Abt
18	Augusto Farfus (32/BR)	BMW M4 DTM	BMW Team MTEK
22	Lucas Auer (21/A)	Mercedes-AMG C63 DTM	Mercedes-AMG DTM Team Mücke
27	Adrien Tambay (24/F)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Rosberg
31	Tom Blomqvist (22/GB)	BMW M4 DTM	BMW Team RBM
34	Esteban Ocon (19/F)	Mercedes-AMG C63 DTM	Mercedes-AMG DTM Team ART
36	Maxime Martin (29/B)	BMW M4 DTM	BMW Team RBM
48	Edoardo Mortara (29/I)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Abt Sportsline
51	Nico Müller (23/CH)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Abt
53	Jamie Green (33/GB)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Rosberg
77	Martin Tomczyk (34/D)	BMW M4 DTM	BMW Team Schnitzer
84	Maximilian Götz (30/D)	Mercedes-AMG C63 DTM	Mercedes-AMG DTM Team HWA II
99	Mike Rockenfeller (32/D)	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Phoenix

Fahrer 2016

Nur Ocon sorgt für Bewegung

Drei Hersteller, zehn Teams und 24 Fahrer (siehe Liste) kämpfen 2016 in der DTM um die Titel in der Hersteller-, Team- und Fahrerwertung.

Dabei setzen Audi, BMW und Mercedes-Benz auf Kontinuität: 23 der 24 Piloten kamen bereits 2015 zum Einsatz. Wie berichtet, wurde lediglich bei Mercedes ein Cockpit neu besetzt. Der in die Formel 1 aufgestiegene DTM-Champion Pascal Wehrlein wird durch GP3-Meister Esteban Ocon ersetzt. Der 19-Jährige ist neben Adrien Tambay

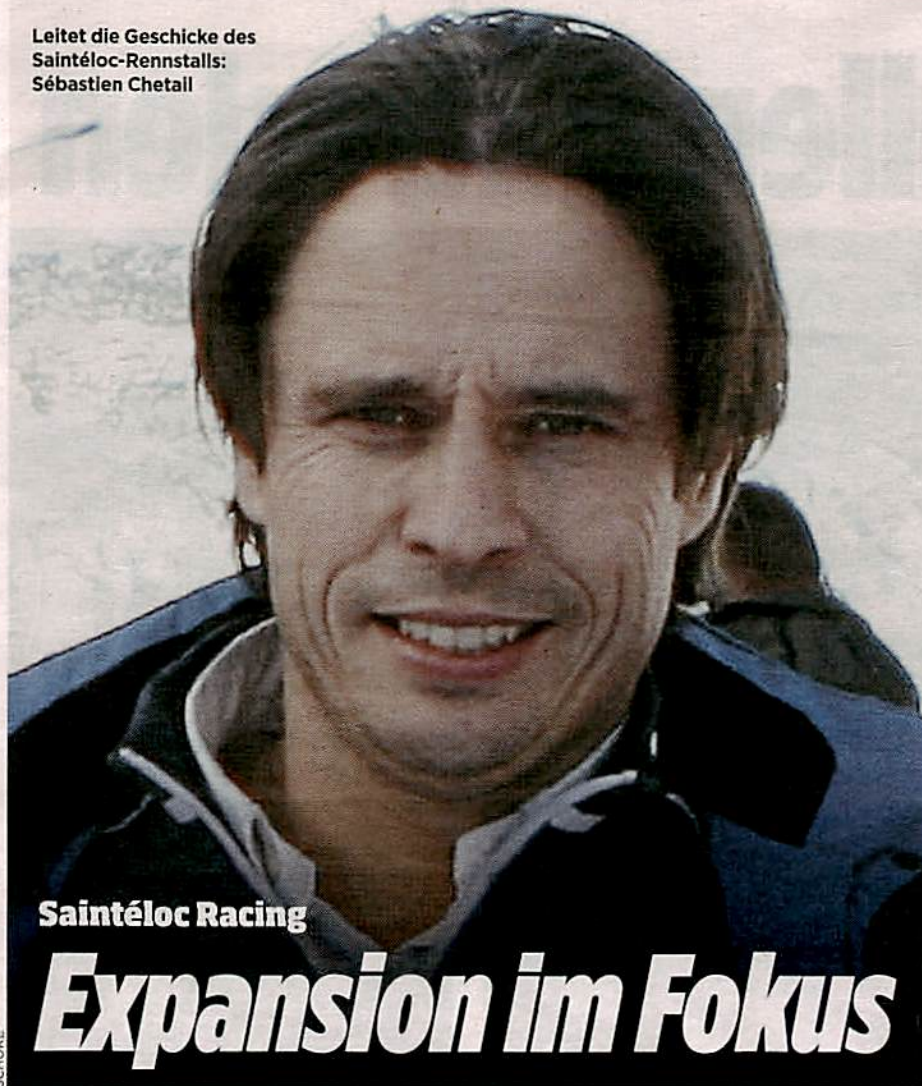
(Audi) der zweite Franzose in der DTM, in der noch sieben deutsche Fahrer vertreten sind.

Nur Mercedes konnte durch Ocon das Durchschnittsalter (26,1) seines Fahrerkaders senken. Bei BMW (29,0) und Audi (30,3), deren Schnitt sich diesen Donnerstag durch die Geburtstage von Nico Müller und Tambay noch erhöht, hofft man offenbar auf Erfahrung und Routine. Zuletzt haben Marco Wittmann (24/BMW) und vor allem Wehrlein (20/Mercedes) aber bewiesen, dass ein Titelgewinner nicht zum alten Eisen zählen muss! ♦ AW



E. Ocon

Leitet die Geschicke des Saintéloc-Rennstalls: Sébastien Chetail



Saintéloc Racing

Expansion im Fokus



Ein starkes Team: das Aufgebot der Saintéloc-Mannschaft in der abgelaufenen Andros-Saison



Auf der Strecke wird hart gefightet - mitunter auch zwischen Teamkollegen

Von BERNHARD SCHOKE

Für das größte Team der Trophée Andros, Saintéloc, ist das heimatliche Terrain schon länger zu klein. Rallye-, Europa- und die französische Meisterschaft «off the roads», dazu als Audi-Kundensportteam Blancpain Series, 24h Spa und breit aufgestellter GT-Sport sind auf der Rundstrecke in Kombination mit den Eisrennen der aktuelle Hintergrund für den weiteren Ausbau der Aktivitäten.

Gründer und Eigentümer Sébastien Chetail macht dabei mit seiner Mannschaft keine halben Sachen. Strukturell und sportlich wird aktuell richtig Gas gegeben. Das 2004 gegründete Team ist in den letzten zwölf Jahren sukzessive zu einer Macht bei unseren französischen Nachbarn gewachsen. Ergo haben sich die Ziele und deren Umsetzung nach oben entwickelt.

Oder konkret: Ausbau der Business Basis am bisherigen, verkehrsgünstigen Standort in Saint Etienne. 50 km südwestlich von Lyon gelegen, ist dies für den quirligen Manager der ideale Ausgangspunkt für alle Aktivitäten. Demzufolge war es für den ehemaligen Vize-Kart-Europameister ausgesprochen naheliegend, auch dort zu investieren. Strukturell gesundes, nachhaltiges Wachstum ist dabei sein Credo. Die bisher getrennten Räumlichkeiten für die Rallye-Aktivitäten und die Rundstrecken-Engagements sollen unter einem Dach in einem großen «Workshop» zusammengeführt werden.

Option: ADAC GT Masters

Dies gilt auch für den großen Event-Marketing-Bereich, der mit den Motorsport-Einsätzen eng verbunden ist, wenn man wie Saintéloc erfolgreich als Einsatz-Crew für Fahrzeughersteller oder -importeure agiert - etwa in der Trophée Andros für Mazda Frankreich oder eben Audi im GT3-Sport. Um all diese Unternehmensbereiche richtig mit dem dazugehörigen Leben zu füllen, arbeiten inzwischen 25 Mitarbeiter hauptberuflich und in Vollzeit für den Motorsport liebenden und lebenden Manager.

Punktuell wird diese Stamm-Crew verstärkt - Serien- oder Event-bezogen. Hinzukommen dann Service-Kräfte, Trucker und Mechaniker, ebenso ausgewiesene Spezialisten. Bestes Beispiel ist dabei Laurent Fedacou, der als Team-Ingenieur in der DTM bei Phoenix Racing ebenso tätig ist, wie in den Wintermonaten auf dem Eis. Und weitere Verstärkungen stehen an. Hintergrund dafür ist, dass neben den Engagements in der

Rallye Weltmeisterschaft und den Pendants in Europa bzw. in Frankreich selbst auch die französische GT Meisterschaft, den Porsche Carrera Cup, die Blancpain-Serie und der Peugeot RCZ Cup auf dem Programm stehen. Aber nicht nur das, wie Sébastien Chetail nach dem Andros-Finale berichtete:

Wie sind Sie zur Trophée Andros gekommen?

SÉBASTIEN CHETAÏL: Ich habe Yvan Muller live auf dem Eis gesehen und gesagt: Das will ich auch machen - es war quasi Liebe auf den ersten Blick.

Beim Saison-Rückblick auf die Trophée Andros 2015/2016 - was war gut, was sollte 2016/2017 geändert werden?

Der Auftakt war leider von den Problemen mit den Motoren eines Lieferanten überlagert. Nachdem diese gelöst waren, verlief die restliche Saison so, wie wir es von Anfang an mit unserem Partner Mazda sowie den Piloten geplant hatten. Die letzten Ergebnisse belegen, dass wir in der Erfolgsspur zurück sind. Enttäuscht sind wir aber, dass wir als Team ebenso wenig unseren siebten Titel holen konnten wie Dayraut seine vierte Meisterschaft in Folge.

Wie verliefen die anderen Aktivitäten in der Saison 2015/2016?

Wir hatten ein sehr gutes Rallye-Jahr mit vier Siegen in der FIA-ERC. Auch die Blancpain Series verlief top - mit dem Gewinn des Junior Cup. Und bei den 24 Stunden von Spa brauchten wir den Vergleich mit den Werks- und werksunterstützten Teams nicht zu scheuen.

Wie sehen die weiteren Planungen für 2016 aus?

Außer Rallye und Blancpain Series mit zwei neuen Audi R8 LMS fahren wir noch im französischen Porsche Carrera Cup und im Peugeot RCZ Cup. Teilweise stemmen wir erfolgreich an einem Wochenende vier Veranstaltungen gleichzeitig - wie schon 2015.

Was sind Ihre weiteren Ziele?

Ich könnte mir die ADAC GT Masters mit dem Audi R8 LMS gut vorstellen. Denn in dieser deutschen Top-Serie sind alle wichtigen Marken vertreten.

Ist die VLN inklusive der 24 Stunden am Nürburgring ebenfalls ein Thema?

Die Nordschleife ist sportlich etwas ganz anderes - eine andere Welt, die gesondert vorbereitet werden muss.

Haben Sie ein Vorbild im Motorsport?

Reinhold Joest - was er im Langstreckensport erreicht hat, ist phänomenal.

Wenn Sie einen Wunsch bezogen auf den Motorsport frei hätten, welcher wäre das?

Ein Werkseinsatz mit einem LMP1 einschließlich den 24 Stunden von Le Mans oder in der Rallye Weltmeisterschaft mit einem Hersteller. ♦

Rallye-WM

Fahrer wollen mitreden

Von REINER KUHN

Australien, Korsika und nun Schweden. Geht es um die Bedingungen und die Sicherheit, fühlen sich die WM-Piloten übergangen. Das soll ein Ende haben. Die Aktiven fordern mehr Mitspracherecht und drohen mit Streik.

Dicke Luft in der Rallye-WM. Anders als sonst zeigten sich die Sieger der Rallye Schweden bei der abschließenden Pressekonferenz nur bedingt glücklich. Zu sehr haben Sébastien Ogier und Co Julien Ingrassia die Tage davor aufs Gemüt geschlagen. Denn mehr noch als um Sekundenbruchteile mit ihren Konkurrenten kämpften sie neben der Strecke. Nahezu die ganze Woche wurde über die Befahrbarkeit der schwedischen Prüfungen, die Sicherheit und mögliche Absagen einzelner WPs oder eben der ganzen Rallye diskutiert. Kurz vor dem Start zur Auftaktprüfung stand gar ein Fahrerstreik im Raum. Genug.

Ingrassia nutzte das finale Podium und erklärte vor versammelter Presse: «Wir senden Tausende von E-Mails an die FIA, den WM-Promoter und die Veranstalter. In der Weltmeisterschaft wird auf einem sehr hohen Niveau gearbeitet. Umso erstaunlicher ist es, wenn manche Entscheidungen nicht auf diesem Niveau gefällt werden!» Der Franzose ärgerte sich darüber, dass den Fahrern bei der Entscheidung über die Durchführung der Rallye Schweden

wenig Gehör verschafft wurde. «Wir müssen das definitiv ändern. Es würde dem Sport helfen, und die Fahrer würden sich mehr respektiert fühlen.»

Andere werden deutlicher. Kris Meeke, der neben Ogier in vorderster Reihe dafür plädierte, die schwedische Auftaktprüfung aus Sicherheitsbedenken zu boykottieren, stellt klar: «In Schweden haben sie uns gesagt: Wenn ihr Bedenken habt, müsst ihr das vor der Rallye mitteilen. Genau das haben wir im Vorjahr vor der Rallye Australien getan, als es um die mangelnde Sicht bei den staubigen Nachtprüfungen ging. Es gab etwa 25 Mails in den drei Monaten zwischen Bekanntgabe der Route und dem Start. Aber es ist nichts passiert. Die Krönung war aber, dass man uns danach einfach mitgeteilt hat, dass es nächstes Jahr drei Nachtprüfungen geben wird. Das kann es nicht sein. Man nimmt uns einfach nicht ernst.»

«Zur Not mit einem Boykott»

Selbst Hayden Paddon, der sich als einer der Streikbrecher in Schweden outete, plädiert für eine Fahrervertretung. «Für mich gehören Regen, Staub, Dunkelheit, Nebel oder Eisplatten zum Rallyesport dazu. Aber nur weil ich anderer Ansicht als zum Beispiel Ogier oder Meeke bin und die Bedingungen hier oder im Vorjahr in Australien nicht als zu schlecht empfand, sehe ich die Notwendigkeit einer Art Fahrervertretung. Dann können wir WM-Piloten mitreden», sagt der Neuseeländer und fügt an: «Nach der Rallye



Bitte lächeln: So freundlich wie auf dem «Klassenfoto 2016» sind die WM-Piloten derzeit nicht gestimmt



Rallye-Naturgewalten: Schlamm in Schweden...



...und sichraubender Staub in Australien

Schweden habe ich Sébastien und Julien zwar noch auf der Pressekonferenz gesehen, wir haben aber nicht mehr darüber gesprochen. Das sollten wir aber schleunigst tun. Die jetzige Situation ist für alle nicht gut.»

Zumindest beim letzteren Punkt herrscht Einigkeit, auch von Seiten der FIA, der Rallye-

Organisatoren und des Promoters. Aber Rallye-WM-Managerin Michèle Mouton, die höchstselbst die skandinavischen Strecken besichtigte und Verständnis für die Fahrer zeigte, machte klar: «Es kann nicht sein, dass die Aktiven die Regeln machen.» Vor der Rallye Mexiko wollen Fahrer und FIA-Ver-

antwortliche sich nochmals zusammensetzen. Die Position der Fahrer ist klar: Für die Zukunft fordern sie mehr Mitspracherecht. «Sollte es erneut Sicherheitsbedenken geben, verschaffen wir uns Gehör – zur Not mit einem Boykott. Auch wenn das nur der letzte Ausweg ist», betont Meeke. ♦

Winter-Rallyes

Promoter will mehr

Ungeachtet aller Diskussionen um die diesjährige Rallye Schweden: Kaum wurde der Traditionslauf bis 2019 bestätigt, bringt der WM-Promoter weitere Winterrallyes ins Gespräch.

Die alljährlich von über 15000 Fans besuchte Kultkuppe Colins Crest ist nur ein Highlight der Rallye Schweden und ganz nach dem Geschmack des WM-Vermarkters. «Die Bilder sind einmalig. Wettbewerbsautos unter diesen Bedingungen kann keine andere Motorsportdisziplin bieten. Wo sonst können die Automobil- oder Reifenhersteller ihre Kompetenz bei solchen Bedingungen darstellen», sagt Oliver Ciesla, Geschäftsführer des



WM-Promoter: Oliver Ciesla

WM-Vermarkters. «Eine echte Winterrallye ist für die WM unverzichtbar. Wir bräuchten eher noch eine zweite», sagt er und bestätigt Kontakte nach Kanada, Japan und auch Russland. ♦ RK

Hyundai

Zuversicht nach gelungenem Auftakt

Trotz kleinerer Probleme holte Hyundai mit dem neuen i20 WRC zwei Podiumsplatzierungen in Folge. Nun will man nachlegen.

Thierry Neuville wurde in Monte-Carlo Dritter, Teamkollege Hayden Paddon in Schweden Zweiter – der WM-Start für Hyundai und die neue Generation des i20 WRC ist gelungen. «Zwei Podiumsplätze auf unterschiedlichen Untergründen zeigen, dass das neue Auto im Vergleich zum Vorgänger ein deutlicher Fortschritt ist», freut sich Teamchef Michel Nandan und verweist auf die Herstellerwertung. «Wir liegen fünf Punkte hinter VW. Ohne die Probleme an Thierrys Auto könnten wir



Pneuwechsel: Schnee passt zum i20 WRC – nun auch Schotter?

auch vorne sein.» Bei der «Monte» haderte der Belgier erst mit dem Set-up, büßte aber vor allem wegen einer defekten Kardanwelle Zeit ein. In Schweden verhinderte ein Ölleck am Dif-

ferenzial eine Top-Platzierung. Nandan: «Wir sind dran, den Fehler zu beheben. Spätestens ab den europäischen Schotterläufen wollen wir auch um Siege mitkämpfen.» ♦ RK

DRM

Auch Peugeot jagt den Titel

Von REINER KUHN

Kurz vor Saisonbeginn lässt der deutsche Peugeot-Importeur die Katze aus dem Sack: Mit einem vom hessischen Team Romo eingesetzten 208 T16 tritt man bei allen zehn DRM-Läufen an.

Die Spannung steigt. Auch weil die Nennliste für den Saisonauftakt der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) stetig wächst – vor allem in der Topklasse: Drei Skoda (1 x R5, 2 x S2000) und gar vier Peugeot (2 x R5, 2 x S2000) sind bisher gemeldet.

Noch besser: Bei der Saarland-Pfalz-Rallye (4./5. März) kommt

es zu einem ganz besonderen Duell. Genau 30 Jahre nachdem die Französin Michèle Mouton auf einem Peugeot 205 Turbo 16 die deutsche Meisterschaft gewann, tritt wieder ein Peugeot mit Unterstützung des Importeurs in der Topliga an. Am Steuer des vom international erfahrenen Team Romo aus Hessen eingesetzten R5-Peugeot 208 T16 soll der ehemalige WM-Junior Christian Riedemann sitzen. Für den 28-Jährigen Sulingen eine Riesenchance und Bürde zugleich. Denn wenn er, wie von Peugeot angekündigt, im Titelkampf «ein klares Wörtchen mitreden» soll, muss er sich möglichst schnell an seinen

nun allradangetriebenen Dienstwagen gewöhnen. Denn nach dem Rückzug des zweimaligen Meisters Ruben Zeltner (Porsche) gilt Skoda-Werksjunior

Fabian Kreim als klarer Titel favorit. Verständlich, im Vorjahr feierte der 23-jährige Krumbacher fünf DRM-Siege, den ersten beim Saisonauftakt. ♦



Großangriff: Riedemanns Markenkollegen haben schon getestet

AvD-Histo-Monte

Quattro vor Ascona und 325 ix

Das Jubiläum der AvD-Histo-Monte führte über traumhafte Strecken von Mainz nach Monte-Carlo. Den Gesamtsieg holten sich das Audi-Urquattro-Duo Dietmar Gornig und Stephan Hinze.

