

# MOTORSPORT aktuell

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

Williams-Mercedes FW37



Force-India-Mercedes VJM08



**Formel 1**  
**Neue Autos:  
Coup von Williams** S. 3



Jeden  
Dienstag  
neu

**Formel 1**  
**Adrian Sutil:  
So läuft das Testen** S. 4

## RALLYE-WM / Dreifach-Sieg der Weltmeister, Top-Comeback des Rekord-Champs bei Monte

# VW DER STAR



# LOEB DER HELD



Vorteil für MOTORSPORT aktuell-Abonnenten:  
**Montag auf dem iPad.  
Dienstag in der Post.**  
[www.motorsport-aktuell.com/doppelabo](http://www.motorsport-aktuell.com/doppelabo)

Am Ende war es eine ganz klare Sache für Titelverteidiger Volkswagen: Sébastien Ogier, Jari-Matti Latvala und Andreas Mik-

kelsen holten in den neuen Polo R WRC die ersten drei Plätze der Rallye Monte Carlo. Zu Beginn des WM-Auftaktes war Rück-

kehrer Sébastien Loeb (Citroën DS 3) ein Siegakandidat. Wie der Rekord-Champion dann crashte und noch P8 holte. **Ab S. 16**

**USCC**  
**Siegrekord bei  
24h in Daytona** S. 12

**MotoGP**  
**Hofmann über  
KTM und mehr** S. 24

**DTM**  
**Mercedes-Neuling  
Götz interviewt** S. 15

**Supercross-WM**  
**Dungey Führung,  
Roczen Sturz** S. 31



4 190525 1902005 06

## LIEBE LESER!

Nürburgring oder Hockenheim? Wo die Formel 1 am 19. Juli 2015 ihr deutsches Rennen fahren wird, ist immer noch nicht geklärt.

Oder fährt sie dieses Jahr womöglich erstmals seit 1955 gar nicht in Deutschland?

Das kann und will ich mir einfach nicht vorstellen. Und verunsichern sollten auch nicht Ecclestone-Sprüche wie dieser: «Aber wir haben ja schon ein deutsches Rennen – in Österreich.» Haha, Bernie, selten so über britischen Humor gelacht! Oder sollte ich schreiben: über mangelnde Altersweisheit?

Lieber nicht! Denn Mister Ecclestone hat bisher viel Gutes geleistet für die Formel 1 – auch in Deutschland. Und dass sich der Nürburgring sein eigenes Schuldengrab gegraben hat, das hat Big Bernie ja nicht zu verantworten.

Immerhin: Er hat letzte Woche wieder mal mit den neuen Nürburgring-Bossen verhandelt. Einig geworden ist man sich dabei offenbar nicht.

Derweil zittert Monza weiter um seine F1-Zukunft nach 2016. Und Südafrika träumt für 2016 von seinem GP-Comeback. All das auch vor allem dank Ecclestone. Weltweit Hochspannung erzeugen, das kann er mit seinen 84 Jahren mehr denn je. Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



Leopold Wieland  
Chefredakteur



WER? Peter Geishecker (D)  
WO? Wiesbaden (D)  
WAS? Der Ex-24h-Rennleiter

vom Nürburgring (l.) bekam für seine Verdienste den DMSB-Pokal von DMSB-Chef Stuck



WER? Robert Kubica (PL)  
WO? Region Hautes Alpes (F)

WAS? Einer von vier Ausrutschern neben die Piste beim Rallye-WM-Auftakt 2015 rund um Monte Carlo im Ford Fiesta RS WRC



WER? Mikka Anttila (FIN), Ola Fløene (N), Jari-Matti Latvala (FIN), Julien Ingrassia (F), Sébastien Ogier (F), Andreas Mikkelsen (N)

WO? Monte Carlo (MC)  
WAS? Nur VW-Werksfahrer auf dem Siegerpodest beim traditionellen Start der Rallye-WM-Saison

## INHALT

## AUTOMOBIL

- THEMEN DER WOCHE  
Formel 1: Die ersten Autos des Jahrgangs 2015 S. 3
- FORMEL 1 Sutil erklärt exklusiv die Testarbeit S. 4
- FORMEL 1 Wie Teams sich einst präsentierten S. 8
- FORMEL 1 Niki Laudas «geile» Autovisionen S. 10
- LANGSTRECKEN-WM Der «radikale» Nissan S. 11
- 24H DAYTONA Ganassi knackt den Siegrekord S. 12
- 24H DAYTONA So lief es für die Deutschen S. 14
- DTM Der spätabendliche Maxi Götz im Interview S. 15
- RALLYE-WM Wie Loeb Ogier forderte S. 16
- RALLYE-WM Kremers clevere Podium-Fahrt S. 18

## MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE  
MotoGP: Ducati mit Rückstand; Rallye Dakar: So wird für 2016 aufgerüstet S. 23
- MOTORRAD-WM Alex Hofmann im Interview S. 24
- MOTO2 Tom Lüthi spricht Klartext S. 26
- SERIE Titelverteidiger 2015: Sylvain Guintoli S. 28
- SUPERBIKE-WM Testtage mit Hindernissen S. 30
- SUPERCROSS-WM Roczens Rückschlag S. 31

## PANORAMA

- TOP-FAHRERIN Dakar-Superfrau Laia Sanz S. 34
- TOP-KONZEPTE Harte Zeiten für Bergrennen S. 36
- BOXENGEFLÜSTER Namen & Nachrichten, Was macht eigentlich? S. 38
- IMPRESSUM S. 38
- LESERBRIEFE S. 39
- SERVICE Vorschau, Termine, TV-Programm S. 39

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:  
XPB

## KONTAKT/ONLINE

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

MOTOR  
SPORT  
aktuell

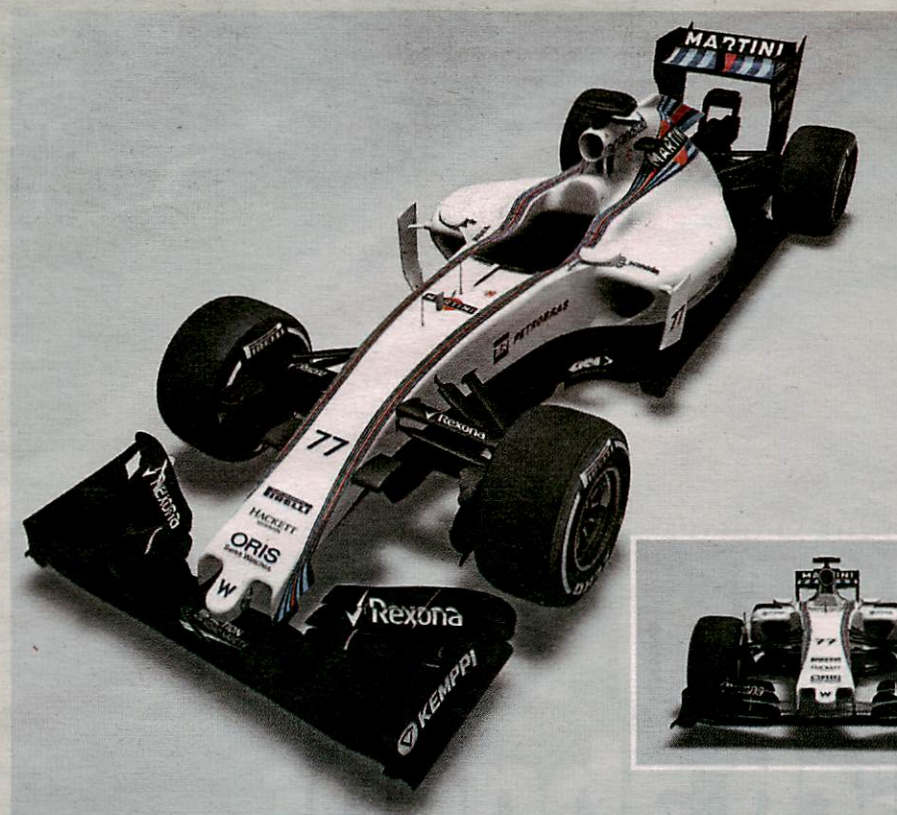
Formel 1 / Erste 2015er-Autos

# Digitales Überholmanöver

**Wenige Stunden vor der Auto- und Teampräsentation von Force India in Mexico City veröffentlichte Williams am 21. Januar im Internet erste Grafiken seines 2015er-Wagens. Und gewann so das Rennen um mediale Aufmerksamkeit.**

Wetten, dass diese Überraschungsfinte im cleveren Köpfchen von Claire Williams gewachsen ist. Die stellvertretende Teamchefin des britischen Traditionsrennstalls ist PR-Fachfrau und weiss, womit sie ihre – wie überall in der Formel 1 – schwer erkämpften Sponsoren am besten zufriedenstellen kann. Zwei Tage nach seinem Internet-Coup schob Williams noch eine 3D-Animation seines neuen Modells FW37 online nach.

Die am deutlichsten erkennbare Neuheit am 2015er-Williams ist die Nase. Der an eine Delfinschnauze erinnernde schmale Auswuchs am vorderen Fahrzeugende schrumpfte zu einem «Schnäbelchen». Augenfällig auch: Die Hauptflächen des Frontflügels sind nun sechsfach statt zweifach gestuft. «Die Regeländerungen haben uns leichte Kopfschmerzen bereitet», liess Williams seinen Technikchef Pat Symonds erklären. Und weiter: «Die neue vordere Spritzwand und die Nasenabmessungen



Williams-Mercedes FW37: Schaufel-Flügel und Stupsnase an der Front auffälligste Neuheiten

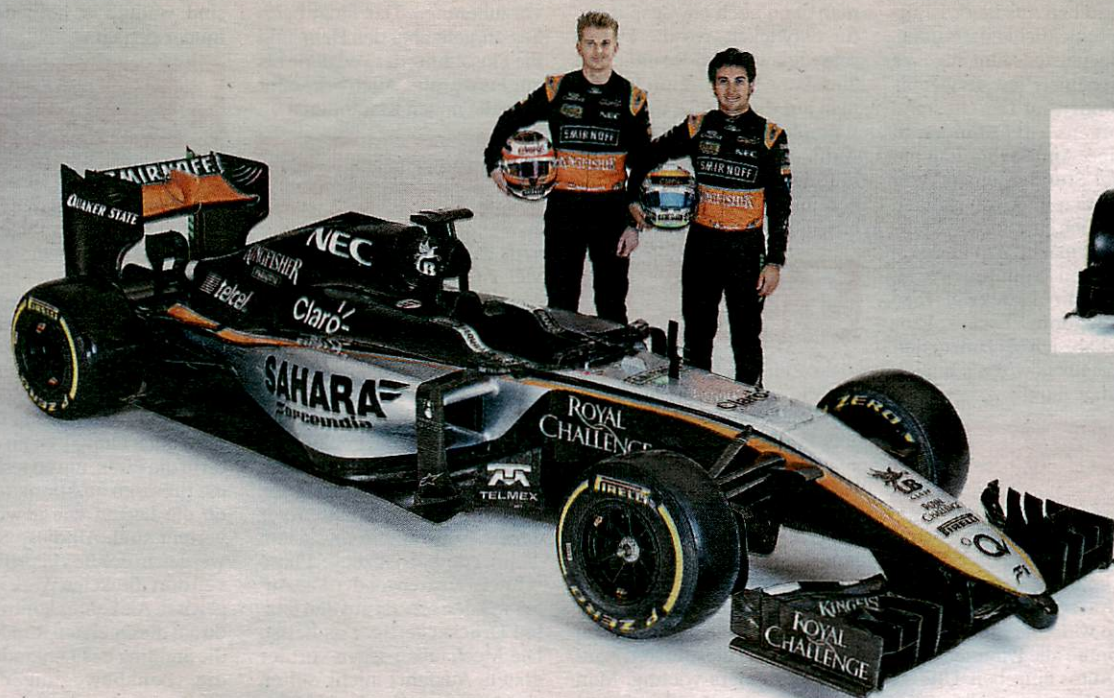
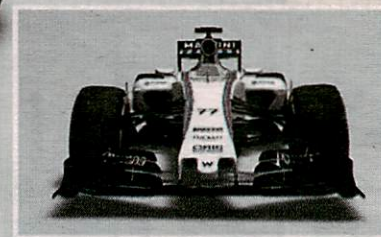
hatten viel mehr Einfluss, als wir eigentlich angenommen hatten. Und der Einfluss auf die Aerodynamik war massiv.» Laut Symonds ist es Williams zudem gelungen, beim FW37

an Basisgewicht zu sparen und so grössere Flexibilität beim Platzieren von Ballastgewichten zu gewinnen. Motorenlieferant bleibt der aktuelle Doppel-Weltmeister Mercedes.

Unverändert bei Williams ist auch das Stammfahrer-Duo Felipe Massa und Valtteri Bottas. Martini ist wieder Hauptsponsor, die Wagenlackierung daher weitgehend so wie 2014.

Auch als zweiter Sieger im PR-Rennen konnte Force India zufrieden sein. Das Team des indischen Unternehmers Vijay Mallya, das am 21. Januar in Mexico City eine der selten gewordenen Show-Präsentationen (Story dazu S. 7/8) veranstaltete, wählte bewusst Mexiko Hauptstadt. Dank Sergio Pérez, 2015 einziger mexikanischer F1-Pilot mit Renncockpit, kamen einige Sponsoren aus dem mittelamerikanischen Land zu Force India. Wie «José Cuervo», eine Tequila-Marke: Die verliess Sauber, weil da der Mexikaner Esteban Gutiérrez Ende 2014 ausgemustert worden war und jetzt nur noch Ferrari-Testpilot ist.

Ein neues Auto zeigte Force India in Mexico City auch – zumindest, was Nase, Frontflügel und Lackierung betraf. Ansonsten war der Renner, mit dem Pérez und sein deutscher Teamkollege Nico Hülkenberg posierten, ein umgepinzeltes Vorjahresauto. Am neuen Typ VJM08 wird noch gefeilt, seit Januar auch im Windkanal von Toyota Motorsport in Köln. Eine Neuheit, die Force India betont: Hinterradaufhängungen mit Hydro-pneumatik statt Drehfedern. Bewährt hingegen: Turbo- und Hybrid-Power von Mercedes. Teststart ist aber nicht wie bei den meisten am 1. Februar in Jerez, sondern frühestens am 19. Februar in Barcelona. ♦



Force-India-Mercedes VJM08: Front neu (tiefe Nase), Farbe neu (Schwarz und Silber), Fahrer alt (Hülkenberg und Pérez)



## TERMINE 2015

F1-Auto-Teampräsentationen

Williams	21. 1.	Internet
Force India	21. 1.	Mexico City
McLaren	29. 1.	Internet
Ferrari	30. 1.	Internet
Toro Rosso	31. 1.	Jerez
Lotus	1. 2.	Jerez
Mercedes	1. 2.	Jerez
Red Bull	1. 2.	Jerez
Sauber	1. 2.	Jerez
Marussia?	?	?



F1-Fahrer Adrian Sutil exklusiv

# Was beim Testen wirklich abgeht

Die Einsamkeit beim Testen: Adrian Sutil beim Bahrain-Test im Sauber C33 2014 – für MSA schildert der cockpitlose Bayer exklusiv den Ablauf eines Testwinters

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Ab Sonntag werden in Jerez die Weichen für die bevorstehende Saison gestellt. Wie jedes Jahr stellen sich dieselben Fragen: Wer hat über den Winter am effektivsten gearbeitet? Und wer ist sechs Wochen vor dem Saisonstart am besten vorbereitet? Doch was genau geschieht eigentlich vor, während und nach dem Testen? Fundiert Antwort gibt der ehemalige Sauber-Pilot Adrian Sutil.**

**1. Wie sieht die physische Vorbereitung auf den ersten Wintertest aus?**

«In der Regel ist man als Fahrer nach 20 Rennen im Jahr erledigt. Das heisst, man ist froh, im Dezember die Seele baumeln lassen zu können. Ab Neujahr geht es dann wieder Schlag auf Schlag. Jeder hat da seine eigenen Methoden beim Fitness-training. Manche machen es für sich, andere mit Betreuern. Und wiederum andere in Kombina-

tion. Wichtig ist, dass man einen Plan hat. Auf dem Programm stehen Ausdauer, Kraft- und Geschicklichkeitstraining. Ich habe meistens fünf Tage die Woche trainiert. Jeweils vier bis fünf Stunden am Tag. Oft stand ich morgens zwei Stunden in der Loipe. Am Nachmittag bin ich zwei Stunden einen Berg hochgekraxelt. Und danach hab' ich noch eine Stunde Krafttraining gemacht. Am Ende einer solchen Trainingswoche habe ich mir dann zwei Tage Pause gegönnt. Dieses Programm habe ich bis zum ersten Test und für gewöhnlich auch im Februar durchgezogen.»

**2. Welche Arbeiten fallen vor dem ersten Test im Simulator an?**

«Das hängt in erster Linie vom Simulator ab. Zu Force-India-Zeiten konnten wir die McLaren-Infrastruktur benutzen. Und die war eine grosse Hilfe. Man konnte alle Parameter des neuen Autos eingeben. Und so schon im Januar virtuell im neuen Auto fahren. Natürlich ist das nicht 1:1 übertragbar. Aber

je echter der Simulator, desto besser das Gefühl. Und wenn man dann noch ein Gespür dafür entwickelt, wo die Unterschiede zwischen Realität und Simulator liegen, dann kommt man auf die Strecke und weiss schon sehr präzise, wie sich das Auto anfühlt. Grundsätzlich hilft der Simulator in der Vorbereitung. Man erlebt weniger böse Überraschungen.»

**3. Wie intensiv ist der Kontakt mit dem Team vor dem ersten Test?**

«Die Zeit im Januar ist sehr wichtig, um sich mit dem Team vertraut zu machen. Und das geht nur mit regelmässigen Besuchen in der Werkstatt. Jeder Fahrer ist da unterschiedlich. Ich war zwei Mal pro Woche vor Ort, um mir einen Eindruck von den Fortschritten zu verschaffen und erste Gespräche mit den Ingenieuren zu führen. Wenn du in ein neues Team kommst, sind diese ersten Kontakte besonders wichtig. Man ist sich in der Regel ja fremd und muss sich gegenseitig erst abtasten. Dazu ist diese Zeit ge-

eignet. Ziel ist es bei solchen Besuchen, alles möglichst perfekt vorzubereiten. Das fängt beim Sitz an, geht über den Helm und die Einstellung der Pedalerie bis zur Funkprobe. Auch bekommt man die neuen Klamotten.»

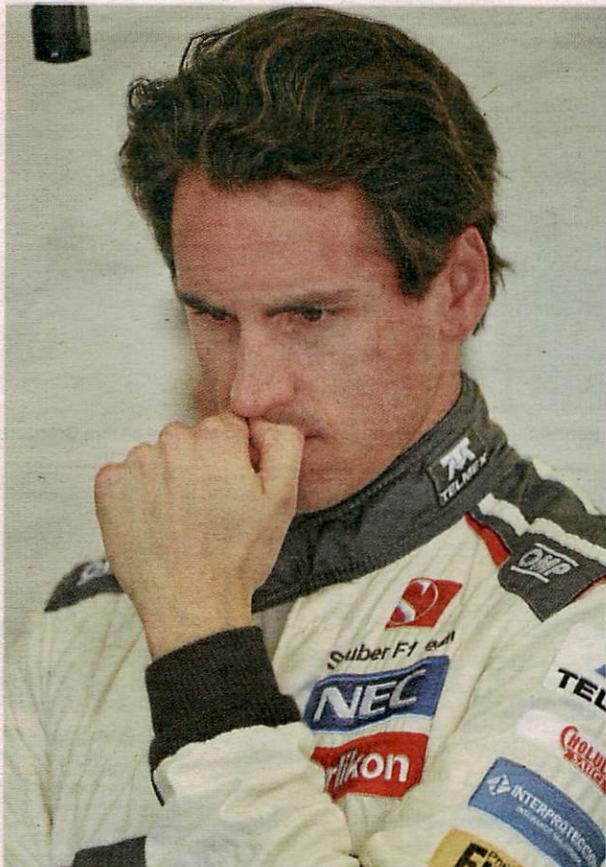
**4. Welche Massnahmen müssen vor Ort noch getroffen werden?**

«Als Fahrer hat man nicht sehr viel zu tun, bevor es losgeht. Man ist verantwortlich, dass man seine Montur dabei hat. Und man nutzt die Zeit erneut, um die Leute besser kennenzulernen und um sich Namen einzuprägen. Auch geht man vielleicht noch mal die Funktionen am Lenkrad durch und sagt dem Verantwortlichen für den Helm, dass dieser zehn Minuten vor dem «Go» parat sein muss. Von Teamseite her ist diese Phase sehr viel anstrengender. Die Autos werden oft erst auf den letzten Drücker fertig. Das heisst: Die Mechaniker legen vor der ersten Ausfahrt nicht selten eine Nachtschicht ein. Die Endmontage kann manchmal auch richtiggehend nervenaufrei-

bend sein, wenn beispielsweise noch nicht alle Teile vor Ort sind. Geduld ist auf jeden Fall immer gefragt.»

**5. Wie läuft die erste Runde mit einem neuen Auto ab?**

«Die erste Runde ist sehr gemächlich. Du musst den Anweisungen des Teams folgen. Das schaut natürlich in erster Linie darauf, ob der Motor rund läuft und ob all die Zusatzaggregate richtig funktionieren. Als Fahrer folgst du den Anweisungen, fährst im Pitlimiter raus und schaltest einmal alle Gänge hoch und runter. Du beschleunigst auch einmal. Dann steigst du in die Eisen, um zu testen, ob die Bremsen funktionieren und ob die Lasten wie gewünscht verteilt sind. All diese Sachen werden in der Box geprüft. Und von dort direkt ins Werk weitergeleitet. Als Fahrer kontrollierst du auf dieser ersten Runde auch die Stellung des Lenkrads. Und die Lenkbewegungen. Du schaust auch, wie sinnvoll die Knöpfe angeordnet sind. Und kriegst einen ersten Eindruck



Nachdenklicher Adrian Sutil: Testen heisst Geduld haben



Aus Mangel an Ersatzteilen: Unfälle sollten vermieden werden



Auch das gehört zum Testprogramm: Boxenstopp-Training für die Formel-1-Mechaniker



Ärgerlich: Unterbrechungen



Sich kennenlernen: Der erste Test ist auch ein Sich-Näherkommen

von der Sitzposition. Die Sitze, die wir beim Testen verwenden, sind in der Regel Prototypen. Die sind gut, aber sie wurden immer nur im Trockenen ausprobiert. Und es kann sein, dass dich schon in der ersten Runde etwas zwick. Solche Details meldest du dann, wenn du zurück an der Box bist. Und erst wenn dein Sitz perfekt passt, wird er im Werk geschnitten und anschliessend aus Karbon angefertigt. Wenn er dann soweit ist, wirst du ihn den Rest des Jahres behalten. Dasselbe gilt auch für die Pedalerie. Die kann man bei Trockenübungen einstellen. Aber erst auf der Rennstrecke zeigt sich, ob die Einstellungen wirklich passen. Auch hier sind oft Feinjustierungen vorzunehmen. Zurück an der Box fängt dann meistens das Warten an. Als Fahrer gibt man seine ersten Eindrücke preis. Und die Ingenieure sind beschäftigt, die Daten zu checken. Läuft eine Installationslap reibungslos ab, kann es sein, dass du 20 Minuten später schon wieder im Auto sitzt. Ich habe aber auch schon länger warten müssen. Je mehr neue Technik unter der

Haube steckt, desto länger werden die Pausen.»

**6** Wie wegweisend ist das Gefühl auf dieser ersten Runde?

«Grundsätzlich tut es gut, endlich wieder im Auto zu sitzen. Nach zwei Monaten Pause fängt es an zu jucken. Viel Aussagekraft hat eine solche Installationsrunde in Bezug auf die Performance aber nicht. Weil du eben nicht am Limit fährst. Trotzdem gibt es ein erstes Gefühl. Und man stellt im Unterbewusstsein Vergleiche zum Vorjahresmodell an. Das passiert aber auch nicht immer. 2014 war der Fahrindruck total verschieden. Weil sich die neue Turbo-Hybrid-Generation der Formel-1-Autos ganz anders anfühlt. Auch der Wechsel in ein neues Team kann auf der ersten Runde ein anderes Gefühl auslösen. Weil man die Leute noch nicht gut kennt, ist man etwas verunsichert. Vielleicht sogar etwas nervös. Das kann durchaus auch einem Vettel oder Alonso passieren, wenn sie ab Sonntag in Jerez erstmals für

ihre neuen Teams, für Ferrari und McLaren-Honda, testen.»

**7** Wie sieht das weitere Testprogramm nach der Installationsrunde aus?

«Bis alle Funktionstest erfolgreich abgeschlossen sind, fährt man mit einem so genannten Standard-Set-up. Wenn alles rund läuft, versucht man am Nachmittag dann die ersten Veränderungen am Auto vorzunehmen. Die sind streng mit der Chassisabteilung abgesprochen. Wichtig ist, dass ein Schritt nach dem anderen folgt. Man verändert zum Beispiel die Flügeleinstellung und misst dann, ob diese Veränderung auf der Rennstrecke dieselben Ergebnisse liefert wie im Windkanal. Im Vorjahr lief mein erster Tag mit Sauber nicht so, wie ich es jetzt hier geschildert habe. Uns fehlten damals noch diverse Aeroteile. Die kamen erst später. Deshalb sind wir am ersten Tag fast ausschliesslich Motortests gefahren. Aber eben: Das ist halt die Krux beim Testen mit neuen Autos. Man kann ein Programm festlegen und

möchte davon am liebsten Punkt für Punkt abarbeiten. Aber dann taucht ein Problem auf und du musst den Ablauf neu festlegen.»

**8** Ab wann richtet sich der Fokus auf die Aerodynamik?

«Wichtig ist, dass die Basis stimmt. Das heisst: Was im Windkanal berechnet wurde, sollte auf der Strecke die identischen Ergebnisse liefern. Wenn diese Voraussetzung gegeben ist, dann kann man relativ rasch daran gehen, das Auto aerodynamisch weiter zu erforschen und entwickeln. Durch die vielen zuverlässigen Daten, die man heute hat, ist die Gefahr, dass man sich verrennt, relativ gering. Aber es kommt natürlich immer wieder vor, dass Teile, die im Windkanal, also unter künstlichen Bedingungen, funktionieren, in der freien Wildbahn nicht die gewünschten Ergebnisse liefern. Dann sind die betreffenden Fachleute im Werk gefordert. Solche Situationen führen dann oft zu einem Rattenschwanz. Denn ein

**Zur Person**  
**Adrian Sutil**

Geburtstag 11. Januar 1983  
Geburtsort Starnberg (D)  
Herkunftsland Deutschland

- KARRIERE**
- 1997–2001 Karting
  - 2002 Schweizer Formel Ford (Meister)
  - 2003 Formel BMW (6.)
  - 2004 F3 Euroserie (17.)
  - 2005 F3 Euroserie (2., 2 Siege)
  - 2005/2006 AIGP (15., 38 Punkte)
  - 2006 Japanische Formel 3 (Meister)
  - 2007 F1 mit Spyker (19., 1 Punkt)
  - 2008 F1 mit Force India (20.)
  - 2009 F1 mit Force India (17., 5 Punkte)
  - 2010 F1 mit Force India (11., 47 Punkte)
  - 2011 F1 mit Force India (9., 42 Punkte)
  - 2013 F1 mit Force India (13., 29 Punkte)
  - 2014 F1 mit Sauber (18., 0 Punkte)
  - 2015 Noch ohne Cockpit

**HOBBYS**  
Historische Autos, Sportwagen, Kunst

F1-Auto ist ein Gesamtgebilde. Und die nächsten Aero-Schritte sind ja längst in der Pipeline. Stell

FORTSETZUNG S. 6

ORTSETZUNG VON S. 5

an beim Testen fest, dass ein Teil nicht passt, muss man unter Umständen die nächsten Schritte überdenken.»

### 9 Welche Mittel hat man sonst noch, um am Set-up zu arbeiten?

Federn, Stabi, Dämpfer, Luftdruck, Fahrzeughöhe. Und die spielt man auch alle durch. Aber wichtig ist, dass diese Veränderungen immer im Zusammenspiel mit der Aerodynamik stattfinden müssen. Denn die ist nachentscheidend, auch wenn der Antriebsstrang im vergangenen Jahr eine ebenso tragende Rolle gespielt hat.»

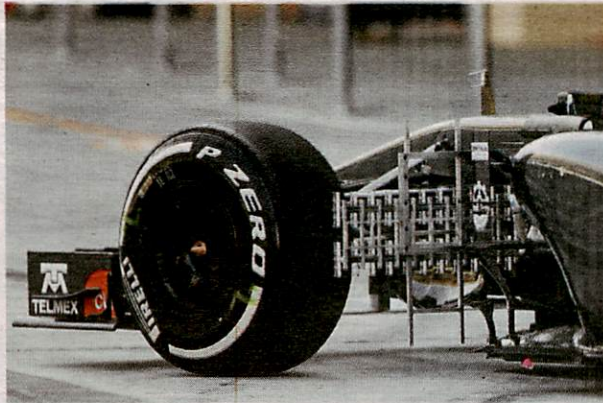
### 10 Wann simuliert man Rennen? Wann Qualifying?

Im Idealfall simuliert man am ersten Tag des zweiten Tests ein Rennen. Das hängt aber davon ab, wie Test 1 lief. Solche Longruns bestehen aus 15 bis 20 Runden. Hält alles, steigert man sich, bis man eine Renndistanz um Stück abspult. Natürlich gibt es bei Tests immer wieder Unterbrechungen, weil einer liegen bleibt. Dann wird eine solche Simulation abgebrochen und dort fortgeführt, wo man sie gestoppt hat. Das ist manchmal ärgerlich. Aber das ist beim Testen halt so. Bei solchen Simulationen geht man mit dem Material ans Limit. Das gilt auch für die Quali-Runs. Die sind in der Regel aber erst beim letzten Test ein Thema. Da wird dann schon richtig angegast. Mit nur 15 bis 20 Kilo Sprit drin.» ♦

### TERMINE 2015

Formel-1-Testfahrten

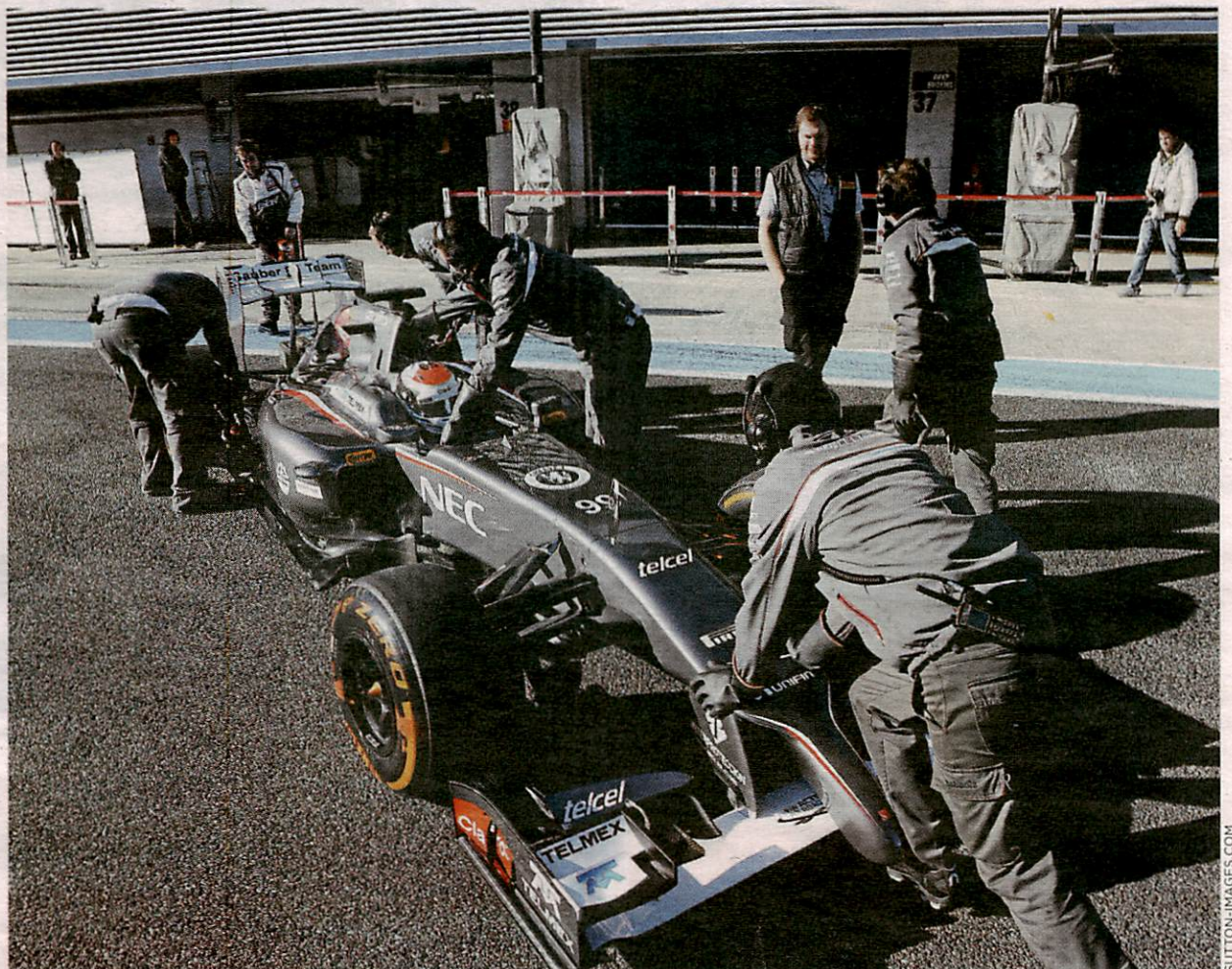
1.-4. 2.	Jerez (E)
19.-22. 2.	Barcelona (E)
26. 2.-1. 3.	Barcelona (E)
12./13. 5.	Barcelona (E)
23./24. 6.	Spielberg (A)



Nichts dem Zufall überlassen: Hilfgitter zur Aero-Erforschung



Rennsimulation: Hier kommen Mensch und Material an ihre Grenzen



Zurück in der Boxengasse: Nicht jeder Stopp ist planmässig. Manchmal zwingt einen ein Defekt zu einer ungewollten Pause

### Test- und Ersatzfahrer

# Für paar Millionen auf die Ersatzbank

Die wenigsten Test- und Ersatzfahrer werden 2015 viel Fahrpraxis erhalten. Dennoch ist der Job des Edelreservisten in der Formel 1 nach wie vor begehrt.

