

Fernando Alonso: Rennfahrer zwischen Genie und Wahnsinn

MOTORSPORT aktuell

DIE TICKENDE ZEITBOMBE

Jeden
Dienstag
neu

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

Rallye Dakar
Price und Peterhansel
die großen Sieger S. 18/28



MotoGP
GP Brunn endgültig bis
2020 gesichert S. 21

Rallye-WM
Vorschau auf die Monte
und Knall bei VW S. 3/16

Moto2
Exklusiv-Interview
mit Sandro Cortese S. 22

24h Dubai
Audi siegt und bricht
den Wüstenfluch S. 14

Panorama
Crazy Racing, Teil 2:
Seifenkisten S. 34



**motorsport-
aktuell.com**

Fernando Alonso gilt als einer der besten Formel-1-Rennfahrer aller Zeiten. Doch mit dem dritten WM-Titel will es einfach nicht klappen. Am Ende dieser Saison wird Alonso auf zehn titellose Jahre zurückblicken. Das ist Rekord. Doch einer, auf den der stolze Spanier gerne verzichten würde. Wir haben den «Fall Alonso» unter die Lupe genommen. **Ab S. 4**



LIEBE LESER!

Es ist erst Mitte Januar. Aber es ist schon richtig was los. Dakar und 24h Dubai liegen bereits hinter uns (s. Seiten 14, 18 und 28). Und das nächste Highlight folgt mit der Rallye Monte Carlo bereits nächste Woche. Bevor der Startschuss zur WM fällt, hat VW mit dem Abgang von Motorsportchef Jost Capito (in Richtung McLaren) für eine faustdicke Überraschung gesorgt (s. rechts). Natürlich heizt diese Trennung die Gerüchteküche an. War dies etwa ein Vorbote eines baldigen Ausstiegs von Volkswagen aus der Rallye-WM? Wir würden es nicht ausschließen. Aber sicher bedauern. Schade wäre auch, wenn Formel-1-Weltmeister Fernando Alonso nie mehr ins Titelgeschehen eingreifen könnte. Unsere Titel-story dreht sich deshalb um den stolzen Spanier, der 2015 im schwachbrüstigen McLaren-Honda chancenlos war. Und auch in diesem Jahr mit großer Wahrscheinlichkeit nicht über die Rolle des Nachzüglers hinauskommen wird. Aber wer weiß: Vielleicht verleiht ihm Capito in seiner neuen Rolle bei McLaren ja Flügel. Den Erfolg hätten dort beide verdient.

In dem Sinne, bis nächste Woche, Ihr Christian Eichenberger



Christian Eichenberger
Chef vom Dienst



WER? Stéphane Peterhansel (F)

WO? Irgendwo bei der Dakar
WAS? Sein 12. Gesamtsieg



WER? Fans, Fahrer und Teammitglieder
WO? Dubai (UAE)

WAS? Eine Rennstrecke wie ein Rummelplatz. Der Aufmarsch beim 24h-Rennen war zumindest in der Startaufstellung gewaltig



WER? Max Verstappen (NL)
WO? Kitzbühel (A)

WAS? Formel 1 mal anders - der GP-Newcomer des Jahres durfte die Streif im schneetauglichen Red-Bull-Boliden bewältigen

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- ! Rallye-WM: Capito-Abgang und Folgen; Nürburgring: Kompromiss in Sicht; Formel 1: Wieder Ärger für Sauber S. 3
- ! FORMEL 1 Alonso: Genie oder Wahnsinn? S. 4
- FORMEL 1 Wie Wehrleins Chancen stehen S. 7
- FORMEL 1 Die Ex-Stars und der Tasman-Cup S. 8
- FORMEL E Heifeld und sein Schweizer Rennen S. 10
- LANGSTRECKEN-WM Toyota testet schon S. 12
- TOURENWAGEN-WM So will Honda angreifen S. 13
- ! 24H DUBAI Audi bricht den Wüstenfluch S. 14
- ! RALLYE-WM Große Saisonvorschau 2016 S. 16
- ! RALLYE DAKAR Ein Sieger mit Fragezeichen S. 18

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Bestbesucher GP bleibt; Supersport-WM: Motivation für Khairuddin S. 21
- ! MOTO2 Großes Interview mit Sandro Cortese S. 22
- MOTOGP Weltmeister Yamaha gibt Vollgas S. 24
- MOTORRAD-WM Das Phänomen Armpump S. 26
- IDM Es geht nun definitiv weiter S. 27
- ! RALLYE DAKAR Price holt 15. KTM-Sieg in Serie S. 28

PANORAMA

- ! SERIE Crazy Racing: Seifenkistenrennen S. 34
- RÜCKSPIEGEL Motorrad-Highlights im Januar S. 36
- BOXENGEFLÜSTER Achtung Fahrerlager, Namen & Nachrichten, Leserbrief S. 38
- IMPRESSUM S. 39
- SERVICE Termine, TV-Programm, MSA-Tipp S. 39

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite:

FREI

KONTAKT

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

MOTOR
SPORT
aktuell

Rallye-WM/Formel 1

Abgang = Rückzug?

Von REINER KUHN

VW-Motorsportdirektor Jost Capito verlässt das Unternehmen und heuert bei McLaren an. Noch überraschender als die neueste VW-Personalie ist der Zeitpunkt der Bekanntgabe kurz vor dem Saisonauftakt der Rallye-WM.

Es schien alles im Lot. Seit knapp vier Jahren verantwortet Jost Capito das Motorsport-Engagement von VW und führte das Werksteam in dieser Zeit zu drei WM-Titeln in der Rallye-WM. Doch nun endet diese Ära. Der 57-jährige Diplomingenieur verlässt das Unternehmen «im Einvernehmen».

«Wir danken Jost Capito für seine engagierte und erfolgreiche Arbeit für Volkswagen im Motorsport. Die drei WM-Titel mit dem Polo WRC stellen die größten sportlichen Erfolge in der Geschichte von VW dar. Mit seinem transparenten und weitsichtigen Führungsstil hat Capito entscheidenden Anteil an diesem Erfolg», erklärte Frank Welsch, Mitglied des VW-Markenvorstands für den Geschäftsbereich Entwicklung.

Intern sollen Capitos Abschiedsgedanken schon länger bekannt sein. «So ein Wechsel geht nicht in ein oder zwei Monaten über die Bühne», sagt Capito und bestätigt gegenüber MSA, dass er schon seit September mit Ron Dennis Gespräche führte. Nahezu zeit-



Jost Capito: Von Volkswagen (Rallye-WM) zu McLaren (Formel 1)

gleich mit der VW-Mitteilung gab McLaren bekannt, dass Capito neuer Geschäftsführer des FI-Teams wird und damit Nachfolger von Jonathan Neale, der nach 15 Jahren im Rennteam zu McLaren Technology wechselt.

Dennis von Capito überzeugt

In seiner künftigen Position soll Capito als Verbindungsmann zwischen Konzernboss Dennis

und Teamchef Eric Boullier den Traditionrennstall wieder in die Erfolgsspur zurückbringen. Die Formel 1 ist für den Sauerländer kein Neuland. Von 1996 bis 2001 arbeitete er in der Geschäftsleitung von Sauber und kehrt nun in den GP-Sport zurück. Dennis ist von den Qualitäten des Neuzugangs überzeugt: «Er kommt mit einem breiten Erfahrungsschatz zu

uns. Er kennt sich nicht nur in der Rallye-WM gut aus, sondern auch bei Sport- und Tourenwagen, im Motorrad-sport und in der Formel 1.» Einen kleinen Haken hat die Sache: Die Briten müssen auf den Neuzugang noch etwas warten. Denn Capito wird seine Aufgaben als VW-Motorsportdirektor so lange fortführen, bis seine Nachfolge geregelt ist.

