

MOTOR SPORT aktuell

DAS URTEIL DER EXPERTEN

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

Jeden
Dienstag
neu

Formel 1
Interview mit GP-Chef
Bernie Ecclestone S. 2



Marc Surer



Hans-Joachim Stuck



Dirk Adorf

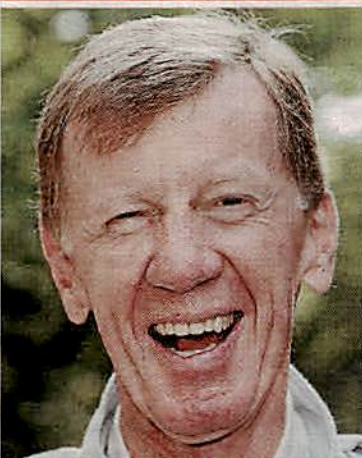
Formel 1
Räikkönen als WM-4.
Verlierer des Jahres S. 6

MotoGP
Dr. Rossi - Gedanken
eines Champions S. 20

Formel E
Buemi mit Sieg wieder
Gesamtführender S. 8

MotoGP
Cal Crutchlow zeigt
ein Herz für Kinder S. 40

Rallye Dakar
Vorschau auf den
großen Klassiker S. 16/44



Walter Röhrl



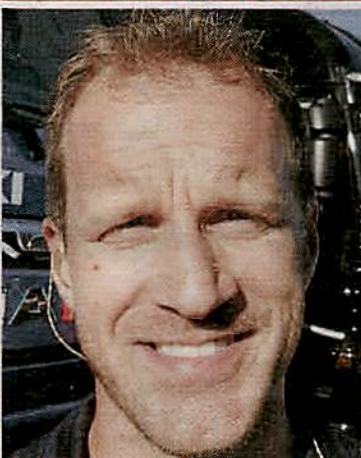
Toni Mang



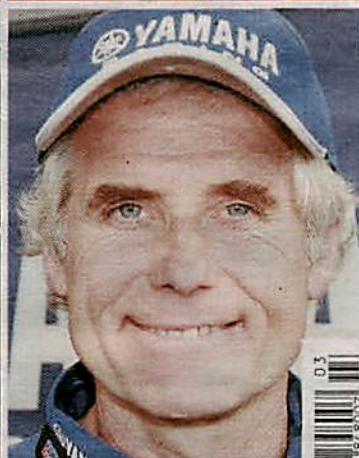
Luigi Taveri



Dirk Raudies



Neil Hodgson



Michele Rinaldi

**motorsport-
aktuell.com**



LIEBE LESER!



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst

Die einen nennen es «Menschen, Bilder, Emotionen». Die anderen einfach «Das Jahr 2015».

Es ist wieder die Zeit der Rückblicke in TV und Wochenmagazinen. Manche schauen so früh zurück, dass man sich ernsthaft fragen muss: Findet der Dezember für die eigentlich gar nicht statt? Auch wir von MOTORSPORT aktuell blicken zurück – den letzten Monat des Jahres eingeschlossen. Und zwar auf neun Weltmeisterschaften, mithilfe von neun Experten: Formel 1, WEC, WTCC, Rallye-WM, MotoGP, Moto2, Moto3, Superbike-WM und Motocross-WM – jeweils auf einer Doppelseite. Mit den besten Fotos des Jahres. Dazu gibt es wie immer unsere interne Redaktionsumfrage (auf Seite 51). Darin lesen Sie, was uns 2015 bewegt hat, und was sich im nächsten (Motorsport-)Jahr unbedingt ändern muss.

Letzteres ist nicht nur unter uns Kollegen ein heiß diskutiertes Thema. Wenn ich die Leserbriefe von 2015 ansehe, dann liegt dieser Punkt offenbar auch Ihnen, werte Leser und Leserinnen, sehr am Herzen. Dabei sind es nicht nur die horrenden Eintrittspreise (in der Formel 1), die sauer aufstoßen. Auch der viel zu hohe Stellenwert der Politik im Rennsport verprellt die Fans. Wer will schon Absprachen in der DTM? Wer mag noch vom Theater am Nürburgring hören? Oder was soll eine Beschwerde bei der EU-Wettbewerbskommission? Die beiden Teams, die sie eingereicht haben, kennen die Spielregeln. Sie haben die Verträge selber unterschrieben. Viele bemängeln außerdem die Transparenz. Stichwort Strafen: Wenn Jenson Button und Fernando Alonso mit ihren McLaren-Honda beim Großen Preis von Belgien zusammen 105 Startplätze zurückversetzt werden, entbehrt das nicht nur jeglicher Logik. Es ist schlichtweg nur noch absurd. Auch der Streit um die Motoren interessiert letztendlich niemanden, überschattet aber ein ganzes Formel-1-Jahr. Der Fan hat nichts davon, wenn in der Formel 1 Raumfahrttechnologie eingesetzt wird. Er kriegt sie sowieso nicht zu sehen.

Auch im Motorradbereich ist nicht alles Gold, was glänzt. Im Streit zwischen Valentino Rossi und Marc Márquez haben die Funktionäre kein glückliches Händchen bewiesen. Dem Sport zuliebe hätte man Rossi nicht ausgerechnet drei Strafpunkte geben müssen, sodass er beim Finale von hinten losbrausen musste. Oder – noch besser – man hätte früher einschreiten können. Bevor die Situation eskalierte und Rossi sich zu einer Unsportlichkeit verleiten ließ. Die MotoGP 2015 wird deshalb auf immer einen faden Beigeschmack behalten. Und das Problem ist nicht behoben, sondern nur aufgeschoben.

Was also ist zu tun? Wo setzt man an? Etwas mehr Weitsicht und dafür weniger Ego würde niemandem schaden. Interessant ist nämlich: Wenn die Motorsportgemeinde von unfassbaren Ereignissen erschüttert wird – ich denke da an das Ableben von Jules Bianchi im Juli oder den tödlichen Unfall von Justin Wilson in der IndyCar-Serie im August – dann rückt sie eng zusammen. Plötzlich ist jeder für jeden da. Nicht nur der sportliche Wettbewerb ist dann Nebensache, auch all die sinnlosen Machtkämpfe verschwinden im Hintergrund. Mir ist klar, dass man hinterher wieder zur Tagesordnung übergehen muss. Man kann nicht ewig trauern. Dennoch wäre es schön, wenn man aus solchen Momenten mehr Menschlichkeit mitnehmen würde. Denn schließlich steht auch im Rennsport nur einer im Zentrum: der Mensch.

In dem Sinne, bis zum 12. Januar 2016, Ihr Christian Eichenberger



Nicht nur den Kimi-Fans: MSa wünscht allen Frohe Weihnachten!

INHALT

AUTOMOBIL

- ! FORMEL 1 Jetzt spricht Bernie Ecclestone S. 3
- ! FORMEL 1 Das Expertenurteil 2015 S. 4
- ! FORMEL 1 Räikkönen, der Verlierer des Jahres S. 6
- ! FORMEL E So meldet sich Buemi zurück S. 8
- SPORTWAGEN Details vom Audi-Test in Sebring S. 9
- ! LANGSTRECKEN-WM Das Expertenurteil 2015 S. 10
- DTM Audi, BMW und Mercedes bleiben S. 12
- ! TOURENWAGEN-WM Das Expertenurteil 2015 S. 14
- ! RALLYE DAKAR Peugeot gegen Mini und Toyota S. 16
- ! RALLYE-WM Das Expertenurteil 2015 S. 18

MOTORRAD

- ! MOTOGP Rossi schaut nochmals zurück S. 20
- ! MOTOGP Das Expertenurteil 2015 S. 22
- MSA-FAHRERWAHL Die Racer des Jahres 2015 S. 23
- ! MOTO2 Das Expertenurteil 2015 S. 36
- ! MOTO3 Das Expertenurteil 2015 S. 38
- ! MOTOGP Das besondere Crutchlow-Interview S. 40
- ! SUPERBIKE-WM Das Expertenurteil 2015 S. 42
- STRASSENSPORT Letzter Test von Reiterberger S. 44
- ! MOTOCROSS-WM Das Expertenurteil 2015 S. 46

PANORAMA

- REDAKTION Die MSa-Macher zu 2015 und 2016 S. 51
- BOXENGEFLÜSTER «Was macht eigentlich...?» Namen & Nachrichten, Leserbrief S. 54
- IMPRESSUM S. 55
- SERVICE Termine, TV-Programm, MSa-Tipp S. 55

! = Titelhemen

Fotos Titelseite:
XPB

KONTAKT

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

MOTOR
SPORT
aktuell

Bernie Ecclestone

«Formel 1»

Von MICHAEL SCHMIDT

Er wird oft kritisiert. Und er hat in diesem Jahr mehr zu kämpfen gehabt denn je. Doch Bernie Ecclestone ist und bleibt der Chef der Formel 1. Im Interview mit MSa verrät er, wie es weitergeht und was ihn an der Saison 2015 gestört hat.

Was hat Ihnen an der abgelaufenen Saison gefallen, was nicht? BERNIE ECCLESTONE: Mir hat

der Wettbewerb am vorderen Ende des Feldes gefehlt. Mercedes hat einen exzellenten Job gemacht. Kein Problem damit. Aber es wäre nett gewesen, wenn es intern mehr Wettbewerb gegeben hätte. Nicht immer nur Lewis. Ich hätte mir den Rosberg vom Ende der Saison früher gewünscht. Noch besser wäre es gewesen, wenn Mercedes Druck von einem anderen Team bekommen hätte. Die Rennen waren zu berechenbar. In bin zur Strecke gefahren und kannte den Sieger schon vorher. Ich hätte ohne Risiko mein Haus und mein ganzes Geld auf Lewis wetten können. **Ist Rosberg zu spät aufgewacht, oder hat es Hamilton am Ende zu leicht genommen?**

Beides ist möglich. Ich kann es von außen nicht beurteilen. **Ist Lewis ein guter Weltmeister?** Ein sehr guter. Leider bekommt er zu wenig Gegenwehr. Aber das ist nicht seine Schuld. Er tut außerhalb des Autos fast einen besseren Job als im Auto.

Red Bull und Toro Rosso haben lange Motoren gesucht. Lotus stand am Abgrund. Wie ernst war die Lage für die Formel 1?

Die Formel 1 wird nie zusammenbrechen. Selbst wenn wir Red Bull und Lotus verloren hätten. Jetzt sind wir froh, dass beide bleiben. Wir haben Renault finanziell unterstützt, damit sie Lotus kaufen und Red Bull Motoren geben konnten. Es ist allerdings schon seltsam, dass ein Unternehmen wie Renault diese Hilfe brauchte. Jetzt hoffe ich, dass sie auch ehrlich daran gehen, Rennen und Weltmeisterschaften zu gewinnen. **Sie sind es gewohnt, Probleme in der FI zu lösen. War es in diesem Jahr schwieriger als je zuvor?**

Es gab und gibt immer Probleme. Die Schwierigkeit in diesem Jahr bestand darin, dass die Motorenhersteller ihre eigenen Interessen verfolgt haben. Es wäre sehr leicht für Mercedes gewesen, Red Bull mit Motoren zu versorgen. Sie haben es ja mit Manor getan. Ich hätte mit Red Bull abge-

schlossen. Da hätte ich mein Geld sicher bekommen. Der Grund, warum sie Red Bull abgesagt haben, ist der, dass sie das verhindern wollten, was wir den Fans bieten müssen: Wettbewerb.

Aber Ferrari wollte Red Bull auch keine Motoren geben.

Ich glaube, dass es da ein Abkommen zwischen Mercedes und Ferrari gab, in diesem Punkt das Gleiche zu tun. Sie sind zurzeit wie siamesische Zwillinge. Der eine tut nichts ohne den anderen. Ich weiß nicht, ob es stimmt, aber es wurde mir so erzählt. Mercedes hat Ferrari technisch ein bisschen geholfen. Was der Grund dafür war, dass Ferrari aufgeschlossen hat und happy ist. Und seitdem rudern die beiden im selben Boot.

Warum ist der Deal zwischen Red Bull und Honda geplatzt?

Honda wollte Red Bull Motoren geben, doch Ron Dennis war dagegen. Honda hat mit der FIA und mir selbst eine Vereinbarung getroffen, dass sie in ihrem ersten Jahr nur ein Team ausrüsten mussten. Im zweiten Jahr zwei, und drei Teams im dritten. Irgendwie haben sie sich von Ron Dennis breitschlagen lassen, dass er ein Veto-Recht hat. Er glaubt, dass Red Bull ein ernsthafter Konkurrent sein könnte.

Sind die Teams zu stark geworden?

Warum sind diese Teams in der Formel 1? Weil sie Erfolg haben wollen. Sie müssen an sich denken. Das Problem ist nicht nur die Allianz zwischen Mercedes und Ferrari. Wenn wir in einem Meeting sagen, dass der Himmel morgen rosa sein sollte, dann sagen Herr Wolff und Herr Marchionne, dass sie

«Hätte ohne Risiko Haus und Geld auf Lewis wetten können.»

BERNIE ECCLESTONE

damit nicht einverstanden sind. Gleichzeitig heben alle ihre Motor-Kunden die Hand. Was sollen sie anderes tun? Sie sind völlig abhängig. Die Motoren sind so teuer, dass viele der Kunden den Herstellern Geld schulden. Und da legt sich natürlich keiner mit seinem Motorenpartner an. Es ist



wird nie zusammenbrechen»



85 Jahre alt und (fast) Immer noch alle Fäden in der Hand: Formel-1-Chef Bernie Ecclestone



Eines seiner wichtigsten Zugpferde: Bernie Ecclestone mit Vettel



Findet silberne Soloshow nicht gut: Ecclestone mit Wolff/Lauda

so, als würde man jemand Geld zustecken, um für das eigene Interesse abzustimmen. So wurde uns das Geschäft aus der Hand genommen. Aus dem Grund hat der FIA-Weltrat Jean Todt und mir das Mandat gegeben, in wichtigen Dingen Entscheidungen ohne die Zustimmung der Teams zu treffen. Sie haben entschieden, dass wir die Formel 1 nicht in die Hände von zwei Teams legen können. **Wie wird das aussehen? Sind die Tage der Strategiegruppe und der F1-Kommission gezählt?** Warten wir mal ab, was uns die Motorenhersteller im Januar anbieten. Sie sollen Vorschläge für ein neues Motorenformat machen. Wir wollen einen einfacheren und billigeren Motor. Und ein unabhängiger Motorenhersteller wie Cosworth muss in der Lage sein, so einen Motor bauen zu können. **Warum gibt es plötzlich diese Allianz zwischen Ihnen und Todt?** Die FIA ist verpflichtet, uns eine Meisterschaft zu bieten, die wir vermarkten und verkaufen können. Das ist im Mo-

ment nur eingeschränkt der Fall. Jean hat verstanden, dass er es in diesem Geschäft nicht jedem recht machen kann. **Die neuen Autos sollen 2017 kommen, die neuen Motoren 2018. Macht das Sinn?** Wir wollen, dass die neuen Motoren schon 2017 kommen. **Weil die Formel 1 die Überlegenheit eines Teams nicht länger ertragen kann?** Korrekt. Die F1 wird überleben, aber wie lange werden uns die Leute noch zuschauen? Werden sie verstehen, dass es im Feld immer noch tollen Rennsport gibt? Deshalb haben wir in dem Jahr mehr Zweikämpfe aus dem Mittelfeld gezeigt. **Die Ingenieure brüten gerade den neuen Motor aus. Haben Sie nicht Angst, dass sie wieder ein Monster schaffen?** Im Prinzip ist an den aktuellen Antriebseinheiten nichts auszusetzen. Außer, dass die Ingenieure schlauer waren als die Leute, die das Reglement geschrieben haben. Daraus ist ein Monster entstanden. Das wird nicht mehr passieren.

Was soll der neue Motor kosten? Die Teams sagen, dass sie mit sieben Millionen Euro leben könnten. Das ginge vielleicht schon mit dem aktuellen Triebwerk. Das Problem ist nur, dass die Hersteller ihre Entwicklungskosten mit hineinrechnen und

«Ferrari und Mercedes sind wie siamesische Zwillinge.»

BERNIE ECCLESTONE

diese innerhalb von vier Jahren amortisieren wollen. Für wen war das Geld wohl investiert? Für sie selbst. Sie wollen damit neue Technologien für ihre Straßenautos entwickeln und damit Marketing betreiben. **Um die Konfusion aufzulösen: Ihr ursprünglicher Vorschlag eines Billig-Motors hat nichts mit dem**

neuen Motor zu tun, der 2017 oder 2018 kommen soll? Das Problem bei zwei unterschiedlichen Motorkonzepten ist es, Chancengleichheit zu erzielen. Daraus entstand die Idee, ein Motordesign zu entwickeln, mit dem alle happy sind. Mercedes, Ferrari, Cosworth. Daran arbeiten wir. **Wie sieht die Zukunft des GP Deutschland nach 2016 aus?**

Ich sitze hier mit meinem Stift und bin bereit, einen Vertrag zu unterschreiben. Ich hatte gehofft, dass die neuen Veranstalter am Nürburgring in der Lage sind, einen Vertrag mit mir zu machen. Aber das scheint nicht der Fall zu sein. **Bleibt nur noch Hockenheim.** Ich bin mir nicht sicher, ob Hockenheim das stemmen kann. Wir haben wirklich einen extrem günstigen Vertrag mit Hockenheim. Den wird es in Zukunft nicht mehr geben. Sie müssen das akzeptieren, was auch andere europäische Länder zahlen. ♦

Zur Person Bernie Ecclestone

Geburtstag 28. Oktober 1930
Geburtsort Ipswich (GB)
Herkunftsland Großbritannien

KARRIERE
bis 1958 Rennfahrer (1958 bei zwei Grands Prix gemeldet: Monaco und England, beide Male nicht qualifiziert)
1957-1959 Teamchef von Connaught (bis 1958 Manager von Stuart Lewis-Evans)
ab 1965 Manager von Jochen Rindt
1971 Gründer der Formula One Constructors Association (FOCA)
1972 Kauf des Teams Brabham
1977 Erwerb der F1-Werberechte
1978 Erwerb der TV-Rechte
1985 Hochzeit mit Slavica – zwei Töchter: Tamara (*1984) und Petra (*1988)
1997 Gründung der Vermarktungsgesellschaft SLEC Holding Ltd. (und damit alleiniger Vermarkter der Formel 1)
2009 Scheidung von Slavica
2012 Hochzeit mit Fabiana Flosi
2014 Bestechungsskandal «Fall Gribkowsky», Verfahren im August eingestellt gegen Zahlung von 100 Mio. Dollar

WM-Rückblick 2015

Expertenurteil
2015

Sternfahrt ohne

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Mercedes hat auch im zweiten Jahr der Hybridtechnologie den Ton angegeben. Zwar kam Ferrari etwas näher. Aber unterm Strich ärgerte die Scuderia den erneuten Formel-1-Weltmeister nicht mehr, als es Red Bull im Vorjahr tat.

Dreimal jubelten die Roten. Dreimal war es Neuzugang Sebastian Vettel, der die Mercedes austrickste. Zu mehr reichte es nicht. Die anderen 16 Rennsieg(e!) teilten sich die Mercedes-Piloten unter sich auf. Der Rest des Feldes, Vettels Teamkollege Kimi Räikkönen eingeschlossen (siehe auch Seite 6), hatte nicht den Hauch einer Chance.

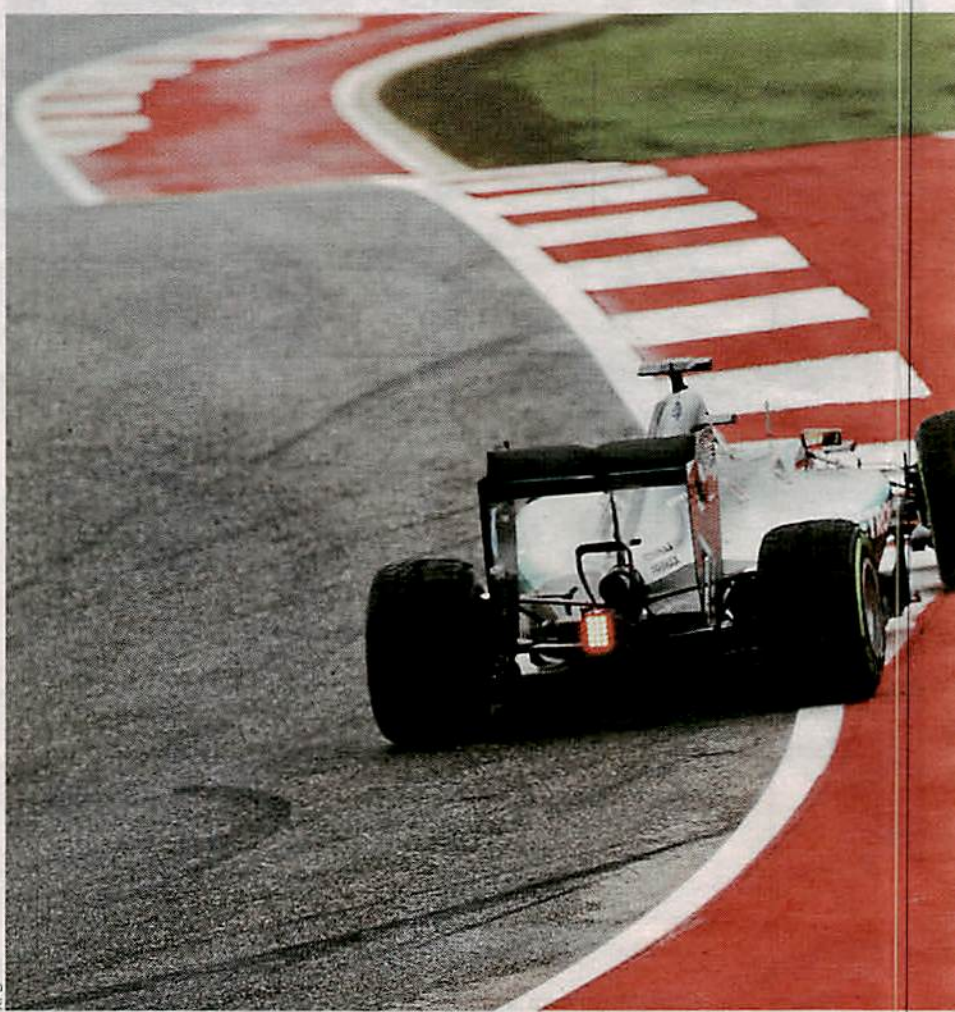
Langweilig? Jein. Sicher gab es in der Vergangenheit schon spannendere Rennen. Vor allem an der Spitze. Denn wirklich gefightet wurde dort nicht oft (siehe Gastkommentar). Viele Rennen waren nach der ersten Kurve entschieden. Auch weil das Überholen so schwierig geworden ist – trotz DRS. Doch wer nicht nur auf P1 schaute, der erlebte diverse Grands Prix, die es in sich hatten. Austin war einer davon. Da wurde im Mittelfeld nicht nur herzhafte gekämpft, da flogen auch mal die Fetzen. Und solange nichts passiert, ist das ja das Salz in der Suppe.

Auffallend war, dass sich das Kräfteverhältnis in diesem Jahr von März bis November kaum verschoben hat. Mercedes konnte den Vorsprung mit wenigen Ausnahmen (Malaysia und Singapur) über das ganze Jahr hinweg konservieren. Auch Ferrari, das auf den dritten Platz abonniert war, hatte kaum Druck von hinten. Red Bull und Williams waren zu weit weg. Es reichte nicht einmal für Überraschungen. Von 57 Podestplätzen gingen lediglich acht an Nicht-Mercedes- oder -Ferrari-Fahrer. Das allein sagt eigentlich alles.

McLaren und der GP2-Motor

Auch hintenherum blieb vieles unverändert. McLaren-Honda holte im Laufe des Jahres zwar auf. Doch wer so katastrophal anfängt, dem muss im Laufe der Saison auch ein Schritt nach vorne gelingen. Trotzdem war das Traditionsteam die Lachnummer des Jahres. Sicher: Was nicht ist, kann ja noch werden. Doch es lässt tief blicken, wenn ein zweimaliger Weltmeister wie Fernando Alonso auch nach 14 Rennen das Honda-Triebwerk noch mit einem GP2-Motor vergleicht.

Für das Highlight des Jahres hat aber ein ganz anderer gesorgt: Max Verstappen. Kaum einer hätte ihm zugetraut, dass er mit 17 Jahren die F1 im Sturm erobert. Von ihm werden wir in Zukunft noch sehr viel hören. ♦



Der Urschrei von Mexiko: Erst nach der WM-Entscheidung konnte Nico Rosberg das Blatt wenden



Drei Siege: Vettel war der Einzige, der Mercedes ärgern konnte



Wenn Weltmeister crashen: Räikkönen und Alonso in Spielberg

Gegner



Die entscheidende Szene in Austin: Hamilton drängt Rosberg brutal ab



Alonso und sein Campingstuhl



Zweiter Titel in Serie: Hamilton ließ sich in den USA vorzeitig krönen



Die Überraschung des Jahres: Max Verstappen bewies, dass auch ein 17-Jähriger Formel 1 fahren kann

GASTKOMMENTAR

Hamilton vs. Rosberg oder das Duell, das keines war

Von MARC SURER



(64/CH) Der ehemalige GP-Pilot und heutige TV-Kommentator auf Sky über die Rivalität der Mercedes-Piloten und ein Duell, das in seinen Augen keines war.

Ich habe mich vor der Saison gefragt: Wird Lewis Hamilton nach der Trennung von seiner Freundin Nicole Scherzinger voll bei der Sache sein? Ja, war er. Und wie! Er begann die Saison in einer blendenden Form, und weder in der Qualifikation noch im Rennen konnte Rosberg dagegenhalten. Selbst der überraschende Ferrari-Sieg in Malaysia konnte ihn nicht beeindrucken. Und erst beim dritten Rennen in China gab es ein Lebenszeichen von Nico. Der Deutsche beschwerte sich damals über Funk, dass Lewis vor ihm zu langsam fahre. Und dass ihm Vettel deshalb auf die Pelle rücke. Wirkung zeigte das bei Lewis keine. Im Gegenteil: Das Gejammer ließ Nico wie einen schlechten Verlierer aussehen. Warum griff er damals nicht an? Gab es eine Absprache?

In der Regel lief es so: Kaum war die erste Runde vorbei, ließ man sich in Ruhe. Egal wer vorne lag. Auch Lewis fuhr brav hinterher, wenn er am Start den Kürzeren zog. Wie in Spielberg, als er mit rutschender Kupplung schlecht wegkam. Nachdem die FIA angekündigt hatte, dass es ab Spa keine Hilfe mehr am Start geben wird, war ich gespannt, wie das Duell ausgeht. Hat das Naturtalent Hamilton die Oberhand? Oder der Perfektionist Rosberg? Die Sache war eindeutig. Hamilton kam besser weg. Nicht nur in Spa. Auch in den folgenden Rennen. Erst gegen Ende des Jahres war Rosberg wieder auf Augenhöhe in dieser Disziplin. Dafür fand er seine alte Stärke wieder: die perfekte Pole-Runde. Was immer dahintersteckte – man sprach von einer geänderten Vorderradaufhängung (ab Singapur) –, Rosberg konnte es zu seinen Gunsten nutzen. Und holte zum Jahresende sechs Pole-Positionen hintereinander. Der alte Nico war wieder zurück. Doch es dauerte eine Weile, bis er die Poles in Siege umwandeln konnte. Und damit kommen wir wieder zum Problem der ersten Runde.

Lewis nutzte seinen kleinen Vorteil am Start brutal aus und drückte Nico beim Großen Preis von Japan von der Strecke, sodass dieser auch

gleich den zweiten Platz verlor. So geht man meiner Meinung nach nicht mit einem Teamkollegen um. Doch Lewis bekam Rücken-deckung vom Team, speziell von Niki Lauda, einem bekennenden Hamilton-Fan. «Er war innen, und so gehörte die Kurve ihm!»

Als Lewis dasselbe in Austin machte und es sogar zur Berührung kam, kippte die Stimmung im Team. Die Rede war von einem zu harten Manöver. Doch Lewis war Weltmeister. Auch dank einem Fahrfehler von Rosberg, der zwar eine tolle Aufholjagd bot, aber dann vom Winde verweht wurde... Wieder stand Nico als Verlierer da. Diesmal hatte er den Sieg weggeworfen. Das war noch schlimmer als der Funkspruch in China!

Doch Rosberg zeigte Charakter. Ab sofort ging er nach dem Start auf die Innenbahn und kaufte Lewis so den Schneid ab. Der Brit hatte gar keine Chance mehr, ihn abzudrängen. Auch Rosbergs Starts waren jetzt wieder auf Augenhöhe mit denen von Lewis. Und im Rennen blieb er fehlerfrei. Und das dreimal hintereinander. Natürlich gab das Stoff für Verschwörungstheoretiker, die glaubten, Mercedes habe das so gewollt. Ich bin nicht dieser Meinung. Rosberg hatte mit seiner Pole-Serie ein Zeichen gesetzt. Der Speed war plötzlich wieder da. Auch war Hamilton nach dem Titelgewinn nicht mehr ganz so fokussiert.

Und die Rolle des Teams? Dem kann man unterstellen, dass sie beide (immer) gleich behandelt haben. In Mexiko erlaubte man Lewis zum Beispiel nicht, durchzufahren. Und in Abu Dhabi gab man ihm zehn Runden vor Rennende harte Reifen. So hat man uns wohl um ein spannendes Duell der beiden gebracht. Auch Rosberg, da bin ich mir sicher, hätte während der Saison das eine oder andere Mal eine andere Strategie gewählt, wenn er gekonnt hätte.

Aber dazu kam es nicht. So gesehen gab es für mich 2015 kein echtes Duell. Hamilton und Rosberg haben sich nur am Start bekriegt. Oder bekriegen dürfen. Die Saison 2014 hat mir besser gefallen!

Verlierer des Jahres

Für «Iceman» Räikkönen ist

Von ELMAR BRÜMMER

Es war ein schwieriges Jahr für Kimi Räikkönen. Und den WM-Vierten als «Verlierer des Jahres» zu bezeichnen, ist vielleicht etwas hart. Aber der Finne weiß selbst: Noch so ein Jahr kann er sich nicht leisten.

Am Ende eines Formel-1-Jahres sollte Versöhnlichkeit herrschen. Auch, vielleicht sogar gerade, was einen Verlierer angeht. Uns kommt deshalb eine Szene ins Gedächtnis, die symptomatisch für den Kimi Räikkönen war, wie ihn alle kennen – und gern öfter gehabt hätten. Großer Preis der USA in Austin, die Piste ist noch feucht. Der Ferrari des Finnen rutscht ins Kiesbett, touchiert die Begrenzung und verhakht sich in einer Werbetafel. Mit wilden Lenkbewegungen gelingt es Kimi, das Auto wieder frei- und flottzubekommen. Die Menschen auf den Tribünen johlen. Cool, Man. In der Umfrage der Fahrgewerkschaft GPDA schaffte er es sogar, von 217.000 Fans aus 194 Ländern zum beliebtesten Rennfahrer der Jetztzeit gekürt zu werden – noch vor Alonso und Button. Aber was ist das für ein Trost?

Denn er weiß selbst: «Das abgelaufene Jahr war manchmal ziemlich schmerzhaft.» Rein statistisch hatte er nach völliger Podiumsabstanz in der Saison 2014 immerhin drei Besuche auf dem Treppchen zu vermelden, aber was ist das schon im Verhältnis zu jenen 13 Top-drei-Platzierungen des Teamkolle-



Sinnbild einer im Vergleich zu Teamkollege Vettel verkorksten Saison: Räikkönen steigt wieder einmal vorzeitig aus seinem Ferrari SFT-15 aus

gen Sebastian Vettel – drei Grand-Prix-Siege inklusive? 128 Punkte Rückstand hat Räikkönen auf Vettel, das Qualifikationsduell geht 15:4 für den Heppenheimer aus. Im letzten Rennen gab es das Novum einer

Ferrari-Stallorder zugunsten des in der WM schlechter platzierten – aber Vettel hatte Rang 3 schon sicher. «Von der Form her war dieses Jahr ein bisschen besser als das letzte, aber die Resultate sind immer noch

nicht so, wie ich sie gerne hätte», gesteht er ein, «als Team sind wir stärker geworden, und auch der Speed stimmt. Also machen wir vieles richtig. Wir haben auch Fehler gemacht, und ich habe den Preis dafür be-

zahlt. Das ist auch in Ordnung. Ich war schon häufiger in ähnlichen Situationen, deshalb bin ich auch sicher, dass wir in die richtige Richtung marschieren und ich bessere Ergebnisse im neuen Jahr liefern kann.»

2015

Das Jahr von Kimi Räikkönen

Von C. EICHENBERGER



Ungarn: Wieder so ein Wochenende, wo Vettel brilliert (zweiter Saisonsieg) und Räikkönen nur Statist ist. Im Rennen streift die MGU-K-Einheit nach 55 Runden



Australien: Ein denkbar schlechter Auftakt für den Finnen. Beim Stopp wird hinten links die Radmutter nicht richtig festgezogen. Räikkönen bleibt stehen



Belgien: Wegen Antriebsausfall scheidet Räikkönen schon in Q2 und kommt am Haken zurück. Den Start verpatzt er. Ein Spitzenergebnis ist damit außer Reichweite (P7)



Malaysia: Vettel stiehlt mit seinem ersten Ferrari-Sieg Räikkönen die Show. Dem bleibt das Pech treu: Kollision mit Nasr (Reifenschaden). Am Ende immerhin noch Vierter



Italien: SP2 (vor Vettel) ist ein Lichtblick für Räikkönen. Doch am Start springt der Leerlauf rein. Die Nummer 2 bei der Scuderia jagt dem Feld hinterher und wird noch Fünfter



China: Im Quali wieder von Vettel entzaubert, gelingt Kimi eine gute Startrunde (an beiden Williams vorbei). Mehr als der vierte Platz schaut aber erneut nicht raus



Singapur: Ohne «richtiges Gefühl» verpasst Räikkönen in der Quali die erste Startreihe. Im Rennen kommt er nicht an Ricciardo vorbei, aber als Dritter immerhin aufs Podest



Bahrain: Eines der besten Rennen von Räikkönen. Zum Schluss kassiert er sogar den mit Bremsproblemen kämpfenden Rosberg. Platz 2 – ein wahrlich verdienter Lohn



Japan: Durch einen perfekt getimten Stopp kassiert Räikkönen den Williams von Bottas und wird Vierter. Teamkollege Vettel liegt bei den Podestplätzen schon 10:2 vorne

Die Zeit der Ausreden vorbei



Leader Vettel: Zu stark für Kimi?



Hält zum Finnen: Arrivabene



Schwierige Saison: Räikkönen



Trügt der Schein? Oder hatte Räikkönen wirklich immer dasselbe Material zur Verfügung wie Vettel?

Zu den Zweiflern zählt Ex-F1-Pilot Mark Webber, der sich an seine letzten Jahre neben Vettel erinnert: «Kimi ist nicht mehr auf dem Zenit seiner Karriere. Da fallen einem Dinge schwerer, auch in puncto Motivation.»

In die Top 10 der Fahrer, die von allen Teamchefs gewählt werden, hat es der Iceman trotzdem geschafft – als Zehnter. Also glaubt man weiter an seine Routine, an seine Schnelligkeit. Vielleicht auch wegen der zwei

schnellsten Rennrunden. Ein bisschen geht es dem Finnen so wie Vettel in dessen letztem Jahr bei Red Bull – Räikkönen kam mit dem Auto nicht richtig klar, und seine Laune wurde zunehmend schlechter. Der Unter-

schied allerdings: Kimi ist immer noch respektiert im Team, man lässt ihn an der weiten Leine, es gibt keine Missstimmung. Man kann sich ja auch Schlimmeres vorstellen als einen vierten Platz in der WM. Die Scuderia selbst hat noch ein schlechtes Gewissen für die desolate Gesamtvorstellung 2014.