Die meisten Teams leisten sich auch 2015 einen Test- und Reservefahrer. Viel zum Einsatz werden diese in der Regel nicht kommen. Von den vier Testtagen während der Saison sind nur zwei laut Reglement für Testfahrer bestimmt. Wer sich keine Freitagstrainings leisten

kann, wird mehrheitlich auf der Ersatzbank schmoren.

An viele neue Gesichter aus der zweiten Reihe werden sich die F1-Fans nicht gewöhnen müssen. GP2-Meister Jolyon Palmer (Lotus) ist eigentlich der einzige Neuling unter den Test- und Reservefahrern. Er hat sich Freitagssitzungen zusichern lassen. Wie viel Palmer dafür hingeblickt hat, ist nicht bekannt. Im Vorjahr war Charles Pic die Nummer 3. Er bezahlte drei Millionen Euro fürs Testen. Palmers Beitrag dürfte höher sein.

Die Fronten gewechselt hat Raffaele Marciello. Der in Zürich geborene Italiener ist vom Werksteam ins Kundenteam von Ferrari (zu Sauber) abgeschoben worden. Dafür haben sich die Roten mit Esteban Gutiérrez (dritter Pilot) und Jean-Éric Vergne (Simulator) verstärkt. Die weiteren Reservefahrer: Sébastien Buemi (Red Bull), Susie Wolff (Williams), Kevin Magnussen (McLaren) und Pascal Wehrlein (Mercedes). Keinen Ersatz hat bisher Force India gemeldet. ♦ CE



Hat sich für teures Geld bei Lotus eingekauft: GP2-Meister Palmer

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# PACKT ALLES

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



## VAUDE Rucksack

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

**GRATIS**

VAUDE

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Brand, Norbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Inkasso  
erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschälp (Vorstand), Henning Dührkop, Dr. Michael Pathke, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN	_____
BIC	_____ Geldinstitut

Ich bezahle per Rechnung.

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

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

Datum	Unterschrift
_____	_____ X

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

## BRUMM-BRUMM-BRÜMMER

## Schwer wird es ganz schnell von allein

Januar, das ist traditionell der Vorweihnachtsmonat für die Formel-1-Gemeinde. Türchen gehen auf, Geschenke werden ausgepackt. Vorfreude allenthalben, wenn die neuen Rennwagen präsentiert werden – siehe Story rechts. Aber. Das Weihnachten von heute kommt aus dem digitalen Nichts. Williams darf sich rühmen, als erster Rennstall sein neues Auto (und vor allem dessen neuen Nase) gezeigt zu haben.



Elmar Brümmer

Plötzlich hat es sich auf den Computerbildschirmen materialisiert. Der FW37 wirkt schön. Aber kalt. Denn es fehlen die Emotionen. Die gab es zwar im spektakulären Soumaya-Kunstmuseum von Mexico City bei Force India (womit klar ist, woher das Gold für das Team kommt), aber die Show war Nico Hülkenbergs Truppe gestohlen. Ferrari wird mit einem www.-Dienstwagen für Sebastian Vettel folgen.

Ganz in echt und vor Ort wird es in jedem Fall den neuen Toro Rosso geben, am Samstag vor der ersten Testwoche, und sonntags – standesgemäß für Titelverteidiger Mercedes – den Silberpfeil der Zukunft. In Jerez, wo es mit dem ersten Test-Block ernst wird. Andalusien wird einen Auftrieb erleben wie ein Internat nach dem Ende der Ferien. Es ist zwar nur zwei Monate her, seit sich die meisten zuletzt gesehen haben – aber was in dieser Zeit in einem schnelllebigen Gespräch wie dem GP-Sport alles passieren kann...

Auch dieser Saison nicht fehlen, das ist schon jetzt klar. Mögen auch in der ersten der nur drei Testwochen weniger die Autos im Vordergrund stehen, mal abgesehen von

mehr oder weniger auffälligen Frontpartien, so sind es vor allem die neuen Gesichter in neuen Rennwagen, an die man sich gewöhnen muss. Vettel im Ferrari, Alonso im McLaren, Ericsson und Nasr bei Sauber, die Nachwuchspiloten Verstappen und Sainz jr. bei

Toro Rosso, Kvyat nun bei Red Bull. Da gilt es schon, sich abzugrenzen, abzuheben, Eindruck zu machen, Position zu beziehen, das Fundament für ein Jahr des Mit- oder Gegeneinander zu legen – auch wenn die direkte Auseinandersetzung auf der Strecke ausbleiben muss. Was in manchem Fall klar materialisierter sein dürfte.

Auch fürs generelle Ego-Building sind Testfahrten da. Back to business in diesem Jahr. Das ist der eigentliche Hybrid-Antrieb der Königsklasse. Praktisch kein Auto wird schon ganz fertig sein in Jerez. Checklisten werden abgearbeitet, den Zeiten kann man kaum trauen, wohl aber seinem Auge. Einen ersten Eindruck vermitteln die Probefahrten immer – im letzten Jahr beispielsweise war früh klar, dass Red Bull an der Titelverteidigung wohl scheitern und dass Mercedes den Ton angeben würde.

Aber zunächst herrscht die Boxengasse rauf und runter eine positive Denke vor, wie wir sie doch häufig vermissen in der Formel 1. Wir sollten das als verspätetes Weihnachtsgeschenk nehmen: Einmal noch das leichte Leben genießen. Warum auch nicht? Schwer wird es ganz schnell wieder von allein.

## Präsentationen von gestern

## Glamour, Girls

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Die Zeit aufwändiger Formel-1-Präsentationen ist vorbei. Wir erinnern nochmals an ein paar Höhepunkte aus vergangenen Tagen.**

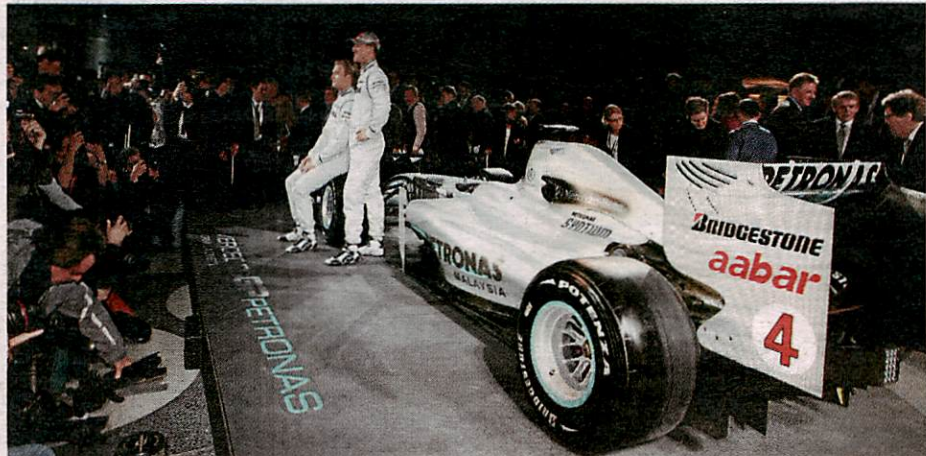
Die Blütezeit teurer Präsentationen, zu Englisch «launches», ist Geschichte. Selbst die, die noch Geld haben, stecken es nicht mehr in Häppchenveranstaltungen, die Sponsoren glücklich machen sollen. Manche ziehen vor dem ersten Test einfach nur ein Tuch vom neuen Modell – irgendwo in der Boxengasse. Andere verzichten sogar darauf. Licht- und Musikeffekte, akrobatische Einlagen

oder aufwändige Videos, die theatralisch in Szene gesetzt werden, sind Schnee von gestern. Von Gourmet-Buffets ganz zu schweigen. Die sind überall dem Rotstift zum Opfer gefallen. Ausser bei Williams: Da hat es sie nie gegeben. Tee und Gebäck mussten da stets reichen.

Der Ursprung üppiger Präsentationen geht Ende der 1990er-Jahre auf die Werke zurück. Wer auf der Strecke als Verlierer dastand, hatte wenigstens mit einem extravaganten Launch die Chance, gross herauszukommen. Vielen ging es nur darum, noch protziger zu wirken als die Konkurrenz. Exklusive Orte und Lokalitäten wurden gewählt. Kniefälle vor Sponsoren gemacht. Einerseits

waren manche Präsentationen so kostspielig, dass sich die Frage aufdrängt: Hätte man das Geld nicht lieber in die Entwicklung der Rennautos gesteckt? Andererseits: Damals waren noch Mittel vorhanden. Die Teams nagten nicht reihenweise am Hungertuch. Heute finden die meisten Präsentationen im Internet statt. Das hat für den Fan den grossen Vorteil, dass er sie live mitverfolgen kann.

Weil viele Präsentationen in Vergessenheit geraten sind, haben wir noch einmal ein paar davon aus dem Archiv hervorgekratzt. Den Ausgang der Weltmeisterschaft haben sie nicht beeinflusst. Dennoch sind manche in die Formel-1-Geschichte eingegangen. ♦



Mercedes: Die Rückkehr der Silberpfeile wird 2010 mit einer aufwändigen Präsentation im Mercedes-Museum in Stuttgart gefeiert. Mehr als 800 Gäste sind geladen – darunter auch Prominenz aus Show, Wirtschaft und Sport. In bester Erinnerung ist die flammende Rede von Vorstandschef Dieter Zetsche. Dessen Hoffnung, mit der «deutschen Nationalmannschaft» möglichst rasch den WM-Titel zu holen, wird danach fünf Jahre lang auf die Probe gestellt



Jordan: 2005 findet der letzte Jordan-Launch statt. Der neue Chef heisst Alex Shnaider. Der russische Stahlbaron wählt den Roten Platz in Moskau als Kulisse. Da liess sich sogar Bernie Ecclestone extra einfliegen



Sauber: Die Schweizer verblüfften (vor allem zu Red-Bull-Zeiten) immer wieder mit ausgefallenen und aufwändig initiierten Präsentationen. So zum Beispiel im Schloss Schönbrunn oder im Basler Tinguely-Museum. Zweimal dient das Zürcher Hallenstadion als Bühne. Einmal (2003) sogar mit einer Herde Rentieren, die auf dem spiegelglatten Geläuf eine genauso gute Figur abgeben wie der von Nick Heidfeld hereingefahren Sauber-Rennwagen



Vettel in Rot: Daran wird man sich erst gewöhnen müssen



# und etwas Gebäck



**McLaren:** 4000 Gäste erleben beim Launch des ersten McLaren-Silberpfeils ein gigantisches Spektakel im Londoner Alexandra Palace. Absolutes Highlight ist der Auftritt der «Spice Girls», die Teamchef Ron Dennis hinterher zum Monaco-GP einlädt. Nicht bekannt ist, ob Christian Horner, heute Red-Bull-Teamchef und Verlobter von Gerri Halliwell (Zweite von links), 1997 auch schon unter den Gästen weilte



**BMW:** Bei vielen Präsentationen werden Attrappen gezeigt, die von Manneskraft auf eine Bühne geschoben werden. Nicht so bei BMW 2008. Da absolvierte Pilot Nick Heidfeld in einem der oberen Stockwerke der BMW-Welt direkt das Roll-out



**Ferrari:** «Rote Göttinnen» werden grundsätzlich in Maranello vorgestellt. 2012 muss der Termin abgesagt werden. Heftiger Schneefall verhindert einen reibungslosen Ablauf der Präsentation. Seither zeigen die Roten ihr neues Auto lieber im Internet



**Hesketh:** Lord Hesketh, einst Teamchef von Superplayboy James Hunt, ist selbst kein Kind von Traurigkeit. Das gilt auch für den später engagierten Rupert Keegan – von Beruf Sohn und Rennfahrer. 1977 präsentiert das Duo stolz das neue Auto und den neuen Sponsor, das Männermagazin «Penthouse». Klar, dass bei dem Launch ein paar fescche Mädels nicht fehlen dürfen. Ebenso klar dürfte sein, dass dem offiziellen Teil ein inoffizieller folgte. Aber wer will das diesen beiden gutaussehenden Jünglingen verdienen?



**Williams:** Ein bisschen Trockeneis – mehr nicht. Williams hat seit jeher auf aufwändige Präsentationen verzichtet. Das schlägt sich für gewöhnlich auch am «Buffet» nieder. Mehr als Plätzchen sowie Tee und Kaffee werden der versammelten Medienschmar selten geboten. Teamgründer Frank Williams: «Ich stecke das Geld doch lieber ins Auto!»



**Renault:** Passend zu Flavio Briatore stellt Renault 2004 das Auto in Palermo vor. Diverse Gäste verpassen die Präsentation im schmunken Stadttheater jedoch, weil Schnee und Eis die Flughäfen an dem Tag lahmlegen. Auch MSa kommt nicht aus Zürich weg



**Asiatech:** Cheftechniker Enrique Scalabrini (l.) und der von Botox geglättete Firmengründer John Gano stellen 2002 in Monza ihre ehrgeizigen Pläne vor. Was genau präsentiert wird, versteht von den Anwesenden kaum jemand. Beide flüstern nur, und nebenan dreht der Porsche Supercup unbeirrt seine Runden

Regeldiskussion

# Autos mit 1200 PS?



Feuriges Turbo-Monster: Brabham-BMW von 1982

**Niki Lauda heizt die Anfang Januar begonnene Diskussion um viel stärkere und attraktivere Formel-1-Autos weiter an. Doch diese Pläne sind nicht unumstritten.**

Der dreimalige Weltmeister und heutige Aufsichtsratschef des Mercedes-F1-Teams hat letzte Woche im Interview mit den «Salzburger Nachrichten» erklärt: «Ich wünsche mir ein futuristischeres Auto, das für mindestens fünf Jahre einen wirklich geilen Eindruck macht: 1200 PS, breite Reifen, eine Aerodynamik, die eine steil ansteigende Leistungskurve und eine ganz schmale Spitze ermög-

licht, wo sich die fahrerische Spreu vom Weizen trennt.» Ein heutiges F1-Auto (ca. 750 PS) fahre man «fast wie einen Strassenwagen». Lauda weiter: «Früher haben sich die Jungen am Anfang wegen der Leistung, des Anpressdrucks und so fort fast in die Hosen gemacht und gewusst, was bei einem Abflug mit 300 passieren kann.»

Genau am Punkt des erhöhten Risikos haken die Kritiker der für 2017 angepeilten neuen «Hosenscheisser-Autos» ein. Nicht zuletzt, um die Sicherheit durch immer mehr Leistung und Tempo nicht zu gefährden, sei ja die erste F1-Turbo-Generation abgeschafft worden.



Fordert 1200 PS: Niki Lauda

Doch Lauda sorgt anderes mehr: Mercedes-Teamchef Toto Wolff hat sich nach seinem schweren Fahrrad-Crash im Sommer nun beim Fitnessstraining eine Kniescheibe gebrochen. Und die Vertragsverlängerung mit Weltmeister Lewis Hamilton – neuerdings vom Popstar-Management «Purple PR» betreut – steht weiter aus.

### Gleiches Recht für Honda

Aufatmen dagegen bei F1-Rückkehrer Honda: Mit dem Segen der FIA dürfen die Japaner ihren neuen Turbo-Hybrid-Antrieb wie die anderen Hersteller noch nach dem 28. Februar in 33 Punkten weiterentwickeln. ♦

## Marussia

# 2015 doch noch dabei?

**Die Lage des nach dem Japan-GP 2014 ausgestiegenen Teams Marussia bleibt unklar. Ebenso die Rolle von US-Unternehmer Gene Haas, der 2016 ein Formel-1-Team am Start haben will.**

Am 21. Januar, also letzten Mittwoch, sollten weitere Vermögenswerte (F1-Autos, -Bauteile, -Equipment) des zahlungsunfähigen und mit rund 40 Millionen Euro verschuldeten Marussia-Teams versteigert werden. Doch dieser Auktionstermin wurde in England kurzfristig abgesagt. Der zuständige Insolvenzverwalter und der bisherige Teamchef John Booth kämpfen offenbar weiter ums Überleben des Rennstalls.

Die Nachricht von Gesprächen mit «dritten Beteiligten» machte die Runde. Formel-1-Chefvermarkter Bernie Ecclestone schob nach: «Ich habe eine Sitzung mit jemandem, der den Marussia-Rennstall kaufen

will.» Gleichzeitig widersprach Ecclestone, dass es sich dabei um den künftigen F1-Teamboss Gene Haas handle.

Der US-Unternehmer liess seinerseits erklären: «Haas bereitet sich weiter auf die Saison 2016 vor. Und obwohl man sich einige Güter angesehen hat, die auf dem Markt verfügbar sind, hat Haas kein Interesse daran, Marussia oder irgendein anderes Team zu kaufen.» Haas äusserte sich nicht zu Meldungen, wonach er die Marussia-Fabrik im englischen Banbury bereits gekauft und damit seinen gesuchten Europa-Standort gefunden habe. Unbestätigt blieb auch, dass die italienische Firma Dallara mit ersten Chassisarbeiten für die von Ferrari-Motoren angetriebenen Haas-F1 begonnen habe.

Laut Caterhams Insolvenzverwalter wird trotz Zeitnot weiter an einem Übernahmeplan des ebenfalls bankrotten GP-Teams gedoktert. ♦ WIE



Gene Haas

## F3-Cup/German Formula Open

# Wie lange Pause für deutsche F3-Serie?

**Der ATS Formel-3-Cup, der 2015 als German Formula Open an den Start gehen sollte, wird nicht ausgetragen. Vom Ende der Formel 3 in Deutschland ist damit aber nicht die Rede. Nur: Wie lang wird die «Pause»?**

Die Formel-3-Vereinigung e. V. nannte letzte Woche «nicht erfüllbare Vorschriften und neue Vorgaben» seitens der FIA als Grund für die Absage 2015. Der Automobil-Weltverband FIA hatte bereits vor der Saison 2014 die Regeln für nationale Formel-3-Serien stark verschärft, sodass man seitens des F3-Cups mit den Teams die Austragung der internationalen «German Formula Open» 2015 beschloss.

Doch der Trend der letzten Jahre, als das Feld immer mehr schrumpfte, war auch damit nicht mehr aufzuhalten. Selbst renommierte Teams wie Van Amersfoort Racing oder die Motopark Academy fanden einfach keine Fahrer für die 2015er-

Saison – weshalb beide Teams ausstiegen.

### Rückkehr mit «neuen» Autos?

Was führte zur schwindenden Attraktivität der Serie? In dieser Frage wird die F3-Vereinigung auch mit sich selbst kritisch sein müssen. Knackpunkt war in den Augen vieler Insider der VW-Einheitsmotor, der einige Teams vor den Kopf stiess und allgemein hohe Kosten verursachte. Dazu hat man versucht, mit der F3-Euroserie respektive F3-EM zu konkurrieren. Nachdem man eine Kooperation mit der britischen F3 ausschlug, finden 2015 beide Serien nicht statt.

Offiziell spricht man nun von einer «Pause» und plant für die Zukunft wieder eine nationale Serie. Die Chance: Spätestens mit dem Modellwechsel in der EM in zwei bis drei Jahren kommen wieder massenhaft «Altautos» in Umlauf. Die eignen sich perfekt für eine wiederzu-belebende Serie. ♦ MBR/CE/AW



Vorerst letzter deutscher Formel-3-Meister: Markus Pommer

## NACHRICHTEN

### Testphase für Aero-Kits abgeschlossen

**IndyCar** Die Testphase für die Aerokits von Chevrolet und Honda ist abgeschlossen. Die neuen Teile wurden am 18. Januar homologiert. Und kommen beim zweiten Rennen in St. Petersburg Ende März erstmals zum Einsatz. Beim Saisonauftakt in Brasilia am 8. März wird noch mit der alten Dallara-Konfiguration gefahren. Die Kits der beiden Motorenhersteller sind für alle Teams erhältlich und dürfen laut Reglement maximal 75000 Dollar kosten.

### Ex-F1-Pilot Chilton mit Carlin nach USA?

**IndyCar** Eine offizielle Stellungnahme fehlt noch. Aber Gerüchten zufolge wird Carlin 2015 mit einem Auto an

der IndyCar-Serie teilnehmen. Als Fahrer käme Ex-GP-Pilot Max Chilton zum Einsatz. Andere Quellen sagen, Vater Chilton arbeite weiter an der Wiederbelebung von Formel-1-Rennstall Marussia. In beiden Fällen drängt die Zeit. Der erste IndyCar-Lauf steigt am 8. März. Die Formel-1-Testsaison beginnt am kommenden Sonntag.

### Sauber-Testfahrer Marciello zu Trident

**GP2** Sauber-Testfahrer Rafaele Marciello hat überraschend das Team gewechselt. Der in Zürich geborene «Lelo» hätte eigentlich ein zweites Jahr bei Racing Engineering fahren sollen, machte dort aber Gebrauch von einer Ausstiegsklausel und hat nun bei Trident angedockt. Teamkollege von Marciello wird René Binder. ♦ CE

## KOMPAKT

**Jacques Villeneuve** Der F1-Weltmeister von 1997 darf im Westen seiner Heimat Kanada seine selbst entworfene Rennstrecke bauen. Alle Details im Internet: [www.area27.ca](http://www.area27.ca).

**Philippe Streiff** Der seit einem Testcrash gelähmte F1-Pilot wird von der FIA wegen Verleumdung verklagt. Der Franzose hatte den Unfallbericht des Automobil-Weltverbandes zum schweren Bianchi-Unfall sowie Präsident Jean Todt sehr massiv kritisiert.

**Bianchi-Folgen** Das Risiko von Sichtproblemen wie im Japan-GP 2014, wo Jules Bianchi auf ein Bergfahrzeug prallte und sich schwer verletzte, wird reduziert. Drei 2015er-GP starten daher eine Stunde früher: Australien um 6 Uhr MEZ, Malaysia um 9 Uhr MESZ und China um 8 Uhr MESZ.

**CNN** Der US-Nachrichtensender wird neuer Partner von McLaren-Honda. Das CNN-Logo kommt auf die Frontflügel der MP4-30-Renner von Alonso und Button. ♦ MSA

Langstrecken-WM

# Nissans grosser Wurf?

Von GUSTAV BÜSING

Seit der vergangenen Woche hat die Langstrecken-WM (WEC) ein neues Thema für heisse Diskussionen. Fotografen haben das Geheimnis um den neuen Nissan GT-R LM Nismo gelüftet: Das Frontmotor-Auto ist der radikale Gegenentwurf zu den Konkurrenzmodellen von Audi, Porsche und Toyota.

Der V6-Verbrennungsmotor kommt von Cosworth, nachdem das ursprünglich für die F1 entwickelte Triebwerk dort keinen Käufer fand. Wie bei allen Wettbewerbern auch wird es dank des Energiereglements etwa 600 PS leisten. Noch vor dem Motor dürfte ein Getriebe sitzen, in das die Antriebswellen für die Vorderachse führen. Der Nissan ist also vom Prinzip her ein Fronttriebler.

### Enthüllung beim Super-Bowl

Im Vorderwagen befinden sich ausserdem wohl die Kühler für Wasser, Öl und Hydraulik sowie das Flybrid-KERS. Dabei handelt es sich wie im Audi um einen Schwungradspeicher für die rekuperierte Bremsenergie, der allerdings deutlich kompakter baut, rund 60000 Umdrehungen pro Minute schafft und rein mechanisch arbeitet. Die elektrische Energie wird zu einem Elektromotor an der Hin-



«Batmobil» von Nissan erwischt beim Test in Austin: Kann der Frontmotor-LMP1 mithalten?

terachse geleitet, der den Nissan beim Boosten zum Allradler werden lässt.

Noch sind viele Details offen, doch die entscheidenden Fragen lauten jetzt: Kann das Konzept funktionieren und wird Nissan wettbewerbsfähig sein? Darüber reden sich schon jetzt die Fachleute die Köpfe heiss, ehe Nissan das Auto am Sonntag (1. Februar) in einem 60-Sekunden-Spot bei der Super-Bowl-Übertragung in den USA den rund 110 Millionen TV-Zuschauern vorstellen wird. Kostenpunkt: etwa 10 Millionen

Dollar – die man vielleicht besser in Technik und Entwicklung gesteckt hätte. Die Aktion stützt aber die These, dass es Nissan eher auf maximale PR als auf sportlichen Erfolg ankommt.

Für die «konventionellen» LMP1-Autos ging und geht der Testbetrieb dagegen mit Hochdruck weiter. Porsche beendete in der vergangenen Woche den fünfjährigen ersten Test mit der 2015er-Version des 919 Hybrid. Im Einsatz waren Neel Jani und Timo Bernhard. Ausserdem spulten die GT-Piloten Nick Tandy, Fred Makowiecki und

Earl Bamber Kilometer im LMP1-Auto ab. Die anderen Porsche-Stammpiloten lernen ihr neues Arbeitsgerät vom 8. bis 12. Februar in Bahrain kennen.

Audi und Toyota fahren ihre nächsten Tests im spanischen Aragón. Toyota vom 28. bis 30. Januar, Audi vom 31. Januar bis 3. Februar. Viel Spannung verspricht vor allem der fünftägige Test von Audi Anfang März in Sebring. Dort hat sich gleichzeitig auch Nissan angesagt, so dass es zu einem ersten Vergleich der so unterschiedlichen Konzepte kommt. ♦

### DTM

# Götz bekommt DTM-Chance

Am gestrigen Montag (26. 1.) hat Mercedes-Benz Maximilian Götz als DTM-Piloten für 2015 bestätigt (siehe auch Exklusiv-Interview auf Seite 15). Da wohl auch alle 2014er-«Stern-Fahrer» an Bord bleiben, dürfte Mercedes damit komplett sein.

Damit wurden die tollen Leistungen des Uffenheimers, der kommende Woche 29 Jahre alt wird, belohnt. Götz hatte zuletzt 2014 im Mercedes-Benz SLS AMG GT3 des HTP-Teams die Blancpain Sprint Series (BSS) gewonnen. Er wechselt nun nach vier erfolgreichen Jahren im AMG-Kundensportprogramm mit dem Flügeltürer ins Cockpit eines Werks-Mercedes-AMG C 63.

«Maximilian hat mit dem SLS AMG GT3 in den vergangenen

Jahren viele Erfolge (Gewinner im ADAC GT Masters, zehn Rennsiege, u. a. beim 24h-Rennen in Spa und dem 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring sowie 32 Podestplätze, d. Red.) erzielt», lobte Mercedes-Benz-Motorsportchef Toto Wolff seinen neuen Schützling. «Mit diesen Leistungen hat er sich die Chance verdient, in der DTM

an den Start zu gehen.» Laut Wolff würde der Aufstieg von Götz zudem zeigen, welche grossartigen Perspektiven sich jungen und erfolgreichen Nachwuchsfahrern in der weiten Motorsportwelt von Mercedes-Benz bieten.

Vor Götz hatte sich schon sein letztjähriger Teamkollege Maximilian Buhk den Traum von

einem Werks-Cockpit (im Bentley) erfüllt. Götz ist neben Christian Vietoris und Pascal Wehrlein der dritte Deutsche, der 2015 einen der insgesamt acht «Silberpfeile» in der DTM pilotiert. In welchem der drei Mercedes-Teams Götz an den Start geht, wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden.

### Zehnter Stern-Titel im Visier

Zuletzt waren 2011 mit Maro Engel, Ralf Schumacher und Christian Vietoris drei deutsche Rennfahrer für Mercedes in der DTM am Start. Im Jahr zuvor sorgte der Brite Paul di Resta vor seinen Teamkollegen Gary Paffett und Bruno Spengler für den letzten DTM-Titelgewinn von Mercedes. Mit dem 2014 weiterentwickelten C-Coupé wollen die Stuttgarter 2015 ihren zehnten DTM-Triumph feiern. ♦ AW



Bekommt mit Götz neuen Teamkollegen: Christian Vietoris

### NACHRICHTEN

## Citroën rüstet den C-Elysée weiter auf

Tourenwagen-WM Citroën, im Debütjahr 2014 fast unbezwingbar und letztlich dominant Fahrer- und Marken-Weltmeister, überlässt bei der Titelverteidigung nichts dem Zufall. Der C-Elysée bekommt über den Winter ein neues Fahrwerk, neue Aerodynamik-Anbauteile und eine neue Vorderachskinematik. Das Ziel: zusätzlichen Abtrieb auf der Vorderachse generieren. Die Updates bekommen sowohl die drei Werkswagen als auch die von Sébastien Loeb Racing eingesetzten zwei privaten Autos. Der Testbetrieb für die Truppe aus Versailles beginnt diese Woche in Valencia.

## Neuer Kalender mit Zolder statt Salzburg

Tourenwagen-EM Die für 2015 auf sechs Events aufgestockte Serie hat letzte Woche einen leichten Feinschliff im Rennkalender bekommen. Während die ersten drei Events im Rahmen der Tourenwagen-WM (Hungaroring/Slovakiaring/Le Castellet) sowie in Brünn (6. September) gleich bleiben, verschiebt sich das Saisonfinale in Enna-Pergusa um eine Woche auf den 11. Oktober. Statt am Salzburgring (geplant 26. Juli) wird nun ausserdem in Zolder und dort am 20. September gefahren.

## Die 18 permanenten Starter stehen fest

Audi Sport TT Cup Nachdem die Besetzung erster Cockpits letzte Woche durchsickerte, stehen jetzt alle 18 Stammpilotinnen und -piloten für die Premiersaison fest. Wie letzte Woche geschrieben, zählen auch Mikaela Ahlin-Kottulinsky, Loris Hezemans und Levin Amweg zu den Startern. Nicht dabei sind jedoch Stéphane Kox und Reena Jani – Kox konnte für den eigentlich sicheren Platz das Budget nicht finden. Jani sollte sich als Fehlinformation unserer Quelle herausstellen, für die wir Sie um Entschuldigung bitten. Unter den jetzt bekannt gegebenen Startern befinden sich mit Josh Caygill, Marc Coleselli, Lucile Cypriano, Nicolaj Moller Madsen sowie Dominik Peitz auch Fahrer aus dem VW-Scirocco-R-Cup 2014. Mit dabei ist auch Dennis Marschall, Sohn von «Mister Markenpokal» Thomas. ♦ MBR/RK

United Sports Car Championship - 24h Daytona

# Ganassi knackte den Sieg-Rekord



Die siegreichen Fahrer (v. l.) Kyle Larson, Tony Kanaan, Jamie McMurray und Scott Dixon und ihr Ganassi-Riley

Von RENÉ DE BOER

**IndyCar- und NASCAR-Piloten setzten sich bei den 24h von Daytona gegen die Sportwagen-Asse durch. Diskussion um die Zukunft im US-Prototypen-Sport.**

Mit sechs Siegen aus zwölf Anläufen ist Chip Ganassi nun der erfolgreichste Teambesitzer in der Geschichte der 24h von Daytona. Die IndyCar-Fahrer Scott Dixon und Tony Kanaan sowie die NASCAR-Piloten Kyle Larson und Jamie McMurray führen bei der 53. Auflage des Sportwagenklassikers den Erfolg ein. McMurray gehört damit wie Mario Andretti und A. J. Foyt zum elitären Kreis jener Fahrer, die sowohl die «Daytona 500» als auch die «Rolex 24» gewonnen haben.