Capitos Abgang nährt Spekulationen um einen VW-Rückzug aus der Rallye-WM. Verständlich, denn im Zuge der Manipulationen von Abgaswerten muss der Konzern an allen Ecken und Enden sparen. Wir fragten bei Jost Capito nach, ob sein Abschied mit der aktuell schwierigen Situation von VW zu tun hat? «Ich war und bin zufrieden bei VW und in der Rallye-WM. In dieser Hinsicht gibt es keinen Grund für einen Wechsel. Aber gleichzeitig liebe ich Herausforderungen. Und das hat den Ausschlag gegeben, dass ich mich für eine neue Aufgabe entschieden habe.» Dennoch gibt es Stimmen, die den Wechsel als Zeichen dafür deuten, dass VW sein Rallye-WM-Engagement bald beenden könnte? «Unsere Motorsport-Strategie hängt nicht von einzelnen Personen ab, schon gar nicht von mir. VW Motorsport ist für die Zukunft gut aufgestellt: erfahren, effizient, erfolgreich. Die Zielsetzung ist, dies langfristig zu sichern. Dafür werde ich alles tun, solange ich für VW arbeite.» ♦

Formel 1

Wieder Ärger für Sauber

In 60 Tagen beginnt in Melbourne die Formel-1-Saison. Der Auftakt in Australien weckt beim Sauber-Rennstall unguete Erinnerungen. 2015 gab es in Melbourne ein tagelanges Tauziehen, nachdem sich der Niederländer Giedo van der Garde ins Cockpit hatte klagen wollen. Erst in letzter Minute einigte man sich außergerichtlich. Angeblich sollen dabei 15 Millionen Euro geflossen sein.

Weil Van der Garde kein Einzelfall ist, droht Sauber nun erneut Ungemach. Diesmal von Ex-Pilot Adrian Sutil. Der Deutsche soll ebenfalls über einen gültigen Vertrag für 2015 mit Sauber verfügt haben. Auch er fordert Geld ein: 3,5 Millionen Schweizer Franken. Im vergangenen Frühjahr versuchte Sutil vor dem Bezirksgericht in Hinwil, in einem Schnellverfahren eine Entschädigung für den Verlust seines Platzes im Starterfeld zu erhalten. Das Begehren Sutils, der inzwischen Ersatzmann bei Williams ist, wurde damals aber abgewiesen. Dagegen prozessierte er erneut. Diesmal mit Erfolg. Am 5. Januar hat das Obergericht in Zürich der Beschwerde stattgegeben, das Verfahren wieder eröffnet und nach Hinwil zurückverwiesen.

Vom Sauber-Rennstall gibt es zum laufenden Verfahren keine Stellungnahme. Es ist jedoch davon auszugehen, dass das Team innerhalb von 20 Tagen eine Aberkennungsklage einreichen wird. Damit würde das Verfahren gestoppt und vermutlich vor einem Schiedsgericht weitergeführt. ♦ BRÜ/CE

Nürburgring

Ein Kompromiss ist in Sicht



DMSB-Präsident H.-J. Stuck

Nach kontroversen Diskussionen rund um das Thema Nürburgring haben sich die Wogen nach einem Meeting beim Deutschen Motor Sport Bund (DMSB) am vergangenen Montag offenbar wieder etwas geglättet. Wie MSA in seiner letzten Ausgabe bereits spekuliert hat, werden die Beteiligten aber wohl mit Kompromissen leben müssen.

Vor dem Treffen in Frankfurt hatte sich DMSB-Präsident Hans-Joachim Stuck am Rande der Planai-Classic, die der 65-Jährige mit seinem Sohn Ferdinand bestritt, in einem Interview mit österreichischen

Kollegen zur aktuellen Lage am Nürburgring geäußert.

Ziel: Möglichst sicheres Umfeld

«Der DMSB versucht, für alle das Maximum herauszuholen. Wir hatten verschiedene Arbeitsgruppen. Dabei hat sich die Fahrer-AG als sehr schwierig erwiesen, weil sie uns Vorschläge gemacht hat, die teilweise nicht machbar sind. Natürlich kann man sich viele Dinge überlegen, aber am Nürburgring brauchen wir 1000 Streckenposten. Nach deren Vorgaben bräuchten wir plötzlich 1200. Wo nimmst du die denn her?»

Für den Motorsport sei es laut Stuck vor allem wichtig gewesen, Rennen ohne Speedlimit zu

haben. Diese wären aber nötig gewesen, weil die FIA sie gefordert hätte. Der Ansatz müsse sein, den Fahrern ein möglichst sicheres Umfeld zu bieten.

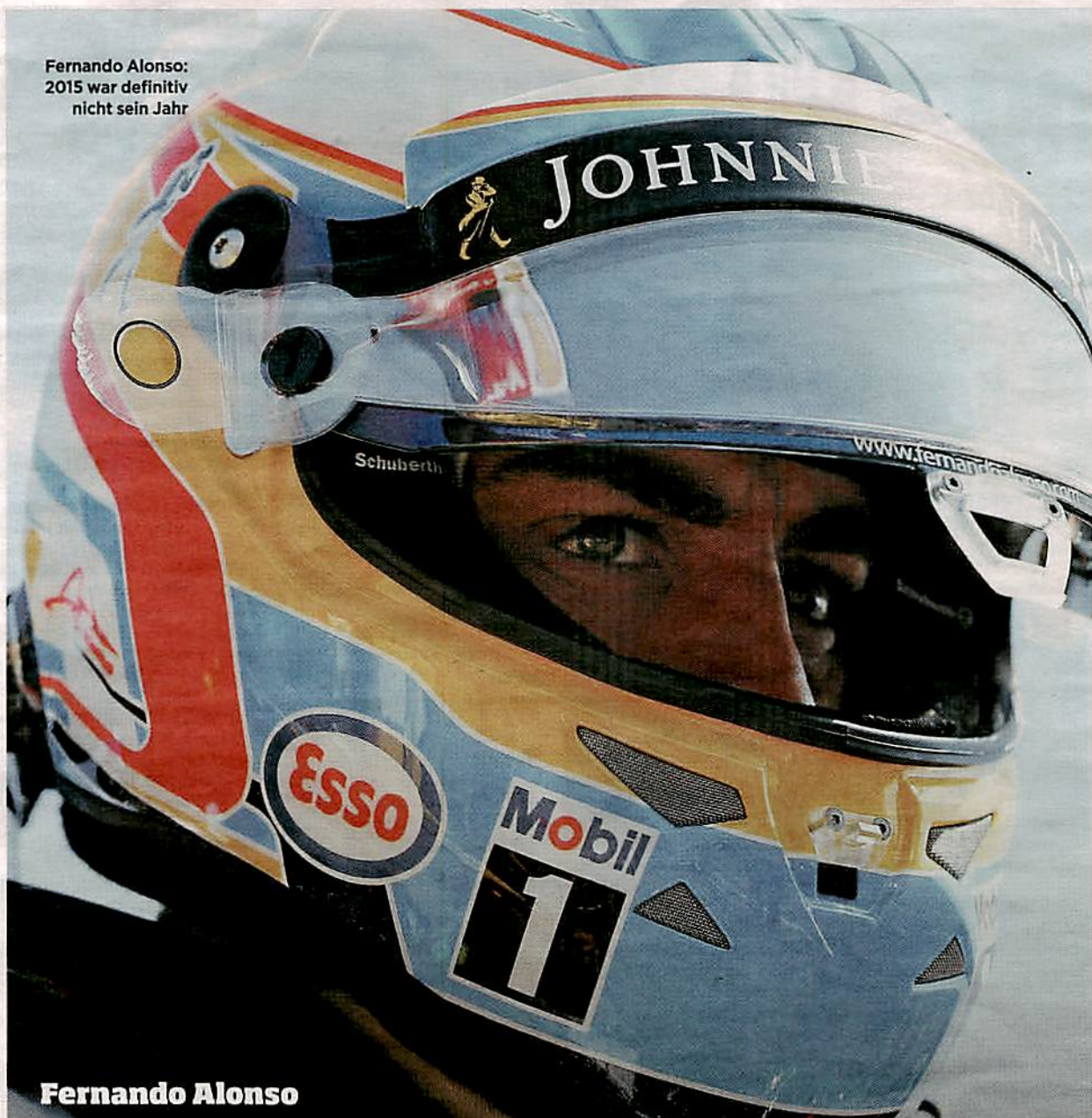
«Die Fahrer-AG (die auf Wunsch des DMSB Vorschläge erarbeiten sollte, d. Red.) hat aus meiner Sicht über das Ziel hinausgeschossen», meinte Stuck und stellte dabei fest, dass ihre Ideen sehr wohl innerhalb des DMSB-Präsidiums diskutiert worden sind, aber nicht alles 1 zu 1 umsetzbar sei.

