

MOTOR SPORT aktuell

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



24h Daytona
**LMP2-Auto sorgt
für Überraschung** S. 14



MotoGP
**Interview mit
Valentino Rossi** S. 22

Formel 1
**Das Jahr der Wahrheit
für Nico Hülkenberg** S. 8



Moto2
**Sensation! KTM steigt
nun doch ein** S. 21

Formel E
**Auf Tempelhof folgt
Alexanderplatz** S. 3

MotoGP
**In Malaysia wird
wieder getestet** S. 24

Sportwagen-WM
**Kehrt BMW mit einem
LMP1 zurück?** S. 12

Panorama
**Serie, Teil 4: Autocross
- Spaß garantiert** S. 36

**motorsport-
aktuell.com**

Formel 1 / Mit welchen Regeln es wieder spannender würde

DIE IDEALE FORMEL 1



In keiner Sportart weltweit gibt es so viele Diskussionen um die Regeln wie in der Formel 1. Fast jeder gute Vorschlag wird im Keim erstickt. Das Ergebnis: Seit Jah-

ren dreht man sich im Kreis. Und geschossen wird nur aus der Hüfte. Dabei wäre es doch so einfach. MSA sagt, wie die ideale Formel 1 ausschauen könnte. **Ab S. 4**

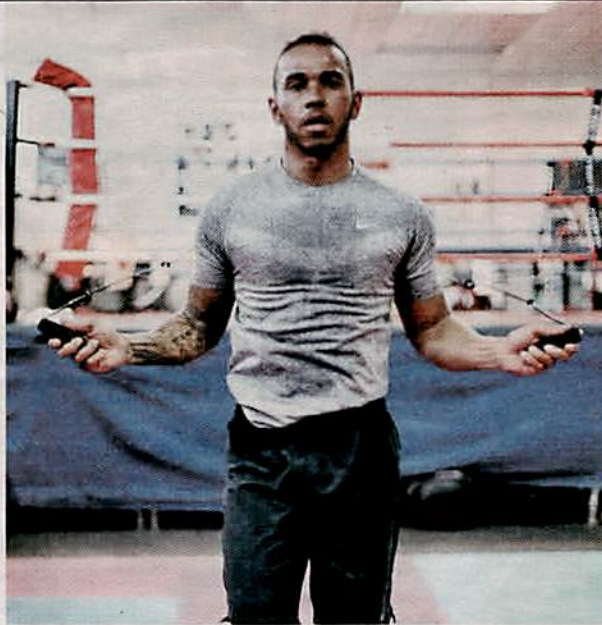
LIEBE LESER!

Die Formel 1 tut sich schwer. Sehr schwer. Und das nicht erst seit Monaten. Seit Jahren sucht man (vergeblich) nach einem Regelwerk, das für alle stimmt. Gelungen ist das bis heute nicht. Doch ist es wirklich so unmöglich? Wir haben uns die Aufgabe gestellt: Wie sähe denn «die ideale Formel 1» aus unserer Perspektive aus? Lassen Sie sich überraschen. Ab Seite 4 haben wir unsere Ideen zusammengefasst. Dabei galt vor allem ein Grundsatz: je einfacher, desto besser. Ein Thema, das auch viel Diskussionsstoff liefert, ist die Sicherheit im Cockpit (Seiten 3 und 7). Die Fahrer in der Formel 1 wünschen sich nach den tödlichen Unfällen von Jules Bianchi (2014) und Justin Wilson (2015 in der IndyCar-Serie) einen besseren Schutz. Doch wie soll der aussehen? Reicht ein «Heiligenschein» über dem Helm des Fahrers? Oder wird dadurch die Sicht beeinträchtigt? Brauchen Formelautos in Zukunft Kampfjet-Kuppeln? Die Meinungen gehen weit auseinander. Selbst ich bin uneins: Denn die hundertprozentige Sicherheit wird es auch so nie geben. Ein Restrisiko bleibt immer.



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



WER? Lewis Hamilton (GB)
WO? Ort unbekannt

WAS? Der Formel-1-Weltmeister übt sich als Box-Champion



WER? Fans
WO? Daytona (USA)

WAS? Beim jährlich stattfindenden 24h-Klassiker kamen die Besucher wie üblich in Scharen und erlebten eine Überraschung



WER? Kevin Abbring (NL)
WO? Fontjoncouse (F)

WAS? Erster (Härte)test des Hyundai-Kundensportmodells i20 R5 - In der für solche Zwecke üblichen Tarnlackierung

INHALT

AUTOMOBIL

- ! THEMEN DER WOCHE**
Formel 1: So schwer haben es die Autos 2017; Formel E: Halt auf dem Alexanderplatz? **S. 3**
- ! FORMEL 1** Msa stellt neue, einfache Regeln auf **S. 4**
- FORMEL 1** So sieht Sicherheit im Cockpit aus **S. 7**
- ! FORMEL 1** Hülkenberg will hoch hinaus **S. 8**
- FORMELSPORT** Willkommene Abwechslung **S. 10**
- ! LANGSTRECKEN-WM**
BMW in der LMPI? **S. 12**
- LANGSTRECKE** Gute Sache für Nürburgring **S. 13**
- ! SPORTWAGEN** So lief es bei den 24h Daytona **S. 14**
- RALLYE-WM** Droht ein Ogier-Durchmarsch? **S. 19**
- RALLYE-WM** WRC2-Konkurrenz für Kremer **S. 20**

MOTORRAD

- ! THEMEN DER WOCHE**
Moto2: Sensationeller KTM-Einstieg; Supersport-WM: Krummenacher top **S. 21**
- ! MOTOGP** Rossi im großen MSA-Interview **S. 22**
- ! MOTOGP** Die Hauptprobe für die Testserie **S. 24**
- MOTO3** Öttl traut sich die Top 10 zu **S. 26**
- SUPERBIKE-WM** Kawasaki gibt das Tempo vor **S. 28**
- MOTOCROSS** So startete die Freiluftsaison **S. 29**
- SUPERCROSS-WM** Roczen jagt die Spitze **S. 30**

PANORAMA

- ! SERIE** Crazy Racing: Autocross **S. 34**
- RÜCKSPIEGEL** Die Auto-Highlights im Februar **S. 36**
- BOXENGEFLÜSTER** Was macht eigentlich...? Namen & Nachrichten, Leserbriefes **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-lesertribuene@motorpresse.de
www.motorsport-aktuell.com



Formel 1

Keine Einigkeit in Sicht

Von MICHAEL SCHMIDT

Am Freitag diskutierte die Technische Arbeitsgruppe über das Formel-1-Auto für 2017. Zum vorletzten Mal vor der Frist am 1. März, ab der nur noch einstimmige Lösungen möglich sind.

Das Formel-1-Auto der Zukunft ist eine schwere Geburt. Es begann vor einem Jahr mit einem Konzept von Red Bull, das im September durch Vorschläge der FIA angereichert wurde. Dann schlugen Mercedes und Pirelli Alarm. Im Dezember wurden der höhere Diffusor und die zwischen 1,60 und 1,80 Meter breiten Seitenteile infrage gestellt. Die Breite der Karosserie sollte sich plötzlich wieder auf 1,40 m beschränken.

Das würde die Autos nicht fünf, sondern nur drei Sekunden schneller machen. Pirelli hatte Angst bekommen, für zu schnelle Autos keine sicheren Reifen bauen zu können. Die Italiener drohten als Konsequenz mit Reifendrücken von 22 bis 23 PSI, was 75 Prozent des aerodynamischen Fortschritts wieder aufgefressen hätte. Das lehnen die Teams ab.

Doch auch innerhalb der Teams regte sich Widerstand. Mercedes will so wenig wie möglich ändern. Man fährt gut mit dem aktuellen aerodynamischen Konzept. Das Argu-



Keht die F1 ins Jahr 1993 zurück - zumindest was die Frontflügel mit ihren Endplatten betrifft?

ment, dass zu schnelle Autos das Überholen erschweren, hat dabei durchaus Gewicht. Außerdem wurde der von Red Bull vorgeschlagene Delta-Frontflügel in Zweifel gezogen.

Force India hält nichts von einem überstürzten Plan. Lieber das Auto in kleinen Schritten schneller machen. Damit

wäre auch das Problem vom Tisch, die neue Aerodynamik vorab für Pirelli zu testen. Alle Teams sind sich einig, dass keiner ein spezielles Testauto mit entsprechender Aerodynamik für die breiteren Pirelli-Reifen baut. Bei kleineren Schritten dagegen wäre es möglich, die aktuellen Autos

für Testzwecke entsprechend aufzurüsten.

Projekt auf 2018 verschoben?

Am Freitag trafen sich die Technikdirektoren mit FIA-Rennleiter Charlie Whiting zu einer weiteren Diskussionsrunde um das neue Auto. Die nächste ist dann für die erste

Testwoche in Barcelona angesetzt. Red-Bull-Berater Helmut Marko gibt nicht auf: «Unser Konzept ist noch nicht vom Tisch. Es könnte durchaus sein, dass die Vorschläge doch angenommen werden.»

Tatsächlich kommen nun von den Teams immer mehr eigene Konzepte. Eines will zurück zu Frontflügeln wie 1993. Damals war es erlaubt, die Endplatten bis in den Bereich der Vorderachse zu ziehen. Damit wäre das Problem der Luftführung um die Vorderräder herum deutlich einfacher zu lösen als mit absichtlich erzeugten Wirbelschleppen. Man könnte so den Teams die Angst nehmen, dass nur Red Bull vom Red-Bull-Konzept profitiert.

Andy Green, Technikchef bei Force India, zweifelt, ob bei der Vielzahl der Vorschläge bis zum 1. März eine mehrheitliche Lösung herauskommt. Danach verlangen Vorschläge für 2017 Einstimmigkeit. «Es entsteht jetzt viel Druck, in zweimal sechs Stunden Diskussion das richtige Konzept herauszufiltern.» Williams hat deshalb bereits vorgeschlagen, das Projekt bis 2018 zu verschieben.

Gleiches gilt für den Cockpitschutz. Die FIA will den Technikchefs die jüngsten Ergebnisse präsentieren. Keine der Lösungen hat nur Vorteile. Mehr dazu auf Seite 7. ♦

Formel E

Alexanderplatz statt Tempelhof

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Die Formel E ist auf der Suche nach einem Ersatzort in Berlin offenbar fündig geworden. Statt auf dem Tempelhof soll am 21. Mai rund um den Alexanderplatz gefahren werden.

Um es vorwegzunehmen: Bei Redaktionsschluss von MSA am Sonntagabend gab es noch keine Bestätigung. Doch die Spatzen piffen es vergangene Woche bereits von den Dächern: Die Formel-E-Organisatoren haben einen Ersatz zur Austragung des deutschen Formel-E-Laufs am 21. Mai gefunden. Statt am ehemaligen Flughafen Tempelhof, wo man 2015 fuhr, gastiert die Elektroserie im Her-

zen der Hauptstadt rund um den Alexanderplatz.

Viel ist über den neuen Austragungsort noch nicht an die Öffentlichkeit gedrungen. Eine offizielle Bekanntgab soll es diese Woche geben. Bis vorletzte Woche hatte sich auch der Norising als Austragungsort Hoffnungen gemacht. Doch die Formel-E-Macher lehnten das Angebot ab. Es sei aus zeitlichen Gründen nicht zu stemmen, hieß es. In Berlin scheint dies offenbar kein Problem zu sein.

Das ursprünglich am Tempelhof angesetzte Rennen wurde im Dezember abgesagt. Mit ihm wurden weitere 32 geplante Veranstaltungen gestrichen. Der Grund: Die Anlagen am ehemaligen Flughafen werden bis auf Weiteres zur Unterbringung von Flüchtlingen genutzt.

Kurzfristig war statt über ein Rennen in Berlin auch über eine Ersatzveranstaltung in der Schweiz nachgedacht worden. Lugano hatte sich angeboten. Die FIA prüfte sogar eine mögliche Strecke entlang der Riviera. Doch Lugano statt Berlin fiel ins Wasser. Zum einen, weil die Finanzierung (mehr als zwei Millionen Euro) nicht rechtzeitig zustande kam. Zum anderen, weil auch im Tessin der Zeitdruck zu groß gewesen wäre. Dennoch hält Formel-E-Chef Alejandro Agag an der Idee eines Rennens in der Schweiz fest. «Vielleicht in der dritten Saison», meint der Spanier. «Wir würden gerne dort fahren. Und schließlich hat man ja sogar das Gesetz gelockert, damit die Formel E fahren kann. Das ist schon ein großer Schritt.» ♦



Sonntag war es noch inoffiziell: Formel E fährt am Alexanderplatz

Regelvorschlage von MSa

Was die Formel 1 bräuchte



Wie im Operationsaal:
Die Formel 1 hängt am Tropf
und braucht neue Impulse

Von MICHAEL SCHMIDT

Die Formel 1 ist auf der Suche nach sich selbst. Häufige Kritikpunkte sind: Die Rennen sind zu berechenbar und unübersichtlich mit teilweise mehr als 50 Boxenstopps, die Rahmenbedingungen für die einzelnen Teams ungerecht, die Technik ist nicht begreiflich, die Regeln sind zu kompliziert, die Motoren zu leise, die Autos zu langsam, die Eintrittspreise zu teuer, Uberholhilfen wie DRS zu künstlich, die Fahrer zu langweilig, die Rennstrecken zu klinisch.

Die Beteiligten wissen, dass etwas nicht stimmt, doch sie haben Angst vor einer Reform. Das zeigte sich jüngst bei der Suche nach einem neuen Motorenformat ab 2018. Es bleibt beim alten, nur billiger und für alle verfügbar. Beim Auto für 2017 wurde das Red-Bull-Konzept mittlerweile so weit verwässert, dass man es gar nicht mehr erkennt. Die neue Reifenregel, bei der Pirelli drei Mischungen pro Rennen bereitstellt, ist so kompliziert, dass sie

keiner kapiert. Insgesamt 30 Paragraphen regeln den Einsatz. Dabei war die ursprüngliche Idee von Force India richtig gut. Jedes Team bestimmt individuell, welche zwei Mischungen es bei den Rennen einsetzen will. Doch der Vorschlag wurde kaputtdiskutiert. Williams-Technikchef Pat Symonds resigniert: «Wieder einmal wurde eine gute Idee in eine schlechte Lösung umgesetzt.»

Das Prinzip

Rennsport muss auf Privatteams ausgerichtet werden. Sie tragen den Sport. Hersteller kommen und gehen. Macht man ihnen Geschenke, wird der finanzielle Einsatz so hoch, dass die Privatteams nicht mehr mitkommen. Deshalb gilt für Hersteller: Sie sind herzlich willkommen, doch die Spielregeln bestimmen andere.

Motorsport könnte so einfach sein: 22 Autos stehen am Start, und der Schnellste gewinnt. Auch ein Normalzuschauer muss das Rennen begreifen und nacherzählen können. Für die zehn Prozent Hardcore-Fans muss er faszinierend genug sein, um ihr Hobby ausleben zu können. Die Rennen werden

nur dann wieder spannend sein, wenn man mit dem Erlöschen der Startampel wieder alles in die Hände der Fahrer legt. Menschen machen Fehler, Maschinen leider nur selten.

Die Regelfindung

Regeln werden von der FIA gemacht. Und nur von ihr. Eine überschaubare Gruppe von Experten schreibt sie. Das Ergebnis wird den Teams vorgelegt. Die haben dann eine Woche Zeit, um Kritik anzubringen und Gegenvorschläge zu machen. Ist die Kritik berechtigt, kann das Reglement noch angepasst werden. Das daraus entstehende Resultat ist bindend. Für die Teams gilt dann: Friss oder stirb.

Teilnehmer sind, wie das Wort bereits sagt, Teilnehmer. Eine Mitbestimmung ihrerseits blockiert, verzögert und verwässert dringend notwendige Reformen. Weil jeder auf seine eigenen Interessen schaut. Die FIA muss auch den Rechtenhabern bestimmte Regularien vorschreiben. Sie muss eine Handhabe gegen kommerzielle Entscheidungen haben, die dem Sport schaden. Zum Beispiel um zu verhindern, dass Klassi-

ker wie Monza, Silverstone oder Spa aus dem Kalender fliegen.

Das Grundprinzip des Reglements hat für alle Rennserien zu gelten. Von der Formel 1 bis zur Formel 4. Von der WEC bis zu den Tourenwagen. Unterschiedlich sind nur die Parameter.

Die Regeln

Die Fans wollen einfache Regeln, möglichst viel Unberechenbarkeit, maximale technische Freiheit, aber auch eine größtmögliche Chancengleichheit für alle. Das ist kein Widerspruch. Im Augenblick umfasst das Technische Reglement 88 Seiten, das Sportgesetz 56 Seiten. Ziel muss es in einem ersten Schritt sein, das zu halbieren. Und jede Regel, für die man mehr als fünf Sätze Erklärung braucht, auszumisten.

Die Geldverteilung

Wir spielen eine Partie Monopoly. Einmal bekommen alle Mitspieler das gleiche Startgeld. Das andere Mal fängt ein Drittel der Teilnehmer mit drei Mal so viel Startgeld an, ein weiteres Drittel mit doppelt so viel. Welches der beiden Spiele ist wohl interessanter? Die amerikani-

schen Sportarten leben es vor, und der kommerzielle Erfolg gibt ihnen Recht. Beim American Football, Baseball, Basketball und Eishockey bekommen alle Teams gleich viel Geld aus dem Topf. Das sogenannte Draft-System stellt sicher, dass sich eine Mannschaft nicht alle Superstars einkaufen kann. Resultat: Keiner weit vor der Saison, wer Meister wird. American Football setzt 6,7 Milliarden Euro pro Jahr um, Baseball 5,0 Milliarden, die NBA 3,1 Milliarden und die NHL 2,1 Milliarden. Und was nimmt die Formel 1 als weltweiter Sport ein? 1,5 Milliarden. Noch Fragen?

Angewandt auf die Formel 1 könnte der Verteilungsschlüssel so aussehen: 80 Prozent der Ausschüttung wird an alle Teams gleich verteilt. An alle, auch die Neuzugänge. Es gibt aber eine Qualifikationshurde: Den Anteil bekommt nur, wer bei 90 Prozent aller Einsätze unter einer 105-Prozent-Hürde – gemessen am Schnellsten im Q1 – bleibt. 10 Prozent des Geldes werden an die Top 10 nach Platzierung ausgeschüttet, weitere 10 Prozent nach Historie. Entscheidend ist die Anzahl der Jahre, die das entsprechen-

de Team unter seinem Namen in der Formel 1 seit (ihrem Bestehen) 1950 abgedient hat.

Die Geldbeschaffung

Die Rechteinhaber wollen so schnell wie möglich Kasse machen. Das zwingt Bernie Ecclestone dazu, sich aus Europa zu verabschieden und auf immer exotischere Schauplätze ohne Motorsport-Kultur auszuweichen. Weil nur dort die Regierungen bereit sind, die Veranstaltung zu subventionieren und den hohen Forderungen der FOM nachzukommen. Gleichzeitig stehen Monza, Hockenheim oder Silverstone auf dem Prüfstand.

Die hohen Eintrittspreise bei den Rennen sind eine direkte Konsequenz der hohen Antrittsgelder. Es ist illusorisch, einen Preisnachlass zu fordern. Silverstone war im vergangenen Jahr mit 140.000 Zuschauern ausverkauft und hat trotzdem keinen Gewinn gemacht. Da stimmt das Rechenmodell nicht.

Die Finanzierung der Rechteinhaber muss umgeschichtet werden. Sie müssen die Veranstalter entlasten und dafür mehr bei den neuen Medien akquisieren. Auch hier sind die US-Sportarten Vorbild. Oder die britische Premier League in England.

Das Auto

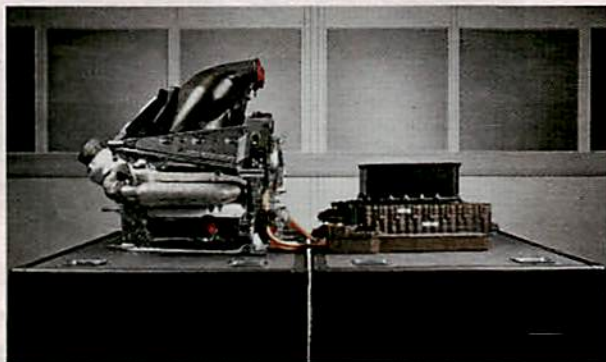
Das Auto muss in drei Kisten passen. Eine für den Bereich vor den Vorderrädern, eine für den hinter den Vorderrädern und eine für den Teil zwischen den Achsen. Innerhalb der Kisten ist alles erlaubt, sofern Anbauten nicht dem Fahrer die Sicht verstellen oder andere bei einer Kollision gefährden. Das Auto hat eine Gesamtbreite von zwei Metern. Die Boxen sind maximal 1,70 Meter breit. Das garantiert eine möglichst große technische Vielfalt, die auch für jedermann sichtbar ist.

Für die der Straße zugewandten Fläche gilt jeweils eine maximale Quadratmeterzahl und ein Fenster für die Bodenfreiheit. Vorne und hinten sind einander überlappende, horizontale Flächen verboten. Die Maximalfläche wird so bemessen, dass dabei höchstens Flügel im Monza-Format herauskommen. Die Größe der Endplatten bemisst sich an der vertikalen Fläche der Flügelelemente, sagen wir Faktor 3. Damit ist sichergestellt, dass die Endplatten in ihrer Form einfacher werden. Je weniger abhängig die Autos von den Flügeln sind, umso weniger anfällig ist das Auto bei ungünstiger Anströmung.

Zwischen den Achsen gilt für die der Straße zugewandten Flächen: In der Mitte eine 50 Zentimeter breite Stufe als Referenzebene auf der vorgeschriebenen Mindesthöhe. Rechts und links davon ist in einem Bereich von fünf Zentime-



Die Macht der Hersteller ist zu groß: Eine Situation wie mit Red Bull darf nicht mehr passieren



Objekt der Begierde: Die Mercedes-Antriebseinheit



Gefordert: Bernie Ecclestone

ter ein Flügelprofil erlaubt. Das fängt den Abtriebsverlust wieder auf, den die kleineren Flügel nach sich ziehen. Zusammen mit einem Spritlimit würden sich allzu viele Winglets, Batmans oder Kamane auf der Verkleidung von selbst verbieten. Was zählt, ist ein möglichst geringer Luftwiderstand. Grundsätzliches Ziel: Das Auto muss im Verhältnis mehr Leistung als Abtrieb haben. Nur dann ist es sichtbar schwierig zu fahren.

Das Mindestgewicht beträgt 650 Kilogramm. Maximal verschiebbarer Ballast: 10 Kilogramm. Teure Materialien mit hohem spezifischen Gewicht

wie hochverdichtetes Wolfram werden verboten. So kommt keiner auf die Idee, mit Ballast zu betrügen. Blei nimmt einfach zu viel Platz ein, wenn man mehr Masse unterbringen will.

Der Motor

Hybrid, Downsizing und Effizienz sind richtig. Nur die Umsetzung ist falsch. Hybrid kann auch billiger, einfacher, transparenter, lauter und stärker funktionieren.

Also weiter 1,6 Liter Hubraum, ein Turbolader, eine MGU-K und eine MGU-H, die aber nur noch als Generator dient, um die Turbine bei nied-

rigen Drehzahlen elektrisch anzutreiben. Sie rekuert keine Energie mehr. Die Batterie hat wie gehabt eine Kapazität von 4 Megajoule.

Weg mit dem komplizierten Regelwerk, das vorschreibt, maximal zwei Megajoule pro Runde zu speichern und maximal vier Megajoule abzurufen, aber nie mehr als 163 PS. Der Fahrer ruft das ab, was die Batterie hergibt. Es ist allein seine elektrische Leistung abrufen und wie viel er bunkert. Er kann sie über einen Kickdown oder ein zweites Gaspedal am Lenkrad zuschalten. Wenn nötig, kann man

die elektrische Zusatzleistung auf 500 PS beschränken. Das schafft Überholmöglichkeiten, Fehlerquellen – und spannende Rennen.

Die Durchflussmenge auf 110 kg/h erhöhen. Damit können laut den Ingenieuren vom Verbrennungsmotor bis zu 800 PS erwartet werden. Man hätte dann eine Systemleistung von deutlich über 1000 PS, vor allem in der Qualifikationsrunde. Das macht die Autos schwieriger zu fahren. Es provoziert Fehler, und macht aus Qualifikation und Rennen zwei unterschiedliche Disziplinen. Im Rennen wird wegen des Verbrauchslimits und des Problems beim ständigen Rekuertieren mit weniger Power gefahren. Deshalb muss der Schnellste des Qualifyings nicht automatisch der Schnellste im Rennen sein.

Das Verbrauchslimit im Rennen und das Kontingent von vier Motoren pro Fahrer und Saison garantiert, dass der Fahrer die Maximalleistung nur bei Bedarf einsetzen wird. Wann, sollte ihm überlassen sein. Im Rennen stehen maximal 150 Liter Benzin zur Verfügung. Vergesst die 100 Kilogramm. 90 Prozent der Leute können mit dieser Zahl gar nichts anfangen. Vor dem Start darf nachgefüllt werden. Es gibt einen Einheits-tank für alle mit exakt 150 Litern Kapazität. Das beendet jede Diskussion, ob einer zu viel oder zu wenig verbraucht hat. Wenn es zu viel ist, bleibt der Fahrer stehen. Das Spritlimit im Rennen fordert den Fahrer. Er muss die Leistungsabgabe so einrichten, dass er im Verbrauch bleibt und seine elektrischen Reserven so einsetzen, dass sie ihm entweder beim Überholen, bei der Rundenzeit oder beim Verbrauch helfen.

Batterie, MGU-H, Kupplung und Tank sind Einheitsteile, die alle drei Jahre von der FIA neu ausgeschrieben werden. Es handelt sich dabei um Komponenten, die keinerlei Emotionen wecken. Also kann man sie auch standardisieren und somit Kosten sparen. Um den Einsatz exotischer Materialien zu verhindern, wird eine Material-Liste erstellt. Die Anlenkpunkte des Motors an das Chassis und das Getriebe werden genormt, sodass den Teams bei einem Wechsel des Motorherstellers nicht extra Kosten entstehen.

Wer mehr als die erlaubten vier Motoren pro Saison einsetzt, muss im Augenblick um jeweils zehn Startplätze zurück. Das stiftet nur Verwirrung. Vergesst die Startplatzstrafen. Besser wäre es, wenn man bei Überschreitung des Motorkontingents mit diesem Auto keine Punkte mehr für die Konstrukteurs-Wertung sammeln könnte. Wer absichtlich mehr Motoren einsetzt, bringt sich um sein

FORTSETZUNG VON S. 5

Geld. Als relevante Komponenten gelten nur die drei Elemente, die man selbst baut. Also Verbrennungsmotor, Turbolader und MGU-K.

Für den Motor gilt ein Höchstpreis von zehn Millionen Euro für vier Rennmotoren und ein Test-Triebwerk. Alle Kunden bekommen die gleiche Spezifikation. Abhängig von der Zahl der Teams und der Hersteller muss jeder Motorenlieferant eine Mindestzahl von Teams beliefern. Er kann erst ablehnen, wenn sein Kontingent voll ist.

Die Elektronik

Der Fluch der Formel 1 ist ihre Perfektion. Deshalb muss man es den Ingenieuren und den Fahrern so schwer wie möglich machen, perfekt zu sein. Wer braucht die Telemetrie? Nur die Beteiligten selbst. Der Fan hat nichts davon. Also weg damit. Der Fahrer ist dann im Rennen auf sich allein gestellt. Wie bei der MotoGP. Er sieht auf seinem Display an der Spritanzeige und am Batteriestatus, wie er die Leistung einsetzen kann. Sicherheitsrelevante Informationen bekommt er ebenfalls aufs Display, am besten gekoppelt mit einer Warnlampe. Also, wenn die Bremsen zu stark abgenutzt sind, der Öldruck zu stark sinkt, die Motortemperatur zu stark steigt oder die Batteriespannung zu stark absinkt. Die Ingenieure sind dadurch gezwungen, mehr Sicherheitsreserven bei ihren Motoren, den Bremsen oder beim Getriebe einzubauen. Was die Komponenten am Ende robuster und billiger macht.

Ein Telemetrie-Verbot verhindert auch komplizierte Regeln für Funksprüche. Wenn die Box nicht weiß, in welchem Zustand sich Auto und Motor befinden, können sie den Fahrer auch nicht fernsteuern.

Verbot von elektronischen Fahrhilfen wie Traktionskontrolle, ABS, Vierradlenkung oder aktive Aufhängung. Das optimiert nur die Aerodynamik und perfektioniert die Autos. Das Produkt: eine klare Hierarchie mit langweiligen Rennen.

Das Benzin

Die Formel 1 könnte mit Kraftstoff fahren, der aus Abfällen gemacht wird. Das beruhigt die grüne Seele, wäre ein Anreiz für die Mineralölfirmen, sich positiv darzustellen und wieder stärker am Motorsport zu beteiligen und könnte ein gutes Verkaufsargument für den Sport werden.

Die Reifen

Die Reifen müssen breiter, die Seitenwände flacher werden. 18 Zoll ist vielleicht zu extrem. 16 Zoll tun es auch. Der mechanische Grip wird erhöht, der Reifen langlebiger. Das Auto sollte

hauptsächlich über die Aufhängungen federn und nicht über die Reifen. So könnten sich die Chassis-Ingenieure auch wieder über das Fahrwerk und nicht nur die Aerodynamik differenzieren.

Jeder Fahrer hat am Wochenende 13 Reifensätze, von denen er sich nach jedem Training schrittweise trennen muss. Er darf aus den fünf Mischungen drei nominieren. Wann und wie er sie einsetzt, ist egal. Mit einer Bedingung: Er startet auf dem Reifensatz, mit dem er seine schnellste Trainingsrunde gefahren ist. Wer mit den ultraweichen Reifen losfährt, muss automatisch früh zum Boxenstopp.

Budgetdeckungung

Technische Freiheit hat ihren Preis: Entweder kommt eine Budgetdeckungung oder es gibt Restriktionen bei den Werkzeugen und dem Personal. Ein Budgetdeckel ist der eleganteste Weg, sowohl für das Team als auch für den Motorenhersteller. Weil dann das Team gewinnt, das in allen Disziplinen am effizientesten arbeitet. Der eine wird dem Windkanal den Vortzug geben, der andere der Teststrecke. Es gibt nur eine Schraube, die überprüft werden muss: Das Budget für den Bau und Einsatz der Autos.

Damit bei Gehältern keine Fantasiepreise verrechnet werden, gibt es eine Maximalzahl für Angestellte. 400 wäre eine gute Einstiegsgröße. Bei den Motorenabteilungen 200. Bei der Entwicklung sind Fremdleistungen von außen verboten. Für die Produktion außer Haus gilt die Lieferanten-Regel.

Mit Ausnahme des Chassis' und der Verkleidung können alle anderen Komponenten von außen eingekauft werden. Also Motoren, Getriebe, Lenkung, Hydraulik, Bremsen, usw. Sie werden mit einem Maximalpreis für die jeweilige Komponente berechnet. Wer sein Getriebe selbst baut, ist automatisch Lieferant. Er muss dann nach dem Prinzip der Motorenversorgung je nach Anzahl von Teams und Anbietern bei Nachfrage eine Mindestanzahl an Teams beliefern.