Neben dem Geschehen auf der Strecke war in Daytona vor

allem die Zukunft der Prototypen im US-amerikanischen Sportwagensport wichtiges Gesprächsthema. «Für uns ist entscheidend, dass es eine internationale Angleichung gibt, so dass unsere Prototypen-Teams zum Beispiel auch in Le Mans fahren können», betonte IMSA-Chef Scott Atherton. Daher wird auch die USCC ab 2017 auf LMP2-Prototypen setzen, wenn das neue Reglement für diese Klasse in Kraft tritt. «Vielleicht nicht ganz identisch mit jenen in Europa, aber zumindest so, dass keine allzu kostspieligen Änderungen notwendig sind.»

Ein Problem liegt freilich in der Möglichkeit für Hersteller, sich zu beteiligen. Das wäre in der USCC ausdrücklich erwünscht, während zum Beispiel in ELMS oder WEC die LMP2-Klasse Spielweise für Privatteams bleiben soll. Um diese unterschiedlichen Inter-

essen unter einen Hut zu bringen, gibt es am heutigen Dienstag (27.1.) in Daytona ein Treffen der Verantwortlichen von IMSA, ACO, FIA und zahlreichen Herstellern. «Sowohl jene, die jetzt schon mit dabei sind, als auch welche, die Interesse zeigen», sagte Atherton. Auch für die GT-Klasse gibt es heute eine Sitzung, in der die Zukunft im Rahmen der USCC diskutiert werden soll.

## DP und LMP2 auf Augenhöhe

Für deutsche Hersteller wäre zum Beispiel ein Engagement als Motorenlieferant in der Prototypen-Klasse durchaus denkbar. «Wir hätten zwei Motoren, die dafür in Frage kämen: Den DTM-Motor und das Triebwerk aus dem M6. Aber das Ganze muss sich rechnen. Einen Einsatz, der darüber hinaus geht, sehe ich nicht», sagte BMW-Sportchef Jens Mar-

quardt. Prototypen-Konstrukteur Jacques Nicolet, der mit seiner Firma Onroak den Ligier-LMP2 baut, könnte sich eine Beteiligung der Hersteller vorstellen. «Wenn diese mit ihrer Marketing-Power mit dabei sind, kann das positiv sein.»

Mit dem US-Prototypen-Reglement muss man jetzt Gas geben, damit 2017 schon gefahren werden kann. Die Daytona-Prototypen sollen dann der Vergangenheit angehören, obwohl jetzt schon wieder verstärkt Politik gemacht wird, um auch den DPs eine Zukunft zu bieten. «Wir arbeiten bereits an den Details. Aus meiner Sicht ist P2 mit neuem Reglement der einzige Weg», sagt Atherton. Schade nur, dass die finalen Entscheidungen in der NASCAR-gesteuerten IMSA-Serie wohl eher eine Ebene höher gefällt werden. Und nicht ganz zufällig hält die Besitzer-Familie France

mit den Teams «Spirit of Daytona» und «Action Express» Anteile an gleich zwei Teams, die DP-Autos einsetzen.

Dass einmal mehr die DPs das Geschehen dominierten, lag aber nicht an einer besseren Einstufung. Dass die LMP2 das Tempo nach dem diesjährigen Reglement durchaus mitgehen können, zeigte sich an den Bestzeiten des Ligier-Honda von Michael Shank Racing in allen Trainingssitzungen, inklusive der Pole im Qualifying.

## Pruett verpasste Sieg Nr. 6

Die beiden neuen HPD des Teams Extreme Speed Motorsports waren einfach noch nicht ausgereift genug. Ein Auto absolvierte erst am Montag vor Daytona den Shakedown, beide fielen vorzeitig aus. Auch die beiden Mazda sahen die Zielflagge nicht, aber die erste Führungsrunde der Marke in Day-



Historisch: Erste Diesel-Führung in Daytona durch Mazda



Start: Ein LMP2 vor drei DP



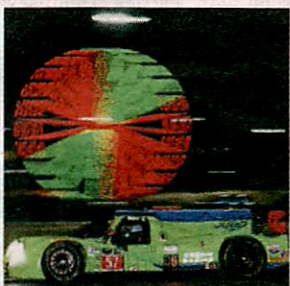
Zieldurchfahrt des Siegers



Noch nicht ganz ausgereift: Die geschlossenen HPDs von ESM



Pole und nur P11: MSR-Ligier



Ganz früh raus: Krohn-Ligier

tona – zugleich das erste Mal, dass ein Auto mit Dieselmotor in Daytona führte – feierte man fast wie einen Titelgewinn.

Zwei Stunden vor Schluss fiel einer der beiden Ganassi-Riley-Ford mit Kupplungsschaden aus – und brachte damit Scott Pruett um den möglichen Rekord des sechsten Daytona-Sieges. Damit machten der verbleibende Ganassi-Riley und die beiden Corvette-DP von Wayne Taylor Racing und Action Express Racing den Sieg unter sich aus. Das Taylor-Auto musste nochmals zum Fahrerwechsel an die Box, weil Jordan Taylor sonst zu lange im Auto gesessen wäre. Scott Dixon setzte sich schliesslich gegen Sébastien Bourdais durch und konnte sich so zusammen mit seinen Teamkollegen über eine neue Rolex-Uhr freuen. Die ist in Daytona ja bekanntlich mindestens so wichtig wie der Sieg. ♦

UNITED SPORTS CAR CHAMPIONSHIP / Resultate

Daytona/USA: 5,729 km; 1. USCC-Lauf; Rennen über 24 Stunden; 53 Autos gestartet; Wetter/Piste: sonnig und trocken  
 1. Dixon/Kanaan/Larson/McMurray (Riley-Ford) 740 Runden; 2. Barbosa/Fittipaldi/Bourdais (Corvette DP) +1,333 sec; 3. J. Taylor/R. Taylor/Angellelli (Corvette DP) +11:07,074 min; 4. Westbrook/Valiante/Rockenfeller/Cosmo (Corvette DP) +6 Rdn.; 5. Magnussen/Garcia/Briscoe (Chevrolet Corvette C7.R) +15 Rdn. (1. GTLM); 6. Auberlen/Werner/Farfus/Spengler (BMW Z4 GTE) +15 Rdn. (2. GTLM); 7. Curran/Cameron/Papis/Keen (Corvette DP) +19 Rdn. (5. P); 8. Gavin/Milner/Pagenaud (Chevrolet Corvette C7.R) +22 Rdn. (3. GTLM); 9. Guasch/Novich/Palmer/Kimber-Smith (Oreca FLM09) +26 Rdn. (1. PC); 10. Mowlem/Papadopoulos/Drissi/Alder/Plowman (Oreca FLM09) +27 Rdn. (2. PC); 11. Pew/Negri/Allmendinger/McMurtry (Ligier JS P2 – Honda) +35 Rdn. (6. P); 12. Bennett/Braun/Wilkins/Gue (Oreca FLM09) +36 Rdn. (3. PC); 13. Keating/Farnbacher/Carter/Wittmer/Lawrence (Dodge Viper SRT) +36 Rdn. (1. GTD); 14. MacNeil/Keen/Davis/van Gisbergen (Porsche 911 GT America) +36 Rdn. (2. GTD); 15. Snow/Heylen/Dempsey/Eng (Porsche 911 GT America) +38 Rdn. (3. GTD); 16. Edwards/Luhr/Klingmann/Rahal (BMW Z4 GTE) +39 Rdn. (4. GTLM); 17. Goikberg/Miller/Simpson/Mitchell/Vautier (Oreca FLM09) +39 Rdn. (4. PC).  
 Nächstes Rennen: 21. März, 12h Sebring, Florida/USA  
 Internet: www.imsa.com

NACHGEHAKT BEI Mike Rockenfeller

(31/D). Der einzige Deutsche in der Top-Klasse über ein nicht optimal vorbereitetes Team und das erneut verpasste Podium.



Von RENÉ DE BOER

**?** Wie lautet dein Fazit? Wir hatten einen schwierigen Start, das Team lag mit der Abstimmung völlig daneben. Daher fehlte uns Speed. Im Rennen hatten wir viele Probleme: Die Reifendrucksensoren funktionierten nicht, und als ich nach einem Stopp losfahren wollte, war der Startknopf heruntergefallen. Das sind Sachen, die dürfen eigentlich nicht passieren.

**?** Inwiefern hat die Balance of Performance eine Rolle gespielt? Schon ein bisschen,

die Ford waren auf jeden Fall schneller. Auch schneller als beim «Roar». Aber aus meiner Sicht liegt der Mangel an Speed in erster Linie an der Vorbereitung durchs Team.

**?** Ist die Faszination Daytona für dich trotzdem ungebrochen? Auf jeden Fall! Das Wetter, die Stimmung, die Geschichte: Es ist einfach ein grossartiges Rennen! Seit meinem Sieg 2010 war ich hier aber nie mehr auf dem Podium. Das sollte sich mal wieder ändern. Aber hoffentlich kann ich noch viele Rennen hier fahren!

Rubens Barrichello

«Endlich wieder 300»

Nach seiner Daytona-Premiere mit einem GT-Porsche 2013 fuhr Rubens Barrichello diesmal einen Riley-BMW-Prototyp des Starworks-Teams. «Es ist so geil, endlich mal wieder 300 km/h fahren zu können», schwärmte der FI-Rekordstarter (323 Starts).

Ob er bei weiteren Sportwagenrennen startet, ist noch offen. «Priorität hat für mich die brasilianische Stockcar-Serie, in der ich Titelverteidiger bin. Daher fällt Sebring schon mal flach, denn dann steht in Brasilien der Saisonauftakt an. Aber wenn sich weitere Möglichkeiten ergeben, sehr gerne!»

Auch seine Liebe zum Kartsport hat «Rubinho» wieder entdeckt: «Seit meine Kinder

Kart fahren, bin ich selbst auch wieder regelmässig mit Schaltkarts unterwegs.» In Daytona sahen Barrichello und seine Teamkollegen, Porsche-Werksfahrer Brendon Hartley, Indy-500-Sieger Ryan Hunter-Reay und Tor Graves, die Zielflagge nicht. Ein technischer Defekt in der 15. Stunde bedeutete das vorzeitige Aus für den Starworks-Riley. ♦ RDB



Im Speed-Rausch: Barrichello

24h Daytona - PC-Klasse

Unverhoffte Klassensieger

Alles deutete auf einen zweiten Daytona-Sieg in Folge für Jon Bennetts Core-Autosport-Team hin. Rund 20 Minuten vor Schluss jedoch krachte Colin Braun in die Mauer, vermutlich nach einer Kollision mit einem anderen Fahrzeug und folgendem Reifenschaden. So ging der Sieg unerwartet an das PRI/Mathiasen-Motorsport-Team mit Mike Guasch, Andrew Novich, Andrew Palmer und Tom Kimber-Smith.

Gar nicht zufriedenstellend verlief das Rennen für das Starworks-Team mit Mirco Schultis sowie den Ex-DTM-Fahrern Renger van der Zande und Filipe Albuquerque. Schon im Vorfeld äusserte sich Schultis unzufrieden über das Fahrverhalten des Autos. Im Rennen streikten die hydraulischen Wagenheber, und kurz vor Mitter-

nacht sorgte der Austausch der Lichtmaschine für fast zwei Stunden Zeitverlust. Mit 57 Runden Rückstand kehrte Schultis ins Rennen zurück, ehe zehn Runden später ein Motorschaden das Aus bedeutete.

Einstufung kritisiert

«Es waren drei Löcher im Motor», erklärte der Wiesbadener. Nach einigen Stunden Schlaf traf er sich mit seinen Teamkollegen bei «Waffle House» zum Sportlerfrühstück und trat daraufhin die Fahrt zu seinem Haus in Florida an. Teamkollege van der



V. d. Zande

Zande bemängelte die Einstufung der PC-Prototypen: «Im Vergleich zum Vorjahr sind wir rund eine Sekunde langsamer. Teilweise sind sogar die GTLM-Autos schneller. Das kann nicht Sinn der Sache sein.» ♦ RDB



Sieg kurz vor Ende abgestaubt: PRI/Mathiasen Motorsport

## 24h Daytona - GT-Klassen

## US-Marken sind Sieger

Von BIANCA LEPPERT

Wie Ford in der Prototypen-Klasse räumten auch in den GT-Klassen mit Chevrolet und Dodge amerikanische Hersteller ab. Dominik Farnbacher ist GTD-Sieger.

Die Hauptdarsteller in der extrem umkämpften GTLM-Klasse, in der es im Zeittraining um Hundertstel ging, waren am Ende Chevrolet und BMW. Die Hoffnungen der beiden Teamchefs lagen auf Antonio Garcia und Dirk Werner, die sich bis zur letzten Sekunde im Abstand von wenigen Metern über die Strecke jagten. Zum Schluss durften sich die amerikanischen Fans auf den Tribünen freuen. «Wenn du hier gewinnst, ist das immer sehr speziell», sagte Garcia, der seinen zweiten Daytona-Sieg feierte. «Der Schlüssel zum Sieg war, uns aus allem rauszuhalten. Wir hatten das beste Auto, um in den letzten Minuten des Rennens zu kämpfen.»

Obwohl es nicht zum Sieg reichte, war man bei BMW zufrieden. «Bei Corvette hatte man immer das Gefühl, sie ha-



Hart gekämpft und nur ganz knapp verloren: Der BMW mit der Nr. 25 fuhr auf Klassenrang 2

ben noch Luft nach oben», sagte DTM-Ass Bruno Spengler, der zum ersten Mal die 24h in Daytona bestritt. Während die Corvette ohnehin als Überlegen galt, mischten Ferrari und Porsche zu Beginn vorne mit. Beide mussten in der Nacht Federn lassen. Der AF-Corse-Ferrari von Gianmaria Bruni war nach einem Unfall schon früh aus dem Rennen, das Risi-Auto von Pierre Kaffer folgte später mit Fehlzündungen.

Bei Porsche ereignete sich in der Nacht ein Desaster. Der Werks-911er von Earl Bamber krachte in das Schwesterauto von Marc Lieb, als er auf einen Aston Martin aus der GTD-Klasse aufließ. «Der Aston Martin und Marc fuhren gemeinsam über den Kerb, und ich wusste nicht, wohin. Ich bin über das Gras ausgewichen. Leider habe ich den 911 getroffen», sagte Bamber. Beide Autos gingen nach einer Reparatur-

pause wieder auf die Strecke, Bammers Auto schied später mit Motorproblemen aus. Das verbliebene heisse Eisen im Feuer, der Falken-Porsche, wurde mit Motorschaden am Sonntagmorgen eliminiert. Aston Martin war nach einem Dreher chancenlos.

## Farnbacher vor zwei Porsches

In der GTD-Klasse ging der Sieg an die Dodge Viper mit Dominik Farnbacher, die privat



GTD-Sieger: Riley-Viper



GTD-Podest: Dempsey und Co.

von Riley Motorsports eingesetzt wurde. «In der GTLM-Klasse waren wir letztes Jahr stark, aber sind nur Dritte geworden. Die Situation wiederholt sich nun in einer anderen Klasse. Das ist sehr emotional. Bei Viper sind alle sehr traurig über das Ende des Werksprogramms», so Farnbacher. Der AJR-Porsche von Shane van Gisbergen und der Wright-Porsche von Patrick Dempsey komplettierten das Podium. ♦

## 24h Daytona - Deutschsprachige Fahrer

## Opossum als blinder Passagier

Von BIANCA LEPPERT

Im Fahrerlager des Daytona International Speedway wurde an jeder zweiten Box deutsch gesprochen. Insgesamt 24 Fahrer aus Deutschland, Österreich und der Schweiz standen in der Starterliste des Langstreckenklassikers.

Alle hatten ein Ziel: den Flug zurück in die Heimat mit einer Rolex Daytona am Handgelenk anzutreten. Der einzige, dem dieses Kunststück gelang, war Dominik Farnbacher mit der Dodge Viper in der GTD-Klasse. Er fuhr bereits 2005 einen

Klassensieg ein. Nicht ganz oben, aber ebenfalls auf dem Podium stand BMW-Werksfahrer Dirk Werner mit Platz 2 in der GTLM. Seine Teamkollegen Lucas Luhr und Jens Klingmann, der seine Daytona-Premiere feierte, hatten weniger Glück. Probleme mit einem hinteren Dämpfer und eine Kollision brachten nur P4 der Klasse. Carrera-Cup-Meister Philipp Eng gehörte wie Klingmann zu den Debütanten und landete prompt mit Patrick Dempsey auf dem GTD-Podium.

In die Kategorie Schadensbegrenzung fallen diejenigen, denen trotz Problemen zumindest die Zielankunft gelungen ist.

Dazu gehört der Werks-911er von Marc Lieb und der Aston Martin von Stefan Mücke und Mathias Lauda (siehe GT-Text).

Der Titel für den kuriossten Zwischenfall geht an Magnus Racing. Das Porsche-Team von Marco Seefried und Martin Ragginger aus der GTD-Klasse fand am Sonntagmorgen ein Opossum im Kofferraum. Ausgerechnet der Veganer Andy Lally sass im Auto, als das Tier durch die Front krachte.

Der Paul-Miller-Audi von René Rast und Christopher Haase wurde durch Getriebe- und Kollisionen auf den Klassenrang 5 zurückgeworfen. Markenkollege Markus

Winkelhock schaffte mit Flying Lizard noch den Sprung in die Top 10, Marc Basseng musste sich im Mühlner-Porsche mit verschiedenen Technik-Quereulen herumärgern.

## Porsche-Teams gebeutelt

Bei den Ausfällen traf es Porsche besonders hart. Neben den Motorproblemen am Falken-Porsche von Wolf Henzler und am Werks-Elfer von Jörg Bergmeister sah es in der GTD-Klasse für die Zuffenhausener nicht besser aus. Das einzige deutsche Team der Klasse, Konrad Motorsport, hatte mit den beiden österreichischen Carrera-Cup-Piloten Klaus Bachler und

Christopher Zochling, dem Bayern Christian Engelhart sowie dem Schweizer Rolf Ineichen gleich vier deutschsprachige Vertreter an Bord. Für das mintgrüne Auto war am Samstagabend bereits Schluss. «Wir waren gut unterwegs, haben dann aber drei Sekunden pro Runde wegen Leistungsverlust verloren», sagte Bachler. Im Zeittraining stellte man den besten Porsche mit Rang 3.

Mario Farnbacher hätte sich gerne mit Bruder Dominik auf der Strecke duelliert, doch der Team-Seattle-Pilot ärgerte sich erst über einen defekten Nockenwellensensor am Porsche, später streikte der Motor. ♦



Mario (l.)/Dominik Farnbacher



Starkes Finish: Dirk Werner



Schadensbegrenzung: M. Lieb



Platz 5: R. Rast (l.)/Ch. Haase



M. Seefried (l.)/M. Ragginger



Maximilian Götz

«Konnte es nicht glauben»



Einer der besten im SLS: Götz u. a. Meister in der BSS 2014 (Foto)



Sein neues Arbeitsgerät: Götz und das DTM-AMG-C-Coupe

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

**Wie von MSA bereits im Dezember vermutet, bekommt Maximilian Götz die Chance, sich in der DTM bei Mercedes-Benz zu beweisen. Im MSA-Interview spricht der späberufene Bayer über seine Gedanken und Ziele.**

**Wann hast du erfahren, dass du 2015 für Mercedes-Benz in der DTM starten darfst?**

**MAXIMILIAN GÖTZ:** Das ist schon etwas länger her, nämlich kurz vor Weihnachten. Also war das auch ein schönes Weihnachtsgeschenk, und dementsprechend ausgelassen habe ich gefeiert. Die freien Tage konnte ich richtig genießen, weil es doch eine lange, harte Saison war. Nach dem DTM-Test in Jerez war ich dann sehr gespannt, was genau passieren wird. Und dann kam eben die Zusage.

**Was war dein erster Gedanke nach dieser guten Nachricht?**

Ich konnte es gar nicht glauben. Ich habe es zwar wahrgenommen, aber erst gar nicht realisiert. Im ersten Moment ist man perplex und weiss nicht, was da gerade passiert ist. Über die Feiertage habe ich darüber nachdenken können. Als ich dann bei HWA zu Besuch war und mit ein paar Leuten gesprochen habe, wurde es mir bewusst. **In acht Tagen (4. Februar) wirst du 29 Jahre alt, kommst in Zeiten des Jugendwahns also quasi als Spätberufener in die DTM. Ist das ein Vorteil oder ein Nachteil?**

Ich würde sagen: eher ein Vorteil. Ich habe einige fantastische Jahre im GT-Sport hinter mir und konnte in dieser Zeit reifen, vor allem, weil ich davor zwei Jahre praktisch keinen Motorsport machen konnte. Deshalb war die GT-Zeit für mich persönlich wichtig, um wieder reinzukommen. Dazu habe ich in den letzten vier Jahren viel gewonnen, was auch ein Grund dafür war, dass man wieder auf mich aufmerksam wurde. Deshalb ist das Alter gar nicht so ausschlaggebend, sondern eher die persönliche Reife.

**Nach deinem Titel in der Formel BMW 2003 – gegen Sebastian Vettel – ist deine Karrierekurve stark abgeflacht. Welche Gründe hatte das aus deiner Sicht?**

Vor allem finanzielle. Die Teams, bei denen ich in der Formel 3 gefahren bin, waren meist keine Überflieger. Bei meinem einzigen Rennen für ASM war ich Teamkollege von Lewis Hamilton und bin direkt aufs Podium gefahren. Da habe ich gemerkt, dass vieles am Material liegt. 2007 bin ich mit Volkswagen wieder eingestiegen, 2008 konnte ich dann auch direkt wieder in die Top 5 fahren.

**Im Formel-Auto hast du Nico Rosberg, Adrian Sutil und wie gesagt Sebastian Vettel**

**geschlagen. Wärs du auch gerne in die Formel 1 gegangen?**

Natürlich. Ich kenne auch viele noch persönlich und gut. Man sitzt dann zu Hause, schaut Formel 1 und denkt sich: Die habe ich geschlagen oder war auf dem gleichen Level – da ist man natürlich schon etwas traurig. Aber ich habe immer gewusst, dass es nicht an mir liegt, darum habe ich mich von meinem Weg nie abbringen lassen. Dieser führte in den letzten Jahren eben über die GT-Szene. Man hat es ja bei Maxime Martin gesehen: Er kam letztes Jahr auch aus dem GT-Sport als schon etwas älterer Rookie (mit 28) in die DTM und hat direkt ein Rennen gewonnen.

**Im GT3 warst du unter anderem mit Titeln im ADAC GT Masters (2012) und in der Blancpain Sprint Series (2014) sowie dem Gewinn der**

«Ich möchte das eine oder andere Highlight setzen.»

MAXIMILIAN GÖTZ

**24h von Spa (2013) sehr erfolgreich. Wirst du weiterhin im GT3-Sport aktiv sein?**

Das ist bislang noch nicht entschieden. Wir reden darüber, auch weil es mir am Herzen liegt, speziell die 24h am Nürburgring und in Spa zu fahren. Aber mein Fokus liegt natürlich auf der DTM. Das wird im ersten Jahr nicht leicht, und darauf möchte ich mich zu 100 Prozent konzentrieren. Wenn sich die Möglichkeit zu GT-Rennen ergibt – wieso nicht? Es gibt ja auch andere DTM-Fahrer, die GT-Rennen fahren.

**Als Belohnung für deine Erfolge mit dem SLS hast du bereits 2013 DTM-Tests in einem Mercedes absolviert. Was waren deine ersten Eindrücke?**

Es war Wahnsinn. Okay, ich kannte die Fliehkräfte, Verzögerung und Beschleunigung zwar schon aus Formel-Zeiten. Trotzdem war das beim ersten Test am Lausitzring schon ein grosser Schritt. Sowohl was die Kurvenspeeds angeht als auch die noch mal viel professionellere Arbeit im Team. Danach gab es einen weiteren Test Ende 2014 in Jerez. Mittlerweile habe ich einige Runden im DTM-Auto gedreht, und ich muss sagen, dass ich mich sehr wohl fühle und es viel Spass macht, weil es einfach noch mehr Rennauto ist als ein GT3. **Warum hat es erst nach dem Test 2014 mit dem Drive geklappt, beim ersten Mal aber noch nicht?** Das kann ich gar nicht an irgendwas festmachen. Letztes Jahr waren einige Umstände,

die einfach nicht dazu geführt haben. So gesehen macht es mich auch stolz, dass ich drangeblieben bin, nie aufgegeben habe. Seit meinem Wiedereinstieg im GT-Sport war die DTM immer ein Ziel oder eher ein Traum, der nicht zu erreichen war. Aber über die Kundensport-Aktivitäten von Mercedes AMG bin ich in den letzten vier Jahren immer näher herangekommen. Dass es jetzt geklappt hat, ist natürlich super.

**Wann sitzt du das nächste Mal im DTM-Mercedes?**

Bei den offiziellen ITR-Testfahrten in ein paar Wochen. Wann genau weiss ich aber nicht, da die Einteilung der Fahrer noch nicht feststeht. Ich hoffe, dass ich viel zum Fahren komme und mich einschliessen kann, da ich ja noch etwas auf-

holen muss gegenüber den Jungs, die schon länger in der DTM fahren.

**In welchem der drei Werkteams wirst du unterkommen?**

Das ist noch nicht entschieden. Aber HWA kenne ich sehr gut; durch die Tests und teilweise auch aus der GT3. Mücke kenne ich noch aus meiner Formel-3-Zeit. Und auch ART (bis 2007 ASM, d. Red.) kenne ich noch aus der F3.

**Was sind deine Ziele für die erste DTM-Saison?**

Viel lernen. Fokussiert sein. Versuchen, keine Fehler zu machen. Solide Leistungen zeigen. Mir Respekt verschaffen – es geht ja doch teils hart zur Sache. Das Podium wäre das Ziel, aber ich bin auch Realist genug, um zu wissen, dass das sehr schwer wird. Ich möchte mich kontinuierlich steigern und vielleicht das eine oder andere Highlight setzen. Ich hoffe, dass ich mich schnell einschliessen und auf das Level der anderen kommen kann, um dann so schnell wie möglich auch vorne mitmischen zu können. ♦

**Zur Person Maximilian Götz**

**Geburtstag** 4. Februar 1986  
**Geburtsort** Ochsenfurt (D)  
**Herkunftsland** Deutschland

- KARRIERE**
- 1996–2001 Kartsport (2x dt. Meister)
  - 2002 Formel BMW (2./bester Rookie)
  - 2003 Formel BMW (Meister)
  - 2004/2005 F3 Euroserie (19./14.)
  - 2007 Formula Master (9.), F3 Euroserie
  - 2008 F3 Euroserie (22.)
  - 2009 Trofeo Lamborghini (3x Podium)
  - 2010 ADAC GT Masters (Alpina, 2.R.)
  - 2011 ADAC GT Masters (Mercedes, 20.)
  - 2012 ADAC GT Masters (Merc., Meister)
  - 2013 ADAC GT Masters (Mercedes, 3.), Gesamtsieg 24h Spa (Mercedes)
  - 2014 Blancpain Sprint Series (Merc., Meister), ADAC GT Masters (Merc., 5.)
  - 2015 DTM-Werksfahrer (Mercedes)

**HOBBYS**  
Schnelle Autos



Monte Carlo

# Ziemlich beste Feinde



Licht und Schatten: Auf dem Weg zum 25. WM-Laufsieg musste Ogier anfangs auch Hiebe von Loeb einstecken

Von REINER KUHN und  
MICHAEL HEIMRICH

**Der Gastauftritt von Sébastien Loeb zwang Weltmeister Sébastien Ogier zur Höchstleistung und zeigte den Klassenunterschied zwischen ihm und dem Rest des WM-Feldes auf. Nicht zuletzt durch den Dreifacherfolg von Volkswagen beim Saisonauftakt in Monte Carlo wurden einige Fragen beantwortet – aber auch neue gestellt.**

Schon der erste Treffer sass. Über 30 Sekunden knöpfte Loeb Erzrivale Ogier in der Auftaktprüfung ab. Szenenapplaus sogar bei jenen, die vor nicht allzu langer Zeit das Ende der Loeb-Dominanz herbeigesehnt hatten. Endlich ging es dem aktuellen WM-Dominator Ogier an den Kragen, dem vor allem 2014 ein echter Gegner fehlte. Zwar konnte sich der VW-Pilot beim Auftaktklassiker in der Heimat direkt mit einer Bestzeit revanieren, doch eines war klar: Loeb kann es noch immer!

Ganz unvorbereitet war der Citroën-Werkspilot nicht in das Duell mit dem VW-Konkurrenten gestartet. Neben technischen Verbesserungen am DS 3 WRC übte er im Vorfeld zusammen mit Beifahrer Daniel Elena

auch das seit Monaten nicht mehr praktizierte nächtliche Fahren nach Ansagen. Das Fehlen von Zwischenzeiten (s. Seite 18) störte den Altmeister weniger als die späte Startposition 14. In der Summe ein klarer Nachteil für ihn, denn die vor ihm fahrenden Autos schleuderten zusätzlichen Schnee und Dreck auf die Strecke.

Loeb musste deshalb alle Register ziehen, um das Tempo hoch zu halten. Das Risiko zahlte sich nicht aus. Auf der achten Prüfung rutschte er in einer Rechtskurve zu weit nach ausen und touchierte mit dem linken Hinterrad einen Stein. Die neu konstruierte Aufhängung seines Dienstwagens hielt dem Einschlag nicht stand. Mit quer stehendem Reifen quälte sich Loeb aus der Prüfung. Die Entscheidung war gefallen, und das ausgerechnet vor den Toren der Heimatstadt von Ogier!

Weltmeister Ogier schaltete sofort zwei Gänge zurück. Das Spitzenduell auf Messers Schneide hatte ihn zur Höchstleistung getrieben, und sein Vorsprung betrug schon am Freitagabend fast zwei Minuten. Er konnte sich nur noch selbst schlagen. «Ich hätte den Zweikampf gegen Loeb gern fortgesetzt», sagte Ogier, dem dennoch ein grosser Stein vom Herzen fiel. «Am Ende war es

wichtig, dass ich trotz des Rückstands zu Beginn nie die Ruhe verloren habe.»

Loeb verteidigte seine forsche Taktik: «Die Strecken waren unheimlich schnell verdreckt. Ich musste versuchen, dran zu bleiben. Aber als wir abflogen, ging ich kein extremes Risiko ein.»

## Kubica erntet wieder nicht

Hopp oder topp. Das ist immer noch die bevorzugte Devise von Ford-Privatier Robert Kubica.



**«Ich hätte den Zweikampf gegen Loeb gern fortgesetzt.»**

SÉBASTIEN OGIER

Auch im zweiten WRC-Jahr überrascht der Pole mit teils beeindruckenden Bestzeiten, an die kein anderer Fahrer herankommt. Aber die Früchte kann er nicht ernten. Am Donnerstagabend drehte sich der Pole und beschädigte Lichtmaschine und Scheinwerfer. Unter Rallye-Reglement kehrte er am Freitag zurück, warf jedoch sein Auto auf jener schicksalhaften ach-

ten Prüfung gleich zwei Mal von der Strecke. Dort unterlief auch Kris Meeke (DS) ein Ausrutscher. Wie bei Loeb hielt die hintere Aufhängung nicht, der Nordire blieb im Graben liegen.