Am Rande der DMSB-Gala vergangene Woche sprach Stuck von einem Meeting, das zwischen Vertretern aller beteiligten Parteien sehr konstruktiv verlaufen sei. «Der nach dem

tödlichen Unfall auf dem Nürburgring im April 2015 angestoßene Prozess zur Steigerung der Sicherheit auf der Nord-schleife kommt jetzt in seine finale Phase. Auch bei noch offenen Detailfragen wurden Missverständnisse ausgeräumt und Positionen angenähert», erklärte Stuck. «Vor allem die Code-60-Regelung nach Unfällen, das E-Learning zur Erlangung von Wissen über spezielle Nordschleifen-Regelungen sowie die Voraussetzungen für die Nordschleifen-Permit sollen noch präzisiert werden.»

Weitere Gespräche, bei denen u.a. das Thema Entwicklungsreifen behandelt wird, finden noch diese Woche statt. ♦ AW

Fernando Alonso:
2015 war definitiv
nicht sein Jahr



Fernando Alonso

Zwischen Genie und Wahnsinn

Von ELMAR BRÜMMER

Fernando Alonso (34) gilt unbestritten als einer der besten Rennfahrer der Gegenwart. Doch bei McLaren-Honda sind zurzeit noch ganz andere Qualitäten gefragt. Hat die der stolze Spanier? Oder flüchtet er 2017 lieber zurück in den Schoß von Renault?

Das Jahr 16 von Fernando Alonso in der Formel 1 ist ein Besonderes. Es ist das Jahr der Beweise. Er muss beweisen, dass sein Wechsel von Ferrari zu McLaren keine Panik-Aktion war, sondern jener strategische Schritt, doch noch zum dritten Mal Weltmeister zu werden. Das geht nur, wenn sein Team den Beweis antritt, den vollmundigen Ankündigungen endlich Taten folgen zu lassen. Und damit ist wiederum Honda beweispflichtig, den Rückstand in Sachen moderner Rennmotorentechnologie aufgeholt zu haben.

Es gibt eine Menge Einflüsse, die über das Schicksal von Alonso bestimmen. Aber am Ende ist die Formel 1 immer eine Fahrer-WM - aller Ruhm und alle Schande wird dem Piloten zuteil. Das ist sein großes persönliches Risiko, das ist aber auch das, was er als seine große Chance begreift. Mehr noch, es bleibt nach dem desaströsen Jahr 2015 sein Lebenselixier. Das Jahr, das mit einer Gehirnerschütterung nach einem mysteriösen Testunfall anfang, hat ihm viel Kopfzerbrechen bereitet. 18 Starts, elf Punkte. Nie besser als Neunter am Start oder Fünfter im Ziel. Keine einzige Schnellste Runde. So was trifft den großen Egomane ins Mark.

Und jeder Witz, den er über dieses Abschneiden legt, hat nur die Funktion eines Pflasters. Aber mit dem Start in 50 Tagen in Melbourne werden diese abgerissen, muss sich zeigen, ob die Wunden verheilt sind. Es wird ein ganz entscheidendes Jahr für Alonso und McLaren. Mag der Vertrag auch bis 2017 gehen - wenn es in dieser Saison nicht richtig läuft, kann es zum Bruch kommen.

Das will nach derzeitigem Stand der Dinge keine der Parteien, aber es hat schon Ende des vergangenen Jahres zu brodeln begonnen. Und der heißblütige Asturier sowie der auf eine andere Art leidenschaftliche Ron Dennis ahnen beide, dass sie es besser nicht auf einen offenen und öffentlich ausgetragenen Konflikt ankommen lassen. Denn die Folgen für beide Seiten sind dabei unabsehbar. Wenn sie es sich aber gegenseitig beweisen wollen, dann herrscht jene wettbewerbsförderliche Stimmung, die das ungleiche Duo erreichen will - Ehrgeiz treibt Ehrgeiz an. Das Jahr der Beweise wird auch zum Jahr der Wahrheit.

ZUM THEMA

Fernando Alonso

- »» 2001 Minardi, WM-23., bestes Ergebnis: P10 in Deutschland
- »» 2002 Testfahrer für Renault
- »» 2003 Renault, WM-6., 1. Sieg, 1. Pole, 1. Schnellste Runde

- »» 2004 Renault, WM-4., kein weiterer Sieg
- »» 2005 Renault, Weltmeister, 7 Siege, 6 Poles
- »» 2006 Renault, Weltmeister, 7 Siege, 6 Poles
- »» 2007 McLaren, WM-3., 4 Siege, 2 Poles, bis im letzten Rennen Titelkandidat

- »» 2008 Renault, WM-5., 2 Siege (darunter Skandal-Triumph von Singapur)
- »» 2009 Renault, WM-9., kein Sieg
- »» 2010 Ferrari, WM-2., 5 Siege, 2 Poles, bis im letzten Rennen Titelkandidat
- »» 2011 Ferrari, WM-4. 1 Sieg

- »» 2012 Ferrari, WM-2., 3 Siege, 2 Poles, bis im letzten Rennen Titelkandidat
- »» 2013 Ferrari, WM-2., 2 Siege
- »» 2014 Ferrari, WM-6., kein Sieg, keine Pole, keine S.R.
- »» 2015 McLaren, WM-16., 11 WMPunkte (weniger hatte er nur 2001 mit Minardi) ◆ CE

McLaren will mit Alonso und Jenson Button die Abwärtsspirale stoppen. Ganze sechs Top-Platzierungen lassen die nach dem Honda-Deal geschürten Hoffnungen auf eine neue Ära im Stil der Senna/Prost-Jahre im Nachhinein wie eine Luftblase erscheinen. Hoffnungslos hinterherzufahren ist für keinen Rennfahrer und sein Team angenehm, für ehemalige und erklärte Champions ist es mehr als bitter, einen Platz vor Manor zu landen: Es ist Horror. Einspruch von Dennis, er möchte dafür den Begriff «herausforderndes Jahr» verwenden.

Alonsos verbaler Weckruf

Alonso selbst ist es in seiner ganzen GP-Karriere noch nie passiert, dass er schlechter als sein Teamkollege platziert war. Das allerdings dürfte ihm einen zusätzlichen Energieschub für 2016 geben. Dennis weiß damit, dass er seinen Chefpiloten nicht weiter motivieren muss, wohl aber fordert er von Honda «hundertprozentigen Einsatz» – und meint damit wohl eher 200 Prozent.

Was den Motor angeht, müssen die Japaner ausbalancieren, in welchen Bereich sie mehr investieren, bei der Zuverlässigkeit oder der Leistung? Dennis jubiliert aber schon wieder: «Ich bin sicher, dass wir die Performance haben werden und dass uns beim ersten Grand Prix der neuen Saison ein großer Schritt gelingen wird.» Honda steckt dabei mindestens so unter Zeitdruck wie das gesamte Team und auch Alonso.

Der war noch nie sonderlich für einen ausgeprägten Humor bekannt, weshalb man die Slapstick-Einlagen von São Paulo, als er sich nach seinem erneuten Qualifying-Aus in den Liegestuhl eines Streckenpostens setzte und hinterher mit Button das verwaiste Podium stürmte, als Sarkasmus werten.

Richtig unterhaltend hingegen waren seine Funkprüche. Damit zumindest hat er den Unterhaltungswert der McLaren-Darbietungen deutlich erhöht, denn die Arithmetik der unendlich vielen summierten Startplatzstrafen hat die Leute am Ende nur genervt. 290 Plätze waren das in Summe, das ist ein einsamer Branchenrekord. Und dass er ausgerechnet beim GP von Japan auf der Honda-Werksstrecke Suzuka über das zickende Aggregat im Heck «das ist ein GP2-Motor» brüllte, war ein bewusster Affront gegenüber dem asiatischen Autohersteller. Und natürlich reines Kalkül – ein verbaler Weckruf. «Für große Probleme braucht es große Lösungen», sagt Alonso. Er konnte es einfach nicht länger verwinden, wie ein Amateur dazustehen. Denn eins ist bei allem immer noch ungebrochen: der enorme Stolz des 34-Jährigen.