Kaiserwetter zu Beginn der 20. AvD-Histo-Monto. Eitler Sonnenschein begleitete die 80 Teams auf den ersten von insgesamt 1655,46 Kilometern über vier Tage und 27 Wertungsprüfungen. Die erste Etappe führte durch die Weinberge von Rheinhessen und verschneite Wälder im Schwarzwald bis nach Freiburg. Von der frühen Kirschblü-



Da gehen einem die Augen auf: Gornig/Hinze im Audi Quattro

te im Breisgau führte die zweite, mit sieben Gleichmäßigkeitsprüfungen gespickte Tagestour durch den Schweizer Jura nach Aix-les-Bains in den französischen Alpen. Tag 3 brachte strahl-

ende Sonne, grandiose Landschaften und dank zweier geheimer Sollzeitmessungen auf den Prüfungen 19 und 20 erneut Bewegung in die Ergebnisliste. Die zunächst führenden Theo und

Christoph Wellmann in ihrem BMW 325 ix tankten Strafzeit, und das Audi-Urquattro-Duo Dietmar Gornig und Stephan Hinze übernahm die Spitze.

Die letzte Schleife, die auch über den Col de Turini führte, endete am Hafen von Monaco. Die Besetzung des schneeweißen Urquattro blieb vorne. Zweite wurde das Vater-/Sohn-Gespann Franz und Thomas Roth im Opel Ascona B. Im „Schlusspurt“ verdrängte das BMW-Duo Wellmann noch den zweimaligen Histo-Monte-Sieger Matthias Kahle, diesmal mit Sport-Auto-Kollegin Bianca Leppert als Co, im Skoda 130 RS von Podium. ♦ MH

Rallycross-WM

Stohl lässt andere ran

Von SVEN KOPF

Das World Rallycross Team Austria stellt sich neu auf. Nach nur einer Saison steigt Manfred Stohl wieder aus und lässt zwei Profis ran.

Das Team bleibt, das Gesicht geht. In der WM 2015 bildeten Stohl und Teamegner Max Pucher noch das World Rallycross Team Austria und mischten mit zwei Ford Fiesta Supercars die Topliga auf. Geschichte. Wenn die WM-Krone zum dritten Mal ihren Träger sucht, ist der vielbeschäftigte Produktionswagen-Rallyweltmeister von 2000 nicht mehr dabei – zumindest

nicht als Fahrer. Trotz guter Ergebnisse und konstanter Entwicklung im Debütjahr fehlt es an schlagkräftigen Sponsoren. «In Österreich ist der Markt einfach zu klein», klagt Stohl, der im italienischen Brescia mit Platz 5 im Finale sein bestes Saisonergebnis holte.

Der Russe Timur Timerzyanov, Europameister von 2012/13, hat die Entwicklung des Teams erkannt und sich für die Österreicher entschieden. Er sorgte unter anderem in Hockenheim für Aufsehen, als er nach einem Bandenkontakt mit Überschlag die Fahrt unbeeindruckt fortsetzte. Solche Übungen waren dem DTM-Publikum bis dahin



Das war's: Stohl steigt aus seinem Ford Fiesta Supercar aus

unbekannt. Timerzyanovs neuer Teamkollege Janis Baumanis aus Lettland war für die Österreicher bereits beim Saisonfinale in Argentinien am Start und schaffte es ins Finale. «Max hat

viel in die Autos investiert und Stohl-Racing einige technische Wunder vollbracht», lobt Baumanis und hofft, dass Stohl der Truppe im Hintergrund erhalten bleibt. ♦

NACHRICHTEN

WRC-Haube mit Gebrauchsspuren

Rallye-WM Die E-Bay-Seite von M-Sport ist längst kein Geheimtipp mehr. Wer schon immer mal die Motorhaube eines World Rally Cars, eine beschädigte Felge oder auch nur ein Teamshirt besitzen wollte, wird auf der E-Bay-Seite der britischen Edelschmiede fündig. Die Firma von Malcolm Wilson versteigert dort einen bunten Strauß von Ersatzteilen, Kleidungsstücken oder – wie aktuell – auch schon mal jene Motorhaube, die Werkspilot Eric Camilli beim schwedischen WM-Kauf kaltverformte.

Rallye Lettland neu Mitte September

Rallye-EM Die ursprünglich als EM-Auftakt vorgesehene Rallye Lettland findet nach Absage des ursprünglichen Termins Anfang Februar jetzt vom 16. bis 18. September statt. Statt Eis und Schnee erwarten die Fahrer dann schnelle Schotterpisten. «Einen freien Platz im aktuellen Kalender zu finden, war keine leichte Übung», erklärte EM-Koordinator Jean-Baptiste Ley. «Wir wollten Überschneidungen mit der WM vermeiden, und es sollte genügend Abstand zwischen unseren Läufen liegen.» Die Rallye Lettland ist jetzt nicht nur neunter und vorletzter EM-Lauf, sondern auch das Finale der Junior-EM.

Noch mehr Teams am Start

Citroën Trophy Diese Saison werden im Rahmen der Deutschen Rallye Meisterschaft bis zu 20 DS 3 mit von der Partie sein. Der Großteil davon in der künftig noch härter umkämpften kleinen R1-Trophy-Klasse. Ein knappes Dutzend Teams feilt in der beliebten Einsteigerkategorie mit dem 125 PS starken DS 3 R1 am Aufstieg. Eine Handvoll Teams geht mit dem über 200 PS starken DS 3 R3 in der großen Trophy-Kategorie an den Start, darunter mit der aus dem Opel Cup gewechselten Melanie Schulz erstmals auch eine Dame. Die bekannt schnellen Philipp Knof und Patrick Puscher setzen ebenso wie Uwe Gropp auf die «Max»-Version des R3 und kämpfen um den deutschen 2-WD-Titel. Im ADAC Opel Cup hat sich dagegen nicht mehr so viel getan: Dort starteten diese Saison 16 Teams aus sieben Nationen. ♦ RK

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 Gutscheine
(nur in D und A bestellbar)



2. JET Tankgutscheine
(nur in D bestellbar)

3. BestChoice Einkaufsgutscheine

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

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____ 19 _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer 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 an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORSPORT aktuell Aboservice, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum _____ Unterschrift _____

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

Superbike-WM

Und es geht schon wieder los

Von IMRE PAULOVITS

Nächstes Wochenende hat das lange Warten ein Ende. Mit dem ersten Superbike-WM-Lauf beginnt die internationale Rennsaison.

War die WM aus deutschsprachiger Sicht in den letzten beiden Jahren etwas verwaist, kommt nun wieder richtig Leben sowohl in die Superbike- als auch in die Supersport-WM. BMW hat sein Engagement bei der Entwicklung und der Auswahl seiner Kundenteams verstärkt, und so wurde man sich mit dem bisherigen Ducati-Top-Kundenteam Althea - Weltmeister 2011 mit Carlos Checa - und dem aktuellen britischen Meister Milwaukee einig. Bei Althea hat BMW den IDM-Superbike-Meister Markus Reiterberger unterbringen können. Damit hat man endlich die seit Jahrzehnten sehnsüchtig erwartete Konstellation, dass ein Deutscher mit einer BMW in einer Weltmeisterschaft um den Sieg fahren kann.

«Reitis» Auftritt auf der BMW wird aus internationaler Sicht noch insofern interessant, als dass erstmals in der Geschichte die aktuellen Meister der beiden wichtigsten europäischen Superbike-Meisterschaften, der IDM und der BSB, auf identischem Material gegeneinander antreten - BSB-Champ Josh Brookes fährt die Milwaukee-BMW - und so für eine Standortbestimmung über



Superbike-WM-Feld in Phillip Island: Was ändert sich bei den Kräfteverhältnissen gegenüber 2015?

das Niveau der beiden prestigeträchtigen Serien sorgen.

Wenn Dominic Schmitter mit der Grillini-Kawasaki auch kaum um vordere Plätze kämpfen wird, ist der Umstieg aus der Supersport-WM doch ein riesiger Karriereschritt für den 21-jährigen Schweizer.

Sein Landsmann Randy Krummenacher ist hingegen

aus der Moto2-WM in die Supersport-WM umgestiegen und hat im Kawasaki-Werksteam neben Weltmeister Kenan Sofouglu beste Chancen, um Siege und ganz vordere Plätze mitzukämpfen.

Kevin Wahr, IDM-Supersport-Meister 2013, hat für dieses Jahr zu Lorini-Honda gewechselt und hofft, so den

Anschluss nach vorn zu schaffen.

Weltmeister gerüstet

Das Kawasaki-Werksteam mit den Weltmeistern Jonathan Rea und Tom Sykes ist bestens für die Titelverteidigung gerüstet. Doch auch Ducati hat aufgerüstet, und Casey Stoner hat in Phillip Island verraten, dass er

vielleicht auch das Ducati-Superbike testen wird.

Yamaha ist nach vier Jahren Enthaltensamkeit mit der neuesten Ausgabe der R1 wieder werksseitig in der Superbike-WM dabei, Ex-Weltmeister Sylvain Guintoli und Ex-BSB-Champ Alex Lowes wollen bald um Siege mitkämpfen. Die Ex-Werks-Aprilia sind auch wieder dabei: Unter der Regie von Ioda Racing werden sie von Alex de Angelis und Lorenzo Savadori gefahren. Gespannt sein kann man auch auf die SBK-Premiere von Nicky Hayden.

24 Fixstarter sind in diesem Jahr in der Superbike-WM eingeschrieben:

- 1 Jonathan Rea (GB/Kawasaki)
- 2 Leon Camier (GB/MV Agusta)
- 7 Chaz Davies (GB/Ducati)
- 9 Dominic Schmitter (CH/Kawasaki)
- 10 Imre Tóth (H/Yamaha)
- 11 Saeed Al Sulaiti (Q/Kawasaki)
- 12 Xavi Forés (E/Ducati)
- 15 Alex De Angelis (RSM/Aprilia)
- 16 Josh Hook (AUS/Kawasaki)
- 17 Karel Abraham (CZ/BMW)
- 20 Sylvain Barrier (FRA/Kawasaki)
- 21 Markus Reiterberger (D/BMW)
- 22 Alex Lowes (GB/Yamaha)
- 25 Joshua Brookes (AUS/BMW)
- 32 Lorenzo Savadori (I/Aprilia)
- 34 Davide Giugliano (ITA/Ducati)
- 40 Román Ramos (E/Kawasaki)
- 50 Sylvain Guintoli (F/Yamaha)
- 56 Péter Sebestyén (H/Yamaha)
- 60 Michael van der Mark (NL/Honda)
- 61 Fabio Menghi (I/Ducati)
- 66 Tom Sykes (GB/Kawasaki)
- 69 Nicky Hayden (USA/Honda)
- 81 Jordi Torres (E/BMW)

MotoGP

KTM testet bereits mit drei Piloten

Die MotoGP-KTM rückte letzte Woche in Jerez erneut aus. Diesmal fuhr neben den Stamm-Testfahrern Alex Hofmann und Mika Kallio auch noch Randy de Puniet.

Hatte das Projekt bislang unter einem richtig guten Wetter-Stern gestanden, musste sich das Testteam beim ersten Test, bei dem erstmals zwei Crews vollzählig und mit zwei Motorrädern vor Ort waren, etwas gedulden. An den ersten beiden Tagen, an denen nur Alex Hofmann und Mika Kallio fuhren, war es überwiegend nass, so konnte die Testarbeit nur langsam weitergetrieben werden.

«Dies hatte aber auch etwas Gutes», so Projekt-Berater Mike

Leitner. «Denn so konnten wir unter den wechselnden Bedingungen auch etwas unter Druck arbeiten. Dazu konnten wir erstmals auch etwas für die Regenabstimmung probieren.»

Auch Mika Kallio konnte dem etwas Gutes abgewinnen. «Wir konnten bei wechselnden Bedingungen an der Traktions- und Wheeliekontrolle weiterarbeiten, und auch bei den WP-Federelementen konnten wir neue Optionen ausprobieren.»

Am dritten Tag war es dann trocken, und am Nachmittag löste Randy de Puniet, der mit Aprilia und Suzuki in den letzten Jahren einige Entwicklungsarbeiten in der MotoGP betrieben hat, Alex Hofmann ab. «Randy hat uns wichtige Inputs für die weitere Entwicklung der RC16

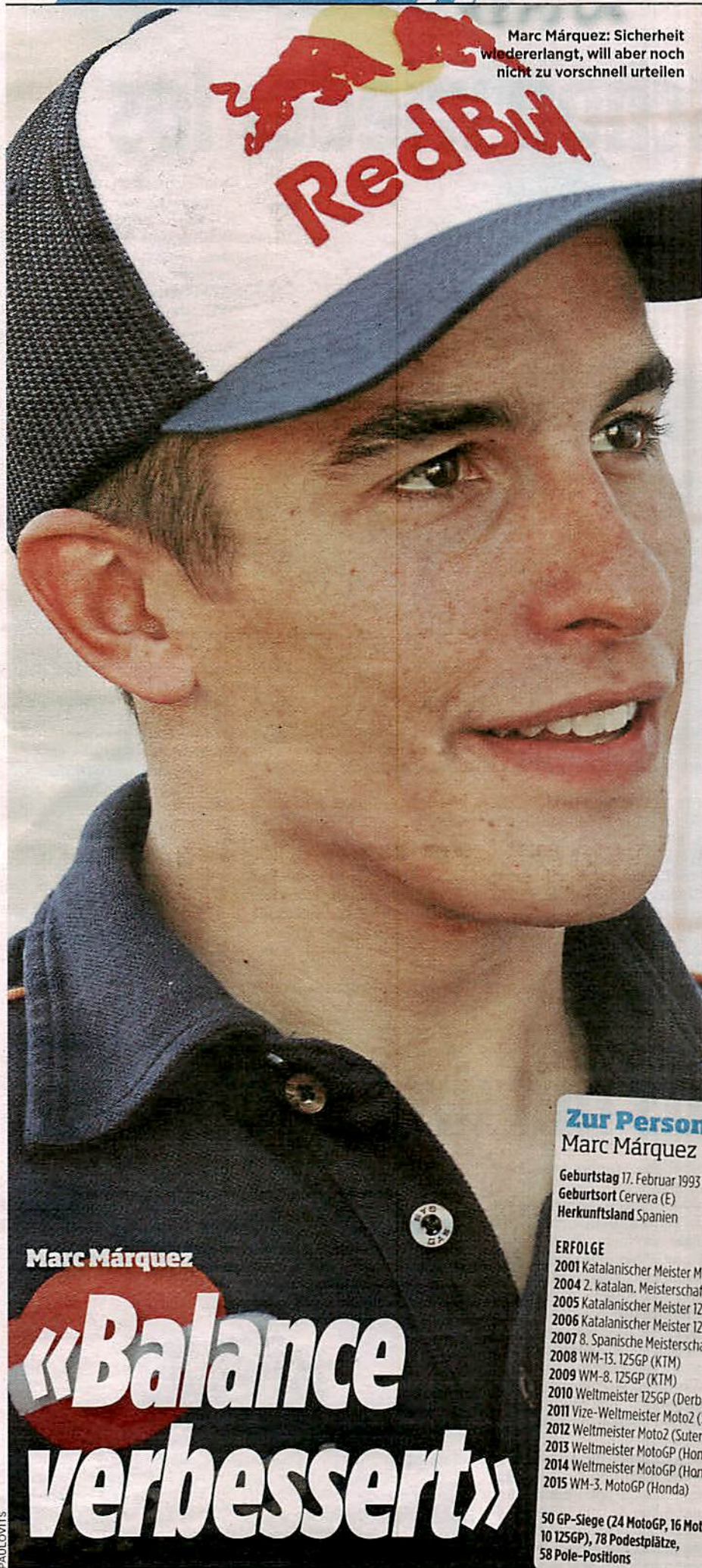
gegeben», freute sich Mike Leitner.

Der Franzose selber war von der KTM angetan: «Ich habe seit mehr als einem Jahr auf keiner MotoGP-Maschine mehr gesessen, aber ich habe mich auf dem Bike auf Anhieb wohlgefühlt. Zunächst haben wir es auf mich angepasst, dann haben wir in der verbleibenden Zeit ein paar Dinge mit der Elektronik probiert. Wir haben jetzt eine gute Ausgangsbasis für die nächsten Tests, die schon in ein paar Wochen anstehen.»

Jetzt bauen die Techniker im Werk nach den neuesten Erkenntnissen noch einmal um, und schon Anfang März soll es wieder auf eine spanische Strecke gehen, um an den Rundenzeiten zu feilen. ♦ IP



Randy de Puniet: Jetzt auch Testfahrer bei KTM



Marc Márquez: Sicherheit wiedererlangt, will aber noch nicht zu vorschnell urteilen

Marc Márquez

«Balance verbessert»

Zur Person Marc Márquez

Geburtsort 17. Februar 1993
Geburtsort Cervera (E)
Herkunftsland Spanien

ERFOLGE

2001 Katalanischer Meister MiniEnduro
2004 2. katalan. Meisterschaft 125GP
2005 Katalanischer Meister 125GP
2006 Katalanischer Meister 125GP
2007 8. Spanische Meisterschaft 125GP
2008 WM-13. 125GP (KTM)
2009 WM-8. 125GP (KTM)
2010 Weltmeister 125GP (Derbi)
2011 Vize-Weltmeister Moto2 (Suter)
2012 Weltmeister Moto2 (Suter)
2013 Weltmeister MotoGP (Honda)
2014 Weltmeister MotoGP (Honda)
2015 WM-3. MotoGP (Honda)

50 GP-Siege (24 MotoGP, 16 Moto2,
10 125GP), 78 Podestplätze,
58 Pole-Positions

Von IMRE PAULOVITS

Ex-Weltmeister Marc Márquez konnte beim Test auf Phillip Island nicht nur die zweitschnellste Zeit fahren, er fand auch seine alte Fahrzeugbeherrschung auf der Honda RC 213 V wieder. Im MSA-Interview erläutert der Honda-Star die Hintergründe und verrät, warum er noch immer skeptisch ist und warum er seinen 23. Geburtstag nur gemäßigt feierte.

Bist du nach deinen Zeiten In Australien zufrieden?

MARC MÁRQUEZ: Ja, ich bin mit dem gesamten Test zufrieden, nicht nur wegen meiner schnellsten Runde. Wir konnten einen großen Schritt nach vorne machen, und ich habe ein gutes Gefühl mit dem Bike und mit den Michelin-Reifen gefunden. Am ersten Tag war es verregnet, da habe ich nur die Regenreifen und für ein paar Runden die Intermediates probiert, am zweiten Tag haben wir hauptsächlich an der Elektronik gearbeitet und am dritten an der Balance. Wir haben dabei bei der Abstimmung einen guten Weg gefunden. Auch die Michelin-Regenreifen funktionieren ganz gut, mit den Intermediates ist es noch schwer zu verstehen, wo man mit ihnen im Nassen und wo im Trockenen pushen kann.

Wie funktionieren die Michelin-Regenreifen?

Sie geben ein ähnliches Gefühl, wie ihre Slicks. Hinten sehr viel Grip, vorne auch nicht schlecht. Aber man muss etwas früher bremsen als mit den Bridgestone.

Bist du nun viel glücklicher als nach den Tests in Sepang?

In Sepang waren wir ehrlich ziemlich verloren. Wir wussten die Richtung nicht und wussten nicht so recht weiter, aber in Australien haben wir begon-

nen, richtig gut zu arbeiten. Honda hat bei der Elektronik einen guten Job gemacht, da haben wir jetzt eine ganz gute Basis. Aber ich will die Dinge auch nicht zu sehr überbewerten, denn Phillip Island ist sehr speziell mit seinen schnellen Kurven. Dort hatten wir auch schon letztes Jahr keine Probleme. Ich denke, in Katar werden wir wieder mehr Probleme haben. Da gibt es viel mehr Kurven, wo das Motorrad komplett herumfahren muss, das ist noch unser Schwachpunkt. Deshalb, denke ich, werden wir da noch nicht zu den Schnellsten zählen, aber wir werden zumindest versuchen, konkurrenzfähig zu sein. Es könn-

te sein, dass wir dort ankommen und nichts von dem, was uns in Phillip Island erfreut hat, funktioniert.

