

MOTORSPORT aktuell

Fr. 3,50 AZA 6010 Kriens

DER MERCEDES-SCHRECK

Rallye-WM
Ogier und VW siegen auch in Schweden S. 17



MotoGP
Exklusiv-Interview mit Casey Stoner S. 24

Sportwagen-WM
Erfolgreicher Audi-Test in Bahrain S. 12

MotoGP
Valentino Rossi: Zwei weitere Jahre? S. 23

Formel 1
Mit Wehrlein vier Deutsche am Start S. 3

Panorama
Crazy Racing, Teil 6: Dragster-Rennen S. 34



In weniger als einer Woche beginnt in Barcelona die Testsaison. Dann will Ferrari von Anfang an auf Augenhöhe mit

Mercedes sein. Ein schwieriges, aber nicht unmögliches Unterfangen. Denn Superstar Sebastian Vettel hat ein paar

rote Trümpfe in der Hand. Genau genommen deren fünf. Ob er damit im zweiten Jahr Mercedes schlagen kann? **Ab S. 4**

motorsport-aktuell.com



Abo-Service: 70138 Stuttgart Postvertriebsstück: Entgelt bez. E 914

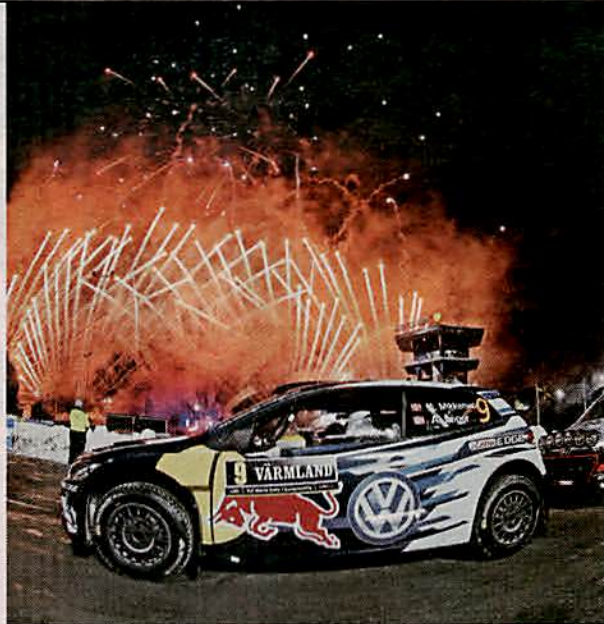
LIEBE LESER!

Ab Montag testet die Formel 1 auf dem Circuit de Catalunya. Dabei wird sich vieles um eine Frage drehen: Hat Ferrari über den Winter den Rückstand auf Mercedes wettgemacht? Wir haben uns des Themas vorab angenommen (Seite 4) und fünf (gute) Gründe gefunden, warum Sebastian Vettel die Silberpfeile mehr ärgern könnte, als den Weltmeistern lieb sein dürfte. Apropos Mercedes: Dem Team von Wolff und Lauda ist es zu verdanken, dass die F1 2016 wieder vier deutsche Fahrer hat (Seite 3). Zwar werden sich die Erfolgsaussichten für DTM-Champion Pascal Wehrlein bei Manor in Grenzen halten. Doch mit Mercedes-Power im Rücken wird den Hinterbänkclern bestimmt ein Sprung nach vorne gelingen. Noch viel mehr als die Beförderung Wehrleins hat mich diese Woche aber die Aussicht auf zwei weitere Jahre von Valentino Rossi (Seite 23) gefreut. Noch ist nichts entschieden. Der «Doktor» will erst abwarten. Aber die Vorfreude allein, diesem Weltklasse-Piloten noch zwei Jahre länger über die Schultern schauen zu können, ist bereits die halbe Miete.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Andreas Mikkelsen (N)
WO? Karlstad (S)

WAS? Feuerwerk im Servicepark bei der Schweden-Rallye



WER? Dani Pedrosa (E) und Marc Márquez (E)
WO? Sentul International Circuit (RI)

WAS? Beim Team-Launch wurden der neuen Honda CBR 150 RR, einem Sportbike für den indonesischen Markt, die Sporen gegeben



WER? BMW M2
WO? München (D)

WAS? Auch Safety Cars müssen ab und zu erneuert werden. BMW hat jenes für die MotoGP in den traditionellen Hausfarben vorgestellt

INHALT

AUTOMOBIL

- THEMEN DER WOCHE**
Formel 1: Wehrlein, der vierte Deutsche, NASCAR: Unruhe um Stewart **S. 3**
- FORMEL 1** Warum Ferrari und Vettel stark sind **S. 4**
- FORMEL 1** Noch keine Lösung im Motorenstreit **S. 6**
- FORMEL 1** Siegerstorys der One-Hit-Wonder **S. 7**
- GP2** Top-Plätze für 2016 sind alle schon weg **S. 10**
- LANGSTRECKEN-WM**
Guter Test für Audi in Bahrain **S. 12**
- DTM** Ocon kriegt letztes Mercedes-Cockpit **S. 15**
- TROPHÉE ANDROS** Spannung pur beim Finale **S. 14**
- NASCAR** Elliott sensationell auf Daytona-Pole **S. 15**
- RALLYE-WM** Ogier siegt auch in Schweden **S. 17**

MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE**
MotoGP: Macht Rossi noch zwei Jahre weiter? SBK-WM: Kawasaki stellt vor **S. 25**
- MOTOGP** Interview mit «Rückkehrer» Stoner **S. 24**
- MOTOGP** Honda will zurück an die Spitze **S. 26**
- MOTO2** Weltmeister Zarco bei Testfahrten vorne **S. 27**
- MOTO2** Cortese und Folger in Valencia gleichauf **S. 28**
- SBK-WM** Erster Test von Umsteiger De Angelis **S. 29**
- ISSPEEDWAY** Gastgeber vor Schweden **S. 30**

PANORAMA

- SERIE Crazy Racing:**
Drag Racing **S. 34**
- TOP-SERIE** Slotcar-Racing in der RCCO **S. 35**
- BOXENGEFLÜSTER** Achtung Fahrerlager! Namen & Nachrichten, Leserbrief **S. 38**
- IMPRESSUM** **S. 39**
- SERVICE** Termine, TV-Programm, MSA-Tipp **S. 39**

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite:

XPB

KONTAKT

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Formel 1 - Manor

Vier Deutsche dabei

Von TOBIAS GRÜNER und CHRISTIAN EICHENBERGER

Pascal Wehrlein (21) wird 2016 der vierte deutsche Grand-Prix-Pilot. Der amtierende DTM-Champion wird für Manor Racing an den Start gehen. Sein Teamkollege stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

Also doch! Pascal Wehrlein wechselt nach langem Hin und Her nun doch in die Formel 1. Der 21-Jährige aus Sigmaringen wird beim Großen Preis von Australien am 20. März als vierter Deutscher neben Nico Rosberg (Mercedes), Sebastian Vettel (Ferrari) und Nico Hülkenberg (Force India) stehen. Wehrlein ist der insgesamt 47. Deutsche, der in der Formel 1 an den Start geht. Der letzte deutsche GP-Neuling war André Lotterer 2014 in Spa.

Wehrlein hat bei Manor einen Einjahresvertrag unterzeichnet. Sein Teamkollege stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Die besten Chancen hat der Indonesier Rio Haryanto (Vierter der GP2 2015). Er soll dank Regierungsgeldern rund 12 bis 15 Millionen Dollar schwer sein. Manor hat ihm bis diese Woche eine Frist gesetzt. Haryanto wäre der erste Indonesier in der F1.

Auch bei Wehrleins Verpflichtung soll Geld geflossen sein. Angeblich ist Mercedes der Platz für seinen Schützling im «B-Team» rund vier Millionen Euro wert. Das ist im Vergleich zu der Summe von



Gemeinsame Sache: Manor-Besitzer Fitzpatrick (l.) mit Wehrlein

Haryanto natürlich fast schon ein Klacks. Doch Wehrleins Engagement hat ganz andere Vorteile und Dimensionen. In einem ersten Schritt sollen die Aerodynamiker von Manor Racing den Mercedes-Windkanal in Brackley nutzen können. Und die Fahrer den Simulator des Weltmeister-Teams.

Für ein kleines Team wie Manor ist eine solche Technikoperation so wertvoll wie ein großer Sponsor. Mercedes profitiert, indem der eigene Nachwuchs Rennerfahrung sam-

eln kann. «Manor befindet sich in der bestmöglichen Position, um Pascal die Möglichkeit zu geben, in seiner ersten Saison Eindruck zu hinterlassen. Wir freuen uns darauf!», so Besitzer Stephen Fitzpatrick.

Wehrlein wird trotz seiner neuen Aufgabe Teil des Mercedes-Teams bleiben. Soll heißen: Fällt einer der Stammpiloten aus, würde der F1-Rookie nachrücken. Und bei Manor wäre kurzfristig ein Platz frei.

Wehrlein ist überzeugt: «Manor Racing ist der richtige Ort,

um meine Formel-1-Karriere zu beginnen. Ich bin überglücklich, hier zu sein. Das Team ist klein und hochkonzentriert. Ich hoffe, dass ich rasch jeden im Team kennenlernen werde. Obwohl es meine erste F1-Saison ist, möchte ich Stephen und den Jungs dabei helfen, ihre Ziele zu erreichen. Das wird eine harte Aufgabe, aber ich denke, dass wir im Lauf der Zeit um Punkte kämpfen können sollten.»

Rechtzeitig zum Test fertig

Am vergangenen Mittwoch, dem Tag der Bekanntgabe, war Wehrlein zum Antrittsbesuch und zur Sitzanpassung in der Manor-Fabrik. Dort stellte er sich der Teamleitung, den Ingenieuren und Mechanikern vor. Nach Aussage des Piloten wird das Auto rechtzeitig zum ersten Test am 22. Februar fertig sein. Wehrlein äußerte allerdings keine übermäßig hohen Erwartungen: «Der Rückstand war im letzten Jahr ziemlich groß. Ich will dieses Jahr gemeinsam mit dem Team lernen und wachsen. Ich hoffe, dass wir den Anschluss finden und mitfahren können. Was ich bis jetzt gesehen habe, stimmt mich optimistisch.»

Wehrleins Optimismus ist nicht ganz unbegründet. Nicht nur der Mercedes-Antriebsstrang wird Manor nach vorne pushen. Getriebe und Aufhängungsteile des neuen MRT05 stammen von Williams. Der Vorletzte (Sauber) wird also nicht mehr ganz so ruhig schlafen können wie bisher. ♦

Formel 1

Sonderheft ab 15. März



«auto motor und sport» kommt am 15. März mit einem großen Formel-1-Sonderheft auf den Markt. Auf 132 Seiten finden Sie alles, was Sie über die Formel-1-Saison 2016 wissen müssen. Also alle Informationen über die neuen Autos, die Fahrer und die Teams. Dazu alle Daten zu den 21 Grands Prix dieses Jahres. Und was die Regeländerungen sowie die neue Reifen-Regel für die Rennen bedeuten. Außerdem haben wir für Sie spezielle Hintergrund-Geschichten recherchiert. Zum Beispiel, wie der neue Force India VJM09 für Nico Hülkenberg entsteht. Ein Teil des neuen Autos hält Nico für uns schon in der Hand (Bild unten). Wenn Sie mehr erfahren wollen, kaufen Sie am 15. März für 4,90 Euro das F1-Sonderheft. ♦



Erstes neues Teil: Hülkenberg

Nürburgring

Der Chef muss abdanken

Nach nur zwei Jahren im Amt muss Carsten Schumacher, Geschäftsführer des aktuellen Nürburgring-Pächters Capricorn Nürburgring GmbH (CNG) seinen Posten räumen. Seine Nachfolge ist unklar.

Die Trennung soll nach MSA-Informationen nicht einvernehmlich erfolgt sein. Vielmehr habe Schumacher die Kündigung bei seiner Rückkehr aus einem Kurzurlaub erhalten. Schumacher war erst im Frühjahr 2014 vom Düsseldorfer Automobil-Zulieferer Capricorn, der – wie berichtet – zuletzt seine Rolle in der Geschäftsführung aufgegeben hatte, als Geschäftsführer eingesetzt worden.



Carsten Schumacher

Wann Schumacher nun gehen muss, ist – anders als in anderen Medien berichtet – offen. Ebenso die Gründe der Kündigung sowie sein Nachfolger. Befürchtet wird nun, dass sich wieder einiges ändern wird – aber auch zum Wohl des Rings? ♦ MBR/AW

Tony Stewart

Jetzt auch noch Anzeige von einem Cop

NASCAR-Publikumsliebbling Tony «Smoke» Stewart sorgt für Schlagzeilen. Neben einer Verletzung, die ihm den Start seiner Abschiedssaison vermasselt (siehe MSA Nr. 8), hat er nun auch noch Ärger mit dem Gesetz: Ein Fan erstattete Anzeige wegen Körperverletzung.

Der dazugehörige Vorfall liegt schon einige Wochen zurück und ereignete sich beim größten Midget-Rennen in Amerika, dem «Chili-Bowl» in Tulsa/Oklahoma im Januar. Einige Tage vor dem Rennen, das in einer Halle stattfindet, inspizierte Stewart die Strecke. Dabei wurde er von den Zurufen eines



Kann aktuell nicht fahren, muss aber viel erklären: Tony Stewart

Zuschauers provoziert. Daraufhin rannte der scheidende NASCAR-Cup-Pilot (Champion 2002/2005/2011) und Teamchef in Personalunion auf die Tribüne und fing mit dem Zuschauer, der angetrunken war,

eine Rauferei an – wobei der Mann auf den Rücken fiel. Der Fan hat ihn nun wegen Körperverletzung angezeigt. Pech für Tony Stewart: Bei dem Zuschauer handelt es sich um einen Polizeibeamten. ♦ WM

Den Blick nach vorne gerichtet:
Sebastian Vettel will 2016
nach der Krone greifen



Sebastian Vettel

Alles auf Angriff

Von ELMAR BRÜMMER

In einer Woche beginnt die Testsaison in Spanien. Und damit geht das Duell Ferrari gegen Mercedes in die zweite Runde. Die Roten wollen von Anfang an auf Augenhöhe sein. Wir haben fünf Gründe, warum ihnen das mit Superstar Sebastian Vettel gelingen kann.

So kurz vor Beginn der ersten Testfahrten gibt es noch einmal eine kleine Erinnerung vom Chef an den großen Zeitplan. Also spricht Ferrari-Chef Sergio Marchionne: «Wenn wir es zehn Jahre lang verpassen sollten, einen Titel einzufahren, wäre das eine Tragödie.» 2007 gab es das letzte Mal einen Champion in Maranello zu feiern, 2008 den letzten Konstrukteurs-Titel. Dazwischen liegen jetzt sieben, beziehungsweise acht sieglose Rennjahre. Damit ist klar, dass Sebastian Vettel und seine Scuderia bis spätestens in der kommenden Saison liefern müssen, besser noch in diesem Jahr. Damit sind wir schon bei den fünf Gründen, warum der Vierfach-Weltmeister aus Heppenheim die Mercedes-Piloten schlagen kann.

Der Druck

Ferrari-Präsident Marchionne ist ein Mann der Zahlen, und das gilt nicht nur für die Ergebnislisten der Formel 1. Nachdem das Unternehmen inzwischen an den Börsen in Mailand und New York notiert ist, kann jedes Resultat von der Strecke Auswirkungen auf den Aktienstand haben. Also rechnet der Chef vor: «Eine Reihe von Siegen würden unserer Marke guttun.»

Nach seinen Recherchen bei den Händlern haben die drei Vettel-Siege von 2015 dazu beigetragen, dass Ferrari als Sportwagenhersteller wieder glaubwürdiger wahrgenommen wird. Seine Erwartungshaltung, und damit die indirekte Botschaft an das Team, macht «Il presidente» aber noch deutlicher: Würde Ferrari tatsächlich ein Jahrzehnt lang ohne WM-Titel bleiben, dann wäre das eine echte «Tragödie». Die Siegesquote ist seit 2009 auf 11,4 Prozent geschrumpft, in den sieben Jahren davor lag sie bei 52,8 Prozent.

Die Power

Sebastian Vettel hat nach dem famosen Einstandsjahr mehr und mehr die Herzen der Scuderia und ihrer Fans gewonnen. Natürlich gibt es im Team auch einige, die Fernando Alonso und dessen Leidenschaft geschätzt haben. Aber jetzt spüren die meisten – wie damals bei Michael Schumacher – dass sie einen Fahrer haben, der bedingungslos zu seiner Mannschaft steht und zudem fähig ist, die harte Arbeit durch Erfolge zu versüßen.

ZUM THEMA Vettel in der F1

»» 2007 GP-Debüt in Indianapolis als Ersatz des verunfallten Robert Kubica bei BMW (auf Anhieb Achter). Ab Ungarn Ersatz für Bourdais bei Toro Rosso. Platz 4 beim Großen Preis in China.

»» 2008 Komplette Saison mit Toro Rosso. Sensationeller Sieg in Monza, WM-Achter mit 35 Punkten.

»» 2009 Wechsel zu Red Bull Racing. Vier Siege, 84 WM-Punkte, Rang 2 hinter Weltmeister Jenson Button.

»» 2010 Jüngster Weltmeister aller Zeiten. Entscheidung

erst im letzten Rennen in Abu Dhabi. 5 Siege, 10 Pole-Positionen und 256 WM-Punkte.

»» 2011 Zweiter WM-Titel. 11 Siege, 392 WM-Punkte.

»» 2012 Dritter Titel. Wieder im letzten Rennen (Brasilien). 5 Siege, 281 WM-Zähler.

»» 2013 Vierter Titel mit Red Bull. Diesmal schon in Indien

Champion. 13 Siege! Nach der Sommerpause jedes Rennen gewonnen. 397 Punkte.

»» 2014 Mit neuer Renault-Antriebs Einheit nur WM-Fünfter hinter Teamkollege Ricciardo.

»» 2015 Wechsel zu Ferrari. WM-Dritter, 3 Siege, 278 Punkte.

»» 2016 Zweite Saison mit Ferrari. ♦ CE

Glaubt man Marchionne, dann ist das Ferrari-Team von 2015 sogar günstiger gewesen als die Ensembles der Vergangenheit. Der Wirtschaftsführer rechnet das so vor: «Statt immer zu verändern, in was wir investiert haben, wurde dort investiert, wo wir uns konkret weiterentwickeln mussten – und das andere haben wir gestrichen.» Es ist davon auszugehen, dass die Dinge, die Sebastian Vettel an der Rennstrecke in sein Notizbuch geschrieben hat, zu den Dingen gehören, die umgesetzt wurden. Akzeptiert ist er nicht nur, weil er vor 1000 Mitarbeitern Reden komplett auf Italienisch halten kann. «Nach nur einem Jahr kann ich sagen: Sebastian ist ein Ferrari-Mann und voll in das Team eingebunden. Mehr als es Alonso in fünf Jahren je war», schreibt Sergio Marchionne in das Zwischenzeugnis.

So entsteht aus den eigenen Reihen heraus eine gelebte Power in der ruhmreichen gestione sportiva. Zudem scheinen die personellen Rochaden jetzt abgeschlossen, was Marchionne ebenfalls als Erfolgsfaktor wertet: «Wir haben gewonnen, weil wir den richtigen Fokus zurück in unser Team ge-

«Eine Reihe von Siegen würde unserer Marke guttun.»

SERGIO MARCHIONNE

bracht haben und nur noch um die Dinge gekümmert haben, die wirklich wichtig sind.» Um den Glauben an sich selbst noch zu stärken, spielt Ferrari nach Informationen der Zeitung «La Repubblica» mit dem Gedanken, seine Rennwagen wieder im alten, rot-weißen Anstrich auf die Piste zu schicken. Das hat Symbolkraft, wäre es doch die Lackierung, in der Niki Lauda 1975 elf sieglose Ferrari-Jahre mit dem Titelgewinn beendete.

Der Wille

Gefragt, was er aufstrebenden Formel-1-Fahrern rät (als würde er nicht selbst wieder zu dieser Kategorie zu gehören), kommt Sebastian Vettel mit einem Wort aus: «Leidenschaft». Mitten im roten Herzen befindet sich der Heppenheimer dann ja genau an der richtigen Stelle. Gebeten, das doch etwas zu ergänzen, findet er zwei weitere Worte: «Ellbogen und Klugheit».

Dann wäre ja alles klar, wäre es denkbar einfach, Mercedes abzufangen. Das wird es natürlich nicht. Aber dann gibt es ja noch jenen Extra-Vettel-Effekt namens «Willen». Nicht, dass

den die Mercedes-Fraktion nicht auch besitzen würde. Aber der Deutsche vereint in sich das Hamilton-ähnliche Talent mit einer ähnlich akribischen Vorgehensweise wie Rosberg. Beides zusammen genommen mit einer ungeheuren



«Wir nehmen Ferrari sehr ernst. Alles andere wäre naiv.»

TOTO WOLFF

Konsequenz. Er weiß, dass es an ihm liegt, die Ära der Silberpfeile zu beenden – und eine weitere, eigene zu starten. Das war schließlich der Grund, von zu Hause (Red Bull) auszuziehen. Weshalb er sich und seinem Team keine richtige Winterpause gönnte.

Der erste Teil der entscheidenden Phase von Ferraris Aufholjagd lief in den Rennwerkstätten. 2016 kann und soll das Jahr der Roten, das Jahr von Vettel werden. «Wir haben hart gearbeitet, wir sind sehr angespannt. Wir können auch nicht entspannen, denn wissen nicht, wie es laufen wird», sagt Teamchef Maurizio Arrivabene über den Gemütszustand seiner Truppe. «Aber das ist ein sehr gutes Gefühl, denn es kommt aus dem Willen und der Begeisterung heraus, etwas Neues zu starten.»

Da spricht der Italiener seinem Paradediplomen aus der Seele. «Der Grund, warum Mercedes so stark war, hat nicht nur mit dem Antriebsstrang zu tun, es ist eine Kombination von Dingen», sagt Vettel. «Deshalb muss jeder, der sie herausfordern will, noch größere Schritte machen – und nichts anderes ist unser Ziel. Diesen Trend wollen wir am Leben halten. Wir haben viele Dinge 2015 gelernt, die in 2016 einfließen. Ich weiß natürlich nicht, was anderswo hinter verschlossenen Türen passiert. Aber ich weiß, was in Maranello geschieht, und das sieht sehr vielversprechend aus.»

Und dabei geht es nicht nur um eine schlankere Heckpartie oder ein neues Packaging. Einer der größten Vorteile des neuen Systems ist die Tatsache, dass Sebastian Vettel von Anfang an in die Entwicklung eingebunden war. Er folgt dabei dem Rat seines Mentors Gerhard Berger: «Bei Ferrari ist alles da. Man muss die Dinge nur in die Hand nehmen.»

Die Gegner

Mercedes ist gewarnt, Toto Wolff und Niki Lauda müssen den Gegner gar nicht starkre-

den – der ist stark. Mental gewachsen im Umbruchsjahr 2015, technisch durch die neuen (nicht zuletzt auch von Mercedes aus Gründen des Wettbewerbs möglich gemachten)

Freiheiten deutlich verbessert. «Wir nehmen Ferrari sehr ernst. Alles andere wäre naiv», weiß Toto Wolff.

Und er weiß darum, wie schnell sich die für die Leistungsentwicklung von Mercedes prinzipiell gute interne Rivalität zum Schwächefaktor wandeln kann. Sebastian Vettel hat schon im vergangenen Jahr – noch eher lächelnd – versucht, den Keil zwischen Lewis Hamilton und Nico Rosberg etwas tiefer zu treiben.

Bei einem Ferrari auf Augenhöhe könnte sich auch die Hausregel der Chancengleichheit und freien Fahrt kontraproduktiv auswirken – wenn sich die beiden Silberpfeil-Piloten gegenseitig zu viele Punkte wegnehmen würden. Genau aus diesem Kalkül heraus erwartet Marchionne von seinen Technikern auch ein Auto, mit dem Mercedes geschlagen werden kann: «Ich sage nicht, dass wir es müssen. Aber wir müssen es können. Es gibt unsererseits jedenfalls keine Entschuldigungen mehr.»

Denn da sitzt noch etwas tief im Herzen des Ferrari-Managers, das es nicht zu unterschätzen gilt: «Zu Beginn war von Mercedes aus eine gewisse Arroganz gegenüber Ferrari zu spüren. Heute respektiert uns Daimler-Chef Dieter Zetsche mehr. Gute Resultate auf der Rennstrecke sind der einzige Weg, dass wir uns vollen Respekt erarbeiten können.»

Das Können

So sollte ein Rennjahr beginnen: Erste Ausfahrt, erste Bestzeit. Doch dem Testtag für den Reifenhersteller Pirelli in Le Castellet will Sebastian Vettel keine allzu große Bedeutung beimessen, mal abgesehen vom Spaßfaktor. Aber es zeugt zumindest von der ausgeprägten Fähigkeit, auf Anhieb schnell zu sein, auch unter schwierigen Bedingungen (Piste unter Wasser, ungekennzeichnete Reifenmischungen). Und es scheint so, dass diese Intuition in Kombination mit der neuen Reife eine noch stärker ausgeprägte Tugend geworden ist.

Dieses scheinbar Spielerische, hinter dem sich jedoch eine unheimliche Akribie verbirgt, drückt sich auch in seiner ausgeprägten Stärke am Start und in der Qualifikation aus. Da paaren sich Rennintelligenz und Talent – und mit diesem Können hat Sebastian Vettel im Jahr 2015 schon das bei den Italienern (und vielen anderen) gewonnen, was ihm neben den Siegespokalen am allerwichtigsten ist: den Respekt. ♦



Vettel 2015: Mangelnden Einsatz kann man ihm nicht vorwerfen



Sebastian Vettels Zeigefinger: Wie oft werden wir ihn sehen?



Italienische Zeitung orakelt: Sieht so Vettels neuer Ferrari aus?



Vettel hat gut lachen: Teamkollege Räikkönen hat er im Sack

Motoren

Feilschen geht weiter

von MICHAEL SCHMIDT

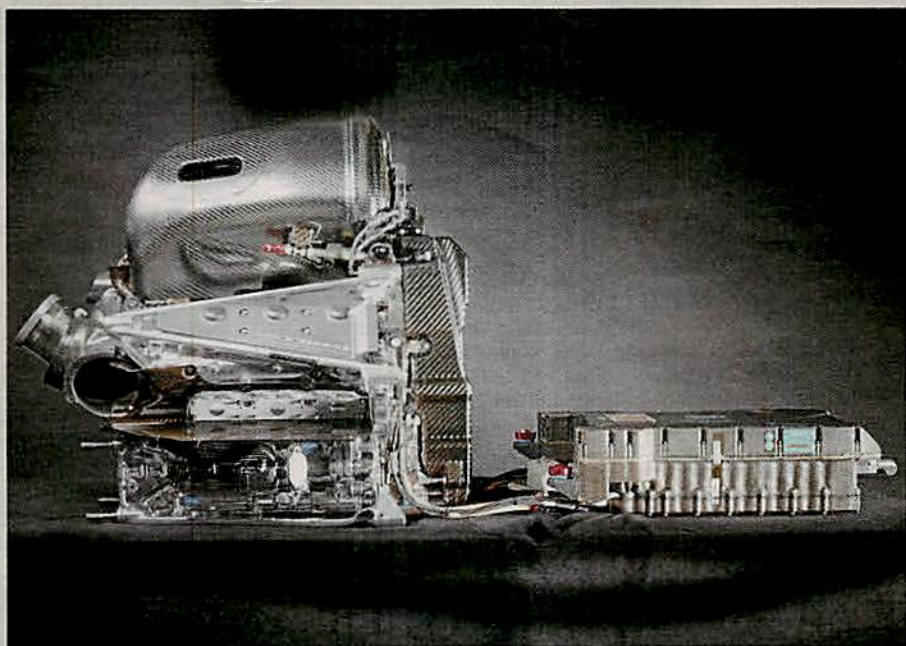
Teams, Motorenhersteller und die FIA feilschen um einen Kompromiss beim Motoren-Reglement. Ziel ist es, den V6-Turbo-Hybrid zu behalten, die Kosten zu senken und die Regeln zu vereinfachen.

Frist ist der 1. März. Bis dann muss die Formel 1 ihre Reform des Motoren-Reglements auf den Weg bringen, das dann bis 2020 gelten soll. Die Ausgangslage ist diese: Die FIA will die Preise für Kunden auf 12 Millionen Euro senken und eine Regel einführen, die die Hersteller zwingt, eine Mindestanzahl an Teams zu beliefern. Die Hersteller wollen ihre Hybridformel behalten und mehr Spielraum bei der Entwicklung.

Prinzipiell widerspricht sich das. Deshalb suchen alle Beteiligten nach dem goldenen Schlüssel. Den Herstellern ist klar geworden, dass sie die Motorenversorgung subventionieren müssen, wenn sie verhindern wollen, dass ein gänzlich neues Motorenformat kommt. Deshalb soll der Preis für den Motor schrittweise sinken.

Nur noch drei Motoren

Ab 2018 soll es pro Auto und Fahrer nur noch drei, statt wie jetzt vier oder fünf, Einheiten pro Saison geben. Das würde die Materialkosten für die Hersteller senken und die geringe-



Neue Regeln: Ab 2018 soll es nur noch drei Motoren pro Saison (im Bild: Mercedes-Aggregat) geben

ren Einnahmen zum Teil abfedern. Nur so konnte Ferrari-Chief Sergio Marchionne ins Boot gezogen werden. Ferrari sträubte sich zunächst gegen ein Preisdiktat.

Im Gespräch sind auch Standardteile und Gewichtsbeschränkungen bei Kolben, Pleuel und Kurbelwellen. Andererseits wollen Mercedes, Ferrari, Renault und Honda genügend technischen Freiraum, um sich in den Kerndisziplinen Verbrennungsmotor, Elektro-

motor und Energiespeicher zu differenzieren.

Ein Streitpunkt ist dabei die Token-Regel. Eigentlich gefällt sie keinem. Sie ist kompliziert und dient denen als Ausrede, die hinterherfahren und nur mühsam oder gar nicht aufholen. Das hat sich bis jetzt allerdings als Augenwischerei erwiesen. Die Mercedes-Gegner hatten genug Token zur Verfügung, um aufzuholen. Ihnen ist nur nichts eingefallen, sie entsprechend einzusetzen. Renault

hat im Vorjahr nicht einmal alle eingelöst. Und mit 32 Token, die über den Winter zur Verfügung stehen, baut man einen komplett neuen Motor.