Kimi lächelt freiwillig

Doch die Dinge ändern sich schnell, auch der Druck. Ob sich die Gerüchte um Max Verstappen nun verdichten oder nicht – klar ist, dass der mit 36 Jahren dienstälteste F1-Fahrer im nächsten Jahr durch seinen auslaufenden Vertrag natürlich zur Debatte stehen wird. Der Skandinavier muss also in eigener Sache, aber auch für den sich zuspitzenden Kampf Ferrari vs. Mercedes in bessere Form kommen. Denn mit dem Thema F1 hat er für sich selbst noch nicht abgeschlossen. Inzwischen genießt er ja beinahe die mitunter autistisch anmutende Rolle als Outlaw in dem schillernden Geschäft, außerdem bekommt ihm das Vater-Sein offenbar sehr gut. Man sieht ihn freiwillig lächeln und Autogramme schreiben, was sogar Teamchef Maurizio Arrivabene verblüfft.

Ein lässiges Image allein aber reicht nicht für die Daseinsberechtigung in Maranello. Ferrari-Präsident Sergio Marchionne probiert es aber zunächst im Guten. Der knallharte Manager spricht von einem großen Wandel, den Räikkönen erfolgreich durchlaufen habe, und vergleicht den Leistungsunterschied inner-

halb der Saison mit einem Kinofilm, «bei dem der zweite Teil besser ist als der erste.» Deshalb kommt Marchionne zu dem Urteil: «Wir sehen nun einen anderen Kimi. Er ist gefestigter, und das wird uns 2016 helfen.» Außerdem setzt er auf die Vorbildfunktion von Vettel, mit dem Räikkönen weiterhin ein freundschaftliches Verhältnis verbindet: «Ich erwarte, dass Kimi der Herausforderung gewachsen sein wird und ein phänomenales 2016 haben wird.»

Räikkönen geht das Gerede um die Rente schon auf die Nerven, seit er nach seinem Amerika-Abstecher wieder in die Formel 1 zurückgekehrt war: «Ein perfektes Alter für einen Rennfahrer gibt es doch gar nicht. Ich höre auf, wenn ich keine Lust mehr habe. Klar will ich Weltmeister werden. Aber wenn ich das nicht schaffe, ändert sich für mein Leben rein gar nichts.» Trotzdem muss er sich selbst und allen jetzt zeigen, dass die (relativen) Misserfolge in den vergangenen beiden Jahren nicht an ihm lagen, sondern primär am Material.

Die Zeit der Ausreden jedenfalls ist vorbei. Aber unter Druck war Räikkönen immer noch am besten. Wenn er danach handelt, kann er das verkorkste Jahr leicht abhaken. Er braucht dazu nur jenen vielleicht populärsten Funkspruch verwirklichen, der in der Formel-1-Historie aufgezeichnet wurde und den es längst als T-Shirt-Aufdruck gibt: «Lasst mich in Ruhe, ich weiß genau, was ich tue!» ♦



Spanien: Räikkönens Komplettrückbau auf den technischen Stand von Bahrain kostet ihn im Quali eine Sekunde auf Vettel. Im Rennen hängt er hinter Bottas fest (P5)



Monaco: Beide Ferrari rücken mit demselben Technikpaket aus. Kimis Rückstand auf Vettel im Quali beträgt 0,7 sec. Im Rennen fordert er eine Strafe gegen Ricciardo (Rempler)



Kanada: Für einmal muss Räikkönen die Kohlen alleine aus dem Feuer holen (Vettel strafversetzt). Doch eine missglückte Zweistopp-Strategie verhindert Platz 3



Österreich: Ferrari holt ihn im Quali bei abtrocknender Bahn zu früh rein – Startplatz 18 (nach Strafen SP14). Im Rennen dann spektakuläre Kollision mit Fernando Alonso



Großbritannien: Räikkönen vergibt eine bessere Platzierung mit einem zu frühen Wechsel auf Intermediates. Wieder schlägt ihn Teamkollege Vettel um Längen



Russland: Räikkönen zwingt sich kurz vor Schluss brachial an Bottas vorbei. Allerdings nicht mit fairen Mitteln. Die Stewards sprechen eine Strafe aus. Statt P5 gibt es nur P8.



USA: Mit dem fünften Motor im Heck geht es zehn Plätze zurück. Während Vettel wieder aufs Podest fährt, landet Kimi in der Abschränkung. Der Befreiungsversuch misslingt



Mexiko: Räikkönen muss erneut eine neue Antriebseinheit einbauen lassen. Das bedeutet 35 Plätze Strafversetzung. Im Rennen kollidiert er nach 23 Runden mit Bottas



Brasilien: Wieder ein vierter Rang. Der fünfte insgesamt. Und wieder kann Räikkönen das Tempo des Schwesterautos nicht mitgehen. Weder im Quali noch im Rennen



Abu Dhabi: Mit einem dritten Rang sichert sich Räikkönen noch den vierten WM-Rang (vor Landsmann Bottas). Sein Glück: Vettel bleibt schon im ersten Qualiabschnitt hängen

Formel E Punta del Este

Sieger Buemi schimpfte



Da war er noch Vierter – vor Di Grassi: Sébastien Buemi wiederholte seinen Vorjahressieg in Uruguay und liegt nun wieder in Führung

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Sébastien Buemi hat die Hackordnung beim dritten Lauf in Uruguay wieder hergestellt. Der Schweizer siegte souverän, ärgerte sich aber über den Zweitplatzierten Lucas di Grassi von Abt Schaeffler Audi.

Die Formel E 2015/2016 entwickelt sich zu einem Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Sébastien Buemi und Lucas di Grassi. Die Sieger der beiden ersten Läufe gaben auch im Badeort Punta del Este den Ton an. Diesmal hatte der Schweizer wieder die Nase vorn, nachdem sich Di Grassi zuletzt in Malaysia über den Sieg freuen durfte.

Buemis Ausgangslage war nicht ideal. Im Super-Quali übertrieb es der Renault-Dams-Pilot und verbremste sich vor der Haarnadel. Statt einer möglichen dritten Pole in Folge stand Buemi lediglich auf Startplatz 5 – direkt hinter Di Grassi,

dessen Runde auch nicht perfekt war. Das eidgenössisch-brasilianische Duo hatte also etwas Arbeit vor sich. Ehe man sich auf dem Podium wiedertraf. Dabei erledigte Buemi seinen Job einen Hauch effizienter. Er kassierte am Start Di Grassi und arbeitete sich binnen neun Runden an Sam Bird, Loïc Duval und Polesitter Jérôme d'Ambrosio vorbei. Der Brasilianer im Dienste von Abt Schaeffler Audi brauchte ein paar Umläufe mehr. Und den Boxenstopp dazu. Dort war Di Grassi einen Tick schneller als d'Ambrosio, wodurch ihm der zweite Platz sicher war. Mehr sei nach eigenen Angaben auch nicht möglich gewesen. «Wir hatten nicht die Pace, um zu gewinnen», gestand der Audi-Werkschaffler. «P2 war das Maximum.»

Ein großes Lob gab es für die Boxencrew. Di Grassis Stopp war nahezu perfekt. 59 Sekunden war die Richtzeit. Der Ex-Marussia-Pilot brauchte 59,2 Sekunden. «Das Team hat alles richtig gemacht», meinte Lucas.

Auch Buemi war bis dorthin zufrieden. Dann blieb in der 19. Runde Sam Bird bei Start und Ziel stehen. Und die Rennleitung entschied sich zu einer FCY (Full-Course-Yellow), die die Fahrer dazu zwang, im Boxenlimiter zu fahren. Dabei müssten die Abstände eigentlich gleich bleiben. Doch das ist Ermessenssache. Di Grassi jedenfalls hatte eine Lücke von ca. drei Sekunden nahezu zugefahren. Und Buemi schimpfte, als das Rennen wieder freigegeben wurde, über Funk: «Er hat während der Gelbphase aufgeholt!»

Abt nach Mauerkontakt Achter

Doch mehr als zwei Runden hielt sich Lucas nicht im Windschatten. Und so legte sich auch die Wut des Leaders rasch wieder. Buemi hatte im Ziel nicht nur allen Grund zum Jubeln. Er wusste auch, bei wem er sich bedanken musste: «Nach meinem Unfall in FP2 mussten meine Mechaniker das Getriebe wechseln. Dass sie es so flott hinkriegt haben, ist großartig.»

Mit 62:61 Punkten gegenüber Di Grassi geht Buemi in die «Winterpause». Vorjahresmeister Nelson Piquet jr. liegt als 16. abgeschlagen 58 Zähler dahinter. Der Brasilianer hat eine erfolgreiche Titelverteidigung längst abgeschlossen. In Uruguay sorgte er in der vorletzten Runde sogar für einen Unfall, nachdem er mit Jean-Eric Vergne um Platz 8 gekämpft hatte.

Diesen erbt Daniel Abt. Der Deutsche war von SP7 ins Rennen gegangen, hatte aber auch leichten Kontakt mit der Mauer. «Das warf mich ein paar Positionen zurück, sodass ich mich danach darauf konzentriert habe, die Punkte lieber sicher nach Hause zu fahren.»

Nicht am Start waren Nick Heidfeld (Handverletzung – ein Andenken an das Rennen in Malaysia) und Jacques Villeneuve (Crash im Quali). Auch das Team Trulli fehlte (s. rechte Spalte). Damit standen in Punta del Este nur 17 Autos am Start. In Buenos Aires (6. Februar) sollen es dann wieder 20 sein. ♦



D'Ambrosio, Buemi und Di Grassi auf dem Siegerpodest

FORMEL E / Resultate

Punta del Este/URU, 2,785 km, 17 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken.

1. Sébastien Buemi (CH/Renault e.Dams) 33 Rdn in 45:59,697 min (= 119,9 km/h); 2. Lucas di Grassi (BR/Abt Schaeffler Audi) +3,534; 3. Jérôme d'Ambrosio (B/Dragon) +6,725; 4. Loïc Duval (F/Dragon) +6,807; 5. Nicolas Prost (F/Renault e.Dams) +21,057; 6. António Félix da Costa (P/Aguri) +22,410; 7. Jean-Eric Vergne (F/DS Virgin) +57,726; 8. Daniel Abt (D/Abt Schaeffler Audi) +1:00,744; 9. Stéphane Sarrazin (F/Venturi) +1:03,559; 10. Robin Frijns (NL/Andretti) +1:03,840; 11. Simona de Silvestro (CH/Andretti) +1 Rde.; 12. Oliver Turvey (GB/Nextev) +1 Rde.; 13. Oliver Rowland (GB/Mahindra) +1 Rde.; 14. Nathanaël Berthon (F/Aguri) +1 Rde.

Pole-Position (3 Bonuspunkte): D'Ambrosio in 1:15,498 min (= 132,8 km/h)
Schnellste Runde (2 Bonuspunkte): Buemi in 1:17,413 min (= 129,5 km/h)
Fan-Boost: Bird, Sarrazin und Vergne
Stand nach 3 von 11 Läufen: Fahrer: 1. Buemi 62 Punkte; 2. Di Grassi 61; 3. D'Ambrosio 28; 4. Bird 24; 5. Duval 24; 6. Heidfeld 17; 7. Frijns 17; 8. Sarrazin 16; 9. Da Costa 16; 10. Prost 11; 11. Senna 10; 12. Abt 10; 13. Turvey 8; 14. Vergne 6; – Teams: 1. Renault e.Dams 73; 2. Abt Schaeffler Audi 71; 3. Dragon 52; 4. DS Virgin 30; 5. Mahindra 27; 6. Aguri 20; 7. Andretti 17; 8. Venturi 16
Nächstes Rennen: 6. Februar, Buenos Aires (RA)
Internet: www.fiaformulae.com

NACHRICHTEN

Schweizer Talent glänzt auch in der 3.5

Formel 3.5. V8 Die Nachfolgerie der Renault 3.5 hat in Barcelona zwei Tage getestet. Schnellster war Tom Dillmann. Dicht gefolgt vom Schweizer Kevin Jörg, der für Lotus ins Lenkrad griff, erneut mit sehr solider Arbeit glänzte und dabei noch besser abschnitt als sein Landsmann Louis Delétraz (fix bei Fortec). Ebenfalls beim Testen dabei: Markus Pommer. Der Deutsche fuhr am ersten Tag für Arden, am zweiten für RP.

Jaguar «erlöst» das Team von Jarno Trulli

Formel E Die Formel E boomt weiter. Mit Jaguar steigt der nächste Hersteller ein. Die «Raubkatze» übernimmt das Team von Ex-GP-Pilot Jarno Trulli. Der ist mit seinem Team in der zweiten Saison nicht an den Start gegangen, weil das ambitionierte Eigenbauprojekt namens Motomatica JT-01 floppte. «Wir sind enttäuscht, dass mit Trulli ein bekannter Name verschwindet», sagt Formel-E-Chef Alejandro Agag. Gleichzeitig freut er sich über Neuzugang Jaguar. Hinter der Rückkehr der «Grünen» steht Williams. Das F1-Team unterstützt Jaguar. Wann das Team, das zuletzt 2004 in der Formel 1 an den Start gegangen war, den ersten Formel-E-Einsatz absolviert, ist noch offen. Man hofft auf Buenos Aires. ♦ CE



Jaguar setzt auf die Formel E

KOMPAKT

»» **IndyCar** Foyt setzt auch 2016 auf das Duo Takuma Sato und Jack Hawksworth.

»» **IndyCar** Der Überholknopf «Push to Pass» wird in der kommenden Saison 60 PS mehr freisetzen (bisher 40).

»» **Formel 3** Red Bull setzt 2016 auf die Junioren Niko Kari (FIN, F3-EM), Sérgio Sette Câmara (BR, F3-EM) und Luis Leeds (AUS, F4).

»» **Formel 4** Ex-Formel-1-Pilot Ralf Schumacher übernimmt mit Gerhard Ungar die Teamführung des HTP-Teams in der Formel 4. ♦ CE

Langstrecken-WM

Test-Zeitplan in Gefahr?

Zum schwierigen Testauf-takt für den neuen Audi R18 in Sebring werden immer mehr Details bekannt. Der ACO hat die ersten Einladungen für die 24h von Le Mans 2016 verschickt.

Wie berichtet ging der zweite Test des neuen LMP1-Boliden der Ingolstädter nicht ohne Probleme ab. Mittlerweile ist klar, dass man schon bei der Einreise in die USA Schwierigkeiten bei den Zollformalitäten hatte und dadurch rund zwei Testtage verlor. Auch diverse technische Probleme – die jedoch seitens Audi nicht bestätigt wurden –, wie ein durch Feuer beschädigtes Monocoque und der Tausch des Hybridsystems, warfen die Audianer im Test-Zeitplan weit zurück.

Wenn man weiß, dass bei diesem Projekt kein Stein auf dem anderen geblieben und fast alles Neuland ist, darf sich auch bei Audi Sport eigentlich niemand über die vielen Kinderkrankheiten wundern. Zumal die Rennabteilung der Ingolstädter trotzdem von einem sehr wichtigen Test berichtet.

Dumm nur, dass die Zeit trotzdem davonläuft. Am 17. April steht das erste Rennen in Silverstone auf dem Plan. Schon drei Wochen zuvor findet gar

der «Prolog» in Le Castellet statt. Dort trifft man erstmals auf Porsche und Toyota. Die Japaner haben übrigens erst am 12. Januar in Aragon ihren Testaufakt mit dem TS 050, der einen Turbo-Verbrennungsmotor bekommt und dann wie Porsche und Audi seine Elektro-Zusatzpower aus Batterien holt.

Erste LM-Einladungen sind raus

Während der Prolog, der offizielle Saisonauftakt-Test in Südfrankreich, nun keine 100 Tage mehr entfernt ist, hat der ACO die ersten elf Einladungen für die 24h von Le Mans 2016 verschickt. Einziger aus der LMP1-Klasse ist Porsche als Gesamtsieger 2015, dazu kommen vier LMP2-Teams und sechs GTE-Teams. Das LNT-Team (ELMS-Meister der LMP3) sowie Marc VDS (Zweiter der GTE-Klasse in der ELMS) werden jedoch nicht starten. Das LNT-Team wird in keiner ACO-Serie starten, und Marc VDS beendet bekanntlich seine Aktivitäten im Automobilbereich. Die vollständigen Starterlisten für Le Mans sowie für die Langstrecken-WM 2016, wobei alle permanenten WEC-Starter automatisch für Le Mans gesetzt sind, werden auf der traditionellen Pressekonferenz in Paris am 5. Februar verkündet. ♦ AW/MBR



Leidet noch unter einigen Kinderkrankheiten: Neuer Audi R18



Haben ihren Testaufakt am 12. Januar in Spanien: Toyota

BBS
MOTORSPORT

100%
Motorsport

WWW.BBS.COM

WM-Rückblick 2015

Porsche-Coup im

Expertenurteil
2015

Von MARCUS SCHURIG

Bis 2015 hielt Porsche mit 16 Gesamtsiegen beim großen 24h-Rennen in Le Mans den Rekord. Seit dem letzten Le-Mans-Sieg waren jedoch 17 Jahre verflossen – und seit der Rückkehr in den Top-Motorsport gerade mal zwei Jahre. Trotzdem holte Porsche 2015 den 17. Sieg – allen Widrigkeiten und Unkenrufen zum Trotz.

Die 83. Ausgabe des 24h-Rennens in Le Mans wird als Klassiker in die Annalen eingehen – nicht nur, weil Porsche siegte. Vier Hersteller standen in der Topklasse LMP1 am Start, für Wettbewerb war also gesorgt. Audi kam als Favorit an die Sarthe, denn die Bayern hatten bei den ersten beiden WM-Läufen in Silverstone und Spa Porsche geschlagen, weil sie die Reifen länger am Leben halten konnten – und genau dieser Faktor spielt auch beim Klassiker in Le Mans eine herausragende Rolle.

In den ersten neun Rennstunden balgten sich Audi und Porsche in einem gnadenlosen Speed-Duell um den Platz an der Sonne. Beim reinen Speed waren beide auf Augenhöhe: Im Mittel der 100 schnellsten Rennrunden trennten den besten Audi R18 e-tron quattro und den besten Porsche 919 Hybrid gerade mal zwei Zehntel!

Doch nach Mitternacht kippte das Rennen: Porsche schaffte Vierfachstints (was man ihnen nicht zugetraut hatte), dazu zogen sie beim Speed leicht an, während Audi minimal abfiel. Aber Audi hatte ja noch eine Trumpfkarte: die in vielen Jahren bewiesene Zuverlässigkeit. Porsche dagegen hatte vor Le Mans nicht einen einzigen 30-Stunden-Test ohne Probleme beenden können.

Mit einer Brachialkur wurden die LMP1-Porsche auf den letzten Drücker fit gemacht. Die Rechnung ging auf: Alle drei Porsche 919 fuhren durch – während ausgerechnet der Marathon-Held Audi von Technikproblemen gebeutelt wurde. Das Rennen war verloren, als beim zweitplatzierten R18 die Motorabdeckung zerbarst.

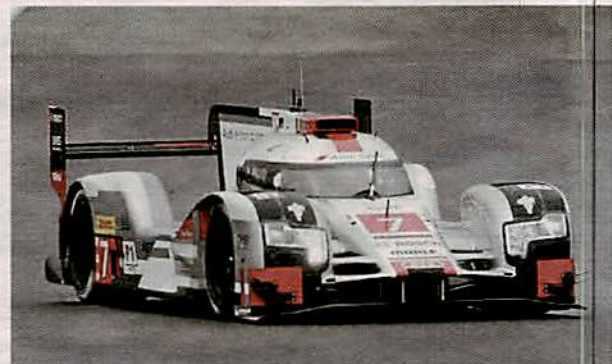
Mit Warp-Speed zum Sieg

Damit hatten Nico Hülkenberg, Nick Tandy und Earl Bamber im dritten Porsche 919 freie Fahrt zum Sieg. Der andere große Joker von Porsche – man gewann durch eine clevere Konstruktion pro Nachtankvorgang 5 Sekunden, bei 30 Stopps im Rennen also netto zweieinhalb Minuten – zementierte die Dominanz von Porsche endgültig.

Die Schwaben hatten sich bei der Rennpace in Le Mans binnen einer Saison um 74 Sekunden pro Runde gesteigert – ein echter Überraschungscoup! ♦



Haben sich nicht gesucht, aber schnell gefunden: Le-Mans-Sieger Tandy/Bamber/Hülkenberg (v.l.)



Audi: Näher dran, als es die Ergebnisse widerspiegeln



Verdiente Weltmeister: Hartley/Webber/Bernhard (v.l.)

Le Mans



Ziel in Le Mans: Die Nr. 19 macht Porsches 17. Gesamt-sieg perfekt – auf P2 die Nr. 17



Karriereende: Alex Wurz



Tolle Premiere: Viele Zuschauer bei der WEC am Nürburgring



Fahren nur zweimal mit P3 aufs Podium: Die etwas abgeschlagenen Weltmeister von Toyota

GASTKOMMENTAR

Der Porsche-Spirit ist immer noch da

Von HANS-JOACHIM STUCK



(64/D) Der zweifache Le-Mans-Sieger und Sportwagen-Weltmeister mit Porsche über die dominante Saison der Porsche-LMP1-Werksmannschaft.

Porsche, Porsche und nochmals Porsche. Die Zuffenhausener haben in diesem Jahr bei den Sportwagen wirklich alles abgeräumt. Die WM-Titel für Fahrer und Hersteller in der LMP1 und dann auch noch für Fahrer, Team und Hersteller in der GT-Klasse. Und nicht nur das: Auch in Le Mans, beim prestigeträchtigsten Rennen des Jahres, stand die Truppe um Fritz Enzinger ganz oben auf dem Treppchen. Doch woher kommt dieser Erfolg? In Interviews wird gerne von harter Arbeit des Teams gesprochen. Von optimaler Vorbereitung. Von richtiger Strategie. Alles korrekt! Doch für mich ist da noch mehr: Das Team ist bei aller Professionalität nämlich auch noch ein Stück weit Familie. Man hält zusammen und identifiziert sich mit dem Porsche-Wappen auf der Brust. Das ist heute nicht unbedingt üblich und erinnert mich ein bisschen an die Zeit, als ich selbst für Porsche gefahren bin. Ich war 2015 bei allen WEC-Läufen, habe auch Le Mans in der Box erlebt. Der Spirit von damals ist noch da!

Natürlich hat sich viel geändert: Während wir damals Fritten gegessen und Cola zum wach bleiben getrunken haben, erhalten die Burschen heute einen perfekten Ernährungsplan. Auch Ausrüstung und Betreuung für die Teammitglieder sind perfekt. Aber das ist heute bei allen Top-Teams Standard. Was mir wirklich positiv auffiel, ist der Umgang miteinander. Gerade das Siegertrio in Le Mans – Nico Hülkenberg, Earl Bamber und Nick Tandy – könnte unterschiedlicher kaum sein. Wer aber bei F1-Ass Hülkenberg Starallüren erwartet hatte, sah sich getäuscht. Hier waren keine Einzelkämpfer am Start, sondern ein echtes Team. Dass dieser Teamspirit auch in der Porsche-Mannschaft wieder so gelebt wird, ist sicher vor allem ein Verdienst Enzingers, dem Kopf des LMP1-Projekts. Es ist sensationell, wie er es geschafft hat, mit einem brandneuen Fahrzeug in eine Top-Serie wie die WEC einzusteigen und gleich im zweiten Jahr solche Erfolge zu erzielen. Er hat es mit

seiner Mannschaft hinbekommen, alle Ressourcen des Hightech-Unternehmens Porsche zu nutzen, Fehler zu erkennen, sie auszumergen und gleichzeitig dem Sportwagen-Mythos Porsche sowie dem Family-Spirit des Teams neues Leben einzuhauchen. Ein Spagat, der großen Respekt verdient. Wie heißt die ganze Truppe auf Siege ist, kann man übrigens daran erkennen, dass man nach dem ersehnten Le-Mans-Sieg kein bisschen nachgelassen hat. Im Gegenteil: Alle Siege der weiteren WEC-Saison gingen an Porsche. Mark Webber, Brendon Hartley und Timo Bernhard wurden Weltmeister. Sie haben sich genauso gesucht und gefunden wie das Le-Mans-Siegertrio. Egotrips? Fehlanzeige. Mark Webber hat zwar ein bisschen die Kapitänsmütze auf, aber nicht, um sich in den Vordergrund zu schieben, sondern um den anderen ein bisschen den Druck zu nehmen. Echt klasse und ein weiteres Beispiel für das gute Zusammenspiel der Porsche-Mannschaft. Was das alles für 2015 heißt? Nichts! Die WEC ist auf so einem hohen Niveau, dass vor allem Audi und Toyota oft nur einen Wimpernschlag vom Sieg entfernt lagen, obwohl es beim Blick auf die Siege 2015 zunächst anders erscheint. Was man aber nicht vergessen darf: Zu meiner Zeit fuhren wir ein Langstreckenrennen mit 80 Prozent Vollgas. Wenn dir jemand zu nahe kam, musstest du vielleicht einen Zwischenspurten einlegen, aber dann schaltete man auch wieder einen halben Gang zurück. Heute sind die Rennen der WEC, ja selbst die 24 Stunden von Le Mans, absolute Sprintrennen. Die Autos sind viel haltbarer, Mehrfach-Stints sind die Regel, und dann fahren die Jungs auch noch die schnellste Runde ganz am Schluss. Das ist super-spannend für die Fans, heißt aber auch, dass man ständig am Limit fährt. Der kleinste Fehler sorgt dafür, dass du nicht mehr um den Gesamtsieg fährst, weil dein Gegner hinter dir lauert. Da kommt also wieder eine heiße Saison auf uns zu. Darauf freue ich mich jetzt schon!

DTM

Die Hersteller bleiben

Von ARNO WESTER

Trotz des VW-Abgas-skandals und den damit verbundenen Sparmaßnahmen hat die Audi AG beschlossen, sich werkseitig bis einschließlich 2018 in der DTM zu engagieren.

«Wir geben kein klares Bekenntnis zur DTM für drei weitere Jahre ab», betonte Dietmar Voggenreiter, Audi-Vorstand für Vertrieb und Marketing, und beendete damit endgültig die Spekulationen um einen Ausstieg der Marke mit den vier Ringen aus der populärsten Tourenwagenserie Europas. Auch die Vorstände von BMW und Mercedes-Benz haben ein deutliches Zeichen gesetzt und auf MSA-Nachfrage ein «mehrjähriges Commitment» in der DTM bestätigt.

Das positive Signal der drei Premiumhersteller war vielleicht auch ausschlaggebend für eine weitere Zusammenarbeit von der DTM-Dachorganisation ITR mit dem TV-Partner ARD. Nach MSA-Informationen aus ARD- und ITR-Kreisen gab es bezüglich einer möglichen Vertragsverlängerung gute Gespräche. Die Entscheidung wird aber nicht mehr in diesem Jahr verkündet.

Momentan stehen die Arbeiten am neuen DTM-Reglement 2016 im Fokus von DMSB und ITR. Es gäbe einen Haufen Diskussionen, sagte BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt, der aber zuversichtlich ist, «dass wir den Winter produktiv nutzen werden und ein paar ordentliche Anpassungen für das nächste Jahr machen werden – in Bereichen, in denen sie notwendig sind.» ♦



Mehrjährige Commitments: Die drei DTM-Hersteller bleiben

VLN/24h-Rennen

Viele Weichen gestellt

Vergangene Woche gab das DMSB-Präsidium zahlreiche Neuerungen bekannt, die den Motorsport auf der Nürburgring-Nordschleife langfristig sichern sollen.

Dabei wurden auch einige Vorschläge der Fahrer AG (siehe letzte MSA) umgesetzt, etwa das dreistufige Modell für Gefahrenzonen (einfach Gelb/doppelt Gelb/Code 60), die Entbürokratisierung der DMSB-Permit Nordschleife und das E-Learning mit «Theorieprüfung» vor der Saison.

Fast noch einschneidender sind die Entscheidungen, die im Bezug auf die Technik der Top-Rennfahrzeuge (Klassen SP7, SP9, SP X und SP Pro) getroffen wurden. So werden diese um zehn Prozent in ihrer Leistung gegenüber dem Saisonstart 2015 eingebremst. Luftöffnungen in

den Radhäusern und eine Mindestbodenhöhe sollen ein Abheben verhindern und die Kurvengeschwindigkeiten senken. Zu Letzterem trägt auch ein Verbot von Entwicklungsreifen bei, das im Zuge der Neuerungen beschlossen wurde.

Die Umbaumaßnahmen an der Strecke und an den Auslauf- sowie Zuschauerzonen, die für Fahrer und Fans mehr Sicherheit bieten sollen, haben längst begonnen. Bereits seit 3. Dezember wird am Streckenabschnitt «Quiddelbacher Höhe», der Sprungkuppe vor dem «Flugplatz», eine neue, vierschichtige Asphaltdecke aufgetragen, um die Bodenwellen zu entfernen. Damit und mit einem Drei-Stufen-Plan bis 2019 für weitere Modernisierungen ist die Grundlage für eine Verlängerung der FIA-Streckenlizenz geschaffen. ♦ MBR/AW



Vollgas: Baumaschinen bei der «Quiddelbacher Höhe»/am «Flugplatz»

NACHRICHTEN

Tarquini verlässt JAS, Volvo-Fahrer fix

WTCC Mit Gabriele Tarquini verlässt der «Opa» im JAS-Honda-Werksteam seine Mannschaft. Ob der seit Neuaufgabe der WTCC (2005) permanente WM-Starter anderweitig unterkommt und der Serie treu bleibt, ist offen. Tarquini Weggang ist jedoch die erste von einigen großen Änderungen, die dem Honda-Team über den Winter bevorstehen. Und das damit stärker denn je in der Saison 2016 durchstarten will. Komplet neu tritt bekanntlich Volvo an. Wie in der letzten MSA angedeutet, wurden die Polestar-Piloten Thed Björk und Fredrik Ekblom für 2016 bestätigt.

Das Starterfeld wird wieder größer

ADAC GT Masters Trotz noch fast vier Monaten bis zum Saisonstart 2016 steht bereits jetzt fest, dass das Starterfeld wieder anwachsen wird. Rund 30 Fahrzeuge von sieben Herstellern, von denen einige ja auch neue Modelle an den Start bringen, sind schon genannt. Mit von der Partie sind auch vier neue Teams, u.a. das Team Car Collection, das zwei Audi R8 LMS an den Start bringen wird. ♦ MBR

Trophée Andros Alpe d'Huez

Hat die Wachablösung begonnen?

Von BERNHARD SCHOKE

Das Thema Eiskrone 2016 ist für Jean-Philippe Dayraut beendet – erst spielte die Technik nicht mit, und dann beendete eine Schneewand die letzten rechnerischen Ambitionen.

Die Schlussfolgerung für den Eiskönig war im weihnachtlichen Alpe d'Huez naheliegend:

Ende der Titelambitionen für die laufende Saison, denn realistisch betrachtet konnte er nach dem vorzeitigen Aus in Andorra nur noch mit viel Glück einen für ihn erfolgreichen Saisonverlauf «errechnen». Nämlich dann, wenn sich die Kollegen gegenseitig die Punkte wegnehmen. Und darauf zu spekulieren, ist ganz und gar nicht das Ding des engagierten Motorsportlers Dayraut. Bei

Mazda setzt man – dies deutete sich für Insider bereits an – auf den jungen Finnen Toomas Heikkinen, der schon entsprechende Performance zeigte.

WRT-Audis kommen in Fahrt

Diese war am zweiten Rennwochenende in Andorra noch deutlicher und setzte sich auch aktuell fort. Im Finale des ersten Tages kam er auf Platz 3 – hinter Jean-Baptiste Dubourg und

Olivier Panis. Diese Position konnte er auch in der Gesamtwertung von Tag 1 halten.

Deutlich ist, dass die Jugend inzwischen das fahrerische Potenzial für das Rampenlicht hat: Die Brüder Dubourg im Renault Clio sind ebenso ein Beispiel dafür wie Heikkinen im Mazda 3 oder DTM-Pilot Adrien Tambay im Audi S1 quattro. Alle konnten in den letzten Jahren genug Erfahrung sammeln und

durch die Unterstützung der Familie (Dubourg) oder vom professionellen Saintéloc-Team zum einen und der WRT-Mannschaft zum anderen jetzt in die Lücken stoßen, die sich aktuell aufgetan haben. Aber am zweiten Wertungstag setzten Platzhirsche Zeichen: Dayraut fuhr vorweg, gefolgt von J.-B. Dubourg und den beiden «in Fahrt» kommenden Audi S1 von Panis und Tambay. ♦



Titeltraum ausgeträumt: Jean-Philippe Dayraut



Leader vor der Weihnachtspause: J.-B. Dubourg

TROPHÉE ANDROS / Resultate

Alpe d'Huez/F: Finale à 5/8 Runden; Streckenlänge 820 Meter; Höhenmeter 1800
Freitag, 1. Finale: 1. Eddy Bénézet (F/Dacia) 3:44,237 min; 2. Didier Thorat (F/Mazda) +2,169; 3. Jacques Wolf (F/DS) +2,858; 4. Margot Laffite (F/DS) +4,344
Freitag, 2. Finale: 1. Jean-Bapt. Dubourg (F/Renault) 6:29,595 min; 2. Olivier Panis (F/Audi) +0,620; 3. Toomas Heikkinen (FIN/Mazda) +1,438; 4. Adrien Tambay (F/Audi) +2,725
Samstag, 1. Finale: 1. Christian Beroujon (F/Ford) 3:42,249 min; 2. Eddy Bénézet (F/Dacia) +2,637; 3. Marlene Broggi (F/Renault) +5,322; 4. Sylvain Pussier (F/DS) +8,494
Samstag, 2. Finale: 1. Jean-Philippe Dayraut (F/Mazda) 4:24,523 min; 2. J.-B. Dubourg (F/Renault) +3,630; 3. Olivier Panis (F/Audi) +4,608; 4. Adrien Tambay (F/Audi) +5,194
Stand: 1. J.-B. Dubourg 329 Punkte; 2. Lagorce 304; 3. Riviere 291; 4. Tambay 289; 5. Pernaut 275; 6. A. Dubourg 271; 7. Panis 251; 8. Heikkinen 242; 9. Fontanel 234
Nächstes Rennen: 8./9. Januar 2016, Isola 2000/F
Internet: www.tropheeandros.com

MOTORSPORT
aktuell

TOP AUSSTATTUNG!

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

MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.

GRATIS



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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1395485

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

WM-Rückblick 2015

Expertenurteil
2015

Nicht nur am Ring

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Er galt nicht unbedingt als Favorit bei der Nordschleifen-Premiere der WTCC. Doch José María López dominierte auch auf der längsten permanenten Rennstrecke der Welt – so wie die gesamte Saison.

Favoriten gab es vor dem ersten Auftritt der Tourenwagen-WM auf der legendären Nürburgring-Nordschleife zur Genüge. Tom Coronel zum Beispiel – oder Rob Huff. Auch Sébastien Loeb galt mit seiner Rallye-Erfahrung auf der sehr speziellen Strecke als heißer Siebkandidat. Und einige hatten auch die «Ring-Queen» Sabine Schmitz bei ihrem Gaststart im Münich-Chevy auf der Rechnung.

Aber am Ende konnte es doch wieder nur einen geben: José María López. Der Autor dieser Zeilen fuhr einige Wochen vor dem Rennen auf dem Beifahrersitz neben dem Argentinier in einem Straßenauto dessen Ring-Runden Nummer drei bis fünf. Es regnete in Strömen, und der 150 PS starke DS3 rutschte mit ausgenudelten Michelin-Pneus wild umher.