Was müsst ihr noch verbessern?
Wie das Bike mit neuen Reifen funktioniert. Bislang konnte ich das volle Potenzial der Reifen noch nicht nutzen. Zum Beispiel hatte ich in meiner schnellsten Runde bereits 20 Runden auf den Reifen, und als wir die neuen Reifen reingemacht haben, konnte ich meine Zeit nicht verbessern. Dabei war mein Rhythmus richtig gut. Einer meiner stärksten Punkte mit den Bridgestone war die eine heiße Runde im Qualifying, mit den Michelin habe ich da noch Schwierigkeiten. Ganz zum Schluss wollten wir noch etwas probieren, aber es war schon sehr spät, weil es zuvor geregnet hatte. Ich habe noch einmal versucht, richtig zu pushen, dabei ist mir dann in Turn 9 das Vorderrad weggerutscht. Viel

«In Katar werden wir wieder mehr Probleme haben.»

MARC MÁRQUEZ

habe ich mir dabei zum Glück nicht getan, nur den Ellbogen aufgeschürft und das Kinn, dort wo schon einmal in Mugello 2013.

Wie ist der Sturz passiert?

Wir wussten, dass die Temperatur bereits stark gesunken war. In der ersten Runde dieses Stints habe ich die Strecke gecheckt, in der zweiten habe ich angefangen zu pushen. In Turn 9 bin ich etwas mehr Schräglage gefahren, das war kritisch, und ich habe schön langsam die Front verloren. Ich habe noch versucht, es abzufangen, aber dann war ich im Kiesbett und bin gestürzt. Aber trotzdem war wichtig, dass ich begonnen habe, das Bike richtig zu spüren.

Du hattest in Turn 8 einen richtig heftigen Vorderradrunder, konntest ihn aber abfangen.

Das Problem war, dass es da gerade wieder anfang zu regnen. Ich bin in der Kurve angekommen, sah ein paar Tropfen, aber ich dachte, ich fahre diese Runde noch zu Ende. In dieser Runde war es aber etwas nasser als überall anders, und da ist mir das Vorderrad weggerutscht. Für drei Sekunden war der Lenker komplett eingeschlagen, und ich habe mit dem Knie, dem Ellbogen und der Schulter so in dem Stil wie in Brünn 2014 einen Sturz verhindern können. Bislang bist du dein 2014er-Chassis mit neuer Schwinge gefahren. Wirst du auch die Saison damit beginnen?



Es sieht so aus. Wir haben uns auf diesen Rahmen konzentriert, wenn Dani und Cal Crutchlow auch einen anderen Rahmen benutzen. Dabei geben Cal und ich trotzdem die gleichen Kommentare. Wo wir im Moment Probleme haben, ist der Kurvenspeed, und wir kriegen das Bike nur schwer ums Eck. Aber diesen Rahmen kenne ich gut, und das gibt mir bei den vielen Dingen, die sich jetzt geän-

«Habe mir wie in Muggello das Kinn angeschlagen.»

STEFAN BRADL

dert haben, etwas Vertrauen. Da probiert man eine Menge Setups und man bekommt nur langsam ein Gefühl. Aber am letzten Testtag habe ich angefangen, mich richtig wohl auf dem Motorrad zu fühlen, und so sieht es so aus, dass wir uns nun langsam verbessern. Aber es gibt noch immer Probleme mit dem Vorderreifen. Davon zeugen die ganzen Stürze. Ich bin gestürzt, Tito (Rabat) ist ge-

stürzt, und noch viele mehr, alle mehr oder weniger auf gleicher Weise. Aber ich weiß, dass Michelin an der Sache arbeitet. Ich weiß nicht, ob wir für den Katar-Test schon etwas Neues haben werden, aber bis zum ersten Rennen sollten sie es bereit haben.

Habt ihr eure Beschleunigung verbessern können?

Auf Phillip Island ist die Beschleunigung nicht das Wichtigste. Du beschleunigst hier aus den Kurven bereits im dritten oder vierten Gang, da haben wir unsere Beschleunigung bereits. Wo wir Probleme haben, sind Kurven im ersten und zweiten Gang. Wir müssen jetzt sehen, was wir in Katar hinbekommen, aber wir müssen dort zumindest noch einmal sehr hart arbeiten.

Soll Honda da noch neue Sachen bringen?

Wir haben noch sehr viele Dinge, die wir noch gar nicht probieren konnten, wie Auspuffanlagen. Wir müssen alles richtig verstehen lernen, und wir haben nicht mehr viel Zeit. Honda arbeitet sehr hart, um besser zu werden, mehr Gefühl für den Vorderreifen zu bekommen.

Was hast du für ein Gefühl mit dem neuen Motor, nachdem ihr die Elektronik verbessern konntet?

In Phillip Island sah es so aus, dass sein Charakter in Ordnung ist. Aber wie ich schon sagte: Die Probleme haben wir beim Beschleunigen aus langsamen Kurven, wie in Malaysia Turn 14 und die Zielkurve, und das konnten wir in Phillip Island nicht testen, weil es dort keine solchen Kurven gibt.

Kannst du in den schnellen Kurven mit den Michelin-Reifen mittlerweile pushen?

Wir haben mit ihnen hinten mehr Grip, so ist es schwieriger, mit ihnen zu sliden. Das war für mich mit den Bridgestone hier viel einfacher, ich habe mit ihnen die besten Linien gefunden und konnte sie rutschen lassen. Aber mit der Balance, die wir zuletzt gefunden haben, wurde auch dies besser.

Wie hast du am Mittwochabend mit dem Team deinen Geburtstag gefeiert?

Wir hatten nur ein leichtes Abendessen, weil wir ja testen und arbeiten mussten. Auch nach dem letzten Testtag konnten wir das Feiern nicht nachholen, weil ich gleich zu mehreren Events nach Hause fliegen musste. Das schönste Feiern war für mich aber, dass wir das Vertrauen zu dem Bike wiedergefunden haben und ich es wieder als mein Motorrad sehe. ♦



Márquez in Phillip Island: «Das Gefühl, es ist wieder mein Bike»



Geburtstag während des Tests: Wegen Arbeit nur milde gefeiert

Marc Márquez

«Honda arbeitet bereits an Flügeln»

Von SHAINA SALVIA

Die zehnjährige Shaina Salvia konnte nach ihrem Interview mit Cal Crutchlow auch eines mit Marc Márquez machen.

In unserer Ausgabe 1-3/2016 hatten wir ein Interview veröffentlicht, das die damals neunjährige Shaina Salvia mit Cal Crutchlow beim Grand Prix von Malaysia geführt hatte. Bei den MotoGP-Tests in Sepang gaben wir ihr die MSa-Ausgabe, die sie Cal Crutchlow zeigte. Als Marc Márquez vorbeikam, sich in das Gespräch einschaltete und das Interview sah, fragte er: «Warum machst du nicht auch ein Interview mit mir?» Dass er es ernst meinte, zeigte sich, als die Grundschülerin eine Einladung zur Teampräsentation in Sentul bekam und der Honda-Star sich Zeit für sie nahm.

Viele MotoGP-Maschinen haben jetzt Flügel. Glaubst du, dass auch die Honda RC 213 V Flügel braucht, oder reicht der im Honda-Logo?

MARC MÁRQUEZ: (lacht) Honda arbeitet dran. Ducati hat bereits seit Jahren mit Flügeln ex-



Viel Spaß miteinander: Marc Márquez war es, der gerne von der Zehnjährigen interviewt werden wollte

perimentiert, und jetzt benutzen sie sie ständig. Auch Yamaha hat jetzt welche. Honda arbeitet im Windkanal an Flügeln, ich weiß aber nicht, ob wir sie benutzen werden oder nicht. Es kommt auf die Resultate an. Aber ich denke nicht, dass sie einen großen Unterschied machen werden.

Was müsst ihr verbessern, damit du wieder schnell wirst?

Wir haben die Motorspezifikation geändert, um den Charakter des Motorrads zu verbessern, und wir arbeiten daran

weiter. Wir werden auch weiter unterschiedliche Set-ups bei der Elektronik probieren. Wir benutzen jetzt alle eine gemeinsame Software, und diese versuchen wir jetzt abzustimmen. **Welche ist deine Lieblingsstrecke?** Eine meiner Lieblingsstrecken ist Phillip Island. Es ist wirklich ein schöner Kurs. Aragón mag ich auch, und dann Austin. Ich mag Kurse mit schnellen Kurven. **Und Sentul?** Ich bin hier nur ein paar Runden mit einem kleinen Motorrad gefahren, und der Kurs sieht

interessant aus, er hat viele Richtungswechsel. Vielleicht werden wir eines Tages hier auch mit MotoGP-Bikes fahren. **Mein Bruder fährt gerne Motorrad. Was rätst du ihm, um ein guter Fahrer zu werden - und wann sollte man mit dem Fahren anfangen?**

Mit dem Fahren kann man gar nicht früh genug anfangen. Wenn man ein guter Fahrer werden will, muss man das Motorrad wirklich mögen und darauf fokussieren. Ich denke den ganzen Tag über das Bike nach.

Als ich ein Kind war, saß ich den ganzen Tag auf dem Motorrad, und wenn meine Freunde am Wochenende an den Strand, in die Berge oder in die Ferien gegangen sind, habe ich gesagt: Ich will lieber auf die Strecke und mit meinem Bike fahren. Es muss einfach von innen kommen.

Ihr reist sehr viel. Wie verträgst du die langen Flüge?

Ja, es ist wahr, wir reisen sehr viel. Die Flüge sind wirklich anstrengend, manchmal sind sie zwölf oder 13 Stunden lang. Man versucht natürlich zu schlafen, aber im Flugzeug ist das immer schwierig. Dann schaue ich mir Filme an oder das letzte Rennen. Aber wenn ich etwas von meiner Arbeit missen könnte, dann wären es die Reisen, denn wir vergeuden sehr viel Zeit an den Flughäfen und in Flugzeugen. Aber irgendwann müssen wir ja hinkommen. Und wenn ich unterwegs über das Bike nachdenke, dann wird die Reise kürzer.

Wie ich sehe, spielst du gerne mit der Playstation.

Ja, in meiner Freizeit. Wir spielen auf der Playstation FIFA Fußball, MotoGP, andere Motorrad-Spiele oder Formel 1. ♦

MotoGP

Viñales und Márquez Spitze

Von IMRE PAULOVITS

Beim MotoGP-Test auf Phillip Island machten Suzuki-Pilot Maverick Viñales und Honda-Ass Marc Márquez die Bestzeit untereinander aus. Doch beide warnen vor zu schnellen Schlussfolgerungen.

Die MotoGP-Stars hatten es an diesen drei Testtagen nicht leicht. Phillip Island zeigte sich von seiner launischen Seite und an zwei von drei Testtagen gingen immer wieder kurze Regenschauer nieder, die das Testen ständig unterbrachen. Das Ärgerlichste: Danach trocknete die Strecke so schnell ab, dass auch wenig mit Regenreifen getestet werden konnte. Und die Intermediates, die Michelin neu im Sortiment hat, wurden nur an Marc Márquez herausgegeben. Nachdem sie in kürzester Zeit dahinschmolzen, ließ Michelin sie wieder im Gepäck.

Als es am zweiten Tag fast komplett trocken blieb, setzten sich gleich Marc Márquez und Maverick Viñales an die Spitze der Zeitentabelle. Der Suzuki-Pilot war am Ende des zweiten Testtages vorn, und auch den dritten Testtag führte er bis zum Nachmittag an, bevor er einmal heftig abflog. Marc Márquez überflügelte ihn so noch zum Schluss, doch Viñales' Zeit vom zweiten Tag konnte auch Márquez nicht unterbieten. «Es wäre noch einiges drin gewesen», zeigte sich Viñales kämpferisch. «Ich habe mir aber beim Sturz das 2015er Chassis völlig zerstört. Und das 2016er ist beim Kurvenwechsel zu behäbig, deshalb kommt man mit ihm noch nicht auf Zeiten. Ansonsten wäre eine 1:28er-Zeit

drin gewesen.» Zur Erinnerung: Die Pole-Position-Zeit von Marc Márquez im Vorjahr lag bei 1:28,364, die schnellste Rennrunde von Márquez bei 1:29,280. Die Zeiten lagen bei diesem Test also trotz der Klagen der Piloten über die Einheits-Elektronik und die Balance der Michelin-Reifen bereits unter ihren Zeiten im Rennen.

Wenig Relevanz?

Sowohl Viñales als auch Márquez wollten ihre Zeiten nicht überbewerten. «Dies ist meine Lieblingsstrecke, und ich habe hier schon im Vorjahr mein bestes Resultat erzielt», beschwichtigte Viñales. «Aber unser Motor ist viel besser geworden, ich habe auf der Zielgeraden keinen Unterschied zu Rossis Yamaha festgestellt.»

Die wahren Kräfteverhältnisse erwarten nun alle bei dem nächsten und letzten Test der Vorsaison in Katar vom 2. bis 4. März. «Bis dahin wissen wir auch, was bei wem an neuen Teilen kommt», so Viñales. ♦



Viñales: Bestzeit mit der Suzuki



Dank neuer Abstimmung kann Márquez das einknickende Vorderrad wieder gut kontrollieren

TESTZEITEN MOTOGP PHILLIP ISLAND/AUSTRALIEN

Fahrer	Team	1. Tag	2. Tag	3. Tag	Bestzeit
1. Maverick Viñales (E)	Suzuki GSX-RR	1:32,483 (20 Rdn.)	1:29,131 (64)	1:29,299 (39)	1:29,131 (123)
2. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1:35,354 (20)	1:29,292 (79)	1:29,158 (64)	1:29,158 (163)
3. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	1:32,948 (21)	1:29,671 (61)	1:29,348 (58)	1:29,348 (140)
4. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	1:39,825 (24)	1:29,357 (80)	1:29,760 (41)	1:29,357 (145)
5. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP14.2	-	1:29,854 (54)	1:29,361 (65)	1:29,361 (119)
6. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1:33,088 (27)	1:29,404 (71)	1:29,435 (56)	1:29,404 (154)
7. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP14.2	-	1:30,134 (54)	1:29,583 (54)	1:29,583 (108)
8. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	1:40,138 (15)	1:29,917 (55)	1:29,606 (42)	1:29,606 (112)
9. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	1:33,126 (20)	1:30,154 (65)	1:29,718 (44)	1:29,718 (129)
10. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP16	1:34,049 (9)	1:29,857 (76)	1:29,932 (53)	1:29,857 (138)
11. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP16	-	1:30,142 (88)	1:29,860 (65)	1:29,860 (153)
12. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP15	1:32,864 (41)	2:01,421 (59)	1:29,922 (61)	1:29,922 (161)
13. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	1:32,590 (27)	1:29,992 (75)	1:30,199 (45)	1:29,992 (147)
14. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP15	1:31,764 (12)	1:30,156 (63)	1:29,995 (57)	1:29,995 (132)
15. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	1:33,992 (6)	1:30,514 (58)	1:30,023 (37)	1:30,023 (101)
16. Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	1:35,273 (29)	1:30,650 (52)	1:30,119 (56)	1:30,119 (117)
17. Aleix Espargaró (E)	Suzuki GSX-RR	1:35,584 (2)	1:30,385 (53)	1:30,198 (38)	1:30,198 (93)
18. Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14.2	1:33,841 (6)	1:30,509 (45)	1:30,492 (54)	1:30,492 (105)
19. Eugene Laverty (GB)	Ducati D16 GP14.2	1:35,679 (10)	1:30,617 (26)	1:31,055 (45)	1:30,617 (80)
20. Takuya Tsuda (J)	Suzuki GSX-RR	1:36,166 (6)	1:32,599 (48)	1:32,532 (46)	1:32,532 (100)

MotoGP

Starke Zeiten von Kundenteams

Die Zeiten lagen bei dem Test auf Phillip Island sehr dicht zusammen. Aber richtig erstaunt haben die Avintia-Ducati-Piloten.

Zum Schluss lagen 16 Piloten innerhalb einer Sekunde. Und Steve Jenkner, der nach dem Bridgestone-Rückzug nun als Techniker bei Öhlins arbeitet, stellte vom Streckenrand aus fest: «Dass der Barberá die ganze Zeit mit dem Rossi und dem Lorenzo mitfährt und keiner der Werkspiloten den Kunden

wirklich wegfahren kann, das hat es in dieser Form noch nie gegeben.»

Besonders interessant ist dies bei den beiden Avintia-Ducati. Denn die GP14.2, die sie benutzen, war in ihrer aktuellen Saison unter den Werksfahrern nie so nah an der Spitze dran. Aber offensichtlich hat sie nun für die Michelin-Reifen eine bessere Gewichtsverteilung als damals für die Bridgestone, und die Einheits-Elektronik hat die Teams auch enger zusammenrücken lassen.

«Ich bin sehr glücklich darüber, wie viele 1:29er-Zeiten ich gefahren bin. Meine Bestzeit war dabei fast eine Sekunde schneller als im Rennen letzten Herbst», freute sich Barberá. «Wir haben im Moment einen sehr guten Lauf, und ich hoffe, dass wir den bis zum Saisonbeginn beibehalten können.»

Der lange Loris Baz, dem das Team eine passende Sitzposition für die GP14.2 baute, freute sich wie ein Kind: «Ich kann mich über diesen Test nur freuen. Es ist unglaublich.» ♦ IP



Barberá (#8) und Baz: Erstaunliche Zeiten mit der alten Ducati

MotoGP

Ducati: neuer Rahmen

Von NEIL SPALDING und
IMRE PAULOVITS

Nach nur drei Wochen Pause testeten die Teams nun auf einer Strecke mit ganz anderem Charakter und unter viel kühleren Bedingungen.

Michelin brachte wieder unterschiedliche, neue Konstruktionen sowohl für vorn als auch für hinten mit. Die Franzosen waren sehr vorsichtig: An den ersten beiden Tagen ließen sie niemanden mehr als 15 Runden mit einem Reifen fahren. Besonders auffällig waren erneut viele Stürze über das Vorderrad, besonders wenn nach einem Regenschauer die Strecke abkühlte. Die Piloten beklagten auch eine nicht optimale Verteilung der asymmetrischen Mischungen hinten und einem starken Abfall des Vorderreifen, wenn er abkühlt. Für Katar müssen die Franzosen wieder in Klausur gehen, zumal dort gerade während des Rennens in der Nacht die Temperaturen rapide fallen.

Ducati tauchte in Australien wieder mit einer neuen Version der GP16 auf. Die Italiener haben in den drei Wochen zwi-

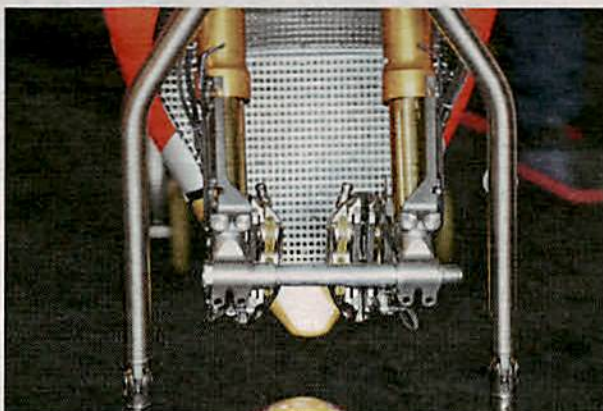
schenden den letzten beiden Tests das Kunststück fertiggebracht, einen neuen Rahmen zu bauen, der auf dem halben Weg zwischen dem letztjährigen für Bridgestone-Reifen und dem ursprünglich steiferen für die Michelin liegt. Die Front des Hauptprofils erinnert an das ursprüngliche GP16-Chassis, ab der Mitte des Rahmens ist er wie der GP15.

Honda probierte die neue Öhlins-Gabel, und die Werksfahrer arbeiteten an der Abstimmung des neuen Motors und des Fahrwerks. Die Satelliten-Teams mussten noch mit dem alten Motor auskommen, den neuen bekommen sie in Katar. Auch so ging bei Cal Crutchlow ein Motor beim Aufwärmen ein.