Die FIA hat in diesem Punkt bereits nachgegeben. Die Liste mit den verbotenen Entwicklungsbereichen wurde beendet. In diesem Winter dürfen 32, statt wie geplant 25, eingelöst werden. Trotzdem wollen Ferrari, Renault und Honda, dass die Token-Regel ganz verschwindet. ♦

KOMPAKT

»»» **Monza** Das Tauziehen um den Großen Preis von Monza geht weiter. Eine Delegation aus Italien, bestehend aus Angelo Sticchi Damiani, Präsident des italienischen Automobilklubs (ACI), und Ex-F1-Pilot Ivan Capelli (Präsident des Automobilklubs von Mailand), ist nach einem Besuch bei F1-Chef Bernie Ecclestone unverrichteter Dinge wieder abgereist. Noch immer gibt es keinen unterschriebenen Vertrag. Ecclestone: «Aus kommerzieller Sicht ist ein GP in Monza für uns eine Katastrophe.»

»»» **RTL** Niki Lauda wird auch in diesem Jahr an der Seite von Florian König bei RTL als Formel-1-Experte tätig sein. Auch der Rest der TV-Mannschaft (Danner, Wasser und Ebel) bleibt unverändert. Genauso wie das Sendeformat und die -zeiten. Für den Kölner Privatsender ist 2016 ein Jubiläumsjahr: Es ist die 25. Formel-1-Saison von RTL.

»»» **Hülkenberg** Der Force-India-Pilot wird 2016 mit einem neuen, giftgrünen Helmdesign ausrücken. In Großbuchstaben hat der Deutsche seinen Spitznamen «Hulk» auf den Helm gepinselt. Was die grüne Farbe, angelehnt an die gleichnamige Comicfigur, erklärt. Auch Haas-Neuzugang Romain Grosjean hat ein neues, sehr farbiges Helmdesign präsentiert.



Grosjeans neuer Kopfschutz

Renault

Magnussen nur dritte Wahl

Maldonado raus, Magnussen rein. Jorda behalten, Sörensen ohne Vertrag, und Palmer nicht unumstritten. Der Renault-Fahrermarkt gibt schon jetzt zu reden.

Renault-Konzernchef Carlos Ghosn hatte schon 2015 angedeutet, dass die Fahrerpaarung für 2016 nicht in Stein gemeißelt sei. Und er hat Wort gehalten: Pastor Maldonado musste seine Koffer packen, stattdessen verpflichteten die Franzosen Kevin Magnussen. Doch der war, wie sich jetzt herausstellt, nicht zweite, sondern sogar nur dritte Wahl. Eigentlich wollte Renault GP2-Meister Stoffel Vandoorne verpflichten. Doch McLaren gab keine Freigabe. Dann wurde versucht, Mercedes-Junior Este-

ban Ocon ins zweite Cockpit zu hieven. Doch weil Magnussens Sponsoren (u.a. die Bekleidungsfirma «Jack & Jones») für ihren Schützling tief in die Tasche griffen, muss sich Ocon erst einmal mit der Rolle des Ersatzfahrers zufriedengeben.

Bei Jolyon Palmer ist der Fall anders. Der GP2-Champion von 2014 saß von Anfang an sattelfest im Cockpit. Er hatte 2015 für seine Freitagsruns schon richtig Geld hingeblickt. Trotzdem ist Palmer nicht unumstritten. Sein Potenzial ist schwer einzuschät-

zen. Der GP2-Jahrgang 2014 war nicht der Beste. Und der Brite brauchte vier Jahre, bis er den Titel in der Tasche hatte. Die Platzierungen 28 (im Jahr 2011), 11 (2012) und 7 (2013) sind alles andere als ein Ruhmesblatt.

Auch auf der Ersatzbank des ehemaligen Lotus-Teams rumort es. Magnussens Landsmann Marco Sörensen zog letzte Woche öffentlich über die spanische «Entwicklungsfahrerin» Carmen Jorda her. Sie sei im Simulator zwölf Sekunden langsamer gewesen als er. Trotzdem habe Renault sie behalten. Jorda konterte, ihr Rückstand auf Stammpilot Grosjean habe nie mehr als eine Sekunde betragen. Fakt ist: Sörensen ist weg, Jorda dufte bleiben – sie hat einen Zweijahresvertrag. ♦ CE



Die Renault-Piloten und ihr Chef: Ocon, Palmer, Ghosn, Magnussen

One-Hit-Wonders

Lieber einmal als keinmal

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

In der letzten MSA hatten wir das One-Hit-Wonder Pastor Maldonado zum Thema. Es stellte sich die Frage, wer außer dem bei Renault entlassenen Südamerikaner hat sonst noch nur einen GP gewonnen?

23 Fahrer haben in der Geschichte der Formel 1 nur einen Grand Prix gewinnen können. Sieht man einmal von den Siegern beim Indy 500 ab, das von 1950 bis 1960 zur Formel-1-WM zählte. Die Nation mit den meisten One-Hit-Wonders ist Italien – mit insgesamt neun Fahrern. Der Rest verteilt sich auf Frankreich (5), Großbritannien (2), Polen, Finnland, Venezuela, Brasilien, Schweden, Deutschland und die USA. Das mit Abstand erfolgreichste One-Hit-Wonder ist Jean Alesi. Man könnte ihn auch den Fahrer nennen, der am meisten Chancen ausgelassen hat. 32 Mal stand er auf dem Podium. Nur einmal durfte er von ganz oben Champagner verspritzen (siehe rechts). Dagegen ist Maldonados Quote ein Traumergebnis. Der bei Renault geschasste Südamerikaner hat nur ein Formel-1-Podium aus der Nähe gesehen. Dafür gleich das oberste Treppchen. ♦

Jean Alesi



Kaum einem anderen Rennfahrer werden so viele Vorschusslorbeeren gemacht wie Jean Alesi. Kein Wunder auch! Der Franzose sizilianischer Abstammung ist 1989 nicht nur F3000-Europameister, er fährt bei seinem F1-Debüt auf Anhieb auf Rang 4. Es folgen weitere Rennen, in denen das Riesentalent seine Klasse im Tyrrell aufblitzen lässt – Phoenix 1990 beispielsweise. Doch mit dem Sieg will es nicht klappen. Als er für 1991 die Wahl zwischen Ferrari und Williams hat, entscheidet er sich für die emotionale Variante. Alesi wird fortan in Italien vergöttert. Er gilt als neuer Gilles Villeneuve. In Montreal 1995 gewinnt er dann endlich seinen ersten GP. In der Auslaufrunde bleibt er ohne Sprit stehen. Michael Schumacher fährt ihn zurück. «Ich habe die letzten drei Runden im Cockpit nur geweint», erinnert sich Alesi. Seine Bilanz: ein Sieg, 16-mal Zweiter, 15-mal Dritter. «Und siebenmal bin ich in Führung liegend ausgeschieden.»

Pastor Maldonado

Er ist der Aufhänger unserer Story. Und das klassische Beispiel eines One-Hit-Wonders. Weil Lewis Hamilton nach dem Quali zum Spanien-GP

2012 strafversetzt wird, erbt Pastor Maldonado die Pole. Am nächsten Tag fährt der Venezolaner fehlerfrei zu seinem ersten und einzigen Sieg. Im Freudentaumel bricht nach dem Rennen in der Williams-Box Feuer aus. Doch das ist rasch gelöscht. Auch das Image des Bezahlfahrers scheint wie ausradiert. Doch es kehrt zurück. Maldonado schafft in den anschließenden 71 Grands Prix (bis 2015) noch einen Top-5-Platz. Vor zwei Wochen wurde er von Renault aussortiert.



Heikki Kovalainen



Er war Finnlands gesprächige Antwort auf Kimi Räikkönen. Doch im Gegensatz zu seinem Landsmann schafft er den Durchbruch nicht. 2008 ist er bei McLaren hinter Lewis Hamilton die klare Nummer 2. In Ungarn siegt er nur, weil am Ferrari von Felipe Massa drei Runden vor Schluss der Motor explodiert. Kovalainen ist der 100. GP-Sieger der Historie. Er fährt heute Super GT in Japan.

Jarno Trulli



Jarno Trulli ist Anfang 2004 der Leader bei Renault. Supertalent Fernando Alonso hat vor allem im Quali das Nachsehen gegen den schnellen Italiener. Als JT in Monaco gewinnt, freuen sich alle – bis auf Teamchef Flavio Briatore. «Ihm geriet dieser Sieg in den falschen Hals», sagt Trulli. Bei Toyota wird er noch dreimal Zweiter. Seinen ersten Sieg hätte er schon in Spielberg 1997 feiern können. 37 Runden führt er im Prost. Dann geht der Motor kaputt.

Robert Kubica

Der Pole gehört definitiv zu der Sorte One-Hit-Wonders, die eigentlich mehr Siege hätte einfahren sollen. Mit Talent gesegnet, das locker für zwei Rennfahrer gereicht hätte, sichert sich Kubica beim Kanada-GP 2008 seinen einzigen Sieg. Und das ausge-rechnet an dem Ort, wo er ein

Jahr zuvor so brachial in die Mauer krachte, dass man das Schlimmste hatte befürchten müssen. Kubica steht nach seinem Sieg in Montreal noch siebenmal auf dem Podest (auch für Renault). Ehe ein Unfall bei einer Kirchturn-rallye Anfang 2011 das Ende seiner F1-Karriere markiert.



Olivier Panis

Der GP von Monaco 1996 ging als das Rennen mit den wenigsten Piloten, die das Ziel erreichten, in die Geschichtsbücher ein. Nämlich deren drei. Glücklicher Sieger ist Olivier Panis. Der Franzose nimmt das Rennen von SP14 in Angriff und fährt sich in Trance. Als Alesi sich auf dem Öl von Hills Williams dreht, geht Panis in Führung. Als bislang letzter Franzose gewinnt er den Klassiker und sagt hinterher: «Ich habe in der letzten Runde Geräusche gehört, die es gar nicht gibt.»

Alessandro Nannini

Der Bruder von Rockgöre Gianna Nannini (siehe Heft 7) hat bei Benetton ein Auto, mit dem er gewinnen kann. Zum Sieg reicht es aber nur in Japan 1989. Und auch dort nur, weil Ayrton Senna nach der Kollision mit Alain Prost disqualifiziert wird. Nannini steht für 1991 auf der Shopping-Liste von Ferrari. Doch dann stürzt der Kettenraucher mit seinem neuen Hubschrauber ab. Die Ärzte retten zwar seinen abgetrennten rechten Unterarm. Aber Nanninis Formel-1-Karriere ist vorbei.



SUTTON-IMAGES.COM

Gunnar Nilsson

Im Juni 1977 gewinnt Gunnar Nilsson in Zolder seinen ersten und wie sich später herausstellt auch einzigen GP. Im Dezember wird bei dem Schweden bei einer Routineuntersuchung in London Lymphdrüsenkrebs festgestellt. Für den damals 29-jährigen Gunnar beginnt ein Wettlauf gegen den Tod. Im Frühjahr 1978 wird er aus dem Krankenhaus entlassen. Arrows-Teamchef Jackie Oliver verspricht: «Sobald er fit ist,

hat er ein Cockpit bei uns sicher.» Im Juli stattet Nilsson seinen Ex-Kollegen in Brands Hatch einen Besuch ab. Doch als Kumpel Ronnie Peterson in Monza stirbt, erlischt sein Kampfeswille. Nur 39 Tage nach Petersons Tod erliegt Nilsson seinem Krebsleiden. 502 Tage zuvor war der Sohn eines wohlhabenden Bauunternehmers noch ganz oben auf dem Podest in Zolder gestanden. Ein sehr trauriges One-Hit-Wonder.



SUTTON-IMAGES.COM

Vittorio Brambilla



SUTTON-IMAGES.COM

Der «Gorilla von Monza», wie er liebevoll genannt wurde, sichert sich in Zeltweg 1975 seinen einzigen GP-Sieg. Brambilla ist im Nassen nicht zu bezwingen und ringt Größen wie Niki Lauda und Emerson Fittipaldi nieder. Nach 29 Runden wird das

Rennen aufgrund des Dauerregens abgebrochen. Als Brambilla über den Zielstrich fährt, reißt er vor Freude die Hände vom Lenkrad. Dabei verliert er die Kontrolle über seinen March und staucht das Auto in den Leitschienen massiv zusammen.

Jochen Mass



SUTTON-IMAGES.COM

Wir schreiben das Jahr 1975. Das Rennen im Park von Montjuïc ist in vollem Gange, als am Hill GHI von Rolf Stommelen der Heckflügel bricht. Der Deutsche wird zum Passagier und fliegt über die Abschränkungen. Dort sterben fünf Menschen. Die

Rennleitung braucht vier Runden, ehe sie den GP abbricht. In dieser Zeit überholt Jochen Mass den in Führung liegenden Jacky Ickx und wird so zum Sieger erklärt. Weil weniger als die Hälfte der Renndistanz absolviert war, gibt es nur halbe Punkte.

Carlos Pace

Jedes Jahr, wenn die Formel 1 in Brasilien haltmacht, wird sie durch das Autódromo José Carlos Pace an ein One-Hit-Wonder erinnert. Der Brasilianer siegt 1975 auf einem Brabham-Martini vor heimischer Kulisse. Zehn Runden vor Schluss sieht Jean-Pierre Jarier noch wie der sichere Sieger aus. Doch Fehlzündungen an seinem Cosworth-Motor zwingen den Franzosen zur Aufgabe. Pace sagt «Danke» und gewinnt vor Landsmann Emerson Fittipaldi. Brasilien steht Kopf.



SUTTON-IMAGES.COM

François Cevert

Der Frauenschwarm aus Paris siegt 1971 in Watkins Glen. Zwei Jahre später verunglückt er am selben Ort tödlich. Er ist das einzige One-Hit-Wonder, das an der Stätte seines größten Triumphes auch sein Leben gelassen hat.



SUTTON-IMAGES.COM

Jean-Pierre Beltoise

Seit seinem Sportwagenunfall in Reims 1964 hat der Franzose einen steifen linken Unterarm. Das ist im Formel-1-Auto manchmal hinderlich. Nicht aber beim Großen Preis von Monaco 1972. Dort fährt der mit der Schwester von François Cevert verheiratete Beltoise brillant. Und feiert seinen einzigen GP-Sieg im strömendem Regen. Beltoise hat im Rennen bis auf Jacky Ickx alle anderen überrundet. «Der Regen half mir», meint der 2015 verstorbene Beltoise Jahre später.



SUTTON-IMAGES.COM

Peter Gethin



SUTTON-IMAGES.COM

Die Windschatten-Schlacht von Monza 1971 ist legendär. Fünf Fahrer bekämpfen sich rundenlang. Jeder von ihnen hat noch nie gewonnen. Und bei Start und Ziel ist die Reihenfolge immer eine andere. Entscheidend ist der Ausgang aus der Parabolica. Den

erwischt Peter Gethin in der letzten Runde am besten. Mit dem Minivorsprung von 0,01 Sekunden siegt er vor Ronnie Peterson. P3 geht mit 0,09 sec Rückstand an François Cevert. Vierter wird Mike Hailwood (0,18), Fünfter Howden Ganley (0,61).

Ludovico Scarfiotti

Der Neffe von Fiat-Boss Gianni Agnelli debütiert im Jahr seines Le-Mans-Sieges 1963 mit Ferrari in der F1. Verletzungen, die er sich bei einem Unfall in Reims zuzieht, verhindern, dass der Bergspezialist aus Turin zum Stammfahrer der Scuderia wird. Trotzdem beordert ihn Ferrari immer wieder in die Formel 1. 1966 siegt er für Rot – ausgerechnet in Monza.



SUTTON-IMAGES.COM

Richie Ginther

Der Kalifornier gilt als hervorragender Testpilot, als er 1965 für Honda an den Start geht. Beim letzten Rennen der Saison in der Höhenluft von Mexiko hat Ginther plötzlich Siegchancen. Als der Lotus von Jim Clark ausfällt, läuft es auf ein Duell mit Dan Gurney hinaus. Ginther gewinnt und sichert sich, Honda und Reifenfabrikant Goodyear den ersten F1-Sieg.



LAT

Lorenzo Bandini



Lorenzo Bandini ist einer von neun Italienern(!), die nur einmal siegten. Seine Sternstunde hat der Mailänder bei der Premiere auf dem Flugplatzkurs in Zeltweg 1964. Als Dan Gurney mit kaputter Aufhängung strandet, übernimmt Bandini das Zepher. Und siegt vor Richie Ginther und Bob Anderson. Am Ende der Saison verhilft er Teamkollege John Surtees zum WM-Titel, indem er Graham Hill in Mexiko aus dem Rennen kickt. Hill revanchiert sich dafür an Weihnachten. Er schickt Bandini eine Anleitung, wie man richtig Auto fährt.

Innes Ireland

Der Mann mit dem Schachbrettmuster auf dem Helm steht in der Formel 1 dreimal auf dem Podium. Davon einmal ganz oben: 1961 beim US-GP in Watkins Glen. Der Sieg, ist Ireland überzeugt, hat an diesem Tag aber nicht ihm gehört. Stirling Moss und Jack Brabham waren schneller. Doch beide haben Überhitzungsprobleme und scheiden aus. Ireland erbt die Führung und fährt für Lotus den ersten Sieg ein. Die Freude darüber

währt aber nicht lange. Lotus-Gründer Colin Chapman macht Ireland kurz darauf klar, dass er die Zusammenarbeit beenden will. Dieser nimmt ihm das übel und glaubt, dass Neuzugang und Chapman-Liebling Jim Clark der Grund für die Trennung sei. Doch Clark hat nichts dafür. Trotzdem herrscht zwischen den beiden bis zum Tode Clarks 1968 Eiszeit, was Ireland später in einem Interview bitter bereut.



LAT

Jo Bonnier

«JoBo» hat sich im Alter von fünf Jahren in den Kopf gesetzt, Rennfahrer zu werden. Dieses Ziel verfolgt er eisern. Und 1956 gibt er sein GP-Debüt in Monza. Drei Jahre später sorgt er in Zandvoort mit dem BRM P25 für eine Überraschung. Das sonst so anfällige Auto kommt über die Distanz, und Bonnier beschert BRM den ersten GP-Sieg. Der großmütige Schwede fährt noch bis 1971. Doch er kommt nie mehr in die Nähe des Podests. 1972 verunglückt er in Le Mans.



LAT

Luigi Musso

Wie Luigi Fagioli feiert auch Musso seinen einzigen Sieg mit dem übermächtigen Juan-Manuel Fangio bei einem «shared Drive». Beim Argentinien-GP 1956 übergibt Musso seinen Lancia D50 auf P4 liegend an den Einheimischen. Der fährt trotz Drehers zum Sieg und teilt sich die Punkte mit Musso. Im selben Jahr wird Diplomatensohn Musso in Monza erneut aufgefordert, sein Auto zu übergeben. Aber er weigert sich. Drei Runden vor Schluss scheidet er in Führung liegend aus...



LAT

Giancarlo Baghetti

Der Italiener ist bis heute der einzige F1-Fahrer, der bei seinem Debüt gewonnen hat, sieht man von Nino Farina ab, der bei der F1-Premiere 1950 in England triumphierte. Aber einer musste damals ja gewinnen... Baghetti ist in Reims 1961 einer der wenigen, die prob-

lemlos über die Runden kommen. Der sich unter der Gluthitze aufweichende Asphalt fordert nämlich zahlreiche «Opfer». In der letzten Kurve setzt sich Baghetti im Kampf um die Spitze vor Dan Gurneys Porsche. Und siegt mit einer Wagenlänge Vorsprung

auf den US-Amerikaner. Ein Grünschnabel ist Baghetti in Reims nicht mehr ganz. Zuvor hatte er bei den nicht zur WM zählenden Läufen in Syrakus und Neapel gesiegt. Deshalb erst offerierte ihm Enzo Ferrari das von Olivier Gendebien verwaiste Cockpit.



SUTTON-IMAGES.COM

Piero Taruffi

Der Römer gewinnt 1952 in Bern den Grand Prix der Schweiz auf einem Ferrari 500. «Silberfuchs» Taruffi profitiert dabei vom Ausfall von Teamkollege Nino Farina, dessen Elektrik schlappmacht. Im Ziel hat Taruffi, dessen Liebe den Sportwagen galt, zweieinhalb Minuten Vorsprung.



Luigi Fagioli

Der «alte Räuber aus den Abruzzen» ist schon über dem Zenit, als er 1951 beim Frankreich-GP seinen auf P2 liegenden Alfa an Teamleader Juan-Manuel Fangio übergibt. Der siegt, muss den Triumph gemäß Regeln aber mit dem 53-jährigen(!) Fagioli teilen.



LAT

IndyCar

Chance für Frijns?

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Es ist noch ein weiter Weg. Und bisher sind es nicht viel mehr als Spekulationen. Doch der ehemalige GP2-Laufsieger, Sauber-Testpilot und heutige Formel-E-Fahrer Robin Frijns könnte dank Andretti eine zweite Chance in den USA kriegen.

An Talent mangelt es dem 24-jährigen Niederländer nicht. In welches Rennauto auch immer der Mann aus Maastricht einsteigt, es dauert meistens nicht sehr lange, bis er das erste Mal auf dem Podest steht. Den hart umkämpften Renault-2-Liter-Europacup gewann Frijns 2011 beispielsweise auf Anhieb. Mit dem Preisgeld (eine halbe Million Euro) sicherte er sich ein Cockpit für die 3.5 Worldseries. Und holte sich auch dort die Krone im ersten Anlauf. Dabei hatte Frijns ein paar harte Gegner – den inzwischen verstorbenen Jules Bianchi zum Beispiel. Oder Sam Bird. Doch beide zogen gegen Frijns den Kürzeren.

Alles schien seinen Lauf zu nehmen. Erst recht als Frijns in der GP2 schon im dritten Rennen 2013 in Barcelona triumphierte. Und das in einem neuen Team (Hilmer). Frijns hatte bereits einen Fuß in der Formel 1 (als Testfahrer bei Sauber), als das übliche Schicksal zuschlug: Ohne Geld kam die Karriere ins Stocken. Der einst kometenhafte Aufstieg nahm ein abruptes Ende. 2014 saß Robin bei zwei Freitagssessions im Caterham. Den Rest der Zeit verbrachte er auf dem Sofa – «daheim oder im Formel-1-Motorhome».

2015 nahm Frijns einen zweiten Anlauf. In der Blancpain Series. Dort wurde er mit Partner Laurens Vanthoor Zweiter in der Sprint- und mit Jean Karl Vernay Sechster in der Endu-



Zweite Chance? Fährt Frijns bald auch IndyCar für Andretti?

rance-Wertung. Seit dem Start zur zweiten Formel-E-Saison ist er fester Bestandteil der Elektroserie. Und auch dort hinterließ Frijns von Anfang an einen starken Eindruck. Schon im zweiten Rennen für Andretti Autosport fuhr er als Dritter aufs Podest. In einem Auto, das gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert geblieben ist.

IndyCar mit Andretti?

Die bisherigen Ergebnisse in der Formel E sprechen für sich: 10. - 3. - 10. - 8. Das klingt im ersten Moment zwar nicht nach einem Überflieger. Aber das Andretti-Auto ist eindeutig schlechter als der Fahrer. Man muss sich nur die Ergebnisse

von Teamkollegin Simona de Silvestro anschauen (DNF - 13. - 11. - 14.), um zu verstehen, was Frijns aus der Kiste herausholt.

Teamchef Michael Andretti hat längst den Narren am quirligen Niederländer gefressen. Er sei einer, der keinen «Bullshit» erzählt, sagt Andretti. Sondern sich einfach ins Auto setzt und das absolute Maximum herausholt. In jeder Situation.

Es überrascht deshalb nicht, dass Andretti über einen Einsatz von Robin Frijns bei den IndyCars nachdenkt. Allerdings nicht beim Indy 500, so wie es die italienische Website italiaracing.com vorhersagte. Wenn, dann wohl eher auf einem Stadt- oder Roadcourse. ♦

GP2

Aufgepasst auf Prema!

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

In der GP2 sind bald alle Top-Plätze weg. Die begehrtesten Cockpits bieten noch Carlin und Rapax.

Am 9. März beginnt in Barcelona der «Testwinter» für die GP2. Die Top-Teams haben ihre Cockpits schon fast alle an den Mann gebracht. Die begehrtesten Plätze bieten noch Carlin und Rapax, wobei Letztere mit Arthur Pic bereits einen Fahrer unter Vertrag haben.

Das Meistersteam ART setzt auf bewährte Kräfte. Honda-Junior Nobuharu Matsushita geht in seine zweite Saison. Genauso wie Sergey Sirotkin. Dem Russen ist nach Rang 3 im Vorjahr eine Leistungssteigerung zuzutrauen. Dementsprechend zuversichtlich gibt sich der Ex-Sauber-Testpilot: «Ich peile den Titel an. Bei ART habe ich die beste Ausgangslage dazu.»

Racing Engineering, im Vorjahr Meisterschaftszweiter, setzt auf Norman Nato und Jor-

dan King. Beides solide Fahrer. Aber es würde an eine Überraschung grenzen, wenn einer von ihnen um die Meisterschaft fahren würde. Viel eher ist das Alex Lynn zuzutrauen. Der Williams-Junior bestreitet seine zweite Saison bei Dams. Neben ihm fährt Nicholas Latifi (CDN).

Auch Trident ist voll

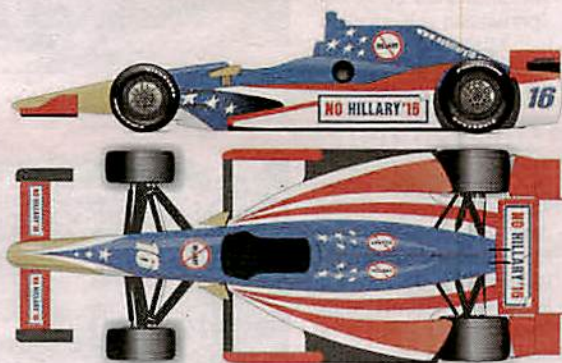
Campos setzt auf Routinier Mitch Evans und Sean Gelael. Wobei Evans mehr als nur ein Sieganwärter ist. Die weiteren Teams: Raffaele Marciello und Artem Markelov (Russian Time), Philo Paz Armand und Luca Ghiotto (Trident) sowie Oliver Rowland und Daniel de Jong (MP Motorsport).

Großes darf man auch von Prema erwarten. Der Rennstall, der die Reste von Lazarus übernommen hat, verfügt zwar über keinerlei GP2-Erfahrung, hat aber in der F3-EM alles gewonnen, was es zu gewinnen gibt. Außerdem verfügt Prema mit Pierre Gasly und Antonio Giovinazzi über die vielleicht beste Fahrerpaarung überhaupt. ♦



Setzt auf Neuling Prema: Red-Bull-Junior und Titelanwärter Gasly

KOMPAKT



Politik im Spiel: IndyCar-Lackierung «No Hillary in 2016»

IndyCar In Indiana hat sich eine politische Gruppe formiert, die um jeden Preis verhindern will, dass Hillary Clinton neue US-Präsidentin wird. Um ihr Vorhaben möglichst werbewirksam umzusetzen, hat diese antideмократische Bewegung ein Design für ein IndyCar-Auto entworfen, das beim Indy 500 starten soll. Die Gruppe «No Hillary in 2016» hat dafür eine Spendenaktion ins Leben gerufen. 999999 US-Dollar braucht die Organisation angeblich. Die Chancen

auf Erfolg sind allerdings sehr gering. 50 Tage vor Ablauf der Aktion kamen erst lächerliche 760 Dollar zusammen.

»» Super Formula Was schon lange kein Geheimnis mehr ist, ist nun offiziell: GP2-Meister und McLaren-Junior Stoffel Vandoorne bestreitet für das Honda-Werksteam Dandelion die Super Formula.

»» GP3 Tatiana Calderón (22) hat bei Arden unterzeichnet. Die Kolumbianerin ist die letzten drei Jahre in der F3-

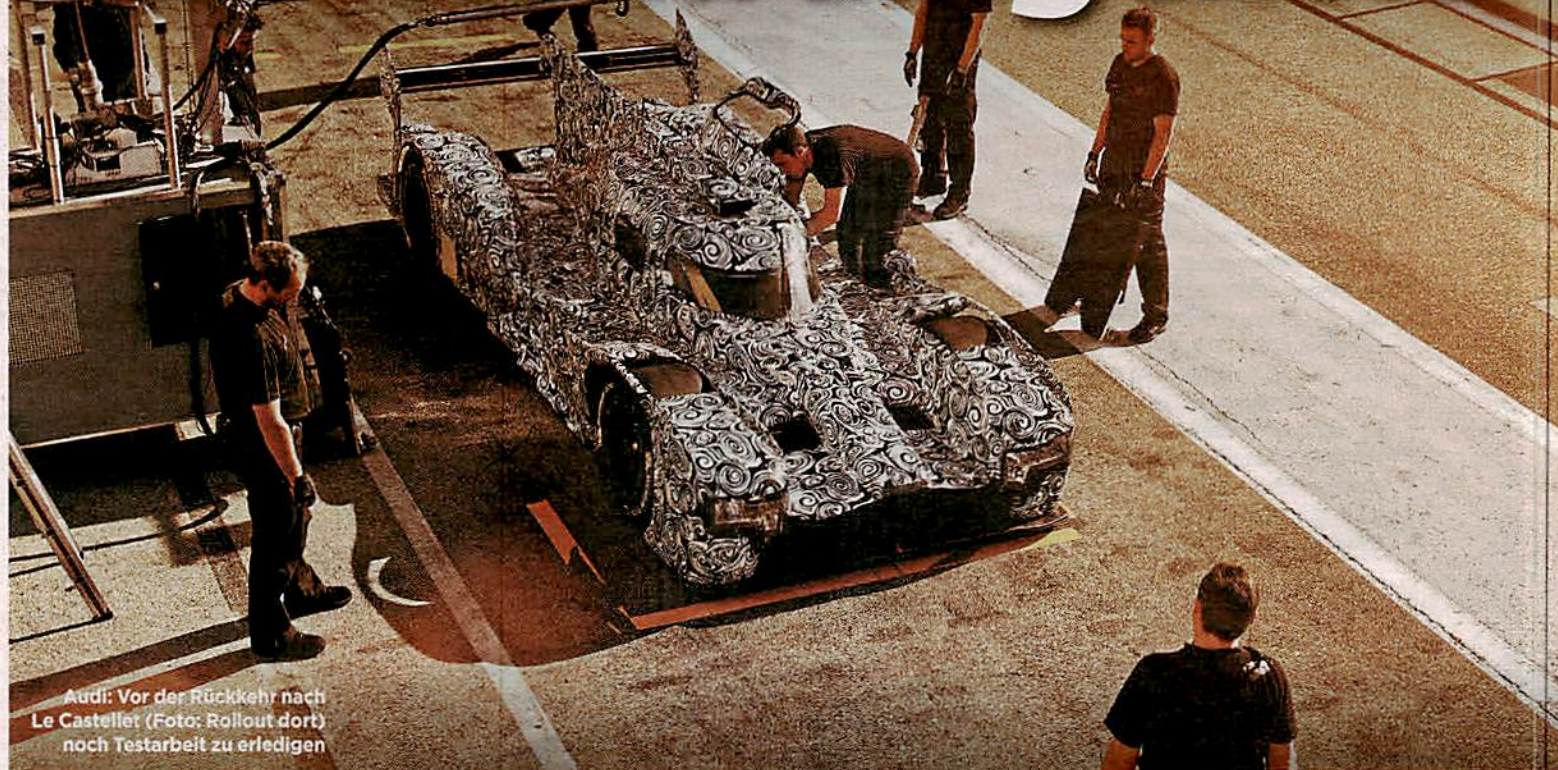
EM gestartet. Ihr bestes Ergebnis: ein fünfter Platz in Spa-Francorchamps 2014.