Mit drei Bestzeiten im Schlussspurt arbeitet Meeke an der teaminternen Wiedergutmachung. Auch auf der abschliessenden Power-Stage hatte er die Nase vorn und holte drei Extrapunkte. «Das zeigt, dass ich das Tempo habe, um mitzuhalten», sagte der 35-Jährige, der dennoch nicht an seinen Podiumsplatz vom Vorjahr anknüpfen konnte.

Auch M-Sport-Wiederpflichtung Ott Tänak glänzte zu Beginn mit einer tadellosen Fahrt und guten Zeiten, die ihm nach der zweiten Etappe Platz 4 bescherten. Teamchef Malcolm Wilson lobte den Esten in den höchsten Tönen und sprach von einem neuen und natürlich besseren Ott. Doch am Samstagtag vergrub Wilson sein Gesicht in beiden Händen. Der Fiesta mit der Nummer 6 landete nach einer mittelschnellen Linkskurve tief unten in einer Böschung und fand nur mit tatkräftiger Zuschauerhilfe überhaupt wieder zurück auf die Strecke. Teamkollege Elfyn Evans konnte sich auf dem fünften Rang behaupten, ehe er in WP11 eine Mauer

touchierte und die Hinterachsaufhängung beschädigte. Am Ende sprang für ihn der siebte Platz hinter den beiden Hyundai-Piloten Thierry Neuville und Dani Sordo heraus. «Das Potenzial ist da, aber ich habe einige dumme Fehler gemacht», gestand der Waliser.

## «Ich will ihn nicht angreifen»

Der letzte Monte-Tag hatte sich mit klaren Bedingungen präsentiert. Die Strecken waren sauber und trocken. Es gab kaum mehr tückische Abschnitte mit Schnee und Eis, welche die Reifenwahl knifflig machten. Die Sicht war klar. Jari-Matti Latvala atmete deshalb noch tiefer durch, sein zweiter Platz konnte sicher nach Hause gebracht werden. Als er am Tag zuvor Ogier auf einer einzigen Prüfung 40 Sekunden abknöpfte, erschreckte dies den umsichtigen Finnen selbst am meisten. «Ich will ihn bestimmt nicht angreifen», wehrte Latvala alle Nachfragen ab. Ogier maulte, dass ihm wegen der fehlenden Zwischenzeiten ein wenig die Orientierung fehle, aber er werde gleich wieder mehr Gas geben, damit keiner auf falsche Gedanken käme.

Latvala waren solche Aussagen egal. Bislang konnte er bei der Mutter aller Rallyes wenig glänzen, Rang 2 bedeutet ein so-





Er kann es noch: Rekordweltmeister Loeb machte bei der Monte lange Jagd auf Titelverteidiger Ogier



Mal vereint: Ogier (r.) mit Loeb



Erstmals im Monte-Ziel: Neuville im Hyundai «mit Potenzial»



Hinten war was quer: Evans schleppte sich auf Rang 7



Man spricht Deutsch: Kremer im Skoda S2000 auf WRC2-Rang 3

## NACHGEHAKT BEI Sébastien Loeb

(40/F). Der Rekordchampion über seine Rückkehr ins Rallyecockpit, das Duell mit Ogier und weitere WM-Starts.



Von REINER KUHN

**? Wie sieht dein Fazit nach der Rallye Monte Carlo aus?**

Wieder einmal im Rallyecockpit zu sitzen, hat grossen Spass gemacht – bis zum Ausrutscher. Danach war die Rallye für uns eigentlich gelaufen, auch wenn wir versuchten, noch ein paar WM-Zähler zu holen.

**? Was war das Schwierigste für dich?** Mit Aufschrieb, Auto und Reifen kam ich gut zurecht. Ich war mir aber

nicht sicher, wie es auf den ersten Nachtprüfungen läuft. Ich befürchtete, dass ich da einen Nachteil haben könnte, weil man auf der Rundstrecke viel mehr mit den Augen arbeitet und ich es nicht mehr gewohnt bin, 100 Prozent nach Ansage zu fahren. Das mag sich nach der ersten Bestzeit nun sicher doof anhöhlen. Auch weil ich den entscheidenden Fehler bei Tageslicht machte.

**? Hast du zu sehr attackiert?** Bei der Startposition war klar, dass wir eine verschmutzte Fahrbahn vorfinden wür-

den und etwas riskieren müssen. Das ging einmal schief. So ist das. Mir selbst tut das am meisten weh.

**? Wie sehr hat du dich auf das Duell mit Weltmeister Sébastien Ogier konzentriert?** Extra Druck hatte ich keinen. Aber klar spielt das eine Rolle. Für die Medien war das ein tolles Thema: die Monte, die Sébs, der Vorgänger gegen den Nachfolger. Als Fahrer muss man aber auch die anderen achten.

**? Es scheint aber kein anderer Pilot in der Lage zu sein, auf dem Niveau der Super-Sébs zu fahren?** Hier sah es am Anfang tatsächlich so aus (*lacht*). Keine Sorge, auch Ogier oder ich sind am Limit. Zudem ist das nicht immer so. Den Sieg hier hat er aber verdient. Er blieb fehlerlos und wusste, wie er agieren muss, als ich in Führung lag.

**? Werden wir dich dieses Jahr nochmals bei einem WM-Lauf sehen?** Das glaube ich nicht. Es war ein einmaliger Auftritt. Diesbezüglich gibt es keine weiteren Pläne.

## Neuer Wettbewerber

# Toyota kommt!

Diesen Freitag blickt die Rallyewelt nach Tokio. Denn zur Sport-Pressekonferenz von Toyota hat sich auch Akio Toyoda angesagt. Der Präsident des Weltmarktführers will scheinbar höchstselbst die Rückkehr der Japaner in die Rallye-WM verkünden.

Sinn würde dies mit einem wieder erkennbaren und dem Serienpendant optisch nahen Werkswagen allemal machen. Auch, weil Toyota nirgends eine bessere Erfolgsbilanz hat als in der Rallye-WM: Bei 273 Starts zwischen 1973 und 1999 führen Toyota-Piloten 144 Mal aufs Podium, davon 43 Mal ganz nach oben. Alles gekrönt von vier Fahrer-Titeln (Carlos Sainz 1990 und '92, Juha Kankkunen '93 sowie Didier Auriol '94) und drei Marken-Titeln (1993, '94, '99).

Die Japaner arbeiten intensiv an der WM-Rückkehr. Seit verganginem Frühjahr spulte die Toyota Motorsport GmbH (TMG) mit einem Yaris-WRC-

Prototyp Testkilometer ab. Zum WM-Lauf nach Finnland reiste im Sommer neben einer Abordnung um Yoshiaki Kinoshita, Präsident der Toyota Motorsport GmbH (TMG) in Köln, auch eine japanische Delegation mit Toyota-Sportchef Mitsuhiro Kato sowie der oberste Konzernchef Akio Toyoda. Der erklärte damals: «Rallye ist in der DNA von Toyota verankert. Man sollte unsere künftigen Aktivitäten im Auge behalten.»

Eric Camilli (F/26) sowie Teemu Suninen (FIN/20) sollen von dem bereits mit TMG in der Langstrecken-WM zusammenarbeiten

tenden Orega-Team über die WRC2 an die Topliga rangeführt werden. Mindestens einer soll Werksfahrer werden und 2017, mit dem dann nach dem neusten Reglement konstruierten Toyota Yaris WRC, neben einem erfahrenen Topiloten um WM-Zähler kämpfen. ♦ RK



Akio Toyoda

## Neue Regeln

## Entspannter ohne Datenflut

Von REINER KUHN

Um taktisches Fahren zu verhindern, hat die FIA das Übertragen von Daten wie Zwischenzeiten in und aus dem Auto verboten. Trotz ersten Bedenken zeigten sich die Fahrer von der Regeländerung begeistert.

Die vergangenen Monate wurde nicht nur im Servicepark über die ab dieser Saison greifenden Regeländerungen debattiert. Neben der geänderten Startreihenfolge, die vor allem den meist vorne fahrenden Piloten des Volkswagen-Teams sauer aufstösst, missfiel dem Gros der Aktiven das Übertragungsverbot von Daten in und aus dem Wettbewerbswagen, ausgenommen sicherheitsrelevanten Dingen. Der Weltver-



Nach Infostopp: Piloten (Sordo) fokussieren mehr aufs Fahren

band erhofft sich dadurch mehr Wettbewerb und Spannung. Bei den Teams wiederum herrschen noch immer Zweifel, wie die Einhaltung des Verbots überhaupt kontrolliert werden kann.

Nach Sébastien Loeb's Fabelzeit zum Auftakt sinnierten einige VW-Mitarbeiter laut darüber nach, was man dem als 14. und damit 28 Minuten hinter Sébastien Ogier startenden Rekordweltmeister alles an Infor-

mationen mit auf den Weg geben könnte – inklusive Richtzeiten. «Möglich ist vieles», räumt FIA-Rallye-Direktor Jarmo Mahonen ein. Wer erwischt wird, muss mit Strafen bis hin zum Meisterschaftsausschluss rechnen. «Dieses Risiko gehen Hersteller kaum ein», ist der Finne überzeugt. «Zudem kontrollieren sich Wettbewerber meist gegenseitig.»

## Meist mit anderen Sorgen

Die Fahrer hatten beim kniffligen Monte-Auftakt meist andere Sorgen. «Klar hätte man gerne Zwischenzeiten. Man will alle Infos nutzen, die man haben kann», sagte Jari-Matti Latvala. «Alles in allem fährt man aber entspannter. Man konzentriert sich wieder viel mehr aufs Fahren.» Seine Kollegen sahen das ähnlich. «Man muss erst

wieder ein Gefühl für den eigenen Rhythmus bekommen», erklärte Kris Meeke. «Bisher hast du dich einfach an den anderen orientiert, nun musst du deinen Speed selbst einschätzen. Aber mir taugt das.» Hyundai-Werksfahrer Dani Sordo: «Es macht die Sache auch für uns deutlich spannender. Bei den Zeitkontrollen kannst du es kaum erwarten zu sehen, was deine Konkurrenten für Zeiten gefahren sind.» Der zur Rallyehalbzzeit an der Spitze enteilte Ogier hatte beim Auftakt ein anderes Problem. «Nachdem Loeb weit zurückgefallen war, musste ich meinen Vorsprung ohne direkten Konkurrenten verwalten. Das war vor allem deswegen schwierig, weil ich ohne die Zwischenzeiten nie genau wusste, wie ich mein Tempo dosieren sollte.» ♦

## WRC2

## Mit Cleverness auf das Podium

Auch in der zum Saisonauftakt mit 13 Teilnehmern gut besetzten WRC2 ging der Sieg über einen Weltmeister aus Frankreich. Junior Stéphane Lefebvre markierte die erste Bestzeit und kontrollierte fortan in seinem werksunterstützten DS 3 R5 das Geschehen. Dahinter hauchten sich seine Landsmänner Eric Camilli und Julien Maurin (beide Ford Fiesta) sowie der bei seinem R5-Debüt stark agierende slowakische Markenkollege Martin Koci die Bestzeiten um die Ohren, straukelten aber ebenso immer wieder durch falsche Reifenwahl oder Ausrutscher wie der irische Peugeot-Werkspilot Craig Breen im 208 T16. Haupt-

profiteur war Armin Kremer im betagten Skoda Fabia S2000. Der 45-jährige Mecklenburger hoffte, durch clevere Strategie einen Podiumsplatz erringen zu können, und lag am Sonntagmorgen auf Rang 2.

Doch auf den drei finalen, mit Spitzkehren gespickten Prüfungen kämpfte er gegen

die modernen, turbobefeuerten R5-Boliden mit stumpfen Waffen. Breen zog auf der vorletzten WP vorbei, der Deutsche musste sich mit Platz 3 zufriedengeben. Das soll sich bei seinem nächsten WM-Auftritt ändern. Ab Portugal will Kremer mit dem neuen Skoda Fabia R5 dagehalten. ♦ RK



Geschehen kontrolliert: Junior-Weltmeister Lefebvre im R5

## WRC3/Junior-WM

## Fast alle eingeholt

Unverhofft kommt oft. Ähnlich wie Routinier Armin Kremer in der WRC2 peilte auch Monte-Neuling Christian Riedemann beim Junior-WM-Auftakt einen Podiumsplatz an. Während sich Lokalmatador Quentin Gilbert früh vom Feld absetzte, fand sich der Sulinger nach schwachem Start erst einmal im hinteren Drittel des elf Teilnehmer zählenden Feldes wieder.

«Es ging einfach nichts vorwärts», klagte Riedemann, liess über Nacht die Fahrwerkeinstellungen seines DS 3 R3 komplett umgekrempelt und blies zur kontrollierten Aufholjagd. Prüfung für Prüfung arbeitete er sich nach vorne. Am Freitagabend rangierte er hinter Gil-

bert, Ole Christian Veiby und Torsten Folb auf Rang 4. Letzterer rutschte am Samstag von der Strecke. Auf der vorletzten WP markierte der Deutsche die Bestzeit und zog an Veiby vorbei auf Rang 2. Auf den souveränen Auftaktzieger Quentin Gilbert fehlten Riedemann im Ziel aber fast 2,5 Minuten. ♦ RK



Riedemann: Zuerst ging nichts

## AUS DEM SERVICEPARK Von REINER KUHN

Was für ein Lapsus vor der Rallye. Die Rekordchampions Sébastien Loeb/Daniel Elena segelten bei der Streckenbesichtigung auf einer Verbindungsetappe von der Strasse und konnten erst nach einem Autowechsel weitermachen. Wie Augenzeugen berichteten, lieferte sich Loeb zuvor ein Duell mit seinem WRC-Markenkollegen Sébastien Chardonnet.

Der britische Schauspieler und Golden-Globe-Gewinner Idris Elba («Luther») durfte sich vor dem WM-Auftakt ebenso durch

die Strassenschluchten von Monaco pilotieren lassen wie Renaud Lavillenie, der französische Olympia-Sieger im Stabhochsprung, oder Rugby-Nationalspieler Mathieu Bastareaud. Ebenfalls vor Ort: Pierre Casiraghi (Neffe von



Champion-Lapsus: Loeb nach Ausrutscher

Prinz Albert), der Tscheche Jan Koller (ehemaliger Fussball-Bundesliga-Profi) und Schauspieler François Cluzet («Ziemlich beste Freunde»).

◆◆◆  
Nachwuchsschule der besonderen Art: Philipp Knof (Citroën) schraubte am DS 3 seines Förderers Wolf-Dieter Ihle. Seine deutschen Landsmänner Marijan Griebel (Opel) und Fabian Kreim (Skoda) besichtigten ebenso als

Wettercrews die WPs wie der schnelle Schwede Pontus Tidemand. Finnlands Toptalent Teemu Suminen (Toyota) durfte Jari-Matti Latvalas Eisspion Toni Gardemeister über die Schulter schauen.

◆◆◆  
Der Fabia S2000 von Armin Kremer hat eine ruhmreiche WM-Vergangenheit. Kein Geringerer als Doppelweltmeister Sébastien Ogier holte mit dem Skoda in VWs WM-Vorbereitungsjahr 2012 die Klassensiege auf Sardinien und in Frankreich.

◆◆◆  
Mehr Heimrallye geht nicht: Das Ziel der WP 5 lag gerade mal drei Kilometer von Sébastien Ogiers Elternhaus in Forest-St-Julien entfernt.



Filmprominenz: Ogier (r.) mit Elba

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# ÜBERFLIEGER

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

**14%**  
PREISVORTEIL

**GRATIS**

## RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

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



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registereinsicht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lemann, Vertrieb: Beilerung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Hans-Oberschlag (Vorstand), Helmut Dänke, Dr. Michael Ranjic, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, als bestellender Unternehmer, Ab Hamburg, HRB 93172.

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

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

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

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

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

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

Ich bezahle per Rechnung.

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

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

Datum Unterschrift



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

# MEINE RALLYE

**Fahrer-Kommentare nach der Rallye Monte Carlo**



## < Jari-Matti Latvala (2.)

«Platz 2 bei der Monte ist ein Traumergebnis und fühlt sich fast wie ein Sieg an. Mein Dank geht an die Eisspione. Ohne deren prima Streckeninfos wäre das nicht möglich gewesen.»

## Mads Östberg (4.) >

«Eine gute Rallye. Ich machte wenig Fehler und hatte das Glück, dass wir die Probleme an unserem Auto immer lösen konnten. Ab Schweden bekomme auch ich einen neuen DS 3.»



## < Thierry Neuville (5.)

«Über meine Platzierung habe ich mir zu keiner Zeit Gedanken gemacht. Diese Rallye ist so speziell und schwierig, dass ich einfach nur glücklich bin, hier endlich mal im Ziel zu sein.»



## Elfyn Evans (7.) >

«Verglichen mit dem Vorjahr haben wir viele Fortschritte gemacht, am, um, im Auto. Leider habe ich bei der Reifenwahl öfters daneben gelegen, sonst wäre mehr drin gewesen.»



## < A. Kremer (14./3. WRC2)

«Fantastisch! Mehr war gegen diese Konkurrenz hier mit dem S2000 nicht drin. Das Team rund um Mundl (Teamchef und Eisspion Baum-schlager, die Red.) machte einen super Job.»



## C. Riedemann (22./2. WRC3) >

«Nach einem schwierigen Auftakt steigerten wir uns übers gesamte Wochenende. Platz 2 bei meiner ersten Rallye Monte Carlo ist mehr, als wir erwarten konnten. Ich bin überglücklich.»



## Experten-Urteil

**Reiner Kuhn**

Sonderkorrespondent



### Fahrer der Rallye

#### Armin Kremer

Was für ein starker Auftritt des 45-jährigen Mecklenburgers. Kremer wusste um den Vorteil der zahlreich angetretenen Youngster in ihren meist werksunterstützten R5-Boliden, bewahrte die Ruhe, überliess der Konkurrenz die Bestzeiten und machte in deren Windschatten Position um Position gut. Selbst ein grippaler Infekt von Co Klaus Wicha konnte die konzentrierte Fahrt Kremers nicht bremsen. Ein echte Erfolgsfahrt - auch für Skoda: Denn dieser WRC2-Rang 3 geht wohl in die Annalen ein, als letztes WM-Podium eines S2000.



### Heimlicher Gewinner

#### Sébastien Loeb

Die Rallye hatte noch nicht mal richtig angefangen, da war der Gaststarter obenauf. Nach der viel beachteten, aber wenig aussagekräftigen Bestzeit beim Shakedown setzte der Rekordweltmeister auf der ersten Prüfung ein noch fetteres Ausrufezeichen hinter seine Fahrkunst. Mit einer Fabelzeit deklassierte der 40-jährige Superstar die versammelte Weltelite dermaßen, dass selbst Loeb's engstem Verfolger über 1 Sekunde pro Kilometer auf ihn fehlten. Egal was später passieren sollte, die Ausnahmestellung des 78-maligen WM-Laufsiegers war zementiert.



### Heimlicher Verlierer

#### Kris Meeke

2015 wollte der Nordire das Vertrauen von Citroën-Sportchef Yves Matton mit cleverer Fahrweise zurückzahlen. Es blieb bei guten Vorsätzen. In Schlagdistanz zum Podium unterlief Meeke ein Patzer. Da half es wenig, dass er im Endspurt 3 von 4 möglichen Bestzeiten holt. Teamkollege Mads Östberg reist mit dreimal so vielen WM-Zählern als «best of the rest» zum Heimspiel nach Schweden und könnte mit einem weiteren Topresultat die Hackordnung auf den Kopf stellen. ♦



### Höhepunkte der Rallye

- 1. Tag:** Sébastien Loeb (DS) schockt Konkurrenz mit Fabelzeit (WP1); Bryan Bouffier (Ford) fliegt ab, Robert Kubica (Ford) schlägt nach Dreher an und beklagt defekte Lichtmaschine (WP2).
- 2. Tag:** Loeb und Teamkollege Kris Meeke (DS) rutschen in einen Graben und beschädigen sich die Hinterradaufhängungen (WP8).
- 3. Tag:** Ott Tänak (Ford) rutscht von Strecke (WP10); Elfyn Evans (Ford) touchiert Mauer (WP11); Mads Östberg (DS) klagt über Motorenprobleme (WP12).
- 4. Tag:** Kubica knallt nach Bremsdefekt gegen eine Mauer (WP14); Meeke (DS) gewinnt die Power-Stage vor Teamkollege Loeb und Jari-Matti Latvala (VW); Sébastien Ogier feiert seinen 25. WM-Sieg, und VW einen Dreifach-Erfolg (WP15).

### PRÜFUNG FÜR PRÜFUNG

#### Shakedown

(Shakedown (3,52 km): 1. Loeb in 2:21,0 min (= 84,40 km/h); 2. Meeke +0,4 sec; 3. Ogier +1,1; 4. Mikkelsen +1,2; 5. Kubica +1,3; 6. Evans +1,4; 7. Östberg +1,8.

#### 1. Tag

**Startreihenfolge (wie auch an Tag 2 und 3 nach WM-Endtabelle 2014):** 1. Ogier; 2. Latvala; 3. Mikkelsen; 4. Östberg; 5. Neuville; 6. Meeke; 7. Evans; 8. Prokop; 9. Sordo; 10. Solberg; 11. Bouffier; 12. Tänak; 13. Kubica; 14. Loeb.  
**WP 1 (21,31 km):** 1. Loeb in 15:53,5 min (= 80,46 km/h); 2. Tänak +22,0 sec; 3. Ogier +30,9; 4. Meeke +32,6; 5. Östberg +36,1; 6. Neuville +37,6; 7. Bouffier +41,7.  
**WP 2 (19,68 km):** 1. Ogier in 13:57,1 min (= 84,64 km/h); 2. Latvala +10,7 sec; 3. Loeb +17,6; 4. Evans +18,3; 5. Mikkelsen +23,6; 6. Sordo +31,1; 7. Tänak +34,2.

#### 2. Tag

**WP 3 (15,84 km):** 1. Loeb in 10:23,4 min (= 91,40 km/h); 2. Ogier +15,0 sec; 3. Evans +22,7; 4. Mikkelsen +22,8; 5. Östberg +30,6; 6. Tänak +31,4; 7. Koci +31,6.  
**WP 4 (25,81 km):** 1. Kubica in 15:27,0 min (= 100,23 km/h); 2. Ogier +3,0 sec; 3. Latvala +5,3; 4. Loeb +7,0; 5. Tänak +15,4; 6. Meeke +17,3; 7. Evans +20,6.  
**WP 5 (25,40 km):** 1. Kubica in 15:13,2 min (= 100,13 km/h); 2. Ogier +0,8 sec; 3. Latvala +15,7; 4. Loeb +22,1; 5. Meeke +25,3; 6. Mikkelsen +27,8; 7. Östberg +27,9.  
**WP 6 (15,84 km):** 1. Loeb in 10:26,1 min (= 91,08 km/h); 2. Latvala +3,5 sec; 3. Ogier +3,6; 4. Kubica +4,6; 5. Meeke +8,0; 6. Mikkelsen +10,3; 7. Chardonnet +16,0.  
**WP 7 (25,81 km):** 1. Kubica in 14:36,1 min (= 106,06 km/h); 2. Ogier +1,3 sec; 3. Meeke +13,4; 4. Sordo +13,7; 5. Loeb +15,9; 6. Tänak +18,8; 7. Latvala +18,9.  
**WP 8 (25,40 km):** 1. Ogier in 15:15,9 min (= 99,84 km/h); 2. Chardonnet +14,7; 3. Östberg +19,1; 4. Latvala +20,2; 5. Mikkelsen +21,7; 6. Neuville +26,9; 7. Tänak +36,0.

#### 3. Tag

**WP 9:** abgesagt.  
**WP 10 (51,70 km):** 1. Kubica in 30:41,9 min (101,05 km/h); 2. Meeke +33,4 sec; 3. Loeb +41,2; 4. Mikkelsen +1:04,1; 5. Sordo +1:08,8; 6. Latvala +1:09,0; 7. Evans +1:10,2.  
**WP 11 (19,93 km):** 1. Loeb in 10:42,4 min (= 111,69 km/h); 2. Kubica +1,8 sec; 3. Latvala +5,3; 4. Meeke +5,6; 5. Ogier +7,4; 6. Östberg +7,6; 7. Mikkelsen +9,1.  
**WP 12 (36,85 km):** 1. Meeke in 24:32,9 min (= 90,07 km/h); 2. Kuica +8,5 sec; 3. Neuville +11,1; 4. Latvala +18,4; 5. Sordo +30,0; 6. Tänak +36,3; 7. Mikkelsen +37,1.

#### 4. Tag

**Startreihenfolge (umgekehrte Rangliste nach Etappe 3):** 1. Bertelli; 2. Chardonnet; 3. Tänak; 4. Protasov; 5. Kubica; 6. H. Solberg; 7. Meeke; 8. Loeb; 9. Prokop; 10. Evans; 11. Neuville; 12. Sordo; 13. Östberg; 14. Mikkelsen; 15. Latvala; 16. Ogier.  
**WP 13 (10,50 km):** 1. Meeke in 6:33,7 min (= 96,01 km/h); 2. Loeb +1,1 sec; 3. Sordo +1,8; 4. Neuville +3,8; 5. Ogier +4,0; 6. Östberg +6,0; 7. Mikkelsen +6,9.  
**WP 14 (31,66 km):** 1. Loeb in 22:27,3 min (= 84,60 km/h); 2. Östberg +8,8 sec; 3. Neuville +11,8; 4. Sordo +18,3; 5. Ogier +22,1; 6. Kubica +28,1; 7. Latvala +33,5  
**WP 15 (10,50 km/Powerstage):** 1. Meeke in 6:30,5 min (= 96,80 km/h); 2. Loeb +0,2 sec; 3. Latvala +1,9; 4. Ogier +2,7; 5. Mikkelsen +4,4; 6. Neuville +4,5; 7. Chardonnet +5,4.

**RALLYE-WM MONTE CARLO 2015/ Resultate**

Start: Monaco, 22.-25. Januar 2015; 1. von 13 Läufen zur Rallye-WM; Gesamtdistanz: 1403,08 km, davon 355,48 km auf 15 Wertungsprüfungen; 94 Teams gestartet, 78 gewertet. Wetter: wechselhaft.

Team	Auto	Wertung Klassen	Rückstand	Leader	Bestzeiten	Pkte.
1. Ogier/Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC	1. WRC M*	3:36:40,2	WP 7-15	2	25
2. Latvala/Anttila (FIN)	Volkswagen Polo R WRC	2. WRC M*	+58,0			18+1**
3. Mikkelsen/Floene (N)	Volkswagen Polo R WRC		+2:12,3			15
4. Östberg/Andersson (N/S)	DS 3 WRC		+2:43,6			12
5. Neuville/Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC	3. WRC M*	+3:12,1			10
6. Sordo/Marti (E)	Hyundai i20 WRC	4. WRC M*	+3:12,9			8
7. Evans/Barritt (GB)	Ford Fiesta RS WRC	5. WRC M*	+5:23,7			6
8. Loeb/Elena (F/MC)	DS 3 WRC	6. WRC M*	+8:34,7	WP 1-6	5	4+2**
9. Prokop/Tomanek (CZ)	Ford Fiesta RS WRC	7. WRC M*	+9:54,8			2
10. Meeke/Nagle (GB/IRL)	DS 3 WRC	8. WRC M*	+10:55,6		3	1+3**
11. H. Solberg/Minor (N/A)	Ford Fiesta RS WRC		+12:07,4			
12. Lefebvre/Prévot (F)	DS 3 R5	1. WRC 2	+12:56,5			
13. Breen/Scott (IRL/GB)	Peugeot 208 T16 R5	2. WRC 2	+15:10,5			
14. Kremer/Wicha (D)	Skoda Fabia S2000	3. WRC 2	+15:23,5			
15. Camilli/Veillas (F)	Ford Fiesta R5	4. WRC 2	+17:56,2			
16. Protasov/Cherepin (UA)	Ford Fiesta R5		+18:46,0			
17. Margailan/Margailan (F)	Ford Fiesta R5		+18:49,3			
18. Tănăk/Molder (EST)	Ford Fiesta RS WRC	9. WRC M*	+19:49,3			
19. Hirschi/Landais (CH)	Peugeot 208 T16 R5	5. WRC 2	+22:49,3			
20. Raoux/Escartefigue (F)	Ford Fiesta RS WRC		+27:40,7			
21. Giordano/Sarraud (F)	Ford Fiesta RS WRC	6. WRC 2	+30:13,5			
22. Gilbert/Jamoul (F/B)	DS 3 R3 Max	1. Junior-WM	+31:52,5			
23. Delecour/Savignoni (F)	Porsche 997 GT3 Cup RGT	1. RGT	+33:21,4			
24. Riedeman/Wenzel (D)	DS 3 R3 Max	2. Junior-WM	+34:16,2			
Ferner:						
36. Althaus/Bayard (CH)	Peugeot 208 R2		+44:47,6			
71. Ihle/Stein (D)	DS 3 R3		+1:23:13,9			

\* Diese Fahrer der WRC-Klasse sind auch für die Markenwertung eingeschrieben und sammeln somit auch dafür Punkte \*\* Zusatzpunkte für die Power-Stage

**Wichtigste Ausfälle:**

Bouffier/Panseri (F)	Ford Fiesta RS WRC	Unfall, WP 2	
Burri/Gordon (CH/F)	Ford Fiesta R5	Kupplung, WP 10	
Maurin/Klinger (F)	Ford Fiesta RRC	Unfall, WP 10	
Kubica/Szczepaniak (POL)	Ford Fiesta RS WRC	Unfall, WP 14	4
Kočí/Kostka (SK/CZE)	Ford Fiesta R5	Unfall, WP 14	

Auftakt Rallye-WM 2015: Rallye Schweden 12.-15. Februar 2015

Internet: www.wrc.com



Schnelle Renner für den Nachwuchs: Die Sieger Ogier (l.) und Ingrassia (r.) mit Mini-VWs für Fürst Albert



**WM – Stand Fahrer**

1. Ogier	25
2. Latvala	19
3. Mikkelsen	15
4. Östberg	12
5. Neuville	10
6. Sordo	8
7. Evans	6
8. Loeb	6
9. Meeke	4
10. Prokop	2

**WM – Stand Marken**

1. Volkswagen Motorsport	43
2. Hyundai Shell World Rally Team	27
3. M-Sport World Rally Team	12
4. Citroën Total Abu Dhabi WRT	12
5. Jipocar Czech National Team	6
6. FWRT s.r.l.	1

**WRC2 – Stand Fahrer**

1. Lefebvre	25
2. Breen	18
3. Kremer	15
4. Camilli	12
5. Hirschi	10
6. Giordano	8
7. Foulon	6

**WRC3 – Stand Fahrer**

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

**Junior-WM – Stand Fahrer**

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

**Robert Kubica**

**Eine Gratwanderung**

Auf der zehnten und mit 51,7 Kilometern längsten WP markierte Robert Kubica seine vierte (!) und wohl beeindruckendste Bestzeit. Kris Meeke war als zweitschnellster Fahrer über 30 Sekunden langsamer. Trotz Fabelzeit rangierte der Pole zu diesem Zeitpunkt im unteren Teil der Zeitenlisten. Kein Wunder, stehen beim WRC2-Weltmeister von 2013 den spektakulären Auftritten doch mindestens ebenso viele Unfälle gegenüber. Auf der vorletzten Prüfung landete Kubica gar nach der Zieldurchfahrt im Graben – das Aus. «Nicht schön, aber das gehört dazu. Ich muss einfach mehr Erfahrung sammeln», verteidigte er seine

Gratwanderungen im privaten Ford Fiesta WRC und liess keinen Zweifel daran, dass er weiter seinen Weg gehen will – auch neben der Rallyepiste.