Während die Suzuki-Werkspiloten mit dem Getriebe unterwegs waren, das nur übergangslos rumschaltet, arbeitete Testpilot Takuya Tsuda bereits an der Version, die übergangslos rauf und runter schaltet. Erst wenn es klaglos funktioniert, bekommen es auch die Werksfahrer. Yamaha hat die Vergleiche zwischen den Fahrwerken abgeschlossen, Rossi und Lorenzo werden die Rennen mit der 2015er Variante fahren. ♦



Ducati-Rahmen: vorn wie Variante in Sepang, ab Mitte wie 2015



Neue, leichtere Öhlins-Gabel an der Werks-Honda

MotoGP

Hondas neuer MotoGP-Motor

Das neue Triebwerk der Japaner hat nun auch eine rückwärtsdrehende Kurbelwelle.

Letztes Jahr führen nur noch Honda und Aprilia mit Kurbelwellen, die sich in Richtung der Räder drehen. Aber der Aprilia-Motor war ja einem Straßenmotorrad entliehen, und Honda büßte für sein Bestreben, auf die leistungszehrende Zwischenwelle zu verzichten, mit der schwer kontrollierbaren Leistungsannahme der leichten

Kurbelwelle, die den Motor gleich schneller hochdrehen lässt.

Aber wenn eine schwere Kurbelwelle bei voller Drehzahl ihr Kreiselmoment aufbaut, das sich zu dem der Räder addiert, wird das Handling schwerfällig. Nicht viel, aber in dem leistungsdichten Feld der MotoGP zählen kleinste Nuancen auf dem schmalen Grat zwischen Sieg und Niederlage.

Im letzten Jahrzehnt hat Honda seine Elektronik immer weiter entwickelt, um der leichten Kurbelwelle entgegenzuwirken,

aber als sie im letzten Jahr noch mehr an Schwungmasse einsparten, war dies nur noch schwer möglich. Und mit der neuen Einheits-Software hat Honda befürchtet, dass es noch schwieriger wird. Also hat man sich für eine Neukonstruktion entschieden.

Die Bewegungen verraten es

Zugeben will man es bei HRC offiziell nicht, aber wenn man sich die Bewegungen der Bikes auf dem Ständer beim morgendlichen Aufwärmen genau

angesehen hat, wurde die Vermutung, die wir bereits in Sepang hatten, bestätigt.

Schaute man sich den Sitzbankhocker genau an, hob er sich bei den Gasstößen leicht, die Gabel ging leicht in die Federn. Dies passiert bei einer rückwärtsdrehenden Welle. Rotiert sie vorwärts, senkt sich die Bank, und die Gabel kommt aus den Federn.

Hondas Kurbelwelle scheint recht schwer zu sein, die Bewegungen sind ausgeprägter als bei Yamaha und Suzuki. ♦ NS



Aufwärmen: Das Heck der Honda hebt sich bei Gasstößen



Schwinge strebt gegen den Boden: Kurbelwelle dreht rückwärts

NACHRICHTEN

Casey Stoner in Katar auf Ducati D16 GP16

MotoGP Casey Stoner war bei den Tests auf Phillip Island anwesend, testete aber wie angekündigt nicht, sondern gab nur den Werkspiloten Tipps zur Strecke. Ducati-Corse-Boss Gigi Dall'Igna erklärte, warum: «In Sepang sollte sich Casey wieder auf die Ducati einschließen. Ihn aber weiter die GP15 testen zu lassen, macht wenig Sinn. Für den nächsten Test in Katar haben wir auch für ihn eine GP16 fertig, dann soll er auch wieder fahren.»

Luca Cadalora spioniert für Rossi

MotoGP Das Team von Valentino Rossi wurde auf Phillip Island vom zweifachen Weltmeister Luca Cadalora vervollständigt. Rossi verriet auch, warum: «Luca war ein sehr technischer Fahrer, und er hat sehr viel Erfahrung. Da wir zu Hause gemeinsam fahren, haben wir uns darauf geeinigt zu sehen, wo er mir helfen kann.» Cadalora beobachtete für Rossi vom Streckenrand aus das Geschehen, wie Stefan Prein für Rabat und Miller, Randy Mamola für Crutchlow, Smith und Pol Espargó und Sete Gibernau für Dani Pedrosa. Bei der knappen Zeit, die für all die technischen Umstellungen bis zum Saisonauftakt bleibt, sind die Beobachtungen dieser erfahrenen Ex-Piloten für die GP-Stars und die Techniker von unschätzbarem Wert. ♦ IP

KOMPAKT

MotoGP Danilo Petrucci war am ersten Tag bei den schwierigen Verhältnissen Schnellster. Doch am dritten Tag stürzte der Pramac-Ducati-Pilot, zog sich einen verschobenen Bruch dreier Mittelhandknochen rechts zu und wird zumindest bei den Tests in Katar fehlen.

MotoGP Jack Miller konnte nach seinem Schien- und Wadenbeinbruch zwar kaum laufen, machte beim Testen aber richtig gute Fortschritte. «Er hat die richtige Einstellung und viel Talent», so Coach Stefan Prein. «Er wird sich in dieser Saison ganz bestimmt stetig weiterentwickeln.» ♦ IP

Moto2

Testarbeit bis zum Umfallen

Von MARKUS LEHNER

Drei der fünf anwesenden Moto2-Piloten stürzten bei den privaten Testfahrten vergangene Woche in Jerez: Zarco, Cortese und Oliveira.

Nur wenige Moto2-Piloten tummelten sich vergangene Woche auf der kalten, nie ganz trockenen und von Windböen gebeutelten Strecke von Jerez: das Dynavolt-Intact-Team mit Sandro Cortese und Jonas Folger, Ajo Motorsport mit Weltmeister Johann Zarco sowie Leopard Racing Moto2 mit Miguel Oliveira und Danny Kent. Am ersten der beiden Testtage war an Fahren nicht zu denken, am zweiten waren die Bedingungen etwas besser. Auf der wenig Grip bietenden Strecke stürzten gleich drei der fünf Fahrer: Cortese, Zarco und Oliveira.

Cortese: Wilder Highsider

Cortese fiel am frühen Nachmittag um, dennoch drehte er an diesem Tag 57 Runden. «Durch meinen Ausrutscher haben wir hier leider fast zwei Stunden verloren. Ich war ein wenig zu stark auf der Hinterradbremse und bin dann per Highsider in Turn 1 gestürzt. Glücklicherweise ist mir nichts passiert. Wir konnten aber noch

Moto2

Erster Crash für Johann Zarco



Johann Zarco: Im ersten Turn bereits nach vier Runden ausgerutscht

Moto2-Champion Johann Zarco stürzte am einzigen Testtag in Jerez, blieb aber unverletzt.

Wegen des Regens und der starken Windböen bis 70 km/h verzichtete Johann Zarco auf den ersten der beiden Testtage in Jerez. Der Ajo-Kalex-Pilot, der ein paar Tage zuvor in Valencia mit Abstand der schnellste der anwesenden Moto2-Fahrer gewesen war, ging am zweiten Tag erst nach Mittag auf die noch immer kalte und rutschige Piste.



Dynavolt-Intact-Pilot Jonas Folger: Den ersten Long-Run 2016 über 21 Runden erfolgreich absolviert

einige Runden fahren und uns weiter verbessern. Zum Schluss waren wir ganz gut dabei. Das Vertrauen ist da. Selbst nach dem Sturz bin gleich wieder schnell gefahren. Doch insgesamt war der Valencia-Test für uns viel aussagekräftiger», erzählte Cortese.

Folger: Erfolgreicher Long-Run

Teamkollege Folger absolvierte am Schluss des Tages einen Long-Run von 21 Runden, insgesamt schaffte er an diesem Tag 77 Runden. «Ich habe keine

größeren Probleme gehabt und konnte ziemlich schnell ans Limit gehen. Wir haben mit der Öhlins-Gabel gearbeitet und auch mit neuen Teilen von Kalex, was uns beim Vorderadgefühl zwei große Schritte vorwärtsgebracht hat. Während des Long-Runs fuhr ich sehr konstant und war immer dicht an meiner Bestzeit dran.»

Teammanager Jürgen Lingg war wie Folger zufrieden: «Wir haben jetzt eine klare Tendenz, in welche Richtung wir arbeiten müssen. Das ist wichtig.»

Bereits vor Cortese war Miguel Oliveira in Turn 9 heftig abgefliegen. Bis auf eine Prellung des rechten Ringfingers blieb der Portugiese unverletzt, aber die Schäden an der Kalex beendeten seinen Testtag. «Zum Glück ist nichts gebrochen», meinte Oliveira, «in einer Woche sollte ich wieder okay sein.»

Danny Kent drehte 75 Runden. «Wir haben viel über das Bike gelernt. Und ich komme immer besser mit dem Moto2-Fahrstil zurecht», freute sich der Moto3-Champion 2015. ♦

Moto3

Nässe, Wind und Kälte

Wie die Moto2-Fahrer gingen auch die Moto3-Piloten erst am zweiten der beiden Testtage in Jerez auf die Piste. Angesichts der schlechten Witterungsbedingungen wurden keine Zeiten bekannt gegeben.

Anwesend in Jerez, wo vom 2. bis 4. März die ersten offiziellen IRTA-Tests geplant sind, waren das Leopard-KTM-Team mit Fabio Quartararo, Joan Mir und Andrea Locatelli, KTM-Ajo mit Brad Binder und Rookie Bo Bendsneyder sowie Philipp Öttl (Schedl Racing). Die einzigen Honda-Vertreter waren Jakob Kornfeil und Adam Norrodin von Drive M7 SIC Racing. Am einzigen Testtag war die Strecke stellenweise noch feucht, die Temperatur stieg kaum über fünf Grad und der Wind machte auf Spielverderber.

«Wir beschränkten uns darauf, die Piloten sich weiter an die neue KTM angewöhnen zu lassen», sagte Teamchef Aki Ajo. «Ernsthafte Arbeiten am

Set-up waren angesichts der Bedingungen nicht möglich.»

Brad Binder sah das Positive: «Ganz schnelle Zeiten waren nicht möglich, aber wir konnten hier die Erkenntnisse vom Valencia-Test bestätigen. Jetzt haben wir eine gute Basis für mehrere Set-up-Optionen, wenn die Strecke wenig Grip bietet.»

Philipp Öttl (19) konzentrierte sich vor allem auf die Vorderadabstimmung seiner neuen KTM und das Fahren mit gebrauchten Reifen. ♦ ML



Brad Binder, Bo Bendsneyder

NACHRICHTEN

Lowes: Topzeiten beim ersten Test

Moto2 Auch für Sam Lowes, den WM-4. von 2015, ist die Winterpause beendet. In Jerez testete er zwei Tage mit dem Federal-Oil-Gresini-Team. Nach dem ersten Einfahren konzentrierte sich Lowes auf Set-up-Arbeiten und das Testen einiger neuer Teile von Öhlins. Als Bestzeit wurden 1:42,901 gestoppt (Pole-Position 2015: 1:42,874 von Tito Rabat). «Der Wiedereinstieg verlief perfekt», freute sich Lowes, ich bin sehr schnell wieder in den Rhythmus gekommen.»

Saxoprint und Peugeot stellen sich vor

Moto3 Direkt am Sachsenring präsentierte Terrell Thien, der Dirk Heidolf als Teammanager ersetzt, das offizielle «Peugeot Motorcycle Saxoprint Racing Team», das mit Alexis Masbou (WM-13., 1 Sieg) und John McPhee (WM-11., 1 Podestplatz) an den Start rollt. «Wir sind das offizielle Peugeot-Werksteam, in das hohe Erwartungen gesetzt werden», erklärte Thien. Wegen der Ungereimtheiten um Dirk Heidolf hatte das bisherige Racing Team Germany (RTG) von der Dorna für 2016 keine Startplätze mehr bekommen. Die Peugeot-Moto3 ist baugleich mit der Mahindra MGP30, da Peugeot mehrheitlich im Besitz des indischen Konzerns ist. ♦ ML

KOMPAKT

»» **Moto3** Das von dem Franzosen geleitete Alain Brocne Team CIP wird 2016 mit Tatsuaki Suzuki und Neuling Fabio Spiranelli starten. Für Suzuki ist es die zweite Saison (2015 holte der Japaner neun Punkte und wurde WM-28.). Suzuki und Spiranelli sind zwei der total neun Mahindra-Moto3-Piloten.

»» **Moto3** Der Malaysier Adam Norrodin bekommt im Team Drive M7 SIC Racing unter der Leitung des Niederländers Johan Stiegefelt eine Moto3-WM-Chance. Der 17-Jährige kommt aus dem Asia Talent Cup und hielt bei den ersten privaten Tests in Valencia und Jerez gut mit. «Fast alle Strecken und das komplette Umfeld sind neu für mich; ich muss 2016 lernen, lernen und nochmals lernen», betont Norrodin. ♦ ML

Road Racing

V4-Zweitakter als TT-Waffe

Von MARKUS LEHNER

Suter Racing Technology wird 2016 die 195 PS starke Zweitakt-V4-Rakete MMX 500 unter dem erfahrenen Ian Lougher bei der TT einsetzen.

TT-Legende Ian Lougher (52) hat bereits zehnmal auf der Insel gewonnen und rekordverdächtige 126 TT-Starts hinter sich. Wegen des Suter-Angebots machte er seinen bereits erfolgten Rücktritt rückgängig und wird im Mai 2016 die Senior-TT und die Superbike-TT gegen alle Viertakter bestreiten.

Eskil Suter erklärt: «Wir planen vorerst nur mit Ian Lougher und wollen keinen zweiten Piloten. Wir konzentrieren uns im ersten Jahr auf ihn und testen das Material auf dem härtesten Testfeld, das es auf diesem Planeten gibt. Deshalb wollen wir 2016 auch nicht groß von Podestambitionen sprechen.»

Im Renntrimm leistet die MMX 500 grandiose 195 PS bei einer Maximaldrehzahl von 13000 U/min. Der V4-Zweitakter wird von einer elektronischen Einspritzanlage gespeist, es gibt keine Traktionskontrolle. Der Hubraum wurde aus Gründen der Standfestigkeit auf 576 cm erhöht (Bohrung x Hub 56 x 58,5 mm), der Zylinderwinkel



Suter MMX 500: Werkseinsatz des V4-Zweitaktors bei der TT

beträgt 80 Grad. Pro Zylinderpaar gibt es je eine Kurbelwelle. Der Kostenpunkt der trockenen 127 kg leichten MMX 500: rund 120000 Schweizer Franken.

Legends: Sponsoren gesucht

Von der Idee der «Legends»-Serie, die der ehemalige 500er-Weltmeister Wayne Gardner (56) auf die Räder stellen will (voraussichtlich drei Events), ist Suter noch nicht vollends überzeugt. «Die Idee, eine Rennserie mit den MMX-500-Zweitaktoren und den ehemaligen GP-Stars in

deren Sätteln zu organisieren, finde ich an und für sich sehr gut. Doch ob sich genügend Sponsoren dafür finden lassen, ist eine andere Frage. Denn viele Kunden werden sich scheuen, ihr exklusives Gerät einem Fahrer für einen echten Renneinsatz anzuvertrauen. Suter Racing ist bei der Sponsorsuche nicht beteiligt, wir bauen nur die Motorräder.»

Die Nachfrage nach der MMX 500, von der maximal 99 Stück gebaut werden, ist gemäß Suter «gut». Suter: «Das hat mit der



MMX 500: 195 PS für nur 127 kg

Legends-Serie zu tun. Für uns wäre es natürlich positiv, wenn Gardners Idee in die Realität umgesetzt werden könnte.»

Serienversion 2017 oder 2018

Mittelfristig will Suter Racing Technology sogar eine Straßenversion der MMX 500 auf den Markt bringen. «Doch das ist noch Zukunftsmusik, das wird sicher noch bis 2017 oder 2018 dauern. Dass wir strategisch jetzt bei Straßenrennen mitmachen, gehört mit zu diesem Konzept.» ♦

IDM Sidecar

Attraktiv: Pro Punkt ein Euro



Wie ein Fels in der Brandung: Die IG Gespannrennen rüstet auf

Nur zu oft fristet sie ein Schattendasein, doch in puncto Attraktivität für die eigenen Teilnehmer rangiert sie ganz vorn: In der IDM Sidecar wird 2016 erstmals Preisgeld ausgeschüttet.

Bei sechs von acht IDM-Veranstaltungen 2016 werden die Sidecars dabei sein. Wer Lust hat, kann sich gleich in zwei Meisterschaften einschreiben. Denn bei mindestens der Hälfte der Rennen wird auch die geballte

Elite aus den Niederlanden antreten. Theoretisch kann doppelt gepunktet werden. Gefahren wird in einem einzigen Feld.

In der IDM gibt es Preisgeld. Pro Lauf sind 1400 Euro einkalkuliert. Ein Sieger erhält 250 Euro. Heißt: Pro Punkt gibt es zehn Euro. Um an das Geld zu kommen, gibt es zwei Bedingungen. Die bedachten Teams müssen Mitglied der IG Gespannrennen sein, und sie müssen den Scheck bei der IGG-Vollversammlung am Saisonende persönlich abholen. ♦ AWI

IDM Superstock 600

Abschlüsse sind vorbereitet

Von ANKE WIECZOREK

Das Schnock-Kawasaki-Team Motorex ist bei der Fahrerauswahl für 2016 auf der Zielgeraden angelangt. Jonas Geitner und Janusch Prokop heißen die Kandidaten für die Superstock-600-Klasse.

Beide sind keine Unbekannten. Geitner gewann 2015 die IDM-Moto3-GP-Wertung. Doch für eine Fortsetzung seiner Karriere in der kleinsten Klasse ist der Bayer mit 175 cm einfach zu groß und zu alt. Im Mai wird er 20 Jahre. Das Thema Moto3 ist für ihn damit abgehakt. Eine Saison in der höheren Superstock-Klasse wäre die Idealösung. In dieser Woche fällt die Entscheidung, ob Geitner im Schnock-Team andockt. «Ich bin mir ziemlich sicher, dass ich den Vertrag unterschreibe», ist er zuversichtlich. Obwohl ich noch nie eine Kawasaki ZX-6R gefahren bin. Im Freudenberg-Team habe ich einmal eine

Yamaha getestet, das ist eine ganze Weile her. Ich gehe aber davon aus, dass ich auch die Kawasaki in den Griff bekomme.»

Sein vom Team erhoffter zukünftiger Kollege Janusch Prokop fuhr zuletzt auf einer Honda im Deutschen Rundstrecken Cup, in dem er Vize wurde. Mit der CBR 600 trat der Reichenbacher auch schon als Gastfahrer beim letzten IDM-Finale in Hockenheim an. Und 2016 war er bereits auf einer Team-Kawasaki bei den Tests in Valencia dabei, als der bereits als fix geltende Superbiker Daniel Kartheining der 1000er-Maschine ausprobierte. ♦



Optimistisch: Jonas Geitner

NACHRICHTEN

Sennhauser und ASR wollen kürzertreten

Schweizer Meisterschaft Das ASR-Team von Adi Schwegler bildete seit Jahrzehnten das Herz der nationalen Schweizer Meisterschaft. Fast alle später auch international in Erscheinung getretenen Fahrer sind irgendwann fix für dieses Team gestartet und/oder wurden zumindest von ASR unterstützt. Zuerst war ASR viele Jahre mit Kawasaki verbunden, dann wechselte man zu BMW. 2013 und 2014 holte sich Lorenz Sennhauser (37) auf einer S 1000 RR den Meistertitel, 2015 musste er sich dem Yamaha-Piloten Brian Leu beugen. Jetzt will Sennhauser kürzertreten: «Das ASR-Team bleibt zwar bestehen, aber wir planen nur noch sporadische Einsätze in der Meisterschaft, bei Langstrecken- oder Racing-for-Fun-Events.»