»» GP3 ART hat seine Partnerschaft mit Honda/McLaren nun auch auf die GP3 ausgeweitet und den Japaner Nirei Fukuzumi verpflichtet.

»» Formel E Noch immer gab es bei Redaktionsschluss von MSA keine Bestätigung für das Rennen am Alexanderplatz. Eine offizielle Pressemitteilung soll heute Dienstag erscheinen. ♦ CE

Langstrecken-WM

Rückstand aufgeholt



Audi: Vor der Rückkehr nach Le Castellet (Foto: Rollout dort) noch Testarbeit zu erledigen

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

Letzte Woche rückte Audi zum Test in Bahrain aus. Dort hat man offenbar vieles nachgeholt, was in Sebring nicht getestet werden konnte. ByKolles-Team mit neuer Partnerschaft. Detaillierte Regeländerungen sind bekannt.

Nachdem ein vorheriger Reifentest mit dem alten Audi R18 e-tron quattro erfolgreich abgeschlossen werden konnte, haben das Audi Sport Team Joest sowie die Audi-Werksfahrer Lucas di Grassi, Marcel Fässler, Oliver Jarvis und Benoît Tréluyer in der vergangenen Woche den Entwicklungstest mit dem

komplett neuen R18 fortgesetzt. «Wir haben den Test in Bahrain zur nachhaltigen Erprobung von verschiedenen Komponenten und Systemen genutzt. In den sechs Tagen konnten wir viel Erfahrung und Daten sammeln und fühlen uns nun gut vorbereitet», erklärte Audi Sport LMP1-Projektleiter Chris Reinke auf MSA-Anfrage. Vor dem WEC-Prolog am 25./26. März auf dem Circuit Paul Ricard in Le Castellet hat Audi Sport noch einen weiteren Entwicklungstest geplant.

ByKolles: Ravenol wird Partner
Entwicklungsarbeit steht auch für das Team ByKolles an. Wie die Konkurrenten aus dem Lager der privaten LMP1, Rebellion Racing, setzt auch die aus

Greding in Bayern operierende Mannschaft ab dieser Saison auf Dunlop-Pneus. Außerdem geht man mit dem Ravensberger Schmierstoffspezialisten Ravenol eine neue technische Partnerschaft ein.

«Diese Kooperation ist für uns gerade deshalb so wertvoll, weil Ravenol für leistungsfähige Produkte made in Germany steht, deren Leistungsfähigkeit wir im Renneinsatz präsentieren möchten», sagt Boris Bermes, Leiter Geschäftsbetrieb beim ByKolles-Team.

Über den Winter hat man bei ByKolles natürlich auch am Auto gearbeitet. Eine neue Vorderradaufhängung, aerodynamische Modifikationen und einige weitere Änderungen sollen für einen – laut Team – «ent-

scheidenden Leistungsschub» gesorgt haben. Wenn wie in der zweiten Saisonhälfte 2015 auch die Zuverlässigkeit stimmt, dürfte es im Lager der privaten LMP1 sehr spannend werden.

Neue Regularien bekannt

Vergangene Woche hat die Langstrecken-WM (WEC) vollumfänglich die Änderungen am Reglement für die Saison 2016 veröffentlicht. Eine Änderung betrifft bereits die Bezeichnung der beiden LMP1-Unterkategorien. Diese werden neu nicht mehr als LMP1-H und LMP1-L bezeichnet, sondern nur als «Hybrid» oder «Non-Hybrid». Die separate Wertung für LMP1-Privatiers bleibt bestehen.

Um Kosten zu sparen, gibt es weitere Restriktionen. Wie

schon 2015 müssen in der LMP1 alle Rennen mit nur fünf Motoren absolviert werden. Dazu sind maximal drei Aero-Kits erlaubt, ab 2017 nur noch zwei. Ebenfalls aus Kostengründen wurde die Anzahl der maximal möglichen Auto/Tag-Testeinheiten in der LMP1-Klasse um sieben reduziert.

Reduziert wird auch die Drastik möglicher Strafen. So gibt es für ein Losfahren aus der Box mit durchdrehenden Reifen nicht mehr eine Drei-Minuten-Stop-and-Go, sondern «nur» noch eine Stop-and-Go.

Kommuniziert wurden auch die avisierten technischen Änderungen, z.B. 10 MJ weniger Energie pro Le-Mans-Runde (ca. 7,5 Prozent weniger) und 25 Prozent größere Radhausöffnungen. ♦



ByKolles CLM P1/01: Mit neuen Partnern und Weiterentwicklungen will man Rebellion schlagen



2016 um 25 Prozent größer: Radhausöffnungen der LMP1-Autos

DTM

Das Fahrerfeld ist jetzt komplett

Von ARNO WESTER

Was MSa bereits in seiner letzten Ausgabe prognostiziert hat, wurde von Mercedes-Benz in der vergangenen Woche auch offiziell bestätigt: DTM-Champion Pascal Wehrlein steigt in die Königsklasse auf (siehe Seite 3) und wird durch den aktuellen GP3-Meister Esteban Ocon ersetzt.

Ansonsten bleibt im achtköpfigen Fahrerfeld der Stuttgarter wie erwartet alles beim Alten. Will heißen: Wie Audi und BMW setzt auch Mercedes auf Kontinuität. Die Verantwortlichen vertrauen 2016 auf die Fahrkünste der beiden erfahrenen und routinierten Ex-DTM-Gewinner Gary Paffett (2005) und Paul Di Resta (Meister 2010) sowie die DTM-Rennsieger Christian Vietoris und Robert Wickens. Von den beiden letztjährigen Neulingen Lucas Auer und Maximilian Götz, die vor allem am Ende der 2015er Saison eine aufsteigende Tendenz zeigten, erhofft man sich weitere Steigerungen.

Die hätte man eigentlich auch von Daniel Juncadella erwarten können, aber nach den Gesamträngen 16 (2013) und 18 (2014) sowie zwei vierten Plätzen an Noris- und Lausitzring kam der Spanier 2015 über einen fünften



Ist 2016 wie erwartet als Vollzeitfahrer dabei: Esteban Ocon – hier als Juncadella-Ersatz beim Training des Hockenheim-Finales 2015

Platz in Moskau nicht hinaus. Der Meister der F3 Euroserie 2012 beendete eine enttäuschende letztjährige Saison auf Gesamtrang 20.

Nur noch sechs Testtage

Viele Experten hatten erwartet, dass neben Ocon noch ein weiterer Neuling von Mercedes eine Chance erhält. Acht Fahrer, darunter auch FIA-GT-Weltcup-Sieger Maro Engel sowie die Gewinner des ADAC GT Masters 2015, Sebastian Asch und Luca Ludwig, wurden getestet. Aber keinem von ihnen traute

man bei den Schwaben offenbar den Sprung in die DTM zu.

«Nach einer erfolgreichen Saison 2015 setzen wir in diesem Jahr auf Stabilität innerhalb unseres Fahrerteams. Esteban Ocon hat als unser Test- und Ersatzfahrer viel gelernt und ist bereit für seine Rookie-Saison in der DTM», sagt Mercedes-AMG-DTM-Teamchef Ulrich Fritz, der trotz des Verzichts auf Formel-1-Aufsteiger Wehrlein an die Stärke seiner Schützlinge glaubt. «Wenn man als Titelverteidiger in eine Saison startet, ist es schwer, etwas anderes als

Ziel auszugeben als die Meisterschaft.»

Davon ist auch Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff überzeugt. «Uli und seine ganze Mannschaft machen einen tollen Job. Sie sind realistisch, bescheiden und haben einen tollen Spirit. Die gesetzten Ziele definieren wir stets gemeinsam und achten dabei darauf, dass sie sowohl realistisch als auch anspruchsvoll sind», erklärt der Österreicher, für den der Wechsel von Wehrlein in die Formel 1 allerdings «ganz klar ein Verlust» ist.

Ob Ocon («Ich könnte mir kein besseres Team vorstellen, um in der DTM zu fahren») die von Wehrlein hinterlassene Lücke schließen kann, bleibt abzuwarten. Ein Nachteil für den erst 19 Jahre alten Franzosen ist die Tatsache, dass es aus Kostengründen – und weil das Technische Reglement der DTM eingefroren ist – vor dem Saisonstart im Motodrom von Hockenheim (7/8.5.) nur noch sechs Testtage gibt. Die gehen vom 23. bis 25. 2. im spanischen Monteblanco und vom 5. bis 7. 4. in Hockenheim über die Bühne. ♦

VLN

Alzen-Brüder wieder vereint

Vor der Jubiläumssaison (40. Auflage), die am 2. April startet, gibt es einige interessante News: Gemeinsame Sache der Alzen-Brüder, TMG sucht Nachwuchsfahrer, und der Porsche-GT4-Cup startet durch.

Aus «Uwe Alzen Automotive» und «Jürgen Alzen Motorsport» wird «Alzen-Racing». Wie schon zu seligen Zeiten des rekordbrechenden Turbinchens machen die beiden Brüder gemeinsame Sache. «Der Zusammenschluss war für uns eine logische Konsequenz. Wir haben beide jahrzehntelange Erfahrungen im Motorsport und können nun gemeinsam davon profitieren», begründet Uwe Alzen die Entscheidung der erfolgreichen Brüder, die mit ihrem Ford GT bei allen zehn VLN-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife um den Gesamtsieg kämpfen wollen.

Für Nachwuchs in der VLN kämpft das Team TMG United. Auch 2016 sucht die Mannschaft, die sich aus Mitarbeitern der Toyota Motorsport GmbH (TMG) in Köln rekrutiert, für den Einsatz eines seriennahen TMG GT86 CS-V3 in der VLN-Klasse V3 noch einen talentierten Nachwuchsfahrer neben Stammpilot Christian Scherer. Internet: <http://goo.gl/KLebFy>.

Die 2016 in der VLN erstmals ausgeschriebene Porsche Cayman GT4-Trophy erfreut sich großer Beliebtheit. Man rechnet mit mehr als 15 Einschreibungen! Zu den ersten Bewerbern zählte das VLN-Gesamtsieger-Team Black Falcon. Die «Falken» gehen in der Premieren-Saison des Porsche-Cups mit zwei brandneuen Cayman GT4 an den Start. ♦ AW



Dauerhaft doppelte Alzen-Power: Ford GT von Alzen-Racing

Tourenwagen-WM

Kalender geändert

Wegen Umzug des Russland-Rennens von Sotschi nach Moskau ergeben sich weitere Änderungen im WTCC-Kalender. Filippi steht als erster «echter» Privatier fest.

Statt auf dem neuen FI-Kurs in der Olympiastadt wird man also wie in den vergangenen Jahren auf dem Moscow Raceway fahren. Der Termin verschiebt sich gleichzeitig auf den 12. Juni – Russlands Nationalfeiertag. Damit findet der Saisonauftakt nicht in Russland, sondern am 3. April in Frankreich (Le Castellet) statt.

Durch den neuen Russland-Termin verschiebt sich das Portugal-Rennen in Vila Real, das für dieses Wochenende datiert war, um zwei Wochen auf den 26. Juni. Das bedeutet auch, dass sich der Terminkalender

der Tourenwagen-EM (ETCC), die ebenfalls in Vila Real gastieren wird, dementsprechend verschiebt.

Nachdem die vier Werksteams und Sébastien Loeb Racing längst ihr Fahreraufgebot stehen haben, gibt es auch aus dem RML-Chevy-Lager erste handfeste Infos. Vergangene Woche gab der Franzose John Filippi bekannt, dass er seinem Team Campos Racing treu bleibt und eine weitere Saison im RML-Chevrolet dranhängt. Damit ist er der erste «echte» Privatier, der sein Engagement bestätigt hat. Kurios: Ausgerechnet Yvan Muller,

der Filippi beim Finale in Katar von der Spitze ins Aus befördert hat, ist sein neuer Coach.

Darüber hinaus gab es letzte Woche auch wieder Testfahrten in der WTCC, u. a. des Münich-Teams. ♦ MBR



John Filippi

NACHRICHTEN

Viele Diskussionen nach Daytona

ISCC Die Nachwehen des Saisonauftakts, den 24h von Daytona, sind noch immer zu spüren. Eine gute Nachricht vorweg: Max Angelelli ist wieder zu Hause. In der spannenden Schlussphase war der Italiener wegen einer defekten Auspuffanlage am Chevrolet-Daytona-Prototyp des Teams von Wayne Taylor fast ohnmächtig geworden, als Gase in das Cockpit gelangt waren. Mit Vergiftungserscheinungen musste Angelelli nach der Zieldurchfahrt in ein Krankenhaus eingeliefert werden. An anderer Stelle brennt es jedoch noch gewaltig. So wurden nach dem Rennen sämtliche Lamborghini- und - wie MSa jetzt bestätigt wurde - Audi-Motoren konfisziert und bislang (Stand Sonntag) nicht wieder freigegeben, obwohl das vergangene Freitag geschehen sollte. Lambo-Teamchef Franz Konrad ist deshalb nach eigener Aussage «stinksauer». Weil man außerdem alle Anbauteile des Motors einbehalten hat, musste man einen geplanten Zwei-Tages-Test in Homestead auf eigene Kosten absagen, da ein Ersatzmotor nicht gereicht hätte. Unter anderem wegen dieser noch laufenden Untersuchungen gibt es auch zwei Wochen nach dem Rennen noch kein offizielles Rennergebnis.

HTP mit Mercedes, Attempto mit Lambo

GT3-Sport Dass das Team HTP Motorsport nach nur einem (erfolgreichen) Bentley-Jahr wieder auf Mercedes vertraut, ist mittlerweile fix. Nicht jedoch das genaue Programm, für das man sich derzeit in Detailabsprachen befindet. Nach MSA-Informationen soll Maximilian Buhk im Team verbleiben. Mehr Klarheit herrscht beim Team Attempto Racing, das in diesem Jahr mit je zwei Lamborghinis in der BGTS an den Start geht. In der Sprintserie starten Max van Splunteren/Davide Valsecchi sowie Patric Niederhauser/Daniel Zampieri. In der Endurance-Serie bilden «Nidi» und Zampieri mit Fabio Babini ein Trio. Das zweite Auto dort pilotieren van Splunteren, Jeroen Mul sowie ein noch zu benennender dritter Fahrer. Im zweiten Attempto-Lambo in der BES soll dabei ein belgischer Pilot zum Einsatz kommen. ♦ AW/RDB

Trophée Andros Saint-Dié-des-Vosges

Das Thriller-Finale

Von BERNHARD SCHOKE

Mehr Spannung geht nicht: Die Eisrenn-Saison 2015/2016 endete so spektakulär wie selten. Erst beim allerletzten Auftritt ging die Eiskrone an Jean-Baptiste Dubourg mit seinem privaten Renault-Team.

Hätte man Ende November letzten Jahres vor dem ersten Lauf der Eisrennen auf das Endergebnis - Dubourg vor Lagorce, Rivière und Tambay - gewettet, so wäre man heute um ein kleines Vermögen reicher. Denn wie schon in der Saison zuvor deuteten alle Vorzeichen auf einen harten Fight zwischen dem Titelverteidiger Jean-Philippe Dayraut und dem im letzten Jahr nur um einen Punkt geschlagenen Olivier Panis.

Darüber hinaus räumten die Insider der Serie auch noch den beiden neuen Matadoren einige Außenseiterchancen ein. Vor allem dann, wenn sich die beiden hoch gehandelten Favoriten Dayraut und Panis gegenseitig aus den Rennen werfen sollten. Bekanntermaßen kommt es aber meist anders, als man denkt oder vorausberechnet.

Außenseiter vorn

Perfekt vorbereitet - jeder auf seine Weise - waren alle. Dayraut und das Team Saintéloc hatten einen neu aufgebauten Mazda 3 zur Verfügung. Ein neuer Motor und weitere Detailverbesserungen standen ebenso auf der Habenseite wie das eingespielte Team. Und die Ingenieure und Mechaniker rund um Laurent Fedacou (bekannt als DTM-Team-Ingenieur bei Phoenix Racing) und Inhaber Sébastien Chetail konnten von Anfang an zeigen, welche Leistungen sie bringen können.

Beim ersten Rennen in Val Thorens wurde über Nacht der Motor komplett neu aufgebaut, nachdem eine Nockenwelle «eingelaufen» war. Dennoch wurde der Einsatz nicht belohnt - das Dreiliter-V6-Aggregat zickte weiter. Und auch Panis im ebenfalls neuen Audi S1 quattro kam nicht so zum Zuge wie eigentlich gedacht. Als die beiden dann noch in Andorra kollidierten, konnten sie ihre Chancen auf den Titel schon früh abhaken.

Stattdessen brachte sich zur Saison-Halbzeit im weihnachtlichen Alpe d'Huez die jüngere Generation der Eispiloten ins Gespräch. Die beiden Brüder Dubourg im Renault Clio 3 mit ihrem kleinen, aber feinen Fa-



Spannung bis zum Schluss: Dubourg (vorn) und Lagorce fighten im Millimeterabstand um die Spitze

milien-Team und Audi-DTM-Werksfahrer Adrien Tambay, der erstmals mit der Mannschaft des belgischen VW/Audi Clubs WRT die komplette Saison in einem weiteren S1 quattro in der Top-Klasse absolvierte. In den Jahren zuvor hatte der Sohn von Patrick Tambay sich das erforderliche Rüstzeug mit den Elektro-Rennern der Trophée Andros Electricque geholt. Eine weitere Überraschung der letzten Monate war aber Lagorce. Im Auftritt so, wie ihn die Fans schätzen: locker wie immer. Aber im Renner so fokussiert, wie man ihn selten zuvor erlebt hatte. Und nicht nur das: Konstant lieferte er sich packende Fights mit JB Dubourg, und konnte so die auf dem Eis noch wichtigeren guten Startpositionen erobern.

Technikpech für Lagorce

Um den Titel wurde es ein direktes Duell, das vor dem Finale in Saint-Dié im Punktegleichstand kumulierte und durch die besseren Einzelergebnisse sowie die beiden reglementbedingten Streich-Resultate Lagorce die Führung in der Gesamtwertung einbrachte.

Auf dem Eis-Oval in den Vosges vermochte er diese bis zum letzten Auftritt zu verteidigen. Große Emotion zuvor: Punktegleichstand in der ersten Tageswertung. Die Technik entschied dann den Fight um den Titel zugunsten von Dubourg. Lagorce wurde in der letzten Runde des Halbfinals plötzlich langsamer. Sein Dacia rollte nur noch ins Ziel - dieser Zeit- und Punkteverlust entschied, und Dubourg wurde erstmals Meister. ♦

NACHGEHAKT BEI Jean-Baptiste Dubourg

(25/F). Der neue Eisrenn-Champion über die Detailarbeit für den Erfolg und wie unerwartet der Titel für ihn kam.



Von BERNHARD SCHOKE

Wie kam dieser Erfolg zustande? Unser Team hat jede Menge Erfahrung aus den letzten Jahren. Dies ist vor allem auf dem Eis ganz besonders wichtig, weil jedes Detail exakt passen muss.

Welche Details waren dies aus Ihrer Sicht? Punkte wie die Einstellung der Motoren auf die unterschiedlichen Höhen der Eiskurse mit ihren klimatischen Änderungen am Tage oder während der späten Abendstunden und die möglichst optimale Einstellung der Fahrwerke auf die ständig wechselnden Bedingungen

nach den einzelnen Läufen an einem Renn-Wochenende.

Hätten Sie vor der Saison mit dem Titel gerechnet? Nein. Natürlich überlegt man, was wäre, wenn... Aber gerade bei der Trophée Andros gibt es so viele wichtige Details, die man nicht im Voraus planen oder bedenken kann.

Was kommt jetzt? Wir werden wieder in der Französischen und Europäischen Rallycross-Meisterschaft an den Start gehen. Darüber hinaus wartet in unserem Betrieb jede Menge Arbeit auf mich, die in den letzten Wochen liegen geblieben ist.

TROPHÉE ANDROS / Resultate

Saint-Dié/F: Finale à 6/8 Runden; Streckenlänge 400 Meter; Höhenmeter 350.
 Samstag, 1. Finale: 1. Jacques Wolff (F/Mazda) 3:08,576 min; 2. Sylvain Pussier (F/DS) +3,210; 3. Eddy Bénézet (F/Dacia) +4,816; 4. Berenice Demoustier (F/Audi) +7,436
 Samstag, 2. Finale: 1. Benjamin Rivière (F/DS) 3:03,119 min; 2. Franck Lagorce (F/Dacia) +6,451; 3. J.-Ph. Dayraut (F/Mazda) +7,919; 4. J. B. Dubourg (F/Renault) +8,988
 Samstag, 3. Finale: 1. Sylvain Pussier (F/DS) 2:59,503 min; 2. Eddy Bénézet (F/Dacia) +6,131; 3. Didier Thorat (F/Mazda) +8,988; 4. Lionel Daziano (F/Audi) +10,817
 Samstag, 4. Finale: 1. Olivier Panis (F/Audi) 2:59,570 min; 2. J.-B. Dubourg (F/Ren.) +3,672; 3. Toomas Heikkinen (FIN/Mazda) +4,022; 4. J.-Ph. Dayraut (F/Mazda) +8,019
 Endstand nach 7 Events (inkl. zwei Streichergebnissen): 1. J.-B. Dubourg 604 Punkte; 2. Lagorce 593; 3. Rivière 558; 4. Tambay 558; 5. Panis 553; 6. Dayraut 544; 7. Heikkinen 513; 8. A. Dubourg 506; 9. Pernaut 484; 10. Fontanel 430; 11. Barbieri 314; 12. Stievenart 171; 13. Lemeret 153; 14. Demoustier 78; 15. Petit 78; 16. Hirschi 76; 17. Faure 71; 18. Gherardi 65

Internet: www.tropheeandros.com

Sprint Unlimited Daytona

Overtime-Sieg



Gummi verbrennen nach dem Sieg: Denny Hamlin lässt es im Gibbs-Toyota ordentlich qualmen

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und WOLFGANG MONSEHR

Denny Hamlin heißt der erste Rennsieger im neuen NASCAR-Jahr. Er gewann das Showrennen «Sprint Unlimited», das mit einigen Massencrashes auch wieder für viel Action sorgte.

Gleich zu Beginn gab es eine leichte Kollision zwischen dem späteren Sieger und Ricky Stenhouse Jr., nachdem Hamlin mit einem lädierten Toyota Camry weiterfahren musste. Doch dann folgte es knüppeldick: In Runde 44 wurde Jimmie Johnson aus dem Rennen gekickt, als er auf den 10. Platz nach vorne gefahren war. «Irgendwer knallte in mein Heck. Keine Ahnung,

wer das war. Aber dadurch wurde ich in einen Dreher in das Infield gezwungen. Was für ein chaotischer Auftakt», sagte Johnson nach dem Rennen.

Erstes Overtime-Finish

Auch Brian Vickers, Ersatzmann für den verletzten Tony Stewart, erwischte keinen guten Abend. «Plötzlich und ohne jede Vorwarnung platzte mein rechter Hinterreifen», so Vickers. Der Vickers-Chevy knallte hart in die Streckenbegrenzung und kollidierte dann mit sieben Fahrzeugen – Gelb.

Nachdem das Rennen wieder freigegeben wurde, kollidierten Kasey Kahne, Jamie McMurray und A. J. Allmendinger. Nach diesem Unfall hielt Joey Logano die Führung, doch ein letzter

Crash – bei dem wie zuvor alle Fahrer unverletzt blieben – zwischen Carl Edwards, Brad Keselowski, Kyle Busch und Aric Almirola brachte Hamlin die Führung und den Sieg.

«Ich hoffe, dass dieser Sieg ein gutes Omen für die diesjährige Saison ist», sagte Hamlin, der auch der erste Sieger unter der neuen Overtime-Regelung wurde. Die sogenannte «Overtime Line» ist eine Linie, die passiert sein muss, ehe ein GWC-Vertrag für gültig erklärt werden kann und dann das Rennen – unter Grün oder Gelb – zu Ende geht. Diese Linie, in Daytona auf der Gegengeraden zwischen Turn 2 und 3, war überfahren, als der letzte Crash ausgelöst wurde, und Hamlin wurde unter Gelb als Sieger abgewinkt. ♦

Qualifying Daytona 500

Pole für Elliott Junior

Die ersten beiden Startplätze für das Daytona 500 stehen fest: Wie 2015 ist der Hendrick-Chevy mit der Nummer 24 vorn – jedoch mit Neuling Chase Elliott, der sich vor Matt Kenseth den Spitzenplatz holte.

Ein großer Name verpflichtet. Und der 20-jährige Sohn von «Million-Dollar-Bill» Elliott ist unter dem Druck alles andere als zerbrochen. Ganz im Gegenteil: Mit blitzsauberem Strich erwischte er die perfekte Daytona-Runde, fuhr den schnellsten Schnitt des gesamten Wochenendes und holte sich im Hendrick-Chevy mit der Nummer 24 gleich beim Daytona-500-Debut die Pole-Position. Damit ist Elliott auch der jüngste Pole-Mann beim Dayto-

na 500 überhaupt. Was dies Wert ist, wird sich jedoch noch zeigen müssen, zumal solche «Überraschungen» zuletzt häufiger auftraten. 2013 holte mit Danica Patrick die erste Frau die Pole, dann 2014 Austin Dillon beim Comeback der

Nummer 3 und vergangenes Jahr eben Jeff Gordon bei seinem letzten Daytona-500-Start. Gewinnen konnten alle drei nicht – im Fall von Patrick und Dillon bis heute weder in Daytona noch anderswo.

Neben Elliott kam sensationell auch Ryan Blaney im Wood-Ford in die zweite Runde des Qualifyings, schaffte jedoch nicht den Sprung in die erste Reihe. Den Platz neben Elliott sicherte sich Matt Kenseth. Die restlichen 38 Startplätze werden nun in den beiden Can-Am-Duels am Donnerstag bestimmt. 34 Starter sind durch das neue «Charter-System» fix dabei, von den «Open Teams» ziehen nur vier Fahrzeuge ins Daytona 500 ein, u. a. jeweils das Beste von ihnen aus jedem Duel-Rennen. ♦ MBR



Pole-Mann Chase Elliott

Starter & Regeln 2016

Neue Regeln und zukünftige Stars

Statt wie bisher 43 wird es ab diesem Jahr nur noch 40 Autos pro Rennen geben. 36 davon sind durch ein neu eingeführtes «Charter-System» fix, die restlichen vier werden vor jedem Rennen ausgefahren. Das neue System soll vor allem für Stabilität im Starterfeld sorgen und die langjährigen Teams, welche nun zu Franchise-Nehmern bei NASCAR werden, belohnen. Bemerkenswert: Ebenso wie die TV-Verträge gilt dieses Charter-System für neun Jahre, also im schnelllebigen Motorsport über eine extrem lange Zeit.

Angepasst an die nur noch 40 Starter ändert sich auch das Punktesystem. Für Platz 1 bekommt man jetzt nicht mehr 43, sondern 40 Punkte. Die Zusatzzähler bleiben jedoch wie ge-

habt: einer für Führungsrunde, noch einer für die meisten Führungsrunden und drei für den Sieg – maximal also 45 pro Rennen statt wie bisher 48.

Ein starker Rookie-Jahrgang

Die sonstigen Regeländerungen betreffen vor allem das neue Aero-Package der Fahrzeuge. Es kommt, nach Probeläufen 2015, nun zum Vollzeit-Einsatz – außer auf den Restrictor-Plate-Strecken Daytona und Talladega. Neu ist zudem eine «Overtime Line» im GWC-Finish.

Im Starterfeld finden sich in diesem Jahr einige neue Namen. 2016 ist dabei ein starkes Rookie-Jahr. Mit z. B. Ryan Blaney, Chase Elliott und Chris Buescher sind diesmal sehr hochkarätige «Neue» am Start. ♦ MBR

STARTERLISTE NASCAR SPRINT CUP 2016 (STAND: 14.2.2016)

Nr.	Fahrer	Team
1	Jamie McMurray	Chip Ganassi Racing (C)
2	Brad Keselowski	Team Penske (F)
3	Austin Dillon	Richard Childress Racing (C)
4	Kevin Harvick	Stewart-Haas Racing (C)
5	Kasey Kahne	Hendrick Motorsports (C)
6	Trevor Bayne	Roush Fenway Racing (F)
7	Regan Smith	Tommy Baldwin Racing (C)
10	Danica Patrick	Stewart-Haas Racing (C)
11	Denny Hamlin	Joe Gibbs Racing (T)
13	Casey Mears	Germain Racing (C)
14	T. Stewart/B. Vickers** (D)	Stewart-Haas Racing (C)
15	Clint Bowyer	HScott Motorsports (C)
16	Greg Biffle	Roush Fenway Racing (F)
17	Ricky Stenhouse Jr.	Roush Fenway Racing (F)
18	Kyle Busch	Joe Gibbs Racing (T)
19	Carl Edwards	Joe Gibbs Racing (T)
20	Matt Kenseth	Joe Gibbs Racing (T)
21	Ryan Blaney (R)	Wood Brothers Racing (F)
22	Joey Logano	Team Penske (F)
23	David Ragan	BK Racing (T)
24	Chase Elliott (R)	Hendrick Motorsports (C)
26*	Robert Richardson Jr.*	BK Racing (T)
27	Paul Menard	Richard Childress Racing (C)
30*	Josh Wise*	The Motorsports Group (C)
31	Ryan Newman	Richard Childress Racing (C)
32	J. Earnhardt**(R)/B. Labonte**(D)	Go FAS Racing (F)
34	Chris Buescher (R)	Front Row Motorsports (F)
35	David Gilliland	Front Row Motorsports (F)
38	Landon Cassill	Front Row Motorsports (F)
40*	Reed Sorenson*	Hillman Racing (C)
41	Kurt Busch	Stewart-Haas Racing (C)
42	Kyle Larson ~	Chip Ganassi Racing (C)
43	Aric Almirola	Richard Petty Motorsports (F)
44	Brian Scott (R)	Richard Petty Motorsports (F)
46	Michael Annett	HScott Motorsports (C)
47	A. J. Allmendinger	JTG Daugherty Racing (C)
48	Jimmie Johnson	Hendrick Motorsports (C)
59*	Michael McDowell*	BK Racing (T)
62	Brian Scott*	Circle Sport – Leavine Family (C)
66	Mike Wallace*	Premium Motorsports (T)
78	Martin Truex Jr.	Furniture Row Racing (T)
83	M. DiBenedetto/M. Waltrip* (D)	BK Racing (T)
88	Dale Earnhardt Jr.	Hendrick Motorsports (C)
93*	Matt DiBenedetto	BK Racing (T)
95	M. McDowell**/Ty Dillon** (D)	Circle Sport – Leavine Family (C)
98	Cole Whitt	Phil Parsons Racing (F)

(R) = Rookie *nur Daytona (D) = Fahrer in Daytona **Teilzeit-Programm (C=Chevrolet; F=Ford; T=Toyota

MOTORSPORT
aktuell

ÜBERFLIEGER

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

14%
PREISVORTEIL

GRATIS

RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

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



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

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer 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 gezogene 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 **Widerrufe-Muster** aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: **MOTORSPORT aktuell AboService**, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: + 49 (0)711 3206-8888, Telefax: + 49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum	Unterschrift
	X

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

Sorgte für Zündstoff: Erst übte Weltmeister Ogier harsche Kritik an den Bedingungen in Schweden – dann gewann er die Rallye



Schweden

Schlamm drüber

Von REINER KUHN und
MICHAEL HEIMRICH

Fast wäre die Rallye Schweden abgesagt worden. Doch in letzter Minute entschied sich der Veranstalter, den zweiten WM-Lauf durchzuführen. Das sorgte für einige atmosphärische Störungen. Mittendrin Sébastien Ogier. Doch am Ergebnis änderte es nichts: Der Weltmeister war erneut unbeeinträchtigt.