Das Budget für ein Team sollte idealerweise bei maximal 120 Millionen Euro liegen. Man könnte es so einrichten, dass jedes Team in einem Dreijahresabschnitt einmal einen Joker von 10 Prozent extra ziehen darf. Ausgenommen der amtierende Weltmeister. Damit wären viele Teams ein Profit-Center. Kontrolliert wird nicht von der FIA, sondern von einem unabhängigen Unternehmen. Das nimmt den Teams die Angst, dass die FIA zu viel Einklang nimmt. Sie wird nur unterrichtet, wenn das Budget überschritten wird. Verbunden mit drastischen Strafen für Betrü-



Welcher Reifen soll's denn sein? Mehr Freiheit wäre auch hier gut



Boxentafel statt Boxenfunk



Zu kompliziert: F1-Elektronik



Chancenlos: Wer in der Formel 1 hinterherfährt, hat kaum Aussicht darauf, die Lücke zu schließen



Man muss ja nicht gleich übertreiben. Aber mehr aerodynamische Freiheiten würden der F1 guttun

ger. Das ist nach Aussagen von Deloitte und McKinsey (zwei international tätige Unternehmen in der Prüfungs- und Beratungsbranche) möglich. Automobilhersteller müssen ihre Rennteams in juristisch eigenständige Firmen umwandeln.

Für Investitionen gelten von der Budgetdeckungung her eigene Limits. Neue Teams dürfen aufrüsten, bis das Kontingent an Windkanälen, Simulatoren oder Prüfständen erreicht ist.

Die Rennen

Die Rennen lassen sich für einen Normalverbraucher kaum noch nacherzählen. Spätestens nach der ersten Serie Boxen-

stopps weiß keiner mehr Bescheid. Es sei denn, er hat einen Zeitenmonitor zur Verfügung. Die Regeln für gewisse Abläufe sind viel zu kompliziert. Unnötig kompliziert. Es kann nicht sein, dass man am Samstag fünf Stunden warten muss, bis man die Startaufstellung in der Hand hält. Und am Ende kann sie keiner erklären.

Viele Dinge sind künstlich, wie zum Beispiel die Pflicht, zwei unterschiedliche Reifenmischungen zu fahren. Wer mit seinen Qualifikationsreifen ins Rennen geht, muss automatisch irgendwann wechseln. Und wenn er dann das ganze Rennen einer

Mischung von drei im Angebot treu bleibt, tut es dem Rennen auch keinen Abbruch. Im Gegenteil: Es wird viel mehr unterschiedliche Taktiken geben. Der Fan muss sich nur eines merken: Der Fahrer wechselt die Reifen, wenn sie abgefahren sind. Und nicht, wenn ihn die Regeln dazu zwingen.

An der Strecke reicht eine Mannschaft von 40 Leuten. Zum Rennen sind nur Teile zugelassen, die bereits am Donnerstag im Fahrerlager sind. Für das Material, das an die Rennstrecke gebracht wird, gibt es eine maximale Tonnage. ♦

Sicherheit

F1 mit Heiligenschein?

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Die Fahrer wünschen es sich. Und die FIA forscht seit Jahren nach der idealen Lösung. Doch der Cockpit-Schutz für die F1 ist nicht unumstritten. Und schon gar nicht eine neue Erfindung.

Die tödlichen Unfälle von Henry Surtees (2009 von einem Rad erschlagen) Jules Bianchi (2014 in Suzuka kopfveran gegen einen Bergungskran gekracht) und Justin Wilson (2015 von einer herumwirbelnden Fahrzeugnase am Kopf getroffen) haben die Diskussion um geschlossene Cockpits im Formelsport angeheizt.

Damit sich solche Unfälle nicht wiederholen, sollen Formel-1-Autos ab 2017 mit einer Cockpit-Protection ausgerüstet werden, wenn das Ansinnen nicht noch um ein Jahr verschoben wird (siehe Seite 3). Wie



«Wichtig ist die Funktion. Das Aussehen kommt später.»

ALEX WURZ

diese Sicherheitsvorrichtung im Detail ausschaut, ist noch nicht definiert. Vorschläge gab es schon verschiedene. Dabei gilt es, offene und geschlossene Varianten zu unterscheiden. Zu ersteren zählt das Halo-System von Mercedes, eine Art Bügel (man könnte auch Heiligenschein dazu sagen), der über dem Fahrer thront. Die andere Variante wäre eine Kanzel, wie man sie von Kampfflur kennt und wie sie die FIA auch schon erprobt hat.

Beide Systeme haben Vor- und Nachteile. Eine Kanzel ist bei einem Aufprall sicher wirksamer als ein einfacher Bügel. Allerdings stellt sich die Frage: Was passiert im Falle eines Feuers? Und wie gefährlich könnten giftige Dämpfe sein, die sich unter der Glocke sammeln?

Der Bügel wäre die kostengünstigere Lösung. Und auch in unteren Formelklassen einsetzbar. Doch bietet er denselben Schutz? Bei einem Unfall wie dem von Felipe Massa im Training zum Ungarn-GP 2009, als dem Brasilianer eine auf der Fahrbahn herumspringende Feder beinahe das Leben respek-

tive das Augenlicht kostete, hätte der Bügel vermutlich nicht geholfen. Die Feder wäre nur im Idealfall von dem Gestänge aufgehalten worden. Gleiches lässt sich von dem Aufhängungsteil sagen, das sich beim Unfall 1994 von Ayrton Senna in dessen Helm bohrte und die tödlichen Verletzungen auslöste. Auch da hätte eine Protektionskonstruktion mit großer Wahrscheinlichkeit versagt.

Großer Streitpunkt ist auch die Frage nach der Ästhetik (siehe Editorial auf Seite 2). Allerdings dreht es sich hier um eine Grundsatzdiskussion. Puristen wie FI-Chef Bernie Ecclestone sagen: «Würde sich jemand Zirkusartisten ansehen, wenn sie einen Meter über dem Boden ihre Kunststücke vollführen?» Dem entgegnet Alex Wurz, Präsident der Fahrer-gewerkschaft GPDA, die für die Einführung eines Cockpitschutzes ist: «Wichtig ist zunächst einmal die Funktion, das Aussehen kommt später.»

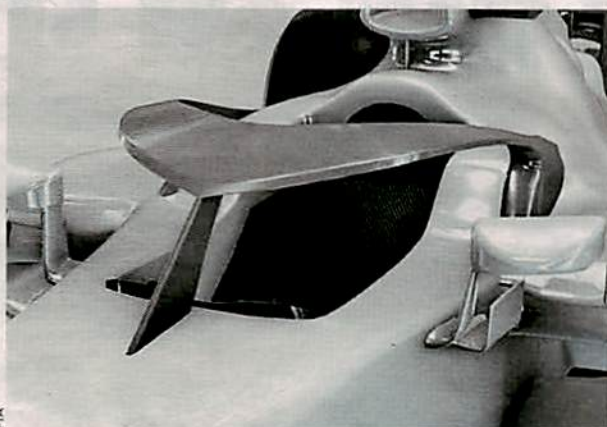
Kanzeln: Keine neue Idee

Neu sind Cockpitkanzeln im Rennsport nicht. Schon Mitte der 30er-Jahre setzten Auto Union und Mercedes auf geschlossene Cockpits. Allerdings zielten die damaligen Ingenieure mehr auf höheren Topspeed dank besserer Aerodynamik ab. Der Sicherheitsaspekt stand nicht im Vordergrund.

Das war auch beim Kurtis Sumar Special der Fall, der 1955 bei den 500 Meilen von Indianapolis antrat. Oder beim Vanwall, der 1958 im Highspeedtempel in Monza dank einer Cockpit-Kanzel einen besseren cW-Wert erreichen wollte.

Denselben Effekt erhoffte sich in Monza auch Jack Brabham. Der Australier ließ 1967 über dem Cockpit seines BT24 eine Plexiglashaube mit einem Sichtschlitz anbringen. Nach ein paar Runden im Training ließ Brabham die Konstruktion – von den Ergebnissen her entmutigt – wieder demontieren.

Im selben Jahr rückte auch F2-Rennwagenhersteller Protos mit einem geschlossenen Auto aus. Der Wagen nahm mit Kurt Ahrens und Brian Hart sogar beim Grand Prix von Deutschland teil (damals waren auch F2-Renner zugelassen). Doch der Effekt ließ auch dort zu wünschen übrig. Der von Mike Costin konstruierte Protos fiel im Übrigen nicht nur durch die eigenwillige Cockpitkonstruktion auf. Der Rahmen war aus verwindungssteifem Sperrholz(!) gefertigt, was in der F1-Historie wohl einzigartig ist. ♦



Formel 1 mit Heiligenschein: So könnte ein Schutzbügel aussehen



Trainierte mit einer Glaskuppel: Jack Brabham 1967 in Monza



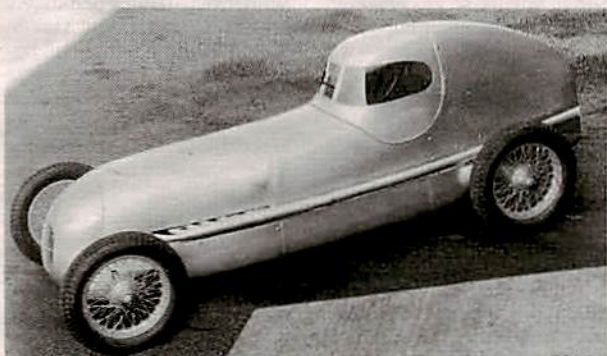
Scurril: Die geschlossenen Sperrholz-Protos von Ahrens und Hart



1955: Kurtis für das Indy 500



1958: Vanwalls Cockpit-Kanzel



Mercedes W25 von 1934: Schneller dank geschlossenem Cockpit

NACHRICHTEN

Räikkönen: Kritik an neuen Regenreifen

Testfahrten Pirelli hat seinen Test mit einer neuen Generation von Regenreifen in Le Castellet erfolgreich absolviert. Ferrari (mit Räikkönen und Vettel), Red Bull (Ricciardo und Kvyat) sowie McLaren (Testfahrer Vandoorne) spulten total 659 Runden auf der mit einer Sprinkleranlage bewässerten Piste in Südfrankreich ab. Pirelli bestimmte dabei das Programm und gab Set-up-Einstellungen und Stint-Längen vor. Nicht alle schienen die neuen Gummis zu mögen. «Wir haben ein paar Reifen aus dem Vorjahr ausprobiert und ein paar neue», sagte Kimi Räikkönen. «Aber ich glaube, ich mag die alten mehr. Es ist allerdings noch etwas früh für ein Urteil.»

GP USA angeblich nicht in Gefahr

Austin F1-Boss Bernie Ecclestone ist überzeugt, dass der GP der USA in Austin nicht in Gefahr sei. Bobby Epstein, der Geschäftsführer der Rennstrecke, bleibt jedoch skeptisch. Das Rennen war zuletzt in finanzielle Schwierigkeiten geraten, weil der Bundesstaat Texas die Subventionen reduzierte. Bisher hat Austin vom Staat 25 Millionen Dollar erhalten. 2016 sollen es noch 19,5 Millionen sein. Epstein: «Bis Ende Monat sollten wir wissen, wie es weitergeht.» ♦ CE

KOMPAKT

Mercedes Das neue Auto, der W07, soll am 15. Februar sein Rollout absolvieren. Das berichtet die spanische Sportzeitung Marca. Ort des Geschehens: Silverstone.

Renault Neuling Jolyon Palmer (GB) fährt 2016 mit der Startnummer 30.

Präsentationen Morgen Mittwoch lädt Renault nach Paris zur großen Comeback-Präsentation. Vor Ort: Konzernchef Carlos Ghosn, nicht aber das neue Auto.

Manor Pat Fry stößt als «beratender Ingenieur» zu den Briten. Fry war bis Ende 2014 als technischer Direktor bei Ferrari angestellt.

Red Bull Die Ex-Weltmeister zeigen am 17.2. in London ihre neue Lackierung. ♦ CE

Nico Hülkenberg

«Von Rot zu träumen ist



Volle Konzentration: Nico Hülkenberg weiß, dass er sich auch 2016 mit aller Macht anstrengen muss, wenn es um das teaminterne Duell mit Sergio Pérez geht

Von ELMAR BRÜMMER

Nico Hülkenberg (28) geht in seine sechste Saison als Stammfahrer. Zum Sprung in ein Top-Team hat es noch immer nicht gereicht. Und die Titelverteidigung in Le Mans fällt auch flach. Trotzdem will der Deutsche 2016 hoch hinaus.

Immer dann, wenn es um die talentiertesten Rennfahrer in der Formel 1 geht, fällt garantiert der Name Nico Hülkenberg – gleich nach Hamilton, Vettel, Alonso oder Rosberg. Weshalb sich jeder fragt: Warum fährt der Mann aus Emmenich auch in seiner sechsten Saison als Stammfahrer in der Königsklasse nicht für einen Top-Rennstall, sondern für Force India? Die Antworten sind vielschichtig: Weil er sich im Mittelfeld wohlfühlt, weil die Sitze in den Spitzenteams besetzt waren, weil er den definitiven Beweis seiner Klasse bisher schul-

dig geblieben ist, weil er zu viel nachdenkt ... und, und, und. Fest steht: 2016 braucht auch der zweite deutsche Nico mehr Erfolgserlebnisse als die drei sechsten Plätze im letzten Jahr.

Noch ist er 28, bestes Rennfahralter, kein Grund, nicht an den Durchbruch zu glauben. Aber es muss bald etwas passieren, so viel ist klar. Ist Force India, selbst mit Mercedes-Befeuerung, der richtige Platz dafür? Schon wieder so ein Fragezeichen, dabei braucht Nico Hülkenberg Ausrufezeichen. So wie bei seinem Porsche-Ausflug nach Le Mans im vergangenen Frühsommer, bei dem er dem Stuttgarter Sportwagenhersteller den Gesamtsieg bescherte. Froh, endlich mal wieder so richtig nach Herzenslust fahren zu können, seine kontrollierte Aggressivität mit dem taktischen Geschick und der generellen Überlegenheit zu kombinieren, schien es eine Zeit lang sogar so, dass die Formel 1 den dritten deutschen Fahrer an die

Sportwagen-WM verlieren könnte. Doch Hülkenberg blieb bei Force India, er hat noch zu viele Rechnungen offen. Und er will auch jenen Vorschusslorbeeren gerecht werden, die ihm einst Michael Schumacher bescherte, als dieser seinen damaligen Manager Willi Weber auf das Talent Hülkenberg aufmerksam machte.

Das Ziel ist ein Podestplatz

Seither geht «Hulk» den stillen, schweren und meist steilen Weg, der ihn aus der Mittelklasse der Formel 1 an die Spitze führen soll. Nicht, dass er sich nicht wohlfühlen würde bei Force India. Die Truppe aus Silverstone wird immer professioneller. Und Hülkenberg hat die Truppe auch weit mehr geprägt, als es Adrian Sutil vermochte. Mit Sergio Pérez (siehe rechts) hat er einen giftigen Konkurrenten an seiner Seite. Und seit die Formel-1-Terminplanung eine Titelverteidigung in Le Mans zunichte gemacht

hat, gilt seine volle Konzentration zunächst dem Ziel, das interne Ausscheidungsfahren für sich zu entscheiden.

Fünf Ausfälle und ein Nicht-Start führten am Ende zu einem Punkteverhältnis von 58:78 aus der Sicht des Deutschen. Etwas, das ihn mehr als wurmt. Dass Pérez auch einen Podiumsplatz einfahren konnte, stört ihn am allermeisten, denn dieser Sprung war ihm in seiner Grand-Prix-Karriere bislang nicht vergönnt. Noch so eine offene Rechnung, die es nach 94 Formel-1-Rennen unbedingt zu quittieren gilt. Er liegt damit auf Rang 5 der Liste von Stammfahrern, die in ihrer Karriere noch nicht auf dem Podest standen – angeführt wird diese Wertung von Adrian Sutil (128).

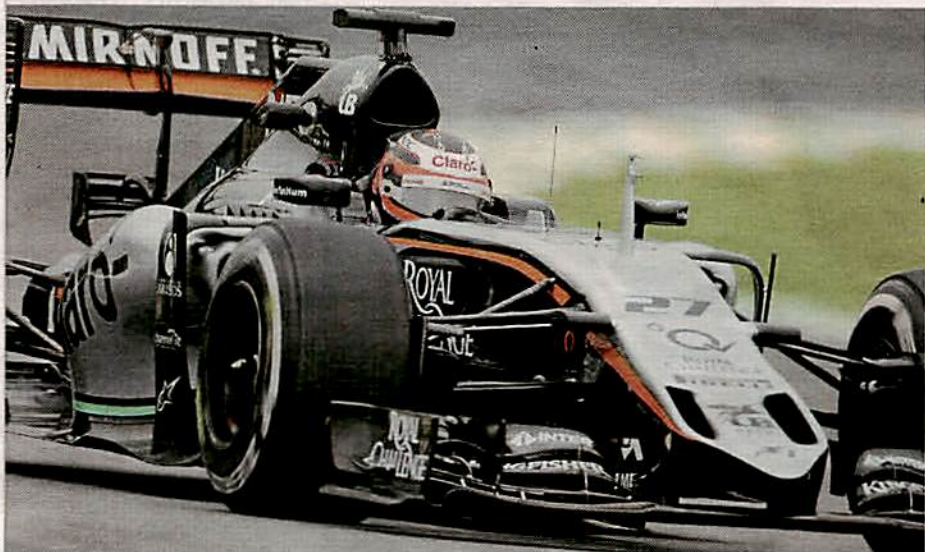
Deshalb formuliert Hülkenberg auch eine starke Kampfansage: «In der Formel 1 muss man ständig von Fehlern lernen, besonders von den eigenen. Nur so wird man besser, und nur das zählt. Ich will, dass die Saison

2016 meine beste in der Formel 1 wird – von den Punkten her, vom Abschneiden in der Fahrer-Weltmeisterschaft. Und natürlich will ich es endlich auch mal aufs Podium schaffen.»

Sergio Pérez jedenfalls ist gewarnt. «Nico ist für mich einer der drei besten Fahrer, die es gibt in der Formel 1. In jedem Fall aber ist er der stärkste Teamkollege, mit dem ich es in meiner Rennfahrerlaufbahn je zu tun hatte», sagt Checo – der sonst nicht für Komplimente über Gegner bekannt ist. Immerhin hatte es Pérez im Grand-Prix-Sport bislang mit Kamui Kobayashi und Jenson Button zu tun. In den bisherigen beiden gemeinsamen Force-India-Jahren konnte Hülkenberg jeweils die Qualifikationsduelle für sich entscheiden. «Von Nico habe ich eine ganze Menge gelernt», gibt der Mexikaner zu.

Für Force India hat sich dieses Zusammenspiel der so unterschiedlichen und dann doch wieder so gleichen Fahrertypen

«gefährlich»



Hülkenberg im Vorjahresmodell: Drei sechste Plätze waren seine Ausbeute – 2016 muss mehr her



Sieger Hülkenberg (r.) in Le Mans: Titelverteidigung muss warten



Hülkenberg als Porsche-Pilot

als produktives Gegeneinander erwiesen. Als 2015 die verbesserte Version des Rennwagens einsatzfähig war, begann der Beutezug der beiden, der schließlich zum fünften Platz des Teams in der Konstrukteurs-Weltmeisterschaft führte, der besten Platzierung der indischen Truppe bisher.

Besitzer Vijay Mallya fand so die Freude am Motorsport zurück. «Die beiden sind so nah beieinander von der Leistung, dass sie mit diesem permanenten Zweikampf das ganze Team nach vorn bringen», sagt Renningenieur Tom McCullogh. Hülkenberg sagt, dass er seinen Vertrag mit den Indern auch deshalb verlängert hat, weil er sich in der Umgebung wohlfühlt, gleichwohl er natürlich mit einem Auge immer nach oben schießt. So fährt er in eigener Sache, aber er weiß, dass er beobachtet wird. Starke Fahrer mit angenehmem Charakter sind überall begehrt. Natürlich ist da immer noch der Traum

von Ferrari. Force India würde diesem wohl nicht entgegenstehen. Aber der Pilot selbst ist Realist: «Träumen ist gefährlich in der Formel 1, vor allem, wenn man von Rot träumt.»

Erwachsener als früher

Die Frage nach Nico Hülkenbergs Chancen für 2016 ist eng verbunden mit den Möglichkeiten, die Force India in der neuen Saison hat. Die Taktik des Vorjahres, fast die erste Saisonhälfte mit einem alten Auto zu absolvieren, wird nicht mehr so funktionieren, jedenfalls nicht mehr so ertragreich. Mit Renault ist mehr zu rechnen als mit Lotus im Vorjahr, auch McLaren dürfte einen Satz nach vorn machen, und Toro Rosso war noch nie ungefährlich.

«Konsolidieren» ist dann auch der bescheidene und trotzdem hohe Anspruch von Vize-Teamchef Bob Fernley. Der ist optimistisch, dass die Aerodynamik gleich von März an richtig funktioniert, Schlüs-

sel zum Aufstieg von Force India war im Vorjahr der Wechsel in den Toyota-Windkanal in Köln, der korrektere Ergebnisse lieferte als der alte in Brackley. Das Warten hat sich in der vergangenen Saison gelohnt. Auch das zeugt davon, dass die Mannschaft weit erwachsener geworden ist als früher. Eine Reife, zu der auch die Entwicklung von Hülkenberg beigetragen hat.

Ein Beleg für diesen Prozess ist, wie der Rennfahrer die Enttäuschung, in diesem Sommer nicht bei den 24 Stunden fahren zu können, verarbeitet hat: «Ich werde sicher nach Le Mans zurückkehren, eines Tages. Aber vorher, denke ich, habe ich noch einige Jahre in der Formel 1 vor mir, in denen ich noch einiges erreichen kann. Das ist meine erste Priorität, dem gilt meine ganze Attacke.» Mit dem typischen Hülkschen Grinsen fügt er an: «Und wenn ich dann wieder in Le Mans fahre, dann werde ich immer noch als Sieger an den Start gehen.» ♦

Sergio Pérez

Checo gegen Hülk: 5:0

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Sergio Pérez (26) ist nicht einer, der viele Komplimente macht. Seinen Teamkollegen Nico Hülkenberg aber schätzt er extrem hoch ein. Was nicht ganz uneigennützig ist.

Er ist zwei Jahre jünger als sein Stallgefährte. Aber Sergio «Checo» Pérez hat nur einen GP-Start weniger aufzuweisen als sein «Gegenüber» Nico Hülkenberg. Die beiden sind also auf Augenhöhe – in Sachen Erfahrung. Und obwohl total unterschiedlich vom Charakter: Sie ergänzen einander prima.

Pérez hat eine zweijährige Ausbildung bei Sauber gemacht. Und wurde dort von Hülkenberg, der bei Williams angefangen hat, 2013 abgelöst. Beide wurden mit Sauber WM-Zehnte. Auch das eine Parallele. Und wie bei Force India hat Pérez auch bei Sauber die «werbewirksameren» Ergebnisse erzielt. In Malaysia (2012) wurde er hinter Fernando Alonso Zweiter. In Kanada (3.) und Montreal (2.) stand er nochmals auf dem Podest. Mit den zwei zweiten Plätzen bei Force India (Bahrain 2014 und Russland 2015) steht es im «Stockerl-Duell» mit Hülkenberg also 5:0. Das nagt am ehrgeizigen Deutschen. Und dieser Klecks im Hülkschen Reinheitsglas soll 2016 eliminiert werden (siehe links).

Pérez' Karriere verlief aber auch nicht geradlinig. Nach dem kometenhaften Aufstieg bei Sauber wechselte er 2013 zu McLaren. Dort traf er auf Jenson Button. Und gegen den sah er in einem podestlosen McLaren-Jahr schlechter aus als erwartet.

Schlimmer noch: Ende 2013 wurde Pérez nahegelegt, dass er sein Cockpit räumen müsse. McLaren brauchte Platz für Ei-

genwächs Kevin Magnussen. Das dann ironischerweise nach nur einem Jahr auch wieder ausgetauscht wurde. Doch das ist eine andere Geschichte.

Pérez musste sich neu orientieren. Und fand bei Force India (u. a. dank seinen mexikanischen Geldgebern) eine neue Heimat. «Vielleicht kam der Aufstieg zu McLaren 2013 zu früh», orakelte Pérez unlängst mal in einem Interview. «Doch solche Rückschläge muss man auch verkraften. Nur dadurch wird man besser.» Und Pérez ist besser geworden. Seine Fehlerquote ist deutlich geringer als noch zur Anfangszeit. Und er ist ein Punktegarant. In den neun Rennen nach der Sommerpause 2015 landete er nur zweimal nicht in den Punkten. Zum Vergleich: Hülkenberg ging viermal leer aus. Auch da hat Pérez also das bessere Ende für sich behalten. Denn was am Ende einer Saison passiert, ist am Anfang einer neuen Saison eher noch in Erinnerung, als die Rennen, die schon ein Jahr oder weiter zurückliegen.

Vom Speed her liegen Pérez und Hülkenberg auf demselben Niveau. Einmal ist der Mexikaner schneller. Dann wieder der Deutsche. Die ideale Kombination also für Force India: Zwei Fahrer, die sich, ohne künstlich zu pushen, gegenseitig zu Bestleistungen anspornen.

Das weiß auch Teambesitzer Vijay Mallya. Der peilt 2016 als Mindestziel die Verteidigung von WM-Rang 5 an. Ein Ziel, das auch Sergio Pérez ins Auge gefasst hat: «Es noch besser zu machen als 2015 wird schwierig. Aber der Ansporn ist da.» Vielleicht wird so aus Force India eines Tages doch noch ein Top-Team. Dann würde sich die Suche nach einem noch besseren Rennstall für beide Piloten auf einen Schlag erübrigen. ♦



Pérez und Hülkenberg: Ungleich, aber ergänzen einander prima

SCHAEFFLER



FAG

PRÄSENTIERT

AUS FAHRERSICHT



Von
Daniel Abt
Formel E

Am Wochenende geht es nach Argentinien. Zum vierten Lauf der Saison 2015/2016 in Buenos Aires. Das Rennen ist eins der Highlights des Jahres. Nicht nur aufgrund der Stadt an sich, sondern auch, weil die Strecke gute Überholmöglichkeiten bietet. Wenn das Rennen nur annähernd so spannend wird wie im Vorjahr (Sieger António Félix da Costa), dann dürfen sich die Fans vor Ort und daheim vor dem TV auf etwas freuen.

Unsere Ziel im Team Abt Schaeffler Audi Sport ist klar: Wir wollen den Rückstand auf das bisher dominierende Renault-e.Dams-Team weiter verringern. Leicht wird diese Aufgabe nicht. Denn die Möglichkeiten vor Ort sind limitiert. Der Zeitplan ist so eng, dass man sich keine großen Set-up-Spielereien leisten kann. Wenn man in einer Trainingssitzung mit beiden Autos unterschiedliche Settings fahren kann, ist

das schon viel. Den größten Spielraum bietet die Hinterachse. Und natürlich Dämpfer und Federn. Aber man muss da auf dem Boden bleiben. Man hat keine Zeit, verschiedene Federn auszuprobieren. Man muss schnell ein Grund-Set-up finden.

Der Test nach dem letzten Rennen in Punta del Este hat auch keine bahnbrechenden Erkenntnisse gebracht. Dafür ist der Kurs mit seinen vielen Schikanen nicht geeignet. Außerdem haben wir diesen Streckentyp kein zweites Mal im Kalender. Man kann also nicht viel für den Rest der Saison mitnehmen. Zwischen den Rennen arbeiten wir natürlich auch intensiv, zum Beispiel an der Software. Oder nehmen das Auto mit auf den Seven-Post-Rig. Nur eines darf man natürlich bei all den Aufholversuchen nie vergessen: Die Konkurrenz schläft nicht. Die versuchen natürlich auch, überall das Maximum herauszuholen.



Buenos Aires: Die nächste Formel-E-Station für Daniel Abt

MFR Challenge

Fittipaldi siegt, Schumi jubelt



Titel in Indien: Pietro Fittipaldi gewann die MFR Challenge

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Schon mal was von einer MFR Challenge gehört? Wohl kaum. Doch für junge Fahrer ist sie eine willkommene Abwechslung. Und in den Wintermonaten, wo sich kaum ein Rad dreht, eine gute Gelegenheit, in Form zu bleiben.

Vier Veranstaltungen, 14 Rennen und eine Vielzahl internationaler Nachwuchstaleute: So könnte man die MFR Challenge beschreiben, die Ende Oktober in Abu Dhabi angefangen hat. Und nach Rennen in Bahrain und Dubai am Wochenende auf dem MFR-Heimkurs, dem Madras Motor Racing Track in Chennai/Indien, zu Ende ging.

Sinn der Serie ist es, jungen Fahrern in den Motorsportarmen Wintermonaten eine Gelegenheit zu bieten, Rennen zu fahren. Einzigartig ist die Idee nicht. In Neuseeland gibt es seit Jahren die Toyota Racing Series, die von Mitte Januar bis Mitte Februar ausgetragen wird. Und in den USA versuchte Ferrari vor zwei Jahren, die Florida Winter Series zu etablieren. Dieser Versuch scheiterte aber.

Gefahren wird bei der MFR Challenge in zwei Klassen: der 1600- und 2000-Kubik-Kategorie. Die Autos stammen von Dallara, die 2-Liter-Motoren von Renault. Sie leisten rund 210 PS bei 6500/min. Die kleineren Flitzer werden von einem

Ford-Duratec-Motor angetrieben und lassen etwa 140 Pferden galoppieren.

Ausrichter des Championats ist MFR, das einzige Reifenunternehmen in Indien, das auch Rennautos baut. Und seit zehn Jahren eine Art Monopolstellung in Indien einnimmt, wenn es um Rennsport-Gummi geht.

Fittipaldi, Alesi, Newey, Schumi

Erster Sieger der MFR Challenge war Conor Daly 2012/2013. Die diesjährige Ausgabe gewann Pietro Fittipaldi, der Neffe des ehemaligen Formel-1-Weltmeisters Emerson Fittipaldi (siehe auch Kompakt-Meldungen). Fittipaldi jr. bestritt alle Läufe und triumphierte bereits in Abu Dhabi und Bahrain. In Chennai holte er sich die Siege Nr. 3 und 4. Rang 2 ging an eine Dame: Tatiana Calderón – bestens bekannt aus der Formel 3. Die Kolumbianerin genoss in Bahrain die Unterstützung von Juan-Pablo Montoya. Das muss geholfen haben: Beim nächsten Event in Dubai ließ sie in Lauf 2 sämtliche männlichen Kollegen hinter sich.

Nur je einen Einsatz absolvierten Mick Schumacher und Giuliano Alesi. Während Alesi (in Dubai) blass blieb, fuhr Schumi jr. beim Finale in Indien auf die Ränge 3 – 6 – 5 – 2. Damit kam der Sohn von F1-Legende Michael Schumacher mit der Teilnahme an nur einem Event noch auf Gesamtrang 10 – fünf Plätze hinter Harrison Newey, dem Sohn von Adrian Newey. ♦

NACHRICHTEN

Ölpreise zwingen Fisher zum Ausstieg

IndyCar Vor knapp einem Jahr ist Sarah Fisher mit Partner Wink Hartman eine Fusion mit Ed Carpenter Racing eingegangen. Daraus entstanden ist CFH Racing, das 2015 mit Josef Newgarden zwei Rennen gewann. Doch diese Partnerschaft ist nun am Ende. Hartman, der sein Geld mit Öl verdient, machen die purzelnden Rohstoffpreise zu schaffen. Deshalb hat er nun beschlossene, sich aus der IndyCar-Serie zurückzuziehen. Carpenter ist nun wieder auf sich alleine gestellt – als Ed Carpenter Racing. Newgarden bleibt ebenfalls an Bord.

Max zu Ganassi? Felix in die Indy Lights?