Immerhin gibt er selbstkritisch zu: «Ich glaube nicht, dass es das beste Jahr von mir gewesen ist. Es gab einige gute Rennen, aber diese Leistungen kamen nicht konstant genug.» So erklären sich natürlich die Gerüchte über ein Sabbatical, das nach ähnlichen Aussagen von Ron Dennis plötzlich im Raum stand. Eine Denkmöglichkeit zwar, aber das hätte doch überrascht. Alonso hatte seinen Durchhaltewillen immer damit gerechtfertigt, dass er von Anfang an dabei sein wolle, um später dann die verdienten Früchte seiner Aufbauarbeit zu ernten. Bei aller Frustration hat er am originären Tun des Rennfahrens immer noch Spaß. Und genau deshalb muss sich in der neuen Saison endlich etwas ändern: «Man muss sich wenigstens ein wenig konkurrenzfähig fühlen, um die Formel 1 zu genießen. Wenn man nicht schnell genug ist, fällt das sehr schwer, man sammelt mehr Frustration als Spaß.»

2017 zurück zu Renault?

Deshalb schaltet er, ähnlich wie Dennis, in den Angriffsmodus. Im Wissen, dass Rennfahrer nur dann Erfolg haben können, wenn sie bedingungslos an die Möglichkeit des Sieges glauben: «Wir haben schwierige Zeiten hinter uns, aber wir haben unsere Probleme auch verstanden und zumindest theoretisch schon Lösungen gefunden. Deshalb wird 2016 definitiv ein viel besseres Jahr werden. Wir wollen um den Titel, mindestens aber um Podiumsplätze kämpfen. Dazu müssen wir ein gewaltiges Potenzial entwickeln.»

Momentan kommen auch immer wieder Spekulationen auf, wonach Renault seine Finger nach Alonso ausgestreckt haben soll. Zunächst war ein schneller Wechsel zurück zu dem Rennstall angedacht, mit dem er 2005 und 2006 seine beiden Titel gewinnen konnte (s. Seite 6). Jetzt hält sich das reizvolle Gerücht, dass Konzernchef Carlos Ghosn seinen Lieblingsfahrer als Antreiber für 2017 will, wenn sich die ersten Wogen der Neuordnung beim französischen Werksteam geglättet haben. Es wäre nach 2008 und 2009 das dritte Gastspiel für Alonso in Enstone.

Kenner der Szene und des Spaniers sind erstaunt, wie gleichsam gleichmütig der grundsätzlich von Emotionen gesteuerte Alonso alle Rückschläge hingenommen hat. Mark Webber nennt den Ex-Kollegen jedoch eine «tickende Zeitbombe». Der Australier sieht dabei aber auch die Möglichkeit einer Leistungsexplosion: «Fernando ist sein eigener Herr und zieht sein Ding durch.» Damit sind wir wieder bei Risiko und Chance.

Sein letzter Sieg, noch in Ferrari-Rot, datiert auf den Mai

2013 zurück. Die Tendenz seiner fünf Jahre beim italienischen Werksrennstall, wo er eigentlich schon den dritten (und noch mehr) Weltmeistertitel möglich machen wollte, war himmelhoch jauchzend bis gelangweilt. So gesehen war der Rück-Schritt zu McLaren genau der Richtige für Alonso.

Das Jahr der Beweispflicht

Jetzt muss er in Woking trotz aller landsmannschaftlichen und kulturellen Probleme zwischen Spaniern und Briten beweisen, dass er auch die McLaren-Crew hinter sich bringen kann, so wie es ihm mit den Ferraristi schnell gelungen war. Wie oft mag er wohl daran zurückdenken, wenn er in seinem ersten Jahr in Rot 2010 im Finale nicht Opfer einer miserablen Taktik, sondern gleich Champion geworden wäre? Es hätte die Vettel-Dynastie so wohl nie gegeben.

Der Heppenheimer und Alonso sind aus sehr ähnlichem Holz geschnitzt, deswegen pflegen sie vielleicht auch ein Nicht-Verhältnis. In einem aber ähneln sie sich: Sie geben außer auf dem Podest oder bei den Pflicht-Interviews nicht wirklich etwas von sich her, pflegen ihre Gedanken nur im kleinen Kreis von Vertrauten zu äußern und gelten selbst im Überschwang leicht als unnahbar.

Das sind Schutzschilde, natürlich. Aber im Kreise der Ingenieure werden beide sehr geschätzt. Denn dann wandelt sich die Leidenschaft und das unbedingte Nicht-Verlieren-Können in pure Analytik. Im Stil von Michael Schumacher treiben sie das Berufsbild weiter voran, noch technischer und noch konzentrierter zu denken und zu fahren. Die komplizierte und anfällige Hybrid-Technik schult diese Denke und diese Erfahrung noch – bei Alonso zuletzt mehr, als ihm lieb war.

Innerhalb des komplizierten McLaren-Machtgebildes, das mit der Berufung des VW-Rallyemanns Jost Capito (s. Seite 3) nicht unbedingt einfacher wird, kommen Alonso auch seine bei Flavio Briatore erworbenen Machiavelli-Kenntnisse zupass. Er ist das, was die Briten ein «political animal» nennen.

Andererseits ist er ein Fahrer, dem das Vertrauensverhältnis zur Mannschaft enorm wichtig ist. Schon diese beiden gegensätzlichen Charakterzüge zeigen, dass die Antwort auf die Frage, wer dieser Fernando Alonso nun wirklich ist, so eindeutig nicht beantwortet werden kann. Ein Charismatiker ist er in jedem Fall. Und einer, der durch Niederlagen eher stärker geworden ist.

Die Causa Fernando Alonso wird sicher zu den spannendsten Personalien der Saison 2016 gehören. Wie gesagt: Das Jahr der Wahrheit und das Jahr der Beweispflicht. ♦



Konnte die hohe Erwartung nicht erfüllen: Alonso im McLaren



Und wieder die Technik: Einer von Alonsos vielen Ausfällen 2015



War punktemäßig besser als Alonso: Teamkollege Jenson Button



Gespielt oder echt? Alonso mit McLaren-Konzernboss Ron Dennis

SUTTON-IMAGES.COM

XPB

MOMENT MAL!

(K)eine Runde Mitleid

An Ideen hat es Max Mosley nun wirklich nicht gemangelt in seiner Zeit als FIA-Präsident. In der Phase, als es mal wieder zu langweilig werden drohte, als große Werks- und Sponsoren-Engagements und eine sehr überholunfreundliche Aerodynamik die Formel 1 lähmten, kam der Brite unter anderem mit den Vorschlägen, man möge doch das Feld in der umgekehrten Reihenfolge der WM-Platzierung starten lassen – oder besser noch, man solle den Fahrern einfach die Autos zulösen, um herauszufinden, wer wirklich die besten Piloten sind.

Der alte Vorschlag, der hauptsächlich tragfähigere Lösungen provozieren sollte, kommt einem wieder in den Sinn, wenn man 2015 mit ansehen musste, wie sehr sich die ehemaligen Champions Fernando Alonso und Jenson Button in dem nicht konkurrenzfähigen McLaren-Honda quälten mussten. Zwei ausgezeichnete Rennfahrer, die man weiter vorne gut hätte gebrauchen können. Und mit Jahresabschluss und Anfang einer neuen Saison fragt man sich, ob denn das etwa so weitergeht und am Ende vielleicht gar die Flucht beider Recken steht?

Ein großer Verlust, denn mit großen Namen ist der Grand-Prix-Sport nicht mehr so gesegnet, wie es mal war. Das kann man niemandem vorwerfen, weder den Teams noch dem Nachwuchs (wir sagen nur: Sainz und Verstappen). Es gibt solche Umbruchphasen. Und der Mix in der Königsklasse ist prinzipiell ein guter. Aber noch sind wir auch an Leitfiguren wie Alonso gewöhnt, deshalb schmerzt es einen – bei allen Gesetzen des Sports – dann eben doch, wenn ein solcher Fahrer leiden muss. Ihn trifft zwar an der generellen Misere keine Schuld, aber

natürlich hat ihn niemand zu dem Wechsel gezwungen. Und der Realismus und die bekannte eigene Cleverness hätten ihm sagen müssen, dass die ersten Jahre wohl hart werden würden.