Jonas Hähle: Sein Herz schlägt weiter

ADAC Junior Cup Am 22. August 2015 verstarb der erst 15-jährige Sachse Jonas Hähle an den Folgen eines Startunfalls beim ADAC-Junior-Cup-Lauf von Oschersleben. Wie jetzt bekannt wurde, ist ein Teil seiner Organe gespendet worden. Der Schüler hatte diesen Wunsch einmal gegenüber seinen Eltern geäußert. Die Eltern erfuhren von der Deutschen Stiftung Organtransplantation, dass fünf Personen Organe ihres Sohnes erhalten haben. Einem 52-jährigen Mann wurde die Niere eingesetzt. Einem 35-jährigen transplantierten die Mediziner die Bauchspeicheldrüse. Einem 60-jährigen Mann wurde die Leber von Jonas Hähle gespendet, einem 64-jährigen die Lungenflügel. Sein Herz schlägt jetzt unter der Brust eines zwölfjährigen Mädchens. Sie alle bleiben anonym, aber Jonas Hähle lebt in ihnen weiter. ♦ ML/AWI

KOMPAKT

»» IDM SuperNaked Der aktuelle Meister Kjel Karthin tritt noch einmal an. Ziel war zwar der Aufstieg in die IDM Superstock 1000, aber das neue Suzuki-Modell lässt noch auf sich warten.

»» IDM Superbike Pro Superbike-Ikone Ernst Gschwender wurde am 11. Februar 60 Jahre alt. ♦ AWI

Motocross-WM 2016

Wird es Nagls Gold-Jahr?

Von ALEX HODGKINSON

Am kommenden Samstagabend werden in Losail/QAT die ersten Punkte in der MXGP-WM 2016 verteilt. Sechs Werke kämpfen um den Titel.

Während der 18 GP-Rennen bis zum WM-Endlauf Mitte September in Glen Helen/Kalifornien wird es einen langen, brutalen Kampf ums «Überleben» geben. Im vergangenen Jahr blieben nur zwölf von 70 WM-Stamteilnehmern unverletzt!

MXGP-Weltmeister Romain Febvre wird in Qatar zum ersten Mal seit drei Wochen fahren, nachdem er sich den rechten Arm aufgeschlitzt hat. Sein Vorgänger Toni Cairoli stand 2016 kein einziges Mal am Startgatter, da er sich während eines Fotoshootings zwei Rippen gebrochen hatte. Ein Start des fünffachen Medaillengewinners Clément Desalle, der sich vorletzte Woche den Unterarm brach, ist mehr als fraglich.

Nach dem Villopoto-Debakel 2015 steht Kawasaki schon wieder vor einer Pleite: Neben Desalle wird Klassenrookie Jordi Tixier nach einem erneuten Eingriff an seinem im vergangenen August gebrochenen Handgelenk nicht in Qatar sein. DRT-Rückkehrer Tommy Searle ist wahrscheinlich der einzige MXGP-Teilnehmer in Grün.

Die Dominatoren der Frühjahrsklassiker waren Evgeny Bobryshev, Jeremy van Horebeek und Shaun Simpson. Der Russe in Diensten von HRC ist erstmals seit fünf Jahren verletzungsfrei, während der Vizeweltmeister von 2014, Van Horebeek wieder aus dem Schatten Febvres bei Rinaldi-Yamaha treten will.

Gute Starts von Nagl

Während DeCarli-KTM Nummer 2 Glenn Coldenhoff mit Vorderarmkrämpfen zu kämpfen hat, fährt der Schotte Simpson mit Werksunterstützung im Wilvo-Virus-Privatteam von Sieg zu Sieg. Schon während der zweiten Hälfte 2015 war er der Einzige, der Febvre besiegen konnte.

Unter Leitung von Stefan Everts fahren Kevin Strijbos und Ben Townley auf den Werks-Suzukis Podestplätze ein, und der langbeinige Vizeweltmeister Gautier Paulin sitzt weiterhin unbequem auf der kompakten Honda.

Im zweiten Jahr bei Kimi Räikkönens IceOne-Husqvarna-Team hofft Max Nagl, der 2015

die WM bis zu seiner Fußgelenkfraktur in Teutschenthal anführte, endlich auf Gold. Die Starts sind auf der neuen Husky gut; jetzt muss auch das Renn-tempo stimmen.

Die Klassenneulinge Tim Gajser und Valentin Guillod wollen auch beeindruckend. Der Westschweizer konnte bis jetzt nur im Mittelfeld fahren, aber der Slowene fuhr die Etablierten beim Vorsaisonrennen auf Sardinien bis zum Kupplungsdefekt in Grund und Boden. Dennis Ullrich und Angus Heidecke werden ihre Sarholz-KTMs nur bei GPs innerhalb von Europa einsetzen.

Herlings wartet auf dritten Titel

Jeffrey Herlings will 2016 endlich seinen dritten MX2-Titel, nachdem er die scheinbar sicheren Titel 2014 und 2015 verschenkt hat. Kawasaki-Pilot Dylan Ferrandis fährt sein WM-Abschiedsjahr, bevor er in die USA wechselt. Dritter Hauptakteur wird Max Anstie, Dominator der zweiten Hälfte der 2015er-WM, sein. Der Engländer fährt jetzt im Husqvarna-Werksteam mit fast identischem Material wie Herlings.

Vizeweltmeister Pauls Jonass wird es schwer haben, vor allem nachdem er beim selben Fotoshooting wie Cairoli eine Daumenverletzung erlitt.

Jeremy Seewer blieb bis zur Überseereise in 2015 Titelkandidat. Der Schweizer muss seine Zuverlässigkeit mit mehr Tempo verbinden, um siegreich zu sein. WM-Einsteiger Brian Hsu greift erst bei der Europatournee ein, aber er hat seine WM-Reife bereits gezeigt.

Weitere Podestjäger sind Husky Nummer 2 Thomas Covington und der talentierte junge Russe Vsevolod Brylyakov, der die DRT-Kawasaki von Anstie übernimmt. Yamaha hat vier Top-Ten-Kandidaten, aber keiner kommt für Siege infrage.

Honda wird den Vorjahresgewinn von Gajser nicht wiederholen. Die Gariboldi-Werksfahrer Jorge Zaragoza und David Herbreteau werden es schon gegen Henry Jacobi schwer haben, der seine Spätsommerform aus dem Vorjahr auf der J-Tech-Honda zeigen will.

Bei der Damencross-WM, die ebenfalls in Qatar mitläuft, wird ein Duell Kiara Fontanesi, die zu Honda gewechselt ist, und Livia Lancelot erwartet. Larissa Papenmeier-Picoto aus dem westfälischen Bünde und Anne Borchers aus Leps/Sachsen-Anhalt sind ebenfalls Top-6-Kandidatinnen. ♦



Max Nagl (#12) knapp hinter Weltmeister Romain Febvre (#461): Wird 2016 sein Jahr?

TERMINE 2016

Motocross-GP	
27.02.	Doha-Losail, Qatar (Sa)
06.03.	Suphan Buri, Thailand
28.03.	Valkenswaard, Niederl. (Mo)
10.04.	Neuquén, Argentinien
17.04.	León, Mexiko
01.05.	Kegums, Lettland
08.05.	Teutschenthal, Deutschland
15.05.	Pietramurata, Italien
29.05.	Talavera de la Reina, Spanien
05.06.	St.-Jean-d'Angély, Frankreich
19.06.	Matterley Basin, England
26.06.	Mantova, Italien
24.07.	Loket, Tschechien
31.07.	Lommel, Belgien
07.08.	Gachnang, Schweiz
28.08.	Assen, Niederlande
03.09.	Charlotte, USA (Sa)
11.09.	Glen Helen, USA
Motocross der Nationen	
25.09.	Maggiora, Italien

TEILNEHMERLISTE MOTOCROSS-WM 2016

Startnummer/Fahrer	Team	Motorrad
MXGP-Klasse		
8 Ben Townley (NZ)	Suzuki World MXGP*	Suzuki RMZ-450
12 Max Nagl (D)	Rockstar IceOne Husqvarna Racing*	Husqvarna FC 450
19 David Philippaerts (I)	DP Racing Yamaha	Yamaha YZ 450F
21 Gautier Paulin (F)	Team HRC*	Honda CRF 450R
22 Kevin Strijbos (B)	Suzuki World MXGP*	Suzuki RM-Z450
23 Christophe Charlier (F)	Rockstar IceOne Husqvarna Racing*	Husqvarna FC450
24 Shaun Simpson (GB)	Wilvo-Virus-KTM*	KTM 450 SX-F FE
25 Clément Desalle (B)	Monster Energy Kawasaki Racing*	Kawasaki KX450F
89 Jeremy van Horebeek (B)	Yamaha Factory Racing*	Yamaha YZ 450F
92 Valentin Guillod (CH)	Kerne Yamaha Racing Team*	Yamaha YZ 450F
100 Tommy Searle (GB)	Monster Energy DRT Kawasaki	Kawasaki KX 450F
149 Dennis Ullrich (D)	Sarholz KTM Racing	KTM 450 SX-F
156 Angus Heidecke (D)	Sarholz KTM Racing	KTM 450 SX-F
191 Mattias Karro (LV)	24MX Honda	Honda CRF 450R
222 Antonio Cairoli (I)	Red Bull KTM Factory Racing*	KTM 450 SX-F FE
243 Tim Gajser (SLO)	Honda Gariboldi*	Honda CRF 450R
259 Glenn Coldenhoff (NL)	Red Bull KTM Factory Racing*	KTM 450 SX-F FE
461 Romain Febvre (F)	Yamaha Factory Racing*	Yamaha YZ450F
777 Evgeny Bobryshev (RUS)	Team HRC*	Honda CRF 450R
911 Jordi Tixier (F)	Monster Energy Kawasaki Racing*	Kawasaki KX4500F
* Werksteam		

MX2-Klasse

4 Dylan Ferrandis (F)	Monster Energy Kawasaki MX2*	Kawasaki KX 250F
6 Benoît Paturel (F)	Kerne Yamaha Racing Team*	Yamaha YZ250F
10 Calvin Vlaanderen (ZA)	HSF Logistics Motorsport Team	KTM 250 SX-F
18 Vsevolod Brylyakov (RUS)	Monster Energy DRT Kawasaki	Kawasaki KX 250F
29 Henry Jacobi (D)	Honda J-Tech	Honda CRF 250R
41 Pauls Jonass (LV)	Red Bull KTM Factory Racing*	KTM 250 SX-F FE
46 Davy Pooltjes (NL)	Red Bull KTM Factory Racing*	KTM 250 SX-F FE
51 Jens Getteman (B)	Honda J-Tech	Honda CRF250R
59 Aleksandr Tonkov (RUS)	Standing Construct Yamaha*	Yamaha YZ 250F
64 Thomas Covington (USA)	Rockstar Nestaan Husqvarna*	Husqvarna FC250
81 Brian Hsu (D)	Suzuki World MX2*	Suzuki RM-Z250
84 Jeffrey Herlings (NL)	Red Bull KTM Factory Racing*	KTM 250 SX-F FE
91 Jeremy Seewer (CH)	Suzuki World MX2*	Suzuki RM-Z250
99 Max Anstie (GB)	Rockstar Nestaan Husqvarna*	Husqvarna FC250
101 Jorge Zaragoza (E)	Honda Gariboldi*	Honda CRF 250R
152 Petar Petrov (BG)	Monster Energy Kawasaki MX2*	Kawasaki KX250F
161 Alvin Ostlund (S)	Standing Construct Yamaha*	Yamaha YZ 250F
172 Brent van Doninck (B)	Kerne Yamaha Racing Team*	Yamaha YZ250F
189 Brian Bogers (NL)	HSF Logistics Motorsport Team	KTM 250 SX-F
321 Samuele Bernardini (I)	TM Factory Racing*	TM MX 250FI
338 David Herbreteau (F)	Honda Gariboldi*	Honda CRF 250R
* Werksteam		



Dritter Titel? Jeffrey Herlings

Supercross-WM Arlington

Roczens Titelchance ist zurück

Von ALEX HODGKINSON

Ken Roczen gewann beim siebten Lauf zur Supercross-WM in Arlington/Texas vor Ryan Dungey und verkürzte seinen Rückstand auf 23 Punkte.

Zum ersten Mal in dieser Saison kämpften die beiden WM-Titelrivalen direkt gegeneinander. Während der ersten sechs Rennen des Jahres hatte sich entweder Ken Roczen oder KTM-Titelverteidiger Dungey gleich absetzen können.

Schon im Vorlauf konnte Roczen Dungey schlagen, und im Finale übernahm der 21-jährige Thüringer mit seinem ersten Holeshoot des Jahres gleich die Führung. In Arlington war Dungey sofort Zweiter und setzte auch gleich zur Attacke an.

Bei seinem dritten Versuch hatte Dungey die Nase vorne, aber Roczen gab nicht auf. Schon in der zweiten Runde steuerte er seine Suzuki auf die Innenbahn, fuhr Dungey hart, aber sauber fast bis in die Strohballen und übernahm erneut die Führung, die er bis ins Ziel nicht mehr abgab.

Mit freier Fahrt fuhr der Deutsche in der dritten Runde die

schnellste Runde des Rennens. Mit konstanten Rundenzeiten, die nicht mehr als eine halbe Sekunde voneinander abwichen, blieb Roczen unangefochten an der Spitze, bis zur fast fatalen 16. Runde, als einige Hinterbänker ihn zwei Sekunden kosteten.

Roczen: Kämpfen bis zum Mai

Dungey konnte damit wieder den Anschluss finden, aber nach einem seiner seltenen Fahrfehler hatte der Weltmeister den Anschluss zur Spitze wieder verloren und Roczen konnte einen ungefährdeten Sieg nach Hause fahren. «Wir haben gewonnen», strahlte

Roczen nach dem Zieldurchlauf, «und das im direkten Kampf. Ich habe endlich den Start gewonnen, aber Dungey war gleich hinter mir, und ich konnte mir keinen Fehler erlauben. Die Meisterschaft ist wieder offen, aber wir haben heute Abend nur drei Punkte aufgeholt. Wir müssen bis zum WM-Endlauf Anfang Mai in Las Vegas kämpfen.»

Dungey suchte keine Ausrede: «Ken hat heute Abend verdient gewonnen.»

Jason Anderson fuhr fast die gleichen Rundenzeiten wie Roczen und Dungey, aber der Husqvarna-Leader verlor den

xAnschluss erneut in den ersten Runden nach schwachem Start und konnte den dritten Platz erst in der 15. Runde von Cole Seely übernehmen. Er kam mit fast 20 Sekunden Rückstand auf Roczen ins Ziel.

Eli Tomac blieb erneut hinter den Erwartungen auf Platz 5. Der Kawasaki-Neuzugang arbeitet noch an seiner Physis, nachdem er im vergangenen Jahr an beiden Schultern operiert worden war.

Der amtierende Meister Cooper Webb konnte die Führung in der Westküsten-250ccm-Serie kampflos übernehmen. Der bisherige Leader Joey

Savatgy sicherte sich in Arlington den ersten Holeshoot des Jahres, aber gleich in der zweiten Runde konnte Christian Craig einen Fahrfehler Savatgys ausnutzen und die Führung übernehmen. Savatgy wollte nicht klein beigeben, streifte das Hinterrad der Honda und ging hart zu Boden.

Rundenlang sah Craig wie der sichere Sieger aus, aber Webb erhöhte das Tempo während der zweiten Rennhälfte und ging in der zwölften von 15 Runden vorbei. Der Yamaha-Hitzkopf führt die Serie 11 Punkte vor Savatgy an. Craig liegt weitere fünf Zähler zurück. ♦

SUPERCROSS-WM / Resultate

Arlington, Virginia/USA: 20. Februar 2016, 7. WM-Lauf.

Finale: 1. Ken Roczen (D), Suzuki; 2. Ryan Dungey, KTM; 3. Jason Anderson, Husqvarna; 4. Cole Seely, Honda; 5. Eli Tomac, Kawasaki (alle USA); 6. Marvin Musquin (F), KTM; 7. David Millsaps (USA), KTM; 8. Christophe Pourcel (F), Husqvarna; 9. Trey Canard, Honda; 10. Jacob Weimer, Kawasaki; 11. Justin Brayton, KTM (alle USA); 12. Chad Reed (AUS), Yamaha; 13. Andrew Short, KTM; 14. William Hahn, Kawasaki; 15. Phillip Nicoletti, Yamaha; 16. Mike Alessi, Honda; 17. Vince Friese, Honda; 18. Justin Bogle, Honda; 19. Nicolas Schmidt, Suzuki; 20. Deven Raper, Kawasaki; 21. Weston Peick, Yamaha; 22. Alex Ray, Honda (alle USA)

Stand nach 7 von 16 Läufen: 1. Dungey, 166 Punkte; 2. Roczen 143; 3. Anderson 131; 4. Seely 123; 5. Tomac 119; 6. Reed 112; 7. Musquin 92; 8. Millsaps 85; 9. Brayton 82; 10. Weimer 73; 11. Canard 57; 12. W. Hahn 56; 13. Pourcel 52; 14. Peick 40; 15. M. Alessi 40; 16. Friese 26

Nächstes Rennen: 27. Februar 2016, Atlanta/USA
Internet: www.amasupercross.com



Mit seinem zweiten Sieg hält sich Ken Roczen die Titelchancen offen

Eisspeedway-GP Almaty

«Russen-WM» ist wieder offen

Von JESPER VELDHIJZEN

Mit Igor Kononov und Daniil Iwanov gab es auch in Kasachstan russische Sieger. Franz Zorn erreichte an beiden Tagen beinahe das Finale.

Nach dem Fiasko im 1700 Meter hoch gelegenen Medeo-Stadion bei Almaty letztes Jahr, als es zu wenig Eis gab, war diesmal das Eis in Ordnung – die Kasachen hatten sich der Unterstützung des Eismeisters von Inzell, Toni Doppler, bedient.

Für die Fahrer war der erste Tag nicht einfach, und auch für die wenigen Zuschauer wurde es ein langer Abend. Das Eis war sehr hart und hatte darum tiefe Löcher nach den Heats. Dazu gab es viele Probleme mit der Startanlage. Die Rennen waren wegen der Bahnverhältnisse wenig spannend – bis zum Finale!

Im Endlauf standen vier russische Fahrer. Ein überglücklicher Igor Kononov gewann vor

Daniil Iwanov; beide Fahrer hatten 19 WM-Punkte gesammelt. Dmitri Khomitsevitich, der in Krasnogorsk beim GP2 noch der Schnellste war, kam in Almaty als Dritter auf das Podest. Der amtierende Weltmeister Dmitri Koltakov wurde Vierter im Finale.

Franky Zorn war mit zehn Punkten für das Semifinale qualifiziert, genau wie sein Protegé Manfred Seifert. «Manny» war im Halbfinale in einem spannenden Lauf gegen seinen Lehrmeister schneller als Zorn. Für den Lungauer war es das erste GP-Semifinale überhaupt, bei seinem dritten GP-Auftritt.

Iwanov am Sonntag unschlagbar

Nachdem das Personal des Medeo-Stadions die ganze Nacht am Eis gearbeitet hatte, war es am Sonntag viel weicher und auch besser zu fahren. Für das Finale waren wieder die gleichen vier Russen qualifiziert, doch die Verteilung auf dem Podium sah anders aus. Das Finale musste zweimal gefahren wer-

den, nachdem Kononov böse stürzte. Khomitsevitich wurde disqualifiziert, weil er Kononov in die Strohballen gedrückt hatte. Beim Neustart war Iwanov, wie in allen Läufen zuvor, der Beste. Koltakov wurde Zweiter vor Kononov, der noch einmal starten konnte.

Wie am Samstag standen Zorn, Seifert und Stefan Svensson in den Semifinals. Seifert hatte einen bösen Sturz in Lauf 3, als er mit Koltakov auf der Startgeraden kollidierte. Er lädierte dabei sein Knie. Zorn würde als Fünftester bester Nichtrusse und blieb wieder vor Myshkovets.

Für Stefan Pletschacher, der wegen Unwohlseins nach Togliatti die Heimreise angetreten hatte, fuhr Max Niedermaier, der die Plätze 14/13 erreichte. Günther Bauer fuhr zwei passable Rennen, kam aber an beiden Tagen (11./10.) nicht in Reichweite der Semifinals.

Mit Koltakov, Iwanov und Kononov gibt es vor der dritten GP-Station in Berlin jetzt drei heiße Titelkandidaten. ♦



«Russen-WM»: Iwanov (#333), Khomitsevitich (#919), Myshkovets

ISSPEEDWAY-WM / Resultate

Almaty/KAZ: 20./21. Februar 2016, Bahnlänge: 400 m, Wetter: sonnig, +5 Grad.