IndyCar Ex-Formel-1-Pilot Max Chilton (Marussia) macht sich Hoffnungen auf ein IndyCar-Cockpit bei Ganassi. Der Brit hat 2015 die Indy Lights absolviert, im Team von Trevor Carlin. Und wurde mit einem Saisonsieg Gesamtfünfter. Der nächste Europäer, der in die Fußstapfen Chiltons treten könnte, wäre Felix Rosenqvist. Der amtierende F3-Champion war bei einem Indy-Lights-Test in Homestead Schnellster. ♦ CE

KOMPAKT

*** **GP2** Arthur Pic wechselt von Campos zu Rapax. Pierre Gasly hat bei Prema eine neue Heimat gefunden. Der Teamkollege des Red-Bull-Juniors stand mit Antonio Giovinazzi bereits fest.

*** **3.5 V8** Der Genfer Louis Delétraz kriegt bei Fortec einen Teamkollegen mit einem berühmten Namen: Pietro Fittipaldi, Neffe von F1-Weltmeister Emerson.

*** **3.5 V8** Pons setzt 2016 auf Alex Bosak und die Niederländerin Beitske Visser.

*** **GP3** Wie MSA schon letzte Woche verkündete, fährt der Schweizer Kevin Jörg 2016 für Dams. Seine Teamkollegen sind Jake Hughes (GB) und Santino Ferrucci (USA). Arden hat 2-Liter-Eurocup-Sieger Jack Aitken unter Vertrag genommen.

*** **Formel E** Der Mexikaner Salvador Durán ersetzt den Franzosen Nathanaël Berthon bei Aguri. Angeblich für den Rest der Saison. ♦ CE

Langstrecken-WM

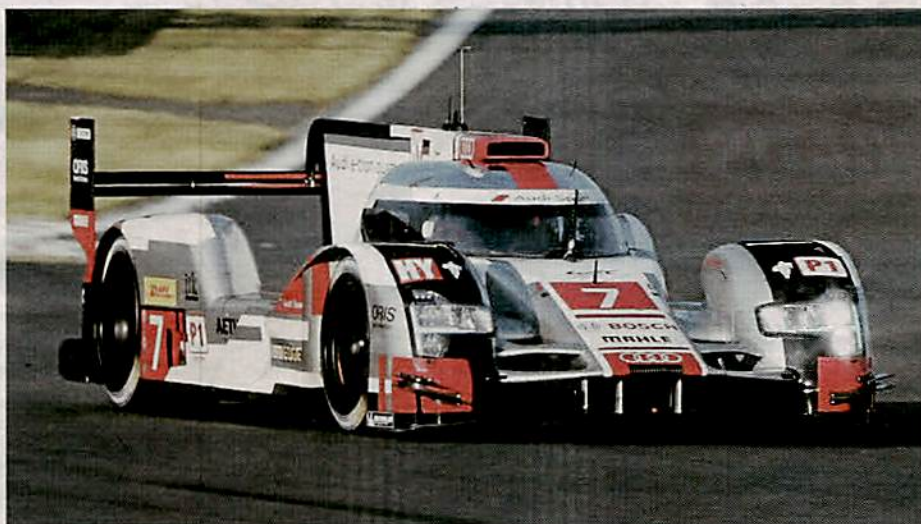
Action im LMP1-Lager

Von MICHAEL BRÄUTIGAM
und ARNO WESTER

Nach Toyota nehmen wie berichtet in dieser Woche auch Weltmeister Porsche und Audi die ersten Testkilometer im neuen Jahr unter die Räder. Positive Nachrichten aus dem Lager der LMP1-Privatteams. Und: Kommt der BMW-LMP1?

In dieser Woche steht bei den Audianern jedoch keineswegs die weitere Erprobung des neuen R18 auf dem Programm, heute Dienstag und morgen Mittwoch (2./3. Februar) absolviert man zunächst mit dem Vorjahresauto Reifentests mit Michelin in Le Castellet.

Nächste Woche ist man dann von Montag bis Samstag (8. bis 13. Februar) zu ausgiebigen Testfahrten in Bahrain, wo man mit dem «Neuen» jene Testkilometer aufholen möchte, die man bei den von Kinderkrankheiten geprägten Dezember-Tests in Sebring verloren hat. Nach momentanem Stand sei laut Audi-LMP1-Pressesprecherin Eva-Maria Becker auch kein weiterer Härtestest in Zentralflorida auf der Agenda. Das könnte sich jedoch noch ändern. Kommt ein weiterer Sebring-Probelauf nicht zustande,



Audi: Beim Michelin-Test in Le Castellet noch einmal mit dem Vorjahresauto (Foto) unterwegs

so gäbe es auch außerhalb der USA Möglichkeiten, noch vor dem Prolog in Le Castellet ausgiebig zu testen.

Rebellion und ByKolles bleiben

Während die «Großen» ihr Programm bereits lange verabschiedet haben – lediglich der Wurz-Nachfolger bei Toyota muss noch bekannt gegeben werden –, tut sich auch bei den privaten LMP1-Teams etwas. Kurz nach Ablauf der WEC-Nennfrist vergangene Woche

Montag ließ Rebellion Racing die Katze aus dem Sack. Lange stand der Umfang des Engagements auf der Kippe, doch nun ist klar: Man wird die gesamte Saison 2016 bestreiten. Und das mit aus dem letzten Jahr bekannten Fahrern: Nick Heidfeld spannt wieder mit Nico Prost und Mathias Beche zusammen. Auf dem Schwesterauto gehen Dominik Kraihamer, Alexandre Imperatori und Mathéo Tuscher an den Start. Hauptaugenmerk liegt in dieser Saison auf

einer verbesserten Zuverlässigkeit des überarbeiteten AER-Motors, der 2015 noch für einige Kopfzerbrechen sorgte.

Die Konkurrenz in Form des ByKolles-Teams steht ebenfalls wieder in den Startlöchern und wird mit mindestens einem Fahrzeug in der WEC antreten.

Was ist dran am BMW-LMP1?

Noch in der Gerüchteküche befindet sich ein mögliches LMP1-Comeback von BMW. Wie vor allem die Kollegen der «sport



Wieder in der WEC: Heidfeld



BMW: Bald LMP-Comeback?

auto» zuletzt wieder berichten, könnte ein mögliches Box-56-Auto mit Wasserstoff- oder Brennstoffzellen-Antrieb 2018 als Vorbote eines LMP1-Engagements kommen.

Gegenüber MSA sagte BMW Motorsport Direktor Jens Marquardt, man stehe mit dem ACO im Dialog. Anders als Mercedes (F1) und Audi (WEC), die jeweils noch ein globales Top-Programm haben, ist BMW derzeit «nur» in der DTM sowie im GT-Sport engagiert. ♦

24h Le Mans

Wer sind die 58 Teilnehmer?



Porsche: Als Vorjahressieger automatisch für Le Mans gesetzt



Marc VDS: Die Einladung für den belgischen Z4 läuft ins Leere

Diesen Freitag werden auf einer Pressekonferenz in Paris die Starterlisten für die Langstrecken-WM (WEC), ELMS sowie die 24h von Le Mans bekannt gegeben. Einige Teams haben ihre Startplätze an der Sarthe durch sportliche Erfolge sicher – können sie aber teils nicht einnehmen.

Das gilt vor allem für das BMW-Team MarcVDS. Als Vizemeister der ELMS-GTE-Klasse 2015 erhielt das belgische Team ebenso eine Einladung die wie Ferrari-Mannschaft Formula Racing, welche den GTE-Titel erringen konnte. Da MarcVDS die Aktivitäten im Automobilbereich aber eingestellt hat und die Einladung auch an die Teilnahme an ELMS, ALMS oder ISCC gekoppelt ist, wird man die Einladung schlicht verfallen lassen müssen.

Auch die weiteren ELMS-Meisterteams von Greaves Motorsport (LMP2), LNT (LMP3) und TDS Racing (GTC) haben ihre Einladung für den 24h-Klassiker sicher. Bei LNT ist eine Teilnahme jedoch eher unwahrscheinlich.

Alle WEC-Starter in Le Mans

Wahrscheinlicher dagegen ist die Teilnahme der ALMS-LMP3-Champions DC Racing. Für die LMP2-Meister in der ALMS, das Schweizer Team Race Performance, war der Titel und damit die Startplatzgarantie an der Sarthe das erklärte Ziel – welches bekanntlich ja auch erreicht wurde.

Ebenfalls aus der ALMS eingeladen ist das Team Clearwater Racing als GT-Champion. Sollten diese die Einladung annehmen, wäre das nach eigener Aussage erfolgreichste GT-Team Asiens an Bord.

Zwei weitere fixe Einladungen gehen dank der IMSA raus. Diese hat aus der ISCC die Teams Michael Shank Racing (LMP2) und Scuderia Corsa (GTE-Am) ausgewählt.

Die weiteren Einladungen ergeben sich aus den Ergebnissen beim letzten 24h-Rennen in Le Mans. So sind auch die vier Klassensieger von 2015, Porsche (LMP1), KCMG (LMP2), Corvette Racing (GTE-Pro) und SMP Racing (GTE-Am) mit je einem Auto gesetzt.

Ihren Startplatz sicher haben darüber hinaus wie gewohnt sämtliche permanenten WEC-Starter, die wie erwähnt ebenfalls Freitag in Paris bekannt gegeben werden.

Ab diesem Jahr wird es auf dem 13,6 km langen Kurs in Le Mans übrigens etwas voller. Statt 56 werden bei der diesjährigen 84. Auflage 58 Autos ins Rennen gehen. ♦ MBR

Langstrecke Nürburgring

Einigungen in der Eifel

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und ARNO WESTER

Für die Langstreckenszene am Nürburgring gibt es gleich zwei gute Neuigkeiten: Die Regeln für die Rennen auf der Nordschleife wurden finalisiert - und der TV-Deal mit RTL für das 24h-Rennen ist perfekt.

Am Ende waren DMSB und Fahrer AG sich doch einig. Der in Sicht gekommene Kompromiss zwischen nicht umgesetzten bzw. nicht umsetzbaren Vorschlägen der Fahrer für die Verbesserung der Sicherheit der Nordschleife-Rennen (siehe MSA 5), ist gefunden.

Die Einigung in den einzelnen Punkten sieht nun wie folgt aus: Bei der Code-60-Regelung wird der Vorschlag eines «Stufen-Modells» der Fahrer AG wie vorgeschlagen umgesetzt. Bei «doppelt Gelb» gilt ein 120-km/h-Tempolimit, erst darauf kann eine Kombination aus gelber Flagge und der Code-60-Flagge folgen, ab der dann Tempo 60 gilt. Gegenüber der vorherigen Regelung ohne Zwei-Stufen-Modell sollen so die Code-60-Phasen drastisch reduziert werden, weil meist «doppelt Gelb» reichen soll.

Nicht zur Gänze umgesetzt sind die Anregungen der Fahrer AG in puncto Driving Permit



Größte Baustellen beseitigt: Der Rennbetrieb im Schatten der Nürburg ist für 2016 geregelt

Nordschleife («Nordschleife-Führerschein») und E-Learning. Anders als von der Fahrer AG im Sinne des Breitensports gewünscht, muss man nach wie vor die DPN Stufe A für die Teilnahme am 24h-Rennen besitzen, statt wie bei den anderen Top-Veranstaltungen, bei der die DPN gilt, mit der Stufe B «kleine» Autos beim Eifel-Marathon fahren zu dürfen.

Beim Thema E-Learning hatte die Fahrer AG vorgeschlagen, dass jeder Fahrer zu Beginn der Saison eine Art Fahrprüfung ablegen muss, bevor er sein erstes Nordschleife-Rennen mit DPN-

Pflicht absolviert. Vorbereiten sollte man sich darauf mittels eines E-Learning-Tools.

TV-Deal mit RTL ist jetzt fix

Der Kompromiss: Jeder Fahrer muss zu Hause über ein E-Learning-Tool der DMSB Academy «pauken». Der jeweilige Veranstalter eines Rennens kann das Wissens mittels Stichproben überprüfen. «Wichtig war allen Beteiligten, dass sich jeder Rennfahrer - egal, ob Newcomer oder erfahrener Pilot - mit den speziellen Verhältnissen auf der Nordschleife intensiv auseinandersetzt», erläutert

DMSB-Präsident Hans-Joachim Stuck.

Der bereits in MSA 4 angedeutete TV-Deal mit RTL für das 24h-Rennen (28./29. Mai) ist derweil auch unter Dach und Fach. Der Free-TV-Spartensender «RTL Nitro» wird 25 Stunden (!) ununterbrochen vom 24h-Rennen berichten - die längste Live-Übertragung in der Historie der Mediengruppe. Der Hauptsender schaltet sich vom FI-GP in Monaco hinzu und zeigt Highlights der Start- und Schlussphase. So verpassen auch die Daheimgebliebenen keine Minute Ring-Action. ♦

Tourenwagen-EM

Die neue Identität



Neuer Außenauftritt: Das neue Logo der Tourenwagen-EM

Pünktlich zur Öffnung des Einschreibefensters zur neuen Saison hat die Tourenwagen-EM (ETCC) ihr neues Gesicht präsentiert.

Seit die damalige Tourenwagen-EM 2005 in die -WM (WTCC) umgewandelt wurde, hatte sie im Windschatten des «großen Bruders» eher ein Mauerblümchen-Image. In dieser Saison könnte sich das mit Einführung der TCN2-Fahrzeuge (auf TCR-Technikbasis) und einigen er-

warten Top-Teams/-Fahrern ändern. Dazu kommen attraktive Rennorte wie die Nürburgring-Nordschleife, Vila Real oder Imola.

Passend dazu hat man der Serie, die neben der neuen TCN2-Topklasse auch weiterhin für alte S2000- sowie S1600-Autos ausgeschrieben wird, mit einem neuen Logo einen neuen Anstrich verpasst. Das von der FIA entwickelte Logo hat Anleihen aus den Logos der WEC, Formel E und Formel-3-EM. ♦ MBR

Audi

Personalrochaden

Bei Audi, der quattro GmbH und Audi Sport kommt es offenbar zum Stühlerücken: Die Aufgaben des momentanen Kunden-sportleiters Romolo Liebchen übernimmt ab 1. März Audi-LMP1-Projektleiter Chris Reinke. Auch an der Spitze der quattro GmbH bahnt sich ein Wechsel an.

Das berichtet das Online-Magazin unseres Schwesterblattes «auto motor und sport». Auf MSA-Nachfrage bestätigte Audi-Sport-Kommunikationschef



Reinke: Löst im Kundensport...

Jürgen Pippig, dass Reinke Liebchen zum 1. März ablösen wird.

Außerdem wurde bekannt, dass auch die Stelle des Chefs bei der quattro GmbH angeblich neu besetzt werden soll: Laut gut informierter Quellen scheidet Heinz Hollerweger aus. Ihm soll der bisherige Lamborghini-Chef Stephan Winkelmann folgen. Als neuer CEO und Präsident der italienischen Edelmarke, die zum VW-Konzern gehört, wurde nach MSA-Informationen der frühere Ferrari-F1-Teamchef Stefano Domenicali auserkoren! ♦ AW



... Romolo Liebchen ab

NACHRICHTEN

Courage: Mit Russen-LMP2 in Le Mans?

Langstrecken-WM Ein großer Name könnte beim diesjährigen 24h-Rennen in Le Mans wieder in der Starterliste auftauchen. Yves Courage hat Medienberichten zufolge einen BR01-Nissan gekauft und sich mit seinem Courage-Team für einen Start beim Langstreckenklassiker auf seiner Haus-Strecke beworben. Ob er, dessen Team sogar schon Gesamt-Zweiter an der Sarthe wurde, den Zuschlag erhält, erfährt er auf einer Pressekonferenz diesen Freitag (siehe dazu S. 12).

Zwei gleich lange Rennen am Ring

WTCC Aufgrund des neuen WTCC-Rennformats musste auch der Zeitplan für die Rennen im Rahmen des 24h-Rennens am Nürburgring etwas angepasst werden. Statt eines Sprint- und eines Hauptrennens - wie auf allen anderen Strecken - werden auch 2016 zwei Rennen à drei Runden gefahren. Die Startzeiten der beiden Rennen am Samstag vor dem 24h-Start: 11.45 und 12.45 Uhr.

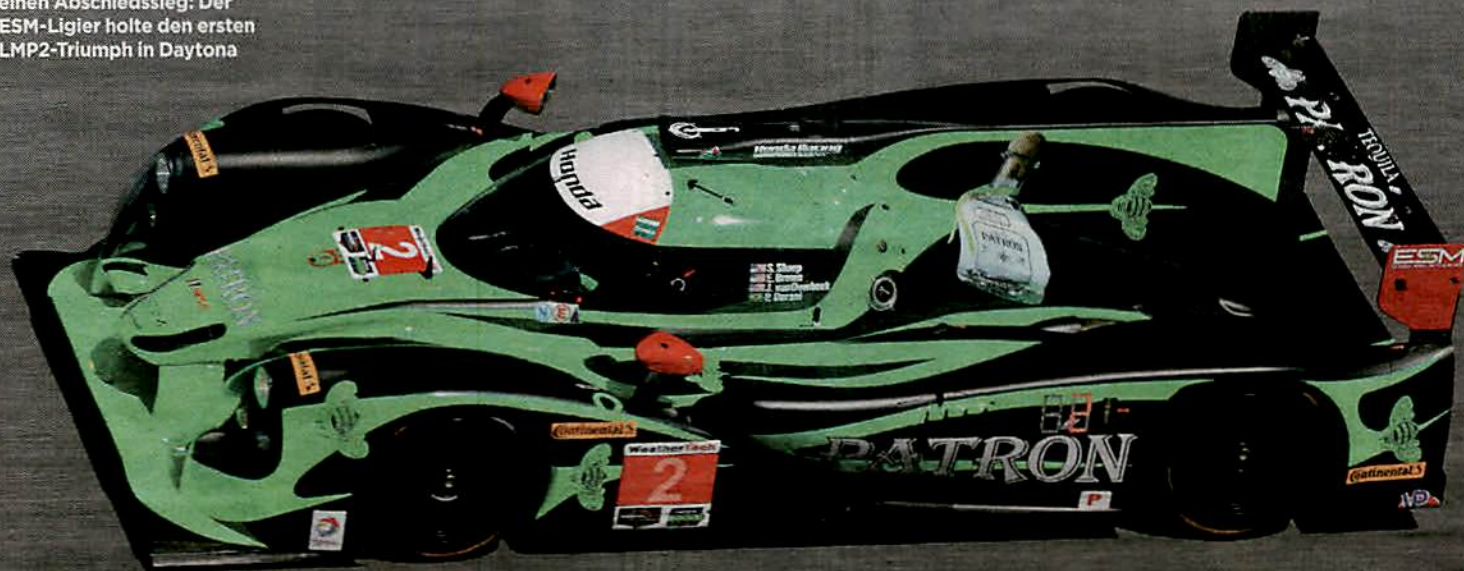
Herberth zurück, Bonaldi neu dabei?

ADAC GT Masters Dass das Starterfeld wieder anwachsen wird, ist längst klar. Mittlerweile hat auch das Porsche-Team Herberth Motorsport sein Comeback bekanntgegeben, das mit einem 911 GT3 R für Robert Renauer und Martin Ragginger an den Start gehen wird. Damit dürfte man zu den Titelaspiranten zählen. Wie «Omni-Corse» berichtet, steht auch ein ganz neues Team vor einem Einstieg: Bonaldi Motorsport aus Italien, die zwei Lamborghinis Huracán ins Rennen schicken wollen.

Comeback: Ahrens im Production-DS3

DTC Ein Wiedersehen mit einem alten Bekannten gibt es in dieser Saison: Alf Ahrens, Sohn von Ex-F1-Pilot «Kurti» Ahrens, kehrt in das ab 2016 nur noch «Deutscher Tourenwagen Cup» genannte Championat zurück. Er wird in der «Production»-Klasse einen DS3 des Teams JAS Rennsport aus Fürstenwalde pilotieren. Zuletzt fuhr Ahrens 2010 in der Serie, die damals noch als «ADAC Procar» an den Start ging. ♦ MBR

Verwehrte den DP-Boliden einen Abschiedsieg: Der ESM-Ligier holte den ersten LMP2-Triumph in Daytona



ISCC - 24h Daytona

Die LMP2-Premiere

Von MARCUS SCHURIG

Erstmals konnte beim 24h-Rennen ein LMP2-Prototyp den Gesamtsieg holen und zum ersten Mal siegte auch Honda als Motorenlieferant beim Langstreckenklassiker in Daytona/Florida. Extreme Speed Motorsport überzeugte mit seinem Ligier-Honda vor allem durch eines: extremen Speed.

Die Vergangenheit hat verloren, die Zukunft gewonnen: So zumindest sahen es die meisten im Fahrerlager von Daytona. Erstmals seit 2004 siegte beim 24h-Rennen kein Daytona-Prototyp aus der verstaubten Grand-Am-Epoche. Stattdessen holte das Team Extreme Speed Motorsport mit dem Ligier-Honda den ersten Sieg für die LMP2-Fraktion.

Der Sieg markiert eine Zäsur: im Jahr 2014 verschmolzen die beiden Rivalen im US-Langstreckensport – die ALMS und die

Grand-Am – zur United Sports-Car Championship. Und seither treten auch die eigentlich völlig ungleichen Topwagen der alten Serien in einer gemeinsamen Prototypenklasse gegeneinander an: Daytona Prototypen (DP) und LMP2-Wagen.

Im nächsten Jahr werden die Daytona Prototypen endlich ausgemustert, und eine an amerikanischen Verhältnisse angepasste LMP2-Klasse übernimmt dann das Zepter. «Und vermutlich hat IMSA aus diesem Grund den LMP2 nun auch eine bessere Einstufung zukommen lassen», argwöhnte zum Beispiel Ryan Dalziel, der mit einer Corvette-DP abgeschlagen auf Platz 3 ins Ziel.

Zeitenwechsel bei IMSA

Der Verdacht kann in der Tat aufkommen, vergleicht man allein nur die schnellsten Rundenzeiten der direkten Gegner in Daytona: Der siegreiche Ligier-LMP2 von Scott Sharp, Ed Brown, Johannes van Overbeek

und Luis Felipe Derani schaffte eine schnellste Rundenzeit von 1:39,192 Minuten, der zweitplatzierte Daytona-Prototyp von Wayne Taylor Racing kam auf 1:40,404 Minuten und die drittplatzierte Corvette-DP von Dalziel, Marc Goossens und Ryan Hunter-Reay kam über 1:40,829 Minuten nicht hinaus.

In den letzten zwei Rennstunden hatte Luis Felipe Derani dann auch keine sonderliche Mühe, die beiden in der Führungsrunde verbliebenen Daytona-Prototypen in Schach zu halten. Der Sieg war trotzdem nicht unbedingt zu erwarten, auch wenn die LMP2 schneller waren. Erstens waren die DP numerisch in der Überzahl, zweitens sind die altertümlichen DP-Tanker nahezu unverwundlich, die LMP2 dagegen eher grazil.

Doch das ESM-Team hatte sich Verstärkung ins Boot geholt: Die ESM-Truppe wurde durch Mitarbeiter von Onroak unterstützt, die das Ligier-Chas-

sis entwickelt haben. Der Honda-Motor verfügt über reichlich Leistung, und das Einsatzteam mittlerweile auch über viel Erfahrung.

Damit war der Sieg aber noch nicht ausgemacht: Ein kleiner Unfall und zwei Penalties sorgten beim ESM-Ligier für Zeitverluste, die aber durch die vielen Gelbphasen wieder ausgeglichen werden konnten. Dazu war das Fahreraufgebot nicht unbedingt der Brüller: Ed Brown fuhr nur einen halben Stint, Scott Sharp war nicht unbedingt der Schnellste, so dass van Overbeek und Derani die Kohlen aus dem Feuer holen mussten. Dazu plopten in der letzten Rennstunde über 20 Fehlermeldungen für Getriebetemperatur und Servolenkung auf dem Display auf, die Pilot Derani ignorieren musste – offenbar handelte sich aber um ein Sensorproblem.

Dazu schwächelten die Gegner, allen voran das Team von Chip Ganassi, das in den letzten

Jahren mit seinen Riley-Ford einen Daytona-Sieg an den nächsten gereiht hatte.

Doch beim letzten Rennen der DP in Daytona gab es kein Happy End für Ganassi: Tony Kanaan strandete nach achteinhalb Rennstunden mit Totalausfall der Bremsen, woraufhin das gesamte Bremssystem getauscht werden musste, später sorgte eine zweite Reparatur für weiteren Zeitverlust.

Das Ganassi-Schwesterauto hielt sich bis zur 20. Rennstunde in der Führungsrunde und fiel dann mit Temperaturproblemen zurück.

Deltawing: Führung und out

Damit blieben nach der Papierform eh nur noch die Corvette-DP als Gegner für ESM-Ligier übrig. Das Team von Wayne Taylor erfüllte die Erwartungen und übte bis zur letzten Rennstunde Druck auf den führenden Ligier auf.

Dem Schlusspurt von Derani hatte Max Angelelli aber nichts



Ausgelassener Jubel: Die versammelte ESM-Mannschaft feiert den Gesamtsieg



Mit vielen Problemen: Die Daytona-Dauersieger von Ganassi



Wirth: Früh raus im Deltawing



Auch zu langsam: Corvette DP



Führungsarbeit: Deltawing

IMSA SPORTS CAR CHAMPIONSHIP / Resultate

Daytona, Florida/USA: 5.729 km; Rennen über 24 Stunden; 54 Autos gestartet, Wetter/Piste: wolkig/trocken.

1. Sharp/Brown/van Overbeek/Derani (Ligier JS P2-Honda) 199 Runden (1. P); 2. R. Taylor/J. Taylor/Angelelli/Barrichello (Corvette DP) +26.166 sec. (2. P); 3. Dalziel/Goossens/Hunter-Reay (Corvette DP) +1:27.276 (3. P); 4. Fittipaldi/Barbosa/Albuquerque/Pruett (Corvette DP) +5 Rdn. (4. P); 5. Stroll/Wurz/Hartley/Priaux (Riley-Ford) +11 Rdn. (5. P); 6. Cameron/Curran/Pagenaud/Adam (Corvette DP) +12 Rdn. (6. P); 7. Gavin/Milner/Fässler (Chevrolet Corvette C7.R) +14 Rdn. (1. GTLM); 8. Magnussen/Garcia/Rockenfeiler (Chevrolet Corvette C7.R) +14 Rdn. (2. GTLM); 9. Bamber/Makowiecki/Christensen (Porsche 911 RSR) +14 Rdn. (3. GTLM); 10. Pier Guidi/Premat/Serra/Rojas (Ferrari 488 GTE) +15 Rdn. (4. GTLM); 11. Auberlen/Werner/Farfus/Spengler (BMW M6 GTLM) +15 Rdn. (5. GTLM); - Ferner: 14. Potter/Lally/Seefried/Rast (Audi R8 LMS) +33 Rdn. (1. GTD); 15. Pappas/Catsburg/Long/Pilgrim (Porsche 911 GT3 R) +33 Rdn. (2. GTD); 16. Keating/Robinson/Mosing/Foss/Faulkner (Dodge Viper GT3-R) +33 Rdn. (3. GTD); - Ferner: 18. Miller/Goikhberg/Simpson/Koch (Oreca FLM09) +34 Rdn. (1. PC); 25. Alon/Kimber-Smith/Gutierrez/Bouille (Oreca FLM09) +38 Rdn. (2. PC); 29. Drumwright/Mowlem/Drissi/Gaughan/Vera (Oreca FLM09) +43 Rdn. (3. PC)

Internet: www.imsa.com

NACHGEHAKT BEI René Rast

(29/D) Der GTD-Klassensieger (siehe S. 17) über Taktik, Benzinpoker und den schlimmsten Stint seiner Rennkarriere.



Von ARNO WESTER

Wie hast du die spannende Schlussphase des Rennens erlebt? Ich bin den gesamten letzten Stint auf Ansage meines Teams gefahren. Normalerweise verbraucht der Audi R8 LMS drei Liter pro Runde. Ich durfte im letzten Stint aber nur 2,0 bis maximal 2,5 Liter verbrauchen – sonst hätte es nicht gereicht. Jede Runde ein anderes Tempo zu fahren, das ist verdammt schwer. Ich glaube, das war der schwierigste Stint in meiner bisherigen Rennkarriere.

Eurer Konkurrent um den Sieg ist dann ohne Sprit ausgerollt... Das Team hat bei der ganzen Rechnerei einen Mega-Job gemacht. Wir haben

mit unserer Taktik den Lambo unter Druck gesetzt, das hat sich ausgezahlt. Neun Minuten vor Schluss kam über Funk die Anweisung: Lass den Lambo vorbei, der rollt eh aus! Und vor Beginn der letzten Runde hieß es, der Porsche darf nicht vorbei. Ich habe ihn schon im Rückspiegel gesehen – und dann noch einmal Gas gegeben. Hinter der Ziellinie bin ich ohne einen Tropfen Benzin im Tank ausgerollt.

Wie sieht dein weiteres Programm aus? Jetzt freue ich mich sehr auf Bathurst. Neben dem 12h-Rennen dort stehen für mich bisher nur die 24h auf dem Nürburgring und in Spa auf dem Programm. Außerdem bin ich Test- und Ersatzfahrer im LMP-Programm von Audi.

24h Daytona - LMPC-Klasse

Wunderkind als Lichtblick

Von ARNO WESTER

Die Teams und auch die meisten Piloten der PC-Kategorie haben sich in Daytona nicht mit Ruhm bekleckert. In dieser Klasse war schon früh die Spannung raus. Ein Lichtblick: «Wunderkind» Kenton Koch.

Wenn es noch eines Beweises bedurft hätte, dann war es dieses Rennen: Die LMPC-Kategorie, in denen die Einheitsbolidem vom Typ ORECA FLM09 um Positionen und Aufmerksamkeit kämpfen, haben – und das muss man leider so deutlich sagen – in der ISCC nichts mehr zu suchen. Die Prototypen sind unzuverlässig und das Gefälle bei Teams und Fahrern ist riesengroß. Nicht einmal vier Stunden waren gefahren, da lag der bestplatzierte PC von Robert Alon, Nicholas Bouille, José Gutierrez und Tom Kimber-Smith schon hinter den späteren Siegern der GTLM-Klasse, Fässler, Gavin und Milner. Zwölf Stunden später waren

auch die Top 8 aus der GTD-Kategorie am LMPC-Klassenbesten vorbeigezogen.

Engel nach 7 Stunden raus

Am Ende gab es nur einen Lichtblick, und der hieß Kenton Koch. Der 21-jährige US-«Wunderknabe», der in seiner bisherigen Rennkarriere eine sensationelle Gewinnquote von 74% (46 Siege in 62 Rennen) vorweisen kann, glänzte auch in Daytona mit absoluten Topzeiten. Bei seinem erneuten Erfolg hatten Koch und seine JDC-Miller Teamkollegen Misha Goikhberg, Chris Miller und Stephen Simpson am Ende vier Runden Vorsprung auf das zu Beginn führende Quartett von PRI/Mathiasen Motorsport.



Kenton Koch

Für GT-Weltcup-Sieger Maro Engel war der «Daytona-Ausflug» schon nach sieben Stunden wegen zweier Unfälle der überforderten Teamkollegen im Starworks-Oreca beendet. Der andere Teamkollege, Felix Rosenqvist, drehte am gesamten Daytona-Wochenende genau eine einzige Runde! ♦



Die LMPC-Sieger ganz in Gelb: Der Oreca des JDC-Miller-Teams



Schwierige Daytona-Premiere: Engel als Opfer der Teamkollegen

entgegenzusetzen, zumal ein Batterieproblem dafür sorgte, dass Angelelli alle Verbraucher ausschalten musste – auch den Lüfter für das Cockpit. Das führte beim Piloten zu starker Dehydrierung, so dass er nach dem Rennen erstmal im Streckenhospital landete.