Das Ganze lässt sich natürlich auch aus einer anderen Position betrachten: Sich daran zu er-

freuen, wie sich ein großer Rennsportler von hinten zurück nach vorn arbeitet, wie er sich praktisch auf den Ausgangspunkt seiner Karriere in der Saison 2001

zurückbeamt. Allerdings gilt das natürlich nur, wenn das Auto mehr fährt, als es steht. Und wenn er sich in einem Duell wenigstens über ein paar Runden wehren kann. Es geht nicht nur um die Platzierungen und Erfolge, die einen großen Fahrer definieren – es geht, zumindest in der Sympathiewertung, auch darum, wie sich ein Motorsportler gibt. Und ob er alles gibt. Daran herrschte bei Fernando Alonso nie ein Zweifel, bisher jedenfalls.

Und das prädestiniert ihn auch für einen Wiederanstieg, wie schnell auch immer sich das bewerkstelligen lässt. Im Medienzentrum kursierte zu Anfang der letzten Saison eine Wette, auf wie viele Punkte McLaren wohl kommen würde. Einige der aus Zeitungen und Fernsehen bekannten Experten trauten der Truppe ganze vier Zähler zu, wenige gingen aus Trotz über die 30-Punkte-Grenze. Einer traf es tatsächlich ganz genau. Der Einsatz war nicht so hoch wie bei den üblichen Medienwetten. Das hatte vielleicht auch ein bisschen damit zu tun, dass man Alonso und Button schon genug gestraft sah. Aber genau das ist es, was der Spanier am allerwenigsten will: Eine Runde Mitleid.



Elmar Brümmer



Fernando Alonso: Leit- oder Leidfigur im Campingstuhl?

Fernando Alonso

Die Briten führen ihn auf Rang 4

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Zehn Jahre ohne WM-Titel? Fernando Alonso hat dieses Kunststück bald geschafft. Ein Formel-1-Rekord, auf den der stolze Spanier sicher gerne verzichten würde.

Der englische Formel-1-Journalist Mark Hughes zählt zu den tiefsten Szenekennern. Für die britische «Motorsport» stellte er die Top 10 2015 zusammen. Abgesehen davon, dass er Lewis Hamilton nur auf Platz 2 führt – hinter Sebastian Vettel – bietet die Liste noch eine weitere, faustdicke Überraschung: Fernando Alonso liegt auf dem vierten Platz! Und das nach einer Saison voller Pleiten, Pech und Pannen. Und einem 16. WM-Rang. Dem schlechtesten Ergebnis in der Karriere Alonsos seit 2001. Aber damals fuhr er noch für Minardi.

Hughes braucht nicht viele Worte, um seine Formtabelle zu rechtfertigen. Alonso sei immer noch ein «animal» – ein Tier, sobald er das Visier runterklappt, heißt es bei «Motorsport».

Auf eine Runde, das sieht auch Hughes so, ist Alonso nicht unschlagbar. Im Rennen oder auf mehrere Runden hintereinander (oft ließ der schwachbrüs-

tige McLaren-Honda nicht mehr zu), holt Alonso immer noch das Maximum heraus.

Eine Wahrnehmung, die auch Teamkollege Jenson Button teilt: «Wenn du ihn im Rückspiegel hast, darfst du dir keinen Fehler erlauben.» Button geht sogar noch einen Schritt weiter und vergleicht Alonso mit seinem früheren Teamkollegen Lewis Hamilton: «Es gab Tage, da war Lewis unschlagbar. Es gab aber auch Tage, an denen ich mich gefragt habe: Wo ist er heute abgeblieben?» Bei Alonso, sagt Button, sei ihm dieses Gefühl noch nie gekommen: «Fernando ist immer präsent.»

Zehn Jahre ohne WM-Titel

Trotzdem stellt Alonso in dieser Saison einen neuen Rekord auf. Und auf ihn wird er nicht stolz sein können. Der Weltmeister von 2005/2006 geht in seine zehnte Saison seit dem letzten Titelgewinn. Und wird auch diese nicht als Champion beschließen. Das steht jetzt schon fest. Der bisherige Rekordhalter in dieser Disziplin heißt Jacques Villeneuve. Er wurde 1997 Champion und fuhr danach neun Jahre weiter – ohne Aussicht auf eine weitere WM-Krone. Ganz so schlimm wie bei Villeneuve ist die Karriere Alonsos nach seinem Titel

aber nicht gelaufen. Während der Kanadier nach 1997 kein einziges Rennen mehr gewann, hat der Spanier seit Ende 2006 17 Triumphe gefeiert. Dreimal war er bis zum letzten Rennen Titelkandidat. Dreimal scheiterte er (s. auch Seite 4).

Seine Karriere wurde lange Zeit von Flavio Briatore gelenkt. Bei Minardi ging er 2001 in die «Ausbildung». Danach musste er bei Renault ein Jahr mit der Ersatzbank vorliebnehmen – im Wissen, ab 2003 dort fix zum Einsatz zu kommen. Die Weltmeistertitel 2005/2006 waren die Highlights. Alonso bezwang zweimal in Serie den großen Michael Schumacher und beendetete dessen Ferrari-Siegeszug.

2007 wechselte «das Tier» ein erstes Mal zu McLaren. Doch die Zusammenarbeit endete im Streit. Der amtierende Weltmeister und Emporkömmling Lewis Hamilton gerieten sich in die Haare, sodass Kimi Räikkönen den Titel abstaubte.

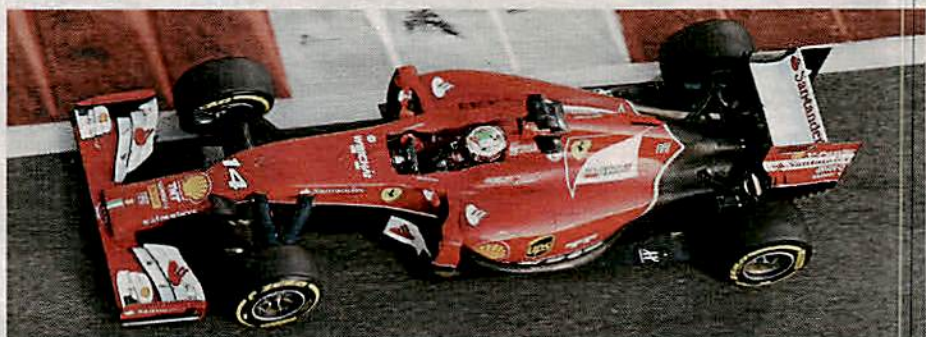
Über Renault (2008–2009) gelangte er zu Ferrari. Dort wurde er dreimal WM-Zweiter – immer hinter Vettel. Sein Ex-Manager Adrian Campos meint: «Alonso wäre bei Ferrari Weltmeister geworden, aber der Scuderia fehlte in der Zeit, als Fernando dort war, der Kopf der Mannschaft.» ♦



2005: Erster Titel mit Briatore



Großartige Zweikämpfe: Michael Schumacher gegen Alonso 2005



Alonso in seinem letzten Ferrari-Jahr 2014: kein Sieg, keine Pole-Position, keine Schnellste Runde

Pascal Wehrlein

Reichen vier Millionen?

Von ARNO WESTER und CHRISTIAN EICHENBERGER

Wird er befördert oder nicht? Die Entscheidung, ob DTM-Champion Pascal Wehrlein 2016 Formel 1 oder DTM fährt, steht nach Angaben seines Arbeitgebers Mercedes unmittelbar bevor.

Am Rande der DMSB-Gala in Wiesbaden, wo Sternfahrer Pascal Wehrlein am vergangenen Donnerstag als jüngster DTM-Gewinner aller Zeiten geehrt wurde, verriet der 21-Jährige, «dass darüber entweder in dieser oder spätestens in der nächsten Woche final entschieden werde».

Für Wehrlein persönlich hat die «Königsklasse des Motorsports» nach wie vor Priorität, auch vor dem Hintergrund, dass er «nur» im Team Manor zum Einsatz käme. Die britische Mannschaft, die in der Konstrukteurswertung 2015 punk-

«Diese oder nächste Woche wird entschieden.»

PASCAL WEHRLEIN

telos den zehnten und letzten Platz belegte, hat sich aktuell die Dienste des ehemaligen Ferrari-Chefdesigners Nikolas Tombazis gesichert. Der 47 Jahre alte Grieche glaubt, das Manor-Team mit seiner Erfahrung und in der neuen Rolle als Chef-Aerodynamiker aus dem Schattendasein führen zu können.