Samstag: 1. Igor Kononov (RUS), 19 Punkte; 2. Daniil Iwanov (RUS), 19; 3. Dmitri Khomitsevitich (RUS), 16; 4. Dmitri Koltakov (RUS), 16; 5. Franz Zorn (A), 11; 6. Stefan Svensson (S), 11; 7. Manfred Seifert (A), 8; 8. Jegor Myshkovets (RUS), 8; 9. Ove Ledström (S), 8; 10. Nik-

las Svensson (S), 5; 11. Günther Bauer (D), 5; 12. Daniel Henderson (S), 5; 13. Antti Aakko (FIN), 4; 14. Max Niedermaier (D), 2; 15. Jan Klatovsky (CZ), 1; 16. V. Cheblovok (KAZ), 0
Sonntag: 1. Iwanov, 21 Punkte; 2. Koltakov 16; 3. Kononov 18; 4. Khomitsevitich 14; 5. Zorn 13; 6. Myshkovets 9; 7. St. Svensson 8; 8. Seifert 7; 9. Bauer 6; 10. Henderson 6; 11. N. Svensson 6; 12. Ledström 5; 13. Niedermaier 3; 14. Klatovsky 2; 15. Cheblovok 1; 16. Aakko 1; 17. Pavel Nekrasov (KAZ), 1

WM-Stand nach 4 von 10 Läufen: 1. Koltakov, 69 Punkte; 2. Iwanov 65; 3. Kononov 65; 4. Khomitsevitich 60; 5. Myshkovets 48,5; 6. Zorn 40; 7. Nikolai Krasnikov (RUS), 33; 8. St. Svensson 29; 9. Ledström 29; 10. Seifert 28; 11. Bauer 20,5; – ferner: 16. Niedermaier 5; 17. Stefan Pletschacher (D), 4

Nächstes Rennen: 5./6. März 2016, Berlin/D

Internet: www.fim-live.com

SuperEnduro-WM Pinamar

Neuer Spitzenreiter

Beim dritten Lauf zur SuperEnduro-WM in Argentinien konnte der Brite Jonny Walker die WM-Führung vom US-Amerikaner Cody Webb übernehmen.

Mit nur zwei Punkten Unterschied waren die beiden Kontrahenten nach Südamerika gereist. In der Superpole, bei der schon WM-Punkte vergeben werden, war Webb noch eine halbe Sekunde vor dem Briten. Gleich im ersten der drei Finalläufe gelang Walker allerdings

ein Start-Ziel-Sieg, während Webb nach schlechtem Start nur Sechster wurde.

Diese Scharte wollte er im 2. Lauf auswetzen, doch ein heftiger Sturz bremste seinen Vorwärtsdrang ein, und er wurde nur Vierter, während Walker erneut gewann.

Erst im 3. Finale konnte Webb einen Sieg vor Walker verzeichnen, was ihm immerhin Platz 3 in der Tageswertung hinter Colton Haaker einbrachte. «Ich habe einige dumme Fehler gemacht», zog der Amerikaner

Bilanz. «Ich hatte schlechte Starts und einen schweren Sturz. Wenigstens konnte ich den letzten Lauf gewinnen und habe nicht völlig die Kontrolle verloren.»

Lettenbichler weiter Leader

Titelverteidiger Taddy Blazusiak verzichtete wegen seiner schweren Daumenverletzung nach dem ersten Training auf

den Start. Bei den Junioren konnte der Deutsche Manuel Lettenbichler seine WM-Führung verteidigen, büßte aber fünf Punkte auf Luis Oliveira ein. Der zweite Deutsche, Tim Apolle, steigerte sich von Lauf zu Lauf und beendete das 3. Finale als Dritter. In der WM konnte er sich auf Platz 4 verbessern. ♦ RP

SUPERENDURO-WM / Resultate

Pinamar/ARG: 20. Februar 2016, 3. WM-Wettbewerb

1. Finale: 1. Jonny Walker (GB/KTM), 9 Rdn. in 6:50,181 min.; 2. Colton Haaker (Husqvarna/USA), +2,342 sec; 3. Ty Tremaine (USA/KTM), +20,486 sec; 4. Taylor Robert (USA/KTM); 5. Alfredo Gómez (E/KTM); 6. Cody Webb (USA/KTM); 7. Mario Román (E/Husqvarna); 8. Kevin Rookstool (USA/Sherco); 9. Marcelo Sanchez (ARG/Kawasaki)
2. Finale: 1. Walker, 9 Rdn. in 6:48,465 min.; 2. Haaker, +7,235 sec; 3. Gómez, +11,884 sec; 4. Webb; 5. Robert; 6. Román; 7. Rookstool; 8. Tremaine; 9. Sanchez
3. Finale: 1. Webb, 9 Rdn. in 6:58,899 min.; 2. Walker, +1,240 sec; 3. Haaker, +12,935 sec; 4. Gómez; 5. Robert; 6. Tremaine; 7. Román; 8. Rookstool; 9. Sanchez
WM-Stand (nach 3 von 6 Läufen): 1. Walker, 159 Punkte; 2. Webb, 148 Punkte; 3. Haaker 134; 4. Gómez 109; 5. Robert 105; 6. Tremaine 89; 7. Tadeusz Blazusiak (PL/KTM), 79; 8. Román 77; 9. Rookstool 48; 10. Andreas Linusson (S/KTM), 45
Ferner: 18. Edward Hübner (D/Sherco), 9

Nächstes Rennen: 27. Februar 2016, Belo Horizonte/BR
Internet: www.enduro-abc.com



KTM-Trio: Neuer WM-Leader Walker vor Gómez und Taylor

Eisspeedway-EM Ufa

Nikolai Krasnikov vor erstem Titel

In seiner Heimatstadt Ufa kam Nikolai Krasnikov seinem letzten Ziel näher: dem Eisspeedway-Europameistertitel.

Der 31-jährige Baschkiere, der im Eisspeedway alles gewonnen hat, läuft seit Jahren dem EM-Titel hinterher. Weil das Finale aus St. Johann in seine Heimatstadt Ufa verlegt wurde, unternahm er einen neuen Anlauf. Am ersten Renntag (Sonntag) gewann Krasnikov alle Läufe. Im A-Finale siegte er vor Harald Simon, dem jungen Russen Dmitri Soljanikov und Toni Klatovsky, der in der letzten Runde stürzte. Simon verlor einen seiner 2 Punkte an Luca Bauer. Der 16-jährige Sohn von

Günther Bauer (der zeitgleich in Almaty startete) fuhr sein bisher bestes Rennen und kam auf 11 Vorlaufpunkte. Ebenso stark der 22-jährige Kärntner Charly Ebner: Mit zehn Punkten kam er ebenfalls ins B-Finale.

Ebner junior gestürzt

Doch als der von Krasnikov trainierte Bauer junior zum Angriff auf die Spitze ansetzte, stürzte Ebner, und der Lauf musste wiederholt werden. Im Rerun gewann der Finne Jetsonen, aber Bauer fiel aus und wurde daher vor dem disqualifizierten Ebner nur als Siebter gewertet. Der zweite und entscheidende Renntag fand am Montag (nach Redaktionsschluss) statt. ♦ TS



N. Krasnikov

ISSPEEDWAY-EM / Resultate

Ufa/RUS: 21./22. Februar 2016, Bahnlänge 340 m, Wetter: bedeckt, -1 Grad
Sonntag: 1. Nikolai Krasnikov (RUS), 15 Punkte; 2. Harald Simon (A), 13; 3. Dmitri Soljanikov (RUS), 12; 4. Antonin Klatovsky (CZ), 12; 5. Mikko Jetsonen (FIN), 8; 6. Jo Saetre (N), 6; 7. Luca Bauer (D), 11; 8. Charly Ebner jun. (A), 10; 9. Mikael Flodin (S), 5; 10. Josef Kreuzberger (A), 6; 11. Jussi Nyronen (FIN), 5; 12. Jimmy Olsen (S), 5; 13. Nikita Toloknov (RUS), 3; 14. Igor Sajdullin (RUS), 3; 15. Radek Hutia (CZ), 3
Stand: 1. Krasnikov, 16 Punkte; 2. Simon 15; 3. Soljanikov 14; 4. Klatovsky 13; 5. Jetsonen 12; 6. Saetre 11; 7. Bauer 10; 8. Ebner 9; 9. Flodin 8; 10. Kreuzberger 7
Internet: www.fim-europe.com

Enduro-DM

Planmäßiger Start mit Kompromiss

Im Streit um die Prädikate der Deutschen Enduro-Meisterschaft wurde ein Kompromiss erzielt. Den tragen die Veranstalter schweren Herzens mit.

Vier Wochen vor dem ersten Lauf zur Deutschen Enduro-Meisterschaft scheint nun Ruhe im Streit um die Prädikate zu sein: Der DMSB hatte im Zuge einer neuen Prädikatsstruktur unter Wegfall zahlreicher Deutscher Meisterschaften im Endurosport die Prädikate der Klassen E1 bis E3 gestrichen und nur noch eine einzige Internationale Deut-

sche Enduro-Meisterschaft ausgelobt.

Die aktuelle Lösung «Internationale Deutsche Enduro-Meisterschaft (inkl. Klassensieger)» interpretiert Wolfgang Wagner-Sachs, Vorsitzender des DMSB-Fachausschusses so, dass sich alle Klassensieger der internationalen Enduro-DM auch als Deutscher Meister ihrer Klasse bezeichnen dürften.

Dieser Kompromiss ist nach Meinung der Vereine für 2016 die einzige Möglichkeit, den Fahrern die Durchführung einer echten DM zu bieten. Die startet nun, wie geplant, am 19./20. März in Dahlen. ♦ RP



Dem Saisonstart in Dahlen steht nichts mehr im Wege

NACHRICHTEN

WM-Start ohne Lieber und De Dycker

Motocross-WM Ken De Dycker vom 24MX Honda-Team hat sich vergangenen Freitag bei einem Trainingssturz einen Oberschenkelbruch zugezogen. Der Belgier ist auf unbestimmte Zeit außer Gefecht. Sein Landsmann Julien Lieber wird ebenfalls bei der MX2-WM fehlen: Der deutschsprachige Lieber hat sich von OP-Eingriffen im Winter an beiden Hüften noch nicht erholt und wird im Standing-Construct-Yamaha-Team vom letztjährigen Fünften der 250er-EM, Alvin Ostlund, der ursprünglich für das Team DP19 fahren sollte, ersetzt.

World Speedway League in Wolfslake

Speedway Der Promoter der Speedway World League, Team Player Management, hat den Wettbewerb für 2016 am 23. April nach Wolfslake vergeben. Es starten die Landesmeister Leszno (Polen), Belle Vue (Großbritannien), Vetlanda (Schweden) und Munkebo (Dänemark), aber kein deutsches Team und damit wohl kein deutscher Fahrer. Gerechnet wird jedoch mit GP-Piloten wie Pedersen, Hampel und Weltmeister Woffinden. Die FIM gab «Berlin» als Austragungsort des Rennens an, da sich der Oberkrämer Ortsteil Wolfslake auf keiner Landkarte findet. ♦ AH/TS

KOMPAKT

>>>

MXGP Suzuki hat bestätigt, dass Ben Townley definitiv beim MXGP-Auftakt in Katar an den Start gehen wird. Der Neuseeländer hatte sich vor 9 Tagen in Valence/F das Knie verdreht, trägt aber keinen bleibenden Schaden davon.

>>>

ISDE Schon für die kommenden Sixdays wurde die Anzahl der Trophy-Fahrer von sechs auf vier und der Junior-Trophy von vier auf drei reduziert. Es gibt weder ein Streichergebnis noch einen Restart, sondern alle Ergebnisse zählen.

>>>

Bahnsport Der privat initiierte, neue B-Lizenz-Gespannpucc findet in Schwarme (24.4.), Angenrod (31.7.) und Melsungen (7.8.) statt, jedoch aus Termingründen nicht in Diedenbergen. ♦ AH/RP/TS

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



30 Jahre mariani - 30% auf Sound (auch Diesel). Nur noch für kurze Zeit! 05264/8601 Youtube: mariani Car-Styling H

DAS LEAST SICH GUT! Der neue Audi Supersportwagen R8, 397 kW, Neufzg., bei uns für eine monatliche Leasing-Rate von unglaublichen 1599,00 € (MwSt. auswb.), bei einer Leasing-Laufzeit von 36 Monaten und einer Fahrleistung von 10000 km p.a. (UPE des Herstellers: 165.000,00 € (MwSt. auswb.) ohne Mietsonderzahlung. Ein Angebot der Audi Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorn Str. 57, 38112 Braunschweig. Kraftstoffverbrauch l/100 km: innerorts 16,7; außerorts 8,4; kombiniert 11,4; CO₂-Emissionen kombiniert 272 g/km; CO₂-Effizienzklasse G. Herr Sebastian Dellwig freut sich über Ihren Anruf unter Tel. 02381/7998318. W. POTTHOFF GmbH, Hüserstr. 1, 59065 Hamm, R und RS Modelle ständig auf Lager! Kein Sportwagenkauf ohne unser Angebot! Mehr unter www.potti.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31271

BMW



30 Jahre mariani - 30% auf Sound (auch Diesel). Nur noch für kurze Zeit! 05264/8601 Youtube: mariani Car-Styling H

BMW 503 Cabriolet Serie II, sensationeller Originalzustand, Erstlack, komplett originales Interieur, matching numbers, deutsche Erstausslieferung. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, 05202/72000, www.axelschuette.de H
mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 31336

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

BMW Alpina



ROLF HORN
www.rolfhorn.de

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; Co₂-Emissionen kombiniert (g/km) 183, Co₂-Effizienz D, 90.330,- € (MwSt. auswb.) 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. 31295

Corvette



Z06, EZ 5/2015, 985 km, 485 kW (659 PS), sharkgrey, Leder, umständehalber für 20.000,- € unter derzeitigem Neupreis abzugeben, VB 104.000,- € (MwSt. auswb.), Tel. 0049/172/8991943

Jaguar



XJ 3.0 Diesel S V6 Premium Luxury, EZ 11/2012, 66750 km, 202 kW, (schwarz), Leder, Navi, 39.450,- € (MwSt. auswb.) Glinicke Kassel, Glinicke British Cars Kassel GmbH & Co. KG, Leipzigerstr. 291 B, 34123 Kassel, Tel. 0561/76616-0, www.glinicke.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31267

Land Rover



30 Jahre mariani - 30% auf Sound (auch Diesel). Nur noch für kurze Zeit! 05264/8601 Youtube: mariani Car-Styling H

Maserati



30 Jahre mariani - 30% auf Sound Nur noch für kurze Zeit! Tel. 05264/8601 Youtube: mariani Car-Styling H

Maserati Spyder gesucht. 0171/4167106 H

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

McLaren

www.mclarenf1.de H



Exclusive McLaren 675 LT Coupé, Special Edition (500) Numerous Options, Meridian 10 Speakers, Parking Sensor, Vehicle Lift, Rear View Cam., von Privat, 450.000,- € 0037/79770104

Mercedes



MB CLK Cabrio 230 Kompressor, Bj. 2000, 60800 km, 145 kW (197 PS), TOP-Zustand, rot, Leder, VB 13.000,- € Tel. 08671/3487, m.rosani@web.de
mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 31202



E350 CGI BE Cabrio AMG, EZ 10/2012, 72000 km, 225 kW (306 PS), schwarz, Leder, Navi, Klima, SHZ, 32.500,- € Tel. 0172/7179784, info@mundgesund.net
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31153

Suche Mercedes W111 220SEB Cabrio, zum Restaurieren, priv. Tel. 0160/1656028



30 Jahre mariani - 30% auf Sound (auch Diesel). Nur noch für kurze Zeit! 05264/8601 Youtube: mariani Car-Styling H

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

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

Morgan

Aero gesucht. 0171/4167106 H

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

www.Rennsportshop.com

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

FERODO

Motorsport- und High Performance Bremsbeläge

Service · Verkauf · Beratung

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

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

G 63 AMG, Bj. 06/2008, schwarz, 543 PS, 637 Nm, umfangreicher Renn-Umbau. 3-Achs-Anhänger geschlossen, 3000 kg, Fa. Knott. Telefon 0151/52563026, E-Mail: g.schulze-ardey@gmx.de

Formel Ford 1800 VAN DIEMEN Zetec RF95Z. Einsatz ideal bei der FFR. www.ff-racing.de. 2010/2011 komplett neu aufgebaut. Bilddokumentation vorhanden. Seither nur ein Rennen im April 2011. Preis VHS. Telefon 0172/6382988, E-Mail: ff1800@gmx.de



www.mariani.de



30 Jahre mariani - 30% auf Sound (auch Diesel). Nur noch für kurze Zeit! 05264/8601 Youtube: mariani Car-Styling H



VW T1 Camper, Bj. 1960, 78000 km, 35 kW (48 PS), rot, 14.400,- €. Tel. 0174-6616356, camper60@email.de mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 31252

Versicherungen

RENNKASKO.DE

2016

Starten Sie mit uns!

BAUER AG · 79312 Emmendingen (D) · TEL. +49(0)7641 93307-0

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

Zubehör

Motorsportreisen. 02214912598, rcam.de

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

Versicherungen für den Motorsport



Top: Veranstalterhaftpflicht

Motorradmarkt

Verschiedenes

Veranstaltungen

NASCAR Reisen 2016 Texas Speedway Fort Worth Duck Commander 500, Flugkomplettreise v. versch. Flughäfen, 07.04.-12.04.2016, Preis ab 1569,- € p.Pers./DZ. www.racing-total.de, info@racing-total, Tel. 02153/9570-66, Fax -68 H

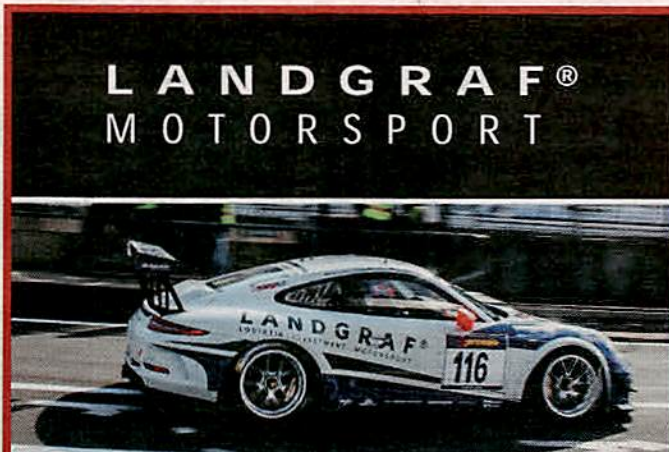
Verk. Moto Cross Startanlage, Modell WM Northeim/Halle/Kiel, 26 Elemente inkl. 750 kg Anhänger, ohne TÜV und Brief, 2500,- Euro. Tel. 0581/16077

Zubehör

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



wilbers.de



**LANDGRAF®
MOTORSPORT**

**FAHRERPLÄTZE
VLN 2016**

PORSCHE 991 CUP

PRO LAUF 9.800 €

CAYMAN GT4

PRO LAUF 7.600 €

991 V6

PRO LAUF 4.800 €

**UMFANGREICHES PAKET I
HOSPITALITY I ETC.**

Preise verstehen sich bei fester
Buchung der kompletten Saison

**FAHRERPLÄTZE
24h-RENNEN
NÜRBURGRING 2016**

PORSCHE 991 CUP

19.500 €

CAYMAN GT4

15.500 €

991 V6

11.000 €

**UMFANGREICHES PAKET I
HOSPITALITY I ETC.**

info@landgraf-motorsport.de
www.landgraf-motorsport.de

Serie - 7. Folge: Mofarennen

Vollgas in den



Hornissen auf der grünen Wiese: Mofacross mit frisierten, guten, alten Mofas ist ein Spektakel, das viele erfreut und wo nachgeholt wird, was es in der Jugendzeit nicht gab

Von IMRE PAULOVITS

Mofas sind eigentlich die langsamste Art, motorisiert am Straßenverkehr teilzunehmen. Und waren für viele der Einstieg überhaupt. Wenn man Jahre später mit ihnen Rennen fährt, ist es, als hätte man einen Teil der ewigen Jugend gepachtet.