Das Visit-Florida-Team mit Dalziel, Hunter-Reay und Goossens hatte da die Flinte schon lange ins Korn geworfen: «Unser Auto lag nicht optimal, dazu hatten wir am Ende ein Problem mit der Servolenkung, so dass wir im Finale nur noch Zuschauer waren», erklärte Dalziel nach dem Rennen.

Für ein kleines aber kurzes Highlight im Gefecht zwischen DP und LMP2 sorgte zu Rennbeginn immerhin ein dritter Prototyp, nämlich der Delta Wing: Das skurrile Gefährt führte sogar zwei Mal, doch ein Unfall nach knapp vier Stunden sorgte dafür, dass auch diese Leuchtschnuppe ganz schnell wieder erlosch. ♦

NACHRICHTEN

24h Daytona - GTLM-Klasse

400 Millionen Dollar fürs «neue» Daytona

Daytona Rising vergangenen Mittwoch wurde der für 400 Millionen US-Dollar (!) umgebaute Daytona International Speedway (DIS) passend zum 50-jährigen Jubiläum des 24h-Rennens offiziell eingeweiht. Der neue Superspeedway hat als «einziges Motorsport-Stadium der Welt» neue Dimensionen geschaffen. So können die Fans mit 20 Aufzügen und über 40 Rolltreppen ihre auf drei verschiedenen Ebenen befindlichen, breiteren und bequemeren Sitzplätze erreichen. Von allen Plätzen aus hat man einen perfekten Blick über das riesige 2,5-Meilen-Oval. Zu dem komfortablen Angebot mit einer Vielzahl von Fan-Shops, Restaurants, Toiletten und 60 luxuriösen Suiten gehört auch die Einrichtung von kostenlosem W-LAN auf allen 101.500 Sitzplätzen, die für das NASCAR-Saisonhighlight mit dem «Daytona 500» am 21.2. fast ausverkauft sind. Das gigantische Projekt wurde ohne Unterstützung der Stadt Daytona Beach oder dem US-Bundesstaat Florida realisiert. Die milliarden-schwere France-Familie hat den «DIS» mit eigenen finanziellen Mitteln über 30 Monate renovieren lassen.

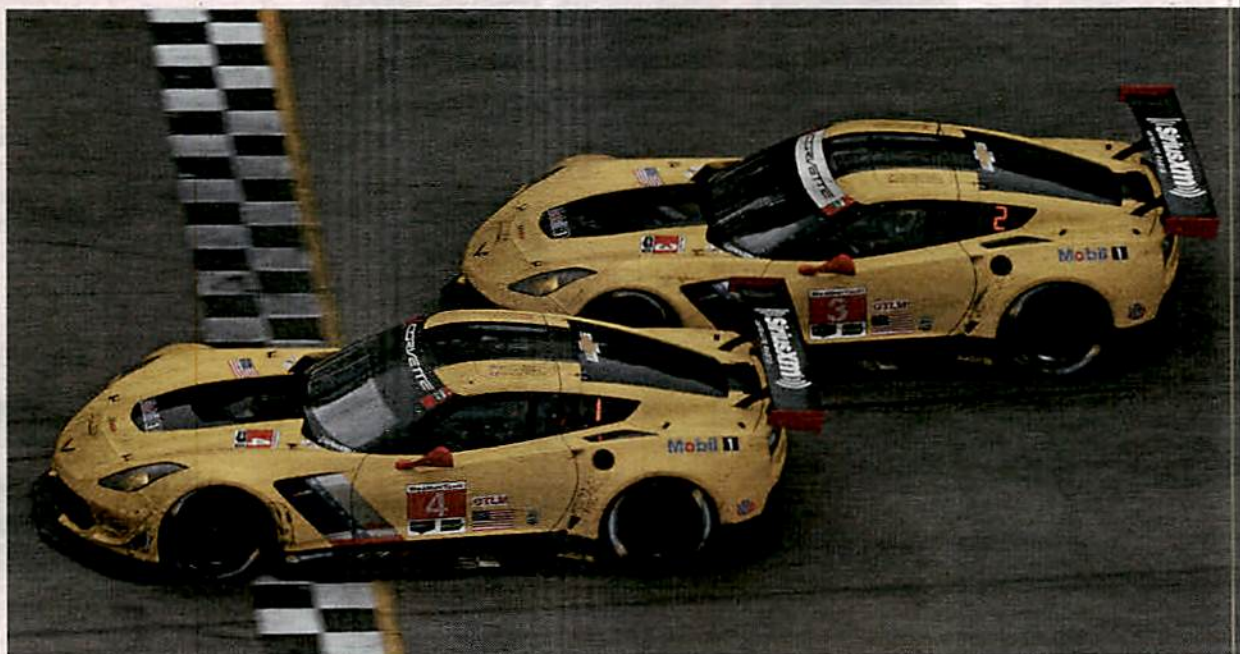
Diskussionen um Prototypen 2017

Prototypen Mit Beginn der 2017er Saison soll ein neues Reglement für die Königsklasse mit den Prototypen (P) in Kraft treten. Hinter den Kulissen wird darüber nicht nur bei den interessierten Herstellern diskutiert. Auch ACO-Präsident Pierre Fillon und WEC-Chef Gérard Neveu dürften die Heimreise mit gemischten Gefühlen angetreten haben. Bei einem weiteren Treffen in Paris werden Beschlüsse und bis Ende Februar eine Entscheidung erwartet. Fakt ist, dass die IMSA für die Prototype-Kategorie vier Hersteller ausgewählt hat: Riley & Scott, Dallara, Ligier und Oreca.

Asiaten bringen einen GT3-Schub

Neue Hersteller In der GT-Daytona-Klasse (GTD) ist mit weiteren Herstellern zu rechnen. Nach MSA-Informationen wollen Hyundai, Lexus und Nissan demnächst einen neuen GT3-Sportwagen präsentieren. ♦ MCS/AW

Herzschlagfinale



Engstes Finish in der Geschichte der 24h von Daytona: Die beiden Corvettes trennen beim Doppelsieg nur 0,034 Sekunden

Von MARCUS SCHURIG

Knapper gehts nimmer: beim 24h-Rennen in Daytona holte Corvette einen Doppelsieg. Entscheidend war das Wie: die beiden Siegerwagen waren nach 722 Runden oder 4137 Kilometern und einem harten Zweikampf um nur 0,034 Sekunden getrennt!

«Ich konnte in den letzten 15 Minuten nicht mehr hinsehen», gestand Marcel Fässler nach dem packenden Zweikampf der beiden Corvette C7R um den Sieg beim 24h-Rennen in Daytona. Corvette machte mit bemerkenswertem Sportsgeist das Finale in der GTLM-Klasse zum Krimi. Zehn Runden vor Ende kam der Funkspruch vom Corvette-Kommandostand an die Corvette-Piloten Oliver Gavin (Corvette #4) und Antonio Garcia (Corvette #3): «You are allowed to race!» Nachsatz: «But do not touch!» («Ihr dürft racen. Aber berührt euch nicht!»)

Die Piloten taten bis zum Ziel wie befohlen: Garcia, der sich das Cockpit mit Mike Rockenfeller und Jan Magnussen teilte, versuchte alles, um seinen Teamkollegen Gavin zu überholen. Einmal schaffte er es auch: Drei Runden vor Schluss attackierte Garcia Gavin auf der Außenspur der Start- und Zielgeraden und lag eingangs Kurve 1 vorne. Doch Garcia bremste so spät, dass er auf die Außenlinie

abgetragen wurde – und Gavin schlüpfte wieder durch.

Bis in die letzte Runde wurde fair um jeden Zentimeter gefightet, auf den letzten Metern attackierte Garcia nochmals auf der Außenspur, schaffte es aber nur auf die Höhe der Hinterräder seines Teamkollegen. Mit unfassbaren 0,034 Sekunden siegten letztlich Gavin und seine Teamkollegen Marcel Fässler und Tommy Milner.

Knallhart, aber superfair

«Das Duell mit Antonio war superfair, aber auch knallhart», so Gavin nach dem Sieg. «Er kam mit frischeren Reifen schnell näher, und versuchte auch zwei Mal zu überholen, aber ich konnte die Attacken abwehren.»

22 Runden vor Schluss hatte es sogar nach einem Dreikampf um den Daytona-Sieg ausgesehen: als Garcia als letzter GTLM-Pilot der Spitze den

letzten Stopp erledigte, kreuzten sich die Linien von drei Autos – die der beiden Corvette und des Porsche von Earl Bamber, Frédéric Makowiecki und Michael Christensen. Garcia musste sich hinter Bamber und Gavin

«Ich konnte die letzten 15 Minuten nicht mehr hinsehen»

MARCEL FÄSSLER

einsortieren, doch noch in der gleichen Runde boxte sich Gavin mit einem leichten Rempler an Bamber vorbei, neun Runden später kassierte auch Garcia den Porsche 911 RSR.

Der Porsche konnte das Tempo der Corvette nicht mehr mitgehen – oder besser gesagt: die Corvette C7R konnten in der Schlussphase stärker zulegen als

Porsche. Garcia verbesserte die beste Rennrunde seines Autos gleich mehrfach hintereinander, im Bereich von vier Zehntelsekunden, und auch Gavin toppte seine Bestzeiten im Siegerauto.

Hatte Corvette also zuvor etwas in der Hinterhand zurückgehalten? Da sind wir beim Thema Fahrzeugeinstufungen und Balance of Performance (BoP) angekommen. Der Veranstalter IMSA hat das BoP-System in den GT-Klassen für 2016 massiv verfeinert und verbessert, da herrscht im GT-Fahrerlager Einigkeit. Bis zum Schluss war jedoch unklar, wer am Ende noch wie viel würde zulegen können. Alle gingen davon aus, dass



Die Sonderlackierung brachte kein Glück: BMWs Nr. 100 (Foto) fiel aus, das Schwesterauto holte P5

deluxe



Porsche: In der letzten Rennstunde noch geführt, am Ende P3



Maues Debüt: Die Ford GT zeigten sich in Daytona noch anfällig

Rundenzeiten im Bereich von 1:44-tief für alle fünf GTLM-Marken möglich sein würden – aber nur Corvette legte auch den Beweis dafür ab. Übrigens ohne Not, denn man hätte auch mittels Stallorder und gemäßigt Tempo ins Ziel cruisen können. «Unser Job besteht darin, den Fans guten Sport zu bieten», hielt Corvette-Sportchef Doug Fehan feixend fest.

Maues Ford-Debüt

Die insgesamt 21 Gelbphasen sorgten dafür, dass fast bis zum Schluss vier der fünf Marken in der GTLM-Klasse noch in der Führungsrunde lagen. Porsche wäre dort vermutlich mit beiden Autos vertreten gewesen, doch ein Antriebswellenschaden warf den zweiten Werks-Elfer am Sonntagmorgen zurück.

BMW brachte einen M6 GTLM Auto ins Finale, doch der Rückstand für Augusto Farfus,



GTLM-Zweiter: Rockenfeller

Dirk Werner, Bruno Spengler und Bill Auberlen war zu groß, um es noch aufs Podium zu schaffen. Stattdessen stiebtzte das Scuderia-Corsa-Team mit dem neuen Ferrari 488 den Bayern sogar noch den vierten Platz weg. Der zweite BMW schied übrigens zur Rennhalbzeit aus, «weil vermutlich die rechte Bremscheibe beim Anbremsen der ersten Kurve explodierte», so Pilot Lucas Luhr. Der harte Einschlag sorgte für den Ausfall des neuen M6 GT LM, der bekanntermaßen weitgehend auf dem GT3-Auto aufbaut, das ebenfalls in Daytona debütierte.

Auch Ferrari musste in Daytona Federn lassen, obwohl man erstmals drei Autos am Start hatte: der SMP-Ferrari schied auf Platz 4 liegend wegen eines Motorschadens aus, das Risiko verlor nach zwei Feindkontakten den Anschluss. Immerhin hielt man sich mit Platz 4 halbwegs schadlos.

Noch schlimmer erwischte es nur Ford: Die mit Spannung erwarteten Ford GT verloren nach Elektronik- und Getriebeproblemen schon zu Rennbeginn den Anschluss. In der Testphase hatte es solche Probleme angeblich zuvor nie gegeben. Am Ende hatten die brandneuen GTLM-Autos mit Turbomotoren also das Nachsehen gegen Corvette und Porsche, die mit bewährten Konzepten in Daytona dominierten. Zugegeben: Es ist hart, wenn ein GT-Auto beim Debüt gleich ein 24h-Rennen bewältigen muss. ♦

24h Daytona - GTD-Klasse

Audi-Sieg im Benzinkrimi



Volle Attacke in der Nacht, mit Köpfchen am Rennende: Der Magnus-Audi gewann den GTD-Sprintpoker

Von ARNO WESTER

Auch die kleine GT-Klasse hielt, was sie versprochen hatte: Spannendes Racing und einen dramatischen Zieleinlauf. Audi gewann die GT-Daytona-Klasse (GTD) dank einer perfekten Teamtaktik, bei der Benzinkonsum und die damit verbundene Rechnerie eine entscheidende Rolle spielte.

Bei dem erwarteten Mehrkampf lagen eine Stunde vor Schluss Piloten von fünf Herstellern (Aston Martin, Audi, Dodge, Lamborghini und Porsche) innerhalb einer Runde und in weniger als 72 Sekunden. Zu diesem Zeitpunkt hatten DTM-Pilot Maxime Martin bei der Rennpremiere des neuen BMW M6 GT3 von Turner Motorsport und der bestplatzierte Ferrari, der u.a. von Christina Nielsen und Robert Renauer pilotiert wurden, eine Runde Rückstand. Weil es in der letzten Rennstunde keine Neutralisation gab, konnte sich niemand der Verfolger zurückrudern.



GTD-Sieger 1: René Rast

Zuvor waren schon andere aussichtsreiche Sieggandidaten wegen technischer Probleme oder diverser Kollisionen und Unfälle auf der Strecke geblieben. Für den GAU sorgten mitten in der Nacht um 00:57 Uhr die beiden Lamborghini-Fahrer Bryce Miller und Justin Marks, die nur 0,037 Sekunden getrennt um die Führung kämpften. Beim Anbremsen nach der langen Start/Ziel-Geraden und auf dem Weg ins Infield gerieten sie aneinander, verloren die Kontrolle über ihre Lambos und landeten abseits der Strecke. Erst nach langer Reparaturzeit konnten sie die Hatz ohne Chance auf einen Top-10-Platz fortsetzen.

Rast blieb im Sprintpoker cool

Auf dem Weg zu einem «möglichen Podestplatz» (O-Ton Frank Stippler) wurde auch der Frikadelli-Porsche beim Daytona-Debüt gestoppt. Zwei Wechsel der Bremsanlage und einige Strafen verhinderten auf P12 den Sprung in die Top 10.

Die vermeintliche Entscheidung fiel erst neun Minuten vor

Schluss, als Spitzenreiter René Rast scheinbar ohne Gegenwehr den Konrad-Lambo von Fabio Babini passieren ließ. Der Benzinpoker seines Teams schien den Mindener um den verdienten Lohn gebracht zu haben, zumal auch die Verfolger näher rückten. Aber genau das Gegenteil war der Fall: Rast hielt sich hartnäckig am Heck seines Vordermannes und folgte ihm wie ein Schatten. Damit setzte er den Italiener derart unter Druck, dass der an Benzinsparen keine Gedanken verschwenden konnte.

Das Unfassbare geschah tatsächlich zwei Minuten vor dem Abwinken, als Babini plötzlich langsamer wurde, mit dem letzten Tropfen Kraftstoff zu einem Splash-and-Dash an die Box rollte und so zumindest P5 sichern konnte. Aber auch für Rast wurde es nochmal richtig eng. Der Audi-Werksfahrer rettete sich mit 3,048 Sekunden Vorsprung auf den Porsche von Nicky Catsburg ins Ziel. Weitere zwei Sekunden zurück folgte die Dodge Viper von Riley Motorsports. ♦



GTD-Sieger 2: Marco Seefried



Podiumschanse weg: Stippler

DTM

Das Paket bleibt

Wie in MSA berichtet, werden die Rennen der DTM auch 2016 und 2017 live und exklusiv im Ersten zu sehen sein. Das gaben die ARD und die DTM-Dachorganisation ITR in der vergangenen Woche nun auch offiziell bekannt. Spekulationen gibt es über Performance-Gewichte.

«Die langfristige Partnerschaft mit der ARD ist ein wichtiger Faktor des Erfolgs der DTM. Es freut mich, dass uns die Fernsehzuschauer in Deutschland auch in Zukunft aus der ersten Reihe zuschauen können», erklärt DTM-Chef Hans Werner Aufrecht. «Das neue Konzept mit zwei Rennen pro Wochenende und verständlicheren Regeln hat auch bei den Fernsehzuschauern positive Reaktionen hervorgerufen. Diesen Weg wollen wir gemeinsam weitergehen.»

Weil die ARD 2015 am Samstag statt eines Qualifyings das erste der beiden Rennen live übertragen hat, konnte eine Verbesserung bei der Quote und auch beim Marktanteil registriert werden. Auf eine wei-



War 2015 oft der Schwerste: Performance-Gewicht-Opfer Ekström

tere Steigerung hoffen neben der ITR auch die Verantwortlichen der ARD. Nicht zuletzt, weil die laut ARD-Programmdirektor Volker Herres «geplanten Änderungen im Reglement sowie technische Neuerungen einen spannenden Saisonverlauf versprechen».

Performance-Gewicht bleibt

Wie einige Medien berichten, sollen unter anderem die umstrittenen Performance-Gewichte abgeschafft werden. Davon kann nach MSA-Informationen allerdings keine Rede sein. Schließlich wurde das Technische Reglement der

DTM bekanntermaßen weitgehend eingefroren.

Neu ist, dass die beiden Qualifyings neben dem Livestream auf dtm.com respektive sportchau.de zukünftig auch auf dem Sender «einfestival» im Free-TV zu sehen sind. Nach MSA-Informationen hat die von der ITR beauftragte MMP Veranstaltungs- und Vermarktungs GmbH auch mit der ProSiebenSat.1 SE und der Mediengruppe RTL verhandelt. Das bessere Gesamtpaket habe laut ITR-Sprecher Lorenz Liechti den Ausschlag zugunsten der ARD gegeben. ♦ AW

12h Bathurst - Vorschau

Jubiläums-Show



Bereit, wieder zu gewinnen: Vorjahressieger Nissan mit der Nr. 1

Passend zum 25-jährigen Jubiläum des 12h-Rennens in Bathurst, das 1991 erstmals durchgeführt wurde, feiert der Langstreckenmarathon auf dem Mount Panorama Circuit im Südosten Australiens eine Premiere: Das Rennen am kommenden Wochenende bildet den Auftakt zur neuen Intercontinental GT Challenge.

Zu diesem neuen Prädikat zählen zudem die 24h von Spa (30./31. Juli) sowie die 12h von Sepang (11. Dezember). Wohl

auch deshalb kämpfen bei der diesjährigen Ausgabe 40 Fahrzeuge, darunter allein 24 GT3-Sportwagen, auf der 6,21 km langen und äußerst anspruchsvollen Berg- und Talbahn um den Sieg. Audi ist mit zwei Siegen hinter Mazda (4) der erfolgreichste Hersteller in Bathurst und zahlenmäßig mit sieben R8 stärkster Vertreter unter den insgesamt sieben teilnehmenden Marken, die den Sieg unter sich ausmachen dürften.

In den letzten fünf Jahren, und damit auch in der GT3-Ära, konnte nur Audi zweimal (2011

und 2012) beim Dauerlauf auf der mit 174 Metern Höhenunterschied recht Nordschleifen-ähnlichen Strecke gewinnen.

Danach feierten Mercedes-Benz, Ferrari und die Vorjahressieger von Nissan jeweils ihren ersten Bathurst-Triumph. Zu den Fahrern, die seit 2011 erfolgreich waren, gehört auch Christopher Mies. Der Audi-Pilot könnte mit einem weiteren Erfolg Rekordgewinner John Bowe (3 Siege) einholen.

Phoenix mit Lokalmatador

Zu den weiteren deutschen Startern zählen Christopher Haase, Christer Jöns (Sieger 2012), René Rast und Markus Winkelhock (alle Audi), Nico Bastian, Maro Engel, die 2013er Gewinner Thomas Jäger und Bernd Schneider, Mirco Schultis und Patrick Simon (alle Mercedes), Vorjahressieger Florian Strauß (Nissan) sowie als einziges deutsches Team Phoenix Racing (Sieger 2012), wo neben Winkelhock noch Lokalmatador Alex Davison und Laurens Vanthoor zum Einsatz kommen. ♦ AW

Trophée Andros SuperBesse

Alles auf Anfang: Punktgleich ins Finale

Das sportliche Halbfinale der Eisrennen-Saison 2015/2016 war an Spannung kaum mehr zu überbieten. Bis zur letzten Runde war offen, welcher der beiden Konkurrenten die beste Ausgangssituation holt.

Zuvor hatten sich die beiden verbliebenen Titel-Aspiranten, Jean-Baptiste Dubourg im Renault Clio III und Franck Lagorce im Dacia Lodgy schon in den Vor- und Zwischenläufen keinen Zentimeter geschenkt. Ein Kampf um Tausendstelsekunden. So sahen die zahlreichen Fans, die bis kurz vor Mitternacht den Eisrenn-Kurs im französischen Zentralmassiv nahe Clermont-Ferrand säumten, ein Halbfinale, das seinem Namen alle Ehre machte. Denn die Ausgangsbedingungen waren so, wie man sie sich vorstellt: Lediglich drei Punkte trennten die beiden Matadore rechnerisch. Hintergrund sind die beiden vom Reglement vorgesehenen Streichergebnisse.

Dadurch schmolz rechnerisch der Vorsprung des älteren der beiden Dubourg-Brüder wie der Schnee in der Sonne in den Tagen zuvor. Dementsprechend war die Frage für alle Beteiligten: Wer der beiden hat die besseren Nerven – von der ersten bis zur letzten Runde?

Das wurde zur Herausforderung pur – denn jede gezeigte Runde wird gewertet! Ein Ausreiter in dieser Situation bringt den Betroffenen um seine Titelchance. Die Anspannung war sichtbar, denn die ersten Startpositionen konnten beide nicht erreichen.

Spannung vorm Showdown

Vorjahresmeister Jean-Philippe Dayraut zeigte im Mazda 3 des Saintéloc-Teams, was er am liebsten macht: allen um die Ohren fahren. So startete er im Finale von der Pole-Position. Knapp dahinter Olivier Panis – diese Ausgangssituation hatten die meisten Beobachter eigentlich für die ganze Saison erwartet. Tambay stand auf P3, Lagorce startete von Position 4, Dubourg direkt hinter ihm von Platz 6 – der Vorsprung: ein Punkt. Dramatik pur.

Und Benjamin Rivière auf fünf würde ihn auch nicht vorbeiwinken. Vielmehr versuchte er, selbst an Lagorce vorbeizukommen, musste aber wie Dubourg zurückstecken, sodass sich bis ins Ziel nichts änderte, nur die Gesamtwertung: Punktgleichstand, aber Lagorce vorn wegen der besseren Einzelergebnisse. Top Voraussetzungen für den großen Showdown auf dem Eis-Oval von St. Dié in zwei Wochen! ♦ BSC



Leader Lagorce beim Donut: Üben für den großen Triumph?

TROPHÉE ANDROS / Resultate

SuperBesse/F: Finale à 6 Runden; Streckenlänge 800 Meter; Höhenmeter 1300
 Samstag, 1. Finale: 1. Sylvain Pussier (F/DS) 3:36,297 min; 2. Eddy Bénézet (F/Dacia) +0,520; 3. Margot Laffite (F/DS) +4,497; 4. Didier Thoral (F/Mazda) +10,815; 5. Christian Beroujon (F/Ford) +11,194; 6. Marlene Broggi (F/Renault) +11,691; 7. Christophe Jouet (F/Renault) +12,314; 8. Lionel Daziano (F/Audi) +13,359
 Samstag, 2. Finale: 1. Jean-Philippe Dayraut (F/Mazda) 4:14,840 min; 2. Olivier Panis (F/Audi) +1,183; 3. Adrien Tambay (F/Audi) +1,551; 4. Franck Lagorce (F/Dacia) +3,866; 5. Benjamin Rivière (F/DS) +4,480; 6. Jean-Baptiste Dubourg (F/Renault) +5,462; 7. Toomas Heikkinen (FIN/Mazda) +12,167; 8. Olivier Pernaut (F/DS) +13,469; 9. Gerald Fontanel (F/Mazda) +15,750; 10. Firmin Cadeddu (F/Ford) +17,069; 11. Andrea Dubourg (F/Renault) +2 Rdn.; 12. Nabil Karam (F/DS) +6 Rdn.
 Stand (inkl. Streichergebnisse): 1. Lagorce 492 Punkte; 2. J.-B. Dubourg 492; 3. Tambay 463; 4. Rivière 455; 5. Panis 451; 6. Dayraut 444; 7. Heikkinen 422; 8. A. Dubourg 418; 9. Pernaut 401; 10. Fontanel 354; 11. Barbieri 242
 Nächstes Rennen: 13. Februar 2016, St. Dié-des-Vosges/F
 Internet: www.tropheeandros.com

Rallye-WM

Droht Ogier-Durchmarsch?

Von REINER KUHN

Mehr noch als der dritte «Monte»-Sieg in Folge unterstreicht die Art und Weise, wie Sébastien Ogier seine Wettbewerber im Griff hatte, die Dominanz des dreimaligen Weltmeisters. Der beste Fahrer macht sich im besten Auto an die Titelverteidigung.

Nach zwölf von 16 Wertungsprüfungen schien die Messe beim Saisonstart in Monaco gelesen. Kris Meeke, einziger ernsthafter Verfolger von Ogier, war raus. Der Champion hätte also Gas raus- und den Sieg mitnehmen können. Hätte. Hat er aber nicht. Im Gegenteil. Ogier markierte auf der finalen Power Stage wie so oft die Bestzeit und startet mit Maximalpunkten in die Saison. Ein allzu großes Risiko musste er nicht eingehen. Denn seine Wettbewerber haben ihm kaum etwas entgegenzusetzen, allen voran Vizeweltmeister und VW-Teamkollege Jari-Matti Latvala. Schon im Vorfeld der Rallye Monte Carlo erkläre der Finne, dass er nach den Enttäuschungen, vor allem im Frühjahr 2015, keine Kampfansage mehr machen will, nur von Rallye zu Rallye schauen und möglichst viele WM-Zähler holen will. Eine breite Brust

sieht anders aus. In besagter WP 12 war Latvala raus – null Punkte. Deutlich besser kam VW-Kollege Andreas Mikkelsen aus den Startlöchern. Rang 2 zum Auftakt und mit Schweden seine Lieblingsrallye vor Augen gilt der Norweger als hoffnungsvollster Ogier-Verfolger. Mehr aber auch nicht. «Andreas ist sehr konstant und zählt nicht nur in Schweden zum Favoritenkreis. Aber ehrlich gesagt, gibt es auch Läufe, bei denen ihm der letzte Speed fehlt», meint der Weltmeister und lobt nach seinem «Monte»-Sieg einen anderen: «Kris (Meeke) hat einen super Job gemacht und war richtig stark.» Wohl wissend, dass der Brite maximal bei acht von 14 WM-Läufen am Start steht.

Bleibt das Hyundai-Trio. Hayden Paddon braucht noch ein, zwei Jahre um auf unterschiedlichem Geläuf ganz vorne mitmischen zu können. Dani Sordo bestätigte in Monte Carlo, dass er seit Jahren ein guter, aber kein Siegfahrer ist. Also muss es Thierry Neuville richten. Schon 2015 kämpfte der in Schweden mit dem Altwagen um den Sieg. Nach dem Podiumsplatz und gelungenen Einstieg im neu entwickelten i20 WRC bei der «Monte» ruhen die Hoffnungen auf dem Belgier, den erneuten Ogier-Durchmarsch zu verhindern. ♦



Optimal in die WM gestartet: Ogier holte beim Saisonauftakt mit 28 Punkten schon das Maximum



Super Job: Aber Meeke hat 2016 noch null Punkte



Soll es richten: Neuville liegt 13 Zähler hinter Ogier

Rallye-WM

Kubica zieht sich zurück

Die erste Absage für die Rallye Schweden liegt vor. Wie befürchtet, startet Robert Kubica nicht beim Winterklassiker. Fraglich zudem ist, ob der Pole diese Saison überhaupt noch einen WM-Lauf bestreitet.

Die Rallye-WM verliert einen Hauptakteur. Nachdem Kubica der erhoffte Sprung in ein Werksteam verwehrt blieb und er von seinen Partnern immer weniger Unterstützung bekam, gibt der ehemalige Formel-1-Pilot und WRC2-Weltmeister von 2013 auf und zieht die Nennung für den zweiten WM-Lauf in Schweden (11.-14.2.) zurück. «Wir werden leider nicht an der diesjährigen Rallye Schweden teilnehmen», so die kurze Mitteilung des 31-Jährigen über seine Facebook-Seite.

Schon vor Wochen ließ Kubica wissen, dass er sich die Möglichkeit für den Start offenhält, sollte man das Budget noch auf

die Beine stellen. Doch nach dem frühen und unglücklichen Ausscheiden beim Saisonauftakt wurde es für ihn noch schwerer, Gelder aufzutreiben. Denn der Unfallschaden bei der «Monte» belastet das Konto zusätzlich. Offen bleibt, ob er 2016 noch einen WM-Lauf mit seinem Fiesta WRC bestreitet. Sein Wechsel zurück auf den Rundkurs wird immer wahrscheinlicher. ♦ RK



Kubica: Rundkurs-Comeback?

Arctic Rallye

Al-Rajhi ohne Glück beim WRC-Probierritt

In Schweden beginnt die WM für Yazeed Al-Rajhi. Der Saudi hat sich bei der finnischen Arctic Rallye auf sein Debüt im Ford Fiesta WRC vorbereitet.

Al-Rajhi liebt Winterrallyes. Weshalb er sich mit Schweden jenen WM-Lauf als Auftakt seiner WM-Saison aussuchte, bei dem er 2013 die WRC2-Kategorie gewann und als Gesamtzeh-

ter den ersten WM-Punkt holte. Und um für den Aufstieg in den Ford Fiesta WRC gerüstet zu sein, startete er am vergangenen Wochenende bei der Arctic Lappland Rallye im Norden Finnlands. Doch nach wenigen Kilometern streikte das Fiesta-Getriebe und der Wüstenfuchs war raus.

Den Sieg machten die einheimischen Experten unter sich aus. Zum sechsten Mal siegte

Juha Salo (Peugeot 208 T 16) in Finnland. Dabei profitierte er vom Pech von Jarkko Nikara (Mitsubishi Lancer Evo IX), der bis zur letzten WP das Feld anführte. Überraschend auf Rang 3: der japanische Toyota-Junior Hiroki Arai (R4-Subaru Impreza). Der Österreicher Walter Mayer (Peugeot 208 T16) wurde 49. Nur elf Positionen dahinter sah der Deutsche Tom Hanle (Ford Fiesta R2) das Ziel. ♦ RK



Liebt Winterrallyes: Saudi Al-Rajhi tobte aber nur kurz im Schnee



Sechster Arctic-Sieg: Salo

WRC2

Nominierungs-Schach

Von REINER KUHN

Nie war die Luft dünner. Ein halbes Dutzend Werks- und werksunterstützte Fahrer tummeln sich diese Saison in der WRC2. Kaum ist der Saisonauftakt mit dem überlegenen Sieg von M-Sport-Profi Evans Geschichte, versuchen deshalb die ersten Privatiers zu reagieren und der übermächtigen Konkurrenz möglichst oft aus dem Weg zu gehen.