Wie viele Nerven Schweden-Veranstalter Glenn Olsson in den vergangenen Tagen eingeblüht hat, ist nicht überliefert. Es dürften jedoch einige sein. Erst in allerletzter Sekunde entschied er sich, den zweiten WM-Lauf des Jahres wie ge-

plant stattfinden zu lassen. Der Wetterbericht versprach zu Wochenmitte ein Ende der milden Temperaturen und die Rückkehr des Winters. Olsson und sein Team arbeiteten einen Notfallplan aus, verkürzten die Strecke um ein Drittel und setzten alle Hebel in Bewegung, um die aufgetaute Prüfung irgendwie befahrbar zu halten.

Trotz aller Bemühungen: Was die Fahrer bei der offiziellen Streckenbesichtigung zu sehen bekamen, bestätigte die schlimmsten Befürchtungen (siehe Seite 20). Tiefe Spurrillen in matschigen Wegen, die Rallye Schweden erinnerte eher an das Saisonfinale in Wales als an das erhoffte Wintermärchen. Ogier nahm kein Blatt vor den Mund und erklärte, dass es nicht zu verantworten sei, mit den

schmalen Spikereifen auf den Schotterprüfungen zu fahren. Zu groß erschien ihm das Risiko, wenn die kleinen Nägel aus ihren Profilblöcken gerissen werden und man anschließend auf einer vereisten Stelle den Halt verliert. Der Weltmeister zeigte Haltung und sprach sich bei diesen Bedingungen für eine Absage der Prüfungen aus. Eine schwedische Zeitung zitierte ihn mit den Worten, dass man auch über eine Absage der ganzen Rallye nachdenken sollte. Das sorgte in Värmland für gehörig Aufregung, und das Volkswagen-Team hatte alle Hände voll zu tun, um die Wogen zu glätten. Fortan sprach Ogier nur noch davon, dass er die Mühen des Veranstalters toll fände und man auf jeden Fall die Rallye stattfinden lassen solle. Der be-

treffende Journalist wurde der Verbreitung von «Bullshit» bezichtigt, worauf dieser anmerkte, dass er gerne noch einmal den Mitschnitt des Ogier-Interviews abspiele, um dessen Erinnerungen aufzufrischen. Für gehörig Zündstoff war also schon vor dem Start gesorgt – und es sollte vorerst so weitergehen.

Revolte fiel aus

Am frühen Freitagmorgen versammelte Ogier die Prioritätsfahrer 1 um sich. Es ging um die Auftaktprüfung. Man wollte sie geschlossen boykottieren, weil die Streckenbedingungen als besonders gefährlich eingestuft wurden. Nicht nur Eis und Schnee fehlten. Weil der Veranstalter nach der Besichtigung mit schwerem Gerät die Prüfung wieder eingeebnet hatte,

befürchteten die Fahrer einige unangenehme Überraschungen, die man so nicht im Aufschrieb hatte. Da eine Kette aber nur so stark ist wie ihr schwächstes Glied, fiel die Revolte aus. Hyundai-Teammanager Alain Penasse hatte seinen Fahrern schon am Vorabend deutlich gemacht, dass sie den Informationen des Veranstalters trauen und losfahren sollten.

Immerhin hatte sich WM-Managerin Michèle Mouton höchstpersönlich ein Bild von der Lage gemacht und war über die betreffende Prüfung gefahren. Ihre Meinung hatte Gewicht, und als der Daumen der Französin nach oben zeigte, wurde die Rallye wie geplant gestartet. Mouton zeigte Verständ-

FORTSETZUNG S. 18



Überflieger auf Platz 2: Paddon bot Ogier nicht nur auf, sondern auch neben der Strecke Paroli



Sieger im Norweger-Duell: Östberg auf Rang 3 vor Mikkelsen



Zu viele Fehler: Mikkelsen



Starker Auftritt: Tänak auf P5



Prima Debüt im Citroën-Werksteam: Breen fuhr auf Platz 8

FORTSETZUNG VON S. 17

nis für die Sorgen der Fahrer, machte aber klar: «Es kann nicht sein, dass die Aktiven die Regeln machen. Dafür ist immer noch die FIA verantwortlich, und wir entscheiden zusammen mit dem Veranstalter.» Basta.

Die ersten Kilometer sortierten einen Mitfavoriten bereits aus. Im Volkswagen von Jari-Matti Latvala verweigerte eine Antriebswelle den Dienst und degradierte den Allradler zum Hecktriebler. Weil es keinen Mittagsservice gab, quälte sich der Finne mit dem Handicap durch den Tag und erreichte das Zwischenziel mit über 16 Minuten Rückstand, zu dem auch ein Aufhängungsschaden beigetragen hatte.

An der Spitze strahlte Ogier, trotz eines heftigen Aha-Erlebnisses auf der vierten Prüfung. Eine plötzliche Wasserlache hatte ihn in einer Rechtskurve überrascht und nach außen ins Unterholz rutschen lassen. Aber Ogier hatte Glück. Abgesehen von ein paar kosmetischen Schäden hatte sein Auto keine Verletzungen davongetragen. Als am späten Nachmittag tatsächlich die ersten Schneeflocken vom Himmel fielen, konnte Ogier sogar über die Nachteile seiner Startposition dozieren, die andere Fahrer wieder aufholen ließen.

Einer konnte von der neuen Ausgangslage nicht mehr profitieren. Kris Meeke wurde erneut zum Pechvogel. Wie bei der Rallye Monte-Carlo(!) machte ihm ein Steinbrocken einen Strich durch die Rechnung.

Die Aufhängung des rechten Vorderrads kollabierte, und der Citroën-Pilot saß im Anschluss noch minutenlang in seinem havarierten Auto und verfluchte so ziemlich alles und jeden.

Konkurrenz für Ogier

Nun lag es an Hayden Paddon, für ein wenig Spannung zu sorgen. Der Neuseeländer startete erst zum dritten Mal in Schweden. Doch wie er bei seinem ersten Einsatz im neuen Hyundai i20 WRC auflegte und den Vorteil seiner späten Startposition ausnutzte, war sehenswert. Dass er auch neben der Strecke Ogier bei der Diskussion über die Bedingungen Paroli bot, zeigte, dass Paddon über das

nötige Selbstvertrauen verfügt, um dem Weltmeister künftig gefährlich zu werden. Bis dahin ist es noch ein weiter Weg, denn Ogier zeigte vor allem am Samstag, warum er im Moment die Nummer 1 der Welt ist. Der Franzose bewies erhöhte Risikobereitschaft, und nachdem Paddon am Vormittag den Rückstand noch einmal auf 8,8 Sekunden verkürzen konnte, teilte Ogier sofort aus und setzte sich vorentscheidend ab. «Ich musste das wohl größte Risiko meiner Karriere eingehen, um zu gewinnen. Das hat sich ausgezahlt», bejubelte der Franzose seinen dritten Erfolg in vier Jahren. Es gab Zeiten, da galt Schweden für Nichtskandi-

navier als uneinnehmbare Festung.

Die anderen Hyundai-Piloten spielten zu diesem Zeitpunkt keine Rolle mehr. Thierry Neuville büßte durch ein defektes Differenzial schon am Freitag alle Chancen ein. Dani Sordo erlitt auf der zehnten Prüfung ein gefürchteter Reifenschaden, der ihn aus dem Kampf um den dritten Podiumsrank warf. Dort hatte sich still und leise Mads Östberg im Ford Fiesta WRC eingenistet, der zwar kein Highlight setzen konnte, aber durch die vielen Probleme der Kollegen nach vorne gespült wurde. Die Platzierung sorgte auch für etwas Beruhigung bei M-Sport-Boss Malcolm Wilson.

Der musste mitansehen, wie der von ihm geförderte Eric Camilli sein Auto erneut in den Wald feuerte und Kernschrott abliefern. Noch darf sich der Franzose die Hörner abstoßen, aber der Kredit von Wilson ist nicht unendlich, zumal Camillis Vorgänger Elfyn Evans erneut eine beeindruckende Leistung im Fiesta R5 abliefern und mit dem WRC2-Sieg (siehe Seite 19) in die Top 10 fuhr.

Paddon cool – trotz Rauch

Außerdem erfreulich für Östberg: Im Duell der Norweger konnte er dieses Mal Andreas Mikkelsen besiegen. Der Top-Favorit leistete sich zu viele Fehler und kam nicht über den vierten Rang hinaus. Während DMack-Pilot Ott Tänak als Fünfter ins Ziel kam und Henning Solberg (beide Ford) mit dem siebten Platz bester Privatier wurde, durfte sich Craig Breen bei seinem Debüt im Werksteam über Platz 8 freuen. Am Ende sorgte ausgerechnet Paddon noch einmal für Aufregung. Kurz vor dem Ziel der Power-Stage erwischte der Hyundai-Pilot einen dicken Holzpflahl, der als Streckenbegrenzung diente, und schlug sich ein Loch in den Kühler. Dicke Rauchschwaden stiegen empor, doch Paddon und Beifahrer John Kennard blieben erstaunlich ruhig. «Kein Problem. Außerdem haben wir genug Zeug zum Auffüllen», grinsten die Neuseeländer und zeigten auf eine volle Champagnerflasche und den frisch gefallenen Schnee. ♦

NACHGEHAKT BEI Hayden Paddon

(28/NZ) Der Hyundai-Youngster über sein Debüt im neuen i20 WRC, die Bedingungen in Schweden und seine Meinungsverschiedenheit mit Weltmeister Sébastien Ogier.

Von REINER KUHN

? Hattest du gedacht, dass du mit dem neuen Auto hier so gut klarkommst? Das Endergebnis ist besser als erwartet. Aber mit meiner Leistung bin ich nicht zufrieden. Mein Set-up passte nicht, ich bremste zu oft zu früh und so weiter. Ich profitierte auch von der Startposition. Aber ich kam immer besser rein. Man muss das auch annehmen.

? So wie den Kampf mit Sébastien Ogier. Hättest du ihn schlagen können? Unter gleichen Bedingungen ist er hier immer noch schneller. Aber ich habe dieses Wochenende Selbst-

vertrauen getankt und freue mich auf die kommenden Schotterrallyes, besonders in Europa. Ich bin sicher: Er ist nicht unschlagbar!

? Auch neben der Strecke hattet ihr ein kleines Duell? Das war harmlos. Ich habe ihn angesprochen, weil ich etwas klären wollte, und er war gleich im roten Bereich. Ich war verwundert, mehr aber auch nicht. Ich bin selbstbewusst genug, da nicht zu erschrecken.

? Beim Thema Sicherheit vertrittet ihr unterschiedliche Ansichten? Warum nicht.

Ich fand die Bedingungen hier oder im Vorjahr in Australien nicht zu schlecht, um zu fahren. Für mich gehören Regen, Dunkelheit, Staub etc. zum Rallyesport dazu. Ich finde, man muss Tempo und Risiko den Gegebenheiten anpassen. Vielleicht hat sich die Mentalität da bei einigen WM-Piloten verändert? Dennoch sollten wir eine Fahrervertretung haben und mitreden. Aber nicht zehn Minuten vor dem Start. Darauf kann niemand mehr reagieren. Ich bin für klare Standpunkte und nicht Erpressung.



WRC2

Erneut den Stempel aufgedrückt

Nichts wurde es mit den skandinavischen Winterspielen. Nach dem Saisonauftakt in Monte Carlo dominierte der walisische M-Sport-Profi Elfyn Evans auch den Lauf in Schweden und verwies die Nordmänner auf die Plätze.

Eine Woche zuvor hatte sich Eyvind Brynildsen mit seinen norwegischen Kollegen, M-Sport-WRC-Werkspilot Mads Östberg und Anders Gröndal (alle Ford Fiesta R5), bei der heimischen Rallye Finnskog auf den WM-Lauf vorbereitet. Östberg siegte, Gröndal wurde Zweiter und Brynildsen simulierte mit gebrauchten Spikerreifen die Bedingungen im Värmland. Doch eine defekte Antriebswelle kostet ihn schon am Freitag mehrere Minuten und den Anschluss. Vom Gas

ging er dennoch nicht, wie sein Monstersprung am «Colin's Crest» unterstrich. Mit Reisetempo 165 km/h hob er ab und stellte mit 45 Metern einen neuen Rekord auf. Die Schlagzeilen werden ihn über WRC2-Rang 5 hinwegtrösten.

Auch andere Skandinavier sahen sich bald in der Verfolgerrolle. Denn wie beim Saisonauftakt drückte Evans der zweiten Liga erneut seinen Stempel auf. Im Ziel hatte der Waliser in M-Sport-Diensten 14,7 Sekunden Vorsprung vor Pontus Tide-

mand. Dem Schweden wäre der Sieg womöglich sicher gewesen, hätte er nicht auf der ersten Etappe fast eine Minute durch eine defekte Antriebswelle am Fiesta R5 verloren. So etablierten sich zunächst sein Skoda-Werkskollege Esapekka Lappi und Fredrik Åhlin (Ford) als härteste Gegner von Evans. Doch der Grippe-geschwächte Lappi rutschte von der Strecke und «tankte» fast zwei Minuten. Als die Rückholfeder des Gaspedals brach, erlebte auch der kurzzeitig führende Åhlin Schreckmomente. Mit einem Gummiband konnte der Schwede das Problem halbwegs lösen. Im Etappenziel hatte er 171 Sekunden Rückstand auf Evans.

Am Samstag bliesen Lappi und Tidemand zur Aufholjagd. Evans, der erst seine dritte Schnee-Rallye bestritt, und sein neuer Beifahrer Craig Parry –

gar ein Schweden-Neuling – blieben cool, auch als ein Problem mit der Lenkung auftrat. Am Abend führten die Briten immer noch, jetzt 179 Sekunden vor Tidemand. Pechvogel des Tages war Fredrik Åhlin, der erst durch einen Reifenschaden Zeit verlor und wenig später seinem Ford ein Rad ausriss. Auf der einzigen Sonntags-WP ließ sich Evans den Sieg nicht mehr entreißen. Im Verfolgerfeld überholte Lappi noch Anders Gröndal und wurde Dritter. Ole Christian Veiby (Skoda) schnappte sich Rang 6 von Emil Bergkvist (Citroën).

Der WRC3-Sieg ging nach Frankreich. Zwar waren zahlreiche junge Skandinavier mit ihren zumeist leistungsschwächeren Fronttrieblern schneller, aber der 62-jährige Michel Fabre (DS 3 R3) war als Einziger eingeschrieben. ♦ RK



In der zweiten Liga derzeit eine Klasse für sich: WRC2-Sieger Evans

WM-Kalender

Die Winterrallye bleibt in Skandinavien

Von REINER KUHN

Weil die Rallye Schweden nicht zum ersten Mal unter Schneemangel litt, flammten erneut Diskussionen über eine Verlegung oder Alternativen auf. Ein Strohfeuer.

Das war knapp. Kurz vor dem Start stand der WM-Lauf auf der Kippe. Die Streckenbesichtigung wurde zur Schlamm Schlacht – auch verbal: «Irreguläre Bedingungen», «zu gefährlich», «absagen!» Nur wenige Aktive vertrauten dem Veranstalter, der an den Wetterumschwung glaubte

und den Winterklassiker – wenn auch verkürzt – durchzog. «Wir wussten um unsere Verantwortung. Aber klar war auch: Hätten wir die Rallye abgesagt, wäre unsere Firma am Ende», schilderte Glenn Olsson, Geschäftsführer des Mehrheitsanteil-Eigners der Rallye Schweden, den wirtschaftlichen Aspekt.

Olsson setzte auf seine Experten, zahlreiche Helfer, Raupen, Walzen, Bewässerungswagen sowie den nächtlichen Bodenfrost und wurde belohnt: «Es war keine normale Wetterlage. Nicht nur in Schweden, sondern in vielen Teilen Europas. Die

letzten Jahre hatten wir hier optimale Bedingungen. Dennoch müssen wir uns nach Strecken umschauen, die weiter im Norden liegen, um noch mehr Sicherheit zu haben.» Auf die kolportierten Alternativen Kanada und Japan angesprochen, sagte er: «Es gibt sicher andere Orte auf der Welt, die auch eine Winterrallye durchführen können. Aber wir wollen dabei sein.»

Neuer Dreijahresvertrag

Dem steht nichts mehr im Wege. «Eine echte Winterrallye ist für die WM unverzichtbar. Aber eben auch eine gewisse

Planungssicherheit bei den äußeren Bedingungen», sagt Oliver Ciesla, Geschäftsführer des WM-Vermarketers, und lobt die Skandinavier um Olsson. «Die Organisatoren machen hier einen ausgezeichneten Job. Zudem sind Schweden und Norwegen wichtige Märkte und traditionell eng mit dem Rallyesport verbunden.»

Wichtiger: Bisher gibt es weder mit einem Veranstalter in Kanada noch in Japan konkrete Gespräche. Es dürfte also Jahre dauern, bis solch ein Übersee-Lauf steht und seinen Platz im WM-Kalender finden könnte.

Schon deshalb lag der Schluß nahe. Kurz nach der Zieldurchfahrt wurde eine neue Vereinbarung bis einschließlich 2019 bekannt gegeben. Also: Schlamm drüber. ♦



Schweden 2016: viel Schlamm

AUS DEM SERVICEPARK Von REINER KUHN

Rallye-Chef **Glenn Olsson** machte früh klar: Die letzte Entscheidung, ob die geplanten Wertungsprüfungen gefahren oder aus Sicherheitsgründen abgesagt werden, obliegt den erfahrenen Vorauswagen-Fahrern **Lasse Nyström** (000) und **Bruno Berglund** (00) sowie dem ehemaligen Werkspiloten **Per Eklund** (0), der vor 40 Jahren auf Saab die Rallye Schweden gewann.

Im schwedischen Straßenverkehr gelten strenge Regeln. Nullkommanull

Prozent Alkohol am Steuer sind ebenso ratsam wie das Einhalten der Geschwindigkeitsbeschränkungen. Am Freitagabend stoppte die Polizei **Sébastien Ogier**, der nach eigenen Angaben in einer

80er-Zone acht km/h zu schnell fuhr. Teuer wird es für «Teamkollege» **Willy Verhoeven**. Der VW-Fahrerbetreuer düste 32 km/h zu flott durch eine Radarfalle und wird mit über 500 Euro zur Kasse gebeten.

Seinen ersten WM-Lauf erlebte **Frank Welsch** 2015 in Deutschland noch als Skoda-Entwicklungsvorstand. Nun schaute er seit Dezember als Nachfolger von **Heinz-Jakob Neuffer** zum neuen VW-Entwicklungsvorstand berufen und in

dieser Funktion auch für den Motorsport verantwortliche Maschinenbau-Ingenieur erstmals bei «seinem» Wolfsburger Werkstem vorbeizugehen.

Der Preis für den weitesten Satz am berühmten Colin's Crest ging mit 45 Metern an WRC2-Pilot **Eyvind Brynildsen** im Ford Fiesta R5. Der Schwede flog nicht nur weiter als alle WRC-Werksfahrer, sondern übertraf auch Rekordhalter **Thierry Neuville** um einen Meter. Der prestigeträchtige Award erinnert an **Colin McRae**,

der 1995 mit Subaru die WM gewann und als Erster nahezu mit Vollgas über die versetzte Natursprungschanze tobte.



Auch nach 40 Jahren vorne: Eklund



Weitspringer am Colin's Crest: Brynildsen

MEINE RALLYE

Fahrer-Kommentare nach der Rallye Schweden



< Sébastien Ogier (1.)

«Ein erstaunliches Wochenende. Ich liebe die Rallye Schweden. Das Wetter kam, und die Organisatoren machten einen tollen Job. Zwei Siege aus zwei Rallies, ein guter Start ins Jahr.»

Mads Östberg (3.) >

«Auch wenn ich mir im Vorfeld mehr erhofft hatte, bin ich glücklich mit Platz 3. Wie wir bei diesen Bedingungen unseren Speed erhöht haben, lässt mich für Mexiko hoffen.»



< Ott Tänak (5.)

«Es war kein leichtes, aber insgesamt gutes Wochenende für uns. Die DMack-Reifen haben prima funktioniert. Ich schaue zuversichtlich nach vorne und freue mich auf die Schotterrallyes.»



Henning Solberg (7.) >

«Es ist genau ein Jahr her, dass ich im Auto saß. Aber es hat dennoch Riesenspaß gemacht. Es ist Valentinstag, also wenn Malcolm Wilson mich liebt, gibt er mir bald wieder ein Auto.»



< P. Tidemand (10./2. WRC2)

«Eine prima Premiere mit meinem neuen Beifahrer Jonas Andersson. Wir harmonierten auf Anhieb super. Ohne den Defekt am Freitag hätte ich die WRC2 vielleicht gar gewonnen.»



Jari-Matti Latvala (26.) >

«Mein zweites Heimspiel, die Rallye Schweden, lief natürlich überhaupt nicht nach meinen Vorstellungen. Es ist immer bitter, wenn ein Wettbewerb sportlich so früh vorbei ist.»



Experten-Urteil

Reiner Kuhn

Sonderkorrespondent



Fahrer der Rallye

Hayden Paddon

Was für ein cooler Auftritt!

Bei seinem Debüt im neuen Hyundai i20 WRC stellte er nicht nur seine erfahrenen Teamkollegen Neuville und Sordo in den Schatten oder ließ die versammelte skandinavische Rallyelite hinter sich. Als Einziger bot der bisher nur bei einer WRC-Ausfahrt (Finnland 2015) nicht ins Ziel gekommene Paddon Weltmeister Sébastien Ogier Paroli – auf und neben der Strecke. Denn mehr noch als Rang 2 unterstreicht die abgeklärte Art des Neuseeländers, dass er künftig nicht nur um Siege, sondern auch um den Titel kämpfen will.



Heimlicher Gewinner

Elfyn Evans

Der von M-Sport-Boss Malcolm Wilson vor Saisonbeginn aus dem WRC-Cockpit in die WRC2 kommandierte Walliser macht alles richtig. Statt zu hadern und meckern, liefert er ab. Nach Monte Carlo geht der WRC2-Sieg auch beim ersten Duell mit dem Skoda-Werksteam und dessen skandinavischen Piloten an den 27-Jährigen. Beeindruckender noch: Mit Gesamtrang 9 holt der zurückhaltende Evans erneut zwei WM-Zähler und bleibt im unterlegenen R5-Fiesta weiter im Fokus der Topteams.



Heimlicher Verlierer

Jari-Matti Latvala

Schweden war einmal sein Revier. Den ersten seiner drei Gesamtsiege feierte er hier 2008 – als jüngster WM-Laufsieger aller Zeiten. Geschichte. Ebenso der erhoffte Befreiungsschlag. Ob wegen Fahrfehlern oder technischen Problemen an seinem VW Polo WRC, für den mit 158 WM-Starts erfahrensten aller WM-Piloten scheint die Saison nach nur zwei Rallies fast gelaufen. Mit null Punkten reist der Vizeweltmeister nach Mexiko. Auch danach wird es für den Finnen kaum leichter. Denn mit VW-Sportchef Jost Capito verlässt sein langjähriger Förderer und Fürsprecher die Wolfsburger Werkstruppe. ♦



Höhepunkte der Rallye

1. Tag: Der Shakedown und neun(!) Wertungsprüfungen werden aus dem Zeitplan gestrichen; Jari-Matti Latvala (VW) mit Antriebsschaden (WP1); Thierry Neuville (Hyundai) Differenzialschaden (WP3); Kris Meeke (Citroën) Aufhängungsschaden (WP5)
2. Tag: Eric Camilli (Ford) Überschlag; Dani Sordo (Hyundai) Reifenschaden (beide WP7); Andreas Mikkelsen (VW) Dreher wegen Aufschrieblehler (WP9)
3. Tag: Hayden Paddon (Hyundai) trifft Holzstange und beschädigt Kühler, Sébastien Ogier (VW) gewinnt die Power-Stage vor VW-Teamkollege Mikkelsen sowie Meeke (WP12) und gewinnt zum dritten Mal in Schweden, sein 34. WM-Erfolg insgesamt

PRÜFUNG FÜR PRÜFUNG

Shakedown abgesagt

1. Tag

Startreihenfolge (nach aktuellem WM-Stand): 1. Ogier; 2. Mikkelsen; 3. Neuville; 4. Östberg; 5. Sordo; 6. Tänak; 7. Paddon; 8. Al-Qassimi; 9. Bertelli; 10. Camilli; 11. Breen; 12. H. Solberg; 13. Al-Rajhi; 14. Latvala; 15. Meeke.

WP 1 (16,48 km): 1. Ogier in 8:53,0 min (= 111,31 km/h); 2. Mikkelsen +0,3 sec; 3. Meeke +4,4; 4. Neuville +4,7; 5. Sordo +4,7; 6. Paddon +11,9; 7. Tänak +12,1

WP 2 (18,47 km): 1. Ogier in 9:32,3 min (= 116,18 km/h); 2. Mikkelsen +6,6; 3. Neuville +13,5; 4. Tänak +15,2; 5. Östberg +16,5; 6. Sordo +17,5; 7. Meeke +17,8

WP 3 (24,23 km): 1. Ogier in 12:47,9 min (= 113,59 km/h); 2. Meeke +6,5; 3. Östberg +6,9; 4. Sordo +8,1; 5. Tänak +10,3; 6. Paddon +10,4; 7. Mikkelsen +17,3

WP 4 (24,23 km): 1. Meeke in 12:44,2 min (= 114,14 km/h); 2. Paddon +5,0; 3. Breen +6,4; 4. Ogier 7,7; 5. Östberg +13,0; 6. Tänak +13,0; 7. Sordo +17,9

WP 5 (18,47 km): 1. Paddon in 9:52,8 min (= 112,17 km/h); 2. Tänak +1,3; 3. Östberg +1,5; 4. H. Solberg +4,3; 5. Sordo +7,2; 6. Mikkelsen +7,3; 7. Camilli +8,7

WP 6 (16,48 km): 1. Paddon in 8:56,6 min (= 110,56 km/h); 2. Ogier +4,0; 3. Sordo +6,6; 4. Östberg +6,7; 5. Mikkelsen +6,7; 6. Tänak +6,7; 7. Camilli +20,4

2. Tag

Startreihenfolge (nach aktuellem WM-Stand): 1. Ogier; 2. Mikkelsen; 3. Neuville; 4. Östberg; 5. Sordo; 6. Tänak; 7. Latvala; 8. Meeke; 9. Paddon; 10. Al-Qassimi; 11. Bertelli; 12. Camilli; 13. Breen; 14. H. Solberg; 15. Al-Rajhi.

WP 7 (18,19 km): 1. Ogier in 9:43,4 min (= 112,25 km/h); 2. Mikkelsen +3,9; 3. Paddon +5,5; 4. Meeke +6,0; 5. Östberg +12,3; 6. Neuville +16,1; 7. Tänak +16,1

WP 8 (24,70 km): 1. Latvala in 12:56,7 min (= 114,48 km/h); 2. Meeke +9,5; 3. Paddon +14,2; 4. Östberg +19,9; 5. H. Solberg +25,3; 6. Breen +26,7; 7. Tidemand +27,1

WP 9 (22,76 km): 1. Latvala in 11:03,2 min (= 123,55 km/h); 2. Meeke +1,7; 3. Ogier +5,3; 4. Paddon +6,7; 5. Östberg +10,5; 6. Neuville +13,6; 7. Sordo +16,6

WP 10 (24,70 km): 1. Ogier in 12:48,8 min (= 115,66 km/h); 2. Latvala +1,0; 3. Mikkelsen +4,1; 4. Sordo +4,9; 5. Neuville +5,2; 6. Paddon +5,7; 7. Meeke +9,0

WP 11 (1,90 km): 1. Latvala in 1:34,9 min (= 72,08 km/h); 2. Suninen +2,6; 3. Tänak +2,7; 4. Tidemand +3,5; 5. H. Solberg +3,6; 6. Sordo +3,6; 7. Östberg +3,7

3. Tag

Startreihenfolge (umgekehrt nach Ergebnis von Etappe 2): 1. Latvala; 2. Meeke; 3. Al-Qassimi; 4. Neuville; 5. Breen; 6. H. Solberg; 7. Sordo; 8. Tänak; 9. Mikkelsen; 10. Östberg; 11. Paddon; 12. Ogier.