Seien wir mal ganz ehrlich: Die meisten von uns eingeschwo-renen Motorsportfans – heute im gestandenen Alter – haben irgendwann Mofas frisiert oder träumten zumindest davon, es zu tun, wenn es die Eltern nicht verboten hätten. Für die meisten endete diese Phase spätestens mit dem Auto- oder Motorrad-Führerschein. Doch vorbei und vergessen war dieser prägende Lebensabschnitt nicht. Der Virus lauert tief im Inneren eines jeden von uns. Und bei einigen bedarf es nur eines kleinen Reizes, damit er wieder als Fieber ausbricht. Anders ist die steigende Beliebtheit der Mofarennen seit Beginn des aktuellen Jahrtausends kaum zu erklären.

Über 80 solcher Veranstaltungen gibt es in Deutschland jedes Jahr. Und auch, wenn der Aus-tragungsmodus von Speedway über Beschleunigungsrennen von einigen Hundert Metern und Sprintrennen in der Halle oder auf der Gokartbahn bis hin zu Langstreckenrennen auf Asphalt oder Cross-Pisten reicht, und es kein einheitliches Regle-ment gibt, haben sie alle doch eines gemeinsam: Sie sind eine Riesengaudi. Und jeder der älteren Aktiven hat nicht nur einen Heidenspaß, sondern fühlt sich auch wieder ganz wie damals mit 15. Mit einem wesentlichen Unterschied: Der Renn-Ehrgeiz, der jetzt dabei erwacht, ist völlig legal und wird sogar mit Siegerpokalen belohnt.

Legendäre Marken

Eigentlich sind sie aus dem Straßenbild verschwunden und die Öffentlichkeit hat sie längst vergessen. Die Marken gibt es heute auch nicht mehr, denn als Mofas, Mopeds und 50er, die Motorisierung der Jugend in den 1960er- und 1970er-Jahren schlechthin, mit den 1980er-Jah-

ren an Popularität einbüßten, gingen auch Hercules, Kreidler, Zündapp und Puch den Bach runter. Die Automatik-Roller, von denen sie später abgelöst wurden, erlebten diese Hersteller nicht mehr. Doch in Kellern, Schuppen und auf Dachböden haben Hunderttausende dieser motorisierten Klein-Zweiräder zumindest in ihren Einzelteilen überlebt. Und zu Beginn der 2000er-Jahre entstand schließlich eine richtige Mofa-Nostalgie-welle. Wenn es Mofarennen auch schon früher gegeben hat: Mit dieser Nostalgie begann ihre große Zeit. Hauptsächlich an Stammtischen oder Club-abenden geboren, wurden die Ideen dazu von Feuerwehren oder Dorfgemeinschaften in die Tat umgesetzt. Und gute Ver-anstaltungen haben sich seither über Jahre gehalten und oft Kultstatus erreicht.

Dabei ist es erstaunlich, wie robust das alte Material ist. Denn gefahren wird nach wie vor mit Zündapp, Kreidler, Hercules oder Puch, zumindest, wenn man gewinnen will. Und die Leistungen, die aus diesen

Motoren herausgekitzelt werden, liegen um ein Vielfaches höher, als sie für die harmlosen 25 km/h Spitze vom Werk her ausgelegt wurden. Dass sie allerdings, wenn sie gut gemacht sind, dabei genauso gut halten wie gedrosselt, das wussten wir ja schon vor 40 Jahren.

Alte Säcke und Cross-Profis

Am meisten hat sich Mofacross verbreitet. Wenngleich dort das Reglement der meisten Veranstalter die Anzahl der Gänge, den Hubraum sowie die Räder, Reifen und Bremsen streng an die Serie bindet und auch nur Pedale zum Abstellen der Füße zulässt, geht es dort richtig heiß her, und das Niveau ist sehr hoch. «Die Kult-Events haben mittlerweile einen Status erreicht, dass sich die Teams, die gewinnen wollen, mit Moto-cross-Profis verstärken», weiß Jacob Ester, der das Forum www.m-m-o.de unterhält, das die Veranstaltungen in Deutschland in lockerer Form zusammenfasst. «Aus juristischen und versicherungstechnischen Gründen legen die Veranstalter

in der Regel Wert darauf, dass die Teilnehmer volljährig sind. Und dann gibt es die Gruppe der über 40-Jährigen, die das Ganze aus Nostalgie und Gaudi machen. Aber die Mehrzahl der Aktiven ist Mitte 20. Entsprechend ehrgeizig sind sie dann auch», berichtet Ester.

Dabei gibt es mehrere Hochburgen für Mofarennen in Deutschland. Es gibt einen südlichen Gürtel in Baden-Württemberg und Bayern, einen mittleren in Hessen und einen nördlichen in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen. Wenn sich die meisten Veranstalter auch nicht binden wollen und in Sachen Ausschreibung und Reglement ihre eigenen Vorlieben verfolgen, haben sich beim DMV Hessen doch sechs von ihnen zum DMV Mofacup zusammengenagt. Wie viel mehr Wert die Veranstalter aber noch immer auf ihre Tradition legen als auf eine gemeinsame Zukunft mit festen Klassen und Regeln, zeigt die Tatsache, dass es selbst für den Cup kein einheitliches technisches Reglement gibt, sondern die Regeln

Jungbrunnen



Die Helmkamera beweist es: Mofacross ist nichts für Zimmerliche



Trotz einfacher Technik geht es im Mofacross sehr professionell zu



24-Stunden-Rennen in Munster



8-Stunden-Rennen Liedolsheim



Fahrerlager beim GP Liedolsheim: Rauch nicht vom Grill, sondern vom göttlichen Zweitaktöl

den einzelnen Veranstaltern obliegen. Damit trotzdem eine Gesamtwertung dieser Mofarennen über jeweils drei bis vier Stunden Dauer erstellt werden kann, zählt jedes Team, das bei einer dieser Veranstaltungen antritt, in die DMV-Wertung.

Richtig heiße Brenner

Bei den Straßenrennen wird das Reglement etwas grozugiger gehandhabt, bis hin zur Open Class, wo so ziemlich alles mit 50ccm erlaubt ist. «Dort bauen sie den Minarelli-Sechsgang-Motor in Honda-RS-125-Fahrwerke ein, und dort geht es richtig zur Sache», weiß Jacob Ester. «Den Höhepunkt dieser Rennen bildet der GP von Liedolsheim, ein 8-Stunden-Rennen auf der dortigen Kartbahn. Da ist auch Ralf Waldmann öfter mitgefahren.» Stichwort Ralf Waldmann: Der gehört zu den ganz Prominenten, bei denen der Mofa-Virus wieder zum Ausbruch kam. Der 250er-Vizeweltmeister von 1996 und '97 ist mittlerweile einer der führenden Kreidler-Experten in Deutschland.

Die andere Extremvariante ist die Hannibal-Challenge. Die, wie es der Veranstalter nennt, «härteste Herausforderung, die jemals an Mann und Maschine gestellt wurde». Vom bayerischen Aufsess-Heckenhof geht diese Rallye über Innsbruck, Ravenna und Florenz bis zum Colosseum von Rom. Und dann wieder zurück über die Alpen nach Aufsess-Heckenhof. Gefahren wird mit Mofas, Mopeds und Mokicks sowie Rollern mit kleinem Nummernschild, in der «Königsklasse» mit großem Schild. Eines überprüft der Veranstalter ganz strikt: das Hubraumlimit von 50 ccm.

Wer diese Tortur übersteht, kann sich getrost als genauso hart bezeichnen wie einst das Heer Hannibals. Aber auch als unheilbar von dem Virus befallen, der uns einst die Welt auf zwei Rädern geöffnet hat. Dass man ihn nicht loswird, gehört zu den Krankheiten, wegen denen man sich nicht schämen muss. ♦

NÄCHSTE FOLGE:
MIDGET CARS

ZUM THEMA

Mofarennen

Terminkalender Ein nach bestem Wissen und Gewissen erstellter Veranstaltungskalender 2016 mit Links zu allen Veranstaltern findet sich auf: www.m-m-o.de

»»» **DMV Mofacup** Der Cup wird 2016 voraussichtlich aus sechs Läufen bestehen. Die Termine:

3.-4. Juni: Laufach
16. Juli: Nidda
3. Sept.: Kleinkrotzenburg
24. Sept.: Neuenhasslau
29. Oktober: Sailauf
Der Termin für den Lauf in Heringen steht noch nicht fest. Info unter: www.dmv-mofacup.de

»»» **24-Stunden-Mofarennen Munster** Der 24-Stunden-Marathon findet dieses Jahr am 29. Juli statt. Infos: www.24h-mofarennen.de

»»» **GP Liedolsheim** Das diesjährige 8-Stunden-Mofarennen in Liedolsheim wird voraussichtlich am 3. September stattfinden, Start ist um 11 Uhr. Info: www.gp-liedolsheim.de

»»» **Sachsen** Im Motorsport-begeisterten Bundesland gibt es zwei Mopedrennen auf Asphalt: den Mofa-Cup auf dem Saxoniaring am 30. Juli (www.saxoniaring-freiberg.de) und das 12-Stunden-Mopped-Rennen in der Sachsenarena in Riesa vom 5. bis 7. August (www.moppedrennen.de).

»»» **Österreich** Mofacross mit Puch gibt es in Hollabrunn, Gilgenberg, Bad Leonfelden und Reichenau (Info: www.puchcup.at). Der Ötztaler Mopedmarathon über vier Alpenpässe findet am 24./25. Juni statt (www.mopedmarathon.at). ♦ IP

Alpenbrevet

Alpiner Mofawahn

Es ist zwar kein Rennen, sondern eine Art Rallye, aber das Red Bull Alpenbrevet folgt ganz dem Geist, der auch die Mofarennen am Leben hält: Nostalgie-Sehnsucht nach der Zeit mit kleinen Zweirädern mit Tretkurbel, die einer ganzen Generation den Weg in die Unabhängigkeit ebneten, und die kreative Freude, sie zu verändern.

Da das Alpenbrevet auf öffentlichen Straßen ausgetragen wird, besteht der Veranstalter zwar darauf, dass die Fahrzeuge in Sicherheit und Höchstgeschwindigkeit den Zulassungsbestimmungen entsprechen, aber optisches Tuning ist geradezu Pflicht. Denn es gewinnt der, der bei dieser etwas über 100 Kilometer langen Fahrt über drei Alpenpässe die Sollzeit einhalten konnte, sowie von einer Jury und im Internet die meisten Punkte für die Optik des «Tfflis» und des Outfits bekam.

Massenbewegung

Erstmals wurde das Alpenbrevet 2010 gestartet und von Beginn an zog es eine unglaubliche Masse von Mofafans aus der Schweiz und dem benachbarten Ausland an. Der Geist der Nostalgie, die gemeinsame Ausfahrt mit den gleichgesinnten Rebellen im Kleinen, dazu die unvergleichlich schöne Landschaft der Schweizer Alpen bildeten eine unwiderstehliche Mischung. Seither finden sich jedes Jahr weit über tausend Fahrer und Fahrerinnen ein, die die Alpenpässe für einen Tag in einen zweirädrigen Karneval verwandeln. Bei der letzten Ausgabe war sogar Honda-Werkspilot Dani Pedrosa mit dabei. Allen bisherigen Events war gemeinsam, dass, ob Sonnenschein, Regen oder Nebel, alle eine Riesenfreude hatten. Zuletzt sumten beim Alpenbrevet so viele Zuschauer die Pass-Straßen, dass man sich bei der Tour de France wähnte. Der Termin 2016 steht aber noch nicht fest. Info: www.redbull-alpenbrevet.ch ♦ IP



Alpenbrevet in der Schweiz



Tracktest Glickenhaus SCG003C

American Dream

Ungewohntes Terrain: Der Nordschleifen-Publikumsliebbling SCG003C rückte zum exklusiven Tracktest auf den Hockenheimring aus

Von CHRISTIAN GEBHARDT

Für Jim Glickenhaus ist er die Erfüllung eines Traums. Für die Nordschleifen-Fans ein absoluter Publikumsliebbling. Exklusiver Tracktest im SCG003C.

Pinke Hasenkostüme oder Mützen mit Bierdosenhalter – die kuriosen Outfits der Nordschleifen-Fans kennen beim 24h-Rennen keine Grenzen. Der wohl größte Nordschleifen-Fan auf diesem Planeten trägt Cowboyhut, hellblaue Daunenjacke – und ein zufriedenes Lächeln. Jetzt, als der 40-Tonner seine Ladeluke im Morgengrauen öffnet, stehen wir vor dem Auslöser seines glücklichen Dauerlächelns. Willkommen SCG003C! Ring-Fans wissen sofort, von wem hier die Rede ist: SCG003C steht für die Verwirklichung eines Traums. Dahinter versteckt sich der wohl beeindruckendste Rennwagen der vergangenen Nordschleifen-Saison von US-Milliardär Jim

Glickenhaus und seinem eigenen Rennteam, der Scuderia Cameron Glickenhaus.

SCG003C: Der gelebte Traum

Milliardär, da schwingt in unseren Otto-Normalo-Ohren auch manchmal eine leichte Skepsis mit. Viel Geld kann verändern, muss es aber nicht. Jim Glickenhaus ist kein Despot, kein Lautsprecher und kein Poser à la Donald Trump. So zumindest kommt der ehemalige Filmproduzent und begeisterte Autosammler aus New York an der Nordschleife rüber, wenn er seine Vision kundtut. Und das Schöne: Er erklärt sie freundlich, bodenständig und enthusiastisch jedem, der ihn anspricht – egal ob vor ihm ein nach Bratwurst riechender Ring-Fan im eingangs erwähnten Hasenkostüm oder irgendein anderer Bewunderer steht.

«Das Augenmerk für das Budget liegt ganz klar auf dem Auto und dem Einsatz des Autos. Genau so, wie es eigentlich auch sein sollte. Jim ist komplett mit

Leib und Seele dabei, und das ist auch so schön zu sehen, dass jemand, der sich ja alles leisten kann, so einen Spaß daran hat. Er war bei fast jedem unserer zahlreichen Tests und nicht nur beim 24-Stunden-Rennen selbst mit vor Ort. Die Stimmung im Team ist sehr familiär», erzählt Nordschleifen-Experte Thomas Mutsch, während wir den knallgelben SCG003C gemeinsam in die Box schieben. Nach zahlreichen GT3-Einsätzen tritt der ehemalige GT1-Vizeweltmeister Mutsch aktuell für das erfrischend andere Rennteam an.

Statt Nordschleife heißt es heute Hockenheim. Wie ein Bienenschwarm wuseln die vom Teamstandort in Turin angereisten Mechaniker um die zerklüftete Heckpartie. Eilig werden zwei überdimensionale Schalldämpfer mit nach unten gekrümmten Endrohren installiert. Den strengen Geräuschvorschriften auf dem Hockenheimring (heute max. 100 Dezibel) ist dieser vorübergehende Schönheitsmakel herzlich egal.

Wer genau hinschaut, erkennt ein ganz kurzes Zucken in den Augen von Paolo Garella, das aber schnell wieder einem stolzen Blick weicht. Der Italiener ist Projektmanager, Teamchef und Designer der Scuderia Cameron Glickenhaus und leitet die Entwicklung des SCG003C. Noch 90 Minuten, bis die Boxenampel in Hockenheim endlich auf Grün schaltet. Selten hat mich das Motorenschweigelübbe bis Punkt neun Uhr morgens mehr gewurmt als heute, doch die Geschichte dieses Rennfahrzeugs ist mindestens so interessant wie der Live-Report aus dem Cockpit.

«Jim und ich haben unsere Zusammenarbeit 2005 begonnen, als ich in sein One-off-Projekt Ferrari 4/5 by Pininfarina auf Enzo-Basis involviert war. Nachdem ich Pininfarina 2009 verlassen hatte, haben wir mit dem Rennwagenprojekt P4/5 Competizione angefangen», erzählt Garella, der nach Jahren bei Goodyear und später Pininfarina inzwischen mit seiner ei-

genen Firma Manifattura Automobili Torino für Jim Glickenhaus einzigartige «One-off-Fahrzeuge» realisiert. Nach zwei Einsatzjahren (2011 und 2012) des Retro-Rennwagens P4/5 auf Basis eines GT2-F430 folgte eine zweijährige Schaffenspause des Duos Glickenhaus und Garella. «Dann war Jim wieder heiß, ein neues Auto zu bauen. Schlussendlich habe ich ihm vorgeschlagen, unser eigenes Chassis zu entwickeln, statt unser neues Fahrzeug wieder auf einem existierenden Chassis aufzubauen.»

LMP-Konzept für ein GT-Auto

Garella öffnet die Flügeltür, während er die faszinierende Entwicklungsstory weiter im Zeitraffer zusammenfasst. Die Radkästen, die kanzelartige Fahrgastzelle, die Finne auf dem Heck – nicht nur optisch erinnert die Kohlefaserkarosserie, die das Designteam um Paolo Garella, Ex-Peugeot-LMP-Aerodynamiker Paolo Catone, Lowie Vermeersch und Goran

Popovic über das nur 105 Kilo schwere Karbon-Monocoque-Chassis stülpten, an eine für die Nordschleife bisher unbekannt Rennwagengattung.

«Unsere Idee war es, ein LMP-Konzept für ein GT-Fahrzeug zu entwickeln. Das ganze Design folgt dem Aero-Konzept und nicht umgekehrt. Wir haben mehr als 100 CFD-Modelle gezeichnet. Das Fahrzeug entwickelt zirka 900 Kilo Abtrieb bei 180 km/h. Der Abtrieb ist sehr gut, aber die aerodynamische Effizienz aus Downforce und Luftwiderstand ist entscheidend», sagt Garella. Trotz des maximalen Gesamtabtriebs von über 1000 Kilo liegt der cw-Wert lediglich bei 0,44.

Endlich rein in den Kohlefaser-Schalensitz. So stark das Cockpit mit seiner Kanzelform und seinem Türkonzept äußerlich einem LMP gleicht, so stark erinnert es im Inneren wieder an ein GT-Fahrzeug. Das Raumgefühl ist überraschend großzügig. Auch groß gewachsene Fahrer müssen hier keine klausrophobischen Anfälle fürchten. Eher muss man seine fast kindliche Euphorie bremsen, wenn man zum ersten Mal das wohl-

sortierte Karbon-Dashboard mit beleuchteten Knöpfen, Schaltern und Drehreglern erblickt. Vor allem die auf Kopfhöhe platzierte Schalterleiste samt Startknopf verstärkt den Eindruck, heute eher im F-16-Kampfflugzeug der Commander der Lüfte spielen zu dürfen.

Preis? Rund 2 000 000 US-Dollar

Hauptschalter umlegen, Zündung an, Startknopf drücken – trotz Schalldämpfern bellt der SCG003C rassig auf und verfällt anschließend in einen tiefbassigen, grummelnden Leerlauf.

Warum die Wahl auf den trocken unter 150 Kilo schweren V6-Biturbo von Honda aus der US-Rennabteilung HPD fiel? Weil Ford, Nissan und GM nicht gewillt waren, einen Motor zu verkaufen. «Auch hier mussten wir relativ viel Überzeugungsarbeit leisten. Das größte Problem war es natürlich, einen Motor zu halbwegs angemessenen Konditionen zu bekommen. Schlussendlich haben wir zwei Motoren gekauft – zum fairen Preis von jeweils rund 70 000 Euro», verrät Garella.

Rechte Schaltwippe ziehen, dann folgt ein Lieblingsge-

räusch, das nur Rennfahrzeuge einem so energisch entgegenprusten. Metallisch klackend wirft das sequenzielle Sechsganggetriebe den ersten Gang ein. Anschließend beißt die Karbon-Dreischeibenkupplung zu. Der SCG003C spurtet los, und schnell erklingt das nächste Lieblingsgeräusch: Aufgeregt gurgelnd verharret der V6 im Pit-Limiter. Roten Lenkradknopf mit der Aufschrift «Pit» drücken, am Boxenausgang legt der Glicklenhaus-Renner sofort jegliche Zurückhaltung ab.