Erstaunlich: Zwischen der ersten und der dritten Runde geschah schon die Entwicklung vom vorsichtigen Herantasten bis zum Fahren jeder Kurve an der Haftungsgrenze und mit der

perfekten Linie. Auch wenn López vorher natürlich bereits viele Runden am Simulator gedreht hatte: Das war schon schwer beeindruckend!

López fast in eigener Welt

So wie es auch die Rennpremiere des Argentiniers auf dem schwierigen Eifelkurs war. Zuvor beim Test schon mit schnellster Runde, brannte er natürlich auch im Qualifying die Bestzeit in den Asphalt. 2,6 (Loeb) respektive vier Sekunden (Müller) brummte López seinen Teamkollegen auf. Im ersten Rennen zog er dem Feld samt aller «Favoriten» spielerisch davon und konnte in der letzten Runde sogar langsam machen.

Fast hätte er sogar den ganz großen Coup gelandet, doch vom Reversed-Grid-Startplatz 10 im zweiten Durchgang reichte es «nur» zu Platz 2 – ganz knapp hinter Müller.

Die Dominanz von López und Citroën fiel in diesem Jahr noch erdrückender aus als 2014. Sowohl der Argentinier als auch die französische Marke übertrafen ihre Vorjahres-Punkterekorde – auch bereinigt nach Anzahl der Rennen. Und wenn 2016 Lada, Honda, die privaten Chevrolets oder Neueinsteiger Volvo den Männern aus Versailles und speziell dem am Genfer See lebenden Gaucho gefährlich werden können, dann wird das wohl eine Ausnahme sein. ♦



Dauergast in der Victory-Zone: José María López holte neun seiner zehn Saisonsiege im ersten Durchgang



Oft rat- und mittellos gegen «Pechito»: Müller (l.) und Loeb



Lada: Kam auch dank Rob Huff 2015 näher an die Spitze heran

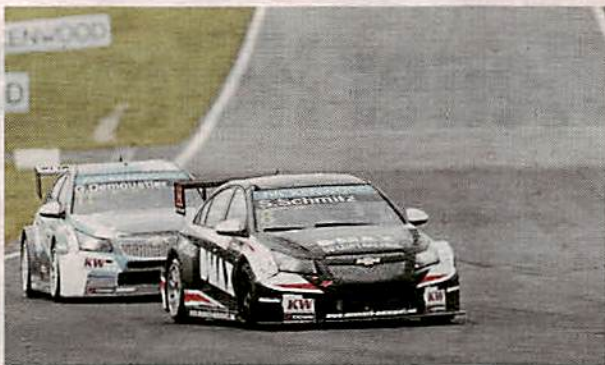
der King



Startrunde beim Nordschleifenrennen: López schon weit vor den beiden Teamkollegen



Privatiers-Champ: Michelisz



Erste Frau in den WM-Punkten: Sabine Schmitz beim Ring-Gaststart



Zweite Kraft - aber weit hinter Citroën: Honda holte 2015 drei Siege, zwei davon durch Monteiro

GASTKOMMENTAR

Der Mann, der allen die Show und die Titel stiehlt



Von DIRK ADORF

(46/D) Der Eurosport-WTCC-Experte und Nordschleifenkenner über José María López' sensationelles Nordschleifendebüt und seine fast erdrückende Dominanz.

José María López hat auf der Nürburgring-Nordschleife sein Meisterstück abgeliefert. Er kannte die Strecke nur von einigen Runden mit dem Leihwagen, durch viel Arbeit im Citroën-Simulator und einen Test im Mai. Schon bei diesem Test hat er seine Kollegen mit einer Zeit von unter 8:40 Minuten ziemlich alt aussehen lassen. Da fragt man sich: Ist die Nordschleife für einen Vollblut-Racer und Profi überhaupt etwas so Besonderes? Ich sage: Ja, die Nordschleife ist etwas ganz Besonderes, egal für wen. Doch ohne Überraschungen und über 180 Fahrzeugen auf dem Asphalt ist sie eine Strecke, die durchaus auch in kurzer Zeit zu lernen ist - wie uns «Pechito» gezeigt hat. Wenn ich mir jedoch überlege, wie lange ich gebraucht habe, um eine Linie zu finden und ein Gefühl für die Strecke aufzubauen, dann muss ich López ein großes Lob und tiefsten Respekt aussprechen! Um den Besonderheiten der Nürburgring-Nordschleife zu trotzen, benötigt es aber noch etwas, das jeder Rennfahrer bestätigen wird: Gottvertrauen ins Auto. Die Kombination López und Citroën C-Elysée passt einfach. Er setzt sich rein, kann das Potenzial umsetzen und mit den Ingenieuren eben immer noch ein wenig mehr aus dem Fahrzeug rausholen als seine Teamkollegen. Das Fahrerlager kennt Pechito dabei als freundlichen, lustigen jungen Mann. Eigentlich ein ganz normaler Typ ohne jegliche Starallüren - sehr sympathisch der Bursche. Wenn er doch nicht so verflücht schnell wäre... - das zumindest werden mit großer Wahrscheinlichkeit die Teamkollegen denken. Genau diese hochkarätigen Teamkollegen in Person von Yvan Muller und Sébastien Loeb in Grund und Boden zu fahren, zeigt, dass Citroën genau den richtigen Riecher hatte, als man López 2014 fürs Werksaufgebot der Franzosen in der WTCC nominierte. Damals dachten viele vielleicht: Der argentinische Markt ist wichtig für die Marke, daher hat man sich einen Argentinier geholt, ähnlich wie wohl auch bei

Ma und dem chinesischen Markt gedacht wurde. Die Stars würden Muller und vor allem Loeb sein, keine Frage. Die Saison 2014 mit dem Weltmeister José María López kann man vielleicht noch damit versuchen zu erklären, dass Muller nicht das beste Jahr hatte und Loeb die Rundstrecke noch lernen musste. Alle anderen, die nicht auf einem Citroën angetreten sind, hatten sowieso keine echte Chance. Das ist ein Kompliment an die Doppelwinkler, denn sie haben nichts dem Zufall überlassen, einen lupenreinen Job gemacht und ein perfekt vorbereitetes Fahrzeug in die WTCC gebracht. 2015 bedarf es jedoch keiner weiteren Erklärungen mehr. Der nette Kerl aus Argentinien hat in einer Art und Weise die WM dominiert, die ihresgleichen sucht. Pechito hatte eigentlich kaum eine Chance, doch diese hat er genutzt! Seine sehr akribische Arbeit auch außerhalb des Cockpits, sein exzellentes und freundschaftliches Verhältnis zu den Citroën-Ingenieuren, das hat ihm sicher geholfen, gegen die Übermächtigen und nicht leicht zu handelnden Teamkollegen (zumal sie Franzosen sind) zu brillieren. Aber die beste Vorbereitung nützt nichts, wenn man keinen unheimlich starken Gasfuß hat. Den hat Pechito - und das hat er gezeigt. Neun von zwölf der ersten Läufe der WTCC hat er für sich verbuchen lassen können. Das sind die Rennen, die nicht durch ein Reversed Grid beeinflusst sind. Hier hat er den Grundstein für eine dominante Saison gelegt. Das bringt natürlich die Frage auf: Was wäre gewesen, hätte Pechito den Weg in die Formel 1 mit USF1 im Jahre 2010 gefunden? Ich kann nicht sagen, was daraus geworden wäre, aber mit Sicherheit kein Weltmeisterschaftstitel. Um ein Pferderennen zu gewinnen, musst du schon auf einem Rennpferd sitzen. Wenn du da mit einem Esel kommst, kannst du der beste Jockey sein, es wird aber nichts helfen und kaum von jemandem bemerkt. Daher war der Weg zu Citroën und in die WTCC sicherlich der bessere Weg.

Peugeot gegen Mini und Toyota

Dreikampf mit Handicap



Favorit bei der Ausgabe 2016: Vorjahressieger Al-Attiyah (Mini)



Dakar-Neuling Loeb (Peugeot): Mehr als nur ein Außenseiter?

NACHGEHAKT BEI Stéphane Peterhansel

(50/F). Der elfmalige Dakar-Sieger über den 2016er-Peugeot und den neuen Teamkollegen Sébastien Loeb.



Von CHRISTIAN SCHÖN

? Wo siehst du die größten Fortschritte beim neuen Peugeot 2008 DKR 16? Das Auto ist unter allen Bedingungen viel besser. Ich denke, die größten Fortschritte haben wir auf kurvenreichen Pisten gemacht. Das war bei der letztjährigen Ausgabe unser Schwachpunkt.

? Was würdest du sagen: Wie viel ist der Neue schneller? Genaue Werte werde ich natürlich nicht verraten. Nur so viel: Bei einem normalen Rallyeauto bist du froh, wenn du zwei bis drei Zehntelsekunden pro Kilometer findest. Wir reden hier ungefähr über das Zehnfache.

? Wie hoch schätzt du deine Chancen ein? Unser neues Auto ist viel schneller. Außerdem habe ich mich nach ungefähr 12000 Testkilometern inzwischen besser an das Fahren mit einem hinterradangetriebenen Auto gewöhnt. Dagegen ist die Streckenführung leider ein klarer Nachteil für uns. Die Chancen sind also schwer einzuschätzen. Zumal du bei einer Dakar immer auch Glück brauchst. Mehr als der elfte Platz von 2015 muss auf jeden Fall herauspringen.

? Was erwartest du von Sébastien Loeb? Séb ist ein Naturtalent. Er wird das fahrerisch mit Sicherheit in den Griff kriegen. Die Frage wird sein, wie gut die Navigation funktioniert.

Von CHRISTIAN SCHÖN

Mit einem stark verbesserten Buggy und Neuzugang Sébastien Loeb macht Peugeot bei der Dakar Jagd auf Vorjahressieger Mini. Auch Toyota hat nachgelegt.

Bei Peugeot fielen die Kinnladen tief, als Organisator ASO die kurzfristig umgebaute Rallye Dakar 2016 vorstellte (s. Kasten rechts). «Es gibt zwei Wege, das Ergebnis zu beeinflussen. Die Technik ist der eine, die Strecke der zweite», philosophierte Motorsportdirektor Bruno Famin, der mit der Verpflichtung des neunmaligen Rallye-Weltmeisters Sébastien Loeb gerade den Coup des Jahres gelandet hatte.

Famins Crew hatte nach dem bescheidenen Ergebnis bei der Premiere 2015 – Rang 11 als Topplatzierung, kein Etappensieg – einen neuen Buggy konstruiert. Jeweils 20 Zentimeter breiter und flacher. Mit längerem Radstand, tieferem Schwerpunkt und stärkerem Motor. Die Werkspiloten Stéphane Peterhansel und Carlos Sainz spulten ca. 15000 Testkilometer ab. Das alles nur mit einem Ziel: in den Dünen die Konkurrenz von Mini und Toyota so weit abzuhängen, dass die den Rückstand auf den kurvenreichen Pisten in der Pampa und den Anden nicht würden aufholen können.

Bolivien

Neuer Höhenrekord

In Europa braucht man in 4600 Metern Höhe Bergsteigerausrüstung. In Bolivien wird in diesen Regionen Rallye gefahren. Die fünfte Wertungsprüfung von San Salvador de Jujuy in Argentinien ins bolivianische Uyuni führt in diese Höhe. Ein neuer Rekord, nur Verbindungs-etappen schraubten sich in der Vergangenheit noch höher in die Anden hinauf.

Insgesamt drei Tage lang müssen die Teilnehmer mit Höhen jenseits von 3500 Metern fertig werden. Alle führen deswegen Sauerstoffflaschen an Bord mit. Die sind allerdings nur für Notfälle gedacht, nicht für stundenlange Höchstleistung am Lenkrad. «Wer sich nicht gründlich vorbereitet, hat ein Problem», sagt Vorjahressieger Nasser Al-Attiyah.

Der Mini-Pilot hat mit der Universität seiner Heimat Katar

Doch in der improvisierten 2016er-Strecke sind nach dem Ausstieg von Chile und Peru nur anderthalb Tage Wüste und Dünen übrig. «Unter diesen Bedingungen zu gewinnen, wird sehr, sehr schwer», untertrieb Peterhansel (s. Kurzinterview).

Peugeot gegen Mini und Toyota, das ist auch ein Kampf der Konzepte. Peugeot setzt auf einen Buggy mit Hinterradtrieb, der im Gegenzug rund 700 Kilogramm leichter ist und ungefähr doppelt so lange Federwege hat wie die Allradler von X-Raid und Imperial. Außerdem darf der Reifendruck während der Fahrt verändert werden – die perfekte Technologie für Offroad-Abschnitte. Mini und Toyota spielen die Vorteile von härterem Fahrwerk und agilerem Kurvenverhalten dagegen auf vorgegebenen Pisten aus.

Hirvonen/Loeb nur Außenseiter

Die Speerspitze von Favorit X-Raid bilden Titelverteidiger Nasser Al-Attiyah und Nani Roma, der Sieger von 2014. Neuling im Team ist Mikko Hirvonen, wie Loeb ein Zuwanderer aus der Rallye-WM. Bei ihrer jeweils ersten Dakar gehören beide zu den Außenseitern.

Während Peugeot und Mini auf Dreiliter-Turbodiesel vertrauen, baut Toyota auf einen Saugbenziner. Die südafrikanischen Pickups haben einen neuen Fünfliter-V8 unter der Hau-

be, der vom Lexus RC-F abstammt. Zwei Werksautos werden pilotiert von Giniel de Villiers – mit deutschem Beifahrer Dirk von Zitzewitz – und Yazeed Al-Rajhi, der auf die Ansagen des Deutschen Timo Gottschalk hört.

Höchstens für Achtungserfolge sind die bunten Hunde im Starterfeld gut. An erster Stelle US-Querkopf Robby Gordon, der wieder im selbst gebauten Buggy mit NASCAR-V8 im Heck startet. Porsche-Werkspilot und Le-Mans-Sieger Romain Dumas setzt mit seinem eigenen Team einen Peugeot-Buggy in 2015er-Spezifikation ein. Auch X-Raid schickt wieder einen Buggy ins Rennen, zum ersten Mal mit selbst entwickeltem Chassis. Pilot Guerlain Chicherit soll für zukünftige Projekte Daten sammeln. Die deutschen Farben werden von Stephan Schott/Holm Schmidt (Mini) sowie dem Vater-Sohn-Gespann Jürgen und Daniel Schröder (Nissan) vertreten.

In der Kategorie der Race-trucks ist Kamaz haushoher Favorit. Das Werksteam aus Tatarstan bekommt es mit drei niederländischen Konkurrenten zu tun: Iveco, MAN und Renault setzen auf dort beheimatete private Teams. Einziger deutscher Trucker ist Klaus Bäumler, der zusammen mit Copilot Philipp Beier einen Service-Lkw des Teams Boucou steuert. ♦

ein spezielles Programm entwickelt. «Ich schlafe von Ärzten überwacht rund 20 Tage in einer Druckkammer, in der 6500 Meter Höhe simuliert wird. Tagsüber ziehe ich ein hartes Fitnessstraining durch.»

Michel Périn, Beifahrer von Dakar-Neuling Mikko Hirvonen, backt kleinere Brötchen. «Ich habe zu Hause ein Kunststoffzelt, in dem der Luftdruck auf einen Wert von 3500 Meter

Höhe reduziert werden kann. In dem schlafe ich die letzten fünf Wochen vor der Abreise nach Südamerika», erläutert der Franzose.

Nur Peugeot-Werkspilot Stéphane Peterhansel machen die bevorstehenden Höhenetappen keine Sorgen. «Ich lebe in der Schweiz auf 1500 Metern Höhe über Meer», beschreibt der elfmalige Sieger. «Die Anden stecke ich locker weg.» ♦ CS



Ex-Rallye-Mann Mikko Hirvonen (r.) mit Copilot Michel Périn

Wertungsprüfungen

Zweimal durch die Pampa



Spektakulär: Bei den Racetrucks, die eine etwas andere Route fahren, ist Kamaz der Favorit

Das Christkind machte Fahrleiter Marc Coma einen Strich durch die Rechnung. Die Strecke der Rallye Dakar 2016 war schon fertig, da zog Peru aus Angst vor El Niño sämtliche Genehmigungen zurück. Das von starkem Regen begleitete Wetterphänomen, das in unregelmäßigen Abständen um die Weihnachtszeit herum auftritt und daher seinen Namen hat, wird den Vorhersagen nach im Januar für Überschwemmungen im ganzen Land sorgen. Die Behörden wollten verständlicherweise alle Rettungskräfte für Katastropheneinsätze zur Verfügung haben.

Coma, fünfmal Dakar-Sieger auf dem Motorrad und Nachfolger von David Castera als Fahrleiter, musste improvisieren. «Wegen der Kürze der Zeit haben wir auf bekannte Streckenabschnitte in Argentinien

zurückgegriffen», beschreibt der Spanier. Zuvor war schon Chile ausgestiegen, dessen Wüste Atacama in der Vergangenheit den Großteil der schweren Dünen-Etappen beisteuerte. Auch hier wurde El Niño als Grund angegeben. Inoffiziell war allerdings von Kritik an den finanziellen Forderungen der Dakar-Organisatoren die Rede.

Mehr als 90 Prozent der Route führen nun durch Argentinien. Es geht zweimal quer durchs Land, meist auf schmalen Pisten durch Buschland und die Ausläufer der Anden. Der kleine Rest liegt in Bolivien, in teilweise mehr als 4000 Metern Höhe (siehe links unten). Nur an zwei Tagen stehen Dünen auf dem Programm.

Dafür hat Coma angekündigt, mehr Wert auf Navigation zu legen. Außerdem kehrt die Ma-

rathon-Etappe mit nächtlichem Parc fermé zurück, in dem sämtliche Reparaturen verboten sind. «Ich will die Rallye wieder unberechenbarer machen», begründete der Ex-Biker, dem mit Tiziano Siviero der frühere Beifahrer des zweimaligen Rallye-Weltmeisters Miki Biasion zur Seite steht.

Geblieden ist das in den vergangenen Jahren etablierte System der teilweise unterschiedlichen Streckenführung für Autos (110 Teilnehmer), Racetrucks (55), Motorräder (143) und Quads (46). Coma kann so nicht nur zum Beispiel für Racetrucks unpassierbare Abschnitte nutzen. Für die Autos stehen insgesamt 9583 Kilometer auf dem Programm, 4803 Kilometer davon als Wertungsprüfung. Für die Racetrucks sind es 9385 km mit 4331 WP-Kilometern. ♦ CS

WICHTIGSTE STARTER 2016

Nr.	Fahrer	Auto
300	Al-Attayah/Baumel	Mini
301	De Villiers/Von Zitzewitz	Toyota
302	Peterhansel/Cottret	Peugeot
303	Sainz/Cruz	Peugeot
304	Roma/Haro	Mini
305	Al-Rajhi/Gottschalk	Toyota
306	Van Loon/Rosegaard	Mini
307	Vasilyev/Zhiltsov	Mini
309	Sousa/Fiuza	Mitsubishi
312	Gordon/Walch	Hummer
314	Loeb/Elena	Peugeot
315	Hirvonen/Périn	Mini
321	Despres/Castera	Peugeot
323	Hunt/Schulz	Mini
325	Malysz/Panserri	Mini
328	Dumas/Borsotto	Peugeot
329	Prokop/Tomanek	Toyota
331	Schott/Schmidt	Mini
336	Schröder/Schröder	Nissan

Nr.	Fahrer	Truck
500	Mardeev	Kamaz
501	De Rooy	Iveco
502	Nikolaev	Kamaz
503	Loprais	Iveco
504	Karginov	Kamaz
506	Stacey	Iveco
509	Van den Brink	Renault
538	Bauerle	Iveco



Der Etappenplan der Dakar 2016: Start und Ziel liegen in Rosario

DIE ETAPPEN

»» **Etappe 1: 3. Januar** Rosario – Villa Carlos Paz (VE 404 km; WP 258 km). Kurvenreiche Pisten Richtung Anden.

»» **Etappe 2: 4. Januar** Villa Carlos Paz – Termas Río Hondo (VE 337 km; WP 521 km). Temporeiche WP mit Wasserdurchfahrten.

»» **Etappe 3: 5. Januar** Termas Río Hondo – Jujuy (VE 349 km; WP 314 km). Kurvenreiche Pisten in den Bergen.

»» **Etappe 4: 6. Januar** Jujuy – Jujuy (VE Autos 200 km/Racetrucks 201 km; WP Autos 429 km/Racetrucks 418 km). Erster Teil einer Marathon-WP mit Serviceverbot (3500 Meter Höhe).

»» **Etappe 5: 7. Januar** Jujuy – Uyuni (VE 315 km; WP 327 km). Der zweite Teil der Marathon-WP führt nach Bolivien (4600 Meter Höhe).

»» **Etappe 6: 8. Januar** Uyuni – Uyuni (VE Autos 181 km/Racetrucks 305 km; WP Autos 542 km/Racetrucks 295 km). Längste WP für Autos, Racetrucks andere Route. WP zwischen 3500 und 4200 Metern Höhe.

»» **Etappe 7: 9. Januar** Uyuni – Salta (VE 440 km; WP 353 km). Schwierige Etappe zurück nach Argentinien mit vielen Wasserdurchfahrten.

»» **Ruhetag: 10. Januar.**

»» **Etappe 8: 11. Januar** Salta – Belén (VE 373 km; WP 393 km). Zum ersten Mal geht es in die Dünen.

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

»» **Etappe 10: 13. Januar** Belén – La Rioja (VE 485 km; WP 278 km). Eine WP für Sandspezialisten mit den berühmtesten Dünen von Fiambala.

»» **Etappe 11: 14. Januar** La Rioja – San Juan (VE 281 km; WP 431 km). Wieder Sand, dieses Mal aber die extrem weiche/tiefe Sorte.

»» **Etappe 12: 15. Januar** San Juan – Villa Carlos Paz (VE Autos 450 km/Racetrucks 599 km; WP Autos 481 km/Racetrucks 267 km). Letzte lange WP. Für Autos über schmale Pisten. Racetrucks fahren eine andere Route.

»» **Etappe 13: 16. Januar** Villa Carlos Paz – Rosario (VE 519 km; WP 180 km). Letzte Etappe über Pampa-Pisten.

NACHRICHTEN

Citroën bestätigt Meeke bis 2018

Rallye-WM Kris Meeke kann zum ersten Mal in seiner Karriere langfristig planen. Der 36-jährige Nordire unterzeichnete einen Dreijahresvertrag mit Citroën. «Wir wollten einen erfahrenen Spitzenpiloten, der über genügend technisches Fachwissen verfügt», so Citroën-Teamchef Yves Matton auch im Hinblick auf die Entwicklung eines völlig neuen World Rally Cars auf 2017. «Kris war ohne Zweifel die beste Wahl, und wir sind froh, dass er bei uns bleibt.»

«Monte»-Nennliste zum Jahreswechsel

Rallye-WM So spät wie nie wollen die Organisatoren der Rallye Monte Carlo die Nennliste zum WM-Auftakt (21.-24. Januar 2016). Erst am 28. Dezember werden die Monegasen das Geheimnis lüften, wer bei der Königin der Rallyes mit von der Partie sein wird.

Nur ein Duell um die Herstellerkrone

Rallye-WM Bisher haben sich nur Volkswagen und Hyundai als Hersteller-Team eingeschrieben. Diese müssen bei jeder Rallye zwei Autos einsetzen – ungeachtet der Aufstockung auf 14 Läufe. Nachdem Citroën Racing 2016 offiziell pausiert, scheint sich auch M-Sport gegen eine komplette Saison entscheiden zu haben. Noch bleibt eine Hintertür: Im FIA-Regelentwurf für 2016 steht (noch) kein Minimum für jene WM-Teams, die nicht als Hersteller eingeschrieben sind. Werden mindestens 13 Läufe zur Pflicht, wird es wohl ein reines Duell werden.

Peugeot mit neuem Werksprogramm

Rallye-EM Peugeot verlässt wie zuvor Skoda die Rallye-EM und wird sporadisch in der WRC2 antreten. José Antonio Suárez, Sieger des diesjährigen 208 Rally Cups, soll fünf WRC2-Einsätze im überarbeiteten 208 T16 fahren. Im März will Peugeot den verbesserten Wagen einführen, der wie sein Schwestermodell DS 3 R5 einen neuen Motor, eine optimierte Kühlung und einen verbesserten Antrieb bekommt. Neben Suárez wird Jordan Berfa, Gewinner des 208 Rally Junior Cups, an drei WRC3-Läufen mit einem 208 R2 teilnehmen. ♦ RK

WM-Rückblick 2015

Im Eilzugtempo

Expertenurteil
2015

Von REINER KUHN

Vom Sieger zum Dominator. Zum dritten Mal in Folge räumten Sébastien Ogier, Co Julien Ingrassia und Volkswagen alle drei Weltmeister-Titel ab. Das Besondere daran: Nie zuvor war dies einem Team derart früh gelungen.

Die gute Nachricht für die Konkurrenz: Ogier ist auch nur ein Rennfahrer. «Ich war getrieben von diesem Gefühl, dass einfach alles funktioniert», gestand der Franzose, nachdem er beim vorletzten WM-Lauf in Spanien seinen Dienstwagen trotz kommoder Führung wenige Meter vor dem Ziel der finalen Power-Stage in die Leitschienen gesetzt hatte und ausschied. «Klar mein Fehler, abgehakt.» Verständlich, denn einen Monat zuvor, Mitte September, krönte er sich erneut zum Weltmeister – früher als irgendjemand zuvor in der Geschichte der Rallye-WM.

Wie schnell Ogier solch einen Fauxpas abhakt, demonstrierte er beim Saisonabschluss in Großbritannien. Dort standen der alte und neue Weltmeister und sein Copilot Ingrassia wieder ganz oben auf dem Podest. Der einzige Unterschied zu den anderen Saisonfolgen: Der Champion leistete sich den Luxus und ließ auf der Power-Stage neben den Teamkollegen

Jari-Matti Latvala und Andreas Mikkelsen auch Robert Kubica den Vortritt und damit die dafür ausgelobten Extrapunkte.

Ogier, der Dominator

Ogier führt nahezu jede Saisonstatistik mit Riesenabstand an: Ob Bestzeiten auf Wertungsprüfungen (Ogier 95, Latvala 47), Extrapunkte auf Power-Stages (27/18) oder Rallye-Siege (8/3) – in jeder Wertung war Ogier doppelt(!) so gut wie sein ärgster Verfolger VW-Teamkollege Latvala. Vom restlichen Fahrerfeld ganz zu schweigen. Neben Weltmeister Ogier und Vize Latvala konnten sich nur deren VW-Teamkollege Mikkelsen (in Spanien) sowie Citroën-Werkschiff Kris Meeke (in Argentinien) in die Siegerlisten eintragen. «So sehr ich mich über meinen ersten WM-Sieg freue, aber hätten die drei VW-Piloten keine Probleme gehabt, wäre er kaum möglich gewesen», beschreibt Meeke das Kräfteverhältnis in der Rallye-WM.

Daran konnten auch neue Regeln – allen voran bei der Startreihenfolge – nichts ändern. 2015 gelangen dem VW-Trio drei Dreifacherfolge – in Monte Carlo, Portugal und Deutschland – sowie zusätzlich vier Doppelsiege in Polen, Finnland, Australien und Spanien. Den Wettbewerbern von Citroën, Hyundai und M-Sport Ford blieben bestenfalls Podiumsplätze. ♦



Die Abräumer: Das VW-Werkstrio war nicht nur beim VW-Heimspiel in Deutschland obenauf



Ehrenrunde: Bei der Monte holte Loeb zum Abschied fünf WP-Bestzeiten

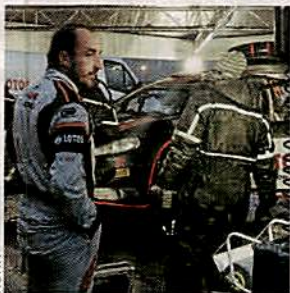


Spektakulär: Paddon – trotz Finnland-Crash Aufsteiger des Jahres

zum Titel



Extraklasse: Ogier managt die Situation, siegt in Australien und feiert den Titelgewinn



Kubica: Kaum Spaß an der WM



Abgetaucht: In Mexiko versenkte Tănak seinen Ford Fiesta



Hoch hinaus: Citroën-Werkspilot Meeke sorgte in Argentinien für den einzigen Nicht-VW-Sieg

GASTKOMMENTAR

Ogier fährt in einer eigenen Liga

Von WALTER RÖHRL



(68/D) Der Rallyeweltmeister von 1980 und 1982 über die fahrerische und mentale Überlegenheit von Sébastien Ogier und Parallelen zu früheren Zeiten.

Wir brauchen gar nicht lange rumreden: Der Ogier fährt in einer eigenen Liga und hat die Konkurrenz fest im Griff. Das Bild vom Shakedown in Australien unterstreicht das auf eindrucksvolle Weise. Die meisten anderen hätten sich abgerollt, wenn ihr Auto sich plötzlich so aufstellt. Aber der Weltmeister managt nicht nur diese Situation, sondern fährt auch danach volles Rohr weiter. Neben einem ausgeprägten Selbstbewusstsein braucht man dafür auch einen gewissen Fahrinstinkt. Loeb war Kunstturner, Ogier ein exzellenter Skifahrer. Ich bin mir sicher, dass solche Fahrer von diesem natürlichen Bewegungsgefühl profitieren. Auf der anderen Seite scheint er mental extrem stark.

Dass es scheinbar nirgends schwieriger war in der vergangenen Saison als in Australien, für die anderen erst einmal den Straßenkehrer zu geben, schien ihn nur zu beflügeln. Und dass er sich immer wieder über die Neuordnung der Startreihenfolge beschwert, kann ich gut nachempfinden. Ich will gar nicht daran denken, was ich dazu gesagt hätte. Wir haben uns früher gar versteckt, nur um nicht als Erster auf die Strecke zu müssen. Auch wenn man bei extremer Staubentwicklung mal einen Vorteil hat, normalerweise war und ist es ein klarer Nachteil. Nicht nur auf Schotter. Wer bei Neuschnee auf der «Monte» zuerst ranmusste, für den war die Rallye meist schon gelaufen, bevor sie richtig losging. Jetzt sind solche Dinge noch viel entscheidender als früher. Denn heute ist die Technik der Autos so gut, dass scheinbar auch normal begabte Fahrer schnell sein können. Früher war es für einen guten Fahrer leichter, sich abzusetzen. Das ist auch das Hauptproblem von Ogier: Auch er muss meist volles Risiko fahren, um vorne zu sein. Denn heute kommen mal drei, fünf oder noch mehr andere ohne Probleme durch. Um ehrlich zu sein, ich habe meine Rallyes um vieles leichter gewonnen als er. Zu meiner Zeit waren die Autos schlechter zu fahren, und es war dadurch einfacher, den Unterschied zu

machen. Du brauchtest nur an fünf Ecken zu früh oder zu spät auf dem Gas stehen, schon war eine halbe Minute weg, weil du beim Ansprechverhalten der damaligen Motoren einfach verhungert bist.

Auch sonst ist die Technik mittlerweile so weit weg von dem, was wir hatten. Sind wir nach einer Kuppe aufgekommen, sind unsere Autos wie ein Stein noch dreiviertelmal wild hin und her gesprungen. Wir haben gebetet, dass wir auf der Straße bleiben. Jetzt landet so ein WRC mit 180 Sachen, taucht einmal ein und fährt weiter – unvorstellbar, was Fahrer heute alles können. Allerdings verlangt das auch eine extreme Präzision vom Fahrer. Vorteil Ogier! Auch dass zum Beispiel die Strecken nur noch zweimal besichtigt werden dürfen, kommt Fahrern wie ihm entgegen. Mir hätte das auch getaugt. Ein klare Vorstellung von dem, was man da tut, und ein sauberer Strich waren und sind immer noch das Schnellste, egal auf welchem Untergrund.

Viel schwieriger finde ich es, dass er das ganze Jahr den Druck aushalten muss. Ich bin maximal sieben WMLäufe in einer Saison gefahren. Nun sind die WM-Fahrer von Januar bis November durchgehend unterwegs. Ein Ogier muss sich ständig behaupten, auch und vor allem intern. Das VW-Duo Ogier/Latvala erinnert mich an meine Opel-Saison 1982 mit Henri Toivonen als Teamkollegen. Ich habe gewusst, da ist jetzt so ein verrückter Finne, der zwar überall gewinnen kann, aber auch ein hohes Risiko geht. Ich denke, auch VW hat den Latvala nur deshalb geholt, damit er nicht gegen sie fährt. Den Weltmeister Ogier wird er über eine Saison kaum schlagen. Er ist dem Finnen mental überlegen. Er braucht keinen Coach oder so etwas und gibt sich selbstbewusst. Ganz stark auch, wie er Jean Todt in Sachen Reifenlimitierung und Sicherheit Paroli bot. Das gefällt mir. Hätte die FIA uns früher nur zwei verschiedene Reifen erlaubt, ich wäre wohl so ausgeflippt, dass die mir die Lizenz genommen hätten.

KOMMENTAR

Ein Jahr mit vielen Gesichtern

Von IMRE PAULOVITS

Das Jahr neigt sich langsam dem Ende zu, alles bereitet sich auf die verdienten Feiertage vor. Die meisten Entscheidungen sind gefallen, Teams und Fahrer atmen durch und nehmen sich eine kleine Auszeit. Deshalb werden wir auf den nächsten Seiten nicht wie gewohnt viele Neuigkeiten beleuchten, sondern wir blicken noch einmal auf das Jahr zurück. Auf ein Jahr, das so spannenden Motorsport bot wie schon lange nicht mehr, aber auch ein Jahr mit vielen Gesichtern war.

Wer hätte vor einem Jahr gedacht, dass die damals alles überragende Paarung von Marc Márquez und der Honda RC 213 V in Bedrängnis gerät? In eine Bedrängnis voller Niederlagen und Stürze, aus der nur technisches Rückdenken der HRC-Ingenieure und die Einkehr von Márquez einen Ausweg brachte. Wie diese Einkehr genau aussah, das weiß nur der zweifache MotoGP-Weltmeister selbst. Denn wenn in der zweiten Saisonhälfte auch einige brillante Siege herauskamen, so sprach jeder eher von der patriotischen Hilfestellung für Jorge Lorenzo zu dessen Titelgewinn. Auch wenn Márquez dies kategorisch dementiert.

Valentino Rossi hat zu Saisonbeginn die Schwäche von Honda geschickt genutzt, er kam mit der weiterentwickelten Yamaha M1 auch besser zurecht als sein Teamkollege Jorge Lorenzo. Und so war der 36-jährige Italiener auf dem besten Wege zur Unsterblichkeit. Denn dass er fünf Jahre nach seinem letzten Titelgewinn seinen zehnten Titel einfährt, das hätte kaum jemand gedacht. Welche Motivation dieser

Aufwind in Rossi erweckte, wurde nur noch von dem Hype überboten, der unter seinen Fans ausbrach. Ob es die Nerven von Rossi waren, die eine Verschwörungstheorie aufbrachten, oder ob Marc Márquez tatsächlich von sich aus Schützenhilfe für seinen Landsmann gab, ist ein Thema, das die Fans seither nicht ruhen lässt. Deshalb lassen wir das Mündungsfeuer der Fronten auf den nächsten Seiten noch einmal aufblenden.