Der Coup ist gelungen. Zumindest aus Sicht von M-Sport-Boss Malcolm Wilson. Um die Werbetrommel für den überarbeiteten Ford Fiesta R5 zu rühren, lässt der Brite seinen vorerst aussortierten Werkspiloten Elfyn Evans in der zweiten Liga antreten. Und der Erfolg gibt Wilson Recht. «Noch bevor Elfyn in Monte Carlo auf die Zielrampe fuhr, meldeten sich zahlreiche Teams und Fahrer», freut sich M-Sport-Kundensport-Manager Richard Millner über das neue Interesse am zuvor ins Hintertreffen geratenen R5-Verkaufsschlag. Denn seitdem im Vorjahr das Skoda-Werksteam die WRC2-Konkurrenz aufmischte, schossen die Verkaufszahlen des Fabia R5 in ungeahnte Höhen. Selbst Titelträger Nasser Al-Attiyah wechselte von Ford zu Skoda.

Nun ist die Luft noch dünner. Denn neben M-Sport (Elfyn Evans) und Skoda (Esepekkka Lappi und Pontus Tidemand) übernehmen nun gleich beide PSA-Schwester das Marketingkonzept und bewerben mit den werksunterstützten Junior-Weltmeister und Citroën-Protegé Quentin Gilbert im DS R5 sowie Jose-Antonio Suarez im Peugeot 208 T16 ihre Kundensport-Modelle auf der WM-Bühne.

Qual der Nominierungswahl

Waren beim kniffligen WM-Auftakt schon 16 WRC2-Teams am Start, sind es bei der nicht minder diffizilen Rallye Schweden gar derer 20! Denn nun steigen auch die skandinavischen Schotter- und Eis-Experten ein und nominierten folgerichtig die zweite von 14 WM-Runden als einen ihrer maximal sieben WRC2-Wertungsläufe. Spätestens wenn die Rallye-WM nach den beiden kostenintensiven Überseeläufen in Mexiko und Argentinien nach Europa zurückkehrt, wird sich die Starterzahl noch weiter erhöhen. Deshalb gilt: Wer im qualitativ und quantitativ stark besetzten Feld um die Podiumsplätze oder gar



Rührte erfolgreich die Werbetrommel für den Ford Fiesta R5: der überlegene Auftaktsieger Evans



Oben wird die Luft immer dünner: Skodas Lappi



Ziel Top 3: Skoda-Privatier: Armin Kremer

den WRC2-Titel mitmischen will, muss mit geschickter Nominierung seine Chancen auf ein gutes Resultat erhöhen. Deshalb hat sich Armin Kremer ebenso wie zahlreiche französische Asphaltspezialisten frühzeitig gegen das ganz spezielle Schneegestöber in Schweden entschieden und bleibt beim ersten direkten Vergleich zwischen den Titelfavoriten von M-Sport und Skoda außen vor.

Dem nicht genug, plante der Mecklenburger Skoda-Privatier nach dem starken Auftritt mit Rang 2 beim traditionellen WM-Auftakt nochmals um und gab kurz vor Abgabeschluss seine Nennung für Mexiko bekannt. Verständlich. Denn dort wird Tabellenführer Evans, der parallel zum WRC2-Programm die britische Meisterschaft bestreitet und beim zeitgleichen Saisonauftakt auf der Insel ranmuss, ebenso fehlen wie das Skoda-Werksteam. «Noch ist unser Programm nicht genau

definiert, wir haben noch Zeit», sagt Skoda-Sportchef Michal Hrabanek und lässt sich nur bedingt in die Karten gucken. «Es ist bekannt, dass wir weder nach Mexiko, Argentinien oder Australien gehen und uns auf die europäischen Läufe konzentrieren.»

Man kann aber getrost davon ausgehen, dass Skoda sein Werksteam nach China, dem größten Absatzmarkt der tschechischen VW-Tochter schickt und jene Läufe bestreitet, bei denen man 2015 erfolgreich war. Demnach sind die Läufe auf Sardinien, Polen, Finnland und Deutschland gesetzt. Mit China wäre dann nur noch ein Lauf (Portugal?) zur Nominierung frei. Welcher, das wüsste wohl auch Kremer gerne. Denn so könnte er diesen Lauf aus seiner ursprünglichen Saisonplanung (MC, P, I, PL, D, F, ES) rausnehmen und hätte auf einmal erneut zwei hochkarätige Gegner weniger. «Das ist die übernächste Aufgabe. Jetzt müssen wir erst einmal Mexiko stem-

men und dort ordentlich punkten», blickt der ehemalige Deutsche, Europa- und Asien-Pazifik-Meister nach vorne.

Kremer krieg Konkurrenz

«Aber klar ist: Nach dem gelungenen Saisonauftakt haben wir Lunte gerochen und wollen versuchen, zum Saisonende in den Top 3 zu landen», sagt Kremer. Schwer genug bleibt es trotzdem. Denn schon in Mexiko steigen weitere Akteure in die WRC2 ein. Darunter der Peruaner Nicolas Fuchs, der in der WRC2-Saison 2014 als einer der ersten auf den damals brandneuen Ford Fiesta R5 setzte, sowie der mehrfache WRC2-Laufsieger Abdulaziz Al-Kuwari, der als einer der Wenigen seine Saison durchgeplant hat. Nach Mexiko geht der Katarer mit einem vom schwäbischen Team Wallenwein eingesetzten Skoda Fabia R5 auch in Argentinien und den Europa-Läufen in Portugal, Finnland, Spanien und Wales auf die Jagd nach WM-Punkten. ♦ RK

NACHRICHTEN

Petter Solbergs WRC-Start geplatzt

Rallye-WM Rallycross-Weltmeister Petter Solberg ist enttäuscht. «Ich hatte ein konkretes Angebot, um in Schweden nochmals im WRC zu sitzen», so der ehemalige Weltmeister. Aus seiner Sicht wäre er für den Einsatz durch seine Starts im privaten Ford Escort im Rahmen des WRC-Laufs auch gut gerüstet gewesen: «Aber nun machte das Team einen Rückzieher.» Angeblich soll es sich dabei um PH Sport handeln, das im Auftrag von Citroën Racing dem Norweger den Start als Dankeschön für zwei Rallycross-WM-Titel im DS3 spendieren wollte. Nun steht neben Werkspilot Kris Meeke der Ire Craig Breen auf der Nennliste.

Saisonauftakt in Lettland abgesagt

Rallye-EM Aus Sicherheitsgründen haben die Organisatoren den für kommendes Wochenende geplanten EM-Auftakt in Lettland abgesagt. Die milden Temperaturen verhinderten ein problemloses Befahren der Schotterstrecken und würden zudem Schäden auf öffentlichen Straßen anrichten. Jetzt hofft man in Lettland, zusammen mit der FIA schnellstmöglich einen neuen Termin zu finden. Die Rallye-EM beginnt daher beim Asphaltlauf auf Gran Canaria (11.-13.3.). Die Junior-EM startet einen Monat später in Irland (7.-9.4.) in die Saison.

Teststress mit dem i20 R5 und WRC 2017

Hyundai Noch während der neue i20 WRC in Monte Carlo sein WM-Debüt feierte, reiste Hyundai-Testfahrer Kevin Abbring ab, um erstmals den Prototypen des künftigen i20 R5 auszuführen. Vergangene Woche gingen die Tests auf den Schotterpisten im südfranzösischen Fontjoncouse weiter (siehe «Bilder der Woche»). Schon im Sommer will man das auf dem neuen WRC-Chassis basierende Kundensport-Modell homologieren, verspricht Andrea Adamo, der seit Dezember die mittlerweile 25 Mann starke Kundensport-Abteilung leitet. Dauerstress für Testpilot Abbring: Ab April soll er zudem den ersten Entwicklungsträger jenes neuen WRC 2017 ausführen, der in zwölf Monaten den für nur 14 WM-Läufe auf Kiel gelegten aktuellen Werkswagen ablösen soll. ♦ RK

Moto2

Sensation: KTM steigt doch ein

Von IMRE PAULOVITS

KTM wird gemeinsam mit WP in die Moto2 einsteigen. Der erste Prototyp wurde bereits am Wochenende in Almeria getestet.



KTM-WP-Moto2: Nach Konzernphilosophie mit Gitterrohrrahmen und WP-Federelementen

Jahrelang hat sich KTM bei der FIM und der Dorna darum bemüht, dass die Motorenformel in der Moto2 aufgelockert wird, denn die Österreicher wollten mit einem Motorrad mit eigenem Motor einsteigen. Doch da durch die Erfahrung der letzten Jahre sowohl die Teams als auch der Weltverband und der Promoter mit der Lösung der Honda-CBR-600-Einheitsmotoren zufrieden sind, ließ sich an dem Moto2-Konzept nicht rütteln. Da KTM aber die Lücke zwischen Moto3 und Moto2 schließen wollte, um die Fahrer vom MotoGP Rookies Cup bis zur MotoGP aufbauen zu können, wurde nun eine andere Lösung gefunden.

Konzern-Synergien genutzt

Zum Gesamtkonzern, der Cross Industries AG, der über die Jahre vom geschickten und vorausschauenden Investor Stefan Pierer aufgebaut wurde, gehört neben KTM und Husqvarna auch der High-Performance-Motorenteile-Lieferant Pankl und Fahrwerkshersteller WP Performance Systems. Bei Letzterem wurde nun ein komplettes Moto2-Motorrad aufgebaut.

Bekannt geworden ist die 1977 im holländischen Malden vom

Ex-Motocross-Fahrer Wim Peters als White Power Suspension gegründete und 1995 von KTM übernommene Firma durch ihre Gabeln und Federbeine. Aber in dem heutigen Werk, das gleich gegenüber der KTM-Motorsport-Abteilung im österreichischen Munderfing

angesiedelt ist, werden auch Kühlsysteme, Auspuffe und Rahmen gefertigt. So werden auch die Rahmen für die KTM-Moto3-Renner bei WP gefertigt.

In den letzten Jahren hat sich WP intensiv der Entwicklung der Moto2-Federelemente gewidmet und letztes Jahr mit Jo-

hann Zarco im Team von Aki Ajo – der daneben in der Moto3 das Red-Bull-KTM-Werksteam leitet – auch den WM-Titel gewonnen. Während dieses Prozesses kamen den Beteiligten Ideen, die schließlich vor 15 Monaten den Startschuss zum kompletten Moto2-Motorrad gaben.

«Wir haben sehr viel Kompetenz bei Fahrwerken aufgebaut, und da kam irgendwann fast zwangsläufig die Idee, ein eigenes Motorrad zu entwickeln», erklärt WP-Vorstand Hannes Haunschmid. «Weil es Stefan Pierer sehr wichtig ist, dass KTM seine zukünftigen Fahrer vom MotoGP Rookies Cup bis zur MotoGP aufbauen kann, haben sie uns den Auftrag für ein Moto2-Motorrad erteilt.»

Natürlich hat auch dieses Moto2-Motorrad unverkennbar die DNA der Moto3- und der MotoGP-Maschine, sprich Stahl-Gitterrohrrahmen und die Federelemente, die WP für den GP-Sport entwickelt hat.

Rollout in Almeria

Am Sonntag machte das neue Motorrad bereits sein erstes Rollout, bis Dienstag (nach Redaktionsschluss) folgten Funktionstests und erste Abstimmungsarbeiten.

Diesen ersten Test führte kein Moto2-Fahrer durch, sondern der erfahrene Supersport-Pilot Tatu Lauslehto, 2015 Vizemeister in der IDM-Supersport. «Den hat uns Aki Ajo empfohlen, mit dem wir bei diesem Projekt auch eng zusammenarbeiten», so Haunschmid. «Wann der nächste Test stattfindet, wissen wir noch nicht. Aber wir wollen das Motorrad 2017 für den WM-Auftakt fertig haben. Es bietet sich auch an, dass wir irgendwann mit dem KTM-MotoGP-Projekt zusammen testen werden.» ♦

Supersport-WM

Krummenacher gut aufgestellt

Supersport-WM-Umsteiger Randy Krummenacher Wintertraining hat sich ausgezahlt. Beim Test in Jerez war er Zweitschnellster hinter seinem Teamkollegen Kenan Sofuoglu.

Wenn Randy Krummenacher auch die Weltmeisterschaft gewechselt hat, seine Wintervorbereitung ist gleich aufwendig geblieben wie die seiner Kollegen in der Moto2-WM. Im Dezember und im Januar hat er zweimal sein Trainingslager in Cartagena aufgeschlagen, wo er neben Offroad- und Konditionstraining auch auf der Rennstrecke trainieren konnte. Dafür hat ihm das Puccetti-Kawasaki-Team eine Trainingsmaschine nach Supersport-WM-Reglement aufge-

baut, und sein früherer Mentor Marco Rodrigo ließ ihn gemeinsam mit Jesco Raffin und Luis Salom auf der eigens gemieteten Strecke mittrainieren.

Entsprechend gut aufgelegt kam der 25-jährige Zürcher zum ersten Saisontest nach Jerez. Wenn dort auch nur an den Nachmittagen vernünftige Testbedingungen herrschten, schaffte Krummenacher an den zwei Tagen insgesamt 108 Runden und kam auf eine Bestzeit von 1:43,532, womit er eine Zehntel schneller war als bei den Tests im November. Dabei testete das Team neue Federelemente von WP, auf die es für dieses Jahr umgestiegen ist. Schneller war an diesen beiden Tagen, wo allerdings nicht alle Top-Teams der Supersport-WM dabei wa-

ren, Krummenachers Teamkollege, Weltmeister Kenan Sofuoglu, der 1:43,091 fuhr. Aber dass Krummenacher klar schneller war als die beiden MV-Agusta-Werkspiloten Jules Cluzel und Lorenzo Zanetti, zeigt, dass der Schweizer im Kawasaki-Werksteam bestens aufgestellt ist.

Krummenacher weiß aber auch, wo er noch ansetzen muss. «Für den Super-Pole-Modus in der Supersport-WM muss ich noch trainieren. Um eine richtig heiße Quali-Runde hinzuknallen, muss ich mich noch gewaltig steigern. Da muss ich mir von Kenan einiges abschauen, der in seinen letzten Runs am späten Mittwochnachmittag genau wie in einer Super-Pole auf Zeitenjagd ging. Aber ich freue mich schon auf Phillip Island.» ♦ IP



Randy Krummenacher: «Noch für die Super-Pole üben»

Wieder zu allem entschlossen und motiviert: Valentino Rossi geht seine 21. Grand-Prix-Saison in gewohnter Manier an



Valentino Rossi

«Auf gleichem Level bleiben»

Von IMRE PAULOVITS

Nach der Enttäuschung beim letztjährigen WM-Finale konzentriert sich Valentino Rossi voll auf die kommende Saison. Im MSA-Interview sagt der bald 37-jährige Italiener, wie er wieder ganz vorne mitkämpfen will.

Bist du mittlerweile über die Enttäuschung des letzten Jahres hinweggekommen?

VALENTINO ROSSI: Das Ende der letzten Saison war nicht leicht für mich, aber es lässt sich nicht ändern. Ich bin sauer über das Ende der Meisterschaft, denn ich habe sie sehr genossen, ich konnte bis zum Schluss um den Titel kämpfen. Aber das ist die Vergangenheit. Wir starten eine neue Saison. Es wird hart, aber ich versuche auf dem gleichen Level weiterzumachen.

Wie bist du über die Enttäuschung des WM-Finales hinweggekommen?

Die ersten Tage nach Valencia waren wirklich schwer, aber auch noch die ersten zwei Wochen danach zu Hause. Ich war schwer enttäuscht. Ich bin dann einfach zu Hause geblieben, habe mich entspannt und gewartet, dass dieses Gefühl weggeht. Dann kam die Monza-Rally, und so habe ich mich wieder auf ein Rennen vorbereiten und meinen Kopf neu starten müssen. Dort musste ich mich dann auf das Fahren konzentrieren, konnte an nichts anderes mehr denken, und an diesem Wochenende ist dann auch die Enttäuschung über 2015 mehr oder weniger verschwunden. Von da an habe ich begonnen, nur noch an die Zukunft zu denken.

Warum hast du deinen Einspruch beim Internationalen Sportgerichtshof schließlich zurückgezogen?

Mein Ziel mit diesem Einspruch war hauptsächlich, dass ich in Valencia nicht vom letzten Startplatz aus ins Rennen gehen muss. Das war das eigentlich Wichtige, der Rest war nebensächlich. Nachdem die Aussetzung der Strafe abgelehnt wurde, war es eigentlich weder für mich noch für das Team von Interesse, ob wir noch etwas ändern können und ob ich eventuell einen Strafpunkt mehr oder weniger habe.

Du hast letztes Jahr große Anstrengungen in deine Saisonvorbereitung gesteckt. Konntest du das auch für dieses Jahr?

Ja. Aber anders als letztes Jahr. In den letzten Jahren haben wir die Art des Trainings und der Vorbereitung immer weiter optimiert. Das haben wir auch für dieses Jahr versucht. Wir wollten etwas anderes, etwas Besseres machen,

um auch damit noch einen Schritt weiterzukommen.

Was hast du dabei geändert?

Wir versuchen immer, die bislang bewährten Dinge zu machen, im Gym und auf der Trainingsstrecke. Dazu arbeite ich viel an der Kondition. Das ist sehr wichtig, weil es ja beim ersten Test in Malaysia sehr heiß sein wird. Aber mein Ziel ist, zum ersten Rennen der Saison bereit zu sein, nicht jetzt. Neben meinem normalen Training versuchen wir immer, viel Motorrad zu fahren und verschiedene Dinge zu probieren, um die Geschicklichkeit zu verbessern, die Kontrolle über das Motorrad, den Slide. Da versuchen wir ständig, noch kleine Details zu verbessern. Das ist der Unterschied, der Rest ist wie früher.

Konntest du beim Training auf der Dirt-Track-Piste auch in die Richtung gehen, wie man deiner Meinung nach mit den Michelin-Reifen fahren wird?

Was wir dort machen ist mehr allgemein. Der Fahrstil mit den Michelin wird sich sicher von dem mit den Bridgestone unterscheiden. Aber es ist sehr schwierig, dies beim Training zu simulieren. Das beste Training hierfür ist, mit der M1 mit den Michelin auf die Strecke zu gehen. Es ist sehr schwierig, die gleiche Situation mit einem anderen Motorrad zu erzeugen.

M1-Projektleiter Tsuji sagt, dass ihr in Sepang ein Bike sowohl mit dem neuen Tank mit mehr Volumen unter dem Sitz als auch eines mit der früheren Lösung testen werdet.

Es ist so, dass Yamaha mit dem neuen Bike mit dem neuen Tank versucht zu verstehen, wie die Michelin-Reifen funktionieren. Mit den Daten, die wir aus 2008 haben, hatten wir eine Vorgabe, wie weit wir die Gewichtsverteilung ändern müssen. Aber wir sind uns noch nicht sicher. Es war halt nur eine Idee. Deshalb wird es jetzt beim ersten Test in Sepang wichtig, den endgültigen Weg zu finden. Wir müssen herausfinden, ob der ursprüngliche 2016er-Prototyp oder die Weiterentwicklung des 2015er-Motors die richtige Lösung ist.

Machst du dir also mehr Sorgen um die Reifen als um die neue Elektronik?

Jeder beklagt sich über die neue Elektronik, aber jeder wusste, dass sie schlechter werden wird als die bislang benutzte. Die Yamaha-Ingenieure haben in den letzten Jahren sehr hart daran gearbeitet, die Beschleunigung zu verbessern. Zum Schluss funktionierte die Yamaha-Elektronik deshalb auch sehr gut. So war der erste Eindruck mit der Einheitselektronik auch erschreckend. Für mich ist das aber kein großes Problem. Jeder wird hier auf dem gleichen Level sein, und ich denke, unsere Ingenieure sind gut genug, das System so gut es geht an das Bike anzupassen. Deswegen ist es

Zur Person Valentino Rossi

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

WM-KARRIERE

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

wahr, dass ich mir mehr Sorgen um die Reifen mache. Die Unge-
wissenheit ist für mich größer, wie
der neue Reifen zu den einzel-
nen Bikes passen wird. Dies
wird die zentrale Frage für das
Verstehen der Leistungsverhält-
nisse in diesem Jahr sein.

**Befürchtest du, dass Yamaha
durch die zusätzlichen Tests der
Konkurrenz nach Valencia in
Rückstand geraten ist?**

2015 hatte Yamaha ge-
genüber der Konkur-

«Bin sauer über das Ende der Meisterschaft.»

VALENTINO ROSSI

renz ein Problem: Ihre zwei Fahr-
er kämpften gegeneinander um
den Titel. Das war natürlich ein
gutes Problem, jeder Hersteller
wäre froh, wenn er es hätte. Der
Titelkampf hat uns aber auch et-
was in Rückstand gebracht. Die
Konkurrenz, speziell Honda, hat
auch während der Saison mit
Michelin getestet, und sie sind
dabei auch bei der Abstimmung
weitergekommen. Zu dieser Zeit
waren wir noch damit beschäf-
tigt, uns für das Finale noch
weiter auf die Bridgestone zu
optimieren. Unser Bike hatte
eine wirklich gute Balance mit
diesen Reifen, und da müssen
wir auch mit den Michelin hin-
kommen. Kilometermäßig sind
wir bei den Michelin-Reifen si-
cherlich in Rückstand geraten.
Wir haben nach einer Saison
wie der letzten auch etwas Er-
holung gebraucht. Wir sind des-
halb für Sepang vielleicht noch
nicht wirklich bereit. Dort müs-
sen wir uns umso mehr darauf
konzentrieren, dass wir die Ba-
lance unseres Motorrads mit
den Michelin verstehen.

**Welcher Teil der Kurve ist für
dich mit dem Michelin der
schwierigste?**

Nach dem ersten Eindruck der
zweite Teil. Die meisten Fahrer
sind in maximaler Schräglage
gestürzt, wenn sie das Gas an-
gelegt haben und das Heck die
Front weggeschoben hat. Der
Hinterreifen hat ja sehr viel
Grip. Aber es sieht so aus, dass
auch der Kurveneingang nicht
einfach ist. Dieses Jahr wird im
Vergleich zu den letzten zwei
oder drei Jahren schwieriger
werden, denn wenn du mit den
Michelin einen Fehler machst,
dann zahlst du gleich dafür. Für
den gleichen Fehler hast du mit
den Bridgestone nur Zeit verlo-
ren, aber nicht mehr. Das wird
jetzt der größte Unterschied
sein. Man wird also noch prä-
ziser fahren müssen. Das rich-
tige Setting wird aber genauso
wichtig sein. Früher, als wir
von Michelin zu Bridgestone

gewechselt haben, haben wir
das Setting sehr stark modifi-
zieren müssen. Wir haben auch
damals einige Zeit gebraucht,
bis wir die richtige Balance hat-
ten. Dies wird in diesem Winter
für alle die Hauptaufgabe sein:
zu verstehen, wie man den Mi-
chelin am effizientesten be-
nutzt, und die Front zu spüren.
Denn die gibt wirklich ein an-
deres Gefühl.

**Spielt die Umstellung von
16,5 auf 17 Zoll dabei auch
eine Rolle?**

Ich denke, 16,5 Zoll ist für
die Rundenzeit besser, zu-
mindest haben die letzten
Jahre dies gezeigt. Michelin
hat entschieden, 17 Zoll zu be-
nutzen. Das hat auch seine Vor-
teile, aber das Motorrad verhält
sich am Kurveneingang anders.
Es hat etwas an Handlichkeit
dazugewonnen, aber Stabilität
verloren. Verglichen mit dem
letzten Jahr ist es reaktiver, aber
wenn du Fehler machst, ist es
weniger sicher. Wir haben aber
erst einen Test hinter uns, der
Weg ist noch lang. Ich denke,
wir können da auf einem sehr
ähnlichen Niveau ankommen,
wo wir letztes Jahr waren.

**Wer glaubst du wird sich
am besten an die Michelin
anpassen?**

Lorenzo, Márquez und Pedrosa
werden sicherlich wieder am
schwersten zu schlagen sein.
Aber ich denke, mit den neuen
Regeln und der Einheitselektronik
werden auch die Satelliten-
Piloten und die Suzuki näher
kommen. Deshalb wird sich
der Kampf vielleicht
nicht auf uns vier be-

«Die Seele der Yamaha M1 wird jedes Jahr weitergereicht.»

VALENTINO ROSSI

schränken, sondern es werden
noch mehr Fahrer dazukommen.
**Werden so viele neue Regeln
dir oder den anderen mehr aus-
machen?**

Das ist schwer zu sagen. Wir
müssen sehen, was bei den
nächsten Tests passiert. Es kann
besser sein, gleich oder schlech-
ter. Wir müssen es einfach ab-
warten. Wie man den Michelin
fährt, unterscheidet sich an me-
hreren Stellen der Bremsphase.
Wir müssen andere Linien fah-
ren, das Gas anders öffnen. Jeder
muss sich so schnell es geht an
die neuen Bedingungen gewöh-
nen. Was uns betrifft, müssen
wir auch noch etwas Topspeed
finden, denn letztes Jahr war dies
die einzige Stelle, wo wir wirk-
lich viel eingebüßt haben.

**Siehst du eine Chance, dass du
auch dieses Jahr in Katar wieder
mit einem Sieg anfängst?**

Das wäre schön. Letztes Jahr
hat die Saison fantastisch be-
gonnen, und auch der erste Teil
war richtig gut. Aber jetzt ist ein
anderes Jahr. Es ist nicht so, dass
wir ganz bei null beginnen, aber
wir müssen wegen der neuen
Reifen und Elektronik auch
den Ablauf des ganzen Renn-
wochenendes neu verstehen
lernen. Deshalb wird es anders
und schwierig, aber wir werden
unser Bestes versuchen.

**Siehst du dieses Jahr eine
Chance, den verpassten zehnten
Titel nachzuholen?**

Es wird besonderer Anstren-
gung bedürfen, auf dem glei-
chen Niveau zu bleiben. Das
ist aber mein Ziel. 2015 war ich
konkurrenzfähig, das will ich
auch dieses Jahr sein. Ob ich um
Siege und den Titel kämpfen
kann, müssen wir sehen.

**Wie viel kann deine Erfahrung
helfen?**

Wenn du älter wirst, benutzt du
deine Erfahrung, um die Lücke
zu finden. Es ist interessant,
aber das Gefühl beim Renn-
fahren, im Umgang mit dem
Motorrad und wie du an dem
Rennwochenende arbeiten
musst, bleibt immer gleich. Es
kommt darauf an, die richtige
Motivation und Konzentration
zu finden. Die Gegner sind alle
sehr stark, es wird wieder in-
teressant werden.

**Du hast eine sehr enge Bindung
zu der Yamaha M1. Was hast du
jetzt für ein Gefühl, bevor du sie
wieder testen gehst?**

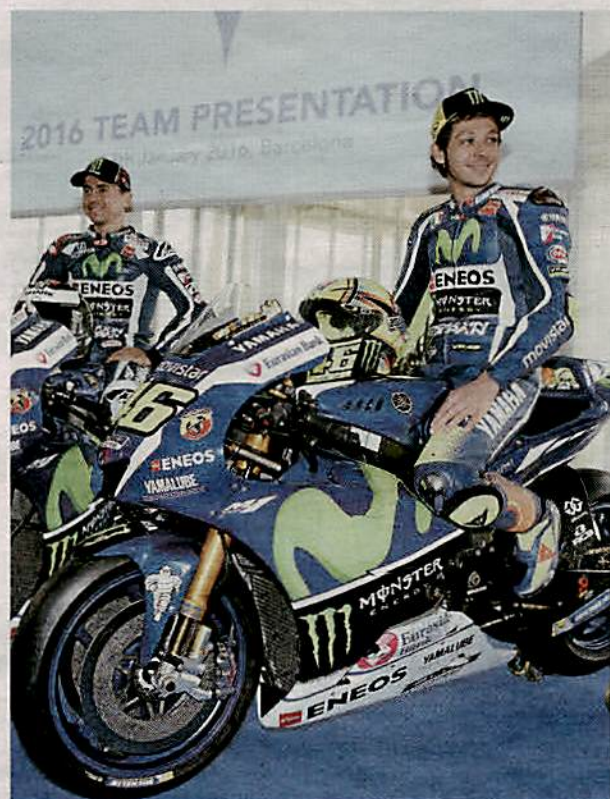
Die Seele meines Bikes ist die
gleiche, es ist, als wür-
de sie Jahr für Jahr von
einem Motorrad zum
nächsten weiterge-
reicht. Deshalb ist der
erste Test in Sepang
auch immer etwas Be-
sonderes. Es ist der erste
Kontakt, das erste Kennen-
lernen. Du siehst dein Bike zum
ersten Mal, mit dem du die gan-
ze Saison bestreiten wirst. So
wird beim ersten Test auch wie-
der dieses besondere Gefühl da
sein.

**Du warst vor dem Sepang-Test
noch einige Tage auf Bali.**

Ich war zum dritten Mal in In-
donesien und das zweite Mal auf
Bali. Es ist ein wunderschöner
Ort, wo ich gerne bin. Ich würde
gerne mal zum Entspannen da-
hingehen, aber bislang war es
immer mit Arbeit für Yamaha
verbunden. Auch die indone-
sischen Fans sind unglaublich.
Schon am Flughafen haben Hun-
derte auf mich gewartet, und sie
haben mich zu meinem Hotel es-
kortiert. Seit ich 2013 das letzte
Mal da war, hat die Begeisterung
nur noch zugenommen. Man hat
auch das Gefühl, dass sich die
Zahl der indonesischen Fans je-
des Jahr verdoppelt. Wir sollten
dort in Zukunft auf alle Fälle ei-
nen GP haben. Viele dieser Fans
werden sogar zum Test nach Se-
pang fliegen. Ich hoffe, ich kann
sie dort mit einer ordentlichen
Leistung entschädigen. ♦



Rossi beim Test in Valencia: «Reifen bereitet größere Probleme»



Titelverteidiger: Valentino Rossi, Jorge Lorenzo und die Yamaha M1



Valentino Rossi auf Bali: «Die indonesischen Fans sind unglaublich»

MotoGP

Der große Test von



Casey Stoner: Nur einen Tag mit der Desmosedici Jahrgang 2015 unterwegs, wird in dieser Woche aber zusammen mit den Werksfahrern testen

Von IMRE PAULOVITS

Die MotoGP-Motoren dröhnen wieder. Bevor die Werksfahrer in dieser Woche rankönnen, führen in Sepang die Testpiloten. Und ihre Aufgabe ist aktuell nicht weniger wichtig.

Wenn Sie, liebe Leser diese Ausgabe in den Händen halten, läuft in Sepang gerade Hochbetrieb. Durch den kompletten Neuanfang der MotoGP mit neuen Regeln, Einheits-Elektronik und Michelin-statt Bridgestone-Einheitsreifen sind die Werke mehr gefordert denn je, die Zeit so effizient wie möglich zu nutzen. Deshalb gab es an den Tagen, bevor die WM-Stars in den Sattel stiegen, genauso intensive Testarbeit mit den Testpiloten.

Stoner wieder bei Ducati

Wenn er auch weniger Basis- und Abstimmungsarbeit verrichtete als sein Kollege Michele Pirro, so war trotzdem Ducatis neuer Testpilot Casey Stoner der meistbeachtete

Mann auf der Strecke. Der 30-jährige Australier fuhr noch die Ducati D16 GP15, um sich wieder an das Bike aus Bologna zu gewöhnen, das er zuletzt 2010 gefahren hat.