WP 12 (Powerstage/15,87 km): 1. Ogier in 7:42,7 (= 123,48 km/h); 2. Mikkelsen +3,4; 3. Neuville +9,0; 4. Meeke +9,0; 5. Latvala +12,1; 6. Paddon +12,7; 7. Östberg +13,3



Saisonsieg Nummer 2: Ogier beim Landeanflug am Colin's Crest

RALLYE-WM SCHWEDEN 2016/Resultate

Start: Karlstad, 12.–14. Februar 2016; 2. von 14 Läufen zur Rallye-WM; Gesamtdistanz: 1396,79 km, davon 241,48 km auf 12 Wertungsprüfungen; 9 Wertungsprüfungen wurden wegen Schneemangel gestrichen; 50 Teams gestartet, 38 gewertet. Wetter: sonnig/Schneefall

Team	Auto	Wertung Klassen	Rückstand	Leader	Bestzeiten	Pkte.
1. Ogier/Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC	1. WRC M*	1:59:47,4 h	WP 1-12	6	25+3**
2. Paddon/Kennard (NZ)	Hyundai i20 WRC	2. WRC M*	+29,8 sec		2	18
3. Östberg/Floene (N/S)	Ford Fiesta RS WRC	3. WRC M*	+55,6			15
4. Mikkelsen/Jaeger (N)	Volkswagen Polo R WRC	4. WRC M*	+1:10,8 min			12+2**
5. Tänak/Molder (EST)	Ford Fiesta RS WRC	5. WRC M*	+1:50,7			10
6. Sordo/Marti (E)	Hyundai i20 WRC	6. WRC M*	+2:24,0			8
7. H. Solberg/Minor (N/A)	Ford Fiesta RS WRC		+2:40,0			6
8. Breen/Martin (IRL/GB)	DS 3 WRC		+2:44,6			4
9. Evans/Barritt (GB)	Ford Fiesta RS	1. WRC 2	+5:17,0			2
10. Suninen/Markkula (FIN)	Skoda Fabia R5		+5:31,6			1
11. Tidemand/Andersson (S)	Skoda Fabia R5	2. WRC 2	+7:07,9			
12. Lappi/Ferm (FIN)	Skoda Fabia R5	3. WRC 2	+7:10,0			
13. Gröndal/Walfridsson (N/S)	Ford Fiesta RS	4. WRC 2	+7:10,0			
14. Neuville/Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC	7. WRC M*	+7:10,7			0+1**
15. Brynildsen/Fredriksson (N/S)	Ford Fiesta RS	5. WRC 2	+7:47,5			
16. Veiby/Skjærmoen (N)	Skoda Fabia R5	6. WRC 2	+7:57,6			
17. Bergkvist/Sjöberg (S)	DS3 RS	7. WRC 2	+7:58,5			
18. Aasen/Engan (N)	Ford Fiesta RS	8. WRC 2	+8:20,4			
19. Al-Qassimi/Patterson (VAE/GB)	DS3 WRC		+9:48,1			
20. Tempestini/Chiarocci (I)	Ford Fiesta RS	9. WRC 2	+10:11,5			
21. Kristoffersson/Barth (S)	Skoda Fabia S2000		+10:33,1			
22. Thunström/Lindahl (S)	DS3 RS		+12:01,5			
23. Meeke/Nagle (GB/IRL)	DS 3 WRC		+13:56,8		1	
Ferner:						
26. Latvala/Anttila (FIN)	Volkswagen Polo R WRC	8. WRC M*	+16:58,0		3	

* Diese Fahrer sind auch für die Markenwertung eingeschrieben ** Zusatzpunkte für die Power-Stage

Wichtigste Ausfälle:

Bertelli/Scattolin (I)	Ford Fiesta RS WRC	Aufgabe nach Tag 1
Camilli/Klinger (F)	Ford Fiesta RS WRC	Unfall, WP 7
Al-Rajhi/Orr (SA/GB)	Ford Fiesta RS WRC	Unfall, WP 10
Ahlin/Abrahamsen (S/N)	Ford Fiesta RS	Unfall, WP 10
Pärn/Morgan (EST/GB)	Ford Fiesta RS	Unfall, WP 12

Nächster WM-Lauf: Rallye Mexiko 3.–6. März 2016

Internet: www.wrc.com



Vielfalt auf dem Podium: Kennard/Paddon (Hyundai), Ingrassia/Ogier (WV), Östberg/Floene (M-Sport, v.l.)



WM – Stand Fahrer

1. Ogier	56
2. Mikkelsen	33
3. Östberg	27
4. Paddon	18
5. Sordo	18
6. Tänak	16
7. Neuville	15
8. Lefebvre	10
9. Evans	6
10. H. Solberg	6

WM – Stand Marken

1. Volkswagen Motorsport	54
2. Hyundai Shell World Rally Team	49
3. Volkswagen Motorsport II	30
4. M-Sport World Rally Team	27
5. DMack World Rally Team	18
6. Hyundai Mobis World Rally Team	14

WRC2 – Stand Fahrer

1. Evans	50
2. Kremer	18
3. Tidemand	18
4. Gilbert	15
5. Lappi	15
6. Giordano	12
7. Gröndal	12

WRC3 – Stand Fahrer

1. Fabre	29
2. Veiby	25
3. Berfa	18
4. Andolfi	15
5. De Tommaso	12
6. Dubert	10
7. Koci	8



WRC3-Leader: Fabre

Walter Mayer

WM-Debüt mit 68 Jahren

Der Plan schien länger gereift. «Zum dritten Mal sind wir bei der Arctic Rallye am finnischen Polarkreis gestartet. Da liegt es doch nahe, auf dem Rückweg in Schweden einen Zwischenstopp einzulegen und auch einmal den WM-Lauf zu fahren», erzählt Walter Mayer. Dass er beim Klassiker seinen 68. Geburtstag feierte, sei dagegen nicht der Grund für das späte WM-Debüt, schwört der Peugeot-Händler aus Niederösterreich: «Die WM-Strecken haben es in sich. Extrem schnelle Pisten mit vielen Kuppen, aber keine Schneewände zum Anlehnen, flößen einem schon Respekt ein. Deshalb ist unser Ziel das Ziel.» Gesagt, getan. Am Freitag haderten Mayer und Co Bernhard Eitel im privaten RS-Peugeot 208 T16 mit

kleineren Problemen an der Drosselklappe und der Handbremse. Nach sechs WPs begaben sie sich auf Gesamttrag 38 zur Betruhe. Bange Minuten am Samstag, als das Duo in einem Graben landete und dank der Zuschauer die Fahrt fortsetzen konnte. Am Sonntag ließ Mayer nichts mehr anbrennen, enterte als Gesamt-33. die Zielrampe und machte sich das schönste Geburtstagsgeschenk. ♦ RK



«Das Ziel ist das Ziel»: Mayer

WRC2

Auch Al-Attiyah in Mexiko

Statt wie angekündigt im Olympia-Jahr kürzer zu treten, gibt Nasser Al-Attiyah Vollgas. Von der Rallye Dakar zurück, startete er bei der Katar-Rallye und triumphierte doppelt: Mit seinem 61. Sieg in der kontinentalen FIA-Meisterschaft des Mittleren Ostens knackte er die Rekordmarke von Mohammed Bin Sulayem. Im Ziel nannte der WRC2-Weltmeister für den WM-Lauf in Mexiko und schickte seinen Skoda Fabia R5 nach Mittelamerika. In Schweden sickerte zudem durch, dass Teemu-Suninen-Mentor Toni Gardemeister einen Skoda für Toyota Junior

nach Übersee sendet. Sie treffen unter anderem auf Armin Kremer, Abdulaziz Al-Kuwari (beide Skoda), Nicolas Fuchs (Ford) sowie Hubert Ptaszek, der gar je sieben WM-Läufe im Skoda (bisher MC/S) und im Peugeot (z. B. MEX) bestreiten will. ♦ RK



Katar-Heimsieg: Al-Attiyah

Hunsrück-Rallye-Sprint

Als kurzer Klassiker zurück

Das Sportfahrer-Team Hunsrück veranstaltet wieder eine eigene Rallye und weckt damit Erinnerungen an die legendäre Hunsrück-Rallye. Seit Jahren ist die junge Vereinsgarde bei der Rallye Deutschland im Einsatz, unter anderem als Leiter der Wertungsprüfungen.

Am 21. Mai organisieren sie nun den 1. Hunsrück-Rallye-Sprint. «Als Einstieg wollten wir keine zu hohe Hürde nehmen», erklärte Urgestein Henning Wunsch, der ebenso wie Werner Rehles, Wolfgang Huhmann und auch Waltraud Wunsch, Chefsteward beim Automobil-Weltverband FIA, dem jungen Orga-Team zur Seite steht.

Bei einem Rallye-Sprint gibt es nur eine Prüfung, die aber mehrmals befahren wird. Aber

nicht nur das Format ist bereits gefunden, sondern mit einer Wertungsprüfung der legendären Hunsrück-Junior-Rallye auch schon eine geeignete Strecke.

Gefahren wird ein Rundkurs. Dreimal rund 7,5 Kilometer stehen auf dem Plan, davon rund ein Viertel der Strecke auf Schotter. Ein künftiger Ausbau der für Aktive und Zuschauer gleichermaßen kompakten Veranstaltung ist nicht ausgeschlossen. ♦ RK



Schotter: auch Teil des Sprints

MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

GRATIS
für Sie zur Wahl



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



2. JET Tankgutschein
(nur in D bestellbar)

3. BestChoice Einkaufsgutschein

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1398845
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) inkl. MwSt. und Versand. Mein Geschenk, den Gutschein meiner Wahl, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland und Österreich, sonstige Angebote auf Anfrage oder im Shop.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____ 19 _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

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

Ich wähle folgenden Gutschein: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. Amazon.de, Wert: 30,- € 2. JET, Wert: 30,- € 3. BestChoice, Wert: 30,- €

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

MotoGP

Fährt Valentino Rossi bis 2018?

Von IMRE PAULOVITS

Die Saison hat noch nicht begonnen, da lenkt Valentino Rossi die Aufmerksamkeit wieder auf sich. Die Chancen stehen nicht schlecht, dass er seinen Yamaha-Vertrag noch einmal um zwei Jahre verlängert.

Eines muss man ihm lassen: Niemand weiß so gut, wie man sich in den Schlagzeilen hält, wie Valentino Rossi. Nicht umsonst hat er einen Ehrendokortitel in Kommunikation bekommen. Schaute bislang alle Welt darauf, wie sich die neuen Reifen und das neue Reglement auf die Kräfteverhältnisse in der neuen Saison auswirken werden, wie die einzelnen Hersteller, Teams und Fahrer mit der neuen Herausforderung klarkommen, und wie sich die Spannung zwischen den vier besten Piloten nach dem kontroversen WM-Ausgang auf ihre Saison auswirken wird, ist der neunfache Weltmeister schon einen Schritt weiter und führt auch die ganze Welt in diese Richtung.

Letzte Woche platzierte Rossi beim italienischen TV-Sender Sky, der auch Hauptsponsor seines Moto3-Teams ist, ein Interview, wo er über seine Zukunft spricht. Und seine Aussagen dort haben die ganze MotoGP-Welt aus dem Winterschlaf gerüttelt. «Wenn ich konkurrenzfähig bin, und im Moment habe ich das Gefühl, dass



Valentino Rossi bei den Tests in Sepang: fokussiert, abgeschottet und schnell – ganz wie früher

ich es bin, dann mache ich weiter», sagte Rossi dort. «Es wird nicht anders sein als 2014. Auch damals wollte ich die ersten Rennen abwarten, bevor ich mich entscheide. Dieses Jahr lasse ich mir die ersten vielleicht fünf oder sechs Rennen Zeit, dann werde ich mich ent-

scheiden. Auf keinen Fall werde ich damit bis zum Jahresende warten. Und ich mache auch keinen Einjahres-Vertrag. Wenn, dann werden es wieder wie zuletzt zwei Jahre, die ich dann bei Yamaha dranhängen werde.» Diese Ansage hat

nicht, denn der neunfache Weltmeister hatte schon letztes Jahr anklingen lassen, dass er denke, sich bis zu seinem 40. Lebensjahr auf dem Niveau der Spitze in der MotoGP halten zu können.

Doch noch schwerer als seine Ankündigung wiegt, wie sich

der Superstar, der in seine 21. WM-Saison geht, nach der Enttäuschung des seiner Meinung nach unfairen WM-Finales wieder aufgestellt hat.

Kriegsbeil ausgegraben

Rossi, der früher für seine Feindschaften mit seinen direkten Gegnern bekannt war, hatte in den letzten Jahren, in denen er bei Ducati durch das Formtief seines Lebens ging und sich danach mühsam wieder hocharbeiten musste, ein respektbetontes Verhältnis zu Jorge Lorenzo, Dani Pedrosa und Marc Márquez aufgebaut. Doch das hat er wieder niedrigerissen.

«Ich habe meine Konsequenzen aus dem gezogen, was von Phillip Island bis Valencia passiert ist», hatte er gleich nach dem WM-Finale erklärt. Was dies bedeutet, ist mittlerweile klar. Er hat die Geschäftsbeziehungen mit Jorge Lorenzo und Marc Márquez beim Merchandising aufgelöst, letzte Woche löste Alex Márquez den Vertrag seinerseits. Rossi wirkt introvertierter als in der letzten Saison. Aber es macht den Eindruck, dass er sich wohl in seiner Haut fühlt.

Mit Prognosen für diese Saison ist Rossi vorsichtig. Aber die Tatsache, dass er im Winter mehr trainiert hat und mehr Tage auf dem Motorrad saß als je zuvor, spricht Bände. Rossi will unbedingt den zehnten Titel. Und dafür ist er zu noch mehr bereit, als er es vorher schon gewesen ist. ♦

Superbike-WM

Alles bereit für den Saisonstart

Das Material ist verpackt und verfrachtet, die Teams bereit. Schon in zwei Wochen laufen die ersten Rennen der Superbike-WM 2016.

Letzte Woche war noch einmal Präsentationszeit, solange die Bikes noch verfügbar waren. Die schärfsten letztjährigen WM-Konkurrenten, das Kawasaki- und das Ducati-Werksteam, stellten ihre neuen Farben und Motorräder vor. Im Falle des japanischen Weltmeister-Teams auch gleich das neue Modell der Ninja ZX-10R.

Jonathan Rea, der um ein Haar alle bisher bestehenden Superbike-WM-Rekorde in einer Saison gebrochen hätte, sowie sein Teamkollege Tom Sykes, der bei

fast allen Wintertests die schnellste Zeit markiert hatte, zeigten sich bei ihrer Teamvorstellung in Barcelona gut gelaunt und siegessicher. «Als ich dieses Bike das erste Mal sah, hatte ich das Gefühl, dass sie beim Design alles richtig gemacht haben», sagte Rea. Und Sykes ergänzte: «Ich kann mich wirklich glücklich schätzen, dieses Paket unter mir zu haben.»

Das Ducati-Werksteam wurde im Aruba Data Center in Arezzo, dem Firmensitz des Hauptsponsors, vorgestellt. Dabei war das Ducati-Werk in voller Direktionsstärke vertreten. Ducati-Corse-Chef Gigi Dall'Igna hob hervor, dass er in seiner Abteilung den Informations- und Technikfluss zwischen den MotoGP- und den Superbike-

Technikern auf eine neue Ebene gehoben und dadurch in beiden Abteilungen mehr Effizienz erreicht habe. «Wir haben die Panigale bei Fahrwerk, Motor und Elektronik weiterentwickelt», verrät Dall'Igna. «Wir waren bei den Wintertests sehr gut dabei und wollen das auch in der WM sein.» Chaz Davies betonte: «Wir haben das Bike letztes Jahr stetig verbessert, und diesen Prozess haben wir bei den Wintertests fortgeführt. Ich kann es kaum erwarten, bis es losgeht.»

Die beiden Top-Hersteller der WM sind gerüstet. Bleibt abzuwarten, wer von ihnen diesmal die Nase vorn hat. Und noch wichtiger: Ob sich Aprilia, BMW und Yamaha in ihren Kampf einmischen können. ♦ IP



Jonathan Rea, Tom Sykes und die 2016er Kawasaki Ninja ZX-10R

Casey Stoner: Nachdenklich und nicht mehr scharf aufs Rennfahren

Von DIAN SULISTIYOWATI und IMRE PAULOVITS

Casey Stoner hat bei den Tests in Sepang mit seinen Zeiten verblüfft und war schnellster Ducati-Pilot. Im MSA-Interview erklärt der 30-jährige Ex-Weltmeister, warum er trotzdem keine Rennen fahren will.

Wie fühlst du dich nach dem ersten Test mit Ducati?

CASEY STONER: Ich gewöhne mich so langsam wieder an das Motorrad und an die Reifen. Deswegen versuche ich, so viel Zeit auf der Strecke zu verbringen, wie es nur geht. Zunächst haben mich deshalb auch die Rundenzeiten nicht interessiert. Es war einfach nur schön, zur gleichen Zeit wie die anderen Fahrer wieder auf der Rennstrecke zu sein. Einfach nur für die Tatsache, dass wir zur gleichen Zeit zusammen testen. Wir testeten alle unter den gleichen Bedingungen, und ich konnte das gleiche Feedback geben wie die anderen Fahrer des Teams. Und das ist das Wichtigste, wenn wir das Motorrad weiterbringen wollen.

Würdest du die Strecke nicht auch gerne an einem Renntag mit ihnen teilen?

Nein, das ist nicht meine Absicht. Ich bin auf der Strecke, um Daten zu sammeln. Ich denke, mir wird es mehr Spaß machen, neben der Strecke zu stehen und mir die Rennen anzusehen als an ihnen teilzunehmen. Ich habe wirklich nicht vor, Rennen zu fahren. Das Beste, was ich derzeit machen kann, ist so viele Runden wie möglich zu drehen und mich ans Bike zu gewöhnen, damit, wenn wir testen, wir genau wissen, was wir machen, und das Gefühl natürlich wird. Dann können wir über die nächsten Schritte nachdenken.

Willst du dich gar nicht mit den anderen messen?

Nein, das ist nicht mein Ziel. Ich habe nicht das Bedürfnis, einen weichen Reifen reinzumachen und dann die Konkurrenz niederzuringen. Bislang brauche ich das nicht. Mir geht es einfach darum, so viele Daten wie möglich zu bekommen.

Was hält dich, wenn du dich erst einmal wirklich ans Motorrad gewöhnt hast, davon ab, doch Rennen zu fahren?

Meine Rolle hat sich komplett verändert. Ich bin zwar kein Ingenieur, aber ich habe die Rolle angenommen, die Sache mit deren Augen zu sehen. Andere Testfahrer hatten eine Karriere und wollten weiterkommen. Mich interessiert die Technik, was durch welchen Schritt passiert. Ich will dadurch das Bike auch auf das nächste Level bringen. Ich versuche jetzt, so viel wie möglich von den Ingenieuren zu lernen, um es noch besser zu verstehen.

Zur Person Casey Stoner

Geburtsdag 16. Oktober 1985
Geburtsort Southport (AUS)
Herkunftsland Australien

KARRIERE

1989 Erste Rennen
2000 Britischer Meister 125GP (Honda)
2001 WM-29. 125GP (Honda)
2002 WM-12. 250GP (Aprilia)
2003 WM-8. 125GP (Aprilia)
2004 WM-5. 125GP (KTM)
2005 WM-2. 250GP (Aprilia)
2006 WM-8. MotoGP (Honda)
2007 Weltmeister MotoGP (Ducati)
2008 WM-2. MotoGP (Ducati)
2009 WM-4. MotoGP (Ducati)
2010 WM-4. MotoGP (Ducati)
2011 Weltmeister MotoGP (Honda)
2012 WM-3. MotoGP (Honda)
45 GP-Siege, 89 Podestplätze

Casey Stoner

«Meine Rolle ist jetzt anders»

Wie hast du dich nach deiner Performance am Ende der Tests gefühlt?

Ganz ehrlich war der letzte Testtag für uns ziemlich frustrierend. Wir mussten bis nach dem Mittagessen warten, bis wir einigermaßen vernünftige Streckenverhältnisse hatten. Dann haben wir zwei Exits gemacht, mit massiv unterschiedlichen Schritten bei der Geometrie, und dann hat es wieder geregnet.



«Habe mehr Spaß, die Rennen nur anzusehen.»

CASEY STONER

Wir hatten Probleme, den Hinterrreifen auf Temperatur zu bekommen. So waren es nicht die richtigen Bedingungen, um Daten zu bekommen.

Warst du überrascht von deinen Rundenzeiten?

Sie waren besser, als was ich erwartet habe, nachdem ich so lange nicht mehr auf einem Motorrad saß. Wir haben nicht erwartet, dass wir so konkurrenzfähig sind, denn wir haben ja gar nicht nach der perfekten Abstimmung für eine schnelle Runde gesucht. Wir haben große Schritte bei der Abstimmung gemacht, um zu verstehen, wie das Bike reagiert. Wir hatten einen Testplan, den es galt, Schritt für Schritt abuarbeiten. Dass ich aber konstant gute Rundenzeiten gefahren bin, ist positiv für mich und positiv für Ducati.

Was hältst du von der Ducati GP15?

Bislang hat sie mich schwer beeindruckt. Die ersten Runden waren etwas merkwürdig, denn alles war neu. Das Bike, die Reifen, ich musste auf so viele Dinge achten. Ich war ja das erste Mal seit meinem Unfall in Suzuka überhaupt auf einem Motorrad. Nach meinen Verletzungen musste ich mich erst wieder ans Fahren gewöhnen, aber es ging dann sehr schnell, und alles Weitere ist sehr positiv verlaufen. Meine Kommentare und die der beiden Andreas sind sehr ähnlich, so ist es einfach, an einem Ziel zu arbeiten.

Wie viel Spaß hattest du in Sepang?

Schon eine Menge, aber diese Strecke ist auch harte Arbeit. Aber es hat Spaß gemacht, bei jedem Setting, das wir probiert haben, Fortschritte festzustellen und zu verstehen, was das Motorrad macht. Ich habe begonnen, mich auf den Michelin-Reifen wohlzufühlen, habe verstanden, was ich von ihnen erwarten kann, wie ich ihr Li-

ter, wie das Bike arbeitet, ist jetzt komplett anders.

Was hältst du von den Michelin-Reifen, und wie werden die Fahrer ihren Fahrstil mit ihnen ändern müssen?

Bislang hatte ich keine großen Probleme mit ihnen. Vielleicht war ich zu Beginn auch zu sensibilisiert, denn ich habe so viele Fahrer mit ihnen stürzen gesehen. Bei einigen Vorderrad-Profilen gibt es einen Bereich über 45 Grad Schräglage, wo der Vorderreifen einknickt und nicht ganz im Einklang mit dem Hinterrifen ist. Das gibt jedem dieses nervöse Gefühl. Deshalb hatten die meisten in Sepang auch Probleme mit Turn 5. Wo der Vorderreifen in dieser weiten, offenen Kurve leicht wird, wird das Bike unruhig, und ich denke, das ist der Punkt, wenn die Front wegschmieren will. Deshalb war ich dort auch vorsichtig. Die Bremsstabilität ist noch nicht da, wo die Bridgestone waren. Aber es gibt auch positive Dinge. Man kann später in die Kurve einlenken, der Vorderreifen will dann etwas stärker einbiegen. Und dann hat man natürlich diesen fantastischen Hinterradgrip. Im Großen und Ganzen fand ich das Gefühl recht gut.

Was hältst du von der Einheits-elektronik, und wie sehr gibt sie dem Fahrer wieder mehr Freiheit?

Es ist sicher ein großer Unterschied zu dem da, was ich letztes Jahr gefahren bin. Das neue System hat



«Mich interessiert jetzt viel mehr die Technik.»

CASEY STONER

weniger Fahrer-Intuition. Die Feintuningpunkte sind anders, und man bekommt das letzte Quäntchen nicht mehr. Aber es ist noch immer ein sehr hohes Niveau. Wenn man die Kontrolle wirklich in die Hände der Fahrer legen will, müsste man die Elektronik noch viel weiter reduzieren.

Als du Ducati verlassen hast, wolltest du nicht sagen, welche Probleme das Bike genau hat. Wurden sie seither behoben?

Heute ist eine ganz andere Ära als damals. Die Michelin-Reifen machen einen großen Unterschied. Jetzt haben sie einen Aluminium-Rahmen, das Motorrad ist ein ganz anderes Paket. Man kann noch immer die Ducati-DNA im Motor spüren, im Fahrwerk, sogar wie das Kohlefaser der Verkleidung gemacht ist. Aber ihr Charak-

ter, wie das Bike arbeitet, ist jetzt komplett anders.

Ähneln sie jetzt mehr der Honda? Man bekommt nie zwei ähnliche Motorräder. Es gibt Eigenschaften auf der Bremse, wo ich die beiden vergleichen könnte. Aber ansonsten müssen sie komplett anders gefahren werden. Aber jedes Bike hat seine Stärken, wir müssen sie finden und mit ihnen arbeiten.

Ducati benutzt als Einziger eine Kohlefaser-Schwinge.

Sie haben ihren Grund, warum sie an ihr festhalten. Kohlefaser hat ein großes Potenzial. 2009 hatten wir mit ihr vielleicht das beste Motorrad im Feld, damals war ich nicht in der Lage sie zu nutzen, weil ich meine gesundheitlichen Probleme hatte. Als ich dann wiedergekommen bin, hätten wir alle Rennen gewinnen können, wenn ich keine Fehler gemacht hätte. Auch beim Rahmen denke ich, wir noch viel Potenzial da, sie haben aber, nachdem ich weggegangen, bin alles umgekrempelt.

Wann wirst du die Ducati GP16 probieren?

Da gibt es im Moment keinen Plan. Die Werksfahrer testen sie zuerst, ist irgendwann in Zukunft. Es ist für mich besser, mich erst an alles zu gewöhnen, und wenn wir mit der GP15 da sind, wo wir sein wollen, dann gehen wir an die nächste Version.

Valentino Rossi sagt, dass er die Flügel an seinem Motorrad nicht mag. Welchen Unterschied

spürst du beim Fahren mit den Flügeln?

Ich finde das Motorrad nicht schwerer zu fahren, aber ich habe es auch nicht ohne Flügel probiert. Das werden wir aber in Zukunft mal

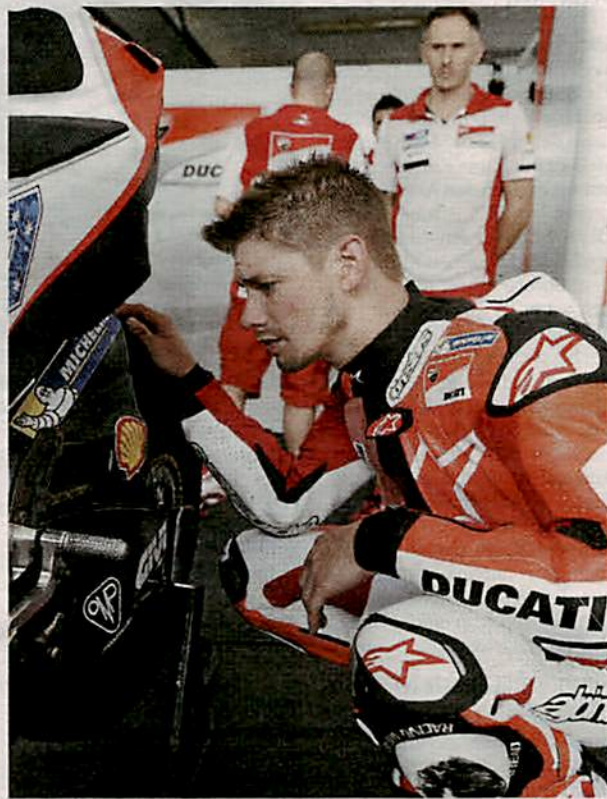
tun, um das Gefühl und das Verständnis dafür zu bekommen, was sie eigentlich machen. Ich fühle nicht, dass die Richtungswechsel schwerer gehen. Ich denke eher, dass sie Positives bringen. Ich hatte vor Jahren mal eine Ducati mit kleinen Flügeln probiert, da hatten wir Nachteile. Aber heute haben sie ein viel besseres Gleichgewicht gefunden.

Ducati hat davon gesprochen, dass sie um den Titel fahren wollen. Könntest du mit ihrem Motorrad den Titel gewinnen?

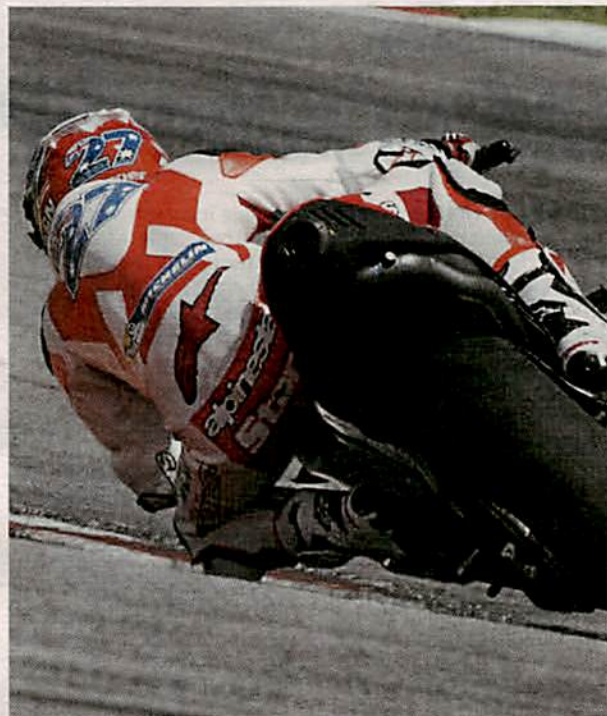
Bislang bin ich nur das letztjährige Motorrad gefahren. Ich bin schon gespannt darauf, wenn ich die neueren Teile probiere. Da ich nicht vorhabe, Rennen zu fahren, kann ich auch nicht in diese Richtung kommentieren. Aber ich denke, die Ducati ist definitiv Meisterschaftsmaterial. Es ist nichts falsch an dem Bike. Es macht ein paar Dinge sehr gut, andere noch nicht gut genug. Wir versuchen, diese Punkte zu verbessern und es zu einem noch kompletteren Paket zu machen. ♦



Casey Stoner und Michele Pirro: «Wir gaben gleiche Feedbacks»



Casey Stoner: «Will von den Ingenieuren mehr über Technik lernen»



Stoner auf der Ducati GP15: Schnell wieder unter den Schnellsten

MotoGP

Honda will wieder an die Spitze

Von IMRE PAULOVITS

Bevor das Honda-Werks-Team zu den Testfahrten nach Phillip Island reiste, wurde die neue Lackierung und das neue Bike auf dem Sentul International Circuit vorgestellt. Dabei wurde vorsichtig Siegerstimmung verbreitet.

«Wir haben andere Aufkleber», versuchte HRC-Marketing-Chef Livio Suppo die derzeit etwas gespannte Situation beim Werks-Team des größten Motorradherstellers mit Humor zu überspielen, als er nach den Änderungen gegenüber 2015 gefragt wurde. Dann wurde er ernst. «Wir hatten letztes Jahr einen Motor, mit dem unsere Fahrer nicht glücklich waren. So arbeiten wir hart an dem neuen, mit dem es wieder besser werden soll», fasste er die Standortbestimmung seines Teams zusammen. Eine vorsichtige Ansage für ein Werk, das noch vor zwei Jahren die Konkurrenz in Grund und Boden fuhr. Doch der Schock sitzt tief, vor allem nach den Testzeiten von Sepang, wo klar wurde, dass nicht nur Yamaha seine Stärke aus dem Vorjahr weiterführen konnte, sondern auch Ducati deutlich zugelegt hat.