Das Jahr brachte uns auch jede Menge freudige Momente. Das kleine, deutsche Kiefer-Team, das noch vor gar nicht so langer Zeit mit Stefan Bradl die Moto2-WM gewann und danach in der Versenkung verschwand, erlebte dank eines neuen Sponsors und neuer Piloten eine wundersame Auferstehung. Und holte mit dem Engländer Danny Kent den Moto3-WM-Titel! Nun werden sie gemeinsam in die Moto2 aufsteigen. Und auch dort kann man ihnen die Daumen drücken – genau wie dem neuen, deutschen Super-team von Intact, wo der nimmermüde Teamchef Jürgen Lingg neben Sandro Cortese auch Jonas Folger verpflichtet hat. Die beiden dürften sich nächstes Jahr zu Höchstleistungen anspornen, wie dieses Jahr Tom Lüthi und Dominique Aegeter im Schweizer Traumteam. Da nun mit Markus Reiterberger und BMW auch in der Superbike-WM deutsche Höchstleistungen im Anmarsch sind, können wir uns nach dem tollen Motorsportjahr 2015 hoffentlich auf ein noch spannenderes Motorsportjahr 2016 freuen. Mit den neuen MotoGP-Regeln und der Aufstellung der Deutschsprachigen stehen die Zeichen bestens.



Valentino Rossi

«Den Titel so zu

Von IMRE PAULOVITS

Das nachstehende Interview ist nicht mehr ganz taufersch, Valentino Rossi hat es uns nach dem WM-Finale in Valencia gegeben. Aber wegen seiner Brisanz und der Emotionen, die den neunjährigen Weltmeister im Moment der Niederlage geleitet haben, ist es eine Reflektion einer MotoGP-Saison, die die Fans beschäftigt und polarisiert hat. Es gibt auch viel Ausblick auf seine nächste Saison.

Wie siehst du das WM-Finale im Nachhinein?

VALENTINO ROSSI: Es war sicherlich nicht das, was ich sehen wollte, aber auch nicht, was die Leute sehen wollten. Wir hatten eine Saison mit großartigen Kämpfen und speziell einem Zweikampf um den Titel. Ich denke, diese Meisterschaft hatte das Potenzial, die Beste der letzten Jahre zu werden, weil der Kampf mit Jorge bis zum letzten Moment des letzten Rennens ging. Aber leider hat sich in den letzten drei Rennen etwas verändert. Es ist etwas passiert, das niemand erwartet hätte. Ich, aber auch eine Menge andere Leute, haben gesehen, dass Marc Márquez Jorge Lorenzo beschützt hat, damit der die Meisterschaft gewinnen kann. Das Problem begann in Phillip Island. Von dort begann es zu eskalieren und wurde immer schlimmer. Wir kamen nach Malaysia, und dort ist Márquez leider gestürzt. Als ich am Donnerstag vor dem Finale erfahren habe, dass ich trotz meines Appells aus der letzten Reihe starten muss, wusste ich schon, dass meine Meisterschaft beendet ist. Ich war mir sicher, dass Márquez seine Arbeit nun zu Ende führen und er Lorenzo auch im letzten Rennen schützen würde. Ich habe es schon am Donnerstag gesagt, und es ist dann genau das passiert, was ich erwartet habe. Das Rennen war sehr peinlich, die letzte Runde war schlecht für den ganzen Sport. Ich bin nicht verzweifelt, dass ich den WM-Kampf verloren habe, sondern traurig, wie es passiert ist. Ich habe schon zuvor gesagt, dass ich bereit bin, die Weltmeisterschaft an Jorge zu verlieren, der auf allen Strecken immer sehr schnell ist. Aber auf diese Weise, finde ich, war es nicht fair. Welche Konsequenzen hat die Sache für dich?

Im Moment ist diese Geschichte sehr heiß, aber in der näch-

sten Saison werden andere Dinge wichtig sein. Besonders die Motivation, weiterzumachen und es noch einmal zu versuchen. Ich bin nicht besonders besorgt über das nächste Jahr. Diese Geschichte wird nichts an meinen Plänen ändern. Ich habe einen Vertrag mit Yamaha unterschrieben, weil ich geplant hatte, diese beiden Saisons zu fahren. Ich denke, in diesem Jahr war ich sehr konkurrenzfähig, ich habe einen guten Job gemacht. So kann ich versuchen, ihn nächstes Jahr fortzuführen. Danach werde ich mich weiter entscheiden.

Márquez meint, wenn er Lorenzo hätte helfen wollen, wäre er fünf Sekunden hinter ihm geblieben und wäre nicht volles Risiko gegangen, um mit ihm mitzuhalten.

Wenn man sich die Rennen der letzten zwei Jahre von Marc Márquez ansieht, weiß man, dass er immer versucht zu überholen, oder es zumindest mindestens in der letzten Runde versucht. So ist für mich die erste Frage: Warum hat Marc Márquez nicht versucht, Jorge Lorenzo zu überholen? Und warum hat er in der letzten Runde nicht einen einzigen Versuch gemacht? Die Situation ist besonders peinlich für Pedrosa geworden. Er war zunächst ziemlich weit weg und hat in den letzten zwei oder drei Runden zwei Sekunden aufgeholt. Das bedeutet für mich, dass Jorge dann nur noch diese Pace hatte, und Márquez hinter ihm nur gewartet hat. Nach dem Rennen, als er den Helm abgenommen hat, hat er gesagt, dass er Lorenzo nicht geholfen hat. Aber er weiß, dass es für mich, nachdem ich mir das Rennen noch einmal im Fernsehen angesehen habe, klar ist, dass es sehr wohl gemacht hat.

Wärst du in der Lage gewesen, etwas auszurichten, wenn du aus der ersten oder der zweiten Startreihe gestartet wärst?

Ich war vielleicht nicht ganz so schnell wie die Spitze, aber speziell mit den neuen Reifen war ich sehr schnell. Ich musste viel überholen, wo ich sie beansprucht habe. Ich konnte also nicht mein Maximum geben. Sicher ist, dass, wenn ich von der normalen Startposition aus ins Rennen gegangen wäre, ich hätte versuchen können, etwas zu machen. Ich hätte versuchen können, mit Jorge zu kämpfen. Als du Márquez in Sepang verbal so offen angegriffen hast, hat er dich auf der Strecke erst recht hart angegriffen. Hast du keine Angst, dass er im nächsten Jahr

etwas noch Schlimmeres machen könnte?

Ich hatte für das Wochenende so meine Bedenken. Ich wusste, dass meine Chancen sehr gering sind. Und ich wusste auch, was geschehen wird. Über die Zukunft mit Márquez weiß ich nichts. Aber was soll ich sagen? Oder was soll ich machen? Soll ich aufhören, weil ich Angst habe? Ich habe versucht, meine Ansicht zu erklären, und ich habe versucht zu erklären, was passiert ist. Der Rest liegt nicht in meiner Hand.

Du bist mit der offiziellen Stellungnahme von Honda nicht einverstanden.

Für mich ist die offizielle Stellungnahme von Honda sehr schwer zu verstehen. Ich kann nicht verstehen, wie ein Hersteller zustimmen kann, dass einer seiner Fahrer die Yamaha gewinnen lässt, und nur mit seinem Teamkollegen kämpft. Das ist schon sehr merkwürdig. Ganz ehrlich glaube ich ihnen nicht.

Du bist mittlerweile 36, hast sehr viel Energie für die Saison gebracht. Hast du keine Bedenken, dass du hierfür nächstes Jahr Tribut zahlen wirst?

Ehrlich gesagt, sehe ich zwischen 36 und 37 keinen großen Unterschied. Also denke ich, dass ich nächstes Jahr genauso fahren kann wie dieses Jahr. Wovon es sehr stark abhängt, ist die Motivation. Ganz besonders aber hängt es davon ab, wie wir die Yamaha nach dem neuen Reglement, mit den Michelin und der Einheits-Elektronik entwickeln können. Nächstes Jahr wird einfach wieder eine andere Geschichte sein, und ich werde mein Bestes versuchen. Danach werde ich entscheiden, was ich weiter mache.

«Diese letzte Runde war sehr schlecht für den Sport.»

VALENTINO ROSSI

Haben die beiden Testtage deine Motivation stärken können?

Es war sicherlich schwierig, mich nach dem Finale zu motivieren, es war auch nicht leicht bei den Tests. Am Schluss fühlte ich mich aber zunehmend besser. Es wird für mich sehr wichtig sein, meine



Lorenzo, Márquez, Iannone, Rossi: Solche Kämpfe elektrisieren

«Verlieren, war nicht fair»



Valentino Rossi beim Test in Valencia: Von der Enttäuschung gezeichnet, aber Motivation intakt



Zweikampf, den nicht beide mochten: Rossi fühlte sich aufgehalten



Weiter nach vorn ausgerichtet: Rossi bei den Tests in Valencia

Kraft im Winter zurückzubekommen, mich auszuruhen, und dadurch ausreichend Motivation zurückzugewinnen, sodass ich wieder ganz an die Spitze zurückkehren kann. **Werden die neuen Reifen und Elektronik dir die Sache leichter oder schwerer machen?**

Das ist schwer zu sagen, wir können es nicht wissen. Aber wir hatten schon einige Befürchtungen. Es sieht derzeit noch nicht so aus, dass unser Bike für diese Reifen die ideale Balance hat. Ich denke und hoffe aber, dass es nur eine Frage der Zeit ist, bis wir an der MI so gearbeitet haben, dass die Michelin mit ihnen in der bestmöglichen Weise arbeiten. Wir sind etwas in Verzug, denn wir haben die ganze Saison über für unseren Titelkampf mit den Bridgestone gearbeitet. Nun sieht es so aus, dass Honda und Ducati etwas weiter sind, weil sie mehr Kilometer mit den Michelin gefahren sind. Mit der Elektronik sind wir wieder in der Vergangenheit angekommen. Es ist, als wären wir im

Jahr 2008 oder 2009. Das kann aber richtig interessant werden. **Was ist das Problem mit den Michelin-Reifen?**

Der Hinterreifen verhält sich ähnlich, wie wir es gewohnt sind, und er hat sehr guten Grip. Die Front macht den großen Unterschied. Wir müssen verstehen, wie viel Belastung dieser Reifen braucht, um in der Kurve das Maximum zu bringen. Dies hatten wir mit dem Bridgestone sehr gut verstanden und müssen nun ganz von vorne beginnen. Deshalb brauchen wir Zeit. Der Hinterreifen ist weicher als der Bridgestone und hat sehr gute Traktion beim Beschleunigen. Auch der Vorderreifen hat einen weichereren Aufbau. Der Unterschied liegt einfach in der DNS der Reifen. Das Gefühl ist ähnlich wie mit den Michelin früher, aber ich denke auch, dass sie noch viel Spielraum für Verbesserungen haben. Wir müssen sicher auch unseren Fahrstil umstellen. Viel wichtiger ist es aber, das richtige Setting zu finden.

Was macht dir mehr Probleme, die Reifen oder die Elektronik?

Wir konnten an den zwei Testtagen das Gefühl mit den Reifen, speziell mit der Front, ein ganzes Stück verbessern. Dies stimmt mich zuversichtlich.

«Es ist wichtig, über den Winter Motivation zu finden.»

VALENTINO ROSSI



Ich denke, mit mehr Kilometern können wir die Probleme lösen. Aber wir haben mit ihnen noch sehr viel zu tun, denn die Yamaha braucht den Vorderreifen viel mehr als die Konkurrenz, um ihre Rundenzeiten zu erreichen. Bei der Elektronik haben wir ebenfalls große Fortschritte gemacht,

wenn wir von unserem bisherigen Level auch sehr weit weg sind. Bei der Motorbremse, beim Beschleunigen, beim Anti-Wheelie und bei der Traktionskontrolle ist alles schlechter geworden.

Könnte aber nicht genau dies das Fahren für dich wieder spannender machen?

Nicht wirklich. Schlussendlich ist es für mich umso interessanter, je fortgeschrittener der Level des Motorrads ist. Wenn ich jetzt sieben Jahre in die Vergangenheit zurückgehe, bin ich zunächst auch sauer, denn das Bike macht plötzlich nicht mehr das, was ich will. Aber auf der anderen Seite kann es für die Rennen gut sein. Es wird viel schwieriger werden, konstante Rundenzeiten zu fahren, denn das Bike ist schwieriger zu fahren. Das könnte für die Kämpfe während der Rennen besser sein. Und das könnte über die Rennstrecke spannender und lustiger werden. ♦

Zur Person

Valentino Rossi

Geburtsdag 16. Februar 1979
Geburtsort Urbino (I)
Herkunftsland Italien

WM-KARRIERE

1996 WM-9, 125GP (Aprilia)
1997 Weltmeister 125GP (Aprilia)
1998 WM-2, 250GP (Aprilia)
1999 Weltmeister 250GP (Aprilia)
2000 WM-2, 500GP (Honda)
2001 Weltmeister 500GP (Honda)
2002 Weltmeister MotoGP (Honda)
2003 Weltmeister MotoGP (Honda)
2004 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2005 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2006 WM-2, MotoGP (Yamaha)
2007 WM-3, MotoGP (Yamaha)
2008 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2009 Weltmeister MotoGP (Yamaha)
2010 WM-3, MotoGP (Yamaha)
2011 WM-7, MotoGP (Ducati)
2012 WM-6, MotoGP (Ducati)
2013 WM-4, MotoGP (Yamaha)
2014 WM-2, MotoGP (Yamaha)
2015 WM-2, MotoGP (Yamaha)
112 GP-Siege, 211 Podestplätze

WM-Rückblick 2015

Expertenurteil
2015

Wahnsinn ohne Happy End

Von IMRE PAULOVITS

Der Zweikampf zwischen Valentino Rossi und Jorge Lorenzo um den WM-Titel produzierte eine unglaublich spannende Saison. Doch mit dem Ausgang konnten nur wenige richtig glücklich werden.

Es war nicht der erste Kampf um den Titel zwischen den beiden Yamaha-Piloten. Doch war Rossi Lorenzo 2009 von der Erfahrung her noch zu überlegen, 2010 war er verletzt und Lorenzo hatte keine Gegenwehr. Dieses Jahr war es hingegen ein Kampf des wiedererstarbten Veteranen gegen einen anderen, mittlerweile durch zwei Titel gereiften, Ausnahmekönner.

Es war die hohe Kunst des Rennfahrens. Jedes Wochenende war es ein Wettlauf der beiden Teams um die bestmögliche Abstimmung für das Rennen. Wie Rossi dabei zum Renntag jedes Mal aufs Neue noch einen Joker zog, über sich hinauswuchs, und wie Jorge Lorenzo nach verkorkstem Saisonbeginn vier Rennen hintereinander gewann, wie er dabei meist vom Start bis zum Ziel führte und

völlig fehlerfrei eine ganze Rennstrecke am Limit vorneweg fuhr, ohne dass jemand an ihn herankam, war genauso beeindruckend. Wenn mal etwas Unvorhergesehenes kam, wenn mal ein Reifen nicht so funktionierte, wie es Lorenzo für seinen flüssigen Stil braucht, war Rossi gleich wieder zur Stelle. Er trickste Márquez in Assen in der letzten Schikane aus, indem er durchs Kiesbett fuhr, nachdem er von Márquez gerammt worden war. Er gewann in Silverstone im strömenden Regen und riss Lorenzo in Misano ins Verderben, als dieser hinter ihm zu lange auf einen Reifenwechsel wartete und dann stürzte.

Noch erstaunlicher waren all diese Leistungen, wenn man bedenkt, dass sie neben der unheimlich stark gewordenen Ducati und den an einigen Wochenenden wiedererstarbten Honda bei Rennen erbracht wurden, in denen die ersten drei oder vier Piloten oft nur Sekundenbruchteile voneinander getrennt ins Ziel einliefen.

Zu viele ungleiche Rennen

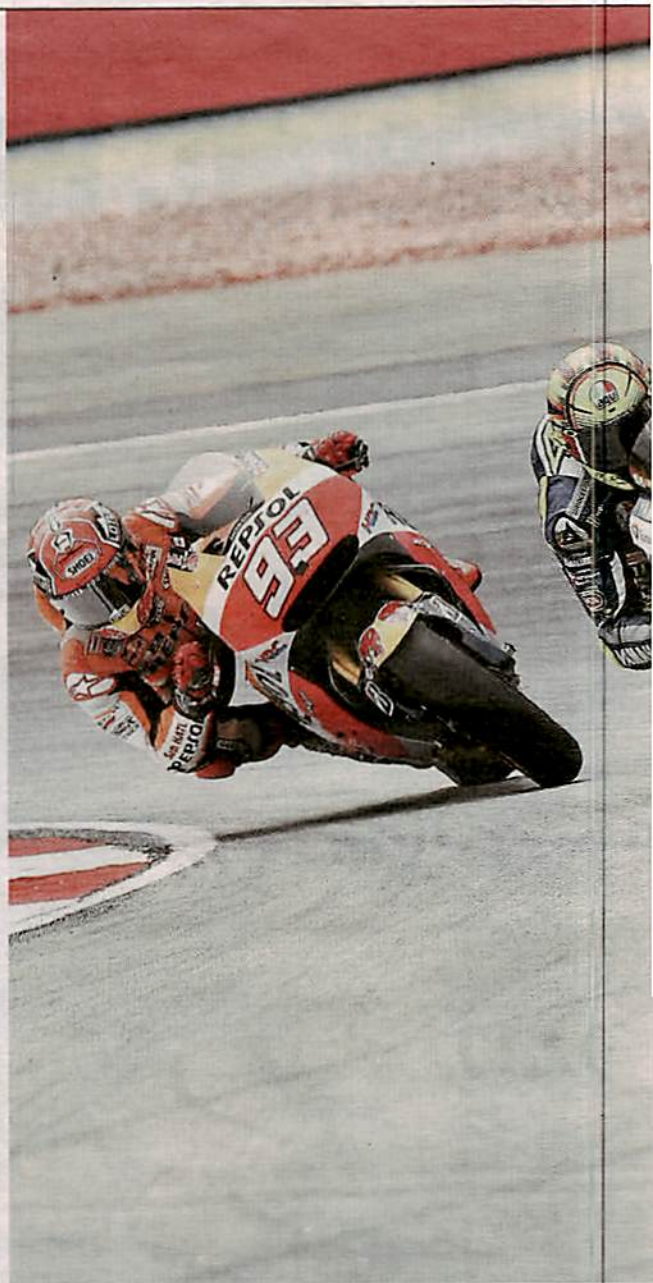
Australien war eines dieser Rennen. An der Spitze fuhr zunächst ein unbehelligter Jorge

Lorenzo, hinter ihm lieferten sich Rossi, Márquez und Iannone Kämpfe, bei denen jedem Racefan das Herz höherschlug. Doch dann holte Márquez in der letzten Runde eine Sekunde auf Lorenzo auf und schaffte es, ihn noch vor dem Ziel zu überholen. Diese wundersame Aufholjagd wurde Rossi hinterher suspekt. Er beschuldigte Márquez, nur Scheinkämpfe veranstaltet zu haben, um ihn daran zu hindern, auf Lorenzo aufzuschließen.

Nachdem Márquez in Malaysia mit dieser Beschuldigung konfrontiert wurde, machte er sich im Rennen erst recht über Rossi her, und Lorenzo konnte vorne wieder enteilen. Das Ganze endete mit einer Kollision zwischen Rossi und Márquez, bei der Márquez stürzte und Rossi so beim Finale in die letzte Startreihe strafversetzt wurde. Und obwohl er sich von dort bis auf den vierten Platz vorkämpfte, gewann Lorenzo völlig unbehelligt und wurde Weltmeister. Márquez behauptet, es sei eines der Rennen gewesen, wo der Yamaha-Pilot unantastbar war. Rossi und viele andere hingegen glauben, dass Márquez ihn gewinnen ließ. ♦



Meiner ist aber viel kleiner: Dieser Scherz beim GP von Jerez wurde zum Saisonende Wirklichkeit



Rossi gegen Márquez: in Assen noch der lachende Gewinner



Rossi gegen Márquez: in Sepang der aufgebrachte Leidende

EXTRA
MOTOR
SPORT
aktuell



RACER DES JAHRES in Kooperation mit



upgraded^{de}
automotive group



Wählen Sie die Besten: Marken, Modelle & Fahrer 2015

Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!

Liebe Leser und Motorsportfreunde!

Wer sind die besten «Racer des Jahres»? MOTORSPORT aktuell sucht die besten Marken, Modelle und Fahrer der Rennsaison 2015 in den Rubriken Marken, Modelle und Fahrer. Sie haben die Wahl. Wie immer gibt es für Ihre Unterstützung viele attraktive Preise zu gewinnen. Also Stift in die Hand und los!

In dieser MSA-Ausgabe stellen wir Ihnen auf diesen beiden und den im Anschluss folgenden Sonderseiten die zur Wahl stehenden Kandidaten aus dem Bereich Motorrad vor. Hier auf S. 20 finden Sie die 24 wichtigsten Marken bzw. Hersteller, deren Fahrzeuge in der Saison 2015 im Motorradrennsport werkseitig oder privat eingesetzt worden sind.

Die Rubrik «Marken» haben wir unterteilt in diese sieben Kategorien:

- A MotoGP
- B Moto2
- C Moto3
- D Superbike/SSP/SST
- E Straßensport national
- F Motocross
- G Offroad/Bahnsport

Auf den Seiten 22 bis 25 können Sie die Modelle wählen, auf den

Seiten 26/27 dann für die Ihrer Meinung nach besten Fahrer 2015 abstimmen.

Wie Sie abstimmen und wie Sie uns Ihre Wahl mitteilen können, erfahren Sie auf Seite 29. Dort finden Sie auch alle bei dieser Aktion zu gewinnenden Preise. Der Hauptgewinn hat einen Wert von rund 10000 Euro. Wir danken Ihnen herzlich für Ihre Teilnahme!



SPALDING

	MotoGP							Moto2							Moto3							Superbike/SSP/SST							Straßensport national							Motocross							Bahnsport							Offroad																																									
	A	B	C	D	E	F	G	A	B	C	D	E	F	G	A	B	C	D	E	F	G	A	B	C	D	E	F	G	A	B	C	D	E	F	G	A	B	C	D	E	F	G	A	B	C	D	E	F	G																																										
Aprilia 	A 01							D 01							G 01							KTM 							C 13							E 13							F 13							G 14																																									
Beta 															G 02							Mahindra 							C 14																																																														
BMW 								D 03							E 03							Montesa 																												G 15																																									
Ducati 	A 04							D 04							E 04							MV Agusta 							D 16																																																														
GasGas 															G 05							Sherco 																												G 17																																									
GM 															G 06							Speedbrain 																												G 18																																									
Hero EBR 								D 07														Speed-Up 							B 19																																																														
Honda 	A 08							B 08							C 08							D 08							E 08							F 08							G 08							Suter 							B 20																																		
Husqvarna 															C 09														F 09							G 09							Suzuki 							A 21														D 21							E 21							F 21							G 21						
Jawa 																						G 10							TM 																																			G 22																											
Kalex 								B 11																																										D 23							E 23																																		
Kawasaki 															D 12							E 12							F 12							Yamaha 							A 24														D 24							E 24							F 24							G 24													

ANZEIGE

upgraded⁺.de
automotive group

upchip⁺.de
chip-tuning

uptrion⁺.de
unique sport cars

upracer⁺.de
as real as it gets

upbike⁺.de
by e-vinci



ANZEIGE



SEIT 20 JAHREN FÜR JEDE RENNSTRECKE
DAS RICHTIGE GEWINDEFahrWERK



Modelle 2015 wählen!

Auf diesen beiden Seiten und der sich anschließenden Doppelseite haben wir die 52 Wahlkandidaten unserer Leserwahl-Rubrik «Modelle» für den Bereich Motorrad aufgelistet. Bitte wählen Sie innerhalb der drei von uns vorgegebenen Katego-

rien, welches Maschinenmodell bei welchem Renneinsatz in der Saison 2015 Ihr jeweiliger Favorit ist.

Die drei Kategorien sind:

- H Sportler**
- J Enduro/Supermoto**
- K Naked Bikes**



H) Sportler

	Serienmodell Aprilia RSV-4 RF		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 1-1		Renneinsatz 2 Superstock 1000 FIM Cup H 1-2		
	Serienmodell BMW S 1000 RR		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 2-1		Renneinsatz 2 Endurance- WM H 2-2		Renneinsatz 3 Superbike- IDM H 2-3
	Serienmodell Ducati Panigale R		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 3-1		Renneinsatz 2 Superstock 1000 FIM Cup H 3-2		Renneinsatz 3 Superbike- IDM H 3-3
	Serienmodell Honda CBR 500 R		Renneinsatz 1 European Junior Cup H 4-1				
	Serienmodell Honda CBR 600 RR		Renneinsatz 1 Supersport- WM H 5-1		Renneinsatz 2 Superstock 600 Cup H 5-2		Renneinsatz 3 Supersport- IDM H 5-3
	Serienmodell Honda CBR 1000 RR		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 6-1		Renneinsatz 2 Endurance- WM H 6-2		Renneinsatz 3 Superbike- IDM H 6-3
	Serienmodell Kawasaki ZX-6R Ninja		Renneinsatz 1 Supersport- WM H 7-1		Renneinsatz 2 Superstock 600 Cup H 7-2		Renneinsatz 3 Supersport- IDM H 7-3
	Serienmodell Kawasaki ZX-10R Ninja		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 8-1		Renneinsatz 2 Endurance- WM H 8-2		Renneinsatz 3 Superbike- IDM H 8-3
	Serienmodell KTM RC 390		Renneinsatz 1 ADAC Junior Cup H 9-1				
	Serienmodell MV Agusta F3 675		Renneinsatz 1 Supersport- WM H 10-1				
	Serienmodell MV Agusta F4 RR		Renneinsatz 1 Superbike- WM H 11-1				
	Serienmodell Suzuki GSX-R 600		Renneinsatz 1 Supersport- IDM H 12-1				

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2015“ wird präsentiert von

BBS

Technik aus dem Motorsport



H) Sportler



Serienmodell
Suzuki
GSX-R 1000



Rennersatz 1
Superbike-
WM
H 13-1



Rennersatz 2
Endurance-
WM
H 13-2



Rennersatz 3
Superbike-
IDM
H 13-3



Serienmodell
Triumph
Daytona 675



Rennersatz 1
Supersport-
WM
H 14_1



Empty cell



Empty cell



Serienmodell
Yamaha
YZF-R6



Rennersatz 1
Supersport-
WM
H 15-1



Rennersatz 2
Superstock
600 Cup
H 15-2



Rennersatz 3
Supersport-
IDM
H 16-3



Serienmodell
Yamaha
YZF-R1



Rennersatz 1
Endurance-
WM
H 16-1



Rennersatz 2
Superstock
1000 FIM Cup
H 16-2



Rennersatz 3
Superbike-
IDM
H 16-3

J) Enduro/Supermoto



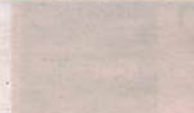
Serienmodell
Beta
RR 2T



Rennersatz 1
Enduro
J 1-1



Empty cell



Empty cell



Serienmodell
Beta
RR 4T



Rennersatz 1
Enduro
J 2-1



Empty cell



Empty cell



Serienmodell
Beta
Evo 2T



Rennersatz 1
Trial
J 3-1



Empty cell



Empty cell



Serienmodell
Beta
Evo 4T



Rennersatz 1
Trial
J 4-1



Empty cell



Empty cell



Serienmodell
GasGas
EC Racing



Rennersatz 1
Enduro
J 5-1



Empty cell



Empty cell



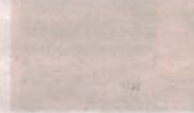
Serienmodell
GasGas
EC 4T



Rennersatz 1
Enduro
J 6-1



Empty cell



Empty cell



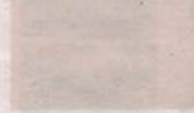
Serienmodell
GasGas
TXT Pro



Rennersatz 1
Trial
J 7-1



Empty cell



Empty cell



ANZEIGE

welcome to the upgraded world:

upchip.de
chip-tuning

upeco.de
eco-tuning































uptrion.de
unique sport cars

upracer.de
as real as it gets

updrift.de
power trainings

upbike.de
by e-vinci

J) Enduro/Supermoto

	Serienmodell Honda CRF 450		Renneinsatz 1 Supermoto J 8-1			
	Serienmodell Honda CRF X		Renneinsatz 1 Enduro J 9-1			
	Serienmodell Honda CRF 450 Rally		Renneinsatz 1 Rallye J 10-1			
	Serienmodell Husqvarna FS 450		Renneinsatz 1 Supermoto J 11-1			
	Serienmodell Husqvarna TE		Renneinsatz 1 Enduro J 12-1			
	Serienmodell Husqvarna FE		Renneinsatz 1 Enduro J 13-1			
	Serienmodell KTM 450 SMR		Renneinsatz 1 Supermoto J 14-1			
	Serienmodell KTM EXC		Renneinsatz 1 Enduro J 15-1			
	Serienmodell KTM EXC-F		Renneinsatz 1 Enduro J 16-1			
	Serienmodell KTM 450 Rally		Renneinsatz 1 Rallye J 17-1			
	Serienmodell Montesa Cota 4RT 260 Race Replica		Renneinsatz 1 Trial J 18-1			
	Serienmodell Sherco SE-R		Renneinsatz 1 Enduro J 19-1			
	Serienmodell Sherco SEF-R		Renneinsatz 1 Enduro J 20-1			
	Serienmodell Sherco ST		Renneinsatz 1 Trial J 21-1			
	Serienmodell Suzuki RM-Z 450		Renneinsatz 1 Supermoto J 22-1			

ANZEIGE















SEIT 20 JAHREN FÜR JEDE RENNSTRECKE
DAS RICHTIGE GEWINDEFAHRWERK



J) Enduro/Supermoto

	Serienmodell TM SMX FI		Renneinsatz 1 Supermoto J 23-1				
	Serienmodell TM EN 2T		Renneinsatz 1 Enduro J 24-1				
	Serienmodell TM EN FI		Renneinsatz 1 Enduro J 25-1				
	Serienmodell Yamaha WR F		Renneinsatz 1 Enduro J 26-1				
	Serienmodell Yamaha 450 Rally		Renneinsatz 1 Rallye J 27-1				

K) Naked Bikes

	Serienmodell Ducati Monster 821		Renneinsatz 1 SuperNaked IDM K 1-1				
	Serienmodell Kawasaki Z 800		Renneinsatz 1 SuperNaked IDM K 2-1				
	Serienmodell Suzuki Gladius		Renneinsatz 1 Markenpokal K 3-1				
	Serienmodell Suzuki GSR 750		Renneinsatz 1 SuperNaked IDM K 4-1				
	Serienmodell Triumph Street Triple		Renneinsatz 1 Markenpokal K 5-1				
	Serienmodell Yamaha MT-09		Renneinsatz 1 SuperNaked IDM K 6-1				



ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2015“ wird präsentiert von



Technik aus dem Motorsport

Wählen Sie die Fahrer 2015!

Auf diesen beiden Seiten stehen 120 Motorrad-Rennfahrer für Sie zur Wahl bereit. Die MSA-Redaktion hat aufgrund von sportlichen Erfolgen und Leistungen eine Vorauswahl getroffen.

fen. Sollten Ihre 2015er-Favoriten fehlen, können Sie diese trotzdem wählen. Die acht Fahrer-Kategorien lauten:

L MotoGP
M Moto2

N Moto3
O Superbike/SSP/SST
P Straßensport national
Q Motocross
R Offroad/Bahnsport
S Nachwuchsfahrer



L) MotoGP

L01 Stefan Bradl D/MotoGP	L02 Cal Crutchlow GB/MotoGP	L03 Andrea Dovizioso I/MotoGP	L04 Aleix Espargaró E/MotoGP	L05 Pol Espargaró E/MotoGP	L06 Yonny Hernández COL/MotoGP	L07 Andrea Iannone I/MotoGP	L08 Jorge Lorenzo E/MotoGP
L09 Marc Márquez E/MotoGP	L10 Dani Pedrosa E/MotoGP	L11 Danilo Petrucci I/MotoGP	L12 Scott Redding GB/MotoGP	L13 Valentino Rossi I/MotoGP	L14 Bradley Smith GB/MotoGP	L15 Maverick Viñales E/MotoGP	L16 Fahrer nach Wahl

M) Moto2

M01 D. Aegerter CH/Moto2	M02 Florian Alt D/Moto2	M03 Sandro Cortese D/Moto2	M04 Jonas Folger D/Moto2	M05 R. Krummenacher CH/Moto2	M06 Sam Lowes GB/Moto2	M07 Thomas Lüthi CH/Moto2	M08 Robin Mulhauser CH/Moto2
M09 T. Nakagami J/Moto2	M10 Esteve Rabat E/Moto2	M11 Jesko Raffin CH/Moto2	M12 Alex Rins E/Moto2	M13 Marcel Schrötter D/Moto2	M14 Xavier Siméon B/Moto2	M15 Johann Zarco F/Moto2	M16 Fahrer nach Wahl

N) Moto3

N01 Niccolò Antonelli I/Moto3	N02 F. Bagnaia I/Moto3	N03 Enea Bastianini I/Moto3	N04 Brad Binder ZA/Moto3	N05 Romano Fenati I/Moto3	N06 Danny Kent GB/Moto3	N07 Jakub Kornfeil CZ/Moto3	N08 Alexis Masbou F/Moto3
N09 John McPhee GB/Moto3	N10 Jorge Navarro E/Moto3	N11 Miguel Oliveira P/Moto3	N12 Philipp Öttl D/Moto3	N13 Fabio Quartararo F/Moto3	N14 Efrén Vázquez E/Moto3	N15 Isaac Viñales E/Moto3	N16 Fahrer nach Wahl

O) Superbike (SBK)/Supersport (SSP)/Superstock (STK)

001 Chaz Davies GB/SBK	002 Toni Finsterbusch D/STK 600	003 Patrick Jacobsen USA/SSP	004 Marc Moser D/STK 1000	005 Ricarda Neubauer D/STK 600	006 Julian Puffe D/STK 600	007 T. Razgatlioglu TR/STK 600	008 Jonathan Rea GB/SBK
009 Lorenzo Savadori I/STK 1000	010 D. Schmitter CH/SSP	011 Kenan Sofouglu TR/SSP	012 Sebastien Suchet CH/STK 1000	013 Tom Sykes GB/SBK	014 Kevin Wahr D/SSP	015 Lorenzo Zanetti I/SSP	016 Fahrer nach Wahl

ANZEIGE

upgraded⁺.de
automotive group

upchip⁺.de
chip-tuning

uptrion⁺.de
unique sport cars

upracer⁺.de
as real as it gets

upbike⁺.de
by e-vinci



P) Straßensport National A, CH, D

P01 Jan Bühn D/IDM Supersport	P02 M. Eigenmann CH/SMR 600	P03 Xavi Fores E/IDM Superbike	P04 Jonas Geitner D/IDM Moto3 GP	P05 Tim Georgi D/IDM Moto3 St.	P06 Mathieu Gines D/IDM Superstock	P07 Kjel Karthin D/IDM Superna.	P08 Lorenzo Lanzi I/IDM Superbike
P09 Tatu Lauslehto FIN/IDM Supersp.	P10 Bryan Leu CH/SMR 1000	P11 M. Reiterberger D/IDM Superbike	P12 Roland Resch A/IÖM Superbike	P13 Jochen Rotter A/IÖM STK 600	P14 Roman Stamm CH/IDM Superst.	P15 Lukas Trautmann A/IDM Superstock	P16 Fahrer nach Wahl

Q) Motocross

Q01 Toni Cairoli I/MXGP	Q02 Glen Coldenhoff NL/MXPG+Masters	Q03 Ryan Dungey USA/US-MX+SX	Q04 Romain Febvre F/MXGP	Q05 Kiara Fontanesi I/MX-WM	Q06 Tim Gajser SLO/MX2-WM	Q07 Valentin Guillod CH/MX2-WM	Q08 Jeff Herlings NL/MX2-WM
Q09 Henry Jacobi D/MX2-WM+Masters	Q10 Pauls Jonass LV/MX2-WM	Q11 Marvin Musquin F/US-MX+SX	Q12 Max Nagl D/MXGP	Q13 Ken Roczen D/US-MX+SX	Q14 Jeremy Seewer CH/MX2-WM	Q15 Dennis Ullrich D/MXPG+Masters	Q16 Fahrer nach Wahl

R) Offroad/Bahnsport

R01 Toni Bou E/Trial-WM	R02 Thomas Chareyre F/Supermoto-WM	R03 Marc Coma E/Rallye-WM	R04 Edward Hübner D/Enduro-WM	R05 Yannick de Jong NL/Langbahn-WM	R06 Franz Kadlec D/Trial-WM	R07 Dmitri Koltakov RUS/Eisspe.-WM	R08 Antoine Meo F/Enduro-WM
R09 Eero Remes FIN/Enduro-WM	R10 Erik Riss D/Langbahn-WM	R11 Laia Sanz E/Rallye-WM	R12 Dennis Schröter D/Enduro-DM	R13 Martin Smolinski D/Speedway	R14 Matthias Walkner A/Rallye-WM	R15 Tai Woffinden GB/Speedw.-WM	R16 Fahrer nach Wahl

S) Nachwuchsfahrer

S01 Manou Antweiler D/Yamaha-R6-C.	S02 Bo Bendsnyder NL/MotoGP Ro.C.	S03 Niccolò Bulega I/Moto3-Jun.-WM	S04 Toni Erhard D/ADAC Jun. Cup	S05 Dirk Geiger D/ADAC Jun. Cup	S06 Michael Härtel D/Speedway-U21	S07 Freddie Heinrich D/ADAC Minib. C.	S08 Brian Hsu D/MX Jungst. C.
S09 Jorge Prado F/MX-EM	S10 Maxime Renaux F/MX-EM	S11 Mark Riss D/Speedway-U21	S12 Y. Spachmüller D/Enduro-WM	S13 Jeremy Sydow D/MX Junior Cup	S14 Maurice Ullrich D/Yamaha-R6-C.	S15 Ondrej Vostatek CZ/ADAC Mini. C.	S16 Fahrer nach Wahl

ANZEIGE



SEIT 20 JAHREN FÜR JEDE RENNSTRECKE
DAS RICHTIGE GEWINDEFahrwerk



VOLLGAS-

1 x 1 «upbike by eVinci» E-Bike von upgraded

Dieser Hauptpreis wird Sie elektrifizieren! Das «upbike by eVinci» der Firma upgraded ist die perfekte Symbiose von E-Bike und Motorrad. Das patentierte Antriebskonzept Electric Drive-Style setzt Maßstäbe. Die Kombination von selbst entwickelten Schwingen, Rahmen und Sitzdomen verleiht dem Fahrer außerordentlichen Sitz- und Fahrkomfort. Der über ein stufenloses Automatikgetriebe geschaltete Motor schiebt mit 130 Nm an, die Reichweite beträgt 240 km. So wird der Wunsch nach Unabhängigkeit im urbanen Verkehr erfüllt. Das Design-Touchpad-Display lässt keine Funktionswünsche offen, ist einfach zu bedienen und natürlich codegeschützt.