«Ich wusste nicht so recht, was mich auf der Ducati erwarten würde», gab Stoner zu. «Aber es war eine wirklich gute Erfahrung, und jeder im Team ist fantastisch mit mir umgegangen, damit ich aus mir und dem Bike so schnell wie möglich das Optimum raushole. Ich brauche auch noch etwas Zeit, bis ich mein Tempo und mein Gefühl wiederfinde. Ich bin seit einem Jahr kein MotoGP-Bike mehr gefahren und habe seit sechs Monaten auf gar keinem Motorrad mehr gesessen. Der erste Tag war gut, ich habe mich schneller an das Bike und die Reifen gewöhnt, als ich es erwartet hatte. Aber ich muss mich mit ihr und vor allem mit den Michelin-Reifen, die ich nur 2006 gefahren bin, noch mehr anfreunden. Die Desmosedici hat sehr viel

Potenzial, sie ist einfach unglaublich stark. Es war schön, wieder mit Gabriele Conti und Marco Palmerini zu arbeiten. Und Gigi Dall'Igna ist wirklich sehr professionell und geht sehr analytisch vor.»

Eigentlich wollte Stoner am zweiten Tag auch die GP16 probieren, aber am Abend einigte sich das Team darauf, dass der Australier, der im Juli bei den 8 Stunden von Suzuka einen bösen Sturz hatte, lieber einen Tag pausiert und dann

an den Testtagen mit den Werksfahrern teilnimmt.

Pirro als Versuchskaninchen

Dafür hatte Ducati Stammtester Michele Pirro umso mehr auf seiner Test-Agenda. Dabei fuhr er am ersten Tag nur am Vormittag, denn das Team wollte sich voll auf das Test-Debüt von Casey Stoner konzentrieren. Der 29-jährige Italiener machte den Shakedown der 2016er Motorräder, dafür fuhr er wieder mit Mess-Sensoren, um den

Grip, den Wheelspin und die Deformation der Reifen aufzuzeichnen. Auch machte er Vergleichsfahrten zwischen der GP15 und der GP16.

Pirro probierte Software-Versionen und spulte Runden zur Verbrauchsmessung ab. Am zweiten Tag konzentrierte er sich auf die GP15 und machte weitere Versuche mit Elektronik-Varianten. Am Nachmittag ergoss sich ein Gewitter über die Strecke, und Pirro setzte den Test mit Regenreifen fort. «Ich



Gigi Dall'Igna und Casey Stoner



Michele Pirro: Runden mit Mess-Sensoren an der Ducati

dem eigentlichen Test



Takumi Takahashi: Der Japaner machte erste Tests mit den zwei unterschiedlichen Motoren-Varianten, zwischen denen sich die Werkspiloten entscheiden müssen

habe hier bereits am Mittwoch angefangen zu testen, und schon da hatte ich ein gutes Gefühl», erzählt Pirro. «Ich habe sowohl Iannones als auch Dovizioso Bikes gefahren, und ich denke, wir werden hier gute Ergebnisse erzielen können. Am Sonntag habe ich mit den 2016er Bikes nur noch einen kurzen Shakedown am Morgen gemacht und mich dann auf die Arbeit mit dem Elektronik-Set-up mit dem Vorjahres-Motorrad konzentriert. Bei den

sechs Runden, die ich am Nachmittag im Regen gefahren bin, konnten wir weitere Daten für die Software sammeln. Wir sind bisher ja noch nie mit der neuen Elektronik und den Michelin im Regen gefahren. Ich denke, wir haben jetzt eine gute Basis, auf die wir und die Werksfahrer aufbauen können.»

Viel zu probieren

Bei Honda waren die beiden japanischen Testpiloten Hiroshi Aoyama und Takumi Takahashi

mit mehreren schwarzen Prototypen unterwegs, die unterschiedlich klangen. «Die Werkspiloten werden je zwei Motorräder mit zwei unterschiedlichen Motoren-Spezifikationen haben», gab der technische Direktor Takeo Yokoyama zu. «Eines, das wir bereits im November in Jerez getestet haben, und eine Evolution davon. Wir werden sie miteinander vergleichen, dazu müssen wir auch am Chassis, an den Reifen und an der Elektronik arbeiten.

Ich hoffe, dass wir nach den drei Testtagen in dieser Woche bereits eine Richtung finden, die uns für die verbleibenden Tests auf Phillip Island und Katar weiterhelfen wird.»

Auch bei Yamaha war Testpilot Katsuyuki Nakasuga mit unterschiedlichen Bikes unterwegs, während Valentino Rossi noch in Indonesien und Jorge Lorenzo auf den Philippinen letzte PR-Arbeit für Yamaha erledigten. Aufmerksame Beobachter konnten unterschied-

liche Sitzformen erkennen. MI-Projektleiter Kouichi Tsuji hatte bei der Teamvorstellung erklärt, dass Yamaha bei der Gewichtsverteilung für die Michelin-Reifen sowohl den ursprünglichen 2016er Prototypen mit mehr Tankvolumen unter dem Sitz als auch eine Evolution des 2015er Motorrades in Sepang aufbieten wird. Nach diesem Test soll entschieden werden, in welche Richtung es weitergeht.

Den Teams steht also eine harte Woche bevor. ♦



Yamaha: Nakasuga mit 2016er Prototyp mit mehr Tank unterm Sitz



Tito Rabat: Das Arbeitstier nahm schon mal eine Sitzprobe



Yamaha: viel Vorarbeit geleistet

Moto3

Öttl: «Top 10 wäre super!»

Von MARKUS LEHNER

Im vierten Moto3-Jahr haben sich das Schedl GP Racing Team, der neue Teambesitzer Peter Öttl und Fahrer Philipp Öttl die Top 10 als Ziel gesetzt.

Der 19 Jahre junge Philipp Öttl, einziger Deutschsprachiger in der Moto3-WM, schloss die WM-Saison 2015 mit einer Werks-KTM des Schedl GP Teams auf dem 15. Endrang ab. 2016 wird Öttl bereits sein viertes komplettes Moto3-Jahr bestreiten (2013 wurde er mit einer Kalex-KTM WM-18, 2014 mit demselben Motorrad WM-24.) Highlight im vergangenen Jahr war zweifellos der Podestplatz (Rang 3) beim GP von Indianapolis/USA, wo er und sein Team beim Reifenpoker blitzschnell reagiert hatten.

Vater Peter Öttl, selbst fünfjähriger GP-Sieger, hat das Team auf die neue Saison übernommen. «Ich fühle mich gut als Teambesitzer. Geändert hat sich wenig, die Aufgaben sind die gleichen wie zuvor. Nur ist das Ganze noch umfangreicher geworden, aber ich krieg das schon auf die Reihe.»

Öttl hat das Sponsorenpaket schon fast vollständig geschnürt: «Es fehlt noch ein wenig Geld, aber es ist nur noch



Philipp Öttl (hier 2015 in Indianapolis als Dritter auf dem Podest) fährt 2016 im familieneigenen Team

eine Werbefläche offen. Wenn ich die besetzen kann, dann sollte das passen.»

KTM: Sehr viel Detailarbeit

Die Schedl-Crew hat die neue KTM bereits im Werk in Munderfing zusammenggebaut. «Auf den ersten Blick sieht das Bike zwar gleich aus, aber KTM hat sehr viel im Detail gearbeitet und stark verbessert», erklärt Vater Öttl. «Für Philipp wird sich wenig ändern, das Bike ist im Prinzip dasselbe, wie wir es in Valencia am Ende der Saison

hatten. Aber die intensive Arbeit an den Details wird sich positiv auswirken.»

Minibike auf der Kartstrecke

Die ersten Tests wird das Schedl Team am 11./12. Februar in Valencia fahren, dann geht's direkt weiter nach Jerez, wo am 14./15. Februar gefahren wird. «Eventuell werden wir im Sommer in Spielberg noch ein paar Testtage einschalten, aber das ist noch nicht gesichert», erklärt Öttl senior. Die Zielsetzungen sind klar: «Ich traue Philipp

angesichts der Leistungen 2015 einen Top-10-Endrang zu.»

Am Wintertrainingsprogramm haben die Ötts wenig geändert. «Unser Aufbautraining hat sich bewährt. Zusätzlich fährt Philipp Motocross in Eggenfelden und Supermoto in Friedrichshafen, und auf dem Gelände von Ottobiano in Italien kann er Motocross, Supermoto und Enduro draußen trainieren. Zurzeit ist er in Barcelona und trainiert mit spanischen Kollegen Offroad und mit Minibikes auf Kartstrecken.» ♦

Moto2

Vázquez, der letzte Suteraner



Zu alt für Moto3: Evrén Vázquez will 2017/18 an die Moto2-Spitze

Nur noch Moto3-Umsteiger Evrén Vázquez könnte in der WM Suter fahren. Und auch der nicht sicher.

Der Spanier Evrén Vázquez wurde im vergangenen September 29 Jahre alt und darf gemäß Reglement nicht mehr in der Moto3-Klasse, wo er seit 2012 fuhr und die Endränge 10, 9, 4 und 8 belegte, antreten. Nach einer 250er-Saison (2007), vier 125-cm- und vier Moto3-Jahren wechselt der zweifache GP-Sieger (Indianapolis und Sepang 2014), in die

Moto2, wo er mit der einzigen Suter (Team Ioda) antritt.

«Ich weiß, dass es schwierig wird», gibt sich Vázquez realistisch, «2016 müssen wir hart mit der Suter arbeiten. Moto2 ist auch anders als Moto3, ich muss meinen Fahrstil komplett ändern. Ich hoffe jedoch, 2017 oder spätestens 2018 wieder vorne dabei zu sein.»

Eskil Suter selbst sieht den Einsatz von Vázquez bei Ioda kritisch. «Ich weiß nicht, ob die das Geld für die Saison zusammenbekommen.» ♦ ML/IP

Moto3

Moto3-Titel für Südafrika?

Der Südafrikaner Brad Binder (KTM Ajo) zählt 2016 zu den Favoriten auf den Moto3-WM-Titel.

Der 19-jährige Südafrikaner Brad Binder bestreitet 2016 bereits seine fünfte Moto3-Saison. Die Zeichen stehen gut, dass er im Titelkampf ganz vorne mitmischen wird. Denn erstens fährt er wie im vergangenen Jahr für eines der besten und erfolgreichsten GP-Teams, Red Bull KTM Ajo Motorsports unter der Leitung des Finnen Aki Ajo, und zweitens hat er sich in seinen vier Moto3-Jahren ab 2012 von Endrang 21, 13, 11 auf 6 gesteigert. 2015 stand Binder viermal auf dem Podest, der erste GP-Sieg ist nur noch eine Frage der Zeit.

Fahrstil weiter verfeinern

«Ich habe im vergangenen Jahr unter Aki Ajo mehr gelernt als in meiner gesamten bisherigen Karriere», erzählt Binder. «Sein Erfahrungsschatz ist unerschöpflich, und die Teamstruk-

tur ist bis ins letzte Detail professionell. Ich habe gelernt, wie man mit den Reifen über eine Renndistanz umgeht, wie man optimal mit der Crew arbeitet, wie ich meine Eindrücke und Gefühle rüberbringen muss. Damit hatte ich früher Probleme, jetzt weiß ich, wie's geht. So einen Fahrercoach wie Aki gibt es keinen Zweiten, ihm verdanke ich enorm viel. 2016 will ich meinen Fahrstil weiter verfeinern. Gelingt das, kann ich um die Siege mitfighten.» ♦ ML



Binder: «Ajo ist einzigartig»

NACHRICHTEN

Krummenacher: Von Moto2-Piloten lernen

Moto2/Supersport-WM Der von der Moto2 in die Supersport-WM übergewechselte Schweizer Randy Krummenacher (25) glänzte beim ersten offiziellen Test in Jerez als starker Zweiter hinter seinem Teamkollegen und Weltmeister Kenan Sofuoglu. Zuvor hatte der Puccini-Kawasaki-Pilot mit seinen früheren Moto2-Gegnern Marcel Schrötter, Jonas Folger, Axel und Edgar Pons in Cartagena trainiert. «Das hat echt was gebracht. Wir waren alle auf ähnlichen Bikes unterwegs und haben uns gegenseitig enorm gepusht.»

Mattia Pasini: Seine letzte Moto2-Chance

Moto2 Der 30 Jahre alte Italiener Mattia Pasini, 2015 nur als Wildcard-Fahrer in Misano und Mugello am Start (keine WM-Punkte) erhält im Italtrans-Team nochmals eine Chance als Stammpilot. Pasini bestritt seinen ersten GP 2004, wurde in den nächsten drei Jahren bei den 125ern zweimal WM-4. und einmal WM-5, dann bei den 250ern WM-8. (2008) und WM-5. (2009). Der Italiener gewann zehn Grands Prix und stand 26-mal auf dem Podest. 2012 wechselte er nach drei erfolgreichen Moto2-Jahren in die MotoGP (ART, P22), dann zurück in die Moto2, wo er im Endklassement nie mehr als Rang 16 erreichte. ♦ ML

KOMPAKT

»»»

Moto2 Nicht 30, sondern 32 Fixstarter könnten 2016 beim Moto2-WM-Start am 20. März in Katar dabei sein. Das neu gebildete Team FGV Malaysia wird mit Azlan Shah (MAL) und Ricky Cardús (E) auf Kalex antreten. FGV hat die beiden Teamplätze von JP Moto Malaysia übernommen. Damit werden 26 Kalex, drei Speed Up, zwei Tech3 und vielleicht eine Suter am Saisonauftakt an der Startlinie aufgereiht werden. »»»

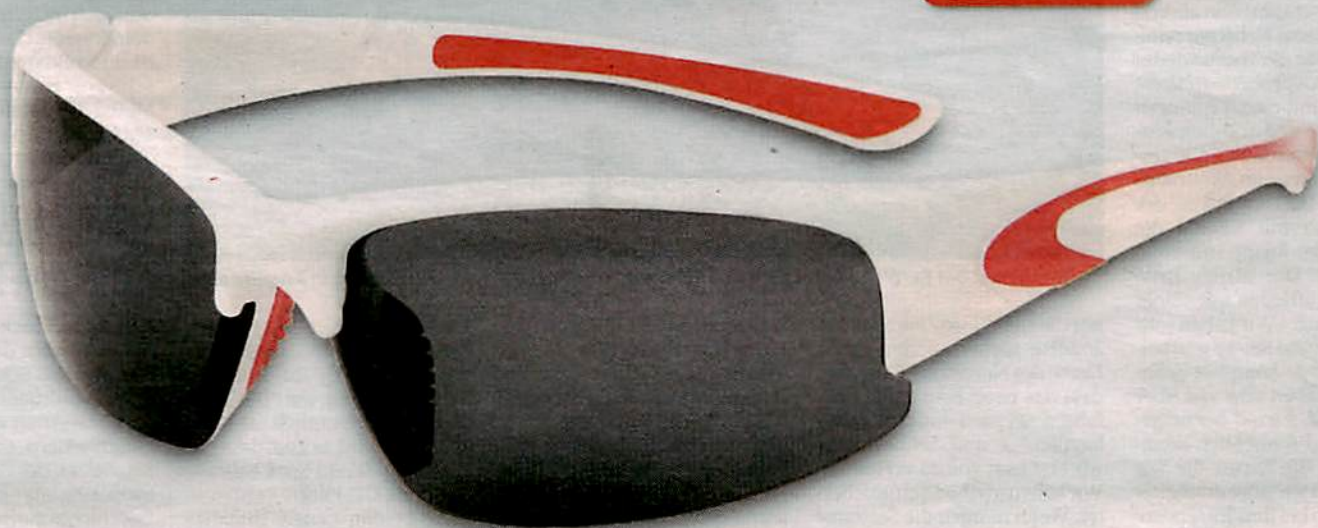
Moto2/3 Nach der Streichung der traditionellen IRTA-Valencia-Tests im Februar werden die kleine und mittlere Klasse erst vom 2. bis 4. März erstmals in Jerez aufeinandertreffen. Zweiter Test ist vom 11. bis 13. März in Katar, also eine Woche vor dem Saisonauftakt am gleichen Ort. ♦ ML

**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, 70118 Stuttgart, Registarbeiter Stuttgart/IMA 9302, Geschäftsleiter: Dr. Volker Beid, Vertrieb, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Wilhelmsberg, 20355 Hamburg, als bestellender Unternehmer, AG Hamburg, HBR 94752

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

Superbike-WM

Kawasaki auch weiter Spitze

Von IMRE PAULOVITS

Auch beim vorletzten Test zur Superbike-WM hat sich eines nicht geändert: Die Weltmeister von Kawasaki geben das Tempo vor. Aber die Konkurrenz hat aufgeschlossen.

Als die zwei Testtage in Jerez, die mit nasser Fahrbahn am ersten Morgen und Nebel am zweiten Vormittag die Teams wieder auf Geduldproben stellten, dann doch mit einem sonnigen Nachmittag und frühlingshaften Temperaturen zu Ende gingen, war Kawasakis Weltmeister von 2013, Tom Sykes, der Einzige, der mit 1:39,924 die 1:40er-Marke knapp unterbieten konnte. Der bärtige Brit war auch zufrieden mit seiner Vorbereitung: «Wir haben sehr viel an unserem Set-up gearbeitet und Dinge komplett geändert. Wir haben sehr viel über das neue Motorrad herausgefunden, und schließlich konnten wir all die Dinge, die wir über die letzten Jahre erarbeitet haben, auch bei ihm anwenden. Dass ich bei beiden Tests in Jerez Schnellster war, stimmt mich zuversichtlich, denn dies ist nicht eine meiner starken Strecken», stellte Sykes fest.

Sein Teamkollege, Weltmeister Jonathan Rea, schaffte zwar



Tom Sykes: Der Ex-Weltmeister fühlt sich auf der neuen Kawasaki pudelwohl und ist in Angriffslaune

nur die siebtbeste Zeit, aber das änderte nichts an der guten Laune des Nordiren. «Es ist klar, dass das neue Bike anders gefahren werden muss als das letztjährige, und das beginnen wir erst jetzt voll zu verstehen. Wir haben methodisch gearbeitet. Wenn morgen die Startampel angehen würde, wären wir sicher nicht Siebte», so Rea selbstbewusst.

Ducati und Honda nah dran

Davide Giugliano verdiente sich viel Respekt nach seiner Rück-

kehr, mit 1:40,047 war er gar einen Hauch schneller als sein Teamkollege Chaz Davies (1:40,110). «Mein Team hat es geschafft, das Bike für mich Stück für Stück maßzuschneidern. Wir haben seit Portimão einen großen Schritt gemacht. Dass ich nach der langen Verletzungspause nach nur vier Testtagen wieder auf diesem Niveau bin, gibt mir viel Selbstvertrauen», freute sich Giugliano.

Nicky Hayden konnte mit 1:40,534 seinen Teamkollegen Michael von der Mark (1:40,601)

knapp hinter sich lassen. «Ich konnte hier eine Rennsimulation machen, Qualifier testen, und beides ging gut. Die Testphase war eigentlich zu kurz, aber jetzt wird es Zeit, dass wir auf Phillip Island Spaß haben», so der Ex-GP-Pilot.

Die beiden neuen Yamahas belegten die Plätze 8 (Guintoli) und 9 (Lowes), das Milwaukee-BMW-Team debütierte mit den Plätzen 10 (Brookes) und 13 (Abraham). Jetzt steht nur noch der Test auf Phillip Island aus, bevor die Saison losgeht. ♦

IDM Superbike

Fritz nimmt die Top 3 ins Visier



Durch dick und dünn: Sepp Buchner und Marvin Fritz

Marvin Fritz gibt sein Debüt in der IDM Superbike. Der Superstock-1000-Vierte von 2015 traut sich sofort Podiumsplatzierungen zu.

Der 22-jährige Aufsteiger fährt das dritte Jahr im Team Bikerbox von Sepp Buchner. Und neuerdings winkt ein Geldsegen: Die Firma Langenscheidt ist als Sponsor eingestiegen. Unterstützung kommt freilich auch von Yamaha: «Wir sind praktisch ein Satellitenteam des Werks, während die MGM

Crew um Michael Galinski ein reines Werksteam ist. Unsere Elektronik wird ähnlich der von Galinski sein, doch sein Team hat viel mehr Erfahrung damit. Dagegen müssen wir uns erst herantasten.»

Als seine größten Gegner sieht Fritz MGM-Aushängeschild Max Neukirchner und Mathieu Gines (BMW) an. Vom 22. bis 24. Februar steht der erste Test mit dem Yamaha-RIM-Superbike in Valencia an. Dann folgt der Pirelli-Test in Almeria. Interessant: MGM fährt Dunlop. ♦ AWI

IDM Superstock 1000

Kawasaki plant grünes Doppel

Von ANKE WIECZOREK

Bekommt Luca Grünwald einen neuen Kollegen? Der Österreicher Stefan Kerschbaumer verhandelt mit dem Weber-Diener-Team.

Kerschbaumer wurde 2015 Fünfter in der Superstock-1000-Klasse. Der 26-Jährige zog die Saison mit der Yamaha RIM komplett privat durch. Das soll sich ändern: Das Weber-Diener-Racing Team ist an dem Österreicher interessiert, denn 2016 schiebt Kawasaki eine überarbeitete ZX-10R an den Start. Nur muss Kerschbaumer selbst in die Spur gehen, um einen Teil der Saison zu finanzieren. Im Moment fällt ihm das schwer.

Luca Grünwald, dank eines Zweijahresvertrages als Fahrer im Weber-Diener-Team gesetzt, sieht sich nach einer Superbike-Saison auch eher in der Superstock-1000-Klasse wieder, die 2016 endlich offiziellen Meisterschaftsstatus

erhält: «Wir haben mit der neuen ZX-10 ein schlagkräftiges Paket. Das Motorrad ist komplett überarbeitet und die Elektronik soll mit der von Yamaha vergleichbar sein.»

Trotz des Vertrages ist auch bei Grünwald nichts fix: «Es hakt wie immer am Geld, ich muss Sponsoren aufreiben.» Doch irgendwie werden der 21-Jährige und sein Clan das wohl gestemmt kriegen. Immerhin absolvierte er 2014 eine komplette Saison in der Moto3-WM, wenn auch glücklos. Seine Eltern benannten ihn übrigens nach einem Rennfahrer: Luca Cadalora. ♦



Hofft: Stefan Kerschbaumer

NACHRICHTEN

Khairuddin muss an Fitness arbeiten

Supersport-WM Zufahmi Khairuddin, der kurzfristig von der Moto3 in die Supersport-WM umgestiegen ist, verlor bei seinem ersten Test in Jerez zweieinhalb Sekunden auf Weltmeister Kenan Sofouglu, was für einen Debütanten nicht so schlecht ist. Aber der Malaysier sah nach den zwei Testtagen sichtlich gerädert aus: «Ich muss mir mehr Kraft antrainieren, das Motorrad ist doch ein ganzes Stück schwerer zu lenken als die Moto3. Mir taten schon nach sieben Runden die Arme weh. Jetzt werde ich zu Hause Gewichte stemmen.»

Stamm: Warten auf die letzten Teile

IDM Superstock 1000 Roman Stamm macht definitiv weiter im Kawasaki Schnock Team Motorex. «Irgendwann Ende Januar werden wir uns einschreiben», sagt der Schweizer, der nicht als ewiger Zweiter in die Geschichte eingehen will. Alle Zeichen stehen auf Angriff, auch wenn die letzten Teile für die neue ZX-10R noch fehlen: «Ich hoffe, dass schon im Februar ein Training machbar ist.» Der Pirelli-Reifenfest Ende März in Almeria gilt aber als gesetzt.

Schröder kann nicht widerstehen

IDM Sidecar Schon 2010 wollte er aussteigen, doch der Schweizer Peter Schröder ist bis heute dabei und bleibt es auch. Das Sidecar-Urgestein ist zwar mittlerweile 65, macht in der IDM aber immer noch mobil. Seit einem Jahr hat er die 22-jährige Denise Werth im Boot. Gemeinsam wurden sie im LCR-FI-Gespann Gesamt-Achte. Höhepunkt war der sechste Platz beim Rennen auf dem Schleizer Dreieck. ♦ IP/AWI

KOMPAKT

»» **Supersport-WM** Der STK600-Cup-Dritte Federico Caricasulo wird mit dem Evan-Bros-Team auf Honda CBR 600 die gesamte WM bestreiten.

»» **Superbike-WM** Der letztjährige SSP600-WM-18. Fabio Menghi fährt dieses Jahr die SBK-WM auf einer Ducati von VFT Racing. ♦ IP

Motocross Alghero

Drei Sieger beim Aufgalopp

Von ALEX HODGKINSON

Beim ersten Freiluftrennen des Jahres auf Sardinien gab es drei verschiedene Sieger: MX1 ging an Romain Febvre und Yamaha, MX2 gewann Jeffrey Herlings für KTM; großer Sieger in der Elite-Klasse wurde Evgeny Bobryshev auf Honda.

Viele Teilnehmer kannten die Sandstrecke im Norden der Mittelmeerrinsel als Trainingsstrecke, aber der Auftakt zur italienischen Meisterschaft war für alle Neuland unter Rennbedingungen. Jeffrey Herlings war seit drei Jahren nicht mehr so gut vorbereitet: «Ich trainiere schon seit zwei Monaten ohne Beschwerde». Der Niederländer ließ der Konkurrenz im MX2-Lauf keine Chance. Er distanzierte den Italiener Michele Cervellin um 80 Sekunden, und nur drei weitere Gegner kamen in derselben Runde ins Ziel!

Max Anstie, Herlings Gegenspieler bei Husqvarna, musste durch das ganze Feld fahren, nachdem er gegen das Startgatter gefahren war, und in den letzten zwei Runden konnte er Cervellin nur folgen: «Ich habe 30 Minuten lang den Dreck der Gegner gefressen

und konnte die Strecke kaum erkennen.»

Eine Viertelstunde sah es nach einer Sensation in der MX1 aus, als Klassenrookie Tim Gajser seinen Vorsprung kontinuierlich ausbauen konnte, während der amtierende Weltmeister Romain Febvre sich auf Platz 6 langweilte.

Nach der Hälfte des Rennens drehte der Franzose plötzlich das Tempo auf, während Gajser in Schwierigkeiten geraten war. Während Febvre einen Gegner nach dem anderen erledigte, kämpfte der Slowene mit einer schleifenden Kupplung. Als der Yamaha-Fahrer zum Angriff bereit war, konnte der Gajser nichts entgegensetzen. In der letzten Runde blieb er stehen und wurde als 15. gewertet.

Baumstamm in Bobryshevs Spur

Nach einem schlechten Start hielt sich Max Nagl zuerst im Mittelfeld, aber er konnte von Stürzen vieler Vordermänner wie Gautier Paulin und Glenn Coldenhoff profitieren und kam als Vierter hinter Jeremy van Horebeek und Bobryshev, der schon einmal im Sand gelegen hatte, ins Ziel: «Es war plötzlich ein Baumstamm auf meiner Spur».

Der Russe wollte im Elitefinale der schnellsten Fahrer beider

Klassen Revanche nehmen und fand schnell den Weg an Schnellstarter José Butrón vorbei und baute einen komfortablen Vorsprung auf. Während Teamkollege Van Horebeek rundenlang hinter Butrón stecken blieb, wollte Febvre seine Siegchance erneut wahrnehmen – und wenige Runden vor Schluss ging er kurz an Bobryshev vorbei: «Monni kreuzte meine Spur, und ich musste das Gas zudrehen. Bis ich wieder freie Fahrt hatte, war Bobryshev schon weg.»

Nagl nahm erneut kein Risiko und kam als Neunter ins Ziel, während Herlings erst in der zweiten Rennhälfte attackierte und sich mit Rang 4 zufrieden gab. Paulin und Coldenhoff kollidierten in der Startrunde.

MX2-Vizeweltmeister Pauls Jonass hat sich am selben Tag wie Cairoli den linken Daumen verletzt, und Max Nagls Teamkollege Christophe Charlier leidet weiterhin unter seiner Knieverletzung.

Am kommenden Sonntag beim zweiten Meisterschaftslauf in Lamezia Terme – ganz im Süden des Landes – wird es ein viel kleineres Startfeld geben: Herlings und Anstie fahren in England; HRC wünscht sich ein freies Wochenende. ♦



Elitesieger Bobryshev schon vorn, Nagl (#12) kämpft im Sand

MOTOCROSS / Resultate

Alghero/I: 31. Januar 2016, Wetter: wolkig, 14 Grad.

MX1: 1. Romain Febvre (F/Yamaha), 18 Rdn. in 30:03,580 min.; 2. Jeremy van Horebeek (B/Yamaha), +8,060 sec.; 3. Evgeny Bobryshev (RUS/Honda), +10,017 sec.; 4. Max Nagl (D/Husqvarna); 5. Gautier Paulin (F/Honda); 6. Tanel Leok (EST/KTM); 7. Glen Coldenhoff (NL/KTM); 8. Davide Guarneri (I/Honda); 9. David Philippaerts (I/Yamaha); 10. José Butrón Oliva (E/KTM); 11. Valentin Guillod (CH/Yamaha)

MX2: 1. Jeffrey Herlings (NL/KTM), 18 Rdn. in 29:25,852 min.; 2. Michele Cervellin (I/Honda), +1:19,581 min.; 3. Max Anstie (GB/Husqvarna), +1:19,986 min.; 4. Karel Kutsar (EST/KTM); 5. Alvin Östlund (S/Yamaha); 6. Thomas Covington (USA/Husqvarna); 7. Conrad Mewse (GB/Husqvarna); 8. Martin Barr (IRL/Honda); 9. Alfie Smith (GB/Yamaha)

Superfinale: 1. Bobryshev, 18 Rdn. in 29:33,442 min.; 2. Febvre, +1,492 sec.; 3. van Horebeek, +34,850 sec.; 4. Herlings; 5. Butrón Oliva; 6. Tim Gajser (SLO/Honda); 7. Guarneri; 8. Philippaerts; 9. Nagl; 10. Guillod; 11. Alessandro Lupino (I/Honda)

Nächstes Rennen: 7. Februar 2016, Lamezia Terme/I Internet: www.offroadproacing.it

FMX-WM Basel

Grand Slam für Melero

Von OLIVER FRANKE

An beiden Tagen des WM-Auftakts der Freestyle-Crosser in Basel war der Spanier Maikel Melero vorn.

Bei der ersten Saisoneroöffnung in der Schweiz deutete sich von Anfang an ein Zweikampf zwischen Titelverteidiger Melero und dem Franzosen David Rinaldo an. Melero gewann am Freitag die Qualifikation ganz knapp und musste im Finale alle Tricks auspacken, um Rinaldo (Doublegrab Flip, California Roll) auf Platz 2 zu verweisen.

Fehler warf Rinaldo zurück

Dritter am Freitag wurde Aussie Rob Adelberg. Luc Ackermann verfehlte das Finale am ersten Tag knapp wegen eines Deadsailors.

Am zweiten Tag konnte Melero, der weiterhin an seiner Schulterverletzung laboriert, Rinaldo erneut in der Qualifikation auf Platz 2 verweisen. Im Finale der besten sechs

wurde Rinaldo wegen eines kleinen Fehlers, punktgleich mit dem Dritten Adelberg, nur Vierter. Melero gewann mit deutlichem Vorsprung vor

Remi Bizouard. Luc Ackermann erreichte sein erstes Finale 2016; ein kleiner Landefehler brachte dem Thüringer den sechsten Platz. ♦



Samstagshelden (v.l.) Bizouard, Doppelsieger Melero, Adelberg

FMX-WELTMEISTERSCHAFT / Resultate

Basel (CH): 29./30. Januar 2016, 1. + 2. WM-Lauf.