Gigantisches Spektakel

Dabei hatte man mit der ganz großen Kelle angerührt. Wieder wurde Indonesien als Austragungsort gewählt, aber während im Vorjahr auf der



Gedämpfter Optimismus: Shuhei Nakamoto, Marc Márquez, Dani Pedrosa und Livio Suppo (v.l.) wollen mit der RC 213 V wieder nach vorn

Ferieninsel Bali hauptsächlich die geladene Presse und Honda-Händler in den Genuss kamen, die neuen Maschinen und Teamfarben als Erste zu sehen, war es diesmal ein riesiges Publikumsspektakel auf einer Konzertbühne vor der Haupttribüne von Sentul. Dazu präsentierte Honda Indonesien, einer der wichtigsten Sponsoren des Werks-Teams, gleich noch ihr neuestes Sport-Motorrad, die Honda CBR 150 RR, die fast so schnittig aussieht wie das Mo-

toGP-Bike, und neben der die aktuelle große Schwester CBR 1000 RR Fireblade geradezu altbacken wirkt.

Alles schaut nach vorn

Eigentlich hat sich im Team nicht viel geändert, aber der Ehrgeiz ist nicht zu verkennen, mit dem jedes Mitglied wieder an die Zeiten anschließen möchte, als die RC 213 V noch das Maß der Dinge war. Marc Márquez wirkt noch fitter, als er es ohnehin schon war, Dani Pedrosa sieht

auch richtig gut aus, erstmals seit seiner Armpump-OP im letzten April sah man ihn ohne Stützverband am rechten Unterarm.

Gleich nach der Präsentation flogen die Piloten und die Teammitglieder nach Australien weiter, um sich für den am Mittwoch beginnenden Test zu akklimatisieren. «Wir hoffen, dass wir dort mit dem neuen Motor und der Einheits-elektronik den nächsten Schritt machen können. Dann haben wir in Katar noch Zeit

für die Feinabstimmung», äußerte sich Marc Márquez über die Marschrichtung.

Aber in Zeiten, in denen die Importeure wieder auf Präsenz im Motorsport drängen, ist alles nicht so leicht. HRC-Vizepräsident Shuhei Nakamoto reiste nicht nach Australien, sondern nach Japan, weil er sich auch um die Motocross-Entwicklung kümmern muss. Doch er hat bei Honda in der Krise seinen Job angetreten. Er weiß, wie man aus ihr herauskommt. ♦

Motorrad-WM

Indonesien-GP 2017: Schlechte Karten

Offiziell gibt es einen Vertrag zwischen dem Sportministerium Indonesiens, dem Sentul International Circuit und der Dorna über den GP von Indonesien ab 2017. Doch die Realität an der Strecke sieht anders aus.

Es war unglaublich. Es war kein GP, noch nicht einmal ein Rennen, nur eine Teampräsentation. Marc Márquez und Dani Pedrosa fuhren auch keine Demonstrationsrunden mit der Honda RC 213 V, sondern nur ein paar Mal mit Serien-Honda-CBR-150 auf der Zielgeraden auf und ab. Und trotzdem war die Haupttribüne bis auf den letzten Platz voll. Und der Empfang, der den beiden Honda-Stars

von den indonesischen Fans in Sentul bereitet wurde, erwärmte ihre Herzen. Natürlich sprachen sie von dem Grand Prix auf dieser Strecke im nächsten Jahr. Doch die Realität sieht anders aus.

Keine Einigung im Land

Die Einigung, die die Dorna im Vorjahr mit der Regierung und dem Besitzer des Sentul International Circuit erreicht hat, sah einen kompletten Streckenumbau vor, dann sollte der Grand Prix von Indonesien ab 2017 stattfinden. Dazu hätten die Umbauarbeiten bereits im Herbst 2015 begonnen werden müssen. In Wirklichkeit ist noch kein Spatenstich getan worden. In Indonesien hat sich auch längst herumgesprochen,

warum. Die Regierung will im gleichen Prozentsatz, wie sie sich an der Investition für den Umbau der Strecke und des Fahrerlagers beteiligt, an den Einnahmen sämtlicher Veranstaltungen teilhaben, nicht nur am Motorrad-GP. Und dies lehnt der Streckenbesitzer ab.

Längst wird nach einer anderen Möglichkeit gesucht. Es soll eine neue Strecke entstehen, aber wo genau und von wem? Das steht noch nicht fest. Dabei drängt die gesamte Industrie auf einen Indonesien-GP. Wenn man weiß, wie viele Fans allein Valentino Rossi in dem Land hat, war der Auflauf bei der Honda-Präsentation nur ein kleiner Vorgeschmack auf das, was los wäre, wenn wirklich ein Grand Prix stattfände. ♦ IP



Marc Márquez und Dani Pedrosa vor der vollen Haupttribüne

Moto2

Zarco bereits vorne



Jonas Folger: Eine halbe Sekunde hinter Weltmeister Zarco

Moto2-Weltmeister Johann Zarco war bei den privaten Valencia-Tests unantastbar. Dynavolt-Intact-Neuling Jonas Folger war zwar Zweitschnellster, verlor aber eine halbe Sekunde.

Natürlich sind die inoffiziellen Rundenzeiten der Privattests mit Vorsicht zu genießen. Denn erstens werden die Zeiten nicht offiziell gemessen, und zweitens fahren alle Teams nicht mit den in den Rennen eingesetzten, ausgelasteten Motoren, sondern mit eigenen Triebwerken. Dennoch war die Dominanz von Weltmeister Johann Zarco,

der als erster Moto2-Pilot seinen Titel erfolgreich verteidigen will, während der beiden, von windigem Wetter und am Ende des ersten Tages von Regen getrübt, Testtage in Valencia unübersehbar.

Folger klar vor Cortese

Nur sieben Moto2-Piloten (in der Moto3-Klasse waren es rund 20 Fahrer) waren bei den Tests anwesend: Johann Zarco (Ajo Motorsport), Sandro Cortese und Jonas Folger (beide Dynavolt Intact), Xavi Vierge und Isaac Viñales (beide Tech3) sowie die Klassenneulinge Danny Kent (Moto3-Weltmeister)



Rookie Oliveira lernt schnell

ter) und Miguel Oliveira von der neuen Moto2-Abteilung bei Leopard Racing).

Zarco 0,7 sec unter dem Rekord

Die Bestzeit 1:34,5 des Champions und großen Titelfavoriten für diese Saison, Johann Zarco, lag nicht weniger als 0,7 Sekunden unter der Polezeit vom Grand Prix 2015 (Tito Rabat in 1:35,234. Rundenrekord von Thomas Lüthi 1:35,312 aus dem Jahre 2014). Zweitschnellster war Jonas Folger (1:35,0) vor Vierge (1:35,5), Rookie Oliveira (1:35,6), Cortese (1:35,8), Danny Kent (1:36,0) und Tech3-Pilot Viñales (1:36,9). ♦ ML

Moto2

«Pause war nötig»

Trotz langer Winterpause schloss Weltmeister Johann Zarco die ersten Tests dort ab, wo er im Herbst 2015 aufgehört hatte: ganz vorne.

«Nach dem Titelgewinn und den damit verbundenen Emotionen und Verpflichtungen habe ich ganz bewusst eine lange Winterpause eingelegt, deutlich länger als im Vorjahr», erzählte der 25-jährige Franzose in Valencia. «Umso größer war die Freude, mein Team in Valencia erstmals wiederzutreffen. Wir haben die beiden Tage in derselben perfekten Atmosphäre untereinander verbracht, wie

wir sie 2015 immer hatten. Die Arbeit konzentrierte sich auf einige neue Details und Teile an der 2016er-Kalex. Deshalb lag der Fokus der beiden Testtage vorwiegend auf dem technischen Aspekt. Meine Pace war dennoch ziemlich gut, sowohl was die Rundenzeiten als auch die Konstanz angeht. Doch wir werden trotz der guten Basis genauso weiterarbeiten, wie wir es immer getan haben. Darin liegt der Schlüssel für den Erfolg.»

Ajo: «Zarco ist voll fokussiert»

Teamchef Aki Ajo war nicht nur mit den beeindruckenden fah-

rerischen Leistungen seines Schützlings zufrieden: «Johann ist nicht nur schnell, sondern bereits hundertprozentig auf das Ziel Titelverteidigung fokussiert. Hier in Valencia führen wir zwar dasselbe Bike wie zu Saisonschluss 2015, doch wir haben erstmals die neuen Aufhängungsteile von WP eingesetzt. Damit sind uns vor allem am zweiten Tag hervorragende Zeiten gelungen. Wir wollten hier in Valencia eigentlich nur den Winterrost abschütteln, doch es sieht ganz danach aus, als seien wir bereits auf einem ziemlich hohen Level angelangt.» ♦ ML



Weltmeister Zarco: «Meine Pace ist bereits ziemlich gut...»



Zarco: Titel Nr. 2 im Fokus

Moto2

«Moto2 macht mehr Spaß»



Moto2-Rückkehrer Danny Kent: «Nur Prellungen am Ellbogen»

Das Leopard-Moto2-Team mit Danny Kent und Miguel Oliveira spult in Barcelona, Valencia und Jerez ein intensives Testprogramm ab.

Die neue Moto2-Abteilung bei Leopard Racing mit Moto3-Weltmeister Danny Kent (21, GB) und Moto3-Vizeweltmeister Miguel Oliveira (20, P) war in der vergangenen Woche fleißig am trainieren. Zuerst gab es einen Roll-out – Kent und Oliveira waren 2015 erbitterte Gegner im Kampf um den Moto3-Titel – in Barcelona.

«Es tat gut, nach zwei Monaten Pause wieder im Sattel zu sitzen. Wir haben uns nur auf ein Grund-Setup und das Feeling für die Kalex konzentriert, zumal das Wetter nicht mitspielte. Am ersten Tag war die Strecke stark verschmutzt, am zweiten wehte ein heftiger Wind», erzählte Kent, der bereits 2013 erfolglos in der Moto2 auf einer Tech3 unterwegs war (nur Rang 22).

«Moto2 ist völlig anders»

Oliveira ergänzte: «Ich habe mich auf die Umstellung des Fahrstils konzentriert. Moto2 ist ganz anders als Moto3, insbesondere in den Bremszonen und beim Einlenken macht sich das höhere Gewicht deutlich bemerkbar. Doch insgesamt macht es mehr Spaß. Ein Moto2-Bike beschleunigt besser,

hat mehr Toppes, bewegt sich stärker und slidet heftiger aus den Kurven heraus.»

Kent: Abflug bei 200 km/h

Nach Barcelona reiste das Leopard-Moto2-Team weiter nach Valencia, wo sie erstmals auf einige ihrer Konkurrenten trafen. Trotz des windigen, kalten und teilweise regnerischen Wetters wurde das geplante Testprogramm voll durchgezogen. Kent drehte 73 Runden und stürzte am zweiten Tag, aber ohne sich zu verletzen: «Ich bin laut Datarecording in Turn 7 bei 200 km/h übers Vorderrad weggerutscht, kam aber außer Prellungen am Ellbogen unverletzt davon. Dennoch haben wir unseren Testplan, der ähnlich aufgebaut ist wie im erfolgreichen letzten Jahr, voll durchziehen können.»

Oliveira war mit 113 Runden an zwei Tagen noch fleißiger als Kent: «Wir haben noch viel zu lernen. Ich habe mich weiterhin auf die Anpassung des Fahrstils konzentriert. Der Kurveneingang klappt schon viel besser. Einer der Knackpunkte beim Setup sind die Reifen. Die tieferen Geheimnisse müssen wir erst noch entschlüsseln.»

Das Leopard Racing Team ist nach Valencia direkt nach Jerez weitergereist, wo zu Beginn der laufenden Woche zwei weitere Testtage eingeplant sind. ♦ ML



Miguel Oliveira: «Moto2 ist völlig anders als Moto3»

Moto2

Cortese und Folger gleichauf

Von MARKUS LEHNER

Der Konkurrenzkampf im neu mit zwei Fahrern bestückten deutschen Dynavolt-Intact-Team ist bereits entbrannt: Laut inoffizieller Messung war Neuling Jonas Folger in Valencia auf harten Reifen genau gleich flink wie Sandro Cortese.

Winterpause beendet: Das Dynavolt Intact-Team mit Sandro Cortese (26) und Neuzugang Jonas Folger (22) testete zwei Tage in Valencia und reiste danach direkt weiter nach Jerez-de-la-Frontera. Teamchef Jürgen Lingg zog nach den beiden Valencia-Tagen ein positives Fazit: «Sandro und Jonas haben ihren Winterrost abgestreift und insbesondere am zweiten Tag einen sehr guten Rhythmus halten können. Wir haben viel probiert und einiges dazugelernt. Es liegt noch viel Arbeit vor uns, aber es geht in die richtige Richtung. In Jerez werden wir fahrwerksseitig speziell mit den Federelementen von Öhlins und der Geometrie der Kalex arbeiten.»

Cortese: «Großer Schritt»

Sandro Cortese drehte an den zwei Tagen 115 Runden. Sein Fazit war zuversichtlich: «Wir haben sehr viel am Set-up ge-



Jonas Folger (#94) und Sandro Cortese (#11) in Valencia: Identische Zeiten bei gleicher Bereifung

arbeitet und vom ersten auf den zweiten Tag einen großen Schritt nach vorn gemacht. Dazu blieb ich sturzfrei, was für mein Selbstvertrauen sehr wichtig ist.»

Folger: «Guter Auftakt»

Corteses neuer Teamkollege Jonas Folger war zum ersten Mal mit dem 2016er-Modell der Kalex unterwegs. Der letztjährige WM-6. legte 124 Runden zurück und war dabei auf weichen Reifen mit 1:35,0 min laut inoffizieller Zeitmes-

sung 0,8 Sekunden schneller als Cortese (1:35,8), nur Weltmeister Johann Zarco war mit identischem Material noch eine halbe Sekunde schneller als der Deutsche. Doch auf harten Reifen waren die Rundenzeiten von Folger und Cortese mit 1:35,8 identisch.

Folger, zweifacher GP-Sieger 2015, war zufrieden: «Wir haben eine Menge wertvolle Daten gesammelt. Das war wichtig, damit wir wissen, wo wir in Jerez weitermachen müssen. Etwas mehr Runden hätten

nicht geschadet, doch es war allemal ein guter Auftakt zum Einfahren. Die Witterungsbedingungen waren wegen des böigen Winds auch am zweiten Tag nicht einfach zu meistern. Aber wir haben uns ständig gesteigert, das war wichtig. Mit meinen Rundenzeiten bin ich sehr zufrieden. Meine schnellste Rundenzeit fuhr ich zwar mit dem weichen Reifen, doch angesichts der Witterungsverhältnisse kann sich diese Marke sehen lassen. Super, dass es in Jerez gleich weitergeht.» ♦

Moto3

Öttl in der Spitzengruppe



Honda-Speerspitze Jorge Navarro: Dahinter folgten gleich fünf KTM

Fünf Fahrer, darunter der Deutsche Philipp Öttl, knackten in Valencia die Schallmauer von 1:40,0.

Jorge Navarro (E, Honda), Romano Fenati (I, KTM), Nicolò Bulega (I, KTM) und erfreulicherweise Philipp Öttl (D, KTM) waren die vier schnellsten der 20 inoffiziell gezeiteten Moto3-Piloten beim privaten Valencia-Test. Elf Fahrer blieben innerhalb einer Sekunde, die Bestzeit lag ziemlich exakt bei der Pole-Zeit vom Schluss-GP

2015 (1:39,364). Navarro und Fenati legten je 1:39,4 vor, Bulega und Öttl folgten mit 1:39,6. Der südafrikanische KTM-Ajo-Pilot Brad Binder war der fünfte und letzte Moto3-Pilot, der an den beiden Testtagen die Schallmauer von 1:40,0 unterbot.

Auch KTM-Teamchef Aki Ajo war zufrieden, immerhin waren fünf KTM in den Top 6 klassiert: «Noch wichtiger ist für mich die Tatsache, dass bei uns und KTM alles reibungslos funktioniert. Das neue Bike ist eine perfekte Basis.» ♦ ML

Moto3

In Valencia noch nie so schnell

Philipp Öttl fehlten in Valencia nur zwei Zehntel auf die Bestzeit. Der junge Deutsche war in Valencia nie zuvor so schnell unterwegs.

«Da ist wohl der nächste Schritt erfolgt», freute sich Teambesitzer und Vater Peter Öttl nach der starken Vorstellung seines Sohnes bei den zweitägigen Tests in Valencia. «Philipp war mit 1:39,6 nicht nur 0,3 sec schneller unterwegs als je zuvor, sondern er hat ganze Serien von Zeiten unter 1:40,0 hingelegt. Er ist ständig in den Top 5 gelegen und war nur unwesentlich langsamer als Navarro und Fenati. Bereits am Tag zuvor war er Zweiter, nur eine Zehntelsekunde hinter KTM-Werkspilot Brad Binder. Diese Zeiten und die Konstanz stimmen schon zuversichtlich. Aber dass Philipp mit dem neuen Motorrad von KTM gleich so schnell sein würde, haben wir nicht ganz so rasch erwartet.»

Doch nicht nur der Fahrer, sondern auch das Team mit den

Neuzuzügen Timo Dinkel und Unai Ucana haben Öttl senior positiv überrascht: «Es kam mir in Valencia vor, also würden wir seit Jahren in dieser Besetzung arbeiten.»

Trotz der starken Resultate bleibt Papa Öttl ruhig: «Man darf das nicht überbewerten. Das war alles inoffiziell. Wir müssen jetzt einfach ruhig weiterarbeiten. Aber Tatsache bleibt, dass Philipp seine Bestzeit vom GP 2015 um drei Zehntel unterboten hat.» ♦ ML



Öttl: Nur 0,2 sec hinter Bestzeit

NACHRICHTEN

Quartararo erstmals im KTM-Sattel

Moto3 Der Franzose Fabio Quartararo (16), von vielen als fahrerisches Jahrhunderttalent gepriesen, wurde in seinem ersten Moto3-Jahr bei Estrella Galicia 0,0 (Honda) durch eine schwere Beinverletzung stark zurückgeworfen. In Barcelona und Valencia saß er nun erstmals bei Leopard Racing im Sattel der Moto3-KTM. «Barcelona war wegen des schlechten Wetters nur ein Funktionstest», sagte Quartararo, «in Valencia konnten wir erstmals in die Details gehen. Am zweiten Tag habe ich 80 Runden ohne Probleme abgespult, die Zeiten waren ganz in Ordnung.» Quartararo war mit 1:40,7 min rund 1,3 sec langsamer als die Bestzeit seines letztjährigen Honda-Teamkollegen Jorge Navarro.

Bastianini: Schnell mit alten Reifen

Moto3 Der Italiener Enea Bastianini, 2015 lange im Titelkampf dabei, unternimmt mit der Gresini-Honda 2016 einen neuen Anlauf auf den Titel. In Valencia kam er aber nicht auf Topzeiten und blieb eine knappe Sekunde hinter der Bestzeit zurück. «Ich bin einmal gestürzt, habe mich aber zum Glück nicht verletzt. Die Zeiten kümmern mich nicht, wir haben nur mit gebrauchten Reifen gearbeitet und damit sehr gute Resultate erzielt.» ♦ ML

KOMPAKT

»» **Moto2** Nach Öhlins und WP ist mit Kayaba (Tech3) ein dritter Aufhängungsspezialist in die Moto2-Klasse eingestiegen. Kayaba war von Tech3 mit Fahrer Marcel Schrötter bereits 2015 kurz eingesetzt worden.

»» **Moto2/3** Die privaten Tests in Jerez vom 14./15. Februar wurden vom schlechten Wetter beeinträchtigt. Am Sonntag gingen wegen des sturmartigen Windes keine Fahrer auf die feuchte Strecke. Für Montag (nach Redaktionsschluss) versprach der Wettergott leichte Besserung.

»» **Moto2** Vizeweltmeister Alex Rins fuhr in Valencia mit einer fast serienmäßigen Yamaha R6. «Das reicht zum Winterrostabstreifen, und ich kann zwei Testtage sparen», erklärte Rins. ♦ ML

Superbike-WM

Test im allerletzten Moment

Von IMRE PAULOVITS

Ihr Umstieg war eine Überraschung, und so blieb auch nur noch ein kurzer Test: Ioda Racing fuhr letzte Woche mit Alex de Angelis eine kurze Probe in Aragón.

Eigentlich war Alex de Angelis, der letzten Oktober in Moteghart in die Leitplanke eingeschlagen war und mit Kopf- und Brustverletzungen zwei Wochen im Krankenhaus hatte verbringen müssen, nach seiner wundersamen Heilung – der 31-Jährige aus San Marino war beim WM-Finale in Valencia scheinbar völlig genesen als Zuschauer vor Ort – weiter als MotoGP-Fahrer gelistet. Dazu wollte Ioda-Chef Giampiero Sacchi mit Efrén Vázquez auf einer Suter in der Moto2 fahren.

Doch just in der Woche, als das Team beim MotoGP-Test in Sepang erwartet wurde, ließ Sacchi die Bombe platzen: Er hatte sich die letztjährigen Werks-Aprilia gesichert, mit denen Jordi Torres und Leon Haslam die beiden letzten Rennen der Saison gewonnen hatten, und Alex de Angelis und Superstock-1000-Cupsieger Lorenzo Savadori werden mit ihnen die Superbike-WM fahren. Zeit für ausgiebige Tests blieb ihnen nicht, doch die Bikes sind aus-



Alex de Angelis: Trister Tag in Aragón, aber immerhin 30 Runden, davon zehn mit Slicks gefahren

gereift und wurden von Max Biaggi bis zum Wochenende des Ausstiegs weiterentwickelt. Dazu haben Ioda und De Angelis in den letzten zwei Jahren viel Erfahrung in der MotoGP mit der ART gesammelt, die auf dem Superbike basierte.

Durchwachener Tag

Genau so, wie das Team auf dem letzten Drücker in die Superbike-WM umstieg, machten sie auch ihren ersten Test in Aragón, bevor die Maschinen nach Australien verfrachtet

wurden, wo ihnen noch zwei Testtage für die Abstimmung vor dem WM-Auftakt auf Phillip Island blieben. Viele Erfahrungen konnte De Angelis in Aragón allerdings nicht sammeln. Es war kalt und verregnet, und nachdem das Team den ganzen Vormittag gewartet hatte, konnte De Angelis auch am Nachmittag zuerst nur mit Regenreifen hinausgehen, bevor er dann am Ende des Tages noch für zehn Runden Slicks aufziehen lassen konnte. Immerhin kamen auf diese Weise

30 Runden für De Angelis zusammen.

«Ob ich wirklich völlig fit bin und die Probleme, die ich noch mit dem rechten Arm habe, sich auf das Fahren auswirken werden, konnte ich hier nicht auf die Probe stellen», so De Angelis. «Bei den wenigen Runden war so weit alles okay. Ich gehe jetzt völlig ruhig nach Australien. Dort werde ich dann sehen, ob ich unter wirklichen Rennbedingungen vom Start bis ins Ziel meine volle Performance bringen kann.» ♦

IDM Superstock 1000

Neues Abenteuer für Raemy



Kraftpaket Damien Raemy: 1,56 Meter groß, 54 Kilogramm schwer

Ein aktueller Neuzugang kommt aus der Schweiz. Allerdings handelt es sich bei Damien Raemy um einen alten Bekannten.

Bis 2013 war Damien Raemy in der IDM 125 und der Moto3 unterwegs, dann probierte er sich im Moto2-Segment aus und fuhr einige Rennen in Spanien. Doch nun kehrt der 21-Jährige nach Deutschland zurück und hat sich in der Superstock-1000-Klasse eingeschrieben. Mit einer eigenen Mannschaft,

jedoch mit einer vom Weber-Diener-Team vorbereiteten Kawasaki ZX-10R aus den Händen von Tuning-Spezialist Kurt Stücker. An der Rennstrecke kümmert man sich im Weber-Diener-Team bisher ausschließlich um den Österreicher Stefan Kerschbaumer. Die deutsche Hoffnung Luca Grünwald ist weiterhin auf Finanzierungssuche für den zweiten Teamplatz. Der letztjährige Superstock-Rookie Max Fritsch legt dagegen eine Pause ein. Der 18-Jährige will studieren. ♦ AWI

IDM Superstock 1000

Trautmann jetzt abgeklärt

Von ANKE WIECZOREK

Auf der Werks-Yamaha will Lukas Trautmann im Team MGM langfristig Fuß fassen und sich an Superbiker Max Neukirchner orientieren.

Trautmann wechselte im Winter als Gesamt-Dritter vom Freudenberg-Team zu MGM Yamaha und kommt jetzt in den Genuss eines echten Werks-Bikes. Am 6. März startet der 20-jährige Österreicher mit dem Flugzeug in Richtung Süden, um die YZF-RIM bis zum 14. März in Albacete und Almería testen zu können. «Wir sind eine absolut coole Truppe», schwärmt Trautmann. Von Max Neukirchner ist er besonders angetan. «Wir kommen perfekt miteinander klar, und er hat mir auch schon einige Tipps gegeben.» Neukirchner gelangen in seiner Karriere zwei Laufsiege in der Superbike-WM. «Dort will ich auch hin», sagt Trauti, «in den Superstock 1000 FIM-Cup und die Superbike-WM.»

Yamaha Deutschland plant vorläufig für ein Jahr mit dem Salzburger, doch dieser hofft weiterführend zu überzeugen.

Akute Schwierigkeiten stehen nicht im Wege. Trautmann absolviert bis zum 31. Mai seinen sechsmonatigen Dienst beim Bundesheer. Er ist in der Fliegerabwehr, hat den Lkw-Führerschein gemacht und bekommt für die Trainings und Rennen frei. «Insgesamt fehle ich viereinhalb Wochen. Die Unterstützung ist sehr groß.» Nachher will er sich zu 100 Prozent dem Sport widmen, private Sponsoren helfen ihm im Sommer über die Runden. ♦



Zweite 1000er-Saison: Trauti

NACHRICHTEN

Lichtblick: Bauer lernt bei Alzamora

Spanische Meisterschaft Der erst zwölfjährige Joshua Bauer wird im Monlau-Competition-Team des ehemaligen 125-ccm-Weltmeisters Emilio Alzamora die Spanische Meisterschaft «PreMoto3» bestreiten. Einen einwöchigen Fitness-Lehrgang in Barcelona hat der Junior, der im Leistungszentrum des ADAC Sachsen herangezogen wurde, schon absolviert. Am heutigen Dienstag beginnen in Calafat die ersten Testfahrten. Bauer sitzt auf einem 250-ccm-Viertakter der Marke BeOn. Im vergangenen Jahr beendete der Ex-Mini-Biker die 80-ccm-Meisterschaft in Spanien als Gesamt-Vierter und stellte dabei mehrere Rundenrekorde auf. Er gilt als Hoffnungsträger für den deutschen GP-Nachwuchs.

Mehr Anreiz für Teams und Fahrer

IDM Superstock 600 Fahrer und Teams in den Klassen IDM Superstock 600 und SuperNaked profitieren 2016 von einer Nenngeldreduzierung. In der 600er-Abteilung geht es um 50 Euro runter, für die SuperNaked-Teilnehmer um 150 Euro pro Wochenende. Die aktuelle Liste der in der SuperNaked-Klasse zugelassenen Motorräder ist noch in Arbeit. Promoter Motor-Events verhandelt derzeit noch mit Hersteller MV Agusta um einen Einstieg. Eine steigende Teilnehmerzahl ist nach dem beschämenden Debüt 2015 nötig.

Cudlin fährt 24h-Rennen in Le Mans

Endurance-WM In der IDM fand Damian Cudlin keinen Platz mehr, aber für den Australier geht es trotzdem weiter. Er startet für das neue japanische FCC TSR Honda Team beim Endurance-WM-Auftakt in Le Mans. ♦ AWI

KOMPAKT

»» IDM Superstock 1000 Das Team VanZon Remeha-BMW hat den Vertrag mit dem Niederländer Pepijn Bijsterbosch verlängert.

»» Superbike-WM Trotz Reisen in der ganzen Welt outet sich Markus Reiterberger als Deutschland-Fan: Seine Lieblingsstrecke ist das Schleizer Dreieck. ♦ AWI

NACHRICHTEN

Kawasaki-Team vollständig eliminiert

Motocross-WM Kawasaki steht vor dem vollständigen Ausfall seines Teams beim MXGP-Auftakt in Katar. Jordi Tixier musste sich letzte Woche einer Handgelenks-OP unterziehen, und am Sonntag wurde Clement Desalle mit Verdacht auf Unterarmbruch ins Krankenhaus von Valence/F eingeliefert. Er gewann beide MX1-Läufe, stürzte aber im Superfinale, das Jeffrey Herlings gewann. Jeremy Seewer wurde MX2-Zweiter und Dennis Ullrich (Sarholz-KTM) Fünfter im ersten MX1-Lauf.

Toni Cairoli bis 2018 bei KTM

Motocross-WM KTM hat sich Toni Cairoli Dienste bis Ende 2018 gesichert. Damit wird der dann 33-Jährige aus Sizilien wahrscheinlich bis zum Ende seiner Rennkarriere in Orange fahren. Fans dürfen sich darüber freuen, dass Cairoli mindestens zwei Jahre in der MXGP-WM gegen KTM-Kollege Jeffrey Herlings, der wahrscheinlich unter der Obhut von Joel Smets in die Königsklasse aufsteigt, antreten wird.

Team Cup mit acht Mannschaften

Speedway Der als Clubsport (ohne DMSB) organisierte Speedway Team Cup bleibt auf Erfolgskurs: Wie letztes Jahr nehmen auch 2016 acht Teams teil. Anstelle von Neuenknick tritt Wittstock mit einer zweiten Mannschaft an. Der Titelverteidiger hat u.a. Mathias Schultze, Christian Hefenbrock, Michael Härtel, Mirko Wolter (!) und Pawel Hlib nominiert.

Lettenbichler und Apolle in Südamerika

SuperEnduro Bei den Läufen zur SuperEnduro-WM in Argentinien (20.2.) und Brasilien (27.2.) sind zwei deutsche Fahrer am Start: Der Führende in der Junioren-WM, Manuel Lettenbichler (KTM), und, ebenfalls bei den Junioren, Tim Apolle. Der Husqvarna-Fahrer steht aktuell auf Platz 5 und will die komplette WM bestreiten. Daher kann er den 1. Lauf zur Enduro-DM und den Auftakt zur Enduro-Europameisterschaft wegen Termin-Überschneidungen nicht fahren. ♦ AH/TS/RP

Eisspeedway-Team-WM Togliatti

Gastgeber vor Schweden

Das russische Eisspeedway-Team holte mit Heimvorteil in Togliatti die 34. Goldmedaille. Die Österreicher gewannen im Finale Bronze. Die DMSB-Mannschaft wurde Fünfte.

Die sieggewohnten Russen hatten ihre Hausaufgaben gemacht und wurden in Togliatti Weltmeister, aber am Samstag verloren sie 3 Punkte. Zuerst

wusste Khomitsevitch nicht mehr, wie er an Simon vorbeiziehen konnte, dann holte er kurzerhand den Österreicher vom Motorrad und wurde disqualifiziert. Im 21. Lauf lagen Khomitsevitch und Krasnikov in Führung, aber Ledström griff in der vorletzten Kurve innen an und kam vor dem achtfachen Weltmeister als Zweiter ins Ziel. Am Sonntag holten die Gastgeber in allen Läufen

Doppelsiege und holten zum 34. Mal den Titel.