Wert: 9899,- Euro
www.upbike.de
www.upgraded.de



1. Preis

Sonderpreis

1 x 1 VIP-Besuch für zwei bei der Formel E

Schaeffler ist exklusiver Technologiepartner des deutschen Formel-E-Teams ABT Schaeffler Audi Sport. Den aktuellen Antriebsstrang aus Motor und Getriebe hat Schaeffler gemeinsam mit dem Team entwickelt. Der Gewinner des Sonderpreises und eine Begleitung erleben einen deutschen ePrix mit VIP-Karten, Blick hinter die Kulissen und besten Tribünenplätzen hautnah. Inbegriffen sind Tickets, Boxenführung, Handshake mit den Fahrern und Verpflegung.

Wert: ca. 3500,- Euro

www.schaeffler.com

1 x 1 Premium Trackday mit RADICAL SPORTSCARS

2. Preis



Einen ganzen Tag mit einem Radical auf einer der schönsten Rennstrecken Europas fahren: Als Gewinner des zweiten Preises dürfen Sie genau das erleben! Radical Sportscars sind - wie der Name sagt - radikal: leicht, stark und verdammt schnell. Genau das Richtige für jeden Sportwagen-Fan also. Der Trackday mit Rundum-sorglos-Paket umfasst die Strecken- und Fahrzeugnutzung (Radical SR3) für den ganzen Tag, An- und Abtransport sowie Betreuung von Fahrer und Fahrzeug durch Radical Deutschland, das Coaching durch einen Radical-erfahrenen Instruktor, die Nutzung der Radical Deutschland Pit Box und Hospitality sowie ein ganztägiges Catering.

Wert: 8900,- Euro

www.radical-sportscars.de



PREISE!

1 x 1 Recaro Pro Racer

Der «Recaro Pro Racer SPG» ist der Rennsportsitz für Profis mit Siegenspruch und speziell für den Einsatz mit HANS-Systemen entwickelt. Mit dabei ist ein flexibler Adapter. Alternativ kann sich der Gewinner des 3. Preises auch für zwei Recaro «Pole Position» mit ABE für den Straßenverkehr (Wert: 1780,- Euro) entscheiden. Wert: 2110,- Euro
www.recaro-automotive.com



1 x 1 KW Gewindefahrwerk

Spitzentechnologie aus dem Motorsport auch für Ihr Auto auf der Straße. Das KW Gewindefahrwerk Variante 3 «inox-line» bietet unbegrenzte Individualität für Performance und Komfort. Die Dämpfer sind in Zug- und Druckstufen unabhängig einstellbar. Hochwertige Dämpfungskomponenten sorgen für eine lange Lebensdauer. Wert: ca. 2000,- Euro
www.kwsuspensions.de



1 x 1 Satz BBS-Räder

Kompromisslos, ästhetisch und voll im Trend. So präsentiert sich das konkave Hochleistungsrad «CI-R» von BBS. Das Rad besticht nicht nur optisch durch seine markanten BBS-typischen Y-Speichen, sondern ist auch technisch mit allerhand Feinheiten ausgestattet. Gewichtsoptimierung ist hierbei oberste Prämisse. Durch die bewährte Flow-Forming-Technologie und hinterfräste Speichen wird die CI-R zum absoluten Leichtbaurad mit auswechselbarem Edelstahl-Anfahrerschutz. Wert: ab 1920,- Euro
www.bbs.com



6. Preis



1 x 1 RC-Car

Der im Maßstab 1:6 verkleinerte Audi R8 LMS ultra des W Racing Teams (WRT) ist ein echtes Bonbon unter den RC-Cars. Dank einem massiven 1200kV-Brushless-Motor und einem 160A-Regler schafft es dieser Elektroflitzer auf bis zu 100 km/h. Die serienmäßig verbaute AVC-Technologie sorgt dafür, dass diese Kraft auch kontrollierbar ist. Wert: 1079,- Euro
www.rc-car-online.de

3 x 1 upgraded-Gutschein upracer



7.-9. Preis

Sie wollten schon immer mal Formel 1 fahren? In einem Tourenwagen Platz nehmen? In einem Rallyeauto driften? Mit einem normalen Auto quer fahren? Das Fahrkönnen verbessern? All das ist an dem einzigartigen Simulator «upracer» von upgraded möglich. Insgesamt gibt es drei Trainingsgutscheine über je 60 Minuten zu gewinnen. Wert: je 100,- Euro
www.upracer.de/www.upgraded.de

So wählen und gewinnen Sie

Auf den vorangegangenen acht Seiten haben wir Ihnen im Rahmen unserer diesjährigen Leserwahl 24 Marken, 52 Modelle und 120 Fahrer aus dem Motorradrennsport vorgestellt. Sie stehen Ihnen in jeweils sieben, drei bzw. acht Einzelkategorien zur Wahl. Pro Einzelkategorie haben Sie eine (!) Stimme, können also 20-mal wählen. «Racer des Jahres 2015» werden die Wahlkandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten.

Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Für die Teilnahme berechtigt sind Einzelpersonen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG sowie deren Angehörige. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen.

Wahrschein ausfüllen

Dieser MSA-Ausgabe 1-3/16 ist eine Wahlkarte beigelegt. An den darauf vorgesehene Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer persönlichen Favoriten. Wenn Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, können Sie in jeder dieser acht Kategorien auch Ihren ganz persönlichen Favoriten mit seinem Vor- und Nachnamen eintragen.

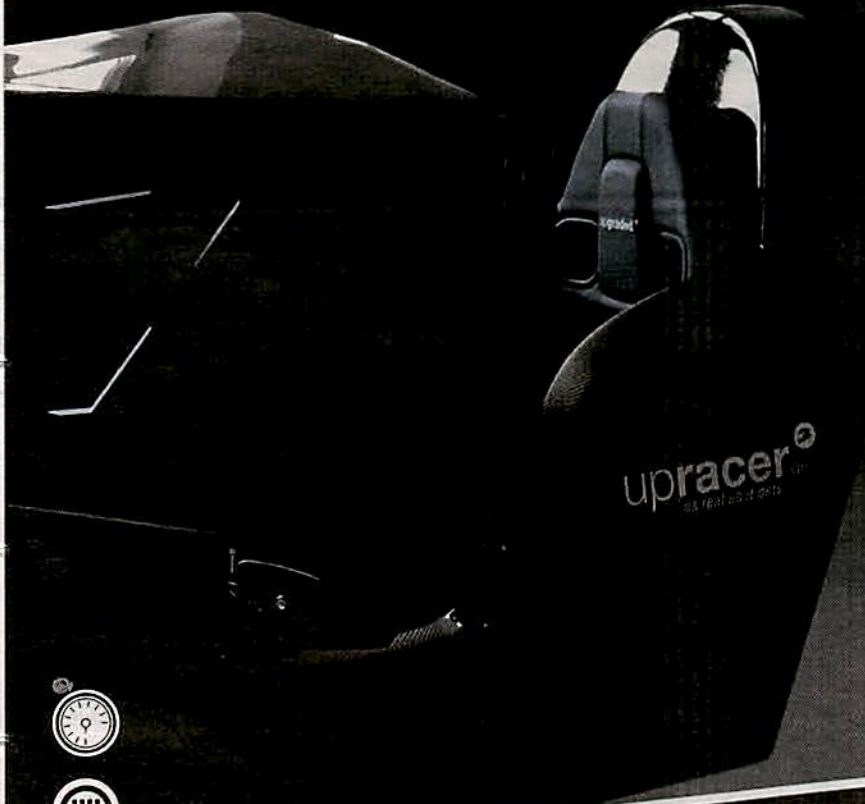
Preise gewinnen

Die Gewinnspiel-Preise (siehe links) werden unter allen rechtzeitig eingesandten Teilnahmekarten der MOTORSPORT aktuell-Leserwahl «Racer des Jahres 2015» verlost. Einsendeschluss ist der 11. Januar 2016 (Datum des Poststempels). Sie können auch online mitspielen: www.leserumfragen.de/msa. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Eine Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Grundsätzlich ausgeschlossen von der Teilnahme sind Zusendungen, die Auftragsunternehmen für ihre Kunden vornehmen. ♦ MSA

**MOTOR
SPORT
aktuell**



upracer.de
as real as it gets



- + Motorsport-Trainingsimulator
- + Rallye- und Driftsimulator
- + Formel- und Tourenwagenrennsimulator
- + Fliehkraft im G-Bereich
- + Highlight für jedes Event
- + Miete, Kauf, Leasing
- + Show-Truck

**JETZT
TESTEN**
RENNSPORT REAL!



- + Dormagen
- + Lüdge
- + Tuttlingen
- + Lindau
- + Zürich (CH)



Hotline: +49 (0)8382 30 49 49 0
info@upgraded.de, www.upracer.de

upgraded.de
automotive group

welcome to the upgraded world:

upgraded.de ist eine Marke der Wetterauer Automotive GmbH, Heuriedweg 30 a, 88131 Lindau (B)





Lorenzo entflieht, Rossi kämpft mit Márquez



Iannone: stark geworden



Maverick Viñales: Rookie des Jahres mit viel Potenzial für die Zukunft



Stefan Bradl: Durchwachsene Saison mit Teamwechsel zu Aprilia, doch nun als Werksfahrer glücklich

GASTKOMMENTAR

Es ist schlecht, wenn alles nur spanisch geregelt ist

Von TONI MANG



(66/D) Der fünffache Weltmeister und erfolgreichste deutsche Motorradrennfahrer über die Verschwörung von Landsmännern, die er schon selbst erlebte.

Der Ausgang der MotoGP-Saison in Valencia und dass Valentino Rossi nicht zum zehnten Mal Weltmeister geworden ist, war eine geplante Aktion. Es hat doch jeder Blinde mit dem Krückstock gesehen, dass Marc Márquez den Jorge Lorenzo abgeschirmt und vorne in Ruhe gelassen hat, damit der Weltmeister wird. Márquez hätte ihn ohne Probleme überholen können, aber dann wäre es für Lorenzo ja knapp geworden. Man kann ihm keine Strafe dafür geben, aber beim Rennen zuvor in Sepang hätte ich Márquez auf alle Fälle auch eine verpasst. Und nicht nur Rossi, nachdem die beiden miteinander kollidiert waren. Aber die Rennleitung sagt, dass Márquez innerhalb der Regeln gefahren ist, Rossi das Überholmanöver als Provokation gesehen hat und gegen die Regeln verstoßen. Dabei war ganz offensichtlich, was Márquez gemacht hat – was zudem auch nicht ungefährlich war. Aber Spanier können halt nicht gegen Spanier entscheiden. Das ist das Problem in der MotoGP-WM. Alles ist in spanischer Hand, und alle müssen machen, was die Dorna als Vermarkter der Serie vorgibt. Ich glaube, dass sich die ganzen spanischen Fahrer dadurch ein bisschen mehr herausnehmen können als alle anderen, ohne bestraft zu werden. Und das ist ihnen bewusst. Wer weiß, was sonst noch alles passiert im Fahrerlager. Was sich die Spanier alles erlauben können, wovon man so gar nichts mitbekommt. Es ist eine ganz schlechte Situation, wenn alles spanisch geregelt wird. Die FIM als Motorrad-Weltverband hat gar nichts zu sagen. Ihre Existenz ist nur eine Randerscheinung. Ich war 1982 in der 250er-WM in einer ähnlichen Situation wie Rossi und habe den Titel wegen eines einzigen Punktes nicht verteidigen können, weil damals die Franzosen komplett gegen mich gefahren sind. Die ehrliche Lage entstand schon beim Frankreich-Grand-Prix in Nogaro. Die 500er-Fahrer hatten angefangen zu streiken, weil eine unmögliche Orga-

nisation herrschte. Und gefährlich war es auch. Da habe ich mit den Franzosen darüber gesprochen, Jean Francois Baldé war ihr Vorführer. Und ich weiß noch gut, wie mir mein Sponsor, der Schwabe Schott, später im Wohnmobil übersetzt hat, man habe gemeint, meine Worte seien wie Gold. Sie wären ehrlich und man könne sich darauf verlassen. Und dass alle mitstreiken. Aber im Gegenteil. Die Franzosen sind alle gefahren und sind mir dort schon in den Rücken gefallen, aber natürlich nicht nur mir allein. Und zum Schluss ist es so ausgegangen, dass diese Schlafmütze von Jean Louis Tournadre die Chance hatte, zu gewinnen. Aber nicht nur die Franzosen mussten helfen, sondern auch Leute wie der Martin Wimmer. Der war mehr oder weniger im Zugzwang, weil er wie Tournadre ein Yamaha-Fahrer war. Aber der Martin hat dann die Möglichkeit gewählt und einen technischen Defekt fabriziert. Das hat er mir Jahre später mal erzählt. Er wusste nicht, wie er sich hätte sonst aus der Affäre ziehen sollen. Man hat aber generell und besonders beim Saisonfinale gemerkt, wie die Franzosen reagiert und nach Möglichkeit zusammengehalten haben, damit einer von ihnen den Titel kriegte. Das war doch jetzt bei Rossi genau dasselbe. Für einen Insider hat sich dadurch ein Schatten auf den Sport gelegt, der bisher als ehrlich galt. Ein Beobachter, der nur hin und wieder mal ein Rennen schaut, hat aber nicht den Durchblick dafür. Für 2016 rechne ich mit einem Comeback von Marc Márquez an der Spitze der MotoGP. Dass er wieder eine bessere Saison hinlegt, mit weniger Fehlern. Vielleicht ist auch Ducati ein bisschen besser dabei. Pedrosa und Lorenzo sind natürlich auch nicht zu vergessen. Rossi wird Dritter oder Vierter, schätze ich mal. Ich glaube nicht, dass er noch einmal so weit nach vorn kommt wie er es jetzt war. Er wird nicht jünger, und ich denke nicht, dass er so dumm ist, und sich auf große Kämpfe einlässt.

WM-Rückblick 2015

Expertenurteil
2015

Lieber Moto2-WM

Von MARKUS LEHNER

Von den Top-3 der Moto2-WM 2015 steigt nur Tito Rabat in die MotoGP auf. Weltmeister Johann Zarco verteidigt den Titel. Und die Schweizer Stars Tom Lüthi und Dominique Aegerter bestreiten 2016 bereits ihre 7. Moto2-Saison.

Der Franzose Johann Zarco (25, Kalex, Team Ajo) dominierte 2015 die Moto2. Er gewann 8 von 18 Rennen, stand 7 Mal auf der Pole, stand bereits 4 GP vor Saisonende als Weltmeister fest und stellte mit 352 Punkten – 118 Punkte vor Rookie Alex Rins – einen neuen Klassenrekord auf. Doch trotz seiner Überlegenheit steigt Zarco nicht in die MotoGP auf, sondern verteidigt seinen Titel. «Das richtige Angebot ist nicht gekommen», sagt Zarco. «Aber auch der Zeitpunkt ist noch zu früh. Ich will zuerst lernen, wie ich der Beste in der Moto2 bleiben und den Titel verteidigen kann. Wenn ich diese Herausforderung bestehe, bin ich 2017 reif für die MotoGP.»

EWIGE MOTO2-SCHWEIZER?

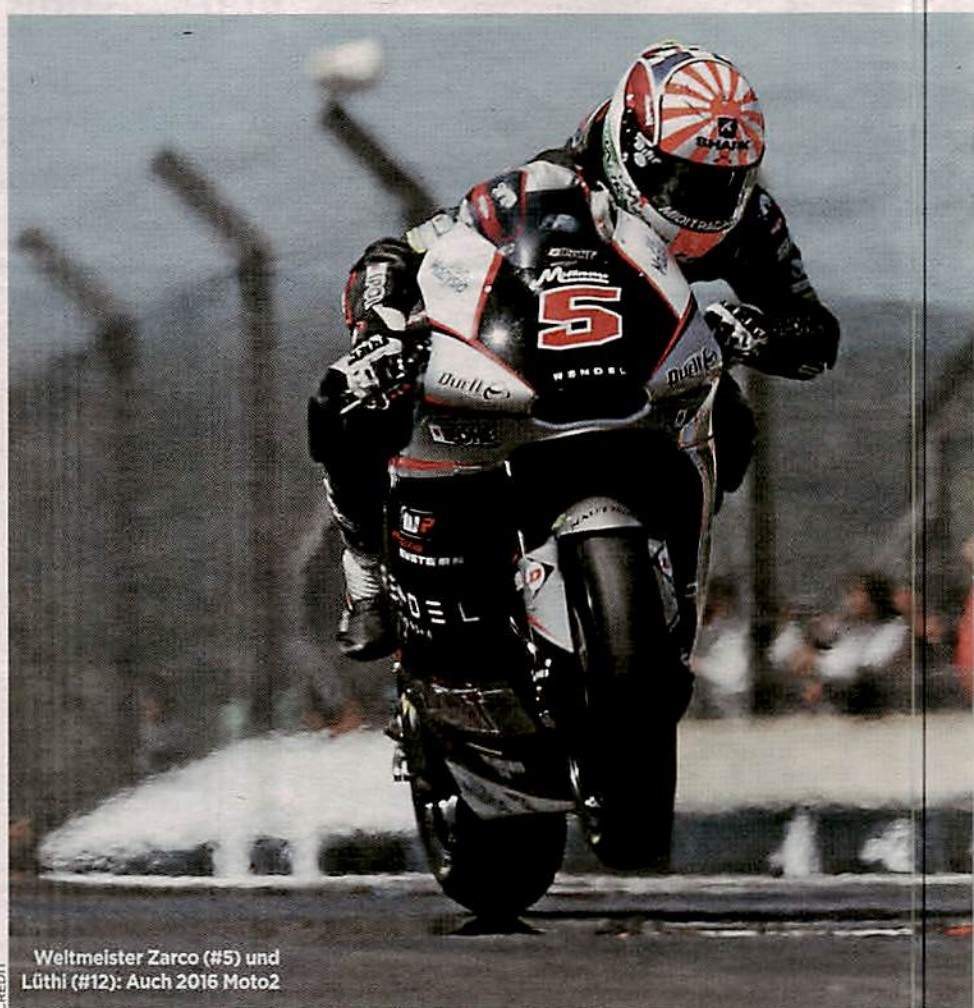
Auch Tom Lüthi und Dominique Aegerter glänzten bisher wiederholt in der Moto2-WM. Doch den Aufstieg in die MotoGP-Königsklasse hat seit Jahrzehnten kein Schweizer mehr geschafft. Lüthi (29) ist seit

2002 in der WM aktiv, wurde 2005 Weltmeister in der 125er-Klasse, hat zehn GP gewonnen und stand 41-mal auf dem Podest. Aegerter (25, 1 GP-Sieg, 7 Podestplätze) bestreitet 2016 wie Lüthi bereits seine siebte Moto2-Saison. Bei keinem der beiden zeichnet sich der Umstieg in die MotoGP ab. Bleiben die Schweizer ewig in der «2. Liga» hängen?

Suter: «Favorit wäre Aegerter»

«Nein», meint Eskil Suter, der mit seinen Fahrwerken, Motoren und Spezialteilen in allen drei WM-Klassen aktiv war. «Der Grund ist nicht die typisch schweizerische Vorsicht. Erstens ist es eine Budgetfrage. Zweitens gibt es in der Schweiz nur Lüthi und Aegerter, die für die MotoGP infrage kommen, während Spanien und Italien über ganze Arsenale an Talenten verfügen. Persönlich würde ich Aegerter favorisieren, sein Fahrstil ist aggressiver und er ist jünger. Man sieht an Umsteigern wie Maverick Viñales oder Bradley Smith, dass sich aggressive Fahrer trotz beschränkter Erfolge in der Moto2 in der MotoGP durchsetzen können.»

Aegerter meint: «Klar will ich aufsteigen, aber ohne Topmaterial ist das sinnlos.» Lüthi bestätigt: «Ich fahre lieber in der Moto2 um Sieg und Podest als in der MotoGP um Platz 15, den kein Mensch interessiert.»



Weltmeister Zarco (#5) und Lüthi (#12): Auch 2016 Moto2



Acht Mal konnte Johann Zarco den Fans seinen mittlerweile weltbekannten Sieger-Backflip zeigen



Lüthi, Zarco, Folger: Alle fahren auch 2016/17 in der Moto2



Aegerter: Immerhin schon mal bei Kawasaki MotoGP-Testfahrer

als MotoGP?

GASTKOMMENTAR

In der Schweiz hat sich vieles gebessert

Von LUIGI TAVERI



(86/CH). Der dreifache 125er-Weltmeister (1962, 1964, 1966) über die Chancen der Schweizer in der Königsklasse früher und heute.

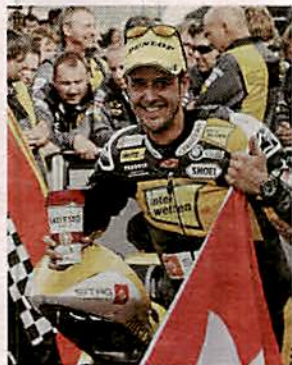
Heute ist es sehr schwer geworden, in die MotoGP überhaupt reinzukommen. Zu meiner Zeit war diese Hürde nicht so unüberwindbar, wir hatten aber andere Schwierigkeiten zu meistern. Wie ich die heutige Situation sehe, wären sowohl Tom Lüthi als auch Dominique Aegerter fähig, in die MotoGP aufzusteigen, wenn sie das nötige Glück hätten. Lüthi ist sicher ein sehr guter Fahrer, hat viele Jahre Erfahrung, und er ist immer nah dran, dass er es schaffen könnte. Er hat es bis jetzt aber trotzdem nie geschafft. Bei Aegerter ist das ähnlich. Er hat gezeigt, dass er Motorrad fahren kann, hat in der Moto2 sehr gute Resultate gezeigt, aber dann hatte er auch wieder ein Formtief und wurde unregelmäßig. Dazu hatte er zum Schluss der Saison noch einen Unfall gehabt, da ist es sehr schwer, eine Voraussage zu machen. Wie man sieht, wird die Königsklasse heute von Spanien und Italienern dominiert. Ich weiß von meiner Zeit her, wenn wir nach Spanien fahren mussten, um dort Rennen zu fahren, haben wir schon vor dem ersten Training gewusst, was uns dort erwartet. Spanien und Italien hatten immer sehr gute Fahrer, daran hat sich bis heute nichts geändert. Die Schweiz ist eigentlich nicht das Land für Motorrad-Rennfahrer, da ist man fast im falschen Land für diesen Sport. Spanien hat eine Menge Rennstrecken, wir in der Schweiz keine einzige. Und weil Motorsport dort im Rampenlicht steht, gibt es dort auch viel mehr Sponsoren.

In den 1950er-Jahren, als ich begann, wurden wir in der Schweiz noch als Verrückte bezeichnet, man mochte auch die Motorradfahrer auf der Straße nicht besonders. Ich konnte damals einen Grand Prix gewinnen, und es stand praktisch nichts in der Zeitung, und im Fernsehen hatten wir erst recht nichts gehabt. Durch Erfolge Schweizer Fahrer ist die Situation in dieser Hinsicht zum Glück immer besser geworden, es hat einen langsamen Wandel gegeben. Nach meinen WM-Titeln sind die Leute auf uns Auf-

merksam geworden. Der Rolf Biland hat durch seine Arbeit und seine Erfolge viel Aufmerksamkeit erregt, und viele fanden unseren Sport plötzlich super. In den letzten Jahren haben die Fahrer und ihre Manager auch alles daran getan, dass der Sport in der Presse berücksichtigt wird, und da ist er allgemein beliebt geworden. Heute werden Motorrad-Rennfahrer respektiert, den Leuten ist klar, dass sie etwas Besonderes können, und man interessiert sich nach ihnen. Es gibt heute viele Schweizer Motorsport-Fans, viele sind richtig fanatisch. Dazu gibt es heute sehr viele Sportarten, die es früher gar nicht gegeben hat, und die Leute machen in ihrem ganzen Lebenswandel viel mehr mit Sport.

Dadurch hat sich zum Glück auch bei der Unterstützung einiges verbessert. Wir haben damals noch nicht einmal das Wort Sponsor gekannt. Dazumal mussten wir uns alles selber beschaffen, was wir zum Rennfahren brauchten. Wenn ich heute mit Leuten rede, von denen ich geglaubt habe, dass sie gar kein Interesse am Rennsport haben, dann merke ich, dass viele sehr, sehr interessiert sind und jedes Rennen im Fernsehen schauen wollen. Da hat sich durch alle gesellschaftlichen Schichten hindurch vieles zum Besseren entwickelt, und damit sind die gekommen, die es sich leisten können, Rennfahrer zu unterstützen. Heute braucht man aber auch viel mehr. Als ich gefahren bin, war alles noch ganz bescheiden. Es gab keine großen Lastwagen und Wohnmobile, man hatte gerade das, was man brauchte, um seine Maschinen an die Strecken zu bringen.

In der heutigen Zeit, wo alles viel größer geworden ist, der Sport, um professionell angesehen zu werden, ein riesiges Drumherum braucht, ist alles auch viel teurer geworden. Es ist schön zu sehen, dass all dies für viele Schweizer WM-Piloten aus rein Schweizer Mitteln aufgebracht wird – und das schon über Jahre. So kann man nur hoffen, dass ihnen irgendwann auch der letzte Schritt in die MotoGP gelingen wird.



Lüthi: Stärkster Schweizer 2015



Dominique Aegerter bestreitet 2016 seine siebte Saison



Dominique Aegerter (#77) und Tom Lüthi (#12): Bisher kein vernünftiges MotoGP-Angebot

WM-Rückblick 2015

Expertenurteil
2015

Weltmeisterliche

Von WERNER J. HALLER

Die Moto3-WM 2015 stand im Zeichen der Comebacks. Danny Kent wurde der erste britische Motorrad-Champion seit dem legendären Barry Sheene. Nicht weniger eindrücklich war die Rückkehr der deutschen Kiefer-Brüder.

Der Start in die Moto3-WM 2015 war auch eine deutsche Angelegenheit. In Katar siegte überraschend Alexis Masbou (F) vom Racing Team Germany, danach legte Danny Kent (GB) vom Leopard-Kiefer-Rennstall mit drei Siegen in Serie einen Hattrick hin. Da war klar, dass der Titelkampf über den jungen Briten mit dem deutschen Team geht. Die hatte zum Saisonstart niemand groß auf der Rechnung. Zu groß war der Absturz des Kiefer Racing Teams nach dem Titelgewinn 2011 mit Stefan Bradl in der Moto2-Weltmeisterschaft, quasi hinab in die Bedeutungslosigkeit. 2013 und 2014 blieben Stefan und Jochen Kiefer mit ihrem gleichnamigen Rennstall in der Moto3 ohne WM-Punkte. Mit dem neuen Titelsponsor Leopard war wieder genügend Geld da. Kiefer erhob sich wie Phönix aus der Asche. Aber auch Kent war auf Wiedergutmachung aus: Der letzte GP-Sieg des Briten lag über zwei Jahre zurück.

Kent bestätigte seinen Titel-Trend auch, als er beim fünften WM-Lauf in Le Mans erstmals in der Saison 2015 das Podest verpasste. Wegen eines Wetterumschlags musste der Brite von Position 31 ins Rennen, begnügte sich aber im Ziel mit Platz 4, weil große Herausforderer zu viel wollten und auf der Strecke blieben. Auch Teamchef Stefan Kiefer war beeindruckt: «Danny ist cool geblieben.»

Von 70 auf 24 Punkte

Nach 12 von 18 Rennen betrug der Vorsprung von Kent auf seinen ersten Verfolger Enea Bastianini satte 70 Punkte. Aber der Sieg beim Heim-GP in Silverstone blieb der sechste und letzte des Briten in diesem Jahr. Die Erwartungen in und der Druck auf den damals noch 21-Jährigen hatten zugenommen. Erst heizte Bastianini dem Briten im WM-Finish ein, später war es Miguel Oliveira. Mit einem beeindruckenden Endspurt oder drei Siegen und zwei zweiten Plätzen baute der Portugiese das Punktepolster Kents bis vor dem Saisonfinale auf nur noch 24 Zähler ab und wahrte so seine Chance auf den Titel.

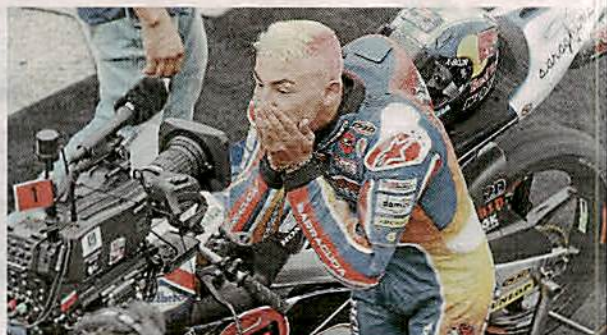
Den holte sich dann aber doch Kent. Und das als erster britischer Weltmeister in einer Soloklasse seit Barry Sheene 1977 in der Halbliterklasse. Unter dem Strich verdient – trotz des zwischenzeitlichen Tiefs. ♦



Vorwärts Richtung Titel: Bis zum Heim-GP in Silverstone gewinnt Kent (#52) sechs von zwölf WM-Läufen



Problemherbst: Kent kommt immer mehr ins Rutschen (Aragon-GP)



Was geht? Bastianini siegt in Misano erstmals und hat Titelchancen

Comebacks



Die Nummer 1: Stefan Kiefer, Mechaniker Peter Jost, Danny Kent und Jochen Kiefer (v.l.)



Kents Herausforderer: Oliveira



Podestdebüt für den Deutschen: Öttl feiert Platz 3 in Indianapolis



Was für ein Auftakt: Masbou (l.) vom Racing Team Germany gewinnt den WM-Start in Katar

GASTKOMMENTAR

Die kleinste WM-Klasse trumps groß auf

Von DIRK RAUDIES



(51/D) Der 125er-Motorrad-Weltmeister von 1993 über die Moto3-WM und ihre tolle Entwicklungschance – die aber auch Gefahren birgt.

Die Rennen der Moto3-Weltmeisterschaft sind schon sehr spannend. Da schaue ich sehr gerne hin. Mag von meiner Warte etwas voreingenommen tönen, weil ich ja früher auch in dieser kleinsten Rennklasse gefahren bin. Aber das zeigt auch, dass sich diese Kategorie bewährt hat, obwohl sie nach wie vor die Einstiegsklasse ist und es immer wieder viele neue Fahrer gibt. Die Rookies, die jedes Jahr dazukommen, die haben schon ein gewisses Level erreicht und können deshalb auch mithalten. Ich find's auch gut, dass die Moto3-WM den jungen Rennfahrern vorbehalten bleibt, dass es eine Obergrenze für das Alter gibt. So müssen sich ältere, erfahrene Piloten auch mal in Richtung einer anderen Rennklasse verabschieden. Die Moto3 soll eine Chance für die Jungen sein – und auch bleiben. Leider gibt es aus deutscher Sicht derzeit nur Philipp Öttl in der Moto3. Aber der hat sich dieses Jahr gesteigert, der kann sich weiterentwickeln, sodass er – so hoffe ich mal – bald auch regelmäßig um Podiumsplätze kämpfen kann.

Denn die jungen Fahrer und ihr Ehrgeiz entscheiden nach wie vor am meisten über Erfolg oder Misserfolg. Das beweist auch die krasse Nummer des deutschen Kiefer-Teams. 2013 und 2014 holten die Brüder Stefan und Jochen mit ihren Fahrern keinen einzigen Punkt in der Moto3-WM. Und dieses Jahr melden sich die Kiefers mit Weltmeister Danny Kent an der Spitze zurück! Die Technik ist in der Moto3-WM natürlich auch ein Erfolgsfaktor. Aber sie hat nicht so viel Einfluss wie andersorts. Honda hat mächtig aufgeholt und ist mit KTM führend. Mahindra hat nicht sehr viel Rückstand. Ich glaube – und jetzt kommt's wieder: Mit anderen Fahrern, die technisch versierter sind, würde Mahindra den Anschluss finden. Jede Medaille hat aber auch ihre Kehrseite. Die Technik in der Moto3-WM ist eben auch «weltmeisterlich». Wenn sich heute ein junger Fahrer dazu entscheidet, mal WM-Luft zu schnuppern und mit einer Wildcard an einem

Grand Prix teilzunehmen, dann ist der praktisch chancenlos. Das Material, welches diese Wildcard-Piloten aus anderen Meisterschaften mitbringen, kann mit der Technik in dieser kleinsten WM-Klasse nicht mithalten. Mitunter deshalb sieht man heute bei den GPs immer weniger Wildcard-Piloten. Das war früher, zu meiner Aktivzeit, besser. Damals konnte man sich als junger Pilot auch mal bei einzelnen Einsätzen mit starken Leistungen für einen Vertrag in einem Grand-Prix-Team empfehlen.