Finale Samstag: 1. Maikel Melero (E/Yamaha), 418 Punkte; 2. David Rinaldo (F/Yamaha), 396; 3. Remi Bizouard (F/Kawasaki), 370; 4. Rob Adelberg (AUS/Yamaha), 367; 5. Petr Pílat (CZ/KTM), 361; 6. Jose Miralles (E/KTM), 286. – Ferner: 7. Marc Pinyol (E/Yamaha), 266; 8. Luc Ackermann (D/Husqvarna), 252; 9. Pat Bowden (AUS/Yamaha), 232; 10. Brice Izzo (F/Yamaha), 221; 11. Thomas Wirmsberger (A/Suzuki), 182

Finale Sonntag: 1. Melero, 419 Punkte; 2. Bizouard 391; 3. Adelberg 389; 4. Rinaldo 389; 5. Pílat 364; 6. Ackermann 316. – Ferner: 7. Bowden 292; 8. Miralles 286; 9. Pinyol 266

WM-Stand nach 2 von 13 Läufen: 1. Melero, 40 Punkte; 2. Bizouard 34; 3. Rinaldo 32; 4. Adelberg 30; 5. Pílat 24; 6. Miralles 18; 7. L. Ackermann 18; 8. Pinyol 16

Nächster Lauf: 26./27. Februar 2016, Berlin/D

Internet: www.nightofthejumps.com

NACHGEHAKT BEI Max Nagl

(28/D). Husqvarnas WM-Titelkandidat ließ den Saisonauftakt in Alghero/I mit den Plätzen 4 und 9 locker angehen.



Von ALEX HODGKINSON

? Du warst heute Morgen in der Qualifikation nur Elfter! Es ist das erste Rennen der Saison, und man ist immer angespannt. Ich wollte nicht in den letzten Trainingsminuten ein unnötiges Risiko eingehen. Normalerweise macht das nichts aus, aber hier war es ein Nachteil, weil ein anderer Fahrer mein Startgatter nahm, und daher kam ich im MX1-Lauf schlecht aus dem Start. Im Elite-Lauf bin ich trotzdem gut gestartet, aber jemand ist in der Startkurve geradeaus gefahren – und das war's wieder...

? Wie liefen die Rennen? Zuerst gut, aber nach wenigen Runden war die Strecke ausgefahren. Überall kamen Wurzeln von den Bäumen und dem Gebüsch raus. Bei der niedrigen Sonne verschätzt man sich leicht,

deswegen gab es so viele Stürze. Ich wollte kein unnötiges Risiko vier Wochen vor dem WM-Start eingehen.

? Wie lief dein Winterprogramm? Sehr gut. Wir hatten viel Glück mit dem Wetter, überall hat uns die Sonne verfolgt. Ich hatte keine Erkrankung, keine Verletzung – und in November wurden die Schrauben aus meinem Bein entfernt.

? Hast du dich an dein neues Arbeitsgerät gewöhnt? Ich brauche viel Zeit, um das Motorrad zu verstehen. Das größte Problem war, die Steifigkeit zu verstehen. Wir mussten in eine ganz andere Richtung als beim Vorgängermodell gehen. Die neue Husky lässt sich besser lenken und hat gleichzeitig mehr Leistung, die wir über die Zündbox auf mich persönlich einstellen können.

Supercross-WM Oakland

Kleine Schritte für Roczen

Von THOMAS SCHIFFNER

46.949 Fans sahen in Oakland Ryan Dungeys dritten Saisonsieg in Folge, den 25. seiner Karriere. Ken Roczen holte als Zweiter sein bestes Saisonresultat, verlor auf den KTM-Star aber weitere Punkte.

Diesmal funktionierten die Starts bei Suzuki-Speerspitze Ken Roczen, mit denen er bei den ersten drei WM-Läufen gehädet hatte. Titelverteidiger und Tabellenführer Ryan Dungey gewann den Holeshot; hinter ihm machte sich sein französischer Teamkollege Marvin

Musquin auf die erste Runde. Der Afroamerikaner James Stewart war Dritter; er trat nach seiner in Anaheim erlittenen Gehirnerschütterung wieder an und qualifizierte sich erstmals für das Finale. Schon in der ersten Runde kassierte Roczen Stewart, der in Runde 8 erneut das Rennen vorzeitig beenden musste.

Roczen war schon in Runde 4 auch an Musquin vorbei und fuhr Rang zwei sicher vor dem Franzosen nach Hause; im Ziel fehlten dem Thüringer drei Sekunden auf Dungey. «Wir machen jede Woche kleine Schritte in die richtige Richtung. Es gab Streckenabschnitte heute,

die ich gut fahren konnte, bei anderen hatte ich allerdings Mühe.»

Marvin Musquin, Aufsteiger aus der 250er-US-Meisterschaft, fuhr erstmals in seiner Karriere auf ein Supercross-WM-Podium. Dungey: «Ich trainiere Marvin die ganze Woche, und heute hat er bewiesen, dass er den nötigen Speed hat.»

Obwohl Roczen Dungey diesmal deutlich näher kam, konnte sein Ex-Teamkollege seinen Vorsprung weiter ausbauen. Husqvarna-Pilot Jason Anderson wurde Vierter; Dungey, der erstmals überhaupt im Oakland Coliseum gewinnen konnte, hat auf ihn jetzt 22 Punkte Vor-

sprung. «Heute war der Schlüssel zum Sieg, sofort die Führung zu übernehmen und dann schnell die richtigen Linien zu finden. Es ist schön zu sehen, dass sich unsere Arbeit bezahlt macht», so der Mann aus Florida.

Savatgy profitiert von Stürzen

Nach Stürzen von Christian Greig und Alex Martin sowie einem technischen Ausfall von Cooper Webb gewann Kawasaki-Pilot Joey Savatgy sein erstes Rennen in der 250er-Westküstenmeisterschaft. Damit führt Savatgy erstmals auch in der Punktetabelle zwei Punkte vor Webb. ♦



Im Schlepptau von Dungey: Erstes Podium für Marvin Musquin

SUPERCROSS-WM / Resultate

Oakland/USA: 30. Januar 2016, 4. WM-Lauf.

Finale: 1. Ryan Dungey (USA), KTM; 2. Ken Roczen (D), Suzuki; 3. Marvin Musquin (F), KTM; 4. Jason Anderson (USA), Husqvarna; 5. Chad Reed (AUS), Yamaha; 6. Cole Seely, Honda; 7. Eli Tomac, Kawasaki; 8. Jacob Weimer, Kawasaki; 9. Justin Brayton, KTM; 10. William Hahn, Kawasaki; 11. Weston Peick, Yamaha; 12. David Millsaps, KTM; 13. Mike Alessi, Honda (alle USA); 14. Christophe Pourcel (F), Husqvarna; 15. Blake Baggett, Suzuki; 16. Vince Friese, Honda (beide USA); 17. Lawson Bopping (AUS), Yamaha; 18. Nicolas Schmidt, Suzuki; 19. Phillip Nicoletti, Yamaha; 20. Cade Clason, Honda; 21. Adam Enticknap, Honda; 22. James Stewart, Suzuki (alle USA)

Stand nach 4 von 16 Läufen: 1. Dungey, 97 Punkte; 2. Anderson 75; 3. Reed 75; 4. Roczen 73; 5. Seely 70; 6. Tomac 68; 7. Musquin 51; 8. Brayton 47; 9. Weimer 46; 10. Millsaps 45; 11. W. Hahn 30; 12. Canard 29; 13. Pourcel 27; 14. M. Alessi 24; 15. Dean Wilson 18

Nächstes Rennen: 6. Februar 2016, San Diego II/USA
Internet: www.amasupercross.com

Enduro Le Touquet

Gegen den Wind und die Flut

Von NIELS JUHLKE

Der Franzose Adrien van Beveren gewann zum dritten Mal den Strandklassiker am Paris-Plage – und das nur knapp zwei Wochen nach seiner ersten Rallye Dakar.

So einfach, wie es sich anhört, war der Sieg für Van Beveren nicht, obwohl er vor dem Rennstart verkündet hatte, dass er in Südamerika ausreichend gefahren sei und dort auch noch fünf Kilogramm abgenommen habe.

Das Strandrennen Le Touquet hätte eigentlich gar nicht stattfinden dürfen, denn aufgrund der Pariser Terroranschläge herrscht in Frankreich Ausnahmezustand und Versammlungsverbot. Einige Hunderttausend Zuschauer scheinen aber im Norden Frankreichs bei einer Sportveranstaltung noch keine Versammlung zu sein. Das Rennen wurde dieses Jahr eine Stunde früher gestartet, denn schon die vorhergehenden Rennveranstaltungen, die das

Event begleiteten, mussten wegen eintretender Flut vorzeitig beendet werden. Zusätzlich erschwerten starker Wind und Regen die eigentliche Startzeremonie, für die der Startplatz auch noch kurzfristig verlegt werden musste.

Potisek führt 1,5 Stunden

Milko Potisek führte das Feld der 1083 Starter in die erste Kurve und hielt die Führung 1,5 Stunden inne, bevor er ausfiel. Zu diesem Zeitpunkt ging der Motor des Holländers Mark de Reuver ein, der bis dahin auf dem dritten Platz gelegen hatte. Der Belgier Axel van der Sande führte bis zwei Runden vor Schluss und sah eigentlich nach dem sicheren Sieger aus, denn er hatte schon vor zwei Monaten beim Strandrennen Scheveningen bewiesen, dass er druckstabil Rennen zu Ende fahren kann.

In Le Touquet ist aber vieles anders, und so reichte ein kleiner Quersteher dafür, dass Van Beveren die Führung überneh-

men und gewinnen konnte. Der zweifache Motocross-Weltmeister Steve Ramon war von Anfang an in der Spitzengruppe, konnte aber nie die entscheidenden Meter gutmachen. Der Belgier musste sich mit

Platz 4 begnügen. Der siebenfache Le-Touquet-Sieger Arnaud Demeester fährt nur noch zum Spaß und pilotierte seine Zweitakt-Sherco auf Platz 8. Bester Deutscher wurde Marco Patock mit Platz 390 auf KTM. ♦



Dritter Sieg für Van Beveren: 16 Runden gegen den Wind

STRANDRENNEN / Resultate

Enduropale du Touquet/F: 31. Januar 2016, Wetter: Regen, starker Wind, 9 Grad.
1. Adrien van Beveren (F/Yamaha), 16 Runden; 2. Axel van der Sande (B/Yamaha); 3. Camille Chapellière, (F/Yamaha); 4. Steve Ramon, (B/Suzuki); 5. Arnaud Degousee, (F/KTM); -1 Runde zurück; 6. Jean-Claude Mousse, (F/Yamaha); 7. Yentel Martens, (B/Husqvarna); 8. Arnaud Demeester, (F/Sherco); 9. Damien Prévot, (F/KTM); 10. Timothee Florin, (F/Yamaha); 11. Julien Tournessi, (F/KTM); 12. Victor Brossier, (F/Yamaha); 13. Tom Lahousse, (F/Yamaha)
Internet: www.enduropaledutouquet.fr

NACHRICHTEN

Brian Hsu vor Trainingsbeginn

Motocross-WM Der deutsch-taiwanische MX2-Rookie Brian Hsu kann in Kürze das Training wieder aufnehmen. Nach seinem Sturz im November in Mailand wurde am 11. Januar in Markgröningen das Metall in seiner gebrochenen linken Hand entfernt. Der 17-jährige Suzuki-Pilot wird die ersten Trainings mit einer von Ortema gefertigten Handorthese bestreiten. Hsu will beim WM-Europaaufakt an Ostern in Valkenswaard starten.

Franz Kadlec Zweiter hinter Norweger

Indoor-Trial Der 24-jährige Norweger Håkon Pedersen überraschte mit einem Sieg beim Halltrial in der Saturn-Arena in Ingolstadt. Lokalmatador Franz Kadlec führte in der Qualifikation, landete im Finale allerdings hinter dem Norweger. Es war der dritte zweite Platz des Deutschen Meisters in Ingolstadt in Folge. Europameister Gianluca Tournour (Italien) schaffte es knapp hinter Kadlec auf das Podest. Die Deutschen Jan Peters und Jan Junklewitz kamen zwar ins Finale, hatten gegen die starke Konkurrenz allerdings keine Chance. Der 18-jährige Titelverteidiger Sascha Neumann konnte sich nicht für das Finale qualifizieren und landete auf dem achten Tabellenplatz. ♦ TS/AR

KOMPAKT

»»» **Enduro** Für die ISDE-Trophy- und Junior-Trophy-Teams ist eine Reglementänderung geplant: Die Trophy soll nur noch vier Fahrer (statt sechs) und die Junioren nur noch drei (statt vier) umfassen. Allerdings sollen alle Teammitglieder gewertet werden.

»»» **Enduro** Nach der Absage des SuperEnduro-Laufs in Italien suchte Promoter Alain Blanchard nach einem Veranstalter: Am 19. März wird nun in Madrid das Finale 2016 ausgetragen, eine Woche nach Prag.

»»» **Speedway** Roberto Haupt (38) erklärte nach 19 Jahren Bahnsport seinen sofortigen Rücktritt. Der Mecklenburger war zuletzt mit Stralsund Bundesligameister geworden. ♦ TS

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



Alfa 4C neu, ohne Zul., 6% unter UPE, 10 km, 177 kW (241 PS), silber, Leder, Navi, Klima, Xenon, NR-Fzg., Vollausstattung, deutsche Auslieferung, silber-metallic, Ledersitze rot, 69.500,- € (MwSt. abw.). Tel. 02651/491659

BMW

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H



640dA Coupé M-Sportpaket Individual 20", EZ 12/12, 39927 km, 230 kW, silber, DD, LED, Aktivlenkung, B&O Sound, Head-Up, TV, SD, Standhgz., 57.490,- € (MwSt. abw.) Riller & Schnauck GmbH (Teltow), Warthestraße 3, 14513 Teltow, Tel. 03328/442-0, www.riller-schnauck.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31049

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

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

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

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

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

840ci / 850 CSI gesucht. 0171/4167106 H

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

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Roadster S gesucht. 0171/4167106 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Cobra

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

Ferrari

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

Jaguar

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

Lamborghini

Jalpa gesucht. 0171/4167106 H

McLaren

www.mclarenf1.de H

Mercedes



C 450 AMG 4M T, EZ 01/16, 3500 km, 270 kW, Leder, Navi, SD, AHK, 360°-Kamera, 69.950,- € (MwSt. abw.) Ostendorf GmbH, Am Vatheuershof 3, 59229 Ahlen, Tel. 02382/789-172, www.ostendorf.info H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31069

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

Mercedes SLS GT Roadster, EZ 03/13, unfallfrei, 6300 km, obsidianschwarz, Leder Exklusiv schwarz, Keramikbremsen, Beo Sound AMG, Carbonpaket, Performance Media, Memory-Paket, Aircscarf, Komfort-Telefonie, neuwertig, 265.000,- € (MwSt. abw.). Chiffre 3611834

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



C63 AMG S Edition 1, EZ 7/2015, 5180 km, 375 kW (510 PS), silber, designo iridiumsüßholz, Leder nappa, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 91.850,- € (MwSt. abw.) Tel. 06203/606120, ronny.schnepf@hoely.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31135

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

VANSPO RTS.DE BY HARTMANN-TUNING



Vans -sportlich -einzigartig "VP Spirit", HARTMANN V 250 Edition, EZ 11/2014, ca. 4700 km, Frontspoilerlippe u. Heckschürze VP Spirit, Edelstahl-Seitenrohre oval mit Auftritt, Sportfedersatz, Alu-Radsatz „Mercedes-Benz“ mit 245/45 R19 XL, Auspuff-Endrohr Edelstahl, gute AUSSTATTUNG! Alle Assistenten, AHK abnehm., 7-Sitzer, 2x Schiebetür, Navi Comand online, Ausstellfenster hinten u. v.m. Verbr. l/100 km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb.: 157 g/km, CO2-Effizienz: A. 57.500,- € (MwSt. abw.) VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31019

Porsche

993 Targa, dkl.blau, Bj. 06.96, 39800 km, Tiptronic, 2. Hd., PZ-Scheckh., dts. Fahrzeug, 109.993,- €. T. 0172/400444

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

SUCHE 964 C2 Coupé, 5-Gang, ab MJ 92, max. 2. Hd., max. 50000 km, unfallfrei, Klima, kein Reimport, Erstlack, Scheckheft, Sammlerzustand. hwalz@t-online.de

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



Porsche 911 E 2.2, Bj. 1970, 83000 km, 114 kW (155 PS), silber, Leder, 36.900,- €. Tel. 01746752262, classic911@outlook.de
mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 31100

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

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

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



997 Carrera S Coupé 6-Gang, EZ 12/2007, 63200 km, 261 kW (355 PS), meteorgrau-metallic, Leder sandbeige, Sportsitze, Navi, Klima, Xenon, BOSE®, Sport Chrono, SD, SHZ, Nr.: 723192, 47.900,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Frobelsstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31079

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

Porsche-Fan sucht CARRERA GT, 999, 918er unfallfrei, zum Kauf. Telefon 0172/5159727

Porsche



Cayman, PASM, PDK, PCM, PDLS+, 20 Zoll, EZ 07/2015, 9859 km, 202 kW (275 PS), weiß, Sportsitz Teilleder schwarz, Navi, Klima, Xenon, SHZ, Nr.: 162947, 57.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, 0221-5774120, www.porsche-koeln.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31075

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



Panamera Turbo S, PCCB, PDDC, EZ 04/2012, 54100 km, 405 kW (550 PS), platin Silber-metallic, Naturleder espresso, Navi, Klima, Burmester®, Sportabgasanlage, Xenon PDLS, SD, SHZ, Nr.: 081375, 94.700,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31077



Cayenne Diesel, EZ 12/2013, 77440 km, 180 kW (245 PS), weiß, Leder espresso-cognac, Navi, Bose, Klima, Xenon, Luftfeder, PDLS, SHZ, Nr.: A31989, 56.800,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31074

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

Historische Audi, Porsche, Volkswagen wir sind Ihr Spezialist in Süddeutschland! Reparatur, Instandsetzung, Restauration, Ankauf, Verkauf u.v.m. Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH & Co. KG, Lochfelbenstr. 27, D-89312 Günzburg, Tel. 08221/900050 info@classic-and-racecars.com

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



964 Carrera 4 Jubiläummodell 30 Jahre, EZ 08/1993, 43100 km, 184 kW (250 PS), 1. Hand, viola-metallic, Leder rubicongrau/titan, Nr. 464, Klima, SD, SHZ, Nr.: 402943, 219.911,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31076

Kaufe 911, Turbo + RS. Tel. 0172/9342421



991 Carrera Cabrio PDK, Sportabgasanlage, EZ 06/2013, 10512 km, 257 kW (350 PS), achatgrau-metallic, Leder espresso, Navi, PASM, Klima, Sitzbelüftung, SHZ, Xenon PDLS, BOSE®, Nr.: 135112, 89.800,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31078

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241

Renntransporter



ALU-Renntransporter, kippb. + 100 km/h + Seilwinde + Reifenregal + viele Extras, ab 12.850,- inkl. MwSt. Tel. 06571/955558, www.anhaenger-handel.de

Renn/Rallye

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

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

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

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

ZF MOTORSPORT
Renn- und High Performance Kupplungen
Service - Verkauf -
Wartung & Instandsetzung - Beratung
BSA-Motorsport.com
Vierenheim
e-mail: info@bsa-motorsport.com

www.luetticke-motorsport.de

ISA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR
RENNSITZE
OMP
RECARO
Beratung • Verkauf • Service
ISA-Racing GmbH
Tel.: 02651-9625 0 • www.isa-racing.de
www.indysport.de

SCHARF und SCHNELL:
WWW.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320 25 60
° **NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR**
[Ventilfeder, -Teller, NW-Räder, ...]
° **RENN PLEUEL**
[SAE 4340, geschmiedet]

Subaru
www.allrad-daewel.de 0651/86503

Volvo
Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F-98, www.ft-albert.deH

VW
memminger
www.feine-cabrios.de

>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467

www.Rennsportshop.com

MOTORSPORT
aktuell

Jetzt online abonnieren!

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

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Serie - 4. Folge: Autocross

Rennsport im



Start zu einem Buggy-Rennen: Beim Autocross geht es nicht immer nur auf Schotter, sondern manchmal, wie beim Rallycross, auch über teils asphaltierte Strecken

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Rallycross boomt und ist längst über alle Grenzen bekannt. Autocross hingegen, mit dem wir uns in unserer vierten Folge der Serie über den Rennsport abseits des Mainstreams beschäftigen, ist außerhalb der Szene tatsächlich kaum jemandem ein Begriff. Dabei wird hier großer Sport für kleines Geld geboten – auch für Youngster!

Die Definition im DMSB-Autocross-Reglement liest sich wie folgt: «Autocross-Rennen sind Wettbewerbe, die auf einem flachen bis hügeligen Rundkurs auf unbefestigter Fahrbahn ausgetragen werden. Autocross-Rennen werden auch auf Off-Road-Rennstrecken befestigter und/oder unbefestigter Fahrbahn veranstaltet.» Klingt so weit so spannend – quasi klassische Rundstreckenrennen auf losem Untergrund.

Und eigentlich ist das Schattendasein, das die Autocross-Szene abgesehen von den Insi-

dem und eingefleischten Fans fristet, gar nicht nachvollziehbar. Denn es sind alle Elemente vorhanden, die es für guten Sport und beste Unterhaltung braucht: Autos mit Wiedererkennungswert in den Tourenwagen-respektive Faszinationsfaktor in den Buggy-Klassen, enges Racing dank knackigem Rennformat (Vorläufe: max. 5600 m, Finale zwischen 5600 und 7100 m), Überholmanöver ohne DRS, ab und zu auch kleinere Feindkontakte. Und alles zu sehr fairen Preisen, sowohl für die Aktiven als auch für Zuschauer.

DMSB bezieht Aktive mit ein

Zumal: Rallycross (RX), das im Gegensatz zum Autocross einen Mindestanteil an befestigter Fahrbahn hat, ist ein Dauerbrenner, der gerade noch mal so richtig boomt – ebenso wie Motocross (MX). Wieso also klappt es mit dem «AX» nicht auch so gut? Eine richtige Antwort darauf weiß auch Jan Hohmeier, Vorsitzender des DMSB-Fachausschusses Offroad, nicht. Sehr wohl aber, dass man sich

auf einem guten Kurs befindet. «In den letzten Jahren ist die Entwicklung des Sports gut», so Hohmeier. «Die Zusammenarbeit mit der DAV (Deutsche Autocross Vereinigung, d. Red.) hat dazu geführt, dass wir jetzt ein Reglement von Aktiven für Aktive haben.»

Diese Aktiven wissen sicher auch die weiteren Vorzüge ihres Sports zu schätzen: «Autocross ist ein Sport, den man mit recht einfachen Mitteln betreiben kann. Ich würde sagen, es ist der preiswerteste Motorsport auf vier Rädern», erklärt der DMSB-Mann. Eine Einschreibgebühr gibt es nicht, nur ein überschaubares Startgeld pro Veranstaltung wird erhoben.

Da auch die Technik relativ kostengünstig ins Kontor schlägt, bilden bei den meisten Teams die Logistik und die Unterbringung/Verpflegung des Teams die größten Kostenfaktoren. Tritt man mit Serientechnik und dem klassischen Team aus Feierabendschrauben an, dann ist man laut Hohmeier bereits mit einem Budget von 5000 bis 10000 Euro

für eine volle Saison dabei. Geht man sorgsam mit dem Material um, braucht man bei den Serienwagen meist nicht mehr als drei Reifensätze pro Saison.

Auch für die Nachwuchsarbeit lohnt sich durch die überschaubaren Kosten ein Blick auf die «AXler» durchaus. In der Junioren-Division, wo in der Klasse 1a mit 34-PS-Motoren und nur 2,6 Meter kurzen Buggys gefahren wird, darf man bereits mit zarten zehn Jahren mitracen. «Da kann man schon gut lernen, wie sich ein Auto verhält», unterstreicht Hohmeier.

Deutscher auf dem Vormarsch

Einen ganz ähnlichen Weg wie den genannten hat mit René Mandel (24) auch ein sehr erfolgreicher deutscher Autocross-Genosse genommen. Aus dem Crosskart kommend, wurde er 2007 mit 16 Jahren der erste Deutsche Junioren-Autocross-Meister. Weitere Highlights seither: 2010 Deutscher Autocross-Meister der Spezialcross-Fahrzeuge und 2014 Europameister bei den 1600er-Buggys. Mittlerweile ist er Werksfahrer beim niederlän-

dischen Buggy-Hersteller Fast & Speed (die auch die RoC-Buggys bauen). Dabei kommt der Wahlschweizer eigentlich aus einer anderen Ecke: Als Enkelsohn des 2014 verstorbenen «Berglöwen» Herbert Stenger nämlich aus der Berg-Szene.

«Zum Autocross bin ich durch meinen Vater gekommen, der damals auch Autocross fuhr», sagt Mandel. Logisch, Vater Martin brachte es auf vier deutsche Autocross-Titel. Der andere Großvater, Hansi Mandel, auf deren drei – Tradition verpflichtet eben. Aber der Reiz liegt noch an anderen Stellen. «Der frühe Einstieg in den Motorsport ist eine gute Möglichkeit», erklärt Mandel, der auch genau weiß, warum er den Sport noch immer so liebt: «Im Autocross ist es doch sehr speziell, das Rennauto am absoluten Limit auf losem Untergrund zu bewegen. In der EM ist die Leistungsdichte unheimlich eng. Die Konzentration muss bei solchen Sprintrennen mehrmals am Tag auf den Punkt gebracht werden. Die mentale Stärke spielt eine große Rolle.»

Sandkasten



Treue Fangemeinde: Oft kommen viele Zuschauer



Die Jüngsten: Junior-Buggys dürfen schon Zehnjährige fahren



Deutsche Hoffnung: R. Mandel



Autocross in klassischer Form: Bei den Tourenwagen geht es mit seriennaher Technik ins Rennen



Oft entscheidend: Der Start

Denn: Punkte gibts nur im Finale! Und noch ein entscheidendes Argument pro Autocross: «Der Fahrer ist der wichtigste Punkt. Natürlich spielt die Technik wie in jedem Rennsport eine Rolle, nur kommt es hier nicht auf das letzte PS an, sondern wie der Fahrer sein Auto optimal auf die Strecke abstimmen kann und das nötige Fingerspitzengefühl hat.»

Mandel sieht Autocross auch als gute Vorbereitung auf einen Einstieg in die Rallycross- oder Rallyszene. Er selbst absolvierte im vergangenen Jahr auch schon zwei Rallyes und mischte bei den ersten Gehversuchen in dieser Szene die Etablierten bereits mächtig auf.

Trotz Action hohe Sicherheit

Bei allem Spektakel, das die Autorennen auf dem losen Untergrund produzieren, sind ernsthafte Unfälle derweil selten. «Autocross ist eine recht freie Szene (siehe dazu auch «Zum Thema» rechts), aber beim DMSB hat man die höchste und sicherste Stufe», erläutert Hohmeier. Sicherheit ist also ein

ganz wichtiger Aspekt. Schon in den Serienwagen ist ein Überrollkäfig Pflicht. Statt einer Windschutzscheibe, die bersten und splintern kann, wird meist ein Gitter eingesetzt. Übrigens auch an den Türfenstern, damit im Falle eines Überschlags die Arme nicht aus dem Fahrzeug geschleudert werden.

«Dazu kommen die üblichen Sicherheitsvorkehrungen wie Sitze und Gurte», sagt das DMSB-Offroad-Oberhaupt. Dazu noch ein interessanter Technik-Aspekt: Sofern in den Regularien für die jeweilige Klasse erlaubt, findet man die Kühler hinten(!) im Auto verbaut, damit diese sich nicht mit Schlamm zusetzen oder bei einer Kollision beschädigt werden können.

Allerlei Sehenswertes und Interessantes also, was die Autocross-Szene zu bieten hat. Wer sich darauf einlässt, bekommt für relativ kleines Geld großen Sport – egal ob als Aktiver oder als Fan am Streckenrand. ♦

NÄCHSTE FOLGE:
RED BULL AIR RACE

ZUM THEMA Autocross

Historie Die ersten «Stoppel-feldrennen» in Deutschland sind aus den 1960er-Jahren überliefert. Erster ONS-Autocross-Meister wurde 1972 Heinz Schmitz. Bis 1994 gab es immer nur einen ONS- bzw. deutschen Autocross-Champion, bevor es erstmals 1995 sowohl einen Tourenwagen- als auch einen Buggy-Champion gab. Seit 2007 wird zusätzlich ein Juniorenmeister gekürt. Seit 2013 werden DMSB Autocross-Meisterschaft und -Trophäe getrennt ausgetragen. >>>

Klassen Die im Deutschen Autocross Verband (DAV) zusammengeschlossenen Vereine tragen in Form der Deutschen Auto Cross Meisterschaft (DACM) ihre Rennen in fünf Divisionen aus: Junior-Buggy (bis und über 500 ccm), Tourenwa-

gen (Serientourenwagen und Tourenwagen), Spezial-tourenwagen (2-Rad- und Allrad-Antrieb), Buggy (bis und über 650 ccm, 2-Rad-Antrieb) und Spezialbuggy (bis und über 1600 ccm, Allrad-Antrieb). >>>

Meisterschaften Neben der DACM gibt es allein in Deutschland noch viele regionale Meisterschaften, z.B. die Südwestdeutsche (SWASV), Lausitz- (ILP), Weserbergland-Meisterschaft (WBAC) oder das Ostdeutsche Masters (OACM). Höchste Autocross-Liga ist die Europameisterschaft (www.autocross-em.de). Eine WM gibt es nicht. >>>

Infos Im Internet entweder direkt beim DAV (www.autocross-deutschland.de) oder bei der DACM (www.deutsche-autocross-meisterschaft.de). ♦ MBR

Stock Cars

Mit Crash-Garantie

Neben Auto- und Rallycross gibt es noch eine dritte Rundstreckendisziplin auf vier Rädern, die auf losem Untergrund stattfindet: die Stock Cars, die ähnlich dem Autocross (siehe letzte MSa) vor allem dank Entertainer Stefan Raab einen Bekanntheitssprung im deutschsprachigen Raum gemacht haben. Das «stock» bezieht sich dabei, anders als bei den Renn-tourenwagen in den USA und mittlerweile ja auch Europa, noch auf «serienmäßig», denn die meisten Klassen setzen auf absolute Seriennähe – wengleich technisch auch bei seriennahen Fahrzeugen ordentlich geschraubt werden muss.

Für die Sicherheit muss schließlich gesorgt sein, denn bis auf die zum Beispiel beim Bayerischen Stock-Car-Verband (BSCV) ausgeschriebenen «Superklassen», in denen aufwendig vorbereitete Eigenbauten zum Einsatz kommen, sind Kontakte zwischen den Kontrahenten sogar gewünscht. Deshalb gibt es auch bei den serien-nahsten Klassen schon klare Vorschriften. So werden wie beim Autocross die Scheiben durch Gitter ersetzt. Die Türen werden mit dem Rahmen verschweißt, die Fahrertür mit einer mindesten 4 mm dicken Stahlplatte versteift. Obligatorisch ist, neben vielen weiteren Sicherheitsvorschriften, natürlich auch ein Überrollkäfig.

Crashen, aber richtig

Auch für die Crashes gibt es, so paradox es sich anhört, klare Richtlinien. Der BSCV schreibt dazu in seiner Ausschreibung: «Der Gegner darf von hinten und seitlich angegriffen werden. Angriff auf die Fahrertür im stumpfen Winkel ist verboten. Auf stehende oder umgestürzte Fahrzeuge darf nicht aufgefahren werden.»