Tombazis ist nicht der einzige Neuzugang bei den Hinterbänkeln. John McQuilliam (als technischen Direktor) und Ex-McLaren-Sportdirektor Dave Ryan (als Renndirektor) sollen die Abgänge der beiden Langzeitchefs John Booth und Graeme Lowdon kompensieren.

100 Stunden im Simulator

Wehrlein würde zudem von Mercedes-Benz-Hybrid-Power profitieren, denn sein Arbeitgeber rüstet das Team Manor nach dem Abschluss einer mehrjährigen Liefervereinbarung ab 2016 bekanntermaßen mit neuen Motoren aus. Die Sache hat nur einen Haken: das liebe Geld! Angeblich sind die vier Millionen Euro, die Mercedes für das Wehrlein-Cockpit

zahlen will, den Briten (die auf Bezahlfahrer angewiesen sind) viel zu wenig. Sie verlangen mehr als das Doppelte.

Deshalb haben die letztjährigen Fahrer Alex Rossi (USA) und Will Stevens (GB) weiter gute Karten. Vor allem Rossi wird ein größeres Sponsorenpaket (bis zu 15 Mio Dollar) nachgesagt. Gegen solche «Argumente» haben es Wehrlein und Mercedes natürlich schwer.

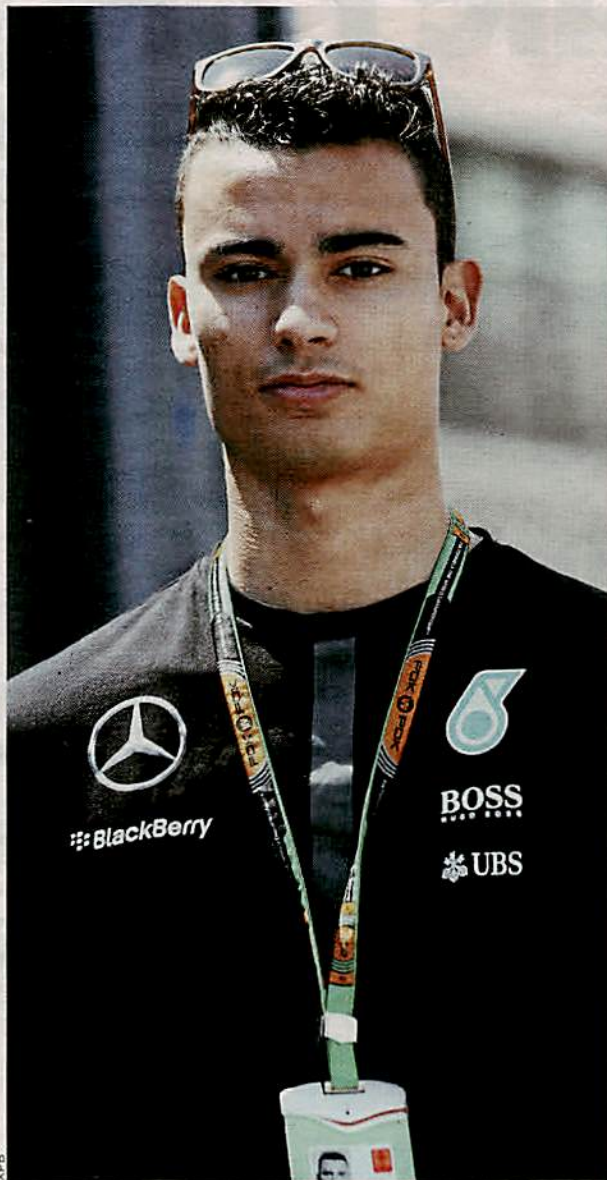
Unabhängig davon hat Wehrlein vor allem in Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff, der am vergangenen Dienstag seinen 44. Geburtstag feierte, einen großen Förderer. Der Österreicher ist nämlich vom Können des Wörndorfers nach mehr als 100 Stunden im Simulator fest überzeugt. Mehrfach hat Wolff schon betont, Mercedes-F1-Ersatzpilot Wehrlein fahre bereits auf Augenhöhe mit Weltmeister Lewis Hamilton und Vize

Nico Rosberg. Auch Wehrlein fühlt sich im Formel 1 pudelwohl. Zuletzt durfte er in Abu Dhabi testen. Nach dem Saisonfinale. Mit 107 Runden war er zwar nicht der Schnellste (es war ja auch nur ein Reifen-test), dafür war der Mercedes-Junior der fleißigste.

Tags darauf saß Wehrlein auch noch im GP2-Auto – im Rennstall des neuen Teams Prema, das 2016 statt Lazarus an den Start gehen werde. Obwohl Wehrlein hinterher ein Engagement im Vorzimmer der Formel 1 nicht ausschließen wollte, bezeichnen Insider die Chancen, dass man ihn dort sieht, als sehr gering. Mercedes hat bis heute kein großes Interesse daran gezeigt, einen ihrer Youngster in der GP2 zu platzieren. Außerdem sind die Top-Teams ART (mit Honda liiert) und Dams (Red Bull) bereits besetzt.

Plan B – Titelverteidigung?

Falls es mit der Formel 1 – sprich Manor – nichts wird, kann sich Wehrlein nach eigenem Bekunden durchaus noch eine weitere Saison in der DTM vorstellen. «Wenn es mit der Formel 1 nicht klappen sollte, wäre es für mich eine ganz große Herausforderung, den DTM-Titel mit dem HWA-Team zu verteidigen. Ich weiß, wie schwer das werden würde», sagt Wehrlein und trifft damit den Nagel auf den Kopf. Dieses Kunststück haben bisher von 20 Meistern in der DTM-Geschichte seit 1984 erst zwei Fahrer im darauf folgenden Jahr geschafft: Rekord-Champion Bernd Schneider (Mercedes/2001) und Timo Scheider (Audi/2009). ♦



Pascal Wehrlein: Fährt der jüngste DTM-Champion 2016 Formel 1?



Fühlt sich im Formel 1 wohl: Pascal Wehrlein im Mercedes W06



Plan B? Falls der F1-Plan nicht aufgeht, bleibt Wehrlein in der DTM

NACHRICHTEN

Als ob 21 GP nicht schon genug wären

Testfahrten Trotz eines Rekordkalenders von 21 Rennen wird die Formel 1 auch dieses Jahr während der Saison testen. Geplant sind nach aktuellstem Stand je zwei Tage (Dienstag/Mittwoch) in Barcelona und Silverstone – jeweils im Anschluss an den Grand Prix. Für Reifenhersteller Pirelli, der 2017 eine neue Konstruktion bringen muss, ist das zu wenig. Doch die Teams wehren sich. Der WM-Kalender sei jetzt schon proppenvoll, heißt es. Immerhin: Ein Test ist fix. Am 25./26. Januar erprobt Pirelli eine neue Generation von Regenreifen in Le Castellet – mit Red Bull, Ferrari und McLaren.

Doch kein neues Motorenformat 2017?

Motoren Gestern Montag (nach Redaktionsschluss) haben Mercedes, Ferrari, Renault und Honda ihre Vorschläge, wie sie die Zukunft der Motoren sehen, der F1-Kommission unterbreitet. Der Auftrag kam von Bernie Ecclestone. Dieser will 2017 ein neues Format einführen. Doch dazu scheint es nun nicht zu kommen. Die vier Hersteller glauben nämlich, dass es besser und billiger ist, die aktuellen Triebwerke zu subventionieren und zu einem Preis von 12 Mio. Euro an die Kunden abzugeben, als etwas völlig Neues zu bauen. ♦ CE/MS

KOMPAKT

Renault Britischen Medienberichten zufolge soll der Sitz von Pastor Maldonado bei Renault wackeln. Der Grund: Neue Machtverhältnisse in Venezuela und der fallende Ölpreis. Ein Sprecher von Maldonado-Sponsor PDVSA dementiert: «Alles nur Gerüchte!» Fragt sich, warum Kevin Magnussen dann einen Werksbesuch in Enstone machte?

Sauber Die Hinwiler haben Tim Malyon (ehemals Red Bull) als Ersatz für Giampaolo Dall'Ara verpflichtet.