Für einen Turbomotor spricht der 3,5-Liter auch im Vergleich zu Saugmotortriebwerken vergleichsweise spontan auf das Fahrpedal an. Der Drehmoment-Punch im unteren Drehzahlbereich ist gewaltig, aber nicht k-o-verdächtig. Die Schaltempfehlung liegt bei 6500/min, obwohl der Motor locker deutlich über 7000 Touren drehen kann, doch da kommt oder darf nach derzeitigen Stand nicht mehr viel kommen. Auch das ursprünglich 680 PS starke Honda-Aggregat des SCG003C wurde natürlich durch die Balance of Performance (BoP) beschnitten.

«Nach letztem VLN-Stand haben wir zirka 500 bis 505 PS. Wir haben das schlechteste Leistungsgewicht im Vergleich zur Konkurrenz. Durch die Balance of Performance wiegt das Auto jetzt 1300 Kilo. Ursprünglich waren es 1080 Kilo. Ich hoffe, dass es bei dem BoP-Stand von VLN 10 auch für das 24h-Rennen 2016 bleibt, denn dann ist das Auto auch konkurrenzfähig und hat die Chance, unter die Top 5 oder Top 10 zu fahren», sagt Glicklenhaus-Pilot Mutsch, der mit einer Rundenzeit von 8.03,102 Minuten nicht nur die beste Zeit mit dem SCG003C bisher fuhr, sondern den Wagen beim letzten VLN-Lauf 2015 auf Startplatz zwei zwischen die erlesene GT3-Konkurrenz prügelte. Respekt!

Im Vergleich zu einem aktuellen GT3-Rennwagen liefert die Eigenentwicklung aus der Sonderklasse SP-X auch in Hockenheim eine präzisere Rückmeldung. «Das Auto liefert ein unglaublich klares Feedback. Im GT3-Auto geht das auch in die Richtung, aber unser Fahrzeug ist in vielen Punkten noch einmal extremer», hatte Mutsch vorab nicht zu viel versprochen.

Andere Rennwagen mit Nordschleifen-Abstimmung wirkten auf dem Kleinen Kurs immer etwas zu weich. Dem KW-Fahrwerk des SCG003C gelingt ein erstaunlich guter Kompromiss. Lediglich der mechanische Grip in langsamen Kurven und die Abstimmung der Traktionskontrolle haben im Vergleich zu manch aktuellen GT3-Fahrzeugen noch etwas Potenzial.

Und der aerodynamische Grip? Eine Aussage nach zehn mehr oder minder vorsichtigen Runden mit der rund zwei Millionen US-Dollar teuren Einzelanfertigung wäre vermessen. «Der Linksknick in der Querspanne geht easy voll, aber es muss schon passen», hatte der Glicklenhaus-Stammpilot vorab lächelnd gesagt. Bei den Linksknick-Prophezeiungen in der Querspanne hört auch die beste Freundschaft auf.

Aalso lieber Fahrerwechsel von Gebhardt zu Mutsch. Mit unfassbaren 217 km/h nagelt das eingespielte Ross-und-Reiter-Duo durch den Querspannen-Linksknick. Zum Vergleich: Der 887 PS starke Porsche 918 Spyder fuhr hier 33 km/h langsamer. Noch Fragen? ♦



Ready for Take-off: Tracktester Christian Gebhardt kurz vorm Einsteigen in den SCG003C



Das geräumige Cockpit



SCG-Bändiger: Mutsch und Co



Trotz Schalldämpfern äußerst imposant: Die Heckansicht



LMP-Niveau: Viel Karbon und filigrane Technik im Vorderwagen

Glicklenhaus SCG003C – Technische Daten

MOTOR

Bauart: Sechszylinder-V-Motor mit zwei Turboladern
Basis: Honda/HPD
Hubraum: 3500 cm³
Leistung (ohne BoP): ca. 500 kW/680 PS
Leistung (mit BoP): ca. 368 kW/500 PS
Drehmoment: ca. 700 Nm bei 1500 U/min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb: Hinterradantrieb
Getriebe: sequenzielles Sechsganggetriebe (Hewland)
Fahrhilfen: Traktionskontrolle

REIFEN/BREMSE

Reifen vorn: 300/680-18 (Dunlop) auf 18x12-Zoll-Felgen
Reifen hinten: 310/710-18 (Dunlop) auf 18x13-Zoll-Felgen
Bremsen: innbel. Scheiben (v. 378/h. 355 mm) rundum, ABS

CHASSIS/KAROSSERIE

Fahrzeugtyp: Einsitziges Renncoupé
Länge: 4810 mm
Breite: 1995 mm
Höhe: 1108 mm
Radstand: 2700 mm
Gewicht (ohne/mit BoP): 1080/1300 kg
Tankvolumen: 120 l

FAHRLEISTUNGEN

0-100/0-200 km/h: ca. 3,0/8,0 Sekunden (ohne BoP)
Topspeed: 320 km/h (ohne BoP)

PREIS

ca. 2 000 000 US-Dollar

FAN SHOP

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

< Rote Schönheit

BBR zählt zu den Herstellern hochwertiger Metallbausätze. Und ist deshalb nicht günstig. Doch das Ergebnis lässt sich sehen, der 1:18er-Ferrari 126C2 von 1982 ist ein super Beispiel dafür. 439 Euro, erhältlich bei: www.raceland.de, weitere Infos: bbrmodels.it

Audi und Kundensport >

Bereits zum fünften Mal fasst das Jahrbuch «Audi Sport Customer Racing» die weltweiten Einsätze der Audi-Sportwagen (GT3, R8, TT) zusammen. 29,90 Euro, Adrenalin Verlag, 208 Seiten, ISBN: 978-3943861389, bei: www.adrenalin-verlag.com



< Limitierter Siegerwagen

Diese limitierte Auflage des Porsche 911 RGT von der Rallye Deutschland 2015 ist sicher bald ein gesuchtes Sammlermodell aus dem Hause Spark. Gefahren wurde der Porsche von Dumas/Giraudet. Rund 60 Euro, im Fachhandel, Infos bei: www.sparkmodel.com



Drift it like Super-Séb >

Sébastien Loeb's Karriere nachfahren – oder eine eigene starten. Beides geht mit dem Spiel «Sébastien Loeb Rally Evo». Die PC-Version kostet ca. 40 Euro, die Konsolen-Versionen (Xbox One/PS4) jeweils ca. 70 Euro. Infos: www.sebastienloeballyevo.com



< Rossis Spezialmaschine

Eine Sonderlackierung verdient ein Sondermodell. Das hat sich Minichamps gesagt und die Yamaha YZR-M1 von Valentino Rossi aus Laguna Seca 2010 auf 1:12 verkleinert. Ca. 190 Euro, Modell wird mit Fahrerfigur geliefert, im Fachhandel. Infos: www.minichamps.de



Le Mans bis zum Abwinken >

Lust auf 739 Minuten Le Mans? Die DVD-Box «Le Mans 1990-1999» erfüllt Ihnen diesen Wunsch und versetzt Sie in Zeiten spannender Zweikämpfe aus den 90er-Jahren. 79,99 brit. Pfund, engl. Kommentar, zehn DVDs, erhältlich bei: www.dukevideo.com



Namen & Nachrichten

Niedzwiedz feiert den 65.

Ernst Gschwender Anlässlich seines 60. Geburtstages, den der deutsche 500er-Meister von 1983 und deutsche Superbike-Meister von 1987 und 1988 am 11. Februar gefeiert hat, hat die Race-BikeCollection im Technischen Museum Speyer dem «Bauer mit Power» eine Sonderausstellung gewidmet. Gschwender betreibt heute eine Tuning-Werkstatt für amerikanische Autos in Neufahrn.

Michael Schumacher im hessischen Marburg wurde vergangene Woche eine Ausstellung über Michael Schumacher eröffnet. Auf 350 Quadratmetern werden Autos und sonstige Reliquien aus Schumis Karriere gezeigt. Bei der Eröffnung waren Schumis Frau Corinna sowie die beiden Kinder Mick und Gina-Maria anwesend. Weitere Informationen gibt es im Internet auf: www.schumacher-ausstellung.de

Klaus Niedzwiedz An diesem Mittwoch erreicht der Dortmunder das Rentenalter von 65 Jahren. Die größten Erfolge feierte der heutige Fernsehmoderator mit Ford, zunächst in der DRM (u.a. ewiger Nordschleife-Rekord der Gr. 5) sowie bei den 24h Nürburgring (2 Gesamtsiege) und später in der DTM (Vizemeister). In Le Mans blieb der Erfolg aus: zweimal Ausfall, einmal Reifenplatzer bei 390 km/h. ♦ IP/CE/MBR



Eröffnet: Michael-Schumacher-Ausstellung in Marburg



Wird 65: Niedzwiedz

LESERBRIEFE

Danke für die alte Zeit Zur Zukunft der Formel-1-Weltmeisterschaft

Ab dem Sommer 2015 las man in jeder Fachzeitschrift und in Magazinen: Ab 2017, spätestens 2018, kommt der große Retro-F1-Look. 25 cm breite Reifen, breite Karosserien, breite Heckspoiler und starke, laute Motoren. Danach wurde immer mehr zurückgerudert. Da Jean Todt und die Hersteller heute das Zepher schwingen, werden die Autos noch in zehn Jahren nicht von der GP2 zu unterscheiden sein. Danke, dass ich die 1970er- und 1980er-Jahre noch inklusive Fahrerlager erleben durfte. Jeder F1 sah auch ohne Lackierung anders aus und war zu unterscheiden. Es war ein bunter Bastelbudenkreis mit Baumarktteilen in den Konstruktionen. Das war auch gut so. Die heutige Formel 1 ist langweilig, gedeckelt, klinisch und ohne Seele – aber bald mit Gitter überm Cockpit. Danke für die alten Zeiten und das Gefühl, heute irgendetwas verpasst zu haben. Sabine Edelhoft, D-51149 Köln

Bitte umsteigen

Zur Fernando-Alonso-Story, MSA 5/2016

Fernando, was war das für ein Trauerspiel zwischen dir

und McLaren in der vergangenen Saison. Du hattest Recht: Der McLaren war wirklich nicht viel besser als ein GP2-Auto. Fernando, tu dir einen Gefallen: Schnapp dir Jenson Button und Ron Dennis, geht ins McLaren-Museum und holt euch die Autos von Alain Prost und Ayrton Senna. Damit seid ihr wahrscheinlich besser. Was habt ihr noch zu verlieren? Silvy Körner, D-07570 Wünschendorf

Nicht aufgeben, Suter Zu «Vázquez, der letzte Suteraner», MSA 7/2016

Eskil Suter sollte sich nach so vielen Jahren und Erlebnissen nicht so einfach aus dem Motorradsport verabschieden. Nichts dauert ewig, auch die Spanische Armada ging mal unter. Mit dem neuen Reglement wird es dieses Jahr sicher spannend, und Valentino Rossi wird mit Sicherheit eine gute Show bieten. Ich habe mich nach der letzten Saison an einen Pissmännchen-Aufkleber erinnert, der an manchem italienischen Motorrad angebracht war, mit einem japanischen Hersteller als Text. Da der Text frei wählbar ist, habe ich ihn durch einen spanischen Namen ersetzt

und auf Moped sowie Auto geklebt. Ein bisschen Frustration und Vorfreude auf die nächste Saison. Andreas Lasch, D-77866 Rheinau

Schmuckstück

Zu «Im Rückspiegel ... vor 20 Jahren», MSA 8/2016

Die originale Yamaha 125 Werksmaschine von Youichi Ui vom Team Yamaha Kurz (im Bild unten) steht seit einigen Jahren im Classic Race Museum am Nürburgring. Wir hatten das Glück, die Maschine von Hermann Kurz erwerben zu können. Classic Race Museum, D-53520 Kaltenborn-Jammelshofen



KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@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, Imre Paulovits, Thomas Schiffner
Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
 Georg Dobes, Martin Gruhler,
 Michael Heinrich, Sven Kopf, Annette Laqua,
 Hendrik Medrow, Wolfgang Monseher,
 Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
 Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester,
 Anke Wiczorek, Michael Wolf
 England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding
 Japan: Shigeo Kibiki
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer
 Österreich: Peter Preisser, Heinz Pröllner,
 Wolfgang Waslaty
 Schweiz: Jürg Kaufmann
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: Martin Straka

Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,
 dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre
 Froidevaux, Claus Herrmann, Nikolett Kovacs,
 Nico Schneider, XPB, LAT, sutton-images.com,
 Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Friedrich Weisse,
 Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard,
 Mike Rockenfeller

Grafik und Produktion:
 Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer
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:
 Timi Ramms, Kai Feyerabend (Stv.)

Gesamtanzenleitung Automobil:
 Markus Eiberger

Anzeigenleitung:
 Stefan Granzer
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699

Werbeverkauf Online:
 Zejko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346

Auftragsmanagement:
 Iris Efring
 iefring@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613

Carsten Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522

Herstellung:
 Rainer Jüttner (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 ihrer
 Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-
 oskauf 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@dvp.de

© 2015 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
 ISSN 1471-8488

TIPP DER REDAKTION

WATCH THE FILM ▶

NO LIMITS
 IMPOSSIBLE IS JUST A WORD

«No Limits – Impossible is just a Word» Vor Alex Zanardi ziehen nicht nur Motorsport-Fans den Hut. Wie er sich nach seinem Unfall 2001 zurückkämpfte bis hin zu zweimal Gold bei Paralympics, beeindruckt. Die prämierte Doku «No Limits» begleitet Zanardi, Timo Glock und Bruno Spengler bei den 24h-Spa-Francorchamps. Jetzt kann man sie online sehen.
 Vimeo.com No Limits – Impossible is just a Word (Miete: \$ 6.50)



Auf geht's: Rea verteidigt in der Superbike-WM die Nummer 1

TERMINE

AUTOMOBIL

28.2. NASCAR, Atlanta/Georgia USA

MOTORRAD

26./27.2.	Freestyle-Motocross, Berlin	WM	D
27./28.2.	Motocross/MXGP, Doha	WM	Q
27./28.2.	Motocross/MX2, Doha	WM	Q
27.2.	Supercross, Atlanta/Georgia	WM	USA
27.2.	SuperEnduro, Belo Horizonte	WM	BR
28.2.	Superbike, Phillip Island	WM	AUS
28.2.	Supersport, Phillip Island	WM	AUS
28.2.	Trial/Indoor, Bielefeld		D

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 23.2.

15.00 Rallye-WM, Rallye Schweden, Rennen (Zus.) ORF SPORT+
 20.20 Rallye-WM, Rallye Schweden, Rennen (Zus.) MOTORS TV

MITTWOCH, 24.2.

12.30 Classic Races: Der Porsche-Carrera-Cup 1990 (Doku.) MOTORVISION-TV
 16.30 Rallye-WM, Rallye Schweden, Rennen (Zus.) MOTORS TV
 22.45 NASCAR, Daytona/Florida (USA), Rennen (W) MOTORVISION-TV

DONNERSTAG, 25.2.

12.20 Classic Races: Die Rallye Korsika (Doku.) MOTORVISION-TV

FRITAG, 26.2.

12.10 Rallye-WM, Rallye Schweden, Rennen (Zus.) MOTORS TV
 12.20 Classic Races: Die Rallye Portugal (Doku.) MOTORVISION-TV
 22.05 Rallye-WM 2015, Rallye Mexiko, Rennen (Zus.) MOTORS TV

SAMSTAG, 27.2.

8.20 NASCAR, Daytona/Florida (USA), Rennen (W) MOTORVISION-TV
 13.15 Classic Races: Die Afrika-Rallye 1959 (Doku.) MOTORVISION-TV
 20.55 NASCAR, Daytona/Florida (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION-TV

SONNTAG, 28.2.

9.00 Classic Races: Die 24 Stunden von Le Mans (Doku.) MOTORVISION-TV
 18.30 NASCAR, Atlanta/Georgia (USA), Rennen (live) MOTORVISION-TV

MONTAG, 29.2.

12.20 Classic Races: Die Rallye Argentinien (Doku.) MOTORVISION-TV
 20.00 NASCAR 2015, Las Vegas/Nevada (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION-TV

DIENSTAG, 1.3.

8.00 NASCAR 2015, Las Vegas/Nevada (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION-TV

MOTORRAD

DIENSTAG, 23.2.

23.15 Superbike-WM, Saisonvorschau 2016 EUROSPORT 1

MITTWOCH, 24.2.

7.00 Motocross-WM/MXGP, Saisonrückblick 2015 MOTORS TV
 8.15 Superbike-WM, Saisonvorschau 2016 EUROSPORT 2

21.40 Motocross-WM/MXGP, Saisonrückblick 2015 MOTORS TV
 22.30 Superbike-WM, Saisonvorschau 2016 EUROSPORT 2

DONNERSTAG, 25.2.

10.55 Motocross-WM/MX2, Saisonrückblick 2015 MOTORS TV
 14.20 Motocross-WM/MXGP, Saisonrückblick 2015 MOTORS TV
 17.45 Motocross-WM: Die Romain-Febvre-Story (Doku.) MOTORS TV

FRITAG, 26.2.

6.00 Superbike-WM, Saisonvorschau 2016 EUROSPORT 2

SAMSTAG, 27.2.

3.30 Superbike-WM, Saisonvorschau 2016 EUROSPORT 1
 4.30 Superbike-WM, Phillip Island (AUS), Super-Pole (Zus.) EUROSPORT 1
 5.00 Superbike-WM, Phillip Island (AUS), 1. Rennen (live) EUROSPORT 1
 7.00 Superbike-WM, Phillip Island (AUS), 1. Rennen (W) EUROSPORT 2
 15.00 Motocross-WM/MX2, Doha (O), 1. Rennen (live) MOTORS TV
 16.00 Motocross-WM/MXGP, Doha (O), 1. Rennen (live) MOTORS TV
 18.00 Motocross-WM/MX2, Doha (O), 2. Rennen (live) MOTORS TV
 19.00 Motocross-WM/MXGP, Doha (O), 2. Rennen (live) MOTORS TV
 19.15 Superbike-WM, Phillip Island (AUS), 1. Rennen (W) EUROSPORT 2

SONNTAG, 28.2.

2.15 Superbike-WM, Phillip Island (AUS), 1. Rennen (W) EUROSPORT 2
 3.30 Supersport-WM, Phillip Island (AUS), Rennen (live) EUROSPORT 1
 4.15 Superbike-WM, Phillip Island (AUS), 1. Rennen (W) EUROSPORT 1
 5.00 Superbike-WM, Phillip Island (AUS), 2. Rennen (live) EUROSPORT 1
 7.30 Superbike-WM, Phillip Island (AUS), 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
 8.30 Motocross-WM/MX2, Doha (O), 2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 9.00 Motocross-WM/MXGP, Doha (O), 2. Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 23.00 Superbike-WM, Phillip Island (AUS), 2. Rennen (W) EUROSPORT 2

MONTAG, 29.2.

8.00 Superbike-WM, Phillip Island (AUS), 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
 10.00 Superbike-WM, Phillip Island (AUS), 2. Rennen (W) EUROSPORT 1
 14.00 Superbike-WM, Phillip Island (AUS), 2. Rennen (W) EUROSPORT 1
 16.00 Superbike-WM, Phillip Island (AUS), 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
 19.00 Superbike-WM, Phillip Island (AUS), 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
 21.00 Superbike-WM, Phillip Island (AUS), 2. Rennen (W) EUROSPORT 1
 22.00 Superbike-WM, Phillip Island (AUS), 2. Rennen (W) EUROSPORT 2

DIENSTAG, 1.3.

8.30 Superbike-WM, Phillip Island (AUS), 1. und 2. Rennen (W) EUROSPORT 1

IM NÄCHSTEN HEFT/01.03.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: Tests in Barcelona

MOTORRAD
 Superbike-WM: Phillip Island
 Motocross-WM: Doha

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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



**MOTOR
SPORT**
aktuell

TOP AUSSTATTUNG!

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

MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.

GRATIS



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

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

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 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 EGGGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Abenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGGGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: **MOTORSPORT aktuell** AboService, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum _____ Unterschrift _____

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