Silber für junge Schweden

Erst im vorletzten Heat des Wochenendes fiel die Entscheidung über die Silbermedaille. Das junge schwedische Team bezwang Österreich mit 4:2 und holte den zweiten Gesamtplatz. Ihr bester Mann war der erst

18-jährige Ove Ledström. Bei den Österreichern erzielte Manny Seifert 19 Zähler.

Das deutsche Team verspielte schon am Sonnabend seine Medaillenchance. Der punktbeste Günther Bauer, wieder taktische Reserve, ließ sich gegen die Russen nicht einwechseln. Vierte wurden die Klatovskys für Tschechien. ♦ GD



Russland-Austria: Seifert (17), Khomitsevitch (12), Koltakov (11)

REYGOINDEAU

Motocross Ottobiano

Bobryshev gewinnt «Italian Open»

Evgeny Bobryshev sicherte sich die Siegesprämie der offenen italienischen Meisterschaft in Ottobiano mit einem knappen Sieg vor Jeremy Van Horebeek.

Der Russe hatte im MX1-Lauf keine Antwort auf die Leistung des Belgiers auf der Sandstrecke bei Padua und musste dem Yamaha-Fahrer den Sieg überlassen. Aber Bobryshev kämpfte wie ein Löwe im Elitefinale und gewann knapp. Schon in der 2. Runde übernahm der HRC-Mann die Führung und versuchte sich abzusetzen. Van Horebeek konnte dreimal bis ans Hinterrad des Führenden

aufschließen, zog aber bei jedem Angriff den Kürzeren.

Max Nagl zweimal Dritter

Max Nagl konnte das Tempo der beiden Führenden nicht mitgehen und blieb weit abgeschlagen Dritter im MX1- wie auch im Superfinale, obwohl der Bayer als Lichtblick bei den Starts gewann.

Henry Jacobi fuhr sein erstes Rennen des Jahres für das J-Tech-Honda-Team und kam als Dritter im MX2-Lauf ins Ziel.

Toni Cairoli trainiert wieder auf seiner KTM, aber er folgte dem ärztlichen Rat, sein Comeback noch bis zum WM-Start in Katar zu verschieben. ♦ AH



E. Bobryshev

MOTOCROSS / Resultate

Ottobiano/I: 14. Februar 2016, Wetter: regnerisch, 5 Grad
MX1: 1. Jeremy Van Horebeek (B/Yamaha), 16 Rdn. in 30:18,700 min.; 2. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda), +8,323 sec.; 3. Max Nagl (D/Husqvarna), +18,508 sec.; 4. Tanel Leok (EST/KTM); 5. Glen Coldenhoff (NL/KTM); 6. Tim Gajser (SLO/Honda); 7. Irwin Graeme (IRL/Honda); 8. Valentin Guillod (CH/Yamaha); 9. David Philippaerts (I/Yamaha); 10. Peter Irt (SLO/Yamaha); 11. Alex Snow (GB/Yamaha); 12. José Butrón Oliva (E/KTM)
MX2: 1. Michele Cervellini (I/Honda), 15 Rdn. in 29:26,809 min.; 2. Calvin Vlaanderen (RSA/KTM), +5,190 sec.; 3. Henry Jacobi (D/Honda), +8,611 sec.; 4. Brian Bogers (NL/KTM); 5. Simone Zecchina (I/Yamaha); 6. Martin Barr (IRL/Honda); 7. Kevin Wouts (B/KTM); 8. Joakin Furbetta (I/KTM); 9. Samuele Bernardini (I/TM); 10. Nicholas Adams (RSA/Honda)
Superfinale (Elite): 1. Bobryshev, 16 Rdn. in 30:38,057 min.; 2. Van Horebeek, +1,667 sec.; 3. Nagl, +43,925 sec.; 4. Gajser; 5. Coldenhoff; 6. Leok; 7. Guillod; 8. Graeme; 9. Philippaerts; 10. Butrón Oliva; 11. Bernardini; 12. Wouts; 13. Irt; 14. Michele Cervellini (I/Honda)

Internet: www.offroadproracing.it

EISSPEEDWAY-TEAM-WM / Resultate

Togliatti/RUS: 13./14. Februar 2016, Bahnlänge: 300 m, Wetter: bewölkt, -9/-6 Grad
1. RUSSLAND 57 Punkte: Nikolai Krasnikov 9+10=19; Dmitri Koltakov 11+12=23; Dmitri Khomitsevitch 7+8=15; 2. **SCHWEDEN** 48 Punkte: Ove Ledström 13+16=29; Niclas Svensson 6+9=15; Daniel Henderson 4+0=4; 3. **ÖSTERREICH** 46 Punkte: Franz Zorn 3+14=17; Manfred Seifert 12+7=19; Harald Simon 8+2=10; 4. **TSCHECHIEN** 39 Punkte: Jan Klatovsky 8+6=14; Antonin Klatovsky 13+12=25; Radek Hutla N; 5. **DEUTSCHLAND** 28 Punkte: Stefan Pietschacher 3+1=4; Max Niedermaier 3+6=9; Günther Bauer 8+7=15; 6. **FINNLAND** 21 Punkte: Antti Aakko 1+2=3; Miko Jetsunen 3+4=7; Tomi Norola 7+4=11; 7. **SCHWEIZ** 11 Punkte: Martin Glarner 1+N=1; Beat Dobler 4+6=10

Nächstes Rennen: 20./21. Februar 2016, Grand Prix Almaty/KAZ
 Internet: www.fim-live.com

Supercross-WM San Diego

Vierter Sieg für Dungey in San Diego

Ryan Dungey nahm in San Diego mit seinem 4. Sieg im 6. Rennen einen weiteren Schritt in Richtung WM-Titelverteidigung. Ken Roczen wurde frustrierter Dritter. Es war ein Start-Ziel-Sieg für Dungey auf einer engen Strecke, die kaum Überholmöglichkeiten bot. Während

der KTM-USA-Leader seine Verfolger schnell distanzierte, steckte Roczen elf Runden lang hinter Trey Canard auf Rang 4 fest und hatte keine Chance, Cole Seelys 2. Platz zu gefährden. Dungeys WM-Vorsprung vor dem Zweiten Roczen beträgt schon 26 Punkte. ♦ AH



Ryan Dungey konnte sich in San Diego weiter absetzen

SUPERCROSS-WM / Resultate

San Diego II/USA: 13. Februar 2016, 6. WM-Lauf
Finale: 1. Ryan Dungey, KTM; 2. Cole Seely, Honda (beide USA); 3. Ken Roczen (D), Suzuki; 4. Jason Anderson, Husqvarna; 5. Trey Canard, Honda; 6. Eli Tomac, Kawasaki (alle USA); 7. Marvin Musquin (F), KTM; 8. Chad Reed (AUS), Yamaha; 9. Weston Peick, Yamaha; 10. Justin Brayton, KTM; 11. David Millsaps, KTM; 12. Jacob Weimer, Kawasaki; 13. William Hahn, Kawasaki; 14. Andrew Short, KTM; 15. Justin Bogle, Honda; 16. Vince Friese, Honda (alle USA); 17. Christophe Pourcel (F), Husqvarna; 18. Phillip Nicoletti, Yamaha; 19. Mike Alessi, Honda; 20. Nicolas Schmidt, Suzuki; 21. Jeff Alessi, Suzuki; 22. Thomas Hahn, Yamaha (alle USA)
Stand nach 6 von 16 Läufen: 1. Dungey, 144 Punkte; 2. Roczen 118; 3. Anderson 111; 4. Seely 105; 5. Reed 103; 6. Tomac 103; 7. Musquin 77; 8. Brayton 72; 9. Millsaps 71; 10. Weimer 62; 11. Hahn 49; 12. Canard 45; 13. Peick 39; 14. Pourcel 39; 15. M. Alessi 35; 16. Friese 22; 17. Dean Wilson 18; 18. Broc Tickle 17; 19. Justin Barcia 16; 20. Thomas Hahn 16

Nächstes Rennen: 20. Februar 2016, Arlington/USA
 Internet: www.amasupercross.com

CUBBY

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
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

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

TV/DVD auch während
der Fahrt



www.digitaltechnik.de

Für BMW, Audi, Mercedes, Porsche,
VW Vor-Ort-Service/Montage bundesweit,
auch Rückfahrkameras, 0700/22022011
H

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

Suche Ferrari 488 GTB & 488 GTS (Coupé
und Spider) für sofort und Verträge. Tel.
0172/6800380

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

Jaguar

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

XJ6 3,2, Bj. 5.95, 59100 km, blau/beige,
Garagenfahrzeug, sehr gepflegt, 8600,- €.
Tel. 0451/81523

Lexus



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

Maserati

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

McLaren

www.mclarenf1.de H

Mercedes

Suche Mercedes W111 220SEB Cabrio,
zum Restaurieren, privat. T. 0160/1656028

VANSPO RTS.D E
BY HARTMANN-TUNING



Büromobil - Sprinter 319 CDI SP6,
Conference Facellift auf Modell 2014, EZ
09/2010, ca. 30000 km, 140 kW/190 PS,
Aerodynamik SP6, 20" Alu-Radsatz,
Sportlenkrad, Automatik, Bi-Xenon, hoch-
wertigste Leder u. Alcantara Ausstattung,
4 Einzelsitze, Klappstisch, Aktenschränke
(Echtholz-Furnier), Schall- und Wärmeiso-
lierung, Kompressor- Kühlbox, Standheiz.,
Klima, u.v.m., 49.900,- € (MwSt. awb.)
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. 31218

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

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



A 45 AMG 4Matic, EZ 11/15, 3500 km,
280 kW, Leder, Klima, Xenon, Rückfahrka-
mera, 61.499,- € (MwSt. awb.) Ostendorf
GmbH, Am Vatheuershof 3, 59229 Ahlen,
Tel. 02382/789-172, www.ostendorf.info
H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31227

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



SP 6 Design-Paket, für Mercedes-
Benz Sprinter (BM906). (Frontspoiler-
Seitenschweller-Heckschürze). Verkaufs-
preis ab 6490,- € inkl. Lackierung,
Montage, MwSt. und TÜV.
VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning,
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5,
41472 Neuss, 02131/88088-50 H



www.varex.com

... SLS-/G-MODELLE: Wir kaufen an ! ...
..... Kfz-Handel am Tegernsee H
..... Tel. 08022/6607080 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31217

Porsche

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

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

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

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

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

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERTRIEBS GMBH



GT3 2016 NEUWAGEN, dt. Ausflrg.,
"EINER DER LETZTEN SAUGER" 189.800,- €
MwSt. awb. Verbr. l/100 km: in.orts 18,9;
auß.orts 8,9; komb. 12,4; CO2: 289 g/km;
CO2-Effizienzklasse: G. T. 08151-28808
AVG Leasing & Sportwagenzentrum
GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg
H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31216

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Renn/Rallye



Beratung • Verkauf • Service
ISA-Racing GmbH
Tel.: 02651-9625 0 • www.isa-racing.de

www.Rennsportshop.com

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

Literatur

Zu verkaufen: Powerslide 1963-1975, Sammelmappen oder gebunden. Telefon 0041/79/7448803, Schweiz

Suche Automobil-Revue, Auto Jahr, Motor Revue und ams. Tel. 02254/4735

www.autolit.de Tel. 08387/1297 H

Stellenangebote

SCHLUESSELDIENSTMONTEUR.de 01777/444455 H

Veranstaltungen

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



Supermonos: +++ TOP NEWS +++ Neues Konzept* 2016 +++ 10-jähriges Jubiläum der German Supermono Association (GSA) +++ *Förderung von Nachwuchsfahrerinnen und -fahrern +++ Infos unter 0171/9823172

Versicherungen

RENNKASKO.DE
2016
Starten Sie mit uns!

BAUER AG · 79312 Emmendingen (D) · TEL. +49(0)7641.93307-0

Versicherungen für den Motorsport



Top: Veranstalterhaftpflicht

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

Verschiedenes

Digitale Tuningboxen f. Dieselfahrzeuge u. Benzindirekteinspritzer ab 148,- €; + 20-25% Leistung und Drehmoment www.asa-tuning.de, +49-7622-673635 H

LOGO in Garn
Aufnäher, Direktbestückung, ab 1 Stück, Liefen von Team-Bekleidung, Hemden, Caps, Overalls usw. Tel. 05021/62198, www.logo-in-garn.de H

Kaufe Autogramme von Auto-Rennfahrern inkl. Formel 1 und Motorrad-Rennfahrern inkl. Moto Cross. Auch Tausch möglich. Telefon 07473/1231

Zubehör

Speichen zentrieren. 02443-5262 H

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

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung. Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

Motorradmarkt

Zubehör

wilbers.de

Service
Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen
Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 25 50
Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
*Bitte Bankverbindung angeben

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

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

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

LANDGRAF® MOTORSPORT

FAHRERPLÄTZE VLN 2016

PORSCHE 991 CUP
PRO LAUF 9.800 €

CAYMAN GT4
PRO LAUF 7.600 €

991 V6
PRO LAUF 4.800 €

UMFANGREICHES PAKET I HOSPITALITY I ETC.

Preise verstehen sich bei fester Buchung der kompletten Saison

FAHRERPLÄTZE 24h-RENNEN NÜRBURGRING 2016

PORSCHE 991 CUP
19.500 €

CAYMAN GT4
15.500 €

991 V6
11.000 €

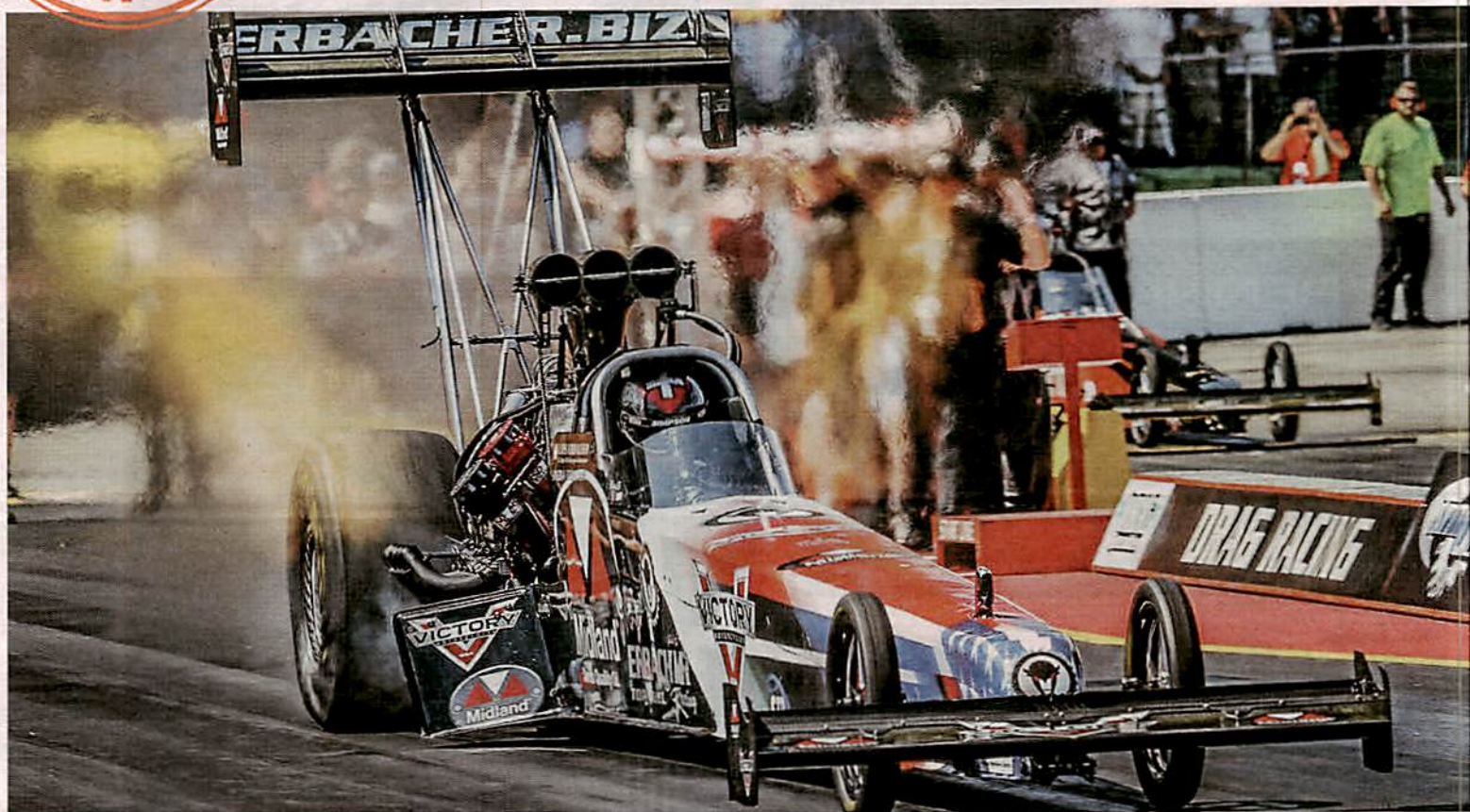
UMFANGREICHES PAKET I HOSPITALITY I ETC.

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

Serie - 6. Folge: Drag Racing



So explosiv



Wenn die Luft brennt: Der Schweizer Urs Erbacher mit seinem Top-Fuel-Dragster am Start bei den NitrolympX in Hockenheim. Nitromethan erzeugt orange Flammen

Von IMRE PAULOVITS

Dragster-Rennen sind die kürzesten, aber auch die extremsten. Der Zweikampf mit PS-Monstern um Tausendstelsekunden ist wie der Ritt auf einer Bombe.

Das Dröhnen der gewaltigen Achtzylinder lässt fast die Trommelfelle bersten, der beißende Rauch, der von den Reifen aufsteigt, nimmt die Sicht. Dann schießen die beiden lang gestreckten Ungetüme wie Projektile davon, verschwimmen in der Weite, die Bremsfallschirme gehen auf – und schon ist alles vorbei. Nur die Anzeigetafel leuchtet auf der Seite auf, auf der das Geschoss die Ziellinie zuerst passiert hat. Wer gewonnen hat, wird so schnell klar, wie in keiner anderen Sportart. Drag Racing ist pures Adrenalin und purer Sprengstoff. Ein Spektakel, das fesselt und das süchtig macht.

Eigentlich ist es ganz einfach: Wenn die Ampel auf Grün springt, einfach mit Vollgas losfahren und bis ans Ziel am Gas

bleiben. Nur: Wenn der Motor 10000 PS hat und der andere auf der Spur nebenan das gleiche Ziel hat, dann sind diese knapp vier Sekunden die längsten und brutalsten, die man sich vorstellen kann. Denn die besten Top-Fuel-Dragster beschleunigen in 0,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h, und schon nach 200 Metern haben sie 450 km/h erreicht, nach 300 Metern sind es über 530 km/h!

Die wilden Hot-Rodder

Entstanden ist Drag Racing nach dem Zweiten Weltkrieg, die technischen Wurzeln reichen aber noch weiter zurück. In den 1930er-Jahren befreiten technisch versierte Jugendliche vor allem in Kalifornien die Ford Modelle T, A und B von unnötigen Karosserieteilen und versahen sie mit größeren Motoren, die noch mal ordentlich frisiert wurden. Diese Hot Rods wurden nach dem Krieg noch beliebter, da viele Kriegsveteranen während ihrer Dienstzeit den richtigen Umgang mit Motoren und Treibstoffen gelernt hatten.

Gelangweilte Jugendliche und Ex-Soldaten sprinteten mit den Hot Rods von einer Ampel bis zur nächsten, wilde Rennen mit Gleichgesinnten lagen in der Natur der Sache. Nach dem Krieg gab es in Amerika auch viele nicht mehr genutzte Flugplätze, und die 1951 gegründete National Hot Rod Association setzte alles daran, die wilden Rennen unter kontrollierten Bedingungen dorthin zu bringen.

Zu Beginn gab es Rennen bis zu einer Meile Länge und mit bis zu vier Fahrern gegeneinander, aber schon sehr bald etablierten sich die Viertelmeile (402,33 Meter) und das Paarrennen nach dem K.-o.-System als Standards. Damals entwickelte sich auch die Prozedur mit dem Burnout vor dem Start zum Aufwärmen der Reifen und der Start mit dem «Christbaum», einer Ampel mit drei gelben und einem grünen Licht, die nacheinander von oben nach unten aufleuchten.

Immer mehr Leistung

Hot Rods hatten einen Leiterahmen, der wurde zunächst

immer weiter verlängert, um dem für bessere Traktion immer weiter nach hinten rücken den Fahrersitz genügend Gegengewicht zu Wheelies entgegenzubringen. Gleichzeitig wurden die fragmentalen Karosserien und die Spurbreite immer schmaler, um bei Traktionsdifferenzen zwischen den beiden Rädern weniger zur Seite wegzudriften.

Dann baute Mickey Thompson 1954 den ersten Slingshot-Dragster, bei dem er den Fahrersitz hinter die Hinterachse setzte. Zu Beginn der 1960er-Jahre wurde der Leiterraum durch Gitterrohr-Konstruktionen ersetzt, die Fahrzeuge wuchsen weiter in die Länge. Als dann Don Garlitz, einem der innovativsten Dragster-Pioniere, 1970 das Getriebe explodierte und die Kupplungsscheibe seinen rechten Fuß halb abschnitt, wurde ihm klar, dass es vergleichsweise gesünder ist, wenn der Antrieb hinter dem Fahrer platzt. So baute er seinen nächsten Dragster mit dem Fahrersitz vor dem Motor. Den nötigen Druck auf die Hinterachse er-

reichte er mit einem Flügelwerk. Und an diesem Design hat sich bis heute nicht mehr viel geändert.

Das Limit sprengen

Die Leistung ist aber trotz gleicher Bauweise und durch das Reglement immer begrenzter. Möglichkeiten ständig weitergewachsen. Mittlerweile liegt die Höchstleistung der besten Top-Fuel-Dragster in den USA bei um die 10000 PS. Dabei ist der Hubraum auf 8200 ccm begrenzt, und fast alle Motorenteile sind standardisiert. Rein technisch gesehen entsprechen die Triebwerke dem Chevy-Motor mit hemisphärischem Zylinderkopf, untenliegender Nockenwelle und zwei über Stoßstangen betätigten Ventilen pro Zylinder, wie er 1951 debütierte. Die jahrzehntelange Erfahrung mit derselben Technik hat geholfen, sie so auszuzehren. Erreicht werden die exorbitanten Leistungswerte durch Aufladung und dem Treibstoff Nitromethan (in seiner chemischen Formel mit Dynamit verwandt), der zwar langsamer brennt als

wie Dynamit



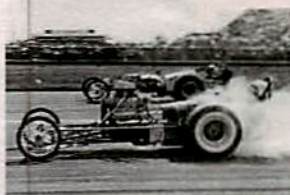
Zweirad-Rekord: Der Schwede Peter Svensson mit 5,709 sec.



Tony Schumacher: Acht Titel, Viertelmeile in 4,428, 305 m in 3,719



Hot Rods in den 1950ern



Slingshot-Dragster um 1960



Nachts ein besonderes Spektakel: Die Flammen und der Sound kommen dann noch besser rüber

Benzin, aber 8,7-mal weniger Sauerstoff zur Verbrennung braucht und so bei einem Arbeitstakt viel mehr Brennstoff auf einmal freisetzen kann.

Weil die meisten Motoren zuletzt auf den letzten 100 Metern explodiert sind, hat man bei den Top-Fuel-Dragstern und den kaum langsameren Funny Cars (die ebenfalls Top-Fuel-Motoren haben, aber noch immer vor dem Fahrer, dazu eine einem Serienauto nachempfundene Kohlefaser-Karosserie) 2008 die Distanz von der Viertelmeile auf 1000 Fuß (305 Meter) verkürzt. Trotzdem ist man dem 2005 auf der Viertelmeile aufgestellten Geschwindigkeitsrekord von 543,166 km/h auf den 305 Metern mit 534,478 km/h bereits sehr nah.

Gib Gummi!

Dass all diese Leistung auf den Boden gebracht werden kann, liegt neben den speziellen Slicks mit nur 0,5 bar Reifendruck, die sich an die Straßenoberfläche heranformen, an der Oberflächenbeschaffung des Dragstrips. Auf den Asphalt ist Gummi auf-

getragen, der mit dem der Reifen verschmilzt, dazu ist ein Klebstoff aufgesprüht, der den Grip noch einmal erhöht.

Was für die Top-Fuel-Dragster gut ist, kann für die vielen kleineren Klassen nur recht sein. Denn die gibt es zuhauf. Dazu haben sich parallel zu den Autos auch die Motorräder entwickelt und sind ein fester Teil einer Dragster-Veranstaltung. Die zweirädrige Top-Fuel-Klasse wird bei der NHRA aus Sicherheitsgründen allerdings nicht mehr ausgetragen. Überhaupt ist die oberste Aufsichtsbehörde des Drag Racing seit Beginn auf Sicherheit bedacht. Um der horrenden Leistungen und Geschwindigkeiten Herr zu werden, werden die Sicherheitsvorschriften von Jahr zu Jahr angepasst.

Denn das Spektakel, das einst zum Zeitvertreib der wilden Jungs Amerikas entstanden ist, ist längst ein Publikumsmagnet auf dem ganzen Planeten. ♦

NÄCHSTE FOLGE:
MOFARENEN

ZUM THEMA Drag Racing

Frauen Drag Racing ist die einzige Motorsportart, in der Frauen in der höchsten Klasse alle Männer schlagen konnten. In den USA gewann Shirley Muldowney 1977, 1980 und 1982 die NHRA Top Fuel Championship und war damit der erste Dragster-Pilot überhaupt, der die höchste US-Meisterschaft dreimal für sich entscheiden konnte. In Europa wurde die Finin Anita Mäkelä 2000 Europameisterin bei den Top-Fuel-Dragstern. Auch bei den Motorrädern konnte sich mit Angelle Sampey von 2000 bis 2002 eine Frau drei aufeinanderfolgende NHRA-Titel in der wichtigsten Pro-Stock-Klasse sichern.

»»» **Schumacher** im Dragster-Sport trägt der erfolgreichste Fahrer aller Zeiten denselben Nachnamen wie

in der Formel 1. Tony Schumacher ist nicht der ehemalige Torwart der deutschen Nationalmannschaft, der in den Dragster-Sport umstieg, sondern der Sohn des Dragster-Urgesteins Don Schumacher. Er hat es bislang auf acht NHRA-Top-Fuel-Meisterschaften und 80 Einzelsiege gebracht.

»»» **Massen** Wenn Drag-Racing bei uns auch eine Randsportart ist, die NHRA ist der größte Motorsportverband der Welt. Ihre 40000 Fahrer treten bei mehr als 1000 Veranstaltungen im Jahr an, zu denen zehn Millionen Zuschauer kommen. Neben ihr existiert in den USA noch die International Hot Rod Association (IHRA), sowie ein halbes Dutzend kleinerer Drag-Racing-Verbände. ♦ IP

NitrolympX

Badischer Kult

Drag Racing hat schnell die Grenzen der USA überschritten. Die GI brachten es nach Europa, wo sie auf den Militärbasen offizielle Beschleunigungrennen veranstalteten, die ersten in Deutschland in Ramstein und Sembach. Von diesen animiert, hat sich in Deutschland, England, Skandinavien und Frankreich und nach der Wende in Osteuropa eine zwar im Vergleich zu den USA kleine, aber sehr feine aktive Gemeinde entwickelt. Der erste permanente Dragstrip in Europa entstand im 1966 in Santa Pod in der britischen Grafschaft Northamptonshire. Mittlerweile gibt es eine Europameisterschaft, deren Auto-Klassen von der FIA und Motorrad-Klassen von der FIM-Europa sanktioniert sind.

Die Fahrer verwenden größtenteils das in den USA entwickelte Material, und die besten von ihnen stehen ihren US-Kollegen technisch kaum nach. Ganz im Gegenteil haben sich Perfektionisten aus Deutschland und der Schweiz hervorgegeben, die der Entwicklung sowohl bei den Autos als auch den Motorrädern ihre eigenen Impulse gaben.

Muss-Termin in Hockenheim

Einer von ihnen war der Deutsche Rico Anthes. Berühmt geworden ist er in den 1980er-Jahren mit seinen Funny Cars mit Citroën-2CV- und Mercedes-Coupé-Karosserien. Dann stieg er in die Top-Fuel-Klasse auf und wurde 1997 Europameister. Doch Anthes widmete sich nicht nur seiner eigenen Karriere, sondern auch der Entwicklung des ganzen Dragstersports. 1986 startete er die NitrolympX, zunächst auf der Zielgeraden, dann auf einem speziell angelegten Dragstrip. Sie ist heute ein fester Bestandteil der Europameisterschaft, lockt um die 50000 Zuschauer an und ist so ziemlich das Spektakulärste, was der Hockenheimring zu bieten hat. Der Termin 2016 ist 19.-21. August. Info: www.nitrolympx.de. ♦ IP



Funny Car bei den NitrolympX

RCCO

Immer fest am Drücker



Das Starterfeld der RCCO 2015 beim Saisonauftakt

Von THOMAS VOIGT

Was haben Sebastian Vettel, Mattias Ekström, Dario Franchitti und Frank Biela gemeinsam? Sie haben alle außergewöhnliche Erfolge im Motorsport erzielt. Und sie alle standen schon in Deutschlands «großer kleiner Rennserie» am Drücker, der RCCO.

«RCCO» war ursprünglich die Abkürzung für «rallye racing Carrera Cup Organisation». Doch mit der Kultmarke Carrera hat Deutschlands populärste und traditionsreichste Slotcar-Rennserie heute nicht mehr viel zu tun. Die ersten Rennen fanden vor 25 Jahren tatsächlich noch auf klassischen Carrera-Rennbahnen und mit ganz normalen Carrera-Autos aus der Packung statt. Doch schnell ging die RCCO einen eigenen Weg: Schon 1991 ließ der Se-

riengründer und der Autor dieser Geschichte Fahrwerksteile aus Karbon für sein Team tv racing bei Audi Sport in Ingolstadt fertigen. Seitdem entstehen die RCCO-Renner in liebevoller Handarbeit und haben nichts mehr mit der Großserie zu tun. Auch die Rennstrecken haben sich verändert: Die meisten Rennen finden inzwischen auf riesigen drei- bis sechsspürigen Bahnen statt, zum Teil mit digitaler Technik, die das Fahren auf einer Spur ermöglicht. Ist ein Auto schneller als der Vordermann, wird das Fahrzeug per Computer automatisch für den Überholvorgang auf eine andere Spur gelenkt. Nur zweimal im Jahr – zur Outdoor-Rallye im Beach-Club und zum City-Cup beim ADAC Hansa – wird noch eine klassische Carrera-Exklusiv-Bahn aufgebaut.