Was uns unweigerlich zum Thema Geld führt. Die Technik in der Moto3-WM hat noch Entwicklungspotenzial – genau wie die jungen Fahrer. Und sobald ein solcher Spielraum besteht, probiert man, diesen automatisch auch auszureizen – und das geht ins Geld. Die Technik in der Moto3 bietet mehr Möglichkeiten als vergleichsweise in der Moto2. Klar probiert man, die Technik einzuschränken, indem man sich beispielsweise auf ein Getriebe für die Klasse festlegt. Wenn ich mich da an meine Zeit zurückerinnere... Meine Güte, was hatte ich für einen riesigen Koffer mit Getriebeteilen in der Box stehen! Klar: Der Wechsel von Zweiauf Viertaktmotoren, also von der 125er-Klasse zur Moto3, ist nicht günstig. Da drehen sich fast doppelt so viele Teile im Triebwerk. Das ist vielleicht der Knackpunkt der Moto3. Da muss sich die Klasse vorsehen. Denn man sieht es schon jetzt: In nationalen Meisterschaften findet die Moto3 kaum noch statt – und das hat auch Folgen für den Nachwuchs. Deutschland hat zwar Nachwuchsfahrer, aber zuletzt hält sich nur der Philipp Öttl in der Moto3. Auch dank seines erfahrenen, umtriebigen Vaters Peter, der dieses Mini-Team hervorragend managt. Unter dem Strich steht für mich aber unbestritten fest: Die Moto3-WM ist eine richtig gute Klasse. Nicht nur der spannenden Rennen wegen. Sondern auch, weil junge, talentierte Piloten heute in der Motorrad-WM viel bessere Aufstiegschancen haben als vergleichsweise zu meiner Aktivzeit.

MotoGP

Ein Herz für Kinder



Wie ein Profi: Die neunjährige Shaina Salvia macht ein ganz besonderes Interview mit Cal Crutchlow



Noch spezieller: Shaina konnte auch die MotoGP-Honda ansehen

Von SHAINA SALVIA und
IMRE PAULOVITS

Cal Crutchlow ist einer der härtesten Fahrer in der MotoGP. Doch dass die härtesten Kerle den weichsten Kern haben, bewies er, als ein neunjähriger Fan um ein Interview bat.

Vor drei Jahren begegneten sie sich zum ersten Mal: Die damals sechsjährige Shaina Salvia stand nach dem Rennen in Sepang in einer Gruppe von Fans vor der Box von Cal Crutchlow. Es hatte aus Kübeln gegossen, Crutchlow war in Turn 11 gestürzt, kurz danach wurde das Rennen wegen der Zustände abgebrochen. Der Britte hatte sich danach noch eine ganze Weile mit seiner Crew unterhalten. Und als das Gewitter vorbei war, kam er raus. «Hallo Cal Crutchlow, wie geht es dir?», hörte er eine Kinderstimme, und es gefiel ihm, dass das kleine Mädchen den Mut hatte, ihn anzusprechen. Er schenkte ihr spontan seine nassen Handschuhe, die sie danach trug, bis sie nach Hause musste.

Seither entwickelte sich ein besonderes Verhältnis zwischen ihm, seiner Frau Lucy und Shaina. Als Shaina dieses Jahr in der Schule zur Form des Interviews lernte, fragte sie Crutchlow, ob sie ein Interview mit ihm machen könnte. Und er willigte ein. So bereitete sich die Grundschülerin wie ein Profi vor und schrieb die Fragen in

ihr Tablet. Dann wurde sie von Lucy in den Raum hinter der Box gebeten. Und was dann passierte, kann die meisten gestandenen Journalisten nur vor Neid erblassen lassen.

Crutchlow ist vielleicht der witzigste GP-Star im Fahrerlager, aber bei einem Interview wird auch sein Gegenüber von seinem bissigen, britischen Humor nicht verschont. Mit dem kleinen Mädchen hingegen hatte er eine geradezu rührende Geduld.

Bevor du in die MotoGP gekommen bist, bist du in der Superbike-WM gefahren. Andere Fahrer gehen aus der MotoGP in die Superbike-WM, bevor sie ihre Karriere beenden. Wirst du irgendwann wieder in die Superbike-WM zurückkehren?

CAL CRUTCHLOW: Ich plane nicht, wieder in die Superbike-WM zurückzugehen, aber nur, weil ich jetzt in der MotoGP bin. Wenn ich meine Karriere beende, dann werde ich sie wohl hier beenden. Das heißt aber nicht, dass mich die Superbike-WM nicht interessiert. Doch ich denke nicht, dass ich dort fahren werde. Ich denke, ich werde meine Karriere in der MotoGP beenden. Aber ich weiß nicht, wann. Vielleicht in einem Jahr, vielleicht in zehn Jahren. Sobald ich aufhöre, den Rennsport zu lieben, kann ich nach Hause gehen und Lucy mehr lieben.

Du fährst die Honda nun fast seit einem Jahr. Bist zufrieden damit?

Ich bin glücklich und auch nicht, beides. Ich bin zufrieden, weil die erste Saisonhälfte in Ordnung war und ich in den letzten paar Rennen besser wurde. Wir hatten ein paar schlechte Rennen und etwas Pech, daher ist meine WM-Position nicht besonders gut. Aber ich denke, ich bin noch immer schnell genug. Die Honda ist schwer zu lernen. Deshalb bin ich vielleicht nächstes Jahr wieder viel schneller.

«Es war mein bestes Interview in diesem Jahr.»

CAL CRUTCHLOW

In Silverstone bist du mit deinem Teamkollegen Jack Miller gestürzt. Wie kannst du mit ihm lächeln? Wenn mich ein Freund in der Schule enttäuscht, fällt es mir schwer, ihn wieder anzulächeln.

Man muss ein guter Mensch sein, und Jack ist kein schlechter Mensch. Er wollte keinen Fehler machen, es war keine Absicht. Er wollte nicht stürzen und mich nicht umfahren. Er sagte, dass es ihm sehr leidtut, und ich sagte, dass es in Ordnung ist. Ich war nur eine Minute auf ihn böse und beruhigte

mich dann wieder. Das ist in Ordnung, denn auch ich bin schon in andere Fahrer gestürzt. Wenn es noch mal passiert und ich immer noch auf Jack böse wäre, dann wären sie vielleicht auch böse auf mich. Man muss vergeben können, und ich verzeihe ihm. Doch wenn er das noch mal macht, dann gibst's großen Ärger! Nein, ich mache nur Spaß.

Warum hast du die 35 als deine Startnummer gewählt?

Meine ersten drei Rennjahre hatte ich die Nummer 5. Dann konnte ich die 5 nicht mehr haben, also habe ich die 3 davorgestellt.

Doch das ist gut, denn meine Lieblingszahl ist die 5 und Lucys die 3. Das passt also perfekt. **Ist es einfach, Rennfahrer zu sein?**

Ich denke, manchmal ist es einfach, aber die Leute denken, es ist einfacher, als es wirklich ist. Wir haben einen Job, den wir alle lieben, und wir sind sehr privilegiert. Es ist wirklich ein sehr spezieller Job, der Fahrer zu sein. Manchmal ist er aber auch schwierig, denn man ist nie zu Hause und immer unterwegs. Und wenn wir die Welt bereisen, sehen wir nicht so viel. Wir besuchen keine interessanten Orte, weil wir zur Strecke, zum Hotel und zum Flughafen müssen. Es ist ein sehr harter Job, aber einer, den wir lieben und nie ändern würden. Ich denke, das geht allen Fahrern so.

In Malaysia hatte dein Bike neue Farben. War das nur für den Malaysia-GP?

Das war nur für Malaysia, es ist das Grün von Castrol. Aber ich hoffe, dass es bleibt, weil es sehr gut aussieht.

Welches Ziel hast du in den Rennen?

Zu gewinnen. Das Ziel ist immer der Sieg. Aber wir wissen alle, dass es für mich sehr schwer ist, zu gewinnen. Vielleicht werde ich Zehnter, vielleicht Fünfter. Doch unser Ziel muss immer der Sieg sein.

Dann zeigte ihr Crutchlow in der Box die Honda CR 213 V, und irgendwann kam auch sein Fahrercoach Randy Mamola hinzu. Später postete Crutchlow auf Twitter: «Es war mein bestes Interview in diesem Jahr.»



Shaina, Crutchlow und Mamola

MotoGP

Hoffen auf Stoner

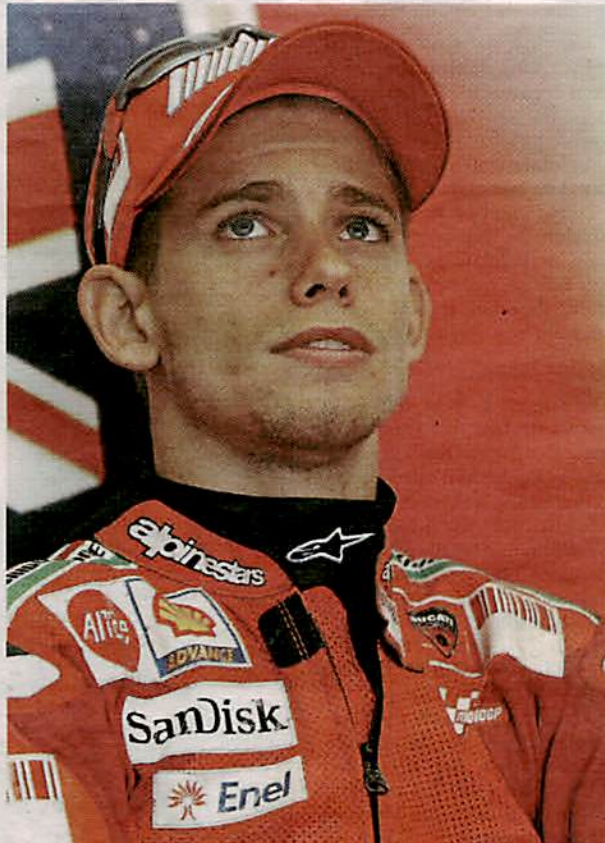
Casey Stoner steigt bei Ducati als Testfahrer ein. Natürlich hoffen die Fans weltweit, dass der letzte Weltmeister der «Roten» irgendwann aus dem Quartett Rossi, Lorenzo, Márquez und Pedrosa ein Quintett machen wird.

Ducati hat zwar 2015 mit Andrea Iannone und Andrea Dovizioso neun Podestplätze geholt, doch in den Kampf um den Titel konnten sie nie ernsthaft eingreifen. Der letzte GP liegt bereits fünf Jahre zurück, als Casey Stoner beim Heim-GP in Phillip Island siegte. Der heute erst 30-jährige, nicht ganz pflegeleichte Stoner war 2007 auch der letzte Weltmeister der «Roten». 2012 hörte er – 27 Jahre alt – mit dem GP-Sport auf. Jetzt kommt der Australier zurück und bildet mit Michele Pirro das Ducati-MotoGP-Testteam für die Saison 2016. Viele sind überzeugt, dass Stoner es nicht beim Testfahrer-Dasein belassen wird.

Lorenzo hofft auf Comeback

Das denkt auch der aktuelle MotoGP-Champion Jorge Lorenzo. Er wäre hocherfreut, wenn Test-

pilot Casey Stoner wieder an der Startlinie stehen würde: «Ich bin sicher, dass er vorerst mit Wildcards mitfahren wird, das liegt garantiert auch in der Absicht der Ducati-Chefetege. Ich habe bereits letztes Jahr mit einem Einsatz von ihm gerechnet, aber die Umstände haben einfach nicht gepasst. Ich kann mir kaum vorstellen, dass er in Phillip Island nicht an den Start gehen will. Ich bin überzeugt, dass wir ihn über kurz oder lang wieder mit uns um Rennsieg kämpfen sehen werden. Ich habe in meiner Karriere sehr, sehr wenige Fahrer gesehen, die so viel natürliches Fahrertalent wie Casey Stoner mit auf den Weg bekommen haben. Er ist mit jedem Bike, auf jedem Untergrund – ob auf trockener oder nasser Piste – schnell. Für den Sport und die Fans wäre es ein Geschenk, wenn sich Casey für eine Rückkehr entscheiden würde. MotoGP ist eine schwierige Klasse mit vielen Top-Fahrern. Aber Casey würde sehr rasch wieder bei uns vorne an der Spitze mitfahren. Ich persönlich hoffe sehr auf ein Comeback von ihm, das wäre eine äußerst interessante Aufwertung unserer Klasse.» ◆ ML



Casey Stoner: Jorge Lorenzo glaubt 2016 an Wildcard-Einsätze

World GP Bike Legends

Sachsenring fix



«Fast Freddie» Spencer mit dem Suter-Zweitakter MMX 500

Wayne Gardner hatte versprochen, dass er und seine Weltmeisterkollegen aus der Titanenzeit 2016 wieder gegeneinander fahren werden – auf den ungezähmten V4-Zweitakt-Biestern, um die sich heute die Legenden ranken. Doch weil die Originale mittlerweile als unschätzbare Werte bei Sammlern stehen und niemand sich so recht traut, sie so zu bedüsen, dass sie richtig gehen, werden die meisten Weltmeister mit modernem Gerät gegeneinander antreten: mit der Suter MMX 500, der modernen Reinkarnation der V4-Screamer ohne Traktionskontrolle. Suter Racing Technology hat bereits

mit der Teilefertigung für die ersten Maschinen begonnen, die für die Legends-Serie in den Farben lackiert werden, in denen der jeweilige Fahrer seine Glanzzeit hatte. Es sollen mindestens 20 Piloten an den Start gehen.

Premiere: Sachsenring Classic

Von den drei geplanten Veranstaltungen haben Garner und sein Partner Nick Wigley bereits die erste beim Sachsenring Classic vertraglich fixiert. So werden Spencer, Schwantz & Co am 11. und 12. Juni jeweils ein Zwölf-Runden-Rennen auf dem Grand-Prix-Kurs bei Hohenstein-Ernstthal fahren. ◆ IP

Moto3

Familienbetrieb

Die WM-Saison 2015 war die bisher beste in den drei GP-Jahren des heute 19-jährigen Philipp Öttl. 2013 hatte er 34 Punkte geholt und wurde Gesamt-18., 2014 gab es mit nur zehn Punkten und Endrang 24 einen heftigen Rückschlag. 2015 ging es wieder vorwärts: 73 Punkte, ein Podestplatz (Platz 3 in Indianapolis), sieben Top-10-Klassierungen, Endrang 15.

KTM, Schedl: Alles wie gehabt

Für 2016 hat sich im Schedl GP Racing Team etwas Entscheidendes geändert: Papa Peter Öttl ist jetzt offiziell Teambesitzer, er löst Landsmann Terrell Thien ab, der jetzt im krisengeschüttelten Racing Team Germany aufräumen soll. Das Moto3-Material stammt weiterhin von KTM, die langjährige Zusammenarbeit zwischen den Österreichern und der Familie Öttl wird also auch 2016 weitergeführt. Hauptsponsor bleibt Schedl, eine im automotiven Systembereich und in der Logistik aktive Unternehmung. Teamintern ändert sich wenig,

zwei neue Mitarbeiter werden eingestellt.

MX mit Schrötter und Folger

Beim Motocross-Training in der Halle von Massing traf Öttl zufällig auf die beiden Moto2-Piloten Marcel Schrötter und Jonas Folger, die ebenfalls mit KTM 250 trainierten. «Das war cool, die beiden sind sehr schnell. Ich musste mich echt anstrengen, um ihnen folgen zu können. Ich konnte einiges von ihnen lernen – dazu machte es Spaß.» ◆ ML



Öttl: MX-Spaß mit Moto2-Stars

NACHRICHTEN

Quartararo: «2015 will ich den Titel!»

Moto3 Auf das Moto3-WM-Debüt des heute 16 Jahre alten Franzosen Fabio Quartararo waren zu Beginn der Saison 2015 alle gespannt. Für den Sieger der spanischen CEV-Moto3-Meisterschaft 2013 und 2014 wurde sogar das Reglement geändert, sodass er trotz seiner damals erst 15 Jahre beim Saisonauftakt in Katar mitfahren konnte. Doch der steile Aufstieg des von vielen als Jahrhunderttalent gehandelten Estrella-Galicia-Honda-Piloten kam ins Stocken. Er holte zwar zwei Poles und zwei zweite Plätze (Austin, Assen), doch am Ende schaute nur Endrang 10 heraus – in den Titelkampf konnte er nie eingreifen. Eine schwere Beinverletzung in Misano behinderte ihn für den Rest der Saison. 2016 wird er bei Leopard auf einer KTM erneut auf Titeljagd gehen. «Ich habe 2015 mehr erwartet. Aber ich war nicht konstant genug. Auf einigen Strecken fehlte das richtige Gefühl für die Honda. Hinzu kam die Verletzung, die heute noch nicht ausgeheilt ist. Aber zu Saisonbeginn 2016 werde ich 200-prozentig fit sein, ich werde viel Motocross und Fahrrad fahren, Jogging bildet die Basis. Mein neues Team mit Techniker Christian Lindberg werde ich erstmals im Februar treffen. Ich will auf Titeljagd gehen, ich weiß, dass ich den Speed habe. Hauptgegner werden aus meiner Sicht das italienische Trio Niccolò Antonelli, Romano Fenati und Enea Bastianini sein. Wobei Antonelli für mich der Stärkste der drei ist.» ◆ ML

KOMPAKT

»» **MotoGP/Moto2/3** Bis zum 1. Februar sind offizielle Tests untersagt. Erst vom 1.–3. Februar steigen die MotoGP-Piloten in Sepang wieder in die Sättel, dann in Phillip Island (17.–19. Februar) und Katar (2.–4. März). Moto2/3 testen vom 2.–4. März in Jerez, dann vom 11.–13. März in Katar; Valencia fällt wegen des meist schlechten Wetters aus.

»» **Moto2** Die Mittelklasse wird zum Kalex-Markencup. 27 der 34 Fixstarter vertrauen auf die deutschen Chassis. Hinzu kommen Speed-Up (3), Tech3 (2) und voraussichtlich Suter (2). ◆ ML

WM-Rückblick 2015

Der Wechsel zum

Expertenurteil
2015

Von IMRE PAULOVITS

Jonathan Reas Wechsel von Honda zu Kawasaki brachte ihm den lang ersehnten WM-Titel. Und der Wechsel zu mehr Seriennähe brachte auch der Superbike-WM gute Noten.

Als die Saison auf Phillip Island nach dem neuen Reglement begann, hatte sich kaum etwas an den Kräfteverhältnissen geändert. Kawasaki und Aprilia waren die Stärksten, doch je weiter die Saison fortschritt, desto mehr schloss auch Ducati auf. Dabei hatten sie nur Chaz Davies als Speerspitze, der schnelle Davide Giugliano verletzte sich gleich vor dem ersten Rennen an der Wirbelsäule. Und nachdem er nach zweimonatiger Zwangspause zurückgekommen war, verletzte er sich gleich noch einmal.

Reas Durchmarsch

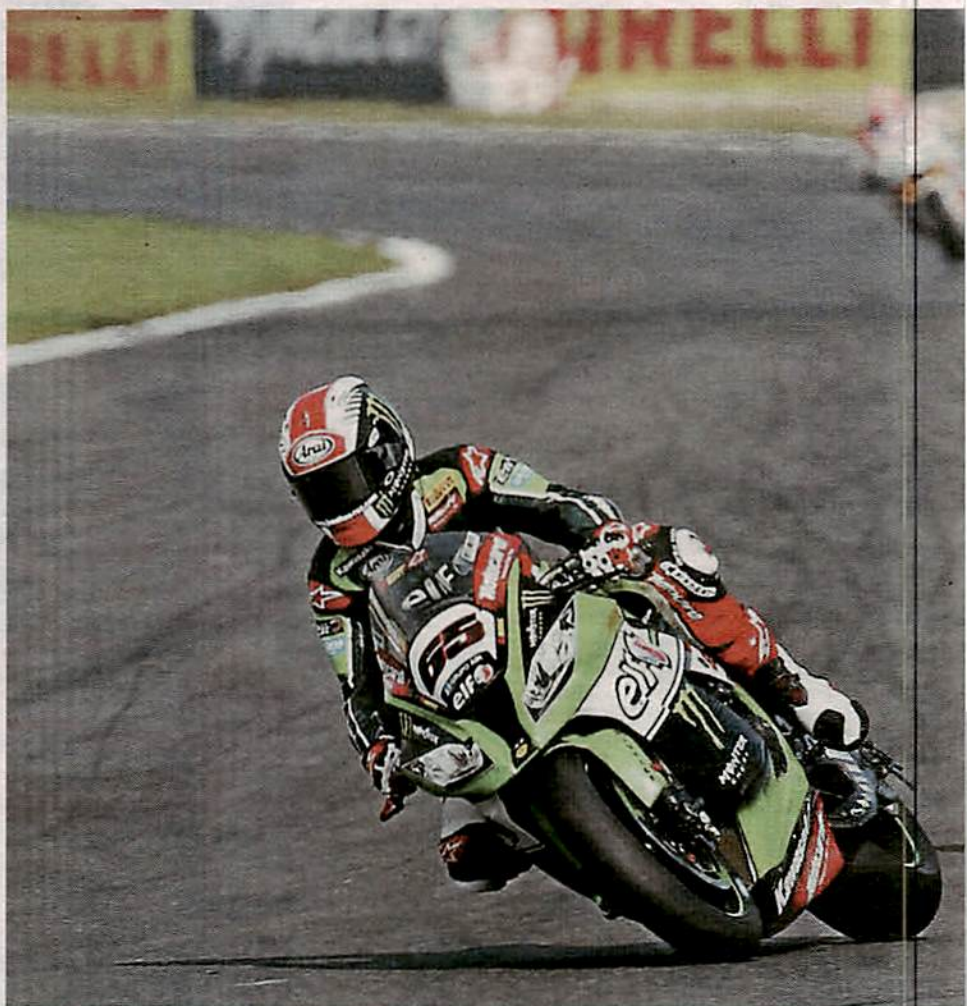
Wenn auch gleich zu Saisonbeginn klar wurde, dass sich die Überlegenheit der britischen Piloten in der Superbike-WM noch einmal verstärkt hat, war es unter ihnen Jonathan Rea, der einen Durchmarsch startete, den wir in dieser Form zuletzt von Doug Polen im Jahr 1991 erlebt hatten. Rea gewann 14 der 26 Rennen, und nur zweimal stand er bis zum Finale in Katar nicht auf dem Podest: bei den beiden

Läufen in Jerez, wo er seinen Titel vorzeitig sicherstellte. Doch zum Punkterekord sollte es ihm dann doch nicht reichen, denn gerade im letzten Rennen musste er seinen ersten Ausfall in diesem Jahr hinnehmen.

Dabei sah bei Rea alles so spielerisch aus: Meist ließ er seinen Teamkollegen Tom Sykes führen, hatte zum Schluss mehr Reserven in den Reifen und zog unaufhaltsam davon.

Rosige Zukunft?

Die Superbike-WM geht 2016 ins vierte Jahr unter der Führung der Dorna. Nachdem diese das Reglement zur Kostenreduzierung geändert hat, ist nächstes Jahr die Supersport-WM dran: Sie wurde an die Superstock 600 angenähert, der Superstock 600 Cup wurde gestrichen und in die WM integriert. 2017 Jahr kommt mit den 300ern eine Klasse, die den Nachwuchs auch aus Asien und Südamerika sichern soll. Bislang sieht es so aus, dass man es geschafft hat, mit all diesen Maßnahmen der Entwicklung auf den europäischen Märkten entgegenzuwirken. Wenn in den letzten beiden Jahren auch Bimota und EBR Hero ausgestiegen sind: Nächstes Jahr kommt Yamaha als Werksteam zurück, BMW verstärkt sein Engagement und mit Markus Reiterberger kommt eine große deutsche Hoffnung. ♦



Der Dominator: Jonathan Rea wurde bereits in Jerez vorzeitig zum Weltmeister gekürt



Leon Haslam (#91) und Jordi Torres lieferten sich tolle Teamduelle



Weltmeister Sylvain Guintoli (#1): Vom Teamkollegen gedemütigt

Glück



Jonathan Rea vor Chaz Davies, Tom Sykes und Leon Haslam – so auch der WM-Endstand



Max Biaggi: Brillante Wildcard



Markus Reiterberger: Zwei super Gastauftritte, 2016 Dauerstarter



BMW, MV Agusta und Suzuki konnten nicht ganz das Tempo der Spitze mitgehen

GASTKOMMENTAR

Die SBK-WM hat ihre Daseinsberechtigung

Von NEIL HODGSON



(42/GB) Der Superbike-Weltmeister von 2003 zur Entwicklung der Superbike-WM und zur Zukunft bei der derzeitigen Marktentwicklung der Bikes.

Viele fragen sich, ob die Superbike-WM auf Dauer als zweite Weltmeisterschaft bestehen kann, besonders wo in den letzten Jahren die Hypersport-Bikes, mit denen sie ausgetragen wird, besonders in Europa immer mehr an Marktanteilen verlieren. Ich denke aber, dass die Superbike-WM bislang überhaupt erst dadurch erfolgreich geworden ist, dass sie sich den Gegebenheiten angepasst hat. Sie war immer die Nummer 2 hinter MotoGP, und MotoGP wird auch in Zukunft immer die Nummer 1 bleiben. Aber die Superbike-WM ist eine Weltmeisterschaft auf Serien-Basis, damit wichtig für die Hersteller, und sie hat damit ihre Daseinsberechtigung. Wenn man diese Linie weiter verfolgt und die Unterstützung von den Herstellern hat, wird man vielleicht eines Tages etwas Grundsätzliches ändern, und – wenn es der Markt verlangt – vielleicht eines Tages auf Naked Bikes umsteigen müssen. Man muss mit dem Markt gehen, denn nur dann sind die Hersteller bereit, ihr Geld zu investieren. Natürlich mag niemand Veränderungen, und sie werden vielleicht langsam vonstatten gehen. Aber richtig gemacht, wird es auf alle Fälle eine fantastische Show und eine gute Unterhaltung. Übrigens wäre es auch nicht ganz neu: Ihren großen Aufstieg hatte diese Klasse in den USA, als ihre Basis noch Naked Bikes waren. Aber mit Freddie Spencer, Eddie Lawson und Wayne Rainey im Sattel boten sie spektakuläre Rennen. Sie haben sich dann dahin weiterentwickelt, wo der Markt hingegangen ist. Der Schritt zu Naked Bikes müsste aber nicht unbedingt ein Schritt zurück sein, denn es wäre nur etwas anderes. Wenn dies das Interesse hoch hielte, alle japanischen und europäischen Hersteller weiter mitmachen und jeder von ihnen weiter begeistert wäre, weil sie weiterhin ihre Produkte promoten könnten, dann würde die Meisterschaft weiter gesund und erfolgreich bleiben. Aber noch sind wir lange nicht dort angekommen, besonders bei uns in England dreht sich gar alles

im Motorradsport um die Superbikes. Dabei wurden gerade in der BSB in den letzten vier, fünf Jahren weitreichende Änderungen durchgesetzt. Man wollte sie so nahe an der Serie wie möglich haben und hat dabei gerade eine Situation geschaffen, wo die Superbikes noch einfacher wurden als die Superstock, denn es wurden alle Traktionskontrollsysteme verboten, die mittlerweile alle Basis-Motorräder haben. Dadurch wurde aber der Sport stärker als je zuvor, die Rennen spannender und die Startfelder waren nie größer als heute. Wir haben heute 36 voll konkurrenzfähige Bikes und Fahrer in den Rennen. Wie sich gezeigt hat, ist das fahrerische Niveau leichter zu erzielen als das technische, das entsteht, wenn man den Kosten und Möglichkeiten freien Lauf lässt. Hier kann auch die Superbike-WM noch einmal von der BSB lernen, denn dort wurden einige wichtige Erfahrungen gemacht. Auch in den Support-Klassen muss man sehr aufmerksam vorgehen, und da ist die Richtung, die man mit der Superstock 600 und der kommenden neuen 300er-Klasse eingeschlagen hat, die richtige. Man musste es einfach machen. Wenn Änderungen gemacht werden, ist zunächst jeder dagegen. Wenn man sich die Situation aber zwei Jahre später ansieht, sind durchdachte Veränderungen fruchtbar. Ich kann mich noch erinnern: Als man die MotoGP von 500er-Zweitakttern auf die Tausender-Viertakter umstellte, sagten auch viele, es würde nie wieder dasselbe sein. Schließlich wurden gar die 125er gegen 250er-Viertakter getauscht – und heute redet keiner mehr darüber. Man muss Veränderungen vornehmen, wenn es der Markt verlangt. So denke ich auch, dass die 300er-Klasse unglaublich spannend wird. Sicher, die Bikes werden langsam. Aber was alle wollen, sind gute Rennen. Und wenn die Klasse gut aufgezogen wird, dann ist das eine fantastische Sache für die Zukunft, die Nachwuchs für die Superbikes heranziehen wird.

Superbike-WM

Markus Reiterberger: Noch ein letzter Test



Markus Reiterberger in Vallenuga: Abstimmungsdaten für nächstjähriges Motorrad gesammelt

Das neue Althea-BMW-Team tut alles, um den Markenanstieg von Ducati so gut wie möglich zu meistern. Letzte Woche fuhren sie mit Markus Reiterberger und Jordi Torres zwei Tage in Vallenuga.

Wenn die Temperaturen auch kaum über 12 Grad lagen, hatte das Team zwei Tage lang doch durchgehend trockenes Wetter gehabt. «Wir haben noch einmal versucht, weitere Daten zu sammeln und das Motorrad auf eine weitere Strecke abzustimmen», verrät Reiterberger. «Wir haben vom Setting und bei der Elektronik sehr viel durchprobiert, damit wir wissen, was wir für das neue Bike, das das Team jetzt aufbauen wird, brauchen.»

In Vallenuga wurden noch die gleichen Motorräder verwendet wie beim Jerez-Test. Die BMW S 1000 RR von Jordi Torres wurde vor jenem kurzfristig bei Althea aufgebaut, das Motorrad von Markus Reiterberger ist noch das von Werner Daemens Truppe für die Wildcard-Einsätze 2015 aufgebaute Bike.

Um Rundenzeiten ging es bei diesem Test weniger, es gab nur handgestoppte Rundenzeiten. «Wir sind um 1:37 gefahren, aber ich weiß nicht, was diese Zeit bei den Bedingungen wert ist», verrät Reiterberger. «Ich habe versucht, mich so gut es geht auf Vallenuga einzu-

schießen. Das ist eine wirklich geile Strecke, und sie bringt und für das Testen auch viel. Wegen der Temperaturen hatten wir es nicht auf Zeiten angelegt und harte Reifen verwendet.» Althea und BMW nutzten diesen Test auch, um Fotos und Videos mit den Fahrern zu machen und hatten fünf Fotografen sowie ein Kamerteam vor Ort.

Neues Motorrad Ende Januar

Die nächsten Tests werden Ende Januar sein, bis dahin wird

«Torres wird ein ganz harter Teamkollege werden.»

MARKUS REITERBERGER

Althea auch die 2016er-Maschinen für seine beiden Piloten fertig haben. «Dann werden wir auch neue Komponenten auf ihre Tauglichkeit prüfen, die bis dahin gebaut werden», blickt Reiterberger in die Zukunft.

Das Team muss, wie alle anderen auch, beim Neuaufbau der Bikes und der Teamstruktur einiges anders machen, um für 2016 optimal gerüstet zu sein. Denn anders als bis jetzt werden die beiden Rennen nicht mehr am Sonntag stattfinden,

sondern der erste Lauf schon am Samstagmittag. Damit will die Dorna den Fans über das Wochenende mehr Spektakel bieten. Doch dies heißt auch, dass zwischen den Rennen mehr Zeit zur Reparatur und Vorbereitung der Bikes bleibt, was die Spitzenteams auch gezielt nutzen werden.

Viel Respekt vor Teamkollegen

Von seinem Teamkollegen Jordi Torres hält Reiterberger viel: «Der war schon in Jerez gleich schnell, der wird sich mit den neuen Bikes noch einmal enorm steigern. Das wird ein ganz harter Teamkollege. Er hat ja schließlich schon WM-Rennen gewonnen, sowohl in der Moto2 als auch bei den Superbikes. Das ist aber gut für mich, denn wir können uns beide gegenseitig richtig pushen.»

Bis zum nächsten Test wird sich der 21-Jährige aus Obing ganz auf seine Fitness konzentrieren. «Leider kann ich derzeit nur im Fitness-Studio und mit dem Fahrrad trainieren. Ich würde gerne auch Motocross und Speedway fahren, aber derzeit sind bei uns leider alle Strecken geschlossen, und es geht nichts. Deshalb werde ich versuchen, für ein paar Tage nach Spanien zu fahren und dort zu trainieren. Aber erst einmal kommen die Feiertage, da bleibe ich zu Hause. Und Ende Januar geht es eh schon wieder mit dem Testen los.» ♦ IP



Dakar-Vorschau

Hält die



KTM-Werksaufgebot: Vier erfahrene Männer und eine Superfrau



Honda-Werksteam: Im vierten Jahr Werkseinsatz soll der Sieg her

Von IMRE PAULOVITS

Sagenhafte 14 Mal hat KTM die Dakar in Folge gewonnen. Doch diesmal ist nicht nur die Konkurrenz noch stärker geworden, sie haben auch ihre sichere Bank nicht mehr.

«Der Abgang von Marc Coma hat uns sicherlich mehr geschwächt als alle anderen Ereignisse der letzten Jahre» gibt KTM-Rallychef Heinz Kinigadner unumwunden zu. Doch es kommt für die Österreicher noch härter. «Sam Sunderland wurde noch einmal untersucht, und der Arzt hat eindeutig klargemacht, dass sein vor acht Wochen gebrochener Oberschenkel noch nicht genug geheilt ist, um diese lange Belastung durchzustehen. Der Knochen mit dem Nagel darin könnte total auseinanderfallen, und dann braucht er nicht mindestens ein Jahr, um wieder fahren zu können, sondern er könnte ein Leben lang behindert bleiben. So war es klar, dass wir ihn zurückziehen», so Kinigadner.

Noch kein anderer Hersteller hat die Dakar annähernd so oft ununterbrochen gewonnen wie KTM. 14 Siege seit 2001 könnte ein Rekord für die Ewigkeit sein (Honda und Yamaha haben je vier Siege in Folge, BMW drei), wenn Kinigadners Truppe alles daran setzt, es auch ein 15. Mal zu schaffen. Vier Werksfahrer werden von Red-Bull-KTM

eingesetzt: Jordi Viladoms, der nach dem Ausstieg von Marc Coma auch die Aufgabe des Cheftrainers bekommen hat und daheim in Spanien seine Teamkollegen instruiert, Rally-Weltmeister Matthias Walkner, den Australier Toby Price und den vierfachen französischen Enduro-Weltmeister Antoine Meo. Zusätzlich hat auch die Spanierin Laia Sanz volle Werksunterstützung, tritt aber unter Bewerbung ihrer eigenen Sponsoren an.

Die Stärke der Österreicher ist ihr über zwei Jahrzehnte gewachsenes Team unter der Führung von Alex Doring, das jede nur erdenkliche Situation bei der Dakar als bereits bestehende Mannschaft kennt, und das bei



Yamaha: der lachende Dritte?

KTM-Bastion?

der Entwicklung des Motorrades mehr Erfahrung hat als jedes andere Team. Sie haben das neue Motorrad mit ihren Fahrern intensiv getestet. Ebenso haben sie noch mehr Daten bekommen, da dieses Jahr auch Husqvarna, wie es schon in der Moto3- und der Motocross-WM erfolgreich vorexerziert wurde, mit dem gleichen Material wie KTM in die Dakar geht.