Als im Dezember sein Traum vom Aufstieg in ein Werksauto platzte, gründete der 30-Jährige kurzerhand das RK World Rally Team. Unterstützung bekommt er vom A-Style Team und Reifenpartner Pirelli. ♦ RK



Kubica: Mit eigenem Team

**François Delecour**

**Reserviert, aber stark**

Kaum eine Fahrerkarriere ist so eng mit der Rallye Monte Carlo verknüpft wie jene von François Delecour. 1984 bestritt der damals 21-Jährige hier seinen ersten WM-Lauf. Für den 17. Monte-Auftritt, seinen heute 52-jährige einen RGT-Porsche der britischen Tuning-Schmiede Tüthill, mit dem er bei den restlichen vier Läufen des FIA-RGT-Cups antritt. «Am schwierigsten war es, sich zurückzuhalten. In den Kurven hast du kaum bis null Grip. Es dauert ewig, bist du Gas geben kannst.» Erfolgreich war Delecour dennoch: In

neun der 14 Prüfungen markierte er die RGT-Bestzeit und verwies als Gesamt-23. den von der Dakar angezeigten Roman Dumas (5 Bestzeiten) mit knapp drei Minuten Rückstand auf Klassenrang 2. Dritter wurde der frühere Topallrounder Marc Duez (57). ♦ RK



Delecour: Kaum Grip im RGT

**Wolf-Dieter Ihle**

**Förderurlaub im Cockpit**

Seine Liebe zum Ralliesport ist riesig. Im Sommer führt Wolf-Dieter Ihle gerne eines seiner historischen Rallyeaautos aus. Den Winterurlaub verbringt der Finanzberater bevorzugt bei der Rallye Monte Carlo – seit 1983 zum 15. Mal. «Wir waren ordentlich unterwegs. Nur auf der Mammut-WP 10 ging einiges schief. Als wir nach einem Plattform Zeit gutmachen wollten, rutschten wir von der Strecke und verloren nochmals über 20 Minuten», berichtete der 57-Jährige, der die Zielrampe als Gesamt-71. von 78 überquerte.

der Schwabe deutsche Rallyetalente. Angefangen hat es mit Vize-Europameister Sepp Wiegand. Aktuell gehören Ihle neben Knofs künftigen Einsatzauto auch die Opel Adam Cup und R2 von Julius Tannert. Und wer bei der Monte genau hinschaut, entdeckte auch auf dem Auto von WM-Junior Christian Riedemann Auskleber von Ihles Sachsen Asset Management GmbH. ♦ RK

«Wichtiger ist aber, dass mein DS 3 R3 ohne Kratzer blieb.» Verständlich, denn diesen stellt Ihle fortan Citroëns R1-Trophy-Gewinner Philipp Knof zur Verfügung. Seit vier Jahren fördert



Ihle: Ohne Kratzer geblieben

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.

**GRATIS**



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

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

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

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

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

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

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

IBAN \_\_\_\_\_

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

Ich bezahle per Rechnung

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ00000004985, 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](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)

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

\*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

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

MotoGP

# Ducati: Rückstand



Ducati-Testpilot Michele Pirro: Auch er wird die neue GP15 in Sepang noch nicht testen können

Von IMRE PAULOVITS

**Die sehnsüchtig erwartete Ducati GP15 aus der Feder von Gigi Dall'Igna lässt weiter auf sich warten. Haben die Italiener so überhaupt eine Chance, auf Honda und Yamaha aufzuschliessen?**

Während die 2015er-MotoGP-Modelle von Honda und Yamaha bereits im Juni letzten Jahres erstmals getestet wurden und seither die Kinderkrankheiten kuriert werden, wird Ducati für den Prozess, für den die japanischen Giganten bis Saisonbeginn über neun Monate brauchen, gerade sechs Wochen Zeit haben. So wird es nicht leicht, den Rückstand, den sich die Italiener in den letzten Jahren eingehandelt haben, zu reduzieren.

**Angeblich im Zeitplan**

Gigi Dall'Igna sieht die Sache nicht so tragisch: «Wir haben gesagt, die GP15 kommt zum Sepang-Test im Februar, und bei uns war sie für den zweiten Sepang-Test terminiert. Wir haben versucht, die Sache noch vorzuziehen, aber es wird nicht gehen, so haben wir eine weitere Evolutionsstufe des

letztjährigen Motorrads erstellt, die GP14.3. Mit der können wir weiter an dem Set-up arbeiten, und das ist wichtig, denn aus den dort gewonnenen Erkenntnissen können wir das Anfangs-Set-up der GP15 für Sepang auswählen.»

Laut Dall'Igna ist das Motorrad trotzdem schon sehr weit fortgeschritten, die meisten Teile von den Zulieferern sind bereits da, aber eben nicht alle. «Wir werden Ende Januar anfangen, die Bikes zusammenzubauen, aber das ist eben zu spät für den ersten Sepang-Test.»

Dabei hatten die Ingenieurstruppe um den Ducati-Corse-Chef und all ihre Zulieferer keine leichte Aufgabe. «Das Motorrad wird völlig anders als die GP14 und ihre Evolutionsstufen», verrät Gigi Dall'Igna. «Das Basiskonzept bleibt gleich: ein 90-Grad-V4 mit desmodromischer Ventilsteuerung. Aber es wird ein völlig neues Motorrad mit einem viel kleineren Motor, was uns dabei helfen soll, durch andere Set-up-Möglichkeiten unsere Probleme zu lösen. Wir müssen uns in jedem Bereich verbessern. Aber das Untersteuern ist klar das Problem, das uns am meisten beschäftigt und das wir lösen müssen.»

Dall'Igna ist es auch wichtig, nicht wie in der Stoner-Ära nur einen Fahrer zu haben, der das Motorrad fahren kann. «Mit den Abstimmungsmöglichkeiten ist es mir wichtig, dass sowohl Andrea Dovizioso als auch Andrea Iannone, die unterschiedliche Fahrstile haben, eine passende Abstimmung finden. Ich bin schliesslich für beide da», beteuert er.

**Hohe Ziele**

Dabei steht Ducati auch unter Erfolgsdruck, will man das Projekt langfristig sichern. «Im letzten Jahr war unser Ziel, auf zehn Sekunden an den Sieger der Grands Prix heranzukommen. Das ist uns zum Saisonabschluss meistens gelungen. Dieses Jahr müssen wir mindestens einen Sieg herausfahren. Das wird nicht leicht, denn an der Spitze haben wir die vier besten Fahrer der Welt und die zwei grössten Motorrad-Hersteller. Aber es ist eine Sache, zu der wir imstande sein sollten.»

Aber die steinige Entwicklung, die Ducati nun durchläuft, könnte ihnen gerade das Rüstzeug geben, um für 2016, wenn mit den Michelin-Reifen alle bei null anfangen müssen, richtig gewappnet zu sein. ♦

Rallye Dakar

# Das Aufrüsten geht weiter

Von IMRE PAULOVITS

**Der Kampf von KTM, Honda und Yamaha bei der Dakar geht weiter. Die Werke arbeiten bereits an der Ausgabe 2016.**



Paolo Gonçalves: Vertrag 2016

KTM-Miteigentümer Heinz Kinigadner bringt es mit einem Satz auf den Punkt: «Die Dakar ist nach der MotoGP das zweitwichtigste Medienereignis im Motorradsport.» Die altherwürdige Rallye hat es seit ihrer Umsiedlung nach Südamerika geschafft, ihren Rang der 1980er- und 1990er-Jahre wieder zu erlangen.

Die schwierigste Rallye der Welt hat mit dem Schritt nach Südamerika Dimensionen erreicht, an die vielleicht nicht einmal ihre Macher geglaubt haben. Die starken Märkte für geländetaugliche Autos und Motorräder in Südamerika boomen, dazu wurde in Zusammenarbeit mit mehreren Regierungen ein Zuschauerspektakel kreiert, das so weder in Europa noch in Afrika möglich wäre. Im Vorjahr waren fast vier Millionen Zuschauer an den Pisten, Die Regierungen rechneten einen Wirtschaftswert von 250 Millionen US-Dollar für die Regionen um die Strecke herum aus, dazu kommt ein Werbewert der Fernsehübertragungen in Höhe von 420 Millionen Dollar. Tendenz steigend.

**Gigantischer Aufwand**

Weil Honda in seinen südamerikanischen Werken derzeit einen noch nie dagewesenen Gewinn erzielt, hat die Dakar-Entwicklung in Hondas Denk- und Renn-Fabrik HRC den gleichen Stellenwert wie das MotoGP-Projekt, und HRC-Präsident

Tetsuo Suzuki kümmert sich persönlich drum.

Rallye-Teamchef Martino Bianchi hatte noch vor seiner Rückkehr nach Europa beim Zieleinlauf die Weichen für das nächste Jahr gestellt. Joan Barreda, Paolo Gonçalves und Laia Sanz wurden weiter verpflichtet. Sie sollen bei ausgewählten WM-Rallyes die Entwicklung vorantreiben. «Wir wollen, dass die Entwicklungsabteilung diesmal alle Teile bis September fertig hat und wir sie von dort an auf ihre Zuverlässigkeit prüfen können, denn der kleinste Defekt kann in diesem Kampf entscheiden», so Bianchi.

Bei KTM läuft die Entwicklung ebenfalls gleich weiter. Teamchef Kinigadner: «Wir denken darüber nach, das Werksteam vielleicht noch weiter zu vergrössern, indem wir den einen oder anderen Sponsor finden. Wir wollen neben Coma mit Matthias Walkner weitermachen und neben Sam Sunderland auch den beiden diesjährigen Hoffnungsträgern Toby Price und Pablo Quintanilla eine Chance geben.»

Auch Yamaha wird sich von der diesjährigen Schlappe kaum entmutigen lassen und mit ihrem französischen Team daran arbeiten, ihre Stärke aus der Peterhansel-Zeit der 1990er-Jahre wieder zu erlangen. ♦



Sieger Marc Coma: 2016 neue, talentierte Teamkollegen

RALLYZONE

Fit, analytisch und mit der Welt zufrieden: Alex Hofmann feiert auch in seinem Leben nach der Rennkarriere Erfolge

Von IMRE PAULOVITS

**Der ehemalige deutsche MotoGP-Pilot Alex Hofmann bekommt als Testfahrer und TV-Reporter in der Motorrad-WM besonders viel mit. Entsprechend tief lässt der 34-Jährige im MSa-Interview blicken.**

**Was hast du seit deiner Vertragsunterzeichnung bei KTM gemacht?**

ALEX HOFMANN: Das Projekt ist erst in einer Anfangsphase, wo ich selber gar nicht so gross im Einsatz bin. Bei KTM ist derzeit erst einmal die Aufstellung des Teams die Aufgabe. Die richtigen Leute zu rekrutieren, damit man von Anfang an eine schlagkräftige Truppe beisammen hat. Ich weiss, was der Motor erzielen soll, aber das sind Entscheidungen, die die Ingenieure treffen müssen. Bisher sieht alles sehr verheissungsvoll aus, die Wahl, die da getroffen wurde, passt. Jetzt harre ich erst einmal der Dinge und bin bereit, wenn es etwas zu tun gibt, wenn Fragen auftauchen. Ich werde dann richtig in Aktion treten, wenn das ganze Projekt ins Rollen kommt, und zwar auf der Rennstrecke.

**Was hältst du davon, dass auch Mike Leitner im Projekt ist?**

Super Geschichte. Für ihn war es auch der Zeitpunkt, etwas anderes zu machen. Und KTM hätte nichts Besseres machen können, als einen so erfahrenen Mann zu holen. Mike hat als Rennmechaniker und als Chefmechaniker von Dani Pedrosa mitbekommen, wie Honda arbeitet, wie die Abläufe sind. Er ist ein super Mann, wenn es darum geht, die bestehenden Teile an die maximale Performance zu bringen. Das ist die Kunst, die er in den Jahren gelernt hat. Erfahrung ist durch nichts zu ersetzen. Ich glaube, KTM hätte sich keinen besseren Deutschsprachigen aus diesem Bereich holen können.

**Wie oft bist du bei KTM?**

Derzeit bin ich zu dem einen oder anderen Gespräch da. Wie es aber so ist bei Testfahrern, liegen die Hauptaufgaben meistens an der Rennstrecke. Ich werde natürlich immer dabei sein, wenn es etwas zu besprechen gibt, ich gebe auch gerne meine Meinung dazu, wohl wissend, dass ich auch ein kleiner Teil des Puzzles bin und sein werde. Aber Mattighofen wird für mich nicht der Hauptarbeitsplatz werden, das bleibt die Rennstrecke. In der Startphase finden die Meetings mehr am Telefon und am Computer statt. Wenn es so kommt wie es sich KTM vorstellt und der Motor auf dem Prüfstand gut läuft, wollen wir möglichst früh auf die Rennstrecke.

**Was ist dein Zeitplan bis dahin?**

Bis dahin werde ich mich so fit wie möglich halten. Ich bin mit meiner Familie aus der Schweiz wieder nach Deutschland, nach Bochum gezogen. Ich habe eine KTM 350 SX, damit ich mich fit halten kann. Ich werde auch bei einigen Tests dabei sein, damit ich mit einer Super Duke R oder mit einer RC8 Runden drehen kann, um einfach nicht einzurosten. Wohl wissend natürlich, dass das nicht MotoGP-Tempo ist, es geht aber einfach darum, das Gefühl nicht zu verlieren, in Fahrt zu bleiben. Das werde ich noch einmal intensivieren, kurz bevor ich mit der MotoGP-KTM ausrücke.

**Was hältst du vom KTM-Konzept des käuflichen Track-Bikes mit Stahl-Rohrrahmen und WP-Federelementen, das bis zum MotoGP-Renner aufrüstbar ist?**

KTM ist sich in der Vergangenheit in seinen Konzepten immer treu geblieben, und das sehr erfolgreich. Ich finde es schön, wenn sich mal nicht alle gegenseitig kopieren. Die Faszination der MotoGP ist auch, dass verschiedene Firmen mit verschiedenen Philosophien gegeneinander antreten. Ob das KTM-Konzept mehr oder minder erfolgreich wird, kann man jetzt noch nicht abschätzen. MotoGP ist technisch und fahrerisch absolut höchstes Niveau, da muss man einfach alles, was man macht, sehr, sehr gut machen. Sein Konzept mit allen Vorteilen und Nachteilen zu hundert Prozent ausschöpfen und sich die Vorteile zunutze machen. Ein MotoGP-Bike ist immer ein Kompromiss, und man muss sehen, wie weit man damit kommt.

**Was hältst du von Kawasakis MotoGP-Projekt?**

Das kann ich nicht beurteilen, ich weiss nicht, wer dahinter steht und mit welchem Material. Es wäre schön, wenn die Grünen wieder Richtung MotoGP aufbrechen. Sie haben in der letzten Zeit in der Superbike-WM sehr viel richtig gemacht, und es wäre schön, diesen Farbtupfer auch wieder in die MotoGP zurückzubekommen. Die ganzen Tests mit Dominique Aegerter habe ich auch nur aus den Medien erfahren.

**Bist du noch Riding Coach von Dominique Aegerter?**

Wir hatten uns letztes Jahr mal drauf verständigt. Es war für mich mehr eine Sympathie-Geschichte als ein Job, ich habe es einfach gerne gemacht. Im Winter lehne ich mich auch ganz gerne mal zurück, wir haben noch nicht miteinander telefoniert, und ich muss auch sehen, wie ich das Ganze arbeitstechnisch unter einen Hut bringe.

**Was blieb aus deiner Testfahrerzeit bei Aprilia in Erinnerung?**

Nach meiner Karriere, wo es immer darum ging, in jeder Runde das Maximum zu finden, war es ein ganz anderer Ansatz.

Alex Hofmann

«Testfahrer ist mein Traumjob»

#### Zur Person Alex Hofmann

Geburtsstag 25. Mai 1980  
Geburtsort Mindelheim (D)  
Herkunftsland Deutschland

#### KARRIERE

1984 Erste Rennen Kinder-Cross  
1995 Umstieg in Strassensport  
1997 WM-28. 125 ccm (Yamaha)  
1998 Deutscher Meister und Europa-Meister, WM-29. 250 ccm (Honda)  
1999 WM-16. 250 ccm (Honda)  
2000 WM-25. 250 ccm (Aprilia)  
2001 WM-12. 250 ccm (Aprilia)  
2002 WM-22. MotoGP (Honda, Yamaha), Superbike-WM-34. (Kawa.)  
2003 WM-23. MotoGP (Kawasaki)  
2004 WM-15. MotoGP (Kawasaki)  
2005 WM-19. MotoGP (Kawasaki)  
2006 WM-17. MotoGP (Ducati)  
2007 WM-13. MotoGP (Ducati)



Vom ersten Roll-out bis zum WM-Titel die Entwicklung eines Bikes zu sehen und ein Teil davon zu sein, immer zu wissen, welche Schraube wohin gedreht wird, das ist schon interessant. Die technische Schule, durch die ich dabei gegangen bin, hat mich gelehrt zu kopieren und viel besser zu verstehen, was das Bike will, was der Fahrer will und wie man es zusammenführen kann. Als Rennfahrer

«Mike Leitner ist der Beste, den KTM holen konnte.»

ALEX HOFMANN



gibt man einfach immer 200 Prozent und umfährt jedes Problem. Das sind zwei völlig verschiedene Paar Stiefel.

**Was änderte sich bei Aprilia durch Gigi Dall'Igna Weggang?**  
Gigi Dall'Igna war vielleicht nicht immer super beliebt, aber er war der Häuptling, und er hat vorgegeben, was zu tun ist. Ich bin gespannt, wie es bei Aprilia weitergeht, denn sie leben derzeit noch von der Basis, die schon vor zwei, drei Jahren beisammen war.

**Wie lange warst du an der Entwicklung des Bikes beteiligt, mit dem Aprilia werkseitig in die MotoGP einsteigt?**

Ich bin in Valencia noch den neusten pneumatischen Motor gefahren. Chassis-technisch ist es so, wie ich das ganze letzte Jahr gefahren bin. Die werden jetzt in der Entwicklung auch Gas geben müssen. Die letzten zwei Jahre hat Aprilia von der guten Vorarbeit der Jahre zuvor gelebt, da kam gar nicht mehr so viel Neues. Die Basis war einfach sehr gut, und man konnte damit in der Superbike-WM ganz vorne fahren. Aber MotoGP hat sich entwickelt, und da ist die Frage, wie schnell sie dort die nächsten Schritte machen können. Aber Aprilia wird immer eine sehr rennorientierte Firma bleiben, und ich hoffe, dass sie ihre Schritte machen und ihre Lücke nach vorne schliessen können.

**Wie siehst du die Arbeit von Dall'Igna bei Ducati?**

Er war extrem clever, hat viele Entscheidungen bei der Organisation richtig gemacht. Er hat es auch geschafft, einen gewissen Stolz innerhalb der Firma zu brechen, damit die Gruppen innerhalb des Werks und an der Rennstrecke besser zusammenarbeiten. Er hat mit dem Open-Vorteil auch das Reglement an seiner Seite gehabt im Vergleich zum Vorjahr. Es wird spannend, wenn er mit seiner selbst kreierten Variante der

Ducati kommt. Das letzte Jahr hat er versucht zu optimieren, was da war, das ist ihm zum Teil auch gut gelungen, da hat man seine Handschrift schon gesehen.

**Würdest du wieder Rennen fahren, wenn du die Möglichkeit dazu bekommst?**

Bei mir ist dieses Thema seit Jahren durch. Ich habe die Prioritäten anders gesetzt. Rennfahrerschrift will ich mir nichts mehr beweisen. Ich habe zu Hause Familie. Und Testfahrer ist ein Traumjob, den ich auch gerne länger weitermachen würde. Da hole ich mir mein Adrenalin. Aber mich mit der neuen Generation von MotoGP-Fahrern in die Startaufstellung zu stellen... was habe ich da verloren? Da fühle ich mich hinter dem Mikrofon und in der KTM-Box viel entspannter.

**Wirst du als TV-Reporter weitermachen?**

Es ist noch nicht zu 100 Prozent entschieden. Gespräche laufen, ich würde mich freuen.

**Was hast du beim TV gelernt?**

Ich habe natürlich die ganze Medienarbeit, die ganze TV-Technik kennengelernt. Ich habe moderieren gelernt. Man hat auch als Rennfahrer mit dem Fernsehen zu tun, aber selbst moderieren, durch eine Sendung führen, ist doch etwas anderes. Das gefällt mir sehr gut, macht mir richtig Spaß, und es hat mir einen neuen Job eröffnet, den ich zuvor gar nicht auf dem Plan hatte. Das Schönste da-



«Das Thema Rennfahrer ist für mich längst durch.»

ALEX HOFMANN

ran ist, dass man seinen eigenen Sport, seine eigene Leidenschaft so darstellen und den Zuschauern so rüberbringen kann, wie man es selber empfindet. Da hat man das Gefühl, dass der Zuschauer es auch so mitbekommt und empfindet wie man selbst.

**Was ist für dich wichtiger: Der Testfahrerjob oder der TV-Job?**

Das ist eine gute Frage. Seit Jahren sind sie beide Teile meines Lebens und ich würde da keine Prioritäten setzen. Aber Moderation und TV kann ich auch dann noch machen, wenn meine Knochen das Testen nicht mehr hergeben. Deshalb ist es für die Zukunft wichtig, eine Option zu haben. Testen ist meine Leidenschaft, und solange ich auf diesem Niveau Motorrad fahren kann, will ich das beibehalten.

**Was hältst du von der derzeitigen Leistung der Deutschen und der Schweizer in der Weltmeisterschaft?**

Man kann alles ins Negative drehen, aber wir müssen uns immer wieder bewusst werden, dass weder Deutschland noch die Schweiz das absolute Motorradfahrer-Land ist. Es fahren zwar viele Motorrad, aber Rennsport machen nur wenige, somit sind die Leistungen super. Zwei deutsche WM-Titel mitzerleben, war etwas, was es vorher ganz lange nicht mehr gab. Auch die Schweizer mit Aegerter, mit Lüthi, die permanent um das Podium oder den Sieg mitkämpfen können – auch das ist toll in der mittleren Klasse. Ich sehe das alles sehr positiv. Klar, wenn man nach Italien oder speziell nach Spanien guckt, denkt man vielleicht: Im Vergleich zu denen sehen wir ganz schön doof aus. Aber im Vergleich zu denen sehen alle doof aus. Dieses Jahr steht genau ein Amerikaner am Start, das ist Nicky Hayden, und der ist auch nicht mehr der Frischeste. So müssen wir nicht jammern, wir haben eine sehr gute Basis, gute Rennfahrer, von denen ich hoffe, dass sie auch den Nachwuchs dazu motivieren, aufs Motorrad zu steigen.

**Wer könnte von den deutschen und den Schweizer Moto2-Piloten als Nächstes in die MotoGP aufsteigen?**

Leider ist es so, dass man in der Liste für die MotoGP ganz oben ist, wenn man Mitte des Jahres einen guten Lauf hat und in der Moto2 von Sieg zu Sieg fährt. Hat man zu diesem Zeitpunkt eine schwache Phase und fährt nur um Platz fünf bis sieben herum, ist man es nicht. Das könnte nächstes Jahr theoretisch alle treffen, ausser Florian Alt, Robin Mulhauser und Jesko Raffin, die noch neu sind. Aber sei es Schrötter, Folger, Cortese, Aegerter oder Lüthi – die haben alle das Potenzial, ganz vorne in der Klasse zu fahren und so ganz oben in die Liste zu kommen. Das heisst, alles ist möglich, aber es muss halt auch passieren. Aber fahren sie alle von Platz 3 aus aufwärts, wird es sehr schwierig.

**Wirst du auch weiterhin mit einem Auto am 24-Stundenrennen auf dem Nürburgring teilnehmen?**

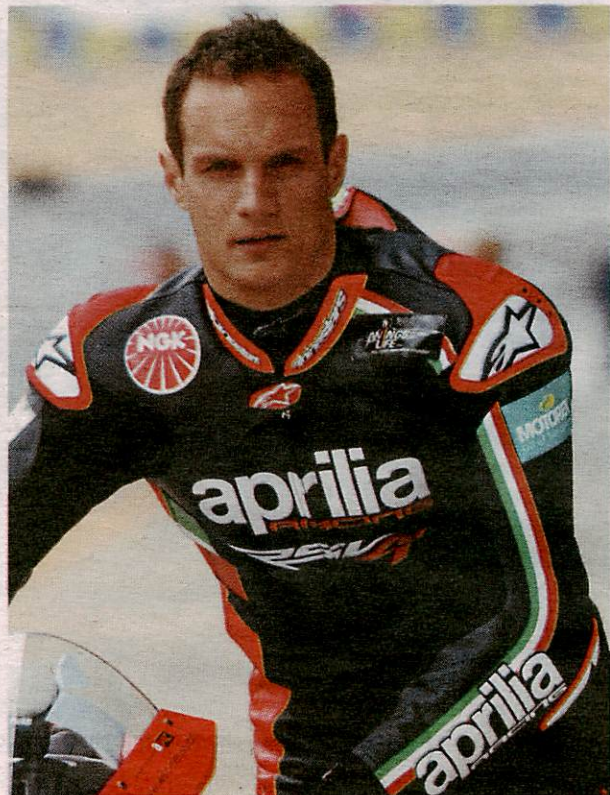
Das würde ich schon gerne. Das hängt aber sehr davon ab, wie ich es mit meinen Terminen vernünftig koordinieren kann. So gibt es derzeit noch keine feste Entscheidung dazu.

**Wie werden wir dich dieses Jahr bei den Grands Prix vor Ort sehen?**

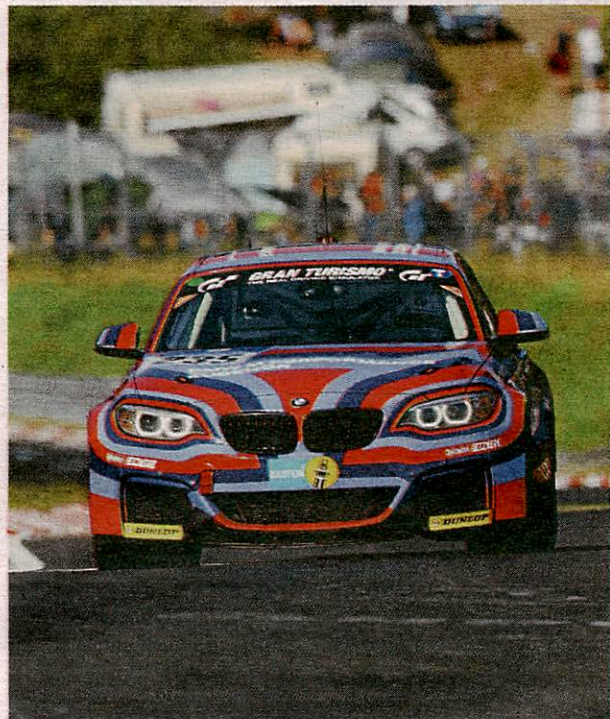
Wenn es mit dem Fernsehen klappen sollte, dann in gewohnter Art und Weise vor der Kamera. Sollte das nicht klappen, dann gewiss ab und zu als Besucher in der KTM-Box. ♦



Pit Beirer, Alex Hofmann: Partner in einem tollen MotoGP-Projekt



Alex Hofmann: Aprilias Superbike-WM-Titel angeschoben



24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring: «Gern wieder dabei»

Tom Lüthi/Moto2

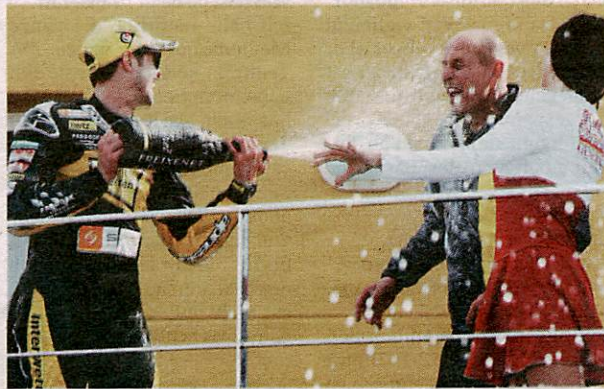
# «Oft ein Drecksgeschäft»



Lüthi (12) vor Aegerter (77): Erstmals ein fahrerisch ebenbürtiger Konkurrent im eigenen Team



Lüthi (rechts) mit Aegerter: Gemeinsam Jagd auf den WM-Titel



Lüthi mit Manager Daniel Epp: «Er hielt in jeder Situation zu mir»

Von MARKUS LEHNER

**Der Schweizer Tom Lüthi (28) startet 2015 in seine 13. GP- und seine 6. Moto2-Saison. Er gilt als einer der Topfavoriten für den WM-Titel. «Konstant ganz vorne zu sein, ist der Schlüssel zum Erfolg», sagt der von Suter zu Kalex gewechselte Schweizer im Interview.**

2015 ist für den 125er-Weltmeister von 2005, den Schweizer Tom Lüthi, alles, nein, fast alles, neu. Sein bisheriges Interwetten-Team fusionierte mit dem Technomag-carXpert-Team des Schweizer Grossindustriellen Olivier Métraux, zudem bekommt Lüthi mit seinem Landsmann Dominique Aegerter erstmals einen ebenbürtigen Teamkollegen. Damit nicht genug: Lüthi (und Aegerter) starten neu mit Kalex- statt Suter-Material, und auch privat hat sich für Lüthi nach der Trennung von seiner langjährigen Lebenspartnerin einiges geändert. Eines ist unverändert geblieben: Lüthi's persönlicher Manager bleibt weiterhin Ex-

Interwetten-Teambesitzer Daniel Epp, mit dem Lüthi schon seit seinem GP-Einstieg vor 13 Jahren eng zusammenarbeitet.

**Tom, 2013 und 2014 warst du bei den IRTA-Tests kurz vor dem Saisonstart in Katar immer in den Top3 klassiert, oft sogar der Schnellste. Wird sich das nun nach dem Wechsel von Suter zu Kalex ändern?**

**TOM LÜTHI:** Schwer zu sagen, warum ich immer so schnell auf Speed komme. Aber ich versuche, mich vom ersten Meter an voll zu konzentrieren und alles zu geben. Ich will bei der Entwicklung des Materials immer so schnell wie möglich vorwärts kommen. Andere müssen sich erst aufwärmen und das richtige Gefühl entwickeln, ich hingegen steige in den Sattel und bin sofort voll bei der Sache. Dieses Jahr ist die Situation aber mit der neuen Kalex und dem neuen Team natürlich etwas anders. Da werde ich wohl ein paar Kilometer mehr abspulen müssen, bis ich ans Angreifen denken kann.

**Wird der Druck nun kleiner? Du wurdest 2014 neben Esteve**

**Rabat immer als Topfavorit für den Titel genannt.**

Der Druck ist immer da. Die Sponsoren haben gewisse Erwartungen, das Team ebenso, und ich selbst will ja auch was erreichen. Der Team- und Materialwechsel ändert nicht das Geringste; Druck ist immer und überall da, und die Erwartungen sind immer hoch. Aber wir sind sehr gut aufgestellt mit dem neuen Team, da steckt viel Power dahinter, und ich rechne mir selbst viel aus.

**Was heisst das konkret?**

Ich wiederhole immer dasselbe: Ich will konstant ganz vorne mitfahren. Nach dem Finale in Valencia im Spätherbst wird abgerechnet, dann werden wir sehen, wo wir stehen.

**Verläuft beim Wintertraining alles nach Plan?**

Alles perfekt. Ich trainiere Kraft und Ausdauer, bin absolut verletzungsfrei und habe sogar noch ein paar Tage Skiferien in Verbier eingelegt.

**Wann sitzt du wieder auf dem Motorrad?**

Ab 4. Februar werde ich bis zu den ersten IRTA-Tests permanent auf dem Bike sitzen. Es

sind private Tests in Paul Ricard und in Aragón eingeplant, dann geht's direkt zu den IRTA-Testfahrten nach Valencia.

**Du bist 28 Jahre alt und startest in deine 13. GP-Saison. Hast du im sechsten Jahr noch nicht genug von der Moto2-Klasse?**

Nicht im geringsten. Denn in dieser extrem engen Klasse wird es dir mit Sicherheit nie langweilig. Action gibt es hier in jeder Kurve. Natürlich hege ich immer noch den grossen Traum von der MotoGP-Klasse, aber ohne grossen Erfolg in der Moto2 schaffe ich das nicht.

**Kannst du dir auch einen Wechsel in die Superbike-WM vorstellen?**

Daran habe ich bis jetzt noch keine Sekunde gedacht. **Was hältst du von der neuen Moto3-EM, die aus der spanischen Meisterschaft gewachsen ist?**

Das ist sicher der richtige und meiner Meinung nach auch einzige Weg. Sonst wird die Lücke zwischen WM und nationalen Meisterschaften zu gross.