Für eine Slotcar-Rennserie ganz und gar nicht klassisch

sind die Teilnehmer. In der RCCO-Serie tummeln sich nicht die typischen Slotcar-Freaks. Die Serie sieht sich vielmehr als Networking-Plattform für die Motorsport-, Medien- und Automotive-Szene. Immer wieder gehen «echte» Rennfahrer wie eben Frank Biela oder Mattias Ekström an den Start. Auch Le-Mans-Legende Tom Kristensen wagte sich in Hamburg schon an den Drücker. «Das war das Schwierigste, das ich in meiner Karriere je gemacht habe», sagte der Däne anschließend mit einem Augenzwinkern.

Fakt ist aber auch, dass die meisten Rennfahrer – übrigens wie Skifahrer – mit den kleinen Autos ähnlich gut umgehen können wie mit den Originalen. «Wir haben einfach ein Gefühl dafür», sagt der fünfmalige Le-Mans-Sieger Biela. «Und so verrückt es klingen mag: Es gibt zwischen den RCCO-Autos und den echten Rennautos unheim-

lich viele Parallelen. Der größte Unterschied ist, dass man nicht im Cockpit sitzt und nicht spürt, was das Auto macht, sondern es visuell erfassen muss.»

Sieben Marken sind gemeldet

Biela ist am Drücker der Slotcars ähnlich konstant wie früher in Le Mans oder der DTM. Auch Mattias Ekström kann es am Drücker mit jedem Slotcar-Profi aufnehmen. Der Schwede hat inzwischen einen Ableger seines Rallycross-Teams EKS RX in der «großen kleinen Rennserie» und traf sich, als er noch am Bodensee wohnte, häufig zum Slotracing mit einem gewissen Sebastian Vettel.

Apropos Vettel. Der viermalige F1-Weltmeister gab Ende 2005 beim Grand Prix Essen sein RCCO-Debüt. Er startete als Gastfahrer bei tv racing und griff sofort zum Schraubendreher, um das Set-up des Porsche Carrera GT zu verändern. Das

Auto entsprach anschließend zwar nicht mehr so ganz dem Reglement, aber Sebastian wusste genau, was er tun musste, um das Auto schneller zu machen. Im Finale scheiterte er damals an Ekström, der den Großen Preis von Essen – früher der Saisonhöhepunkt der RCCO – zweimal gewann.

Heute sind die 24 Stunden von Hamburg das Highlight der RCCO. Sie werden 2016 zum 25. Mal ausgetragen. Startberechtigt sind die besten sechs Hersteller der laufenden Saison. Sieben Marken sind in diesem Jahr gemeldet: Audi, BMW, Bentley, McLaren, Mercedes-Benz, Porsche und VW – und das zum Teil mit Unterstützung der Hersteller. Audi und Porsche sind RCCO-Förderer der ersten Stunde. Sprich: seit 25 Jahren. Auch VW Motorsport ist mit zwei Teams am Start und auch jedes Jahr Schauplatz eines RCCO-Rennens. McLaren



Mit MSA als Partner: Die drei neuen Audi R8 LMS vom Audi Team tv racing für die RCCO-Saison 2016



Und da sage noch jemand, Slotracing sei nicht spektakulär



Miguel Molina und Frank Biela



Boxenstopp beim 24h-Rennen



Fast wie in Le Mans: Slotrace-Atmosphäre bei Nacht

Deutschland fördert das Team mag channel masters um EX-MSA-Mitarbeiter Andreas Göhring. Zwei der vier Bentley Continental GT werden von einem Ableger des berühmten Le-Mans-Teams Joest Racing eingesetzt. Reinhold Joest persönlich unterstützt das Team, und beim 24-Stunden-Rennen lässt es sich Ralf Jüttner, Teamchef Audi Sport Team Joest, nicht nehmen, selbst zum Drücker zu greifen. «Der Ausflug nach Hamburg hat Tradition und ist ein fester Bestandteil meines Terminkalenders», so Jüttner. «Als ich das erste Mal davon gehört habe, dachte ich, die spinnen. Aber inzwischen bin ich selbst infiziert.»

Sprung ins kalte Wasser

Das ist Jürgen Jungklaus, Renningenieur von Mike Rockenfeller in der DTM, genauso gegangen wie auch DTM-Pilot Miguel Molina oder Porsche-

GT-Werksfahrer Frédéric Makowiecki. «Ich bin vergangenes Jahr beim 24-Stunden-Rennen ohne Training ins kalte Wasser gesprungen», sagt der Franzose. «Das war hart. Es hat trotzdem unheimlich viel Spaß gemacht.»

Die Chancen, dass Porsche die Qualifikation für das 24-Stunden-Rennen schafft, stehen gut: Für die beiden Porsche-Teams Prototyp-Shell und Shell-Prototyp starten Titelverteidiger Jürgen Stüdemann und Vizemeister Michael Niemas, einer der besten Slotracer Deutschlands. Ihre Teamkollegen sind zwei Persönlichkeiten, die zeigen, auf welchem Level sich die «große kleine Rennserie» bewegt: Oliver Schmidt ist einer der Besitzer des Automuseums PROTOTYP in Hamburg und Wolfgang Warnecke Chefwissenschaftler bei Shell und im echten Leben permanent auf den großen Rennstrecken dieser Welt unterwegs.

Wie heißt es auf der RCCO-Internetseite: «Eine Networking-Plattform der charmanten und rasanten Art, die weltweit für Aufsehen sorgt.» Gastfahrer aus der Szene sind jederzeit herzlich willkommen. Für sie gibt es insgesamt sechs identische Autos aus dem Audi Sport TT Cup – einem Rennen im Rennen quasi. ♦

RCCO-Termine 2016

02.03.	Just a minute
30.03.	20 Minuten Hamburg
27.04.	Grand Prix Schleswig-Holstein
25.05.	HH300
29.06.	Volkswagen Slotcar-Festival
16.07.	Audi DTM Challenge Zandvoort
31.08.	Schaeffler Outdoor-Rallye
28.09.	ADAC Hansa City Cup
13.10.	Mini RX Buxtehude
11.11.	Supersprint
12./13.11.	24 Stunden Hamburg

Weitere Infos:
www.rcco.de
www.facebook.com/RCCOSerie

Slotracing

Historische Schlitzpisten

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Carrera ist im deutschsprachigen Raum längst zum Synonym für Rennen auf Schlitzpisten geworden. Erfunden haben die Franken die berühmteste Autorennbahn jedoch nicht.

Wer heute an Autorennbahnen für Kinder (und Erwachsene) denkt, dem kommt unweigerlich der Name Carrera in den Sinn. Doch zum einen gibt es noch viele andere Anbieter. Und zum anderen: Carrera war 1963 nicht der Erfinder der Schlitzpisten. Diese Ehre gebührt im deutschsprachigen Raum der Firma Märklin, die den meisten als Hersteller von Modelleisenbahnen ein Begriff ist.

Doch auch Märklin kupferte ab. Die erste Bahn, die mit zwei elektrisch angetriebenen Fahrzeugen ausgerüstet ist, entsteht nämlich 1909 in den USA bei der Firma Lionel. Doch die Verbreitung ist nicht flächendeckend. Und der Erfolg äußerst überschaubar. Mitte der 30er-Jahre bringt Märklin dann das erste Schienen/Auto-Set auf den Markt. Doch mit Rennsport fürs Wohnzimmer, wie wir ihn heute kennen, hat «Die Autobahn», so der Name des Sets, noch nicht viel gemein.

Kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs gelingt Edward Cullen dann der Durchbruch. Der US-Erfinder meldet ein Pa-

tent für eine schlitzgeführte Autorennpiste an. Es ist die Geburtsstunde des Slotracing (übersetzt Schlitz-Rennen).

Die erste gut funktionierende Bahn kommt schließlich 1957 auf den Markt. Ihr Name: Scalextric – eine «Electric Model Car Racing»-Bahn mit kunterbunt kombinierbaren Schlitzschienen aus Kunststoff. Scalextric erzielt vor allem in den USA hohe Absätze. Slotracing wird zum Volkssport. In Hinterzimmern verrauchter Kneipen werden Bahnen von bis zu 100 Metern Länge aufgestellt.

Auch der deutsche Spielzeugfabrikant Josef Neuhierl lässt sich auf einer Reise durch Amerika vom neuen Trend begeistern. Wieder daheim, baut er seine eigene Bahn und kauft sich bei Porsche die Lizenz für den Namen «Carrera». 1963 bringt Neuhierl «Die Avus», die erste Schlitzrennbahn made by Carrera, in den Handel. Es ist der Anfang einer Erfolgsstory.

Heute sind von den «Pionieren» nur noch Carrera und Scalextric am Markt. Andere große Namen wie Fleischmann, Märklin oder Faller haben im Laufe der Zeit ihr Schlitzpistenangebot eingestellt. Selbst in der DDR gab es einen Hersteller für Slotrace-Bahnen: Prefo.

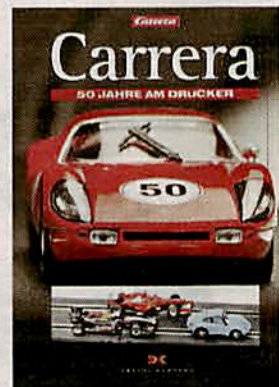
Weitere bekannte Hersteller sind heute: Ninco (Spanien), Fly (ebenfalls Spanien), Le Mans Miniature (Frankreich), Slot.it (Italien), NSR (ebenfalls Italien) und Slotfire (Deutschland). ♦

BUCHTIPP

Im Jahre 1963 debütierte nicht nur der Porsche 911. Sondern auch die Carrera-Bahn. Das Buch zur Erfolgsstory ist für Slotracer ein absolutes Muss.

«Carrera – 50 Jahre am Drücker», Verlag Delius Klasing, ISBN: 978-3-7688-3710-1, in Deutsch und Englisch, 34,90 Euro, im Handel oder bei www.delius-klasing.de ♦ CE

Es ist nicht das erste Buch über Slotracing. Und auch nicht ein Erstlingswerk zum Thema Carrera-Rennbahnen. Aber es ist ein Buch, das wir Ihnen wärmstens empfehlen können. Autor Andreas Berse (Erfinder und Chefredakteur der Zeitschrift «Modell Fahrzeug») hat sich auf 176 Seiten nicht nur der Geschichte des bekanntesten Slotrace-Herstellers gewidmet. Er rundet das Jubiläumswerk mit interessanten Reportagen ab, die verdeutlichen: Carrera – das ist Rennsport für Zuhause.



Lesenswert: Carrera-Buch

Motorrad-Stars gestern & heute

ACHTUNG FAHRERLAGER!

PIERFRANCESCO
CHILI

Wir schreiben das Jahr 1989. Die Werksfahrer der Königsklasse boykottieren das Regenrennen in Misano. Der aus mehreren Asphaltarten zusammengestückelte Belag ist ihnen nass für die giftigen Zweitakt-Biester einfach zu tückisch. Doch Lokalmatador Pierfrancesco Chili lässt dies kalt, und er dominiert das auf elf Mann geschrumpfte Feld klar. Wenn er sich danach auch viel Häme von den Top-Piloten anhören musste: Diesen Sieg in der Königsklasse konnte ihm niemand mehr nehmen.

Pierfrancesco Chili war ein Quereinsteiger. Er gewann 1985 mit 21 Jahren die 125er-Europameisterschaft. Roberto Gallina sah ein solches Talent in ihm, dass er ihn 1986 gleich für sein 500er-Suzuki-Team engagierte. Das kalte Wasser, in das der Jüngling geworfen wurde, schien ihm zu behagen, und nach dem Umstieg auf Honda konnte er in seiner zweiten 500er-Saison in Le Mans gar als Zweiter aufs Podest steigen. Doch der ganz große Durchbruch sollte ihm nicht gelingen. So stieg er nach einer von Verletzungen geplagten Saison 1990 in die 250er-Klasse um. Sein Sieg 1991 in Assen bestätigte seine Entscheidung, und ein Jahr später wurde er mit drei Siegen WM-Dritter hinter seinen Landsleuten Luca Cadalora und Loris Reggiani. Doch als Alessandro Valesi sein Team Ende 1993 zusperrte, war Chili plötzlich ohne

Motorrad. 1994 fuhr er nur Noteinsätze auf einer Ducati Supermono – die er auch gewann – um 1995 in der Superbike-WM auf einer Ducati zurückzukehren.

Seine zweite Karriere wurde dann auch die wesentlich erfolgreichere. Zwölf Saisons blieb Chili bei den großen Viertaktrennen und heimste dort 17 Siege und zehn Pole-Positions ein. Er war 1998 auf Ducati und 2000 auf Suzuki gar einer der WM-Anwärter, doch sein überschäumender Charakter warf ihn beide Male vorzeitig auf dem Titelkampf. Aber genau deswegen und wegen seines unwiderstehlichen Charmes wurde er auch zum Publikumsliebbling. Seine Siege in Monza bleiben unvergessen. Wie er hinterher in Unterhosen dastand ebenfalls, denn in der Euphorie hatte er sogar seine Kombi ins Publikum geworfen! Auch Verletzungen konnten ihn nicht daran hindern, dass er wie ein Besessener trainierte und den Helm erst Ende der Saison 2006, mit 42 Jahren, an den Nagel hingte.

Die Popularität des mittlerweile 51-Jährigen hat seither nicht nachgelassen. Wo immer er im Fahrerlager auftaucht, wird er von Fans und alten Kollegen umlagert. Auf seine Umgänglichkeit hat er auch im Privatleben gebaut. Noch während seiner Rennfahrerzeit hat er sich einen Badestrand in Misano Adriatico gekauft und zählt dort auf einen festen Urlauberstamm. PEPI BÖRÖCZKY/IP

* Autor Pepi Böröczky, der im September 2011 gestorben ist, hat den MSa-Lesern fast 100 Folgen der beliebten Serie hinterlassen.



Misano 1989: Pierfrancesco Chili gewinnt das Regenrennen

Namen & Nachrichten

Motorrad-Legende gestorben

»» **Kolchi Shimada** Der erfolgreiche Unternehmer und Rennfahrer starb letzten Donnerstag in seiner Wahlheimat Hamburg im Alter von 80 Jahren. Shimada gründete 1961 seine erste Handelsgesellschaft in Deutschland, baute danach nacheinander den Import für Honda, Yamaha und Kawasaki in Deutschland auf und war bis ins hohe Alter für mehrere Firmen in Japan und Deutschland tätig. Als Ausgleichssport fuhr er über fünf Jahrzehnte Motorradrennen. 1963 gewann er die 250er-Klasse des 24-Stunden-Rennens auf der Berliner Avus, zwischen 1969 und 1973 gewann er mehrere, zum FIM-Cup zählende Langstrecken-Klassiker. Er fuhr bis in die 1990er-Jahre bei Langstreckenrennen und wechselte dann in den Oldtimersport. 1972 wurde Shimada als erster

Ausländer mit der Verdienstmedaille des deutschen Motorsports ausgezeichnet.

»» **Markku Alén** Am Montag (15. Februar) wurde der finnische Ex-Rallye-Pilot 65 Jahre alt. Wäre die Fahrer-WM schon 1978 und nicht erst 1979 eingeführt worden, hätte er auch die WM-Krone geholt. So reichte es in seiner weiteren Karriere «nur» zum Vizetitel. Bekannt wurde Alén vor allem durch seine Lancia-Zeit in der Gruppe B und der Gruppe A.

»» **Jordan Taylor** Zum Valentinstag schrieb der US-Rennfahrer seiner großen Liebe einen herzerreißenden Brief und stellte diesen auf Facebook: «Ich wusste sofort: Du bist das Schönste, dem ich je begegnet bin!» Erst ganz am Ende löst sich auf: Gemeint ist seine Corvette DP und nicht die Blondine im mitgeposteten Foto. ♦ IP/MBR



Kolchi Shimada



Markku Alén



Jordan Taylor

LESERBRIEFE

Praktisch leer

Zu «Die LMP2-Premiere», MSa 7/2016

Leider entspricht die Aussage «Beim jährlichen 24h-Klassiker kamen die Besucher wie üblich in Scharen ...» in MSa vom 2. Februar 2016 nicht den Tatsachen.

Die neu und hervorragend erstellten beziehungsweise modernisierten Tribünen im Speedway waren praktisch leer! Mit Ausnahme einiger Weniger, welche sich vor dem Start und kurz vor Ende des Rennens, dort eingefunden hatten. Das Infield, beziehungsweise die Fan Zone im inneren Bereich hinter den Boxen, war dagegen gut besucht. Man hatte auch einen sehr guten Zugang zu den Teams und den Fahrern. Aber kein Vergleich mit einem Zuschaueraufmarsch beim Daytona 500 (NASCAR). Die wenigsten Amerikaner interessieren sich für den 24h-Langstreckenklassiker Ende Januar/Februar. Sie wollen die amerikanische NASCAR und deren Fahrer sehen, und dort sind über 100 000 Zuschauer die Regel. Albert Ulrich, CH-8841 Gross

Von Sucht befreit
Zur TV-Übertragung der
Motorrad-WM

Danke Eurosport! Bevor die

neue Saison beginnt, möchte ich mich noch mal beim TV-Sender für die Übertragung der MotoGP bedanken. Anfang der 1990er-Jahre hatte ich mir meine erste Sat-Schüssel zugelegt, um den Motorsport auf Eurosport sehen zu können. Was waren das für spannende Zeiten. Ralf Waldmann gegen Jürgen Fuchs und Max Biaggi, Mick Doohan, der die 500er in Serie gewann, oder der damals kleine Italiener Valentino Rossi, der Kreise um die Konkurrenz gefahren ist. Später dann Stefan Bradl und Sandro Cortese. In all den Jahren habe ich höchstens zehn Rennen verpasst, habe Familienfeiern und Urlaube auf die Übertragung abgestimmt und bin im Sommer dann live zum Sachsenring. Endlich hat Eurosport ein Einsehen und hat dem Ganzen Einhalt geboten. Mit nur noch teilweisen Übertragungen ist der Spannungsbogen gebrochen. Wenn ich sowieso die Hälfte der Rennen nicht sehe, brauche ich mich für den Rest der Übertragungen auch nicht mehr verrückt zu machen. Meine Familie hat mich wieder. Und der Sachsenring ist jetzt auch nicht mehr so wichtig. Für die 1000 Euro, die das Wochenende gekostet hat, mache ich jetzt eine Woche Familienurlaub. Danke Eurosport, dass ihr mich von der

Sucht wieder befreit habt. Wenn ich wissen will, was bei den Rennen passiert, lese ich einfach weiterhin «Motorsport aktuell». Michael Müng, D-63589 Linsengericht

Etwas Geografie

Zu «Koltakov ohne Sieg WM-Leader», MSa 8/2016

Da in Krasnogorsk sowohl samstags als auch sonntags die ersten sechs Plätze an Russen gingen, schreibt der MSa-Autor Georg Dobes, dass «die Europäer nicht ins Geschehen eingreifen konnten». Ein großer Teil Russlands liegt in Europa, sodass unter den jeweils sechs vorn platzierten Russen garantiert auch Europäer waren, die sehr wohl ins Geschehen eingegriffen haben. Oder hat Herr Dobes deren Pässe kontrolliert und festgestellt, dass diese Fahrer alle hinter dem Ural in Asien wohnen? Stefan Friebe, D-09328 Lunzenau

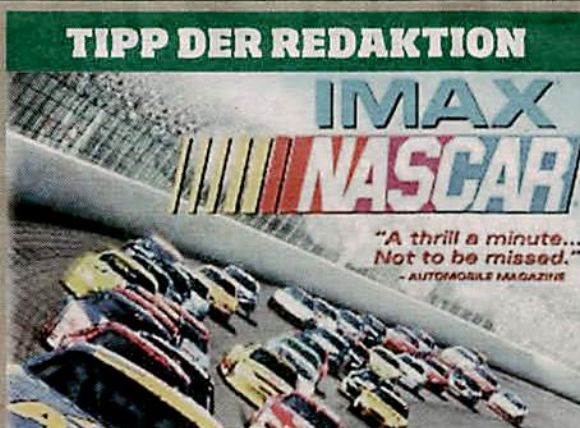
KONTAKT

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

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 2577
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
Redaktion: Michael Bräutigam (Redakteur),
 Christian Eichenberger (Chef vom Dienst)
Sonderkorrespondenten:
 Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schiffner
Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Babel,
 Georg Dobes, Martin Gruher,
 Michael Heimrich, Sven Kopf, Annette Laqua,
 Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,
 Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
 Stefanie Szapka, Julius Tannert, Arno Wester,
 Anke Wiczorek, Michael Wolf
 England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding
 Japan: Shigeo Kibiki
 Niederlande: Jan Boer, René de Boer
 Österreich: Peter Preissler, Heinz Pröllner,
 Wolfgang Vlasaty
 Schweiz: Jörg Kaufmann
 Spanien: Manuel Pecino
 Tschechien: Martin Straka
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
 BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,
 dpal/picture alliance, Daniel Feszl, Jean-Pierre
 Froidevaux, Claus Hermann, Nikolett Kovacs,
 Nico Schneider, XPB, LAT, sutton-images.com,
 Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Friedrich Weisse,
 Willem Wittenberg/RSSP
Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard,
 Mike Rockenfeller
Grafik und Produktion:
 Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer
Schlussredaktion:
 Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182-01
 MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und
 sport Gruppe
Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Jens Kalemann
 Stellvertreterin: Birgit Priemer
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.)
Gesamtanzeigeneleitung Automobil:
 Markus Eiberger
Anzeigeneleitung:
 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 1613
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung:
 Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
 Tel: +49 (0)711 182 1379 / 2379
Druck:
 D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
 Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg
Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau
Erscheinungsweise:
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr
Einzelheft:
 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)
Jahresabonnement:
 € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €
 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf
 Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer
 Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-
 oskkauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).
Abonentenservice:
 Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon 07 11-32 06 88 88,
 Telefax 07 11-182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
 © 2015 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
 ISSN 1421-8488

TIPP DER REDAKTION



IMAX
NASCAR

"A thrill a minute...
 Not to be missed."
 - AUTOMOBILE MAGAZINE

NASCAR 3D: The IMAX Experience Mit dem Daytona 500
 startet am Wochenende die Punktejagd des NASCAR-Sprint-
 Cups 2016. Dokumentationen über die populärste US-Ren-
 nserie gibt es haufenweise. 2004 kamen die heißen Renner und
 ihr ohrenbetäubender V8-Motorensound auf die große Lein-
 wand. Die Doku (ca. 40 Min.) gibt es auf DVD und Blu-ray.
 Amazon.com NASCAR IMAX (DVD/Blu-ray); Moviemaze.de NASCAR IMAX (Trailer)



Nachfolger gesucht: 2015 jubelte Logano beim Daytona 500

TERMINE

AUTOMOBIL			
21.2.	NASCAR, Daytona/Florida		USA

MOTORRAD			
20.2.	Supercross, Arlington/Virginia	WM	USA
20.2.	SuperEnduro, Pinamar	WM	RA
20./21.2.	Eisspeedway, Almaty	WM	KAZ
21./22.2.	Eisspeedway, Ula	EM	RUS

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

- DIENSTAG, 16.2.**
- 12.25 Classic Races: BMW-Motorsport 1976 (Doku.) MOTORVISION TV
 - 23.05 NASCAR 2015, Talladega/Alabama (USA), Rennen (W) MOTORVISION TV
- MITTWOCH, 17.2.**
- 8.00 NASCAR 2015, Charlotte/North Carolina (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION TV
 - 12.25 Classic Races: Die DTM 1995 (Doku.) MOTORVISION TV
 - 20.05 Rallye-WM, Rallye Schweden, Rennen/1. Tag (Zus.) SPORT 1+
 - 20.05 NASCAR 2015, Dover/Delaware (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION TV
 - 20.30 Rallye-WM, Rallye Schweden, Rennen/Live Stage (Zus.) SPORT 1+
 - 21.30 Rallye-WM, Rallye Schweden, Rennen/2. Tag (Zus.) SPORT 1+
 - 21.55 Rallye-WM, Rallye Schweden, Rennen/3. Tag (Zus.) SPORT 1+
 - 22.35 NASCAR - The List: Unvergessliche Oldtimer (Doku.) MOTORVISION TV
 - 23.00 NASCAR 2015, Martinsville/Virginia (USA), Rennen (W) MOTORVISION TV
- DONNERSTAG, 18.2.**
- 8.00 NASCAR 2015, Charlotte/North Carolina (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION TV
 - 12.25 Classic Races: Die 24 Stunden von Le Mans 1952 (Doku.) MOTORVISION TV
 - 19.55 NASCAR 2015, Pocono/Pennsylvania (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION TV
 - 23.05 NASCAR 2015, Fort Worth/Texas (USA), Rennen (W) MOTORVISION TV
- FREITAG, 19.2.**
- 7.50 NASCAR 2015, Pocono/Pennsylvania (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION TV
 - 12.25 Classic Races: Rallyesport 1983 (Doku.) MOTORVISION TV
 - 19.55 NASCAR 2015, Brooklyn/Michigan (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION TV
 - 21.50 Rallye-WM, Rallye Schweden, Rennen (Zus.) MOTORS-TV
 - 23.05 NASCAR 2015, Phoenix/Arizona (USA), Rennen (W) MOTORVISION TV
- SAMSTAG, 20.2.**
- 6.55 Classic Races: Die DTM 1993 (Doku.) MOTORVISION TV
 - 7.20 NASCAR 2015, Brooklyn/Michigan (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION TV
 - 8.10 NASCAR 2015, Martinsville/Virginia (USA), Rennen (W) MOTORVISION TV
 - 8.30 Legend Boucles-Bastogne/Rallye (B), Rennen (live) MOTORS-TV
 - 10.50 Legend Boucles-Bastogne/Rallye (B), Rennen (live) MOTORS-TV
 - 12.30 Rallye-WM, Rallye Schweden, Rennen (Zus.) MOTORS-TV
 - 13.20 NASCAR 2015, Sonoma/Kalifornien (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION TV
 - 19.00 Rallye-WM, Rallye Schweden, Rennen (Zus.) ORF SPORT+
 - 19.50 Legend Boucles-Bastogne/Rallye (B),

- Rennen (Zus.) MOTORS-TV
- 21.05 NASCAR 2015, Daytona/Florida (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION TV
 - 22.50 NASCAR 2015, Homestead/Florida (USA), Rennen (W) MOTORVISION TV
- SONNTAG, 21.2.**
- 7.05 NASCAR 2015, Sonoma/Kalifornien (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION TV
 - 8.00 NASCAR 2015, Daytona/Florida (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION TV
 - 9.25 NASCAR 2015, Homestead/Florida (USA), Rennen (W) MOTORVISION TV
 - 14.25 Rallye-WM, Rallye Schweden, Rennen (Zus.) ORF 1
 - 16.40 NASCAR 2016, Saisonvorschau (Rep.) MOTORVISION TV
 - 17.05 NASCAR 2016, Daytona/Florida (USA), Sprint Unlimited (Zus.) MOTORVISION TV
 - 17.05 NASCAR 2016, Daytona 500/Florida (USA), Rennen (live) MOTORVISION TV
 - 23.05 NASCAR 2016, Daytona/Florida (USA), Sprint Unlimited (Zus.) MOTORVISION TV
- MONTAG, 22.2.**
- 0.00 Porsche Carrera Cup 2015, Lausitzring (D), Rennen (Zus.) MOTORVISION TV
 - 0.25 Porsche Carrera Cup 2015, Norisring (D), Rennen (Zus.) MOTORVISION TV
 - 12.15 Classic Races: Rallyesport 1984 (Doku.) MOTORVISION TV
 - 20.55 NASCAR 2016, Daytona 500/Florida (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION TV
- DIENSTAG, 23.2.**
- 7.50 NASCAR 2016, Daytona 500/Florida (USA), Rennen (Zus.) MOTORVISION TV
 - 12.15 Classic Races: Rallye München-Marrakesch 1990 (Doku.) MOTORVISION TV
 - 15.00 Rallye-WM, Rallye Schweden, Rennen (Zus.) ORF SPORT+

MOTORRAD

- MITTWOCH, 17.2.**
- 8.00 Freestyle-Motocross-WM, Basel (CH), Night of the Jumps (Zus.) EUROSPORT 2
 - 10.55 Motocross-WM/MXGP, Saisonrückblick 2015 (Zus.) MOTORS-TV
 - 14.20 Motocross-WM: Die Romain-Février-Story (Doku.) MOTORS-TV
- DONNERSTAG, 18.2.**
- 2.00 Freestyle-Motocross-WM, Basel (CH), Night of the Jumps (Zus.) EUROSPORT 2
 - 21.00 Freestyle-Motocross-WM, Basel (CH), Night of the Jumps (Zus.) EUROSPORT 2
- SONNTAG, 21.2.**
- 4.35 Freestyle-Motocross-WM, Night of the Jumps (Zus.) MOTORVISION TV
 - 5.00 High Octane: Planet P, Freestyle-Motocross (Rep.) MOTORVISION TV
- DIENSTAG, 23.2.**
- 5.10 High Octane: US-Freestyle-Motocross (Rep.) MOTORVISION TV

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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



IM NÄCHSTEN HEFT / 23.02.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: Hintergrund-Stories
 NASCAR: Start in Daytona

MOTORRAD
 Supercross-WM: Arlington

**MOTOR
SPORT**
aktuell

SPORTLICHER AUFTRITT

10 Hefte **MOTORSPORT aktuell** zum Sparpreis
plus **EUROPT-Sonnenbrille GRATIS** dazu!

30%
ERSPARNIS!



GRATIS EUROPT-Sport-Sonnenbrille

- 2 Paar Wechselgläser (Cat 2 oder 3, UV 400)
- Fassung aus Polycarbonat (weiß/rot)
- inkl. Etui

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70372 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Yvonne Brand, Herbert Lehmann, Vertriebs-Beauftragte: Beate Kasper und Ina Kasper, vertreten durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils-Oberdieck-Platz, 20355 Hamburg, Dr. Michael Noll, Düsseldorf, 20355 Hamburg, all. Vertretung: Ullrichstraße 1, 20355 Hamburg, HRB 93752.

Ihre Vorteile im Abo: ▪ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende ▪ 30% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
▪ Alle Ausgaben pünktlich frei Haus ▪ Tolles Extra dazu ▪ Online-Kundenservice ▪ Ohne Risiko: Bezug nach dem Test jederzeit kündbar

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 30% Preisvorteil testen. Best.-Nr. 1403105

Ich bestelle das Probeabo (10 Ausgaben) für nur 13,90 € (D, A) (CH: 25.90 SFr.) statt 20,- € (D) (A: 21,- €; CH: 35.00 SFr.) im Einzelkauf. **Mein Geschenk, die EUROPT-Sport-Sonnenbrille**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** dann weiterhin, für jährlich zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) bei 50 Ausgaben im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vornachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Redale-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 bequem per Bankeinzug:

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE7ZZZ0000004985, 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**