Hierfür wurde die Infrastruktur um einen weiteren LKW aufgestockt. Der zweite Offroad-Hersteller der KTM-Gruppe hat den Dakar-Zweiten von 2013, den erfahrenen 31-jährigen Portugiesen Ruben Faria, den Chilenen Pablo Quintanilla, der letztes Jahr bei der Dakar eine Etappe gewann und die Rally-WM als Fünfter abschloss, sowie den zweifachen französischen Enduro-Weltmeister Pela Renet verpflichtet.

Honda: nächster Generalangriff

Schon bei der letzten Dakar hat Honda die meisten Etappensiege eingeheimst, aber die Erfahrung von Marc Coma hat gesiegt. Für die 2016er setzt der größte Motorradhersteller der Welt nicht weniger als fünf werksunterstützte Piloten ein. Der 32-jährige Spanier Joan Barreda, letztes Jahr der größte Herausforderer von Marc Coma, der 36-jährige Portugiese Paolo Gonçalves, der letztes Jahr nach dem Ausfall von Barreda Zweiter hinter Coma

wurde, der 36-jährige Franzose Michael Metge, der für seine Navigations- und Schrauber-Talente bekannt ist, der 40-jährige Italiener Paolo Ceci mit seiner immensen Erfahrung und der 24-jährige Kalifornier Ricky Brabec sollen beim vierten Dakar-Einsatz dafür sorgen, dass

der Dakar-Sieg zu Honda kommt, für die der südamerikanischen Markt von besonderer Bedeutung ist.

Und schließlich fährt auch Yamaha mit einem Werksteam um den Dakar-Sieg. Hélder Rodrigues und Alessandro Botturi werden mit der weiterent-

wickelten WR 450 Rally für das Yamalube Yamaha Racing Official Rally Team starten.

Bei so viel Werkseinsatz ist der Dakar-Sieg heute wieder so viel wert wie vor 20 Jahren, als die japanischen und europäischen Hersteller um Kunden im Adventure-Segment buhlten. ♦

WICHTIGSTE STARTER 2016

Nr. Fahrer	Motorrad
2 Paolo Gonçalves (P)	Honda
3 Toby Price (AUS)	KTM
4 Pablo Quintanilla (CL)	Husqvarna
6 Joan Barreda (E)	Honda
7 Hélder Rodrigues (P)	Yamaha
8 Ruben Faria (P)	Husqvarna
10 Olivier Pain (F)	KTM
11 Jordi Villadoms (E)	KTM
12 Laia Sanz (E)	KTM
14 Matthias Walkner (A)	KTM
17 Juan Pedrero (E)	Sherco
18 Alessandro Botturi (I)	Yamaha
19 Michael Metge (F)	Honda
32 Paolo Ceci (I)	Honda
40 Jurgen v.d. Goorbergh (NL)	KTM
48 Ricky Brabec (USA)	Honda
49 Antoine Meo (F)	KTM
51 Pela Renet (F)	Husqvarna
110 Ingo Zahn (D)	KTM
114 Nicolas Brabeck (A)	KTM

Nr. Fahrer	Quad
250 Rafal Sonik (PL)	Yamaha
251 Ignacio Casale (CL)	Yamaha
252 Marco Patronelli (RA)	Yamaha
253 Alejandro Patronelli (RA)	Yamaha
254 Jeremias Gonzales (RA)	Yamaha
255 Mohamed Abu-issa (QA)	Honda

NACHGEHAKT BEI Heinz Kinigadner

(55/A). Der KTM-Miteigentümer und Rally-Spezialist über die Chancen der Österreicher, auch ohne Marc Coma zu gewinnen. Und warum Husqvarna dabei nicht helfen kann.



Von IMRE PAULOVITS

? Wie siehst du die Chancen auf euren 15. Dakar-Sieg in Folge? Mit dem Abgang von Marc Coma ist uns natürlich eine sichere Bank und eine Leitfigur entrissen worden. Aber wir haben reagiert und glauben, dass wir sehr gut aufgestellt sind.

? Wem traust du den Sieg am ehesten zu? Es gibt fünf klare Podiumsfahrer. Wenn ich von hinten anfangen: der Hélder Rodrigues, der zu Yamaha zurückgekehrt ist und sich dort wohler fühlt als im Honda-Konstrukt. Von den Husqvarna-Fahrern denke ich hat der Quintanilla als Einheimischer und WM-Zweiter die besten Chancen. Bei Honda sind die

Top-Fahrer der Gonçalves, der der kompletteste Fahrer des aktuellen Feldes ist, und Barreda, der vom Tempo her einer der schnellsten da draußen ist, aber oft nicht ins Ziel kam. Bei uns sehe ich Toby Price sehr stark, aber ich denke fast, dass Matthias Walkner bei uns die besten Chancen hat. Er hat sich unglaublich entwickelt.

? Können eure Fahrer gegebenenfalls auf die Hilfe der Husqvarna-Piloten hoffen? Nein. Es wird in keinster Weise zusammengearbeitet. Es darf nicht sein. Es sind zwei verschiedene Sponsoren, dazu noch Konkurrenzfirmen. Da wird keiner dem anderen helfen, selbst wenn es eng werden sollte.

Matthias Walkner

Dakar-Podest möglich



Matthias Walkner: Dank Navigations- und Höhenttraining bereit

Letztes Jahr hatte der 29-jährige Österreicher bei der Dakar einen sauberen Einstand mit einem Etappensieg. Doch wegen einer Lebensmittelvergiftung musste er vorzeitig aufgeben.

Mittlerweile hat der Ex-MX3-Weltmeister eine supersteile Lernkurve hinter sich gebracht

und ist auch Rally-Weltmeister geworden. Entsprechend groß sind auch die Erwartungen an ihn bei der Dakar. Doch Walkner will aus den Fehlern des Vorjahres lernen und die seither gewonnene Erfahrung nutzen. «Ich habe diesmal all meine Lebensmittel mit dem Material

nach Südamerika bringen lassen», verrät Walkner. «Es sind vor allen viel Nudeln, dazu ist auch Astronauten-Nahrung dabei, die ich auf die Etappen mitnehme. Ich will, wenn es geht, immer für mich selber kochen und gar nichts von der Bivak-Küche einnehmen.»

Seine Vorteile gegenüber dem Vorjahr sieht Walkner vor allem durch die Erfahrung beim Navigieren. Dazu hat er daheim auf dem Kitzsteinhorn ein intensives Höhenttraining absolviert. «Der große Unterschied zu anderen Rallies ist bei der Dakar neben der extremen Länge der Verbindungsetappen und dass wir nicht nur fünf Tage, sondern zwei Wochen unterwegs sind,

dass es bis auf Höhen um 5000 Meter geht und wir Temperaturen von 30 Grad bis minus zehn Grad haben. Dass ich in Österreich die Möglichkeit für Höhenttraining habe, hilft mir dabei viel. Ich weiß jetzt auch mehr, wie ich mich auf die Kälte einstellen muss.»

Das erste Ziel von Walkner wird es erstmal sein, überhaupt das Ziel zu erreichen. «Bei den 9000 Kilometern auf so unterschiedlichen Pisten kann so viel passieren, da gehört auch etwas Glück dazu, dass man es ins Ziel schafft», ist sich der Rally-Weltmeister im Klaren. «Aber wenn nichts Größeres dazwischenkommt, hoffe ich, dass ich es unter die ersten drei schaffe.» ♦ IP

DIE ETAPPEN

Prolog: 2. Januar Buenos Aires-Rosario/RA (ca. 15 Min.), mit einem Mini-Special. >>>

Etappe 1: 3. Januar Rosario-Villa Carlos Paz/RA (VE 405 km, WP 227 km). Zwischen den Bergen hindurch, schnelle Etappe. >>>

Etappe 2: 4. Januar Villa Carlos Paz-Termas de Rio Hondo/RA (VE 336 km, WP 450 km). Lang, schnell. >>>

Etappe 3: 5. Januar Termas de Rio Hondo-San Salvador de Jujuy/RA (VE 349 km, WP 341 km). Erste Berge. >>>

Etappe 4: 6. Januar San Salvador de Jujuy-San Salvador de Jujuy/RA (VE 200 km, WP 429 km). Erste Marathon-Etappe bis auf 3500 m.ü.M. Sand, Steine. >>>

Etappe 5: 7. Januar San Salvador de Jujuy/RA-Uyuni/BOL (VE 315 km, WP 327 km). Bis auf 4600 m.ü.M. Schwierige Navigation in offenem Gelände. >>>

Etappe 6: 8. Januar Uyuni-Uyuni/BOL (VE 181 km, WP 542 km). Längste Special-Etappe zwischen 3500 und 4200 m.ü.M. >>>

Etappe 7: 9. Januar Uyuni/BOL-Salta/RA (VE 440 km, WP 353 km). Flussquerungen, Nachtankunft für viele. >>>

Ruhetag: 10. Januar

Etappe 8: 11. Januar Salta-Belen/RA (VE 373 km, WP 393 km). Erste große Sanddünen, dazu schwierige Navigation. >>>

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

Etappe 10: 13. Januar Belen-La Rioja/RA (VE 283 km, WP 278 km). Bringen die riesigen Fiambala-Dünen die Vorentscheidung? >>>

Etappe 11: 14. Januar La Rioja-San Juan/RA (VE 281 km, WP 431 km). Fesh-fesh, Dünen, Steine, Speed-Sektionen – das volle Programm. >>>

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

Etappe 13: 16. Januar La Villa Carlos Paz-Rosario/RA (VE 419 km, WP 180 km). Abwechslungsreich, ohne große Schwierigkeiten ins Rallye-Ziel. >>>

WM-Rückblick 2015

Nobody vor den

Expertenurteil
2015

Von ALEX HODGKINSON

Im vergangenen Winter waren die Namen Cairoli und Villopoto in aller Munde, wenn man von der Motocross-WM sprach. Aber zum Ende kam die Sensation in Person von MXGP-Rookie Romain Febvre, der als 23-Jähriger alle in Grund und Boden fuhr.

Mit acht GP-Siegen und 13 Podestplätzen in Folge sicherte der junge Franzose Yamaha den ersten Offroad-Titel, seitdem Serienmeister Cairoli 2010 zu KTM gewechselt war, und trotz seiner jungen Jahre hat der Elssässer eine erstaunliche Karriere hinter sich.

«Im französischen Jugendcross war ich nie ein Star», gibt er zu. «Ich fuhr meistens um Rang 10, aber ich hatte gute Freunde als Sponsoren. Als ich 2006 eine schwere Knieverletzung erlitt, musste ich längere Zeit pausieren. Meine Sponsoren hatten auch ein Supermoto-Team und haben mir vorgeschlagen, ich könnte da fahren, weil die Belastungen für das Knie minimal seien.»

«Ich habe gleich gewonnen und fuhr auch in Deutschland, wo ich einige DM-Läufe gewann. Aber meine große Liebe war immer Motocross, und 2009 wollte ich es wieder versuchen. Die Supermoto Erfah-

rung hat mir sicherlich einiges gebracht - Driften, Throttle-Kontrolle -, aber ich hatte auch zwei Jahre in meiner Motocrosskarriere verloren und, auch wegen meines ungünstigen Geburtsdatums, eine relativ kurze MX2-Karriere.»

«Ehrlich gesagt, ich war frustriert, als ich im vergangenen Winter altersbedingt in die MXGP-Klasse aufsteigen musste, denn ich rechnete mir gute Chancen auf den MX2-WM-Titel aus, aber jetzt bereue ich es natürlich nicht.»

Schon beim Testen verletzt

Febvre weiter: «Eigentlich hatte kein Team außer Yamaha Interesse an mir. Mein Fahrstil auf der 250er war ziemlich wild, und jeder glaubte, ich würde mit der 450er nicht zurechtkommen. Aber mir war klar, dass ich meinen Fahrstil ändern musste.»

Schon beim ersten Test im Dezember 2014 auf der YZ-450F verletzte sich der Franzose an der Schulter und verpasste damit einen Großteil der Winter Vorbereitung: «Ich war beim Saisonauftakt in Katar noch nicht bereit, den großen Jungs Paroli zu bieten, aber ich hatte einen soliden Start. Und schon eine Woche später kam mein erstes MXGP-Laufpodest in Thailand.» Seit Ende Mai hat der neue Meister kein Podest mehr verpasst; er ist würdiger Weltmeister geworden! ♦



Romain Febvre fuhr allen Gegnern auf und davon



Febvre im Retro-Look beim Yamaha-Jubiläumsfest in Maggiora



Erster GP-Laufsieg in der MXGP-Klasse in England



Nur noch eine Runde bis zum WM-Titel in Assen

Etablierten



Febvre - der junge Weltmeister



Spektakulär bereits auf dem Supermoto-Bike - in Gelb auf Suzuki



Auch das Stürzen lernte Romain - im Sand von Valkenswaard

GASTKOMMENTAR

Ein Erfolg, der nicht vom Himmel fiel

Von MICHELE RINALDI



(56/1) Der Motocross-Weltmeister von 1984 und 13-fache GP-Sieger zu den Erfolgen von Yamaha und seines Schützlings Romain Febvre.

2015 war ein tolles Jahr im Offroadsport für Yamaha in seinem Jubiläumsjahr. Wir gewannen den MXGP-WM-Titel mit Romain Febvre, den WMX-WM-Titel mit Kiara Fontanesi und den Junioren-WM-Titel mit Maxime Renaux, aber vor allem brachte der Erfolg mit Romain in der Königsklasse die größte Freude. Wir hatten Romain schon vor ein paar Jahren im Auge, als er in die MX2-Klasse aufgestiegen war. Er fuhr mit viel Schwung, und als ich sah, dass er sein Zuhause nach Belgien verlegt hatte, um das Sandfahren zu lernen, war mir klar, dass er ein Youngster mit Ambitionen und Zielen war. Er wollte den Erfolg und war bereit, dafür hart zu arbeiten. Das ist nicht selbstverständlich; viele andere junge Fahrer scheinen zu glauben, dass der Erfolg ein Geschenk des Himmels ist. Ich glaubte an Romain als Hoffnungsträger für die Zukunft, aber ich muss ehrlich zugeben, dass ich nicht erwartet habe, dass er den Titel gleich im ersten Jahr bei uns holen würde. Ich wusste, dass er während der Saison einigen Leuten mit seinem Speed die Augen öffnen würde, aber ich habe damit gerechnet, dass er erst 2016 die Konstanz haben würde, um ein echter Titelkandidat zu sein. Nach seinem Vizemeistertitel des Vorjahres waren unsere größten Erwartungen 2015 bei Jeremy Van Horebeek, und Romain hatte einen schwierigen Winter hinter sich. Bei den ersten Testfahrten für Yamaha vor Weihnachten hat er sich verletzt und verpasste damit einen Großteil des Winterprogramms. Aber er wurde im Laufe der Saison immer stärker und konnte in der zweiten Saisonhälfte seine Gegner eindrucksvoll kontrollieren. Schon beim zweiten GP in Thailand hatte er einen Laufpodestplatz, und in Argentinien war er in der letzten Runde des Tages der schnellste Mann auf der Strecke. Natürlich sind wir begeistert von Romains Leistung. Er ist ein sehr angenehmer Partner; seine Ansichten sind eher die eines Oldschool-Fahrers, der alles überlegt und analysiert. Er kann sich bei seinem Feedback und seinen Wünschen

sehr präzise äußern. So was kommt heutzutage bei den jungen Fahrern selten vor. Ich bin bis heute beeindruckt, wie er mit seinem neu gewonnenen Status zurechtkommt. Er ist bodenständig geblieben, und sein Siegeswille in Mexiko, den USA und beim Nationencross, nachdem der Titel schon gesichert war, war beeindruckend. Yamaha hatte gerade fünf magere Jahre hinter sich, nachdem wir zwischen 1992 und 2010 15 WM-Titel gewonnen hatten. Man arbeitet genauso hart, um Zweiter zu sein, aber man erhält nicht die Anerkennung. Manchmal ist es sogar schwieriger, wenn man nicht gewinnt. Alles läuft von selbst, wenn man auf der Siegesstraße fährt, aber man verbringt auch viel Zeit damit, die Laune im Team zu erhalten, wenn man nicht gewinnt. KTM hat über Jahre auch nichts gewonnen, aber ich bin sicher, dass jeder im Team und im Werk damals genauso hart gearbeitet hat, um Erfolg zu haben. Wir freuen uns dieses Jahr auch über den Junioren-WM-Titel in der 125-ccm-Klasse mit Maxime Renaux. Yamaha war das erste japanische Werk, das 1997 einen Viertakt-Crosser auf den Markt gebracht hat, aber wir nehmen weiterhin die Bedeutung der Zweitakter für die jungen Fahrer wahr. Für 2016 hat Yamaha - gemeinsam mit Youthstream - eine 125er-Meisterschaft für die Hobbyfahrer mit Finale in der Schalker Veltins-Arena eingeführt. Ein gesundes Aufbauprogramm ist wichtig für den Sport, und wir werden sicherlich damit einen zukünftigen Romain Febvre finden. Man weiß nie, wie ein Fahrer sich nach einem Titelgewinn verändert, aber bei Romain bin ich mit Kooperation und Verhältnis zum Team sehr zufrieden. Er scheint eine natürliche Gangart zu haben, und ich bin optimistisch, dass er so bleibt. Ich blicke auf eine lange, erfolgreiche Zusammenarbeit. Unser Glaube an das 2011 eingeführte neue Motor-konzept wurde jetzt bestätigt, und 2015 kann der Start einer neuen erfolgreichen Ära für Yamaha sein - mit Romain an der Spitze.

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

www.mariani.de



30 Jahre mariani = 30% Rabatt. Wir bedanken uns für Ihre Treue mit 30% auf Sound. Tel. 05264/8601 H

Tuning - auch für Ihren Audi.
www.bb-automobiltechnik.de H

BMW

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

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



TV/DVD auch während der Fahrt - für alle BMW-Modelle! Vor-Ort-Service! 0700/22022011, www.digitaletechnik.de H

Tuning - auch für Ihren BMW.
www.bb-automobiltechnik.de H



30 Jahre mariani = 30% Rabatt. Wir bedanken uns für Ihre Treue mit 30% auf Sound. Tel. 05264/8601 H



BMW 425dA M-Paket HUD Navi Prof. EZ 2/2015, 18500 km, 160 kW (218 PS), weiß, alpinweiß, Alcantara, Tel., Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 1. Hd., Harmann-Kardon, DAB, SpeedLi, GRA, 2x PDC, Keyless u. v.m., 44.444,- € (MwSt. abw.). eXclusive-mobile.eu e.K. Inh. Karolina Kowacz, Grüner Weg 9, 58739 Wickede, Tel. 02377-805572, www.exclusive-mobile.eu H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30421

BMW Alpina



B4 Biturbo Coupé Switchtronic Allrad. Neuwagen, 301 kW (409 PS), Black Sapphire, Leder, Navi Prof., Xenon, Harman Kardon, DAB, Glasdach, Komfortzugang, Aktive Geschw. Regelung, HeadUp, Kraftstoffverbrauch: innerorts (l/100 km) 10,6; außerorts (l/100 km) 6,3; kombiniert (l/100 km) 7,9; CO2-Emissionen kombiniert (g/km) 183, CO2-Effizienz D, 90.330,- € (MwSt. abw.). Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Tel. 02251/9451-28, www.rolfhorn.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30412

Cobra

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

Ferrari

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

348/355 Challenge ges. 0171/4167106 H

Jaguar

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

Land Rover

www.mariani.de

30 Jahre mariani = 30% Rabatt. Wir bedanken uns für Ihre Treue mit 30% auf Sound. Tel. 05264/8601 H



Landy Defender Kinderjeep, EZ 12/2014, 5 km, 5 kW (7 PS), rot, 2450,- €. Tel. +49(0)176/63373466

Lexus



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

Lotus



YES-Roadster „RARITÄT“, 11/2011, schw./Leder schw., 213 kW/290 PS, erst 2591 km, Audi Motor/Getriebe, Brembo, Klima, 35.900,- €. Tel. 040/53789494 www.NIC-SPORTWAGEN.de, Nic B. Brecht, Tarpen 17a, 22419 Hamburg H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30435

Maserati

www.mariani.de

30 Jahre mariani = 30% Rabatt. Wir bedanken uns für Ihre Treue mit 30% auf Sound. Tel. 05264/8601 H

Mercedes

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

Tuning - auch für Ihren Mercedes.
www.bb-automobiltechnik.de H



E 63 AMG, EZ 04/12, 125800 km, 386 kW, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 47.660,- € (MwSt. abw.) Ostendorf GmbH, Am Vatueershof 3, 59229 Ahlen, Tel. 02382/789-172, www.ostendorf.info H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30471

VANSPO RTS.D E



EINZELSTÜCK „MetroLINE“ - HARTMANN Citan 111 CDI, EZ 06/2014, ca. 6000 km, Aerodynamikpaket MetroLINE (Front-, Seiten-, Heck- und Dachspoiler), Vollleder schwarz + Sportlenkrod, Sportfedersatz, 17" oder 18" Wunschfelge im Preis enthalten, Chiptuning, Klima u.v.m., Verbr. l/100 km: in.orts 5,0; auß.orts 4,4; komb. 4,6; CO2 komb.: 119 g/km, CO2-Effizienz: A. 35.164,- € (MwSt. abw.) VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30444



www.varex.com

... SLS-/G-MODELLE: Wir kaufen an! ... Kfz-Handel am Tegernsee ... Tel. 08022/6607080 ... H mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30443

VANSPO RTS.DE BY HARTMANN-TUNING



Vans - sportlich - einzigartig „Vito 119 HARTMANN VP Spirit“ - „Tourer Select“, EZ 09/2015, ca. 10000 km, Aerodynamikpaket VP Spirit (Front-, Seiten-, Heckspoilerschürze), Sportfedersatz, Alu-Radsatz NAVIK 1 mit SR 245/45 R20, Sportauspuffrohr, Chiptuning, Interieur-Pakete, VOLLAUSSTATTUNG! Standheizung, alle Assistenten, 8-Sitzer, NAVI, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m., Verbr. l/100 km: in. orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb.: 157 g/km, CO2-Effizienz: A. 65.330,- € (MwSt. awb.) VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 ... H mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30445

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM VENTRIERS GMBH



SLS ROADSTER, 2012, 18800 km, DB+1, SEHR ELEGANTE FARBKOMBINATION, NUR 221.888,- € MwSt. awb. Wir kaufen Ihren SLS BAR SOFORT ZU HÖCHSTPREISEN T. 08151-28808, AVG Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg ... H mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30455

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM VENTRIERS GMBH



SLS AMG GT ROADSTER "FINAL EDITION", 1 OF 350, 1. Hd., EZ 4/2014, 18800 km, NEUWAGENZUSTAND, 369.999,- € MwSt awb. T. 08151-28808 AVG Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg ... H mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30454

www.mariani.de



30 Jahre mariani = 30% Rabatt. Wir bedanken uns für Ihre Treue mit 30% auf Sound. Tel. 05264/8601 ... H

Mini

Leistungskits für alle MINI! Ganz neu: MINI F56 Cooper S bis 235 kW/320 PS 450 Nm inkl. Vmax. www.wintertuning.de ... H

Opel

Manta 400/Ascona 400 ges. 0171/4167106 ... H

Porsche



Porsche 911 Carrera S PDK Sportabgas 20, EZ 1/2015, 9850 km, 294 kW (400 PS), achatgrau-metallic, Leder, Navi, Tel., Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., PCM erweitert, PASM, Kamera, PDC v&h, Schaltwippen, 104.900,- € (MwSt. awb.). eXclusive-mobile.eu e.K. Inh. Karolina Kowacz, Grüner Weg 9, 58739 Wickede, Tel. 02377-805572, www.exclusive-mobile.eu ... H mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30418



Cayman 981 PDK, EZ 5/2013, 28500 km, 202 kW (275 PS), 1. Hand, silber, Alcantara, Klima, SHZ, NR-Fzg., platin Silber, Klima, Parkassistent, SHZ, 18" u.v.m., VB 46.400,- € eXclusive-mobile.eu e.K. Inh. Karolina Kowacz, Grüner Weg 9, 58739 Wickede, Tel. 02377-805572, www.exclusive-mobile.eu ... H mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30419

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

Original PORSCHE Rückfahrkamera

www.digitaletechnik.de

991 GT3 mit dynamischen Leitlinien/ ParkAssistent! Auch Cayenne, Macan, Panamera und 991. Tel. 0700/22022011 ... H



997 GT3, EZ 8/2006, 79000 km, 305 kW (415 PS), weiß, Alcantara, Klima, gepflegter GT3, Carrera GT Sitze, PCCB Bremse, unfallfrei, nachlackierungsfrei, VB 87.500,- € Tel. 0152/52779958, maggiolino1@yahoo.com ... H mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30494

Renn/Rallye

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

SCHARF und SCHNELL

www.CATCAMS.BE TEL: +32 (0)3 326 25 60

NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR (Ventilfeder, -Teiler, NW-Räder, ...)

RENN PLEUEL (SAE 4340, geschmiedet)

www.lueticke-motorsport.de ... H

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

www.indysport.de ... H

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

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

longacre Intercomp

BOXENZUBEHÖR BERATUNG • VERKAUF • SERVICE

ISA-RACING MOTORSPORTZUBEHÖR Tel.: 02651-9625 0 www.isa-racing.de

www.Rennsportshop.com

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



Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.

Service • Verkauf • Beratung

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

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

Renntransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



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

Smart

www.berlin-tuning.com ... H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 ... H

VW



T5 Kombi 4motion 2.0 BITDI 8, EZ 3/2014, 35900 km, 132 kW (180 PS), silber, Navi, Klima, SHZ, NR-Fzg., AHK, SCHEIBEN 65%, LM 17 Zoll, PDC v&h, VW AG DIENSTWAGEN u.v.m., VB 34.777,- € (MwSt. awb.). eXclusive-mobile.eu e.K. Inh. Karolina Kowacz, Grüner Weg 9, 58739 Wickede, Tel. 02377-805572, www.exclusive-mobile.eu ... H mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30420



30 Jahre mariani = 30% Rabatt. Wir bedanken uns für Ihre Treue mit 30% auf Sound. Tel. 05264/8601 ... H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

MSa-Umfrage 2015

Die MSa-Umfrage 2015

13 Köpfe, neun Fragen und 117 Antworten. Was den Fachjournalisten von MOTORSPORT aktuell in dieser Saison in Erinnerung geblieben ist. Und was sie sich für die Rennsaison 2016 wünschen.

Wer ist dein persönlicher «Fahrer des Jahres»?

Wer war 2015 für dich fahrerisch die größte Enttäuschung?

Wer ist für dich der Newcomer des Jahres?

Welche war in deinen Augen die beste Rennszene des Jahres?

Worüber hast du dich im abgelaufenen Motorsport-Jahr aufgeregt?

Über welchen Spruch aus dem Jahr 2015 kannst du heute noch lachen?

Welches Ereignis an oder auf dem Weg zu der Rennstrecke bleibt dir aus 2015 in Erinnerung?

Was ist für dich die spannendste Frage vor der Rennsaison 2016?

Was muss im Motorsport unbedingt anders werden?

Michael Bräutigam

Funktion:
Redakteur
Automobil



Elmar Brümmer

Funktion:
Sonderkorrespondent
Formel 1



Christian Eichenberger

Funktion:
Chef vom
Dienst



Lutz Gernert

Funktion:
Bildredakteur



Nick Tandy. Sowohl in Le Mans – mit seinem Mega-Vierfachstint in der Nacht – als auch beim Petit Le Mans, als er im GT-Porsche(!) übers Wasser «ging», hatte er jeweils riesigen Anteil am Gesamtsieg.

Marc Márquez. So genial er ist, wenn er «voll» fährt, so unfair und überflüssig war sein aktives (Malaysia) und passives (Valencia) Einmischen in den WM-Kampf. Deshalb für mich auch fahrerisch ein Verlierer.

Da kommt man in diesem Jahr wohl nur schwer an Max Verstappen vorbei. Mit 17 Jahren und nur einer Formel-Saison Erfahrung hat er die FI-Szene richtig schön aufgemischt!

Kévin Estres Start-Turn beim BSS-Hauptrennen in Brands Hatch. Da hat er seinen McLaren mal so richtig fliegen lassen und eine Chaosrunde à la Senna oder Schumacher nach der anderen hingelegt.

Über Red Bull. Erst schimpft man auf den Motorenpartner, will Verträge kündigen, monatelang ändert sich fast täglich die Situation für 2016 – und am Ende landet man doch wieder bei Renault. Ein Treppenwitz.

«Timo, schieb ihn raus!», Wolfgang Ullrich am Funk zu Timo Scheider bei der DTM in Spielberg. Nicht sehr fair, aber so ticken echte Racer.

Eines Morgens bin ich auf dem Weg zum Nürburgring geblitzt worden. Das ist mir seit Jahren nicht passiert, da ich normalerweise ein sehr «spießiger» Autofahrer bin.

Ob Ferrari die Lücke zu Mercedes schließen kann. Das Dauerduell Rot gegen Silber hat mich jahrelang gefesselt. Ich würde mir wünschen, dass eine Neuaufgabe die deutschen Fans wieder FI-munter macht.

Vieles muss transparenter werden. Zwei Beispiele: Der Fan muss zum einen wissen, wer wann wo im Rennen liegt. Zudem müssen Strafen gegen Fahrer/Teams nachvollziehbar sowie für alle gleich sein.

Auf die Gefahr hin, dass es einfalllos wirkt: Lewis Hamilton. Aber keiner hat dauerhaft eine bessere Show geboten. Auf und neben der Rennstrecke. Ein echter Champion, finde ich.

Dass Kimi Räikkönen nichtsagend reden kann, wussten wir. Dass er auch so fahren kann, erschreckt mich. Kommt er wirklich nur mit dem Auto nicht mehr klar? Oder hat er ein anderes Problem?

Endlich kommt mit Max Verstappen mal einer aus der «next Generation», der mal nicht politisch korrekt ist. Die erste Grand-Prix-Saison von «Mad Max» verspricht mehr.

Die Bemühungen aller Rennställe, am Monsun-Samstag beim GP der USA in Austin die unermüdlich ausharrenden Fans mit kleinen Showeinlagen in der Boxengasse zu unterhalten.

Über das Wort «Strategiegruppe». Weil sie weder eine Gruppe war noch eine erkennbare Strategie hatte. Stattdessen: ein großer Spielplatz der Macht (und Machtlosen) in der Formel 1.

Ron Dennis über Kritiker Eddie Jordan: «Die FI lebt wie eine Familie in einem Dorf. Jedes Dorf hat seinen Dorftrottel. Er ist perfekt für diese Rolle.»

Das Wettrennen in Mexico City zwischen U-Bahn und Shuttle-Bus. Trotz zweimaligem Umsteigen und 48 Treppen siegte immer die Bahn. Manchmal mit eineinhalb Stunden Vorsprung.

Wie nah ist Ferrari wirklich an Mercedes dran – und wie weit sind Honda und Renault immer noch von den anderen weg?

Nicht nur, weil jetzt Weih-nachtszeit ist: Ein bisschen mehr Besinnung auf die wahren Werte würde guttun. Und dafür viel weniger Arroganz und deutlich kleinere Egos.

Valentino Rossi. Weil er im fortgeschrittenen Rennfahreralter nochmals allen zeigte, wo der Hammer hängt. Die Aktion gegen Márquez hat ihn zwar den Titel gekostet, aber es hat ihn menschlich gemacht.

Die Aktion von Timo Scheider in Spielberg war nicht nur daneben, sie hat in mir auch die Frage aufgeworfen: Sind da noch Racer im Cockpit oder Marionetten, die jeden noch so dämlichen Befehl ausführen?

Max Verstappen steht zweifelsfrei ganz oben. Vor seiner Leistung ziehe ich den Hut. Bin gespannt, was noch aus ihm wird – jetzt, wo er alle Abläufe und Strecken kennt.

Beste Rennszene? Bestes Rennen! Das Finale der IndyCar in Sonoma. Eigentlich sprach alles für Montoya. Aber dann streifte er sich beim Teamkollegen den Flügel ab. Und Dixon wurde doch noch Meister.

Über so manche kurzfristige Entscheidung. Vor allem in der Formel 1. Das Ego gewisser Leute ist so viel größer als der Gedanke an das Wohl für den Rennsport. Jeder denkt nur an sich – eine Volkskrankheit!

«Noch was?» Jenson Button am Funk, nachdem ihm das Team mitgeteilt hatte, dass es wieder einmal Probleme mit dem Honda-Motor gebe.

Ein Gespräch in Barcelona mit einem engen Vertrauten von Jules Bianchi. Es ging um dessen Gesundheitszustand. Ich wurde gebeten, nichts zu schreiben. Traurige Story!

Kann Rosberg die Form der letzten Grands Prix konservieren? Oder ist Hamilton auch 2016 «unschlagbar»? Außerdem frage ich mich, wie sich «Doktor» Rossi gegen die spanische Armada schlägt.

Der Spaßfaktor muss größer werden. Warum tragen die FI-Stars im Rahmen eines GP nicht ein Touren- oder Sportwagenrennen aus. Damals mit der Procar-Serie (BMW M1) hat das ja auch funktioniert.

Lewis Hamilton, weil er konsequent sein Ziel verfolgt hat, erneut den Titel zu holen. Man nehme nur seinen kompromisslosen Fahrstil. Das macht für mich einen richtigen Weltmeister aus.

Thierry Neuville. Er hat an seine sehr gute Performance von 2014 nicht angeknüpft. Immer wieder hat er seinen Hyundai «rausgeworfen» und den Speed (im Vergleich zu Paddon) nicht gebracht.

Max Verstappen. Er überholt seine Gegner gnadenlos, lässt das Auto heile und hat sich in der zweiten Hälfte der Saison noch gesteigert. Ein kommender Weltmeister.

Edoardo Mortaras Überholmanöver gegen Stefan Mücke und Renger van der Zande beim GP in Macao.

Dass die Moto GP am grünen Tisch entschieden wurde. Man hätte die Fahrer einfach laufen lassen sollen. Dadurch hat das spannendste Finale seit Langem einen faden Beigeschmack bekommen.

Über die Konversation am Funk zwischen Nico Hülkenberg und seinem Renningenieur beim GP in Mexiko.

Da muss ich leider passen.

Schafft Valentino Rossi es 2016 zu seinem zehnten WM-Titel?

Humanere Eintrittspreise und klare Regeln. Inzwischen braucht der normale Fan ja schon ein Diplom, um den Sport zu verstehen.

FORTSETZUNG S. 52

Was die Macher von

**MOTOR
SPORT
aktuell**

13 Köpfe, neun Fragen und 117 Antworten. Was den Fachjournalisten von MOTORSPORT aktuell in dieser Saison in Erinnerung geblieben ist. Und was sie sich für die Rennsaison 2016 wünschen.

Werner J. Haller

Funktion:
Sonderkorrespondent
Motorrad und Auto



Reiner Kuhn

Funktion:
Sonderkorrespondent
Rallye



Markus Lehner

Funktion:
Sonderkorrespondent
Motorrad



Imre Paulovits

Funktion:
Sonderkorrespondent
Motorrad



Wer ist dein persönlicher «Fahrer des Jahres»?

Auch wenn er letztlich die eine oder andere Kritik erntete: Valentino Rossi. Die MotoGP hat dieses Jahr viele Fans zweifellos begeistert, weil der Motorrad-Superstar (endlich) wieder siegfähig war.

Waren 2013 MotoGP-Champ Marc Márquez und 2014 WTCC-Titelträger José-Maria López die Favoriten, führt nun kein Weg am dreimaligen Rallye-Weltmeister Sébastien Ogier vorbei. Einfach top!

Valentino Rossi. Nur er schafft es nach 20 Jahren GP, im zarten Alter von 36 Jahren noch um den höchsten aller Zweirad-Titel mitzukämpfen. Sein Kick gegen «Lausebengel» Márquez schrieb Geschichte.