**Wäre eine Aufwertung der spanischen Moto2-Meisterschaft zu einer EM nicht auch sinnvoll?**

Das könnte man sicher machen. Vor allem für grössere und schwerere Fahrer wäre das ein zusätzlicher Anreiz. Doch das Niveau ist ja jetzt schon hoch. **Kommen die Fahrer heute nicht zu jung in die WM und werden dort verheizt?**

Man darf das nicht pauschalisieren. Entscheidend ist nicht das Alter, sondern das persönliche Umfeld. Zu meiner Zeit waren die Italiener und Spanier wegen ihrer Pocketbike-Meisterschaften früher reif für die 125er-Zweitakter. Ich selbst habe es ähnlich gemacht und bin als 15-Jähriger in die WM eingestiegen. Das Limit 16 Jahre sollte man aber beibehalten, sonst wird es immer krasser. Ich habe mit Daniel Epp einen Manager, der immer zu mir gehalten hat, auch nach Rückschlägen und schweren Verletzungen. Der GP-Zirkus ist leider oft ein Drecksgeschäft, gewisse Leute gehen skrupellos vor. 16-Jährige merken nicht, was mit ihnen geschieht. Sie brauchen vertrauenswürdige Personen, die sich in diesem Haifischbecken auskennen und durchsetzen können.» ♦

## MotoGP

# Fünftes Rad am Wagen?



Schweizer Traum-Duo Aegerter (links) und Lüthi (rechts), dazwischen «Nobody» Robin Mulhauser



Mulhauser: Top 15 im Visier

Von MARKUS LEHNER

**Fünf Schweizer fahren in der Moto2-WM mit. Von Lüthi, Aegerter, Krummenacher und Raffin reden viele, von Robin Mulhauser keiner.**

Tom Lüthi und Dominique Aegerter sind unbestritten die beiden Schweizer Moto2-Stars. Doch auch Randy Krummenacher sorgt regelmässig für Gesprächsstoff, und selbst WM-Frischling Jesko Raffin wird dank dem CEV-Moto2-Titel in der Tasche neuerdings von den Medien beachtet. Nur für den aus dem französischsprachigen

Teil des Landes stammenden Robin Mulhauser interessiert sich kaum jemand. Dabei verpasste der Teamkollege von Dominique Aegerter in seiner ersten Moto2-Saison 2014 beim Finale in Valencia seinen ersten WM-Punkt nur um eine Sekunde.

## «Ein gigantischer Schritt»

Mulhauser (23) bestritt in seiner Jugend zwei erfolglose Saisons in der IDM 125 und wechselte nach einem Jahr im Yamaha-R6-Cup in die Superstock-600-EM (ein Podestplatz). Für 2014 erhielt Mulhauser, nicht zuletzt aus Marketinggründen,

von Teambesitzer Olivier Métraux, der mit seinen diversen Unternehmungen in der ganzen Schweiz aktiv ist, einen Platz im Moto2-WM-Team Technomag-CarXpert neben Dominique Aegerter. «Natürlich war das ein gigantischer Schritt», gibt Mulhauser heute zu, «aber 2014 war klar als Lernjahr festgelegt. Ich habe enorm viel gelernt, zwischen dem ersten und dem letzten Rennen liegen Welten. Negativ waren der oft viel zu grosse Rückstand, die Stürze und Verletzungen. Positiv war das Saisonfinale in Valencia, wo ich erst am Schluss aus den Punkterängen gefallen bin.»

Wegen einer Schulteroperation musste Mulhauser im Winter mit dem Training einige Wochen aussetzen: «Doch das Timing der Operation war perfekt. Bis zu den ersten Tests im Februar und natürlich bis zum offiziellen Saisonstart in Katar bin ich wieder topfit!»

Was sind Mulhausers Ziele im zweiten Moto2-Jahr? «An den neuen Cheftechniker und die Kalex muss ich mich erst gewöhnen. Aber letztes Jahr habe ich mich zwischen Platz 20 und 30 klassiert. 2015 sollten es regelmässig die Top 20 werden und natürlich möglichst oft die Top-15-Punkteränge.» ♦ ML

## Moto2

## «Sehr viel trainiert»

**Moto2-Weltmeister Esteve «Tito» Rabat ist für die Titelverteidigung bereit. Über den Winter hat er nicht nur extrem viel Zeit auf dem Motorrad verbracht, sondern sich auch genügend ausgeruht.**

Dass er für die Moto2-Saison 2015 als Favorit gilt, ist sich der 25 Jahre alte Spanier bewusst. «Schon im vergangenen Jahr haben alle gesagt, ich sei der Topfavorit, obwohl ich die Saison 2013 nur auf Rang 3 abgeschlossen habe», erzählt Rabat. «Doch die vor mir liegenden Pol Espargaró und Scott Redding stiegen in die MotoGP auf, also war ich der Favorit. Nun ist es noch deutlicher, weil ich 2014 Weltmeister geworden bin.» Schafft Rabat die Titelverteidigung, wäre er der erste Champion seit der Einführung der Moto2-Klasse 2010, der dieses Kunststück vollbringt. Alle anderen Weltmeister – Toni Elías, Stefan Bradl, Marc Márquez, Pol Espargaró – sind direkt in die MotoGP gewechselt.

## «Ich mache selbst Druck»

Rabat kann mit dem Druck umgehen: «Ich werde einfach mein

Bestes geben. Ich werde perfekt vorbereitet sein und in jedem Rennen 100 % geben. Ich liebe es, unter Druck zu sein, und keiner kann mir mehr Druck machen als ich selbst.» Rabat tritt 2015 im neuen Superteam Galicia Estrella Marc VDS an, einem Zusammenschluss der beiden Topteams von Marc van der Straten und Emilio Alzamora. Rabat: «Ich habe im Winter sehr viel in Almeria trainiert, dort habe ich mehrere Bikes und eine eigene Box. Und zuhause habe ich Energie getankt. Im Februar werde ich noch einen Tick zulegen. Ich fühle mich aber schon fitter als im letzten November!» ♦ ML



Tito Rabat: «Viel gefahren»

## Moto3

## Das Angebot wächst



Alpe-Adria-Meisterschaft: Moto3-Einstiegsbike für 10 000 Euro

Die spanische Moto3-Serie (CEV) hat sich in den vergangenen Jahren als beste und einzige sinnvolle Einstiegsklasse in die GP-Szene etabliert. Von MotoGP- und Superbike-Promotor Dorna hat sie nun für 2015 zu Recht den Status einer Europameisterschaft erhalten.

Im Sog der CEV-Moto3 scheint sich die Viertakt-Einstiegsklasse auch im übrigen Europa durchzusetzen. In der IDM werden die Moto3-GP- und die Standard-Moto3-Klassen gemeinsam gefahren, integriert wird auch die niederländische Moto3-Meisterschaft. Und in Italien wurde nun mit

dem Segen der FIM die «European Stock 250 4-Stroke Championship» ins Leben gerufen. Die als Bindeglied zwischen Pocket-/Minibike und Moto3 gedachte Serie wird mit identischen, 35 PS starken und mit 10 000 Euro im Vergleich zu «echten» Moto3-Motorrädern wesentlich kostengünstigeren Motorrädern ausgetragen. Die Rennen finden im Rahmen der Alpe-Adria-Meisterschaft statt, die Strecken sind vor allem für Fahrer aus dem Osten interessant: Adria Raceway (I), Pannoniaring (H), Grobnik (HR), Most (CZ), Hungaroring (H) und Slovakiaring (SK). ♦ ML

## NACHRICHTEN

## Hernandez fehlt bei den Sepang-Tests

**MotoGP** Pramac-Ducati-Pilot Yonny Hernandez wird bei den ersten MotoGP-Testfahrten 2015 in Sepang vom 4. bis 7. Februar fehlen. Der Kolumbianer kugelste sich bei einem Sturz mit dem Ditrack-Bike die linke Schulter aus. Gemäss Ärzten wurden weder Bänder noch Sehnen verletzt, doch die Schulter muss drei Wochen ruhiggestellt werden.

## Alex Espargaró schon fast wieder fit

**MotoGP** Suzuki-Werkspilot Alex Espargaró erholt sich rasch von seiner im Winter zugezogenen Knieverletzung. «Ich habe erst vor zwei Wochen wieder ernsthaft mit dem Training begonnen, fühle mich aber schon wieder fast fit. Beim ersten Test in Sepang werde ich nicht ganz die gewünschte körperliche Fitness haben, aber bis zum Saisonstart bleibt Zeit. In Katar werde ich wieder topfit am Start stehen.»

## Simone Corsi will 2016 in die MotoGP

**Moto2** Der Italiener Simone Corsi verpasste 2014 wegen Verletzungen an Arm und Handgelenk die letzten sechs GP, im Dezember musste er wegen Problemen mit einer Schraube erneut unter Messer. Der bis zu seinem Out auf P5 der Moto2-WM gelegene Corsi will 2016 in die MotoGP aufsteigen. «Ich bin wieder fit und möchte 2015 in den Top 3 landen. Wenn das klappt, stehen meine Chancen für einen Aufstieg gut.» ♦ ML

## KOMPAKT

»» **Moto2** Der Schweizer Randy Krummenacher fährt 2015 wie 22 andere Piloten auf einer Kalex und trainiert mit einer Honda CBR 600 RR bereits fleissig in Cartagena.

»» **Moto2** Rookie Florian Alt wird 2015 nicht der einzige Suter-Pilot im Moto2-Feld 2015 sein. Der Malaye Zaqwan Zaidi wird im malayischen Team JPM eine MMX-Moto2 an den Start rollen. Die restlichen 28 Fixpiloten teilen sich auf 3 Mistral 610 (Tech3), 3 Speed Up und 23 Kalex auf. ♦ ML

**TITELVERTEIDIGER  
2015**

**Superbike-WM  
Sylvain Guintoli**



In Katar wurde Sylvain Guintoli Superbike-Weltmeister

Von IMRE PAULOVITS

**Der 32-jährige Franzose Sylvain Guintoli wurde letztes Jahr überraschend Superbike-Weltmeister. Dabei war er bei Aprilia eine Zwangsmassnahme, und sie haben ihn auch nicht zu ihrem MotoGP-Projekt mitgenommen. So musste sich Guintoli nach einem neuen Arbeitgeber umsehen, will aber nun mit Pata-Honda alles dran setzen, seinen Titel doch zu verteidigen.**

Es war schon etwas sonderbar, wie Sylvain Guintoli strahlend auf dem Siegerpodest in Katar stand, mit der Superbike-WM-Trophäe in der Hand. Die ganzen Streitereien und Teamorder während der vorangegangenen Läufe endeten plötzlich in einem Höhenflug beim WM-Finale. Guintoli hatte dort von allen die besten Nerven und mit seinen Technikern die Werks-Aprilia so abstimmen können, dass er allen davongestürzt ist. Es war zwar eine Belohnung für eine lange, schwierige Karriere, aber ein wirkliches Happy End war es trotzdem nicht.

Denn dieses Podium in Katar war gleichzeitig der letzte ge-

meinsame Auftritt des Aprilia-Werksteams in der Superbike-WM. Alle waren in Gedanken bereits auf die neue Aufgabe beim Testen für die nächste MotoGP-Saison fixiert, und für dieses neue Kapitel war eben nicht Guintoli, sondern sein Teamkollege Marco Melandri vorgesehen.

Doch so richtig neu war die Situation für Guintoli nicht. Im Jahr zuvor hatte ihn Aprilia mit einer Klausel in seinem Vertrag zu Höchstleistungen anspornen wollen, die selbst die Oberen nicht wirklich für erfüllbar hielten: Wenn Guintoli die WM unter den ersten drei beendet, wird sein Vertrag automatisch verlängert. Guintoli wurde genau WM-Dritter, und so entstand die kuriose Situation, dass sie – nachdem Aprilia den durch den BMW-Ausstieg arbeitslos gewordenen italienischen Superstar Marco Melandri verpflichtet hatte – ihren Vizeweltmeister Eugene Laverty entlassen mussten und Guintoli bleiben durfte.

Aus dieser Situation holte der zähe Franzose das Beste heraus, entzauberte trotz allem Gegenwind und Intrigen seinen italienischen Teamkollegen und wurde so der Weltmeister, den Aprilia eigentlich gar nicht so recht wollte.

Neue Serie - 4. Folge

# Fast unerwüns



Perfekte Synergie ade: Nach dem Titelgewinn musste sich Guintoli von der Werks-Aprilia trennen

Doch dies zeigte sich nach langen Jahren als wahre Stärke: Sylvain Guintoli ist ein unermüdlicher Kämpfer, der mit dem Rückhalt seiner Familie gegen jede Chance ganz nach oben kommt.

## Der lange Weg

Dabei war Guintoli zu Beginn seiner Karriere ein Senkrechstarter. Er wurde bereits mit zwölf Jahren französischer Rollermeister, der jüngste Titelträger, den Frankreich bis dahin im Strassensport hatte. Es ging auch weiter steil aufwärts mit ihm, und mit knapp achtzehn Jahren konnte sich Guintoli als Mitglied der Équipe de France an der Förderung in der Europameisterschaft freuen. Mit diesem Nationalteam kam er auch bald in die Weltmeisterschaft, doch wie er es heute sieht, war er damals einfach zu wild, um die nötige Konstanz für Spitzenplätze aufzubringen.

Wenn er auch dank Tech3-Teamchef Hervé Poncharal 2007 in die MotoGP aufsteigen konnte, war nicht nur er, sondern waren auch die Dunlop-Reifen nicht konstant genug, um ständig um Spitzenplätze zu kämpfen. Doch als er auf feuchter Piste in Le Mans Vierter wurde, das beste Resultat von Dunlop in der 800er-Ära, liess

er durchblicken, welches Talent doch im Verborgenen schlummert. Nach einem weiteren Jahr bei Alice-Ducati war aber kein Platz mehr für ihn in der MotoGP-WM, und so musste er seine Karriere ganz von vorn beginnen.

Jeder, der Guintoli damals für seine rüpelhafte Fahrweise kritisiert hat, wurde gerade danach eines Besseren belehrt. Der damals bereits in England mit seiner britischen Ehefrau Caroline in London lebende Franzose entschied sich für die britische Superbike-Meisterschaft. Nach verheissungsvollem Beginn mit einem Sieg, einem zweiten und zwei dritten Plätzen wurde der damalige Meisterschaftszweite bei der dritten Meisterschaftsrunde von Josh Brookes abgeräumt und verletzte sich so schwer, dass er die restliche Saison aussetzen musste. Doch dann kam ihm die Verletzung von Max Neukirchner zugute, er durfte in Portimão die Alstare-Suzuki fahren, und Teamchef Francis Batta gab ihm einen Vertrag für 2010.

Guintoli hatte sein neues Zuhause gefunden. Er etablierte sich in der Superbike-WM, und selbst aus dem Teambankrott von Effenbert-Liberty-Ducati kam Guintoli als Sieger hervor,

er konnte seine Saison bei Pata-Ducati fortsetzen und gelangte von dort 2012 in das Aprilia-Werksteam.

## Neue Motivation

Und wenn sein Weg dort auch steinig war: Guintoli ist durch die Einschläge um ihn herum, durch den Rückhalt, den ihm seine Familie mit vier Kindern gibt, ein reifer Mann geworden. Damit ist auch seine Konstanz gekommen. In den beiden Aprilia-Jahren hat er 29-mal auf dem Podest gestanden, er ist ein ausgebuffter Abstimmungsspezialist geworden, und der Titel hat ihm neue Kraft gegeben.

In dem Pata-Honda-Team der Ten-Kate-Brüder hat der Superbike-Weltmeister einen neuen Arbeitsplatz gefunden, wo sie seinen Sieghunger teilen. Mit der Honda Fireblade, die im Grunde ein Modell von 2008 ist, konnte die holländische Truppe trotz anhaltender Eigenentwicklungen wenig gegen die moderneren Konstruktionen der Konkurrenz ausrichten. Doch gerade in der letzten Saison sahen sie zum Schluss Licht am Ende des Tunnels. Mit dem neuen Reglement hoffen sie auf neue Konkurrenzfähigkeit.

Und Guintoli will beweisen, dass er zu Unrecht der ungewollte Weltmeister ist. ♦

# chter Weltmeister

## Statistik Sylvain Guintoli

**Superbike-WM-Starts:** 129  
**Superbike-WM-Siege:** 9  
**Superbike-WM-Podestplätze:** 40  
**Superbike-WM-Pole-Positions:** 4  
**Superbike-WM Schnellste Rennrunden:** 12  
**Superbike-WM-Punkte:** 1444,5  
**Superbike-WM-Titel:** 1

## NACHGEHAKT BEI Ronald ten Kate

(44/NL). Der Pata-Honda Teamchef über seinen neuen Piloten und die gemeinsame Chance auf den WM-Titel.



Von IMRE PAULOVITS

**?** Welchen Eindruck haben Sie bei den Tests von Weltmeister Sylvain Guintoli bekommen? Es ist klar zu erkennen, dass er schon viele Motorräder und Fahrerlager gesehen hat. Er arbeitet sehr analytisch und zielorientiert. Er ist sehr ruhig und konzentriert, überall kommt seine Erfahrung durch. Das ganze Team hatte bislang viel Freude mit ihm, wir sind bei der Testarbeit mit ihm auch gut vorangekommen. Er ist nicht der aufbrausende Typ, aber er hat sehr viel Wissen, und das setzt er gezielt ein. Damit hat er uns bislang schwer beeindruckt.

**?** Glauben Sie, dass Sie mit dem Material, das Ihnen mit dem neuen Reglement zur Verfügung steht, im Kampf um den Titel ein Wort mitreden können und er seinen Titel so auch mit einer anderen Marke und einem anderen Team verteidigen kann? Ja, da bin ich mir ziemlich sicher. Unsere Vorbereitung und unsere Rundenzeiten stimmen mich sehr zuversichtlich.

**?** Wie weit kommt das neue Reglement der Honda Fireblade gegenüber der Konkurrenz, deren Bikes neuere Konstruktionen sind, entgegen? Das wissen wir noch nicht so ganz genau. Dies wird erst zur Gewissheit werden, wenn in Phillip Island das erste Rennen losgeht. Dann wird jeder sein endgültiges Material einsetzen. Bei den Tests konnten wir noch nicht wissen, wer genau was benutzt oder noch im Köcher hat. Wir haben bereits unser 2015er-Material

benutzt und waren mit der Performance recht zufrieden. Die Leistungsabgabe auf dem Prüfstand war bei unserer Vorbereitung über den Winter wirklich gut, das hat sich dann auch auf der Rennstrecke bestätigt. Wir haben nicht viel Speed gegenüber dem letzten Jahr, wo deutlich mehr Modifikationen erlaubt waren, eingebüsst. Somit können wir mit der Entwicklung, die wir bisher mit dem 2015er-Motorrad gemacht haben, zufrieden sein.

**?** Glauben Sie, dass sich Ihre beiden Piloten, Sylvain Guintoli als der erfahrene Weltmeister, und Michael van der Mark als Superbike-WM-Rookie, gut ergänzen werden? Ich denke schon. Bislang haben die beiden eine gute Verbindung zueinander. Ich habe zuletzt einige Tage mit ihnen bei der Teamvorstellung in Italien verbracht, und es sieht so aus, dass sie sich auch abseits der Rennstrecke gut verstehen. Sie haben als Fahrer viel Respekt voreinander, haben aber auch viel Spass miteinander. Ich denke, sie bilden eine nette Kombination. Da ist auf der einen Seite Sylvain, der schon sehr viel gesehen und erlebt hat, mit all seiner Erfahrung, auf der anderen Seite Michael, der frische, aufstrebende Junge, der aber bei den Superbikes ein Rookie ist. Bislang sieht es so aus, dass es keine Spannungen gibt, sondern eine gute Stimmung zwischen diesen beiden Jungs herrscht. Wie es dann bei den Rennen und im Lauf der Saison sein wird, müssen wir noch sehen.

## Seine Helfer

Zu Beginn seiner Karriere war es Ex-GP- und -Langstrecken-WM-Pilot Hervé Moineau, der dem aufstrebenden jungen Sylvain Guintoli unter die Arme griff und ihm den Start in eine internationale Karriere ermöglichte.

Nach einem Wildcard-Einsatz und einer WM-Saison in der 250er-Klasse liess Tech3-Chef Hervé Poncharal bereits 2002 den damals 20-jährigen Guintoli in Brünn, wo sein Sponsor auch der des Tschechien-GP war, eine dritte 500er-Yamaha für sein Team fahren. Doch es sollte trotzdem noch bis 2007 dauern, bis Guintoli in die MotoGP aufsteigen konnte, ebenfalls mit Hilfe von Hervé Poncharal und Tech3.

Obwohl es Guintoli war, der seinen Piloten Alex Hofmann im Training von Laguna Seca umgefahren und damit für die Handverletzung gesorgt hat, wegen der der Deutsche seine Karriere be-

enden musste, sah der damalige D'Antin-Pramac-Teamchef Luis D'Antin Potenzial in dem Franzosen und verpflichtete ihn für 2008 für sein Team. Doch D'Antins Tage in dem Team waren gezählt, und nachdem er nicht mehr dabei war, bekam Guintoli für 2009 keinen neuen MotoGP-Vertrag mehr.

Er baute seine Karriere damals über die britische Superbike-Meisterschaft wieder auf, wo er im Team von Paul Denning unterkam. Doch wirklich zur Seite stand ihm in dieser Zeit seine britische Frau Caroline, die aus gut situiertem Haus kommt und alles dafür tat, dass ihr Mann in seiner Karriere weiterkam.

Auch heute noch ist sie bei vielen Rennen dabei, kümmert sich an und neben der Strecke um ihn. Die Mutter seiner vier Kinder ist die treibende Kraft im Hintergrund, die ihm schliesslich den Superbike-WM-Titel ermöglichte. ♦ IP



H. Poncharal



L. D'Antin



C. Guintoli

## Seine Gegner

Die letztjährige Superbike-WM spitzte sich zum Schluss auf ein Duell zwischen Titelverteidiger Tom Sykes und dem zuvor als Aussenseiter gehandelten Sylvain Guintoli zu. Doch um Siege kämpften auch deren Teamkollegen Marco Melandri (Aprilia) und Loris Baz (Kawasaki), sowie Johnny Rea (Honda) und Eugene Laverty (Suzuki).

Dieses Jahr eröffnet ein neues Kapitel in der Superbike-WM. Melandri, Baz und Laverty sind in die MotoGP abgewandert, Johnny Rea hat von Honda zu Kawasaki gewechselt. Dazu wird ab diesem Jahr nach neuem Reglement gefahren, das die Modifikationen an den Bikes einschränkt, das aber nach wie vor für Leistungsgleichstand zwischen den neuen und den älteren Basismodellen sorgen soll. Wie sich dies aber in der Praxis auswirken wird, weiss noch niemand genau.

Weil das Aprilia-Werksteam aufgelöst wurde, musste Guintoli selbst einen Markenwechsel vornehmen. Nach den bisherigen Tests sieht es sehr danach aus, dass er sich recht gut umgewöhnen konnte und die Honda Fireblade nach der neuen Regel konkurrenzfähiger sein könnte als in den Jahren zuvor. Kawasaki ist mit seinen beiden Piloten aber sehr gut aufgestellt. Tom Sykes will seinen Titel wieder zurückerobern, Johnny Rea seinen ersten gewinnen. Beide waren bislang sehr schnell und haben sich bereits bei den Tests zu Höchstleistungen gepusht. Nach der neuen Regel wird erwartet, dass auch Ducati sehr stark sein wird. Chaz Davies, der Superbike-Weltmeister von 2011 weiss, wie man um Siege und Titel kämpft, sein italienischer Teamkollege Davide Giugliano ist auch sehr schnell und könnte für manche Überraschung sorgen. ♦ IP



Tom Sykes



Johnny Rea



Chaz Davies

## CHRONIK

### Sylvain Guintoli

1982 Sylvain Guintoli wird am 24. Juni im französischen Montélimar geboren

1992 Guintoli beginnt mit Roller-Rennen.

1994 Guintoli wird mit zwölf Jahren der jüngste französische Meister im Strassen-sport.

1999 Guintoli wird Dritter der offenen französischen Meisterschaft.

2000 Guintoli wird vom französischen Verband in die Reihe der in der Europa-meisterschaft geförderten Piloten aufgenommen und fährt die 250er-EM, die er als Dritter abschliesst. In Le Mans fährt er seinen ersten Wildcard-Einsatz in der WM.

2001 Mit der Équipe de France fährt Guintoli seine erste GP-Saison auf einer 250er-Aprilia und beendet diese als Gesamt-14.

2002 Beim Wildcard-Einsatz auf der 500er-Tech3-Yamaha in Brünn wird Guintoli 17. im MotoGP-Feld.

2003 250er-WM-10. auf Campetella-Aprilia.

2004 250er-WM-14. auf Campetella-Aprilia.

2005 250er-WM-10. auf Équipe-de-France-Aprilia.

2006 250er-WM-9. auf Équipe-de-France-Aprilia.

2007 Wechsel in die MotoGP, nach Schlüssel-beinbruch beim Vorsaison-test WM-16.

2008 Mit Alice-Ducati MotoGP-WM-13.

2009 Ausweg British Superbikes bei Crescent-Suzuki, Gesamt-11.

2010 Superbike-WM mit Alstare-Suzuki, WM-7.

2011 Superbike-WM-6. auf Effenbert-Liberty-Ducati.

2012 Superbike-WM-7. auf Effenbert-Liberty- und Pata-Ducati.

2013 Superbike-WM-Dritter auf Werks-Aprilia.

2013 Sylvain Guintoli wird auf der Werks-Aprilia Superbike-Weltmeister. ♦

Superbike-WM

# Testtage mit Hindernissen



Chaz Davies: Statt zwei Tage nur ein Nachmittag zum Testen



Max Biaggi: Harmloser Sturz



Randy de Puniet: Hoffen auf besseres Wetter in Jerez

Von IMRE PAULOVITS

Das Wetter machte den Teams bei den Portimão-Tests der Superbike-WM zu schaffen.

Die zwei Testtage letzten Mittwoch und Donnerstag, wo die Teams von Ducati, Aprilia, Suzuki und EBR anwesend waren, fielen buchstäblich ins Wasser. Am ersten Tag war die Strecke den ganzen Tag nass, und auch am zweiten trocknete sie erst am Nachmittag ab. Es gab keine offizielle Zeitenlisten – sie wären ohnehin wertlos gewesen.

Die Aprilia-Red-Devils-Piloten Leon Haslam und Jordi Torres wurden von Aprilia-Tester Max Biaggi verstärkt. Der sechsfache Weltmeister musste am Ende des ersten Tages einen harmlosen Ausrutscher bei Nässe hinnehmen, schaffte aber insgesamt 47 Runden. Haslam fuhr 59 Runden und kam mit 1:43,5 auf die schnellste Rundenzeit, die ein Team bekannt gab. Neuling Torres spulte fleissig 75 Runden ab und schaffte 1:45,9.

Die Aruba.it-Ducati-Piloten Chaz Davies und Davide Giugliano rückten mit der neuesten

Variante der Panigale aus, an der die in den letzten Wochen fertiggestellten Teile montiert waren. Ausser der Basisabstimmung für Fahrwerk und Elektronik konnten der Engländer und der Italiener nicht viel ausprobieren, lobten aber auch so die Fortschritte an dem Bike.

Altea-Ducati rückte mit Moto2-Umsteiger Nico Terol und Newcomer Matteo Baiocco aus, beide hätten Runden auf der für sie ungewohnten Superbike-Panigale dringend nötig. «Bislang weiss ich nur, dass das Superbike viel mehr Leistung hat und die Elektronik komplizierter ist

als bei der Moto2, dafür ist das Fahrwerk mit den Pirelli-Reifen weniger empfindlich als das steifere Moto2-Fahrwerk. Alles in allem ist die Ducati leichter zu fahren», verriet Terol.

Bei Crescent-Suzuki konnten Randy de Puniet und Alex Lowes auch bei Weitem nicht das geplante Programm mit der GSX-R 1000 abspulen. Lowes brachte immerhin 50 trockene Runden zusammen und erreichte dabei eine Bestzeit von 1:44,0, de Puniet kam bei 40 Runden auf 1:45,7. Sie konzentrierten sich auf die Abstimmung des 2015er-Yoshimura-

Motors, eine neue Kupplung und auf die Basisabstimmung ihrer Fahrwerke.

EBR-Hero unter der Führung von Fahrer/Team-Manager Larry Pegram freute sich trotz des schlechten Wetters: Niccolò Canepa kam gut mit der von Erik Buell konstruierten Maschine zurecht und war nach 44 Runden laut Teamangaben kaum langsamer als letztes Jahr auf der Ducati.

Nun hoffen die Teams, dass sie in dieser Woche in Jerez besseres Wetter vorfinden, bevor sie die Bikes nach Australien verfrachten müssen. ♦

IDM Superbike

## Auf heissen Kohlen

Bis Mitte März sitzt Yamaha-Neuling Max Neukirchner auf heissen Kohlen. «Weil die neue YZF-R1 erst im Februar offiziell auf den Markt kommt, dürfen



Neukirchner: Langlauftraining

wir sie vorher nicht fahren.» Bei Teamchef Michael Galinski ist das neueste Modell allerdings längst zur Vorbereitung auf die ersten Einsätze eingetroffen. Zum Jahresbeginn feierte Neukirchner seine Premiere auf einer Yamaha. «Ich bin bei einer Pressevorstellung meines Helmsponsors Nolan in Almeria mit einer 600er gefahren.» Neukirchners Deal im Team von Yamaha Motor Deutschland geht über zwei Jahre. Für den Wechsel zu den Japanern liess der Sachse sogar seinen Job als Ducati-Markenbotschafter sausen, der auch nicht unentgeltlich war. «Aber im 3C-Racing-Team war für mich Schluss. Bei Galinski habe ich die Option auf ein drittes Jahr.»

Mit Damian Cudlin, der von Kawasaki kommt, erhält der IDM Superbike-Vize einen ebenbürtigen Teamkollegen. «Wir haben bisher ein paar Mal per WhatsApp kommuniziert.»

Brisant: Neukirchner ist bei Yamaha auch erstmals als Fahrer für die Langstrecken-WM ein Thema. Noch dazu auf einem Platz, den auch der Langstrecken-erfahrene Cudlin gerne wieder haben möchte. Entschieden ist aber noch nichts. ♦ AWI

CEV Moto2

## Nekvasil: Moto2

Der 17-jährige Wiener Marco Nekvasil, IDM-Superstock-Meister 2014, wird in die Spanische Moto2-Meisterschaft einsteigen. Nekvasil und der Oberösterreicher Thomas Gradinger, der aus dem ADAC Juniorcup kommt, werden vom «Fritze Tuning Team» betreut. Teamchef Fritz Schwarz hat drei FTR-Fahrerwerke gekauft und ist dabei, die 600er-Honda-Motoren und in Zusammenarbeit mit WP die Fahrwerke konkurrenzfähig zu machen. Das FTR-Fahrwerk muss für Nekvasil stark abgeändert werden, weil Marco zwar nur 65 kg leicht, aber 1,88 m gross ist. Erste Testfahrten sind am 3./4. Februar in Almeria geplant. ♦ PP



Nekvasil: Fritze-Tuning-FTR

NACHRICHTEN

## Stocksport-Achter ersetzt van der Mark

Supersport-WM Pata Honda hat den 23-jährigen Briten Kyle Smith als Nachfolger für den 2014er-Weltmeister Michael van der Mark, der in die Superbike-WM aufgestiegen ist, ins Team geholt. Smith lebt in Spanien. Das Pata Honda World Supersport Team engagierte ihn nach zwei Podiumsplätzen und Endrang 8 im Superstock 1000 FIM Cup. Smiths erster Test auf der Honda CBR 600RR wird erst unmittelbar vor dem WM-Auftakt direkt auf Phillip Island steigen.

## Afrika sieht auch Supersport-Trainings

Superbike-WM In Afrika gehört die Superbike-WM zu den Sport-Highlights. Dorna WSBK hat mit der Supersport International Ltd. die Übertragungsrechte für die FIM-Superbike-Weltmeisterschaft in Afrika bis einschliesslich 2019 um fünf Jahre verlängert. Erstmals in der Geschichte überhaupt werden auch die Qualifyings zur Supersport-WM übertragen. 2015 werden mehrere Südafrikaner starten. ♦ AWI

KOMPAKT

Superbike-WM Das Pata-Honda-Team präsentierte an der Teamvorstellung in Verona (I) stolz die Nr. 1 von Neuzugang und Weltmeister Sylvain Guintoli (F, 32) auf der Honda CBR 1000 RR. Auch Fahrer Nr. 2 ist ein amtierender Weltmeister: Supersport-Champion Michael van der Mark (NL, 22) wird mit der Startnummer 60 an den Start rollen.