Champagner Seit Jahren spritzen Formel-1-Rennfahrer Champagner der Marke Mumm vom Podest. Diese Zusammenarbeit wurde nun für beendet erklärt. Nachfolger könnte Moët & Chandon werden. ♦ CE

Tasman-Cup

Für die Pole gab's 100



Typisch Tasman-Cup: volle Zuschauerränge, perfektes Rennwetter und ein attraktives Feld aus F1- und F2-Autos. Im Bild: Pukekohe 1969 – Chris Amon (l.), Jochen Rindt (r.)

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Was haben Formel-1-Rennfahrer vor rund 50 Jahren während der kalten Jahreszeit gemacht? Richtig: Sie sind «Formel-1-Rennen» gefahren – in Down Under.

Es soll eine wunderbare Zeit gewesen sein, glaubt man den Schilderungen von Sir Jackie Stewart. Und der Schotte muss es wissen. Er holte 1966, im dritten Jahr des Tasman-Cups, die Krone – noch bevor er zum ersten Mal Formel-1-Weltmeister wurde: «Wir hatten richtig Spaß. Am Wochenende sind wir Rennen gefahren, die restlichen fünf Tage haben wir Party gemacht. Für eine Pole-Position gab es hundert Flaschen Champus. Die konntest du unmöglich mit nach Hause nehmen...»

Seine beiden Rennfahrerkollegen Jack Brabham und Bruce McLaren waren die Triebfedern hinter dem Tasman-Cup. Und

obwohl in Neuseeland und Australien schon vor 1964 Formel-Rennen ausgetragen wurden, war es die Tasman Series, die die Europäer scharenweise nach Down Under lockte.

Tödlicher Unfall von Mayer

Die Basis der Serie war simpel. Man griff auf die ausrangierten 2,5-Liter-Motoren zurück, die

durch die Einführung der 1500-ccm-Klasse 1961 keiner mehr brauchte, und baute sie in bestehende Formel-2-Renner ein. Nun brauchte man nur noch eine Handvoll abenteuerliche Rennstrecken (siehe rechts). Der Rest war von Natur aus gegeben: ideale Wettervoraussetzungen und der Enthusiasmus der «locals». Australien

und Neuseeland waren schon immer Motorsport-verrückte Nationen. Und der Tasman-Cup wirkte wie ein Katalysator.

Im ersten Jahr gaben die beiden Gründerväter Brabham und McLaren den Ton an. Von den acht Rennen (vier in Neuseeland, vier in Australien) gewannen beide je drei. Den Titel holte sich McLaren in einem

umgebauten Cooper mit sechs Punkten Vorsprung. Für ihn war dies fernab von seinem späteren Firmensitz in England so etwas wie die Geburtsstunde seines eigenen Teams.

Überschattet wurde das Finale im australischen Longford, auf der mit Abstand schnellsten Strecke, durch den tödlichen Unfall von Timmy Mayer, dem

TASMAN-CUP-GEWINNER

Jahr	Fahrer	Auto
1964	Bruce McLaren (NZ)	Cooper T70 Climax
1965	Jim Clark (GB)	Lotus 32B Coventry-Climax
1966	Jackie Stewart (GB)	BRM P261
1967	Jim Clark (GB)	Lotus 33 Coventry-Climax
1968	Jim Clark (GB)	Lotus 49T
1969	Chris Amon (NZ)	Ferrari Dino 246T/69
1970	Graeme Lawrence (NZ)	Ferrari 246T
1971	Graham McRae (NZ)	McLaren M10B Chevrolet
1972	Graham McRae (NZ)	Leda GM1 Chevrolet
1973	Graham McRae (NZ)	STP
1974	Peter Gethin (GB)	Chevron B24 Chevrolet
1975	Warwick Brown (AUS)	Lola T332 Chevrolet



Jim Clark: Der Lotus-Superstar gewann den Tasman-Cup dreimal

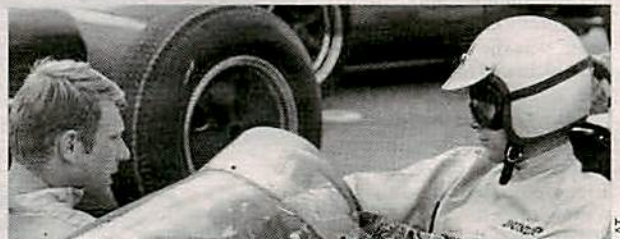
Flaschen Schampus



Hin und wieder regnete es auch: Der dreifache Meister Graham McRae pflügt 1973 durchs Fahrerlager



Doppeldecker: Piers Courage 1969 beim Rennen in Lakeside



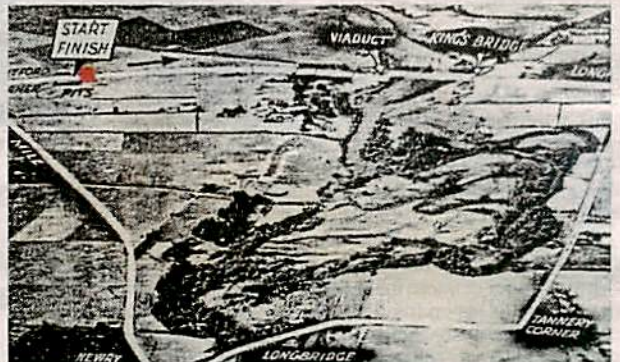
Verunglückte in Longford 1964 tödlich: Timmy Mayer (mit Helm)



Einer der besten «locals»: Frank Gardner im Eigenbau-Alfa-Romeo



Die begehrte Tasman-Trophäe



Longford: Der gefährlichste Kurs wurde Timmy Mayer zum Verhängnis

Bruder des späteren McLaren-Teamchefs Teddy Mayer.

Doch die Serie hatte sich innerhalb eines Jahres etabliert und der Erfolg herumgesprochen. Lotus schickte 1965 seinen Superstar Jim Clark ans andere Ende der Welt. Und dieser gewann auf Anhieb den Titel. «Jimmy hat der Serie nicht nur zu noch mehr Glanz verholfen», erinnert sich Stewart. «Wir waren auch abseits der Strecken zusammen. Ich weiß noch, wie er, Graham (Hill, d. Red.) und ich in Australien unsere Pilotenscheine gemacht haben. Zeit dafür hatten wir ja genug.»

Ab 1970 nach F5000-Regeln

Nicht nur Lotus mobilisierte Kräfte, um bei der Tasman erfolgreich zu sein, auch B.R.M. gab kräftig Gas. 1966 schickte das britische «Nationalteam» einen stärkeren Motor mit einer größeren Bohrung nach Neuseeland, um damit (mit Stewart) neue Maßstäbe zu setzen. «Wir haben bis auf ein Rennen alles

gewonnen», erzählt Stewart. Und Teamkollege Richard Attwood (ein Sieg in Levin) ergänzte: «Es war der beste B.R.M., den ich je gefahren bin.»

B.R.M.'s Offensive hatte zur Folge, dass Lotus kontern musste. 1967 schickte Chapman den Fl-erprobten Typ 33 ins Rennen. Und siehe da: Schon schwamm Clark wieder obenauf. Diese Erfolge weckten sogar Ferraris Interesse. Und als Chris Amon 1968 mit dem auf einem Formel 2 basierenden 246T (T für Tasman) ins Geschehen eingriff, gelang ihm das, was er in der Fl nie schaffte: Er holte Rennsieg und wurde 1968 Champion.

So wie der Hype über Nacht entstanden war, flachte er Anfang der Siebziger ab. Gründe dafür gab es mehrere. Der Tod von Bruce McLaren war einer davon. Die Tatsache, dass der zweite Gründervater, Jack Brabham, seine Rennkarriere für beendet erklärte, ein anderer. Dazukam, dass die Formel 1 kommerzieller wurde. Die Preise

stiegen – auch im fernen Ozeanien. «Wir hatten plötzlich mehr Formel-1-Testfahrten im Winter», erklärt Stewart, «und weniger Zeit für solche Späße.»

Die Macher des Tasman-Cups reagierten und lehnten ihr Konzept fortan an die günstigere F5000 an, die auf großvolumige Achtzylindermotoren US-amerikanischer Herkunft (Chevrolet/Ford) setzte. Statt Cooper, Lotus, McLaren, Brabham und Ferrari wurden Chassis von Lola und Chevron verwendet.