Mit diesem Wissen lassen es die Akteure, sehr zur Freude der Zuschauer, ordentlich krachen. Neben Drehern und Überschlängen wird dann vor allem viel Altmittel produziert. ♦ MBR



Crashes garantiert: Stock Cars

IM RÜCKSPIEGEL



Die Februar-Highlights

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

... vor 20 Jahren



Hill im Williams-FW18: Die ersten Tests verlaufen problemlos

Formel 1 Der Februar ist der große Monat der Präsentationen: Während Ligier oder Jordan schon die Katze aus dem Sack gelassen haben, kommen nun die großen Namen ins Geschäft. Weltmeister Benetton zeigt einen gegenüber dem WM-Boliden kaum veränderten B196-Renault für Gerhard Berger und Jean Alesi. McLaren stellt den MP4/11-Mercedes von Mika Häkkinen und David Coulthard vor. Peter Sauber versprüht bei der Vorstellung «seines» C15 für Heinz-Harald Frentzen und Johnny Herbert vollen Optimismus. Und dann gibt es zwei Premieren, auf die wirklich alle gewartet haben: Williams und Ferrari. Die Briten wollen mit dem FW18 nach dem WM-losen 1995 voll angreifen.

Ein nicht bestandener Crashtest macht die Vorstellung pünktlich zu den Testfahrten in Estoril aber zum Kraftakt. Damon Hill kann immerhin ohne

Probleme die ersten Runden drehen. Bei Ferrari leidet der neue F310 unter kleineren Kinderkrankheiten. Ein Leck am Antriebsstrang sorgt für wenige Kilometer an den ersten drei Fiorano-Tagen, am vierten Tag läuft dann wenigstens – trotz Getriebeproblemen – fast alles wie geplant. Bei den Tests in Estoril sichert sich sensationell Häkkinen die Bestzeit, der erstmals seit dem Adelaide-Crash wieder im Auto sitzt. Um 0,01 Sekunden langsamer lässt auch Rubens Barrichello im Jordan mit Platz 2 aufhorchen.

NASCAR Der Fluch reißt nicht ab: Auch im 18. Anlauf verpasst Dale Earnhardt den Sieg beim Cup-Auftakt, dem Daytona 500. Wie im Jahr zuvor belegt der «Intimidator» Platz 2. Sieger wird Dale Jarrett. Kleiner Trost für Earnhardt: In North Carolina dreht er den Spieß um.

24h Daytona Ein Mega-Duell um den Sieg entsteht zwischen

dem neuen Riley & Scott-Oldsmobile von Doyle Racing (Wayne Taylor/Jim Pace/Scott Sharp) und dem Momo-Ferrari 333 SP (Gianpiero Moretti/Bob Wollek/Didier Theys/Max Papis). Nach 17 Stunden trennen die Kampfhähne, die ganze Welten vor dem Rest liegen, nur drei Sekunden. Am Ende ist es etwas mehr als eine Minute zugunsten des Doyle-Prototypen.

Rallye-WM Der WM-Auftakt findet diesmal in Schweden statt. Und Sieger wird ein groß auftrumpfender Tommi Mäkinen im Mitsubishi. Er und Co Seppo Harjanen lassen es ab der ersten WP krachen. Einzig am zweiten Tag, als man als Erste durch den Neuschnee pflügen muss, verliert man etwas Zeit. Überraschend stark zeigt sich, dank neuer Differenziale am Ford Escort, Carlos Sainz. Er und Co Luis Moya holen P2 noch vor den Weltmeistern McRae/Ringer im Subaru auf P3.

... vor 40 Jahren



Auf dem Weg zum einzigen WM-Laufsieg: Per Eklund im Saab

Formel 1 Ronnie Peterson und Lotus gehen ab sofort getrennte Wege! Beim Saisonauftakt in Interlagos gab es neben finanziellen Streitigkeiten auch hitzige Diskussionen über das sportliche Geschehen, sowohl zwischen Peterson und Lotus-Teamchef Colin Chapman als auch – nachdem man im Rennen kollidierte – zwischen dem Schweden und seinem für Interlagos engagierten Teamkollegen Mario Andretti. Zu Anfang des rennfreien Februars kommt die Freigabe von Lotus, dass Peterson zum Wunsch- und Ex-Team March zurückwechseln kann.

Lotus muss Ersatz finden und hat die größte Mühe dabei. Wunschkandidat ist ein anderer Schwede, Gunnar Nilsson, ein in Sachen Formel 1 unbeschriebenes Blatt. Lotus-Teammanager Peter Warr fliegt extra zu BMW-Testfahrten nach Mugello, wo Nilsson im Einsatz ist, um den Schweden umzustimmen. Aus dem kategorischen «Nein» nach dem Teamwechsel von

Kumpel Peterson wird nach etwas – auch finanzieller – Überzeugungsarbeit doch ein unterschriebener Vertrag. Aus Peterson/Andretti zum Saisonstart wird zum zweiten Rennen also Nilsson/Bob Evans, Nonames statt Superstars also.

Beim Vortraining zum Kyalami-GP schlagen sich die «Neuen» wacker, vor allem Nilsson lässt schnelle Zeiten notieren. Formel-2-Champion und Ligier-Neuzugang Jacques Laffite crasht dagegen schwer, bleibt aber unverletzt. Schnellster beim Vortraining ist Niki Lauda. **NASCAR** Wie schon in Riverside holt sich David Pearson auch beim Saisonhighlight, dem Daytona 500, den Sieg knapp vor Richard Petty. Das zweite Februar-Rennen auf dem damals noch «North Carolina Motor Speedway» genannten Oval von Rockingham gewinnt dann der «King».

24h Daytona Vier Porsche 911 RSR unter den Top 5 – doch der ganz große «Pott» geht an

BMW. Mit dem 3.0 CSL holen Peter Gregg, John Fitzpatrick und Brian Redman den bis heute einzigen Gesamtsieg für die Münchner. Und der war hart erkämpft: Nachdem Gregg krank wurde und ausfiel, war auch Redman als «Einzelkämpfer» bald erschöpft. So holte «M»-Boss Jochen Neerpasch John Fitzpatrick aus dem Schwesterauto. Dieses rollte, wie viele andere auch, nach einem Tankstopp aus. Irgendwie hatte sich Wasser ins Rennbenzin gemischt. Nach Rennunterbrechung und mit «gutem Sprit» ging es dann weiter.

Rallye-WM Ganze 83 WM-Rallyes bestreitet der Schwede Per Eklund. Doch den Sieg feiert er nur einmal: Im Februar 1976 triumphieren er und Copilot Björn Cederberg beim Heimspiel auf Schnee und Eis. Stig Blomqvist/Hans Sylvan machen den Saab-Doppelsieg perfekt. Dritte werden Anders Kulläng/Claes-Göran Andersson in einem Opel Ascona.

des Automobilsports

... vor 30 Jahren



Viel Stand- und Sitzpause: Brabham BT55 und Patrese (r.)



Danner: als Boutsen-Ersatz beim Rio-Test mit Arrows

Formel 1 Mit Ablauf der Nennfrist für die neue Saison am 15. Februar gibt es für die deutschsprachigen Piloten gute und schlechte Nachrichten. Christian Danner, der bis zuletzt gebangt hatte, überhaupt einen Drive zu bekommen, hat kurz vor Torschluss ein Osella-Cockpit ergattert. Gerhard Berger wird endlich von Benetton (ehemals Toleman) bestätigt, als BMW damit droht, keine Motoren zu liefern, wenn man den Österreicher nicht verpflichtet. Marc Surer, bisher «kugelsicher» im Arrows gesetzt, muss jedoch plötzlich zittern. Der zwielichtige Arrows-Boss Jackie Oliver möchte Sponsor Barclay, den Surer mit ins Team brachte, behalten, statt Surer aber Derek Warwick ins Auto setzen. Weil Warwick die Sache aber zu unsicher ist, unterschreibt er bei Jaguar in der Sportwagen-WM. Ein weiteres Fragezeichen steht hinter dem zweiten Tyrrell-

Cockpit neben Martin Brundle. Ken Tyrrell hätte gern Warwick gehabt, doch der konnte die geforderte Mitgift für das Cockpit nicht aufbringen. Nun entscheidet es sich zwischen Eddie Cheever und dem nach Adelaide bei Ligier in Ungnade gefallenen Philippe Streiff.

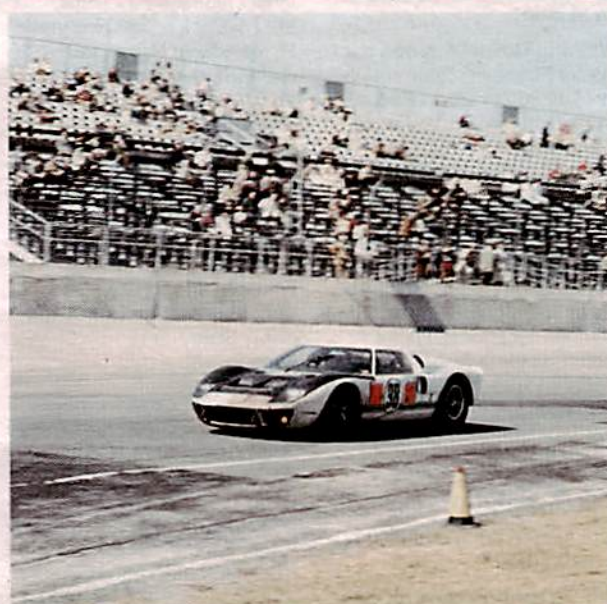
Abseits der Cockpit-Verhandlungen wird natürlich auch weiter getestet. Um die Verwirrung perfekt zu machen, sitzt in Rio Christian Danner im Arrows, weil Thierry Boutsen nach dem Tod seines Vaters direkt abgereist ist. Brabham hat, nach vielversprechenden ersten Tests, große Überhitzungsprobleme mit dem neuen «Flachmann». Grobschlächtig macht man sich mit der Schere am Bodywork zu schaffen, um den gekippt eingebauten BMW-Turbomotor besser zu entlüften. Die Top-Zeiten lässt Williams notieren.

24h Daytona Der Langstreckenklassiker in Florida endet

mit einem fast erwarteten Dreifachsieg der Porsche 962. Während viele, sogar noch stärker besetzte, Autos nach und nach ausfallen, gewinnt das Auto von Porsche-USA-Sportchef Al Holbert, Derek Bell und Al Unser Jr., dem im Qualifying noch fast vier Sekunden auf die Pole-Zeit gefehlt hatten.

Rallye-WM Bei der Schweden-Rallye holt Juha Kankkunen (mit Co Juha Piironen) den ersten Sieg in Peugeot-Diensten und hält damit auch die bärenstarken Lancia auf Distanz. Hinter Timo Salonen/Seppo Harjanne (Lancia) auf P2 klettern Kalle Grundel/Benny Melander mit Platz 3 gleich beim Debüt des Ford RS200 aufs Podest. In der Gruppe A feiern Mikael Ericsson/Michel Reinhard sowie Gunnar Pettersson/Arne Pettersson einen Doppelsieg für Audi. Kenneth Ericsson/Per Rosendahl holen im VW Golf einen Klassensieg.

... vor 50 Jahren



Die ersten Sieger der 24h von Daytona: Miles/Ruby im Ford GT40

Formel 1 Während sich die Stars über den Winter in der Tasman-Serie für die Rennen fit halten, ist es bei den Teams trotz der neuen Dreiliter-Formel noch relativ ruhig. Vereinzelt sickern ein paar News durch. Zum Beispiel, dass der neue Honda wohl doch unter dem Entwicklungswahn der alten 1,5-Liter-Formel gelitten hat und erst viel später als geplant fertig werden soll. Mittlerweile spricht man sogar schon von August! Deshalb wird der Final-Sieger von Mexiko, Richie Ginther, an Cooper «ausgeliehen». Auf dem Reifensektor ist das Bild bunt gemischt. Nachdem zwei Jahre zuvor noch beinahe das ganze Feld auf Dunlop-Pneus unterwegs war, stehen mit Dunlop, Goodyear und Firestone drei Reifenhersteller für die F1-Saison 1966 parat.

Tasman-Serie Nach den vier Januar-Rennen in Neuseeland bilden die vier Australien-Rennen im Februar die zweite Saisonhälfte. In Warwick Farm

gewinnt Jim Clark im Lotus-Climax und beendet damit die Siegesserie der BRM. Die schlagen in den nächsten drei Rennen aber gleich wieder zu: Den GP Australien (ohne WM-Status) in Lakeside holt sich Graham Hill. Jackie Stewart gewinnt die letzten beiden Rennen in Sandown und Longford, wodurch er auch den Titel holt.

24h Daytona Zum ersten Mal wird das Daytona-Langstreckenrennen Anfang Februar über die Distanz von 24 Stunden ausgefahren. Nachdem sich Ken Miles und Lloyd Ruby bereits die Pole-Position gesichert haben, gewinnen sie mit ihrem Ford G40 Mk II auch souverän das Rennen. Am Ende haben sie acht Runden Vorsprung vor dem Shelby-Schwesterauto von Dan Gurney, der die schnellste Rennrunde fährt, und Jerry Grant. Walt Hansgen und Mark Donohue machen mit P3 im Holman & Moody-GT40 den Ford-Dreifachsieg perfekt. Gleichzeitig holen Hans Herr-

mann/Herbert Linge beim ersten Renneinsatz des Porsche Carrera 6 (906) Gesamtrang 6 und in der Klassensieg bei den Zweiliter-Prototypen. Vom Serienauto waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht genug Exemplare gebaut worden, weshalb man zu einem Start bei den Prototypen gezwungen war.

Temporada Argentinien Die zweite Saisonhälfte der Formel-3-Einladungsserie von Juan Manuel Fangio beginnt in Mendoza. Beim vorletzten Rennen des Championats fällt Rosario-Sieger Silvio Moser aus der Schweiz mit Motorschaden aus. Im spannenden Duell gegen Chris Irwin gewinnt schließlich Charles Crichton-Stewart in einem Moss-Brabham. Zum letzten Rennen in Mar del Plata kommen 200.000 (!) Zuschauer. Diesmal gibt es im Finale einen Vierkampf um den Sieg, den am Ende der Franzose Eric Offenstadt für sich entscheidet. Moser fällt, nach Sieg in einem der beiden Vorläufe, im Finale aus.

Automobil-Stars gestern & heute

WAS MACHT EIGENTLICH ...?



1987

ALESSANDRO
NANNINI

2014

Die Antwort überrascht nicht und ist immer noch dieselbe wie zu Formel-1-Zeiten: Welche drei Dinge würde Alessandro Nannini auf eine einsame Insel mitnehmen?

«Eine Espresso-Maschine, Zigaretten und eine nette Begleitung.» Nannini ist ein Genussmensch. Damals wie heute. 15 Tassen Kaffee zählen zur Tagesordnung. Genauso wie ein Päckchen Zigaretten. Wobei er zu Benetton-Zeiten seine geliebten Marlboros immer in eine Camel-Schachtel steckte, damit er den Sponsor nicht verärgerte.

Der Bruder von Italiens Rockgöre Gianna Nannini lebt heute noch in Siena. Dort, wo er aufgewachsen ist. Dort, wo er eine Kaffeerösterei und eine Konditorei besitzt. «Caffè A. Nannini» nennt er sein Eigen, vertreibt und handelt mit Kaffeebohnen und allerlei Leckereien.

Seine Karriere startete Nannini bei Lancia im Rallyesport. Später fuhr er Rundstreckenrennen für die Marke aus Turin und Formel 2 im Team von Giancarlo Minardi. Als dieser 1985 in die Formel 1 aufstieg, war Nannini sein Wunschkollege. Doch «Alex» erhielt aufgrund fehlender Ergebnisse keine Superlizenz. So zögerte sich sein Debüt ein Jahr hinaus. 1988 holte ihn Flavio Briatore zu Benetton. Dort passte er hin: «Wir hatten immer laute Musik in der Garage. Und ich brachte zu jedem Rennen meine Espresso-Maschine mit.» Im Premierenjahr stand Nannini zweimal auf dem Podest. 1989 durfte er sogar seinen ersten (und einzigen)

GP-Sieg feiern. Allerdings erst nach der Disqualifikation von Ayrton Senna. «Sonst hätte ich den GP von Japan nicht gewonnen. Deshalb war das für mich auch nicht mein bester Grand Prix», sagt Nannini. «Platz 2 im Rennen darauf in Adelaide bedeutete mir mehr.»

Auch 1990 war Nannini bei Benetton ein regelmäßiger Anwärter aufs Podest. Und Ferrari mit Ex-Lancia-Chef Cesare Fiorio hatte bereits die Fühler nach ihm ausgestreckt, da schlug das Schicksal zu. Am 12. Oktober, eine Woche nach Platz 3 beim Spanien-GP, verunglückte Nannini beim Landeanflug auf das elterliche Anwesen in Siena. Augenzeugen berichten, dass der Hubschrauber schon gelandet war, dann aber plötzlich wieder aufstieg und aus rund 25 Metern Höhe auf den Boden knallte. Nannini wurde beim Aufprall mitsamt Sitz aus dem Cockpit geschleudert. «Ich habe mir die Hände vors Gesicht gehalten. Dabei hat mir eines der Rotorblätter den rechten Unterarm abgetrennt.»

Monatelang bangte Alessandro um die Beweglichkeit seines wieder angehängten Armes. Doch Nannini kehrte zurück, testete sogar Formel 1 (für Benetton und Ferrari) und feierte mit Alfa und Mercedes Erfolge bei den Touren- und Sportwagen. 1997 hatte er genug von der Rennfahrrerei. Seither hat Nannini (eine Tochter: Isabella, 16) nur noch selten ins Rennlenkrad gegriffen. Zuletzt 2014 beim Ginetta-Cup mit Ex-Kollege Gianni Giudici. CHRISTIAN EICHENBERGER



Alessandro Nannini auf Benetton beim GP Silverstone 1990

Namen & Nachrichten

Einer feiert, der andere geht

»» **Héctor Rebaque** Der ehemalige mexikanische F1-Pilot feiert am Freitag (5. Februar) seinen 60. Geburtstag. Rebaque stammt aus wohlhabenden Verhältnissen und kaufte sich 1977 bei Hesketh ein. Zwei Jahre fuhr er danach unter eigener Flagge. Das Material besorgte er sich bei Lotus. Ab dem GP Italien 1979 brachte Héctor Alonso Rebaque, so sein kompletter Name, sogar einen «Eigenbau» an den Start. Allerdings ohne Erfolg. 1980 heuerte er dank der Öl-Dollars von Sponsor Pemex bei Brabham an, sah gegen Nelson Piquet aber kein Land. Sein bestes Rennen war Argentinien 1981. Da fiel er auf P2 liegend mit Motorschaden aus. 1982 wechselte Rebaque in die CART-Serie, gewann überraschend in Elkhart Lake, zog sich aber nach einem Crash bei Testfahrten in Milwaukee vom Rennsport zurück.

»» **Wolfgang Schattling** Nach 25 Jahren ist Schluss. Mercedes-Urgestein Wolfgang Schattling ist Ende Januar in den wohlverdienten Ruhestand getreten. Unter Ex-Rennchef Norbert Haug leitete der 65-Jährige die Motorsport-Kommunikation von Mercedes. Dabei war Schattling bei fast jedem Grand Prix vor Ort und erfüllte so manchen eigentlich nicht erfüllbaren Wunsch. Nach Haugs Abgang und der Reorganisation in der Führungsetage von Mercedes wurde Schattling zum neuen «Teamboss» in der DTM befördert. Dort leitete er die letzten drei Jahre das Tagesgeschäft und war verantwortlich für den Auftritt von Mercedes in Bezug auf Marketing, Administration und Kommunikation. Wir von MSA wünschen Dir, lieber Wolfgang, alles Gute zum Ruhestand! ♦ CE



Héctor Rebaque



Wolfgang Schattling

LESERBRIEFE

Verwechslung?

Zu «Audi bricht den Wüstenfluch», MSA 5/2016

In einer Nachtbetrachtung des 24-Stunden-Rennens in Dubai heißt es zum Unfall des führenden Ferrari mit dem Ginetta des Primus Teams, zu jenem Zeitpunkt gefahren von Thomas Martinsson: «Wieder einmal war es nämlich Unfallfahrer Matteo Malucelli, der negativ auffiel und jetzt das Team (gemeint ist Scuderia Praha) mitreißt.»

Hätte hier nicht richtigerweise Matteo Cressoni als Übeltäter erwähnt werden müssen? Der gleiche Vorname dieser beiden Italiener mag zur Verwechslung beigetragen haben. Arnold Napp, D-41460 Neuss

Anmerkung von MSA: Die Redaktion entschuldigt sich für die Verwechslung.

Droht Langeweile?

Zu «Ogiers Ausrufezeichen», MSA 6/2016

Sébastien Ogier hat den Auftakt zur Rallye-WM gewonnen und rast offenbar unaufhaltsam Richtung WM-Titel Nummer 4 in Serie. Droht deswegen nun Langeweile? Ein ehemaliger F1-Fahrer und heutiger TV-Co-Kommentator hat im Zusammenhang mit Formel-1-Rekordweltmeis-

ter Michael Schumachers Dominanz einst gesagt: «Warum genießen wir solche Dominatoren nicht einfach? Wir können dann später einmal sagen: Wir haben diese Ausnahmefahrer noch live erlebt.» Tatsächlich ein Ansatz, der uns Dominatoren erträglich macht, meine ich. Kurt Röthlisberger, CH-3000 Bern

Mehr Spannung

Zur Technik der Motorrad-WM 2016

Valentino Rossis Aussage, mit dieser Elektronik fühle er sich ins Jahr 2009 zurückversetzt, verspricht eine interessante MotoGP-Saison 2016. Auch wenn Marc Márquez und andere Fahrer dann nicht mehr gnadenlos Gas geben können. Weniger Elektronik und damit ein eventuell zusammenge-rücktes Fahrerfeld hat einfach mehr Spannung. Die MotoGP-Rennen der früheren Jahre boten gerade ja deshalb ein Mehr an Spannung und Aufregung. Franz Schmid, D-85653 Aying

«Spanische WM»

Zur Motorrad-Weltmeisterschaft 2015

Ich sah Rennen schon, als es noch Duell wie Hailwood

gegen Agostini oder Scheidegger/Robinson gegen Deubel/Hörner gab. Ich sah viele Fahrer kommen und gehen, im Guten und im Traurigen. Ich war von vielen Fahrern Fan, sogar von diesem Spanier Marc Márquez. Doch was macht Letztgenannter? Innerhalb von drei Rennen verkam die Motorrad-WM 2015 zum Kindergarten.

Wie hat Dieter Braun einst gesagt: «Freches Lausbubenstück». Leider kann ich nicht glauben, dass dieser Bubi sich so was wie beim Malaysia-GP letztes Jahr ausgedacht hat. Eher denke ich, dass eine große Firma - deren Namen mir entfallen ist - ihre Ressourcen bis heute immer noch nicht verarbeitet hat. Wie auch immer, für eines können die Spanier nichts: Für ihre Präsenz in der WM. Leider interessiert mich eine «Spanische Meisterschaft» nicht! Es verabschiedet sich vom Motorradsport ein Fanboy mit gelber Brille. Beno Sutter, CH-5745 Safenwil

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 Bubel,
Georg Döbes, Martin Grubler,
Michael Heimrich, Sven Kopf, Annette Laqua,
Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,
Robert Pairan, Achim Schlang, Ulf Simon,
Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester,
Anke Wiczorek, Michael Wolf

England: Alex Hodgkinson, Neil Spalding

Japan: Shigeo Kibiki

Niederlande: Jan Boer, René de Boer

Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller,

Wolfgang Vlasaty

Schweiz: Jürg Kaufmann

Spanien: Manuel Pecino

Tschechien: Martin Straka

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

Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard,
Mike Rockenfeller

Grafik und Produktion:

Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer

Schlussredaktion:

Schlussredaktion.de

VERLAG

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1
70174 Stuttgart

Telefon: +49 (0)711 182-01

MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und
sport Gruppe

Redaktionelle Gesamtleitung:

Ralph Alex, Jens Katemann

Stellvertreterin: Birgit Priemer

Leitung Geschäftsbereich Automobil:

Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.)

Gesamtanzeigeneitung Automobil:

Markus Eibinger

Anzeigeneitung:

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 1546

Auftragsmanagement:

Iris Efring

iefring@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:

Tec: +49 (0)711 182 1379 / 2379

Druck:

DZO Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
Gutenbergsstraße 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:

€ 85,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
(D+A); CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €
13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf
Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ih-
rer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-
oskkauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice:

Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon 0711-32 06 88 88,
Telefax 0711-182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 2015 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
ISSN 1421-8488

TIPP DER REDAKTION



Von wegen! «Haste mal den Sound dieser Karren gehört? Was red ich von Sound? (Sssssssssss), mehr kommt da nicht.» Und wo kein röhrender Motorsound ist, da gibt's auch keine Renn-Action. Dieses Video zeigt die Saisonhöhepunkte der Formel E 2015 – und schaltet den Ton aus. Na, genug Action? Viel Spaß beim anstehenden Rennen in Buenos Aires.
Youtube Formula E Best Moments (Season one)



Auf der Zielgeraden: Die Rallye Monte-Carlo Historique

TERMINE			
AUTOMOBIL			
27.1.-3.2.	Rallye Historique, Monte-Carlo	MC	RA
6.2.	Formel E, Buenos Aires	RA	AUS
7.2.	Sportwagen, 12h Bathurst	AUS	
MOTORRAD			
6.2.	Supercross, Glendale/Kalifornien	WM	USA
6.2.	X-Trial, Barcelona	WM	E
6./7.2.	Eisspeedway, Krasnogorsk	WM	RUS

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



MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 2.2.

- 10.25 Trophée Andros, Clermont/Super Besse (F), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**
- 12.25 Classic Races: Das Rallye-Jahr 1972 (Dokumentation) **MOTORVISION-TV**
- 12.50 Classic Ride: Die spannendsten Oldtimer-Rennen (Doku.) **MOTORVISION-TV**
- 15.00 Rallye-WM, Monte-Carlo (MC), Rennen (Zus.) **ORF SPORT+**
- 15.10, 21.15 Trophée Andros, Clermont/Super Besse (F), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**
- 19.05 Rallye-WM, Monte-Carlo (MC), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**
- 23.10 NASCAR 2015, Sparta/Kentucky (USA), Rennen (W) **MOTORVISION-TV**

MITTWOCH, 3.2.

- 12.25 Classic Races: Die DTM 1992 (Dokumentation) **MOTORVISION-TV**
- 16.55 Rallye-WM, Monte-Carlo (MC), Rennen (Zus.) **MOTORS TV**
- 20.00 NASCAR 2015, Daytona/Florida (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION-TV**
- 22.35 NASCAR - The List: Die berühmtesten Dynastien (Doku.) **MOTORVISION-TV**
- 23.00 NASCAR 2015, Loudon/New Hampshire (USA), Rennen (W) **MOTORVISION-TV**

DONNERSTAG, 4.2.

- 7.55 NASCAR 2015, Daytona/Florida (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION-TV**
- 12.25 Classic Races: Tourenwagen-Preis Argentinien 1964 (Doku.) **MOTORVISION-TV**
- 20.00 NASCAR 2015, Atlanta/Georgia (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION-TV**
- 23.05 NASCAR 2015, Indianapolis/Indiana (USA), Rennen (W) **MOTORVISION-TV**

FREITAG, 5.2.

- 2.50 ADAC GT Masters: Best of 2015 (Zus.) **MOTORS TV**
- 12.25 Classic Races: Die 500 Meilen von Indianapolis (Doku.) **MOTORVISION-TV**
- 20.00 NASCAR 2015, Las Vegas/Nevada (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION-TV**
- 22.30 Rallye-WM 2015, Rallye Schweden, Rennen (Zus.) **MOTORS TV**
- 23.05 NASCAR 2015, Pocono/Pennsylvania (USA), Rennen (W) **MOTORVISION-TV**

SAMSTAG, 6.2.

- 6.30 Car History: BMW-Racing (Dokumentation) **MOTORVISION-TV**
- 7.00 Classic Ride: Die schönsten Oldtimer-Rallies (Doku.) **MOTORVISION-TV**
- 7.25 Classic Races: Die Silberpfeile aus Zwickau (Doku.) **MOTORVISION-TV**
- 7.55 NASCAR 2015, Las Vegas/Nevada (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION-TV**
- 8.50 NASCAR 2015, Pocono/Pennsylvania (USA), Rennen (W) **MOTORVISION-TV**
- 13.10 NASCAR 2015, Phoenix/Arizona (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION-TV**
- 20.15 Formel E, Buenos Aires (RA), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 1**

- 21.00 NASCAR 2015, Fontana/Kalifornien (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION-TV**
- 22.40 NASCAR 2015, Watkins Glen/New York (USA), Rennen (W) **MOTORVISION-TV**

SONNTAG, 7.2.

- 7.35 NASCAR 2015, Phoenix/Arizona (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION-TV**
- 8.30 NASCAR 2015, Fontana/Kalifornien (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION-TV**
- 14.50 United SportsCar Challenge/USSC, Saison 2015 (Zus.) **MOTORVISION-TV**
- 15.40 Porsche Carrera Cup 2015, Hockenheim (D), Rennen (Zus.) **MOTORVISION-TV**
- 17.00 Die PS-Profis: Frankreich-Spezial mit Cyndie Allemann (CH-Rennfahrerin) **SPORT 1**
- 18.30 NASCAR 2015, Watkins Glen/New York (USA), Rennen (W) **MOTORVISION-TV**
- 22.10 NASCAR - The List: Die denkwürdigsten Rookies (Doku.) **MOTORVISION-TV**
- 22.35 NASCAR 2015, Brooklyn/Michigan (USA), Rennen (W) **MOTORVISION-TV**

MONTAG, 8.2.

- 7.55 NASCAR 2015, Fontana/Kalifornien (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION-TV**
- 8.50 On Tour: Stockcar-Rennen Herzfelde (D/Reportage) **MOTORVISION-TV**
- 12.20 Classic Races: Deutsche Rallye-Meisterschaft 1983 (Doku.) **MOTORVISION-TV**
- 20.00 NASCAR 2015, Martinsville/Virginia (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION-TV**
- 23.00 NASCAR 2015, Bristol/Tennessee (USA), Rennen (W) **MOTORVISION-TV**

DIENSTAG, 9.2.

- 7.55 NASCAR 2015, Martinsville/Virginia (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION-TV**
- 12.50 Classic Ride: Das Goodwood Festival of Speed (Doku.) **MOTORVISION-TV**
- 20.00 NASCAR 2015, Fort Worth/Texas (USA), Rennen (Zus.) **MOTORVISION-TV**
- 22.35 Formel E, Buenos Aires (RA), Rennen (Zus.) **EUROSPORT 1**
- 23.05 NASCAR 2015, Darlington/South Carolina (USA), Rennen (W) **MOTORVISION-TV**

MOTORRAD

MITTWOCH, 3.2.

- 10.25 Motocross: Die Romain-Févre-Story (Reportage) **MOTORS TV**

FREITAG, 5.2.

- 4.45 Bike-Magazin: Traumjob Rennfahrer (Reportage) **MOTORVISION-TV**
- 14.15 Perfect Ride: King of the Ring, Helmut-Dähne-Story (Doku.) **MOTORVISION-TV**

SONNTAG, 7.2.

- 14.15 Motocross/ADAC Masters, Holzgerlingen 2015, Rennen (Zus.) **MOTORVISION-TV**

IM NÄCHSTEN HEFT / 09.02.2016

AUTOMOBIL
Formel 1: Hintergrund-Stories
Formel E: Lauf in Buenos Aires
MOTORRAD
Supercross-WM: Glendale

**MOTOR
SPORT**
aktuell

TOP AUSSTATTUNG!

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

MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.

GRATIS



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

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dvp.de 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 DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Datum _____ Unterschrift _____

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