Superstock-EM 600 Die junge Ricarda Neubauer (21) fährt 2015 im Team Go Eleven in der Superstock-EM-600. Die Deutsche fuhr zwischen 2011 und 2013 im ADAC Junior- und im Suzuki GSX-R 750-Cup.

Supersport-WM Der dreifache Supersport-Weltmeister Kenan Sofuoglu (TR) und sein neuer Teamkollege Marco Faccani (I) testeten in Portimão zwei Tage mit den Kawasaki des Puccetti-Teams. «Wir haben zwei Motorversionen getestet, aber das Wetter war nicht gut. Wir entscheiden nach zwei weiteren Tagen, welche Variante wir wählen.» ♦ ML/IP

Supercross-WM Oakland

# Roczen verliert WM-Führung

Von ALEX HODGKINSON

**Ken Roczen musste nach einem heftigen Sturz beim 4. Lauf zur Supercross-WM in Oakland die WM-Führung an Ryan Dungey abtreten. Trey Canard gewann zum ersten Mal seit 2011.**

Der Thüringer gewann seinen Vorlauf und war nach dem Start zum Finale über 20 Runden Zweiter hinter Andrew Short. Schon in der ersten Runde ging Altmeister Chad Reed am Suzuki-Star vorbei, und bei einem Gegenangriff in der zweiten Runde geriet der junge Deutsche in Schwierigkeiten.

Roczen wählte eine Innenspur, um den Australier auszutricksen, aber es fehlte ihm ausgangs der Kurve der Schwung, um über den nachfolgenden Dreifachsprung zu kommen. In der Luft lenkte Roczen nach links, um der Gefahr zu entkommen, dass einer der nachfolgenden Fahrer auf ihm landen würde. Seine schnelle Re-

aktion in einer Notsituation hat sicherlich Schlimmeres verhindert. Nach gut einer Minute konnte er das Rennen fortsetzen und kam überrundet auf Position 15 ins Ziel. Es fehlen ihm jetzt vier Punkte auf den neuen WM-Führenden Dungey. Wäre Reed in der 16. Runde nicht von der Strecke abgeflogen, um Dungey Rang 2

kampflos zu überlassen, würden Roczen sogar nur zwei Punkte zur WM-Spitze fehlen.

**Ken Roczen hadert mit sich**

«Ich glaube, ich habe mein Gehirn kurzfristig ausgeschaltet, als ich es auf diese Weise versucht habe», ärgerte sich Roczen nach dem Rennen über sich selbst. «Zum Glück bin ich

glimpflich davongekommen. Aber mit vier Punkten Rückstand auf Dungey bin noch im Rennen um den WM-Titel; es hätte viel schlimmer kommen können. Schade, dass ich nicht gleich weiterfahren konnte, aber ich habe im ersten Moment nach dem Sturz gedacht, dass ich mich irgendwo im Gesicht verletzt hätte.»

Dungey, der US-Amerikaner im Dienst von KTM, sicherte sich mit Rang 2 seinen dritten Podestplatz in Folge, aber er hatte keine Antwort auf Trey Canard, der mit einem Husarenritt von Rang 10 an die Spitze fuhr, wo er sich sofort von den Verfolgern absetzen konnte. Canard ist jetzt WM-Dritter, 14 Punkte hinter Dungey. ♦



WM-Führung erobert: Ryan Dungey profitiert von Roczens Sturz



Trey Canard

**SUPERCROSS-WM / Resultate**

Oakland/USA: 24. Januar, 4. WM-Lauf  
 Finale: 1. Trey Canard (USA), Honda; 2. Ryan Dungey (USA), KTM; 3. Chad Reed (AUS), Kawasaki; 4. Eli Tomac, Honda; 5. Cole Seely, Honda; 6. Justin Barcia, Yamaha; 7. David Millsaps, Kawasaki; 8. Andrew Short, KTM; 9. Blake Baggett, Suzuki; 10. Jason Anderson, Husqvarna; 11. Jacob Weimer (alle USA), Kawasaki; 12. Bret Metcalfe (AUS), Suzuki; 13. Kyle Chisholm (USA), KTM; 14. Phil Nicoletti (USA), Yamaha; 15. Ken Roczen (D), Suzuki.  
 Stand nach 4 Läufen: 1. Dungey, 82 Punkte; 2. Roczen 78; 3. Canard 68; 4. Tomac 64; 5. Anderson 62; 6. Barcia 58; 7. Seely 45; 8. Millsaps 44; 9. Short 44; 10. Reed 42; 11. Blagett 40; 12. Broc Tickle (USA), Suzuki, 39; 13. Weimer 36; 14. Weston Peick, Yamaha, 32.  
 Finale Lites West: 1. Malcolm Stewart, Honda; 2. Cooper Webb, Yamaha; 3. Alex Martin, Yamaha; 4. Tyler Bowers, Kawasaki; 5. Zachary Bell, Husqvarna; 6. Zach Osborne, Husqvarna; 7. Aaron Plessinger, Yamaha; 8. Joshua Hansen, Kawasaki; 9. Justin Hill, KTM.  
 Stand nach 4 Läufen: 1. Webb, 86 Punkte; 2. Jessy Nelson, KTM 71; 3. Bowers 78; 4. Osborne 69; 5. Hill 65; 6. Stewart 64; 7. Plessinger 54; 8. Shane McElrath, KTM, 49; 9. Martin 47; 10. Hansen 47; 11. Bell 40; 12. Thomas Hahn (USA), Honda, 35.  
 Nächstes Rennen: 31. Januar, Anaheim/USA  
 Internet: www.amasupercross.com

Supercross Leipzig

# Maillard als «best of the rest»

**Beim Finale der deutschen Supercross-Saison in Leipzig sicherte sich der Franzose Boris Maillard den Gesamtsieg im Superfinale.**

Der Grossteil der Fahrer wurde zwar aus dem ADAC-Supercross-Cup rekrutiert, doch bekam man zu diesem späten Zeitpunkt für die SX1 und SX2 nur gut zwei Dutzend Fahrer zusammen.

Nachdem der Aderlass im Training und am ersten Abend weiter gegangen war, wurde der vom üblichen Prozedere abweichende

Modus vom ersten auf den zweiten Tag noch mal geändert. Den Fans war es egal, der Mix aus Racing und Show gelang, und die Rennen waren spannend.

Zu den Sturzopfern zählte auch der schnellste Fahrer im Feld, Gregory Aranda. Nachdem der ADAC-Supercross-Cup-Sieger das Freitagfinale der SX1 gewonnen hatte, überschlug er sich in Führung liegend im «SuperRace» der sechs Besten der SX1 und der SX2.

Mit «nur» stark geprelltem Rücken musste der Franzose fortan passen. Das neu ge-

startete Rennen gewann der Tscheche Filip Neugebauer.

Tags darauf war Boris Maillard der grosse Dominator, indem er alle Rennen inklusive «Super Race» gewann. «Nachdem ich in Dortmund am ersten Trainingstag schwer gestürzt war und zuschauen musste, ist das

ein schöner Saisonabschluss», so der Franzose im Ziel.

In der kleinen Klasse lieferten sich Paul Coates und Thomas Do zwei Tage lang eine erbitterte Schlacht, aus welcher der Franzose jeweils als triumphierender Tagessieger hervorging. ♦ TH



Boris Maillard

**SUPERCROSS LEIPZIG / Resultate**

Leipzig (D): 23./24. Januar 2015  
 SX1-Finale Freitag: 1. Gregory Aranda (F), Kawasaki, 15 Runden in 8:16,514 min; 2. Boris Maillard (F), Kawasaki, +5,394 sec; 3. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki, +7,116; 4. Charles Lefrançois (F), Suzuki; 5. Mickael Musquin (F), Kawasaki; 6. Ross Johnson (USA), Honda; 7. Matteo Bonini (ITA), Kawasaki; 8. Jurgen Wybo (B), Kawasaki; 9. Hugo Basaula (P), Kawasaki; 10. Mathias Jörgensen (DK), Honda; 11. Francesco Muratori (I), Yamaha.  
 SX2-Tageswertung Freitag: 1. Thomas Do (F), Honda (2-1); 2. Paul Coates (GB), Kawasaki (1-2); 3. Julien Lebeau (F), Kawasaki (3-3); 4. Carlos Macanas (E), Kawasaki (4-4); 5. Guillaume Fegli (F), Kawasaki (5-5); 6. Frederik Goul Jensen (DK), Honda (6-6); 7. Danny Neubauber (D), Kawasaki (8-7); 8. Oliver Kaas (D), Honda (10-8); 9. Gradie Featherstone (GB), Kawasaki (7-0); 10. Max Fiebiger (D), Kawasaki (9-0).  
 Superfinale SX1/SX2 Freitag: 1. Neugebauer, 8 Runden in 4:19,499 min; 2. Lefrançois, +1,282 sec; 3. Maillard, +1,892; 4. Musquin; 5. Johnson; 6. Do; 7. Macanas; 8. Coates; 9. Lebeau; 10. Goul Jensen.  
 SX1-Tageswertung Samstag: 1. Maillard (1-1); 2. Lefrançois (3-2); 3. Neugebauer (2-4); 4. Bonini (6-3); 5. Musquin (4-5); 6. Wybo (7-6); 7. Johnson (5-9); 8. Jörgensen (8-7); 9. Muratori (9-8); 10. Jeffrey Meurs (NL), Suzuki (10-10); 11. Jerry Lymburner (USA), Yamaha (12-11); 12. Basaula (11-12).  
 SX2-Tageswertung Samstag: 1. Do (2-1); 2. Macanas (3-2); 3. Coates (1-5); 4. Lebeau (4-3); 5. Fegli (5-4); 6. Featherstone (6-6); 7. Goul Jensen (8-7); 8. Kaas (7-8); 9. Neubauber (9-9).  
 Superfinale SX1/SX2 Samstag: 1. Maillard, 10 Runden in 5:31,449 min; 2. Lefrançois, +2,559 sec; 3. Musquin, +7,840; 4. Neugebauer; 5. Bonini; 6. Macanas; 7. Do; 8. Lebeau; 9. Featherstone; 10. Wybo.  
 Internet: www.kingsofextreme.de



Sieg im Samstag-Superfinale: Boris Maillard dominiert in Leipzig

**NACHRICHTEN**  
**5 Deutschsprachige im Eisspeedway-GP**

**Eisspeedway-WM** Da der GP-Challenge in St. Johann/A abgesetzt werden musste, hat die FIM alle 15 WM-Fixstarter für 2015 gesetzt. Kommenden Samstag in Krasnogorsk sind Harald Simon, Franz Zorn (beide A), Günther Bauer, Stefan Pletschacher und erstmals auch der Miesbacher Hans Weber am Start.

**Bizouard und Melero gewinnen in Graz**

**Freestyle-MX-EM** Remi Bizouard (F) und Maikel Melero (E) sind die Sieger der beiden EM-Wettbewerbe in Graz/Österreich. Der Franzose führt die EM jetzt an.

**Kornel Nemeth siegt in Leipzig**

**EnduroCross** Der Ungar Kornel Nemeth gewann nach drei Läufen das EnduroCross. Der KTM-Fahrer musste sich nur im zweiten der drei Läufe dem Südafrikaner Wade Young geschlagen geben. Young wurde Dritter hinter Mike Hartmann, der sein Debüt auf der 300er-GasGas gab. ♦ TS/OF/RP

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi

[www.mariani.de](http://www.mariani.de)



mariani... Der Maßschneider unter den Konfektionären. Wir realisieren auch die ausgefallensten Kundenwünsche mit TÜV. Auspuffanlagen und Sound (auch unter Beibehaltung der Serienoptik, Active Sound und für Diesel), Fahrwerk, Felgen bis 14J x 22 Zoll, Leistung, Lenkräder etc. (siehe Rubrik BMW, Mercedes). Mit uns kann man(n) reden: 05264/8601 H

## BMW Alpina

Roadster S gesucht. 0171/4167106 H

## Ferrari

328 GTB/GTS gesucht. 0171/4167106H

## Mercedes

[www.mariani.de](http://www.mariani.de)



mariani... Familienbetrieb seit 30 Jahren! Sound (auch unter Beibehaltung der Serienoptik und für Dieselfahrzeuge), Auspuffanlagen in AMG 63 und 4-Rohr Optik für sämtliche Modelle, Leistungssteigerungen, Fahrwerk, Felgen, Lenkräder etc. Geht nicht gibts nicht! (siehe Rubrik Audi, BMW). Tel. 05264/8601 H

## Porsche



356 C Coupé, Bj. 1965, wunderschönes Fahrzeug. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, [www.axelschuette.de](http://www.axelschuette.de) H

Winter-Komplettradsatz "Carrera S-Rad", mit Conti TL M+S TS810 N0 XL 235/35R19 u. 295/30R19, passend für alle 997 Typen, auch turbo. Tel. 0202/611323, hartmut.leduec@freenet.de



Panamera 4, EZ 3/14, 13100 km, 228 kW, schwarz, Leder, NavI, BOSE, PDLS, SHD, PASM, PCM, 78.900,- MwSt. awb. Kamps Sportwagenzentrum Bensberg GmbH & Co. KG, Meisheide 1, 51429 Bergisch Gladbach, 02204/7676-100 [www.porsche-bensberg.de](http://www.porsche-bensberg.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 24699

## Bentley



Bentley Business VW T5, Diesel 224 PS, EZ 06.2011, 25000 km, tiefschwarz-met., Bentley Leder - Volleder magnolia, abs. Vollaut. inkl. 2 x TV, Bar, Kühlschrank, Bentley Einzelsitze vollelekt. u.s.w. NP 150.000,- €, NW-Garantie bis 06.2015, VK 75.900,- €. Tel. 0162/9888899

## BMW

[www.mariani.de](http://www.mariani.de)



Wir machen den Sound...seit 30 Jahren! Sound (auch unter Beibehaltung der Serienoptik und für Dieselfahrzeuge) Auspuffanlagen in BMW 50i und M-Technik Optik (auch in Verbindung mit original M Diffusor), Leistungssteigerungen, Fahrwerk, Felgen, Lenkräder etc. (siehe Rubrik Audi, Mercedes). Wir beraten Sie gerne: 05264/8601 H



300 SL Flügeltürer, Bj. 1956, matching-numbers, graphitgrau / Leder schwarz, sehr schöner Zustand. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Straße 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, [www.axelschuette.de](http://www.axelschuette.de) H



300 d Cabriolet D, Bj. 1959, matching-numbers, 1 von nur 65 gebauten Fahrzeugen der letzten Serie, prominenter Vorbesitz, toller originaler Zustand. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, 05202/72000, [www.axelschuette.de](http://www.axelschuette.de) H

## Renn/Rallye

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

Kunststoffscheiben klar od. grün getönt, Schiebefenster, mit verschied. Biegeradien, für Porsche und viele andere Fahrzeuge, auch nachträglicher Einbau v. Schiebefens-tern möglich. Telefon 08157/998760

**GA Rennsport-Ausrüster**  
Tel. 08578/246  
[www.ga-racing.com](http://www.ga-racing.com)

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

[www.lueticke-motorsport.de](http://www.lueticke-motorsport.de) H

[www.indysport.de](http://www.indysport.de) H



**BELL**

Rennfahrerhelme -  
Ihr Lieferant und Importeur

Service & Vertrieb



**BSA-Motorsport**  
Vierheim  
e-mail: [info@bsa-motorsport.com](mailto:info@bsa-motorsport.com)

**MOTORSPORT** Jetzt online abonnieren!

aktuell Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

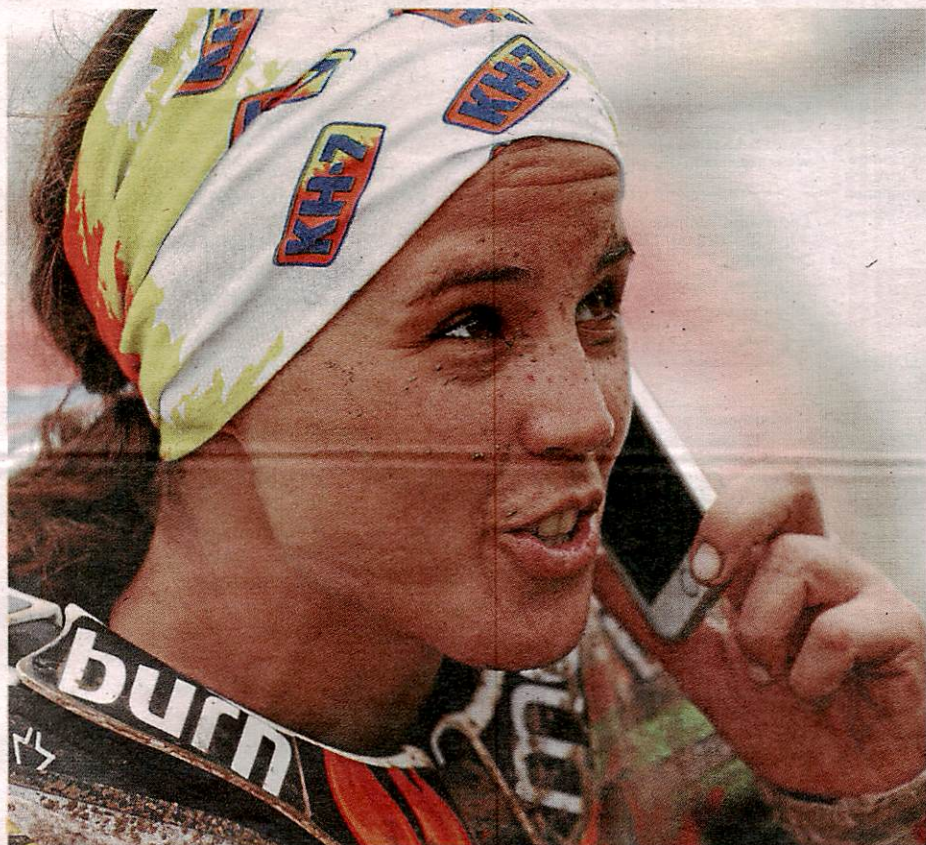
[www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)



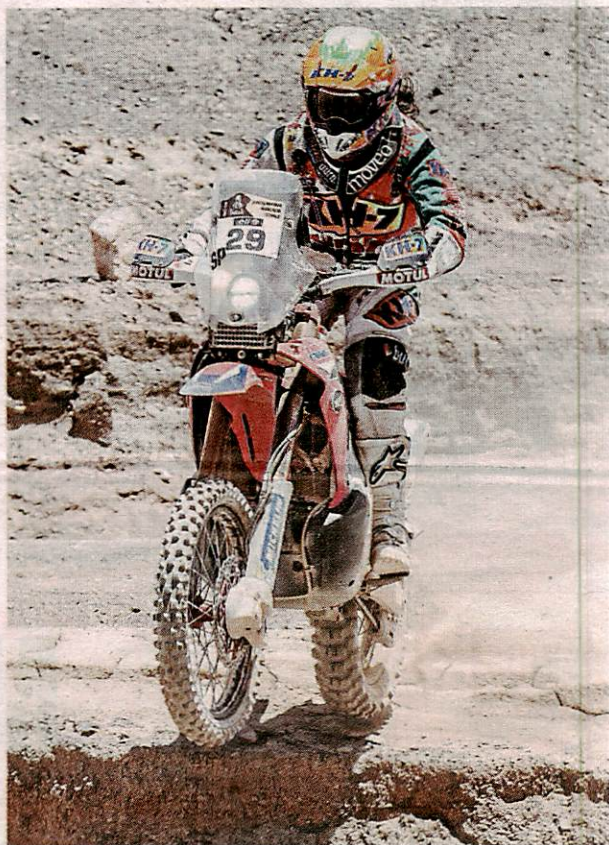


Laia Sanz

# Dakar-Superfrau und



Laia Sanz im Dakar-Ziel: Voller Wüstenstaub, aber glücklich und voller Energie



Dakar-Pilotin Sanz: Präzise, schnell und ausdauernd

Von IMRE PAULOVITS

**Laia Sanz ist die erfolgreichste Motorradfahrerin in der Geschichte der Rallye Dakar. Aber auch die ist nur ein kleiner Teil ihrer Erfolgsstory im Motorsport.**

In ihren braunen Augen lodert ein unerlöschliches Feuer, ihre Mimik und ihr Körper sind ständig in Bewegung. Laia Sanz kann mit ihrer Motivation Berge versetzen, aber vor allem ihre Umwelt mitreißen. Die 29-jährige Spanierin hat auch eine Erfolgsbilanz vorzuweisen, bei der man müde wird, bis man sie zu Ende gelesen hat. Im Trial 13 WM-Titel, 10 EM-Titel und sechs Team-Weltmeisterschaften. Dazu drei WM-Titel im Enduro und vier Goldmedaillen bei den X-Games. Nur selten konnten Frauen sie bei Rennen schlagen, doch für sie zählt viel mehr, wie sie gegen die männliche Konkurrenz besteht. Und auch diese hat sie bei den härtesten Etappen der diesjährigen Dakar das Fürchten gelehrt.

Ihren ersten Frauen-Trial-WM-Titel erlangte Laia Sanz im zarten Alter von 14 Jahren. Doch bereits damals hatte sie einen

Traum, für den sie von vielen belächelt wurde. Seit jeher war sie von den Helden der Dakar-Rallye begeistert. Und als 15-Jährige traf sie den damaligen Dakar-Helden Jordi Arcarons, dem sie sagte, dass sie die Dakar fahren wolle. Arcarons war von der Zielstrebigkeit des jungen Mädchens angetan und sagte ihr: «Wenn du dafür bereit bist, werde ich dir helfen.»

### Prominentester Rucksack

Acht Jahre später suchte Laia ihn wieder auf. An ihrem Plan hatte sich nichts geändert, nur fühlte sie sich nun bereit. «Ich bin eine Abenteuerin, ich mache gerne aussergewöhnliche Sachen, und dieses Abenteuer ist mein grösster Traum», beteuerte sie.

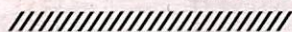
Arcarons empfahl ihr, sich erst einmal im Enduro zu versuchen. Und Laia Sanz biss sich 2010 neben ihren Trial-Verpflichtungen in der spanischen Meisterschaft, der Europameisterschaft und der Weltmeisterschaft, die sie alle gewann, durch die unbekannte Sportart und wurde gleich Dritte in der Enduro-Damen-WM. Daneben verhandelte sie mit Sponsoren, dass sie ihr einen Dakar-Einsatz

finanzierten und flog nach Argentinien, um sich bei der Rallye ein Bild vor Ort zu machen.

Nachdem Jordi Arcarons sie das Rallye-Motorrad in Spanien und Marokko probieren liess, war er überzeugt: «Laia hat alles, was es für die Dakar braucht. Fahrtechnik, Kraft, Zähigkeit und

**«Ich bin eine Abenteuerin und mache gern extreme Sachen.»**

LAIA SANZ



Ausdauer. Sie wird in Zukunft nicht nur eine Frauen-Siegerin sein, sondern auch eine ernste Konkurrenz für die Männer.» Der damals 48-Jährige überlegte gar nicht lange. Der vierfache Dakar-Zweite, der das Pech hatte, seine beste Zeit zu der von Stéphane Peterhansel zu haben, nahm acht Jahre nach seinem letzten Dakar-Einsatz sein Fitnesstraining wieder auf, speckte sechs Kilo ab und wurde für

die Ausgabe 2011 ihr Rucksackfahrer. Damit er sie von hinten beobachten und ihr helfen konnte. Laia Sanz bedankte sich mit dem Sieg in der Damenwertung gegen viel erfahrenere Konkurrentinnen.

Seither hat Laia Sanz alle fünf Dakar-Ausgaben, an denen sie teilgenommen hat, beendet und fünfmal die Damenwertung gewonnen. Schon im Vorjahr hat sie mit Endrang 16 das beste Ergebnis von Jutta Kleinschmidt, der bis dahin besten Frau auf dem Motorrad, übertroffen. Doch dieses Jahr legte Sanz noch einen drauf.

### Verdiente Werksfahrerin

Für die Insider war es keine Überraschung, dass die Spanierin für die 2015er-Ausgabe der Dakar in das neu formierte Honda-Werksteam aufgenommen wurde. Die ehrgeizige Racerin nutzte diese Chance und bereitete sich entsprechend vor. «Ich kann Honda für diese Chance gar nicht genug danken und bin fitter als je zuvor», stellte sie vor dem Rennen fest.

Laia Sanz brillierte dann vor allem in den schwierigen Etappen und lag dadurch vor dem

letzten Tag auf dem achten Gesamtrang. Doch dann wurde sie durch einen entfesselten finalen Angriff inklusive Tagesbestzeit des Slowaken Ivan Jakes auf den neunten Endrang verwiesen. «Wenn mir jemand vor der Dakar gesagt hätte, dass ich in den Top 10 lande, hätte ich das dankend angenommen», waren ihre ersten Worte, und obwohl sie dabei strahlte, war in ihren Augen doch zu erkennen, dass sie dieser Platzverlust wurmte.

Bei der Analyse ihrer Rallye, die sie nebenbei als Zweitbeste des Honda-Werksteams abschloss, kommt Teamchef Martino Bianchi gar nicht aus dem Schwärmen heraus. «Von allen unseren Fahrern fährt sie am sanftesten», resümiert der erfahrene Italiener. «Sie braucht die geringste Anzahl Reifen, und bei ihr verschleissen die Motoren und die Teile am wenigsten. Die Fahrtechnik, die sie aus Enduro und Trial herübergebracht hat, lässt sie schwierige Felsenpassagen mit viel weniger Drehzahl, mindestens einen Gang höher und mit dem gleichen Tempo passieren. Dazu fährt sie fast nur im Stehen, ist topfit und hat unglaublich viel Kraft und Ausdauer.»

# noch viel mehr

## CHRONIK

### Laia Sanz

»» 1985 Am 11. Dezember wird Laia Sanz in Corbera de Llobregat bei Barcelona geboren.

»» 1988 Die zweijährige Laia lernt Fahrradfahren.

»» 1990 Die Vierjährige beginnt das Trialmotorrad ihres Bruders zu fahren.

»» 1992 Laia nimmt an einem Rennen zur katalanischen Kindermeisterschaft teil.

»» 1993 Laia Sanz nimmt an der kalatalanischen Kindermeisterschaft teil.

»» 1997 Mit elf Jahren gewinnt Laia ihr erstes Rennen gegen alle Jungen.

»» 1998 Laia Sanz gewinnt die erstmals ausgetragene, noch inoffizielle Trial-Europameisterschaft für Frauen.

»» 2000 Laia schlägt alle Jungen und wird spanische Trial-Junioren-Meisterin. Sie gewinnt die Trial-Weltmeisterschaft für Frauen, das Trial der Nationen für Frauen und wird Zweite in der Frauen-EM.

»» 2001 Trial-Weltmeisterin  
»» 2002 Trial-Weltmeisterin, Europameisterin und Mannschafts-Weltmeisterin

»» 2003-2006 Trial-Weltmeisterin und Europameisterin

»» 2007 Trial-Europameisterin

»» 2008 Trial-Weltmeisterin, Europameisterin und Mannschafts-Weltmeisterin

»» 2009 Trial-Weltmeisterin und Europameisterin

»» 2010 Trial-Weltmeisterin, Europameisterin und Mannschafts-Weltmeisterin

»» 2011 Trial-Weltmeisterin, Europameisterin und Mannschafts-Weltmeisterin, 1. Damenwertung Dakar

»» 2012 Trial-Weltmeisterin, Mannschafts-Weltmeisterin, Enduro-Weltmeisterin, 1. Damenwertung Dakar

»» 2013 Trial-Weltmeisterin, Enduro-Weltmeisterin, 1. Damenwertung Dakar

»» 2014 Enduro-Weltmeisterin, 1. Damenwertung Dakar

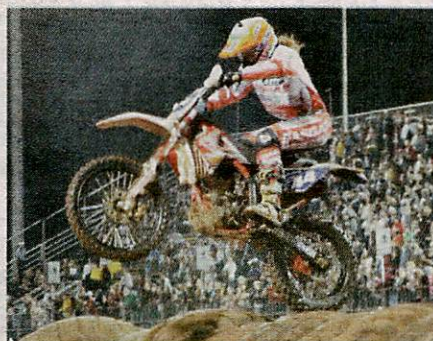
»» 2015 1. Damenwertung Dakar

»» 2015 1. Damenwertung Dakar

»» 2015 1. Damenwertung Dakar



Die ersten Gehversuche im Trial



Mit der Enduro bei den X-Games



Trial: 13-fache Weltmeisterin



Laia Sanz: Selbst im Tourenwagen zu Hause



Multitalent: Auf dem Pasarela-Gaudí-Laufsteg

Waren bei den früheren Zweirad-Wüstenschiffen die Frauen dem starken Geschlecht gegenüber klar benachteiligt, ist die 1,78 Meter grosse, athletische Spanierin dies bei der modernen Generation von graziösen Rallye-Motorrädern nicht mehr. Ihre Fitness war dabei in diesem Jahr auf einem Niveau, dass sie bei so gut wie keiner Zielankunft wirklich ausgelaugt, sondern fast immer noch frisch wirkte, während ihre männlichen Konkurrenten deutlich gezeichnet aussahen. Somit dürfte die Sanz mit noch mehr Erfahrung in Zukunft noch weiter nach vorne streben.

Wenn sich der Trubel um ihre Rückkehr nach Europa etwas gelegt hat, wird HRC in den nächsten Tagen den endgültigen Vertrag mit Laia Sanz für diese Saison und die nächstjährige Rallye Dakar unterzeichnen. Teamchef Martino Bianchi will sie bei mehreren WM-Rallies einsetzen, sie hat aber bereits einen Vertrag für die Enduro-WM, und es gibt einige Kollisionen.

Letzteres war bei ihr aber in der Vergangenheit nicht unbedingt ein Hindernis. 2012 und 2013 fuhr Sanz ihre Trial- und

Enduro-WM-Titel ein, indem sie bei Überschneidungen über Nacht hunderte von Kilometern mit dem Auto fuhr, um an beiden Serien teilnehmen zu können.

### Talentierte Tausendsassa

Als wenn Trial, Enduro und Rallye nicht schon genug wären, hat sich Laia Sanz in der Vergangenheit an freien Wochenenden durchaus erfolgreich auch noch in vierrädrigen Motorsportarten wie Rallycross und gar Tourenwagen versucht. Wie gut sie dabei ist, kann man sich auf einem Video anschauen, wo sie sich mit Marc Márquez im Gelände mit Motorrad und Auto einen Schlagabtausch liefert, bei dem die beiden spanischen Idole sichtlich viel Spass hatten ([www.youtube.com/watch?v=eLwbNZOWo](http://www.youtube.com/watch?v=eLwbNZOWo)).

Da stellt sich die berechnete Frage: Wird sie eines Tages ihrer grossen Vorgängerin Jutta Kleinschmidt nahefeiern, die nach Siegen in der Damenklasse vom Motorrad ins Auto umstieg und sich dort den Dakar-Gesamtstieg holte?

Offen redet die Spanierin darüber noch nicht. Erst einmal will sie ihren Traum, den sie

sich mit dem Motorrad verwirklicht hat, ausleben. Doch bei der Entschlossenheit und der Härte sich selbst gegenüber wird sie, wenn sie diesen Schritt machen sollte, sicher genauso konsequent vorgehen wie bei

der Verwirklichung ihres Zweirad-Traumes in der Wüste. Wie sie selbst sagt: Sie ist eine Abenteuerin, eine die schon sehr viel Geschichte geschrieben hat und in Zukunft wohl noch schreiben wird. ♦

### Jutta Kleinschmidt

## Grosse Vorgängerin

Wenn Laia Sanz sie als beste Motorradfahrerin der Dakar auch abgelöst hat: Jutta Kleinschmidt hat danach auf

vier Räder gewechselt und als erste und bisher einzige Frau die Dakar gewonnen. 1988 fuhr die 1962 geborene Diplomingenieurin ihre erste Dakar auf einer in ihrer Wohnung selbst aufgebauten HPN-BMW. 1992 wurde sie bei der Dakar Gesamt-23., 1994

18., dann wechselte sie auf vier Räder und gewann 2001 im Mitsubishi Pajero. Ein Jahr später wurde sie Zweite hinter Hiroshi Masuoka und fuhr noch bis 2007 bei Volkswagen und BMW. Heute ist Jutta Kleinschmidt Instruktorin

in der Automobilindustrie und hält Vorträge zum Thema Herausforderungen, Motivation und Erfolg. ♦ IP



Kleinschmidt 1992 auf HPN-BMW

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# ZEITVORTEIL

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT** aktuell  
plus Sport-Chronograph **GRATIS** dazu!