Valentino Rossi. Wie er es in seiner 21. WM-Saison schaffte, sich zu motivieren und bis zum Finale die WM anzuführen, verdient Hochachtung. Schade, dass die Márquez-Kontroverse dies überschattete.

Wer war 2015 für dich fahrerisch die größte Enttäuschung?

Natürlich habe ich als Schweizer auf die Leistungen des «Swiss Dream Teams» mit Tom Lüthi und Dominique Aegerter in der Moto2-WM geschaut. Beide können mehr, als sie gezeigt haben.

Ich will nicht von größter Enttäuschung sprechen, aber stellvertretend für jene Fahrer, von denen man mehr erwarten darf, nenne ich DTM-Pilot Martin Tomczyk. Erneut eine Saison zum Vergessen.

Jack Miller. Der von einigen arrogant wirkenden Äußerungen des Australiers und von viel Medienrummel begleitete Direktumstieg von der Moto3 in die MotoGP ging ziemlich in die Hosen.

Mika Kallio. 2014 noch im Kampf um den Titel dabei, ist der Finne dieses Jahr bei Italtrans und dann bei QMMF leider untergegangen. Hoffentlich kann er sich als KTM-Testfahrer wieder fangen.

Wer ist für dich der Newcomer des Jahres?

Max Verstappen, der – noch keine 18 – eine starke erste Formel-1-WM zeigte. In der Moto2-WM Alex Rins: Vizeweltmeister im Debütjahr und viele Routiniers gebügelt.

Noch vor F1-Rookie Max Verstappen ist das Hayden Paddon. Beeindruckend, wie der Hyundai-Pilot die Rallye-WM und seine routinierten Werkskollegen aufmischt. Hut ab!

Zwei Fahrer: Maverick Viñales und Alex Rins. Sowohl der Suzuki-MotoGP-Rookie als auch der Moto2-Neuling überzeugten mit hohem Speed und überraschender Konstanz.

Maverick Viñales. Was er als MotoGP-Rookie auf der neuen Suzuki zustande brachte, war phänomenal. Noch heißer wurde er beim Test in Valencia auf Michelin-Reifen.

Welche war in deinen Augen die beste Rennszene des Jahres?

Das MotoGP-Duell zwischen Marc Márquez und Rossi hat 2015 einige heiße Szenen gehabt – Beispiel Zielschikane Assen. Aber um den Rossi-Kick in Sepang kommt man letztlich nicht herum.

Ich weiß gar nicht, welche der vielen Highlights aus der MotoGP-Saison ich hier hervorheben sollte. Was Rossi, Márquez, Lorenzo oder Dovizioso und all die anderen da abliefern, ist irre – Gänsehaut!

Es kann nur eine geben – Rossis Kick gegen Alex Márquez in Sepang. Verlorener WM-Titel hin oder her: Ein Mann hat einem einseitig erzogenen, erfolgsverwöhnten Jüngling die Grenzen aufgezeigt.

Das gesamte MotoGP-Rennen in Phillip Island. Lorenzo, Rossi, Márquez und Iannone boten Positionskämpfe ohne Verschnaufpause. Oder war das doch alles nur halb so wild, weil Márquez nur spielte?

Worüber hast du dich im abgelaufenen Motorsport-Jahr aufgeregt?

Über Entscheide der Rennkommissare – vorab in der Motorrad-WM und der Formel 1. Lasst die Jungs Rennen fahren! Selbst Racer wie Kimi Räikkönen blicken nicht mehr durch (siehe nächste Antwort).

Über die FIA- und Rallye-WM-Managerin Michèle Mouton: Sicherheit als oberstes Gebot proklamieren, den WM-Piloten aber nur ein Reifenprofil für alle Wetterbedingungen zugestehen... Das passt nicht.

Die MotoGP-Rennleitung. Sie hat es mit einer an Dummheit nicht zu überbietenden Entscheidung – Verbannung Rossis auf den letzten Startplatz – geschafft, den Fans das Finale in Valencia zu verteufeln.

Über den Ordner in Brünn, der mich und drei andere Kollegen trotz gültiger Pässe 20 Minuten nicht weiterfahren lassen wollte und nicht bereit war, in einer Weltsprache zu kommunizieren.

Über welchen Spruch aus dem Jahr 2015 kannst du heute noch lachen?

«Wenn das legal ist, was er macht, dann tu ich es beim nächsten Mal auch.» Räikkönens Läster-Funk beim US-GP gegen Max Verstappen.

«So etwas mache ich in zwei Rallyes», unterbrach Ogier, als ich Kris Meeke beim Finale lobte, weil er in den letzten vier WM-Läufen 56 Punkte holte.

Valentino Rossi nach dem WM-Finale mit spanischem Dreifachsieg: «Márquez ist gefahren, als sei er der Leibwächter von Lorenzo.»

Lin Jarvis nach dem Rennen in Sepang: «Wenn man vier Jahre mit Max Biaggi zusammengearbeitet hat, bleibt man auch in solchen Situationen ruhig.»

Welches Ereignis an oder auf dem Weg zu der Rennstrecke bleibt dir aus 2015 in Erinnerung?

Die restaurierte Kapelle beim Besuch des MotoGP-Laufs in Mugello. Wie waren ein paar Leute, die dort logierten. Die Abende waren so vergnüglich wie die Tage an der Strecke.

DTM Hockenheim: Um 7 Uhr sagt mir Herbert Schnitzer vor unserem Drei-Sterne-Hotel, dass Charly Lamm meinen Samstagsstart im TT Cup sah. Das macht mich schon stolz.

Sachsenring 2015 – die Begeisterung, Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft der vielen «kleinen Helfer» bei Parkfeldern, Medienbetreuung und Ausweiskontrollen.

Wie auf dem Weg zum WM-Finale in Valencia bereits morgens um halb sieben der Stau auf der Autobahn zehn Kilometer lang war. Das Zuschauerinteresse war unglaublich.

Was ist für dich die spannendste Frage vor der Rennsaison 2016?

Wie sich Rossi nach dem «Tachtelmechtel» mit Márquez in der MotoGP zurückmeldet. Als Schweizer hoffe ich auch auf eine Steigerung des «Swiss Dream Teams» mit Lüthi/Aegerter in der Moto2.

Ob die drei Hyundai-Werkspilote mit ihrem neuen Auto in der Lage sind, mit Volkswagen um den Hersteller-Titel zu kämpfen. Und ob das Toyota-Rallye-WM-Projekt in Finnland in Fahrt kommt.

Zwei Fragen: Kann Marc Márquez sein trotz vier WM-Titeln und total 50 GP-Siegen jetzt bei vielen Fans zementiertes «Lausebengel»-Image korrigieren? Und hält Rossi 2016 nochmals vorne mit?

Wie werden sich die neuen technischen Regeln und Reifen auf die Leistungsdichte in der MotoGP auswirken. Denn wenn sich die Tendenz nach dem Valencia-Test bestätigt, wird es richtig spannend.

Was muss im Motorsport unbedingt anders werden?

Weniger ist mehr. Ich erinnere mich gerne an die 1980er-Jahre: Da fuhren drei Viertel der Formel 1 mit Ford-Cosworth-Motoren – es hat funktioniert. Und andauernd diese kaum noch nachvollziehbaren Strafen.

Ohne die Arbeit von Herstellern, Teams und Fahrern zu schmälern: Aber klare Dominanzen Einzelner sind der Spannung und Popularität abträglich. Und bitte mehr Typen mit Ecken und Kanten.

Die MotoGP-Macher haben sehr vieles richtig gemacht, dafür darf man Señor Ezpeleta & Co auch mal danken. Doch ein reiner Moto2-Markencup (mit Kalex und Honda) ist mittelfristig einer WM unwürdig.

Der ADAC und die IDM müssen unbedingt wieder zusammenfinden. Noch mehr Aufspaltung der deutschen Szene wird die Fahrer noch weiter gegenüber den Spaniern und den Italienern benachteiligen.

In diesem Jahr bewegte

Thomas Schiffner

Funktion:
Sonderkorrespondent
Offroad



Vierrad: Sebastian Vettel. Weil er mit deutlich unterlegenem Material als Einziger mit Hamilton/Rosberg mit- und ein paarmal sogar dagegenhalten konnte. Zweirad: Es wäre bis Sepang Rossi gewesen...

So wirklich fällt mir da keiner ein. Bei Fernando Alonso lag es am Auto, bei Cairoli, Herlings und Nagl (MX) an Verletzungen, die deutschen Moto2-Piloten fuhren nah an ihren Grenzen.

Da hätte ich zwei: F1 klar Max Verstappen, den ich vor zwei Jahren noch im Kart bewundert habe. Bahnsport: Michael Härtel. Noch nie hat ein 17-Jähriger GP-Läufe gewonnen.

Beste Rennszene? Von «bester» kann man nicht sprechen, aber die erfolgreiche Abbräumaktion von Rossi gegen Márquez in Sepang wird im Gedächtnis haften bleiben. Wahrscheinlich für immer.

Wie oben. Der moralisch Schuldige war natürlich Márquez. Aber im Regelbuch steht nichts über die emotional ausnahmsweise erlaubte Eliminierung von Gegnern – das war ein No-Go von Rossi.

«Marc ist mit seinem Lenker gegen mein Bein gefahren, dabei hat es den Lenker eingeklappt, deshalb ist er gestürzt» – Rossi in Sepang.

Seitenwagen-Bahn-EM-Finale in Herten. Karl Keil/Stefan Müller stürzen im Training; Müller stirbt. Zwei Wochen später zur Beerdigung nach Seligenstadt.

Mehrere: Kommt Vettel an Mercedes vorbei? Was passiert, wenn Max Nagl eine MXGP-Saison ohne Verletzung fährt? Wie begegnen sich Rossi und Márquez auf und neben der Strecke?

Dass Funktionäre vom grünen Tisch aus den Sport regieren und kaputt reglementieren. Mehr Praxisnähe dringend erforderlich. Das gilt für (fast) alle (Zwei- und Vierrad-)Disziplinen.

Michael Schmidt

Funktion:
Redakteur
Formel 1



Max Verstappen. Niemand, ich eingeschlossen, hat damit gerechnet, dass ein 17-Jähriger das packt. Aber er hat es geschafft. Mit ein paar Schönheitsfehlern. Aber die gehören bei einem Neuling dazu.

Kimi Räikkönen. Nachdem er den Vertrag für 2016 in der Tasche hatte, war der Ofen aus. Dass er nach Alonso nun Vettel abbekommen hat, ist hart. Aber da muss er durch. Fehlt eigentlich nur noch Hamilton.

GP2-Meister Stoffel Vandoorne. Noch nie hat ein GP2-Champion so überzeugt – weder ein Rosberg noch ein Hamilton. Traurig, dass er keinen Platz in der Formel 1 kriegt.

Das Überholmanöver von Daniel Ricciardo gegen Lewis Hamilton in Austin. In dieser Doppelrechts außenherum an einem Hamilton vorbeizugehen, war genial. Da hat sogar Hamilton gestaunt.

Über die Hersteller, die einfach nicht einschlen wollen, dass die Formel 1 einen Neustart braucht. Das ganze System ist krank. Und jeder sieht nur seinen eigenen Wettbewerbsvorteil.

Vijay Mallya: «Die Idee der FIA, einen Billigmotor für sechs Millionen Euro einzuführen, finde ich gut. Jetzt frage ich bei Toto nach Rabatt.»

Wie wir Niki Lauda (mit Chauffeur) im Stau in Silverstone abgehängt haben. Wir haben uns auf einer dritten Spur aus dem Staub gemacht, während er eingeklemmt war.

Kriegen die Beteiligten in der Formel 1 einen Neustart hin? Und wie sieht er aus?

Alles. Ich sehe kein Konzept. Zu viel Wildwuchs, zu viele Schüsse aus der Hüfte.

Marcus Schurig

Funktion:
Redakteur
Sportwagen



Als Langstreckenmann sage ich: Nico Hülkenberg und Earl Bamber. Beide siegten Mitte Juni beim 24h-Rennen in Le Mans – als Rookies auf einer echt schwierigen Strecke, wo Erfahrung im Verkehr zählt.

Loïc Duval. Der Franzose galt mal als Kronprinz im LMP1-Sport, davon war in diesem Jahr wenig zu sehen. Regelmäßig war Teamkollege Luca di Grassi schneller, besonders beim 24h-Rennen in Le Mans.

Ganz klar GP2-Meister Stoffel Vandoorne, der fahrerisch die Messlatte im Feld setzte. Und F1-Pilot Max Verstappen, der als 17-Jähriger eine wirklich bockstarke Leistung ablieferte.

Das Duell der beiden Schweizer Neel Jani (Porsche) und Marcel Fässler (Audi) beim Saisonstart der Sportwagen-WM in Silverstone, als beide einen harten und fairen Zweikampf boten.

Über das Dauerärgernis Stallregie, dass Motorsport zum Witz macht und verhöhnt. Wer ist schuld? Die Hersteller. FIA und Sportbehörden müssen dem Treiben ein Ende setzen – sonst ist der Sport tot.

Sportchef Fehan auf die Frage, ob Corvette in Zukunft auf Mittelmotor wechselt: «Wir können ja nicht ewig mit Fred-Feuerstein-Technik fahren!»

Als sich Motorsportchef Cox über inkompetente Berichterstattung zum Thema LMP1-Nissan beschwerte – und seine Autos in Le Mans 20 Sekunden pro Runde zu langsam waren.

Schaffen Audi und besonders Toyota in der LMP1-Klasse mit komplett neuen Autos den Anschluss an Porsche? Oder haben die Schwaben wieder einen Joker in der Hinterhand?

Es ist wie in allen Sportarten, zum Beispiel Fußball oder Handball: Die Funktionäre funktionieren nicht. Auf Dauer wird das den Motorsport killen. Der Einfluss der Hersteller muss begrenzt werden.

Arno Wester

Funktion:
Sonderkorrespondent
Sport- und
Tourwagen



Mit Max Verstappen, dem jüngsten Formel-1-Fahrer (17) aller Zeiten, sowie Pascal Wehrlein als jüngstem DTM-Champion (21) haben in diesem Jahr zwei Fahrer für Furore gesorgt.

Der zweifache Formel-1-Weltmeister Fernando Alonso, der McLaren-Honda nicht in die Erfolgsspur brachte und dafür auch noch ein stattliches «Schmerzengeld» kassierte.

HTP-Junior Marvin Dienst (18), der nach dem Gewinn des Formel BMW Talent Cups nun auch die ADAC Formel 4 mit 14 Podestplätzen (acht Saison-siegen) überlegen gewann.

Als Juan-Pablo Montoya beim IndyCar-Finale in Sonoma ausgerechnet mit seinem Penske-Teamkollegen Will Power kollidierte und den Titel an den punktgleichen Scott Dixon verlor.

Über den Funkspruchbefehl («Timo, schieb ihn raus») von Audi-Motorsportchef Dr. Wolfgang Ullrich an seinen Fahrer Timo Scheider beim DTM-Rennen in Spielberg.

Wie Alonso beim US-GP seinen bis dato besten Startplatz (P9) mit Galgenhumor kommentierte: «Macht ein Foto und hängt es an die Wand.»

Als Audi-Motorsportchef Ullrich nach der Funkspruchaffäre in der DTM von vielen Medien (nicht von MSA) bereits vorzeitig in Rente geschickt wurde.

Welche Auswirkungen hat der nicht enden wollende Abgaskandal von Volkswagen auf die Werks-Engagements der einzelnen Konzernmarken noch.

Dass nicht nur in MOTORSPORT aktuell wieder mehr über den Rennsport und damit auch weniger über die immer mehr ausufernde Politik auf und abseits der Rennstrecke berichtet wird.

Anke Wiczorek

Funktion:
Freie
Mitarbeiterin
Motorrad



Valentino Rossi. Wie er seine Mannschaft nach dem verlorenen Titelkampf getröstet hat, war ganz großer Sport. Rossi ist zwar nicht Weltmeister geworden, aber Sieger der Herzen allemal.

Ausgerechnet mein bisheriger kleiner Liebling Marc Márquez. Seine unfairen Aktionen haben ihm viele Minuspunkte eingebracht. Sein Image hat schwer gelitten, zumindest bei mir.

Einer hat mich echt begeistert: Alex Rins. Als Rookie in die Moto2 gekommen, zweimal gesiegt und acht weitere Podestplätze geholt, am Ende WM-Vize. Wahnsinn!

Eindeutig Rossis Kick gegen Marc Márquez in Sepang. Ob gewollt oder unbewusst: Der Superstar hat den übermütigen Aufmüppigen mal wieder auf den Teppich geholt. Es wurde Zeit.

In der IDM läuft nicht alles rund. Aber dass der ADAC jetzt nicht nur eine eigene Moto3-Klasse veranstaltet, sondern komplett aus dem Förderpool aussteigt, ist des Vereins nicht würdig.

«Meine Frau sagt, eine Runde reicht, den Rest könnten wir uns sparen.» Endurance-WM-Teamchef Mandy Kainz nach zwei Ausfällen.

Meine Lebensmittelvergiftung in Schleiz samt Notarzt. Sonntagnacht musste ich aber meine Texte liefern. Infos dafür bekam ich ausgerechnet von der Konkurrenz.

Es gibt für mich zwei Fragen: Wie schlägt sich IDM-Superbike-Champion Markus Reiterberger in der Superbike-WM? Schafft es Rossi in der MotoGP noch einmal so weit nach vorne?

Die Klassen müssen wieder eindeutiger erkennbar werden. Im Motorradbereich blickt bei Supersport, Superstock, Superbike usw. doch kaum noch ein normaler Zuschauer durch.

Automobil-Stars gestern & heute

WAS MACHT EIGENTLICH...?

MARK
BLUNDELL

1988



2015

«The Will to Win», stand groß auf seinem gelben Helm geschrieben. Den braucht er heute fast nicht mehr. Die Rennkarriere von Mark Blundell gehört der Vergangenheit an. Der Spruch seines Großvaters zählt aber immer noch. Heute aus Sicht des Managers. Denn Blundell hat gleich mehrere Pferde im Stall, mit denen er gewinnen will. Die bekanntesten sind Roberto Merhi, Gary Paffett, Tom Blomqvist und Mike Conway. Und das ist nur die Sparte Rennfahrer. «Ich manage auch noch acht Golfer und zehn Fußballer», sagt Blundell. «Zwei davon in der Premier League – einer bei Sunderland, der andere bei Southampton.»

Ursprünglich war der heute 49-Jährige zusammen mit seinem Ex-Teamkollegen Martin Brundle ins Managerbusiness eingestiegen. Vor zwei Jahren haben sich die beiden getrennt. «Im Frieden», betont Blundell. «Es war einfach an der Zeit, dass jeder seinen eigenen Weg geht.» Interessant ist: Blundell hatte während seiner Karriere als Rennfahrer nie einen Manager. Und genau das ist der Grund, warum er heute Talente betreut: «Ich hätte damals mit einem Manager an meiner Seite die eine oder andere schlechte Entscheidung vermeiden können. Wohl deshalb bin ich zu dem Job gekommen.»

Blundell war auch als TV-Kommentator tätig. «Mehr als sieben Jahre», erzählt er. Als in England die Übertragungsrechte von ITV an BBC gingen, verlor Blundell seinen Job. Trotzdem sagt er: «Das war eine

spannende Zeit. Aus dem Cockpit hinter Mikro – das ist gar nicht so einfach.»

Blundell hat zwei Söhne, 28 und 22. «Ich bin selber schon Großvater», lacht er. Beide Jungs hatten keine Ambitionen, dem Vater nachzueifern. Der eine arbeitet im PR-Bereich, der andere studiert noch. «Meine Leidenschaft hat ihnen viel weggenommen. Deshalb verstehe ich es sehr gut, dass sie einen ganz eigenen Weg eingeschlagen haben. Und das ist für mich auch okay. Wichtig ist doch nur, dass sie glücklich sind.»

Seine Karriere startete Blundell auf zwei Rädern im Alter von 14 Jahren. Schnell machte er sich als geschickter Offroadler einen Namen. Doch mit 17 wechselte er in die Formel Ford. Die britische F3 ließ er aus. Und ging ab 1987 direkt in der Formel 3000 an den Start. Schon im dritten Rennen stand er auf dem Podest, 1988 wurde er Gesamtsechster. Nach einem Abstecher nach Japan und ersten Einsätzen in Le Mans bekam er bei Brabham 1991 einen Formel-1-Vertrag. Nach einem schwierigen Jahr (ein WM-Punkt) schien die GP-Karriere bereits beendet, als der Sieg beim 24-Stunden-Klassiker an der Sarthe (auf Peugeot) ihr frischen Wind verlieh. Drei Jahre fuhr er danach Formel 1, erst bei Ligier, dann bei Tyrrell und 1995 bei McLaren. Daraus resultierten drei Podestplätze. Danach wechselte er zu den IndyCars. Dort holte er für PacWest drei Siege. Sein letzter großer Erfolg war 2003 Platz 2 in Le Mans mit Bentley.

CHRISTIAN EICHENBERGER

Namen & Nachrichten

Anscheidt feiert die 80

»» Hans Georg Anscheidt Der dreifache 500ccm-Weltmeister (1966–68) feiert am 23. Dezember seinen 80. Geburtstag. Anscheidt gehörte zur allerersten Garde der deutschen «Schnapsglas»-Piloten und wurde der Erfolgreichste von ihnen. Wie die meisten der jungen deutschen Moped-Rennfahrer, begann er seine Karriere auf Kreidler, wurde 1961 500ccm-Europameister, bevor die Klasse 1962 erstmals in die Weltmeisterschaft aufgenommen wurde. Er wurde gegen die Übermacht der Japaner 1962 und 1963 Vizeweltmeister. 1966 sattelte er auf Suzuki um und gewann in dem berühmten Werksteam mit den winzigen Zweizylindern 1966 und 1967 die Weltmeisterschaft. Als sich Suzuki zurückzog, setzte er das Motorrad ein weiteres Jahr unter privater Regie ein und

holte sich überlegen seinen dritten Titel in Folge. Neben seinen drei WM-Titeln gewann Anscheidt 14 Grands Prix und neun deutsche Meisterschaften. Heute ist der rüstige 80er noch immer ein gefeierter Gast auf Oldtimer-Events.

»» Hermann Tomczyk Der seit 1997 amtierende ADAC-Sportpräsident ist am 12. Dezember im Rentenalter von 65 Jahren angekommen. In seiner aktiven Rennfahrerkarriere schaffte es der Bayer bis in die Tourenwagen-EM 1979/1980. Danach war er vor allem als Sportkommissar tätig, zuletzt bis 2009 sogar noch in der Formel 1. Seit 1998 ist er zudem Vorsitzender des Stiftungsrates der ADAC Stiftung Sport und seit 2013 Mitglied im FIA-Weltrat. Sohn Martin ist seit 2001 DTM-Pilot, wurde 2011 mit Audi Meister und ist seit 2012 bei BMW. ♦ IP/MBR



Hans Georg Anscheidt



Hermann Tomczyk

LESERBRIEFE

Vitamin B
Zu «Unser Mann des Jahres»,
MSa 52/2015

Unbestritten ist die Leistung von Max Verstappen in seinem ersten Formel-1-Jahr. Aber man sollte die Kirche im Dorf lassen. 2014 kam er nach dem Spa-Wochenende in die Red-Bull-Förderung, und der Weg war vorprogrammiert. Er wurde aber «nur» Dritter in der Endabrechnung. Sein direkter Kontrahent, Esteban Ocon, gewann die Meisterschaft. Ebendieser Ocon konnte auch die GP3 in 2015 für sich entscheiden und wird trotzdem keinen Platz in der Königsklasse erhalten (MSa 52/S. 10). Genauso wird es wahrscheinlich auch Stoffel Vandoorne ergehen. Trotz überragender Leistungen in der GP2 ist der Weg in die Formel 1 versperrt. Und so geht es weiter. Ein Kevin Magnussen wurde auch hoch gelobt und ist heute im Nirgendwo. Wer also alles am Talent festmacht, der lügt sich in die eigene Tasche. Es bleibt die Weisheit: «Vitamin B» ist durch nichts zu ersetzen, außer durch mehr «Vitamin B». Harry Maurer, D-91341 Röttenbach

Abtreten, Mister E.
Zu den Rängeleien in der
Formel 1

Zunächst: Ich habe Hochach-

tung, was das Lebenswerk des Bernie Ecclestone angeht. War er es doch, der den Haufen Teambesitzer in den 1970er-Jahren zu einer Macht gegen die Streckenbetreiber zusammenschmolz. Mister E. hat von Anfang an keinen Hehl daraus gemacht, dass ihm die neuen Turbo-Motoren mit Energie-Rückgewinnung für die Formel 1 nicht gefallen. Das ist auch sein gutes Recht. Dass er aber immer weiter mosert und Unruhe in die Formel 1 bringt, ist unverstänlich. Jetzt fängt er auch noch Streit mit den erfolgreichen Motorenbauern an. Sein Argument: Mercedes als Dauersieger ist für Zuschauer uninteressant. Ich kann mich nicht erinnern, dass er in den 4 Jahren, wo Red Bull nahezu alle Rennen gewonnen hat, solche Reden geschwungen hat. Nun schlägt er auch noch weiter um sich und bringt seinen Verbündeten Jean Todt in Misskredit. Es wird Zeit, dass der «Giftzwerg» abtritt oder abgetreten wird.

Franz Josef Maldaner,
D-46236 BottropLieber «Bergwelten»
Zur Formel-1-Weltmeisterschaft 2015

Wenn ich den gespielten Mist sehe, den Mercedes abspult, wird mir schlecht. Interviews

von Fans, die nicht merken, wie sie die ganze Saison mit gespielten Duellen verdummt werden. Jeder, der etwas im Kopf hat, weiß genau, dass auch die Defekte an Nico Rosbergs Auto von der Box gesteuert waren. Oder auch die wunderschön vorgekauften Interviews von Rosberg. Und ach wie toll war es doch, dass der ach so gebeutelte Rosberg nun endlich, nachdem man Lewis Hamilton zum Weltmeister gemacht hatte, das tiefe Tal durchschritten hatte und die letzten Rennen gewann. Bitte meine Herren, wer kann so blöd sein und so etwas glauben? Ich bin froh, dass ich der Formel 1 schon seit Jahren den Rücken gekehrt habe. Nur schade, dass ich am Sonntagmorgen bei N-TV wegen «Stars and Cars» um meine geliebte Sendung gebracht wurde. Da schaue ich mir lieber «Bergwelten» auf 3Sat an. Werner Roscher, D-56299 Ochtendung

KONTAKT

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



Ein schwieriges Jahr: Mark Blundell 1991 auf Brabham

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 2577
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de

Redaktion: Michael Bräutigam (Redakteur),
 Christian Eichenberger (Chef vom Dienst),
Sonderkorrespondenten:
 Einar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Inre Paulovits, Thomas Schiffler
Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Dänemark: Peter Nygaard
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
 Georg Döbes, Andreas Göhring, Martin Grubler,
 Michael Heinrich, Klaus-Eckhard Jost, Sven Kopf,
 Annette Laqua, Hendrik Medrow, Wolfgang
 Monsehr, Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
 Stefanie Sziapka, Julius Tannert, Arno Wester, Anke
 Wleczorek, 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 Preissler, Heinz Prüller, Werner
 Schneider, Wolfgang Vlasaty
 Schweiz: Jörg Kaufmann
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: Martin Straka
 USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbacher,
 dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre
 Froidevaux, Claus Hermann, Burkhard Kasan, Ni-
 kolett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico
 Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,
 Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Weisse,
 Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSSP
Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard, Simona
 de Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller
Grafik und Produktion:
 Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer
Schlussredaktion:
 Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182-01
 MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und
 sport Gruppe
Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Jens Katemann
 Stellvertreterin: Birgit Priemer
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Rammes, Kai Fevralend (Stv.)
Gesamtanzeigeneleitung Automobil:
 Markus Eiberger
Anzeigenleitung:
 Stefan Granzer
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346
Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1615
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung:
 Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndikat/Lizenzen:
 Tel: +49 (0)711 182 1579 / 2379
Druck:
 D2D Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
 Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg
Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau
Erscheinungsweise:
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr
Einzelheft:
 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)
Jahresabonnement:
 € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €
 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf
 Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ih-
 rer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-
 oskkauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice:
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,
 Telefax 0711-182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
 © 2015 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
 ISSN 1471-8488

TIPP DER REDAKTION



Die Paris-Dakar 1984. Jetzt, wo die Rallye Dakar ansteht, lohnt sich ein Blick zurück. Die Ausgabe 1984 der ursprünglichen Paris-Dakar wurde von René Metge und Dominique Lemoyne gewonnen – in einem Rothmans-Porsche 953. Am Steuer eines solchen saß auch Allrounder Jacky Ickx, der in dieser Doku (Laufzeit ca. 1:26 h) begleitet wird.
 Youtube: 1984 Dakar tjon901



Dakar 2016: Am 3. Januar geht der Klassiker in die nächste Runde

TERMINE		
AUTOMOBIL		
2.-16.1.	Dakar Rallye, Buenos Aires-Rosario	RA/BOL
8./9.1.	Trophée Andros, Isola	F
MOTORRAD		
2.-16.1.	Dakar Rallye, Buenos Aires-Rosario	RA/BOL
2.1.	SuperEnduro, Riesa	WM D
3.1.	Eisspeedway, Weibenbach/Tirol	A
6.1.	Eisspeedway, Steingaden	D
9.1.	X-Trail, Sheffield	WM GB
9.1.	Eisspeedway, Yllortnio (Qualifikation)	WM FIN
9./10.1.	Supercross/ADAC Cup, Dortmund	D

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 22.12.

20.00 Formel 1, Schanghai (RC), Rennen (W)
 SKY SPORT 2
 22.00 Formel 1, Sakhir (BRN), Rennen (W)
 SKY SPORT 2
 23.20 Formel E, Punta del Este (ROU), Rennen
 (Zus.) EUROSPORT

MITTWOCH, 23.12.

16.30 24 Stunden von Le Mans 2015 (F),
 Rennen (Zus.) EUROSPORT
 18.45 24 Stunden von Le Mans 2015 (F),
 Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 20.00 Formel 1, Barcelona (E), Rennen (W)
 SKY SPORT 2
 22.00 Formel 1, Monte Carlo (MC), Rennen
 (W) SKY SPORT 2
 22.10 European Le Mans Serie/ELMS, Saison-
 rückblick 2015 ORF SPORT+

DONNERSTAG, 24.12.

0.00, 9.45 Formel E, Punta del Este (ROU),
 Rennen (Zus.) EUROSPORT
 8.45 24 Stunden von Le Mans 2015 (F),
 Rennen (Zus.) EUROSPORT
 10.15 Race of Champions 2015/Nations Cup,
 London (GB), Rennen (Zus.) EUROSPORT
 11.00 Race of Champions 2015, London (GB),
 Rennen (Zus.) EUROSPORT
 12.40 Classic Races: Das Rallye-Jahr 1972
 (Dokumentation) MOTORVISION TV
 18.00 Race of Champions 2015/Nations Cup,
 London (GB), Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 19.00 Race of Champions 2015, London (GB),
 Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 20.00 Formel 1, Montreal (CDN), Rennen (W)
 SKY SPORT 2
 20.00 Formel 1, Spielberg (A), Rennen (Zus.)
 ORF SPORT+
 20.00 24 Stunden von Le Mans 2015 (F),
 Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 22.00 Formel 1, Spielberg (A), Rennen (W)
 SKY SPORT 2

Freitag, 25.12.

12.10 Rennlegenden: Die Rivalen (Doku.)
 N-TV
 12.40 Classic Races: Die DTM 1992 (Dokumen-
 tation) MOTORVISION TV
 13.10 Rennlegenden: Die Taktiker (Doku.)
 N-TV
 14.10 Rennlegenden: Die Tragödien (Doku.)
 N-TV
 15.10 Rennlegenden: Die Draufgänger
 (Doku.) N-TV
 16.05 Rennlegenden: Speed (Doku.)
 N-TV
 17.05 Rennlegenden: Die Alleskönner (Doku.)
 N-TV
 20.00 Formel 1, Silverstone (GB), Rennen (W)
 SKY SPORT 2
 22.00 Formel 1, Budapest (H), Rennen (W)
 SKY SPORT 2

SAMSTAG, 26.12.

19.00 Rallye-WM/WRC, Saisonrückblick 2015
 ORF SPORT+

20.00 Formel 1, Spa-Francorchamps (B),
 Rennen (W) SKY SPORT 2
 21.00 24 Stunden von Le Mans 2015 (F),
 Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 22.00 Formel 1, Monza (I), Rennen (W)
 SKY SPORT 2

Sonntag, 27.12.

11.45 Formel E, Punta del Este (ROU), Rennen
 (Zus.) ORF 1
 14.00, 20.00 24 Stunden von Le Mans 2015
 (F), Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 17.35 Rallycross-WM, Estering (D), Rennen
 (Zus.) MOTORVISION TV
 20.00 Formel 1, Singapur (SGP), Rennen (W)
 SKY SPORT 2
 22.00 Formel 1, Suzuka (J), Rennen (W)
 SKY SPORT 2
 23.00 Rallye-WM/WRC, Saisonrückblick 2015
 ORF SPORT+

Montag 28.12.

19.00 Rallye-WM/WRC, Saisonrückblick 2015
 ORF SPORT+
 20.00 Formel 1, Sotschi (RUS), Rennen (W)
 SKY SPORT 2
 22.00 Formel 1, Austin/Texas (USA), Rennen
 (W) SKY SPORT 2

DiensTag, 29.12.

12.40 Classic Races: Die 500 Meilen von
 Indianapolis (Doku.) MOTORVISION TV
 15.00 Rallye-WM/WRC, Saisonrückblick 2015
 ORF SPORT+
 20.00 Formel 1, Mexiko City (MEX), Rennen
 (W) SKY SPORT 2
 23.15 24 Stunden von Le Mans 2015 (F),
 Rennen (Zus.) EUROSPORT

Mittwoch, 30.12.

21.00 Formel 1, São Paulo (BR), Rennen (W)
 SKY SPORT 2
 21.00 24 Stunden von Le Mans 2015 (F),
 Rennen (Zus.) EUROSPORT 2

Donnerstag, 31.12.

8.45 24 Stunden von Le Mans 2015 (F),
 Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
 10.00 Trophée Andros, Alpe d'Huez (F),
 Rennen (Zus.) MOTORS-TV

SAMSTAG, 2.1.

14.45 Formel E, Punta del Este (ROU), Rennen
 (Zus.) ORF SPORT+

Sonntag, 3.1.

12.00 European Le Mans Series/ELMS, Saison-
 rückblick 2015 ORF SPORT+

Montag, 4.1.

7.00 ADAC GT Masters, Saisonrückblick 2015
 MOTORS-TV

MOTORRAD

Sonntag, 3.1.

15.00 Die PS-Profis: Power für Sandro Cortese
 (Moto2-WM-Pilot) SPORT 1

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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



IM NÄCHSTEN HEFT /12.01.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: Hintergrund-Stories
 Rallye Dakar: Zwischenbilanz
MOTORRAD
 Rallye Dakar: Zwischenbilanz

MOTORSPORT
aktuell

ÜBERFLIEGER

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

14%
PREISVORTEIL

GRATIS

RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

Komplexe Manöver in jede
Richtung – auch Loopings!
Gyro-Technik, verschiedene Flugmodi,
Maße: ca. 7 x 7 x 3 cm, inkl. Akku und
Fernsteuerung.



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70116 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 8302, Geschäftsführer: Dr. Volker Breier, Norbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Logistik erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberischip (Vorstand), Henjo Duhkopf, Dr. Michael Rappje, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, als bestmöglicher Unternehmer, HRB 18732.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1277525

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____ 19____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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