**GRATIS**  
für Sie zur Wahl

## PROS Sport-Chronographen

Diese beiden Chronographen sind wahre Multitalente: Analog- und Digitalanzeige, Stopp- und Alarmfunktion, Datums- und Wochentagsanzeige sowie Zifferblatt-Beleuchtung. Mit flexiblem Kunststoff-Armband, Edelstahlboden und Markenbatterie. Gehäusedurchmesser: ca. 45 mm. Wasserdicht bis 5 ATM nach DIN 8310. Modelle zur Wahl: „HI-POWER“ (1.) und „DUAL-TIME“ (2.)

**14%**  
PREISVORTEIL

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1277705  
Ich zahle für das Halbjahresabo (25 Ausgaben) zzt. nur 43,- € (D) inkl. MwSt. und Versand. Mein **Gratis-Extra**, den Sport-Chronographen wie unten angekreuzt, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug erhalte ich zusätzlich eine Ausgabe **GRATIS**. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraumes kann ich jederzeit kündigen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland, Auslandsangebote auf Anfrage.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname \_\_\_\_\_ Geburtsdatum 19 \_\_\_\_\_  
Straße, Nr. \_\_\_\_\_  
PLZ \_\_\_\_\_ Wohnort \_\_\_\_\_  
Telefon \_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_

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

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

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

Ich bezahle per Rechnung.

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ00000004985, 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.

Als **Gratis-Extra** wähle ich: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. PROS Sport-Chrono HI-POWER

2. PROS Sport-Chrono DUAL-TIME

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

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

**X**

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

Bergrennen

# Schwerer Kampf der Gipfelstürmer



Bergrennfan und beim Start in Homburg 2014 sogar siegreich: Porsche-Werkspilot Timo Bernhard

Von THOMAS BUBEL

**Die Erstauflage des FIA Hillclimb Masters war ein gutes Signal für den Bergrennsport – trotzdem müssen viele Veranstalter hart ums Überleben kämpfen.**

Die internationale Bergrennsaison endete vergangenen Oktober mit dem ersten FIA Hillclimb Masters im luxemburgischen Eschdorf. Für die neue Massstäbe setzende Organisation erntete die Union des Pilotes viel Lob von höchster Stelle. Doch anschliessend kriselte es hinter den Kulissen: Nachdem das Organisationsteam innerhalb von fünf Monaten zwei Grossveranstaltungen in den Knochen spürte und zurzeit bereits die Vorbereitungen für das reguläre Hill Race am ersten Mai-Wochenende 2015 anlaufen, liefen Macher Nico Scheier reihenweise die Helfer davon.

Mittlerweile hat sich die Lage etwas entspannt, und Scheier will den Berg-DM-Auftakt durchziehen. Beim zweiten Waekelkandidaten, dem Homburger Bergrennen, sieht man ebenfalls Licht am Ende des Tunnels. Dauerregen am Endspieltag der Fussball-WM lock-

te 2014 kaum Zuschauer an die Käshofer Strasse und bescherte dem Homburger Automobilclub ein dickes Minus von über 12000 Euro in der Vereinskasse.

Die Saarländer haben ihr 42. Bergrennen zwar für den 11./12. Juli beim DMSB angemeldet, die Austragung ist aber noch nicht ganz gesichert. Die Organisatoren kratzen dieser Tage alles Geld zusammen, suchen Sponsoren, und auch eine Spendenaktion, initiiert aus den Reihen der aktiven Piloten, soll dem Berg-DM und KW-Berg-Cup-Lauf helfen. Prominente Unterstützung erfährt der Club auch von Porsche-Werksfahrer Timo Bernhard. Dem Le-Mans-Sieger liegt sein Heimatrennen, das er im Vorjahr sogar im neuen Cup-Porsche gewinnen konnte, besonders am Herzen.

**2015 wieder Schleizer Dreieck?**

Da es mittlerweile nur noch acht Bergrennen in Deutschland gibt – zu Hochzeiten waren es über 80 –, ist der Fortbestand jeder Veranstaltung immens wichtig. Ob nach fünfjähriger Pause das Bergrennen «Schleizer Dreieck» wieder in den Kreis der DM-Veranstalter stösst, ist derzeit unklar. Nachdem die IDM vorerst auf weite-

re Rundstreckenrennen in Schleiz verzichtet, wären nun genügend «Lärmtage» für ein Bergrennen auf einem Teilstück der Naturrennstrecke frei. Die beiden Veranstalter ADAC Ortsclub Naila und MSC Schleizer Dreieck prüfen in diesen Tagen mit der Betreiber-Gesellschaft, ob die gültige Genehmigung aus dem Jahr 2006 ein Bergrennen hergeben würde.

Ist dies der Fall, könnte der Auftakt zur DM 2015 am 18. und 19. April im Vogtland erfolgen. Durch den Rundstreckencharakter können in Schleiz bis zu sechs statt normal drei Wertungsläufe gefahren werden. Bis zur DMSB-Bergveranstaltertagung in Frankfurt am Samstag soll Klarheit herrschen.

Definitiv wieder dabei ist der reine Tourenwagen-Bergpreis Schottenring. Im Gegensatz zum Vorjahr konnte der MSC Rund um Schotten mit dem 13./14. Juni einen geeigneten Termin finden und hofft auf zahlreiche Starter aus der DM und dem KW-Berg-Cup. Unterdessen beschloss die FIA, das nächste Hill Climb Masters im Jahr 2016 durchzuführen. Ort und Zeitpunkt stehen noch nicht fest. Gemunkelt wird über eine Bergpiste in Norditalien. ♦



Gold beim Masters (v.l.): Y. Bodson, N. Schatz, E. Bergerand



Orga-Kämpfer: Nico Scheier

NACHRUF

Helmut Bross



Er war eine Formel-Vau-Legende. Unerwartet, in der Nacht auf den 18. Januar 2015, ist Helmut Bross im Alter von 75 Jahren nach einem Krebsleiden verstorben. «Ich habe ein wahnsinnig tolles Leben führen dürfen und bin einfach dankbar dafür», hatte der Herrenberger kurz vor seinem Tod gesagt. Etwa 30 alte Rennfahrerkollegen kamen letzte Woche zur Beisetzung in seine Heimatstadt. Wo die Trauerfeier ganz im Sinne ihres immer gut aufgelegten und so beliebten Kameraden in eine Angelegenheit mit viel Schmunzeln und Augenzwinkern verwandelt wurde. Die Sportkarriere von Helmut Bross hätte wie bei seinem Vater auch erfolgreich in den Radsport münden können. Doch er entdeckte den Motorsport und stieg 1966 in die neu geschaffene Formel Vau ein. Mit einem Fuchs-Monoposto den der gelernte Kfz-Mechaniker und Kaufmann ohne das Wissen seiner Eltern gekauft hatte. 1968 bis 1970 gewann er auf Kaimann die Deutsche Meisterschaft der Formel Vau. «Brösl, wie kannst Du nur so wahnsinnig schnell sein», fragte ihn damals oft der spätere Formel-1-Star Niki Lauda. In der Super-Vau sicherte Bross sich 1972 auf einem von Porsche-Ingenieuren konstruierten Komet den Titel. Als Mannschaftskapitän einer Europaauswahl balgte er sich in der inoffiziellen Formel-Super-Vau-Weltmeisterschaft mit den US-Bleifuss-Cowboys in Daytona Beach erfolgreich um Podiumsplätze. Seine Erfolgsformel definierte der neben Joseph Kaufmann mit 13 Jahren dienstälteste Formel-Vau-Fighter ganz simpel: «Später bremsen, früher Gas geben.» Nach dem Engagement in der «wildesten Rennserie aller Zeiten» fuhr Bross auch F2 und mit viel Erfolg F3. Zudem war er im Prototyp erfolgreich und gewann etwa 1977 auf Lola die Interserie.

Auch als Teamchef agierte Helmut Bross mit Formel- und Sportwagen auf der Erfolgsspur. Dem Klischee des top aussehenden Rennhaudegen, der auf Frauen magische Anziehungskraft ausübt, leistete er kräftig Vorschub. Herzbeziehungen führten ihn sogar in die hohe Weltpolitik. So war er während der US-Präsidentschaft von Jimmy Carter immer wieder Gast im Weissen Haus, wohin ihn seine damalige Freundin als Regierungsmitarbeiterin mitnahm. Eine andere seiner Eroberungen arbeitete in New York als Sekretärin bei UNO-Generalsekretär Kurt Waldheim. Mit Ex-Gattin Elvira bestand dennoch bis zuletzt beiderseits grosse Wertschätzung. Um Helmut Bross trauern auch seine drei Kinder Patrick, Philipp und Mara. ♦ MARTIN GRUHLER



Gegner und Freund: Bross (l.) mit Rainer Braun 1971



Hockenheim 2014: Bross ein letztes Mal im Formel Vau

Namen & Nachrichten

# Letzter Pionier der F1-WM tot

»» **Robert Manzoni** Der Franzose war der letzte Rennfahrer, der 1950 in Silverstone beim ersten Formel-1-Rennen mit WM-Status mitfuhr. Am 19. Januar starb er im Alter von 97 Jahren in Cassis (Frankreich). Als Werkspilot von Gordini bestritt Manzoni 1950 bis 1956 insgesamt 28 F1-WM-Läufe. Zweimal (1952 in Spa und 1954 in Reims) waren seine besten Ergebnisse. Ebenfalls 1950 bis 1956 nahm er sechsmal am 24h-Rennen in Le Mans teil – auf Simca-Gordini, Gordini, Lancia und Ferrari. Doch weder sein grosses Talent noch sein grosses Technikwissen halfen. Jedes Mal stoppten ihn Defekte. Ende 1956 gab Robert Manzoni das Rennfahren auf und betrieb eine Renault-Vertretung. Erst 2013, als immerhin schon 95-Jähriger, wurde er in der «Hall of Fame» für Fahrer der 24h von Le Mans aufgenommen.

»» **Jean-Pierre Nicolas** Der frühere Rallye-Profi hat am 22. Januar seinen 70. Geburtstag gefeiert. In den 1970er-Jahren war der Franzose, der wie Robert Manzoni in Marseille geboren wurde, Werksfahrer bei

Alpine und Peugeot. Unter anderem auf dem legendären Alpine A110 gewann Nicolas fünf Rallye-WM-Läufe. Nach seiner aktiven Zeit wurde er Peugeot-Rennleiter. In dieser Funktion führte er 2000 und 2002 Marcus Grönholm zu zwei WMTiteln. Seit Jahren fungiert Jean-Pierre Nicolas inzwischen als oberster Koordinator der Rallye-Europameisterschaft (ERC).

»» **Johann Abt** Letzte Woche bekam der 2003 verstorbene Motorrad- und Automobilrennfahrer sowie Begründer von ABT Tuning – heute ABT Sportsline – postum in seiner Heimatstadt Kempton im Allgäu ein «Denkmal». Die Strasse, wo heute die von seinem ältesten Sohn Hans-Jürgen geführte weltbekannte und renommierte Hightech-Autoveredelung und die diversen Abt-Rennteam beheimatet sind, wurde in «Johann-Abt-Straße» umbenannt. Davor hiess sie ausgerechnet nach einem der allergrössten Abt-Konkurrenten im Pkw-Geschäft und auf der Rennstrecke: «Daimlerstraße». Abt ist traditionell auf die Marken Audi, Seat, Skoda und VW spezialisiert. ♦ MSA/AW

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



1976

### JACQUES LAFFITE



2014

Tennisspieler hätte er werden sollen. Oder Rechtsanwalt, wenn es nach seinem Vater gegangen wäre. Doch Jacques Laffite hatte andere Pläne – die er seinem späteren Schwager Jean-Pierre Jabouille zu verdanken hat. Der schleppte ihn nach gemeinsamem absolviertem Militärdienst mit zu Rennen. Dort wuchs das Interesse. Und bald wollte Laffite nicht nur an Jabouilles Autos schrauben, er wollte selber fahren. Doch das Geld war knapp. Sehr knapp. Also beschloss der 1943 im besetzten Paris geborene Juristensohn, sich in der École Winfield anzumelden. Dort entpuppte er sich als äusserst begabt und sicherte sich ein «Stipendium» für die Formel Renault.

Die Karriere war lanciert. Allerdings war Laffite ein Spätzünder. Als er 1973 in der Formel-3-EM fuhr, war er bereits 30 Jahre alt! 1974 kam dann der Wechsel in die Formel 1. Frank Williams war auf den schnellen Franzosen mit dem wehenden blonden Haar aufmerksam geworden und liess ihn in seinem Iso IRL am Nürburgring debütieren. Auch 1975 zählte Williams auf Laffite. Und wurde – wieder am Nürburgring – mit Platz 2 für sein Vertrauen in ihn belohnt. Doch der hatte zu dem Zeitpunkt bereits andere Absichten. Sein Landsmann Guy Ligier plante den Einstieg in die Formel 1. Und Laffite war seine bevorzugte Nummer 1. Diese Partnerschaft hielt lange – sehr lange. Laffite fuhr von 1976 bis 1982 in Blau. Und nach einem Intermezzo bei Williams (1983/84) kehrte er 1985 nochmals für ein-

halb Jahre zu Ligier zurück. Insgesamt bestritt er 132 Grands Prix für die «équipe tricolore». Auch den letzten GP absolvierte er für seinen Freund – 1986 in Brands Hatch. Die Startkollision dort beendete aber die Karriere. Laffite erlitt komplizierte Beinbrüche. Noch heute hinkt er. «Ich habe aber keine schlechten Erinnerungen deswegen. Ich war schon 43. Es war an der Zeit, mit Formel 1 aufzuhören.»

Langweilig ist es Laffite danach nie geworden. Im Tourenwagen gab er weiter Gas. 1990 bis 1992 war er fester Bestandteil der DTM (ein Sieg). Danach konzentrierte er sich auf die Tourenwagenmeisterschaft in Frankreich. Einer seiner letzten Einsätze absolvierte er 2010 beim Legendenauftritt im VW-Scirocco-Cup. Parallel dazu war er jahrelang TV-Experte beim französischen Sender TF1. Heute ist er als Fachmann für Eurosport am Mikrophon.

Vor vierzehn Jahren hat er sich in Saint-Leger-en-Yvelines, westlich von Paris, niedergelassen – kurz nach der Geburt seiner Zwillinge. Laffite liebt grosse Familien. Drei weitere Kinder sind inzwischen erwachsen. Eines davon, Margot, fährt ebenfalls Rennen und kommentiert für Canal+ die F1-Rennen. Auch Laffite zeigt sich hin und wieder im Fahrerlager, wenn er nicht gerade mit Gartenarbeit beschäftigt ist. Die Begeisterung ist nach wie vor vorhanden. «Als 2014 in Melbourne die Saison losging, bin ich nachts um 2.30 Uhr aufgestanden, um das erste Training zu sehen», verrät der sechsmalige GP-Sieger. CHRISTIAN EICHENBERGER

**REDAKTION**  
 Redaktion MOTORSPORT aktuell,  
 Industriestrasse 28, CH-8604 Volketswil  
 Telefon +41 (0)44 806 55 66  
 Telefax +41 (0)44 806 55 11  
 www.motorsport-aktuell.com  
 rsa@motorpresse.ch  
**Redaktion:** Michael Bräutigam (Redakteur),  
 Christian Eichenberger (Chef vom Dienst),  
 Peter Haab (Chefreporter), Leopold Wieland (Chefredakteur)

**Sonderkorrespondenten:**  
 Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,  
 Markus Lehner, Johannes Orasche, Imre Paulovics,  
 Peter Voncken

**Freie Mitarbeiter:**  
 Belgien: Christian Fischer  
 Dänemark: Peter Nygaard  
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubl,  
 Gustav Büsing, Georg Dobes, Andreas Göhring,  
 Martin Grubler, Michael Heinrich, Klaus-Eckhard Jost,  
 Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik Medrow,  
 Wolfgang Monsehr, Robert Pirain, Thomas Schiffrer,  
 Achim Schlang, Ulf Simon, Stefanie Szapka,  
 Julius Tannert, Arno Wester, Anke Wiczorek,  
 Michael Wolf  
 England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin, Alex Hodgkinson,  
 Joe Seward, Neil Spalding  
 Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera  
 Japan: Shigeo Kibiki  
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat;  
 Österreich: Peter Pressler, Heinz Prüller, Werner Schneider,  
 Wolfgang Wisaly  
 Schweiz: Jürg Kaufmann  
 Spanien: Manuel Pecino  
 Tschechien: Martin Straka  
 USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan  
**Fotografen:** Bernd Barth, Sybille Berrang,  
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,  
 dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre Froidevaux,  
 Claus Herrmann, Burkhard Kasan, Nikolett Kovacs,  
 Johnny Loix, Fabrizio Porrozzio, Nico Schneider,  
 sutton-images.com, Ralf Trömer, Jörg Ullmann,  
 Thomas Urner, Friedrich Weissle, Jörg Wiessmann,  
 Willem Wittenberg/RSSP

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

**Art Director:** Silvio Löttscher  
**Grafik und Produktion:** Jürg Stohler, Jürg Schneider, Sascha Benzke, Sophie Semmlermann

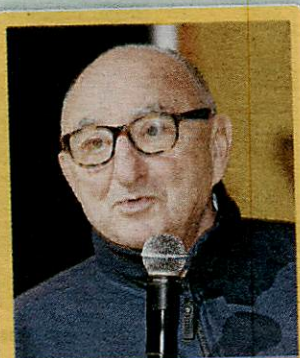
**VERLAG**  
 Motor-Presse (Schweiz) AG  
 Industriestrasse 28  
 CH-8604 Volketswil  
 Telefon +41 (0)44 806 55 55  
 Telefax +41 (0)44 806 55 00  
 www.motorpresse.ch  
 verlag@motorpresse.ch  
**CEO/Geschäftsführung:** Reto Feurer

**Anzeigenleitung:** Stefan Granzner  
 sgranzner@motorpresse.de  
 0711 182 - 1641  
**Anzeigenverkauf:** Vanessa Reif  
 vreif@motorpresse.de  
 0711 182 - 1839  
**Werbeverkauf Online:** Zeljko Berden  
 zberden@motorpresse.de  
 0711 182 - 1346  
**Auftragsmanagement:** Iris Efrigg  
 iefrigg@motorpresse.de  
 0711 182 - 1613  
 Carmen Brinx  
 cbrinx@motorpresse.de  
 0711 182 - 1522

**MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL**  
**Präsident:** Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann  
**CEO:** Dr. Volker Breid, Henry Allgaier  
**Druck:** Presse Druck Oberfranken GmbH, Bamberg  
**Vertrieb:** DPV Deutscher Pressevertrieb  
**Vertriebsleiter:** Andreas Jastrau  
**Erscheinungsweise:** wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr  
**Einzelheft:** 2,00 € (D); 2,10 € (A)  
**Jahresabonnement:** € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A), € 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben: € 15,90 (D+A), € 25,90 (übriges Ausland); Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kioskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).  
**Abonentenservice:** Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell, Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)31 300 62 67, motorsportaktuell@ostampfl.com  
 © 2015 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.  
 ISSN 1421-8488



Robert Manzoni



Jean-Pierre Nicolas



Hans-Jürgen Abt (re. neben Kempton-OB Thomas Kiechle)



Sein vielleicht bestes F1-Jahr: Laffite im Ligier JS11 von 1979

Die Dragster leiden Zum Formel-1-Grand-Prix 2015 in Hockenheim

Nun findet der Formel-1-GP 2015 aller Voraussicht nach auch wieder in Hockenheim statt. Vielen Dank auch, Herr Ecclestone! Das macht mich richtig wütend. Eine Rennserie, die ihr Flair der vergangenen Jahre komplett verloren hat. Undurchsichtige Regeln, lahmer Sound und wegen jedem Dreck eine Strafe: Das hat nichts mehr mit Rennfahren zu tun. Was mich auf die Palme bringt, ist, dass eine andere Rennserie am Hockenheimerdarunter leidet: Die FIA-Dragster-Europameisterschaft. Das ist: ohrenbetäubender Höllen-sound, Power bis zum Abwin-ken, wahnwitzige Beschleu-nigung und Geschwindigkeit, viele verschiedene Fahrzeug-konzepte. Einfach alles, was das echte Motorsportherz begehrt, sehen und hören mag.

Die Veranstaltung leidet deswegen darunter, weil die Dragster-Strecke penibel präpariert werden muss, damit diese Monster ihre brutale Power (ca. 7500 PS) auf den Boden bringen können. Dazu wird ein spezieller Klebstoff über die komplette Viertel-meile aufgetragen, was seine Zeit braucht, wenn man es richtig machen möchte. Der Termin der Formel 1 ist zwei Wochen vor den Nitrolympx. Ein Zeitraum, der das penible Aufbereiten der Gerade fast unmöglich macht. Somit leiden die Dragster unter argen Grippproblemen. Man darf die Strecke aber nicht vor dem F1-Termin präparie-ren, denn wenn ein F1-Bolide in der Kurve auf diese Fläche käme, könnte er sich über-schlagen. Ich überschlage mich auch, aber vor Wut. Ecclestone macht ein absolut sehenswertes Event kaputt, denn ein Topfahrer dieser Serie hat bereits mit Boykott der Nitrolympx gedroht, da er bei solch mauen Grip-verhältnissen, wie schon in der Vergangenheit, als die F1 zwei Wochen vorher gastierte, nicht fahren will, da es bei zu wenig Grip gefährlich werden kann. Danke Bernie, das hast du gut gemacht. Scher dich zum Teufel mit der Formel 1 und lass den echten atem-beraubenden Rennserien den

Vortritt. Bleibt den Organi-satoren der Dragster-EM nur zu wünschen, dass sie die bestmögliche Präparation der Viertelmeile in diesem kurzen Zeitraum hinbekommen. Tobias Zapf, D-85055 Ingolstadt

Bitte mehr davon Zu «Mir fehlt das Kribbeln bei der Formel E», MSA 5/15

Vielen Dank für die Gast-kolumne von Marc Surer. Seine Kolumnen hab ich schon vor über dreissig Jahren in der MSA verschlungen. Bitte mehr davon, gerne würde ich zum Beispiel mal seine Meinung über die Misere in der Formel 1 erfahren. Lutz Goerke, D-22147 Hamburg

Keinen Euro mehr Zu «War's das mit den Hinterbänkeln?», MSA 5/15

Also wirklich nur 18 Autos am Start der Formel 1 in dieser Saison? Ich lege mich schon mal fest: Für ein Startfeld von 18 Autos mit diesem Sound, bei diesem Leerlauf auf der Piste während des ganzen Wochenendes (Stichwort «Rahmenpro-gramm») bezahle ich nicht mehr als zum Beispiel für ein Rennen zum Formel-Renault-Europacup mit 35 Autos, das 15 Minuten nach der engli-schen Caterham-Trophy mit 50 Autos und Action vom Start bis ins Ziel in Spa-Francor-champs antritt. Sagen wir mal 25 Euro, keinen Euro mehr. Da Bernie Ecclestone davon noch nicht mal ein Hemd gebügelt bekommt, werde ich also wohl nicht mehr hingehen! Hans Benda, D-55743 Idar-Oberstein

Talentprobe abgelegt Zu «Bis zum Erbrechen», MSA 5/2015

Ich finde es sehr fair von KTM-Rallyechef Heinz Kinigadner, dass er dem Pechvogel Matthias Walkner weiterhin Chancen im KTM-Rallyeteam gibt. Immerhin hat der aus dem salzburgischen Kuchl ge-bürtige MX3-Weltmeister bei den ersten Dakar-Etappen schon eine Talentprobe abgelegt. Mit dem «Hammerfoto» auf Seite 29 kann ich allerdings nichts anfangen. Ich glaube nicht, dass Walkner damit auf die Küchencrew losgehen wollte. Im Übrigen findet Walkner im Genussland Österreich genug Köche und Ernährungsfachleute, die ihm ein neuerliches Magen-Desaster ersparen können. Viel Erfolg für 2015! Rudolf Ratzemberger, A-5020 Salzburg

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 27.1.2015

- 0.45 Formel-E-Meisterschaft Buenos Aires/RA, Rennen (W) SKY SPORT 1
0.40, 10.45 Rallye-WM Monte Carlo, Höhepunkte (W) SERVUS-TV
1.50 Truck-GP Navarra/E 2013, 2. Rennen (W) SKY MOTORVISION
13.55 24 Stunden von Dubai/UAE 2012, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
22.45 Motorheads: Hans-Joachim Stuck beim 24-Stunden-Rennen (W) SKY MOTORVISION
22.55 Classic Races: DTM 1993, Rückblick (W) SKY MOTORVISION
23.20 NASCAR Sprint Cup Charlotte 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION

MITTWOCH, 28.1.2015

- 6.35 Endurance Racing in Spa-Francor-champs 2009, Reportage SKY MOTORVISION
8.25 Die Ritter von Le Mans 2013, Reportage SKY MOTORVISION
12.25 Motorheads: Porträt Rennfahrer Stéphane Peterhansel (W) SKY MOTORVISION
14.55 Classic Races: Rallye München-Marra-kesch/MA (W) SKY MOTORVISION
23.00 NASCAR Sprint Cup Charlotte/USA 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION

DONNERSTAG, 29.1.2015

- 4.10 Motorheads: Porträt Rennfahrer Walter Röhrl (W) SKY MOTORVISION
15.35 Truck-GP Most/CZ 2013, 3. Rennen (W) SKY MOTORVISION
17.20 DTM-Highlights: Hockenheim 2007 (W) SKY MOTORVISION
23.05 NASCAR Sprint Cup Dover/USA, Rennen 2014 (W) SKY MOTORVISION

FREITAG, 30.1.2015

- 9.20 DTM-Highlights: Rennen auf dem Norisring 2009 (W) SKY MOTORVISION
15.35 Porsche Carrera Cup bei der DTM Norisring 2014 (W) SKY MOTORVISION
23.05 NASCAR Sprint Cup Pocono/USA, Rennen 2014 (W) SKY MOTORVISION

SAMSTAG, 31.1.2015

- 10.30 Rallye-WM Monte Carlo, Höhepunkte (W) SERVUS-TV
23.00 NASCAR Sprint Cup Michigan/USA 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION

SONNTAG, 1.2.2015

- 6.00 Formel-E-Meisterschaft Peking/RC, Putrajaya/MAL, Punte del Este/ROU und Buenos Aires/RA, Rennen (W) SKY SPORT 1
15.50 Classic Races: DTM 1995, Rückblick (W) SKY MOTORVISION
16.15 DTM-Highlights: Rennen in Valencia/E 2011 (W) SKY MOTORVISION
17.30 Ferrari Challenge Europe Silverstone/GB 2014, 1. bis 4. Lauf (W) SKY MOTORVISION
20.30 Porsche Carrera Cup Norisring 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
20.55 NASCAR-Euroserie Sachsenring 2014, Höhepunkte Rennen SKY MOTORVISION
21.25 EuroV8-Serie Sachsenring 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION
22.15 ADAC-GT-Masters Slovakiaring/SK 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
23.00 NASCAR Sprint Cup Sears Point/USA, Rennen 2014 (W) SKY MOTORVISION

MONTAG, 2.2.2015

- 3.00 Formel-E Punta del Este/ROU und Buenos Aires/RA, Rennen (W) SKY SPORT 2
3.55 Ferrari Challenge Europe Silverstone/GB 2014, 1. bis 4. Lauf (W) SKY MOTORVISION
4.45 Ferrari Challenge Europe Silverstone/GB 2014, 2. Lauf (W) SKY MOTORVISION
5.30 Ferrari Challenge Europe Silverstone/GB 2014, 3. Lauf (W) SKY MOTORVISION
6.15 Ferrari Challenge Europe Silverstone/GB 2014, 4. Lauf (W) SKY MOTORVISION
7.00 Porsche Carrera Cup DTM Hockenheim 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION
8.30 ADAC-GT-Masters Spielberg/A 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
8.00 EuroV8-Serie Sachsenring/D 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
9.05 DTM-Highlights: Rennen auf dem Norisring 2009 (W) SKY MOTORVISION
13.30 Formel-E-Meisterschaft Peking/RC, Rennen (W) SKY SPORT 2
14.30 Formel-E-Meisterschaft Punta del Este/ROU, Rennen (W) SKY SPORT 2
16.00 Formel-E-Meisterschaft Buenos Aires/RA, Rennen (W) SKY SPORT 2
23.05 NASCAR Sprint Cup Kentucky/USA 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION

DIENSTAG, 3.2.2015

- 1.50 Truck-GP Nürburgring 2013, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
13.00 Formel-E-Meisterschaft Buenos Aires/RA, Rennen (W) SKY SPORT 2

TERMINE

AUTOMOBIL

31.1. Trophée Andros Clermont-Ferrand/Super Besse F

MOTORRAD

Table with columns for date, event name, and location. Rows include Supercross Anaheim (USA), Indoor-SuperEnduro Helsinki (FIN), Indoor-X-Trial Marseille (F), Indoor-Trial Ingolstadt (D), and Eispedway-GP Krasnogorsk (RUS).

20.40 Motorheads: Porträt Rennfahrer Sabine Schmitz (W) SKY MOTORVISION
23.05 NASCAR Sprint Cup Daytona/USA 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION

MOTORRAD

DIENSTAG, 27.1.2015
13.05 Red Bull X-Fighters Dubai/UAE 2013, Freestyle-MX (W) SKY MOTORVISION

MITTWOCH, 28.1.2015
15.30 Red Bull Hard Enduro: The Tough One 2013, Extrem-Enduro (W) SKY MOTORVISION

DONNERSTAG, 29.1.2015
19.45 ADAC-MX-Masters Holzgerlingen 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
21.35 Red Bull Hard Enduro: Hells Gate 2013, Extrem-Enduro SKY MOTORVISION
22.00 Red Bull X-Fighters Glen Helen/USA 2012, Freestyle-MX (W) SKY MOTORVISION

FREITAG, 30.1.2015
12.15 Red Bull Hard Enduro: Hare Scramble 2012, Extrem-Enduro (W) SKY MOTORVISION
16.45 Red Bull Hard Enduro: Romanics 2012 (W) SKY MOTORVISION

SAMSTAG, 31.1.2015
5.35 Red Bull X-Fighters Dubai/UAE 2013, Freestyle-Motocross (W) SKY MOTORVISION
8.35 Red Bull Hard Enduro Hare Scramble 2012 (W) SKY MOTORVISION

SONNTAG, 1.2.2015
17.05 IDM Superbike Assen/NL, Rennen 2014 SKY MOTORVISION
21.50 ADAC-MX-Masters Teutschenthal 2014, Höhepunkte Rennen SKY MOTORVISION

MONTAG, 2.2.2015
3.30 ADAC-MX-Masters Teutschenthal 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
10.00 IDM Superbike Assen/NL 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
10.30 Red Bull Hard Enduro: Roof of Africa 2012, Extrem Enduro SKY MOTORVISION
11.00 Red Bull X-Fighters Madrid/E 2012, Freestyle-Motocross (W) SKY MOTORVISION
14.30 Red Bull Hard Enduro: Hells Gate 2012 Extrem-Enduro SKY MOTORVISION

DIENSTAG, 3.2.2015
11.00 Red Bull X-Fighters Mexico City 2013, Freestyle-Motocross (W) SKY MOTORVISION
13.05 Red Bull X-Fighters Osaka/J 2013, Freestyle-Motocross (W) SKY MOTORVISION

IM NÄCHSTEN HEFT / 3.2.2015

- AUTOMOBIL
Formel 1: Aktuelle News
Serie: WTCC-Titelverteidiger
Trophée Andros: Super Besse
MOTORRAD
MotoGP: Aktuelle News
Supercross-WM: Anaheim
SuperEnduro-WM: Helsinki

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



**READY TO RACE**

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



# 14 JAHRE

## DOMINANZ BEI DER RALLY DAKAR

### 5. SIEG FÜR MARC COMA AUF KTM!

Die weltweit legendärste Wüstenrally wurde 2015 erneut von KTM beherrscht! Red Bull KTM Factory Racer Marc Coma krallte sich in einem harten Kampf gegen Natur, Konkurrenten und sich selbst seinen fünften Titel auf der KTM 450 Rally. Die ultimative Herausforderung, die einmal mehr zeigt, was es heißt, READY TO RACE zu sein.



**KTM FACTORY RACING**

**KÄRCHER**

**MOTOREX**  
Oil of Switzerland



facebook.ktm.com

# KTM