Sechs Jahre hielt sich die Serie noch. Lokalmatador Graham McRae gewann in der Zeit drei Titel in Serie. Doch das Ende war unaufhaltsam. Die australische V8-Tourenwagen-Meisterschaft hatte dem Tasman-Cup den Rang abgelaufen. Die letzten Formel-1-Racer, die der Meisterschaft noch ihren Stempel aufdrückten, waren David Hobbs, Mike Hailwood und Peter Gethin. Letzterer wurde 1974 auf Chevron Meister, ehe ein Jahr später Schluss war. ♦

Die Rennstrecken Tasmanischer Teufel

Die Rennstrecken, auf denen der Tasman-Cup ausgetragen wurde, waren in der Regel kurz und naturbelassen. Der längste und gefährlichste Kurs war Longford.

Levin Circuit, Pukekohe Park Raceway, Wingram Airfield Circuit und Teretonga Park: In Neuseeland waren diese vier Strecken fester Bestandteil des Tasman-Kalenders (1964–1975). Levin, Pukekohe und Teretonga waren permanente Kurse. Ersterer wurde 1976 geschlossen. Die anderen sind heute noch in Betrieb. Wingram Airfield war, wie es der Name verrät, eine Flugplatzpiste.

In Australien wurde auf insgesamt sieben Strecken gefahren: Sandown Raceway in Melbourne (1964–1975), Warwick Farm in Sydney (1964–1973), Lakeside



Stilleht: Programmheft von 1964

International Raceway in Brisbane (1964 und 1966/1967), Longford Circuit in Tasmanien (1964–1968), Surfers Paradise Raceway (1968 und 1970–1975), Adelaide Raceway (1972–1975) sowie Oran Park in Sydney (1974/1975). Die Längste (7,2 km) und Gefährlichste war Longford, unter Rennfahrern auch «Tasmanischer Teufel» genannt. Chris Amon stellte dort 1968 mit 196 km/h Schnitt einen imposanten Rundenrekord auf. ♦ CE

Nick Heidfeld

«Wünsche mir Rennen in Zürich»

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Nick Heidfeld (38) bestreitet seine zweite Formel-E-Saison. In Uruguay musste er aufgrund einer Handverletzung pausieren. Wie es ihm geht und welche Chancen er sich bei seinem neuen Team Mahindra ausrechnet, erzählt er im MSA-Interview.

Wie geht es deiner linken Hand?
NICK HEIDFELD: Der Heilungsprozess verläuft normal. Und die zwei Stifte, die zur Fixierung dienten, sind inzwischen entfernt. Unter der Schiene ist, was die Muskulatur betrifft, nicht viel übrig geblieben. Aber das ist normal.

Was genau musste man flicken?
Es war eine SL-Band-Ruptur. Dieses Band ist für die Beweglichkeit des Handgelenks hauptverantwortlich.

Und das geschah beim Unfall in Malaysia?

Ja, der Lenkeinschlag bei einem Formel-E-Auto ist recht groß. Beim Aufprall hat es das Handgelenk weggeschlagen. Dabei ist wohl das Band gerissen.

Du bist gut in die neue Saison gestartet. Mit P3 in Peking. Doch wie stark seid ihr tatsächlich?

Renault liegt vorne. Gefolgt von Abt. Wir sind je nach Strecke die dritte oder vierte Kraft. Auf Augenhöhe mit Dragon und Virgin, wobei Letztere im Quali stärker sind als im Rennen.

Du sagst streckenabhängig.

Welche Art Strecke liegt euch denn? Die sind ja alle ähnlich.

Das ist auch im zweiten Jahr schwer zu sagen. Viel Zeit hast du vor Ort ja nicht. Dadurch, dass die Veranstaltung an einem Tag über die Bühne geht. Wichtig ist, dass du ein gutes Grund-Set-up hast.

Wenn man Onboard-Aufnahmen sieht, fällt auf, dass Spitzenreiter



Heidfeld für einmal theatralisch: Mit seiner lädierten linken Hand



Starker Auftakt: In Peking fuhr Heidfeld erstmals aufs Podest

Renault anders über die Curbs räubert als zum Beispiel ihr.

Ja, das stimmt. Wir haben immer noch die Standarddämpfer von Koni. Obwohl man in dieser Saison frei wählen kann. Vielleicht hat die Konkurrenz da einen Vorteil.

Wie groß ist denn der effektive Rückstand auf Renault?

Beim ersten Rennen bin ich erschrocken. Beim zweiten Lauf in Malaysia war der Rückstand etwas kleiner. Aber in Uruguay ist Buemi scheinbar mühelos von P5 an die Spitze gefahren. Und hat vorne dann das Tempo diktiert. Ich denke, wenn sie kei-

ne Fehler machen, ist die Sache schon jetzt gegessen. So groß ist der Vorsprung.

Wie sieht euer Plan für eine Aufholjagd aus?

Das Potenzial bei Mahindra ist vorhanden. Auf finanzieller und technischer Seite. Dass wir einen Rückstand haben, ist zum Teil auch darauf zurückzuführen, dass wir von der Carlin- auf die Campos-Mannschaft umgestellt haben. Und zwar sehr spät. Aber die Stoßrichtung stimmt. Für 2016/2017 rechne ich mir gute Chancen aus.

Du machst einen zufriedenen Eindruck bei Mahindra. Aber dein

Zur Person

Nick Heidfeld

Geburtsdag 10. Mai 1977

Geburtsort Mönchengladbach (D)

Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

1984–1993 Karting

1994 Deutsche Formel Ford 1800 (10.)

Deutsche Formel Ford 1600 (Meister)

1995 Deutsche F. Ford 1800 (Meister)

1996/1997 Deutsche F3 (3./Meister)

1998 Formel 3000 (2.), FI-Tester

1999 Formel 3000 (Meister), FI-Tester

2000 Formel 1 mit Prost (20.)

2001 Formel 1 mit Sauber (8., 1. Podium)

2002 Formel 1 mit Sauber (10.)

2003 Formel 1 mit Sauber (14.)

2004 Formel 1 mit Jordan (18.)

2005 Formel 1 mit BMW (11., 1. Pole)

2006 Formel 1 mit BMW (9.)

2007 Formel 1 mit BMW (5.)

2008 Formel 1 mit BMW (6., 1. schn. R.)

2009 Formel 1 mit BMW (13.)

2010 Formel 1 mit Sauber (18.)

2011 Formel 1 mit Lotus (11.)

2012/2013 Sportwagen-WM, ALMS (2.)

2014/2015 Formel E (12.)

2015/2016 Formel E (zurzeit 6.)

HOBBYS

Radfahren, Kunst, Familie

Teamwechsel schien nicht ganz freiwillig. Stimmt das?

Also von mir aus war er gewollt. Aber in den Medien ist es anders rübergekommen.

Nämlich so, als ob dich Jacques Villeneuve aus dem Venturi-Cockpit geboxt hätte.

Ja. Aber so war es nicht. Venturi wollte mich behalten. Es war keine einfache Entscheidung.

Du bereust aber nichts, oder?

Nein. Obwohl ich sagen muss: Beide Teams sind gut aufgestellt. Bei Mahindra steht halt einfach ein größeres Unternehmen dahinter. Das unter anderem Autos, Motorräder und so-

gar Flugzeuge herstellt. Die wissen genau, was heute verlangt wird. Und deshalb sehe ich da gute Perspektiven.

Hast du viel PR-Arbeit in Indien zu verrichten?

Offen gesagt: Ich war noch nie dort.

Dann ist es aber höchste Zeit...

Ja, nach dem Rennen in Buenos Aires (6. Februar, d. Red.) werde ich wahrscheinlich zum ersten Mal nach Indien fliegen.

Hast du etwas gehört, wo das abgesagte Rennen am Tempelhof stattfinden könnte?

Nein. Aber ich hoffe, man findet einen Ersatzort in Berlin. Obwohl ich mir noch mehr ein Rennen in Zürich wünsche. Da wohne ich um die Ecke. Das wäre ein Heimrennen für mich.

Wo siehst du die Formel E in fünf Jahren?

Die ersten Schritte sind gemacht. Das erste Jahr verlief erfolgreicher als erwartet. Und auch in der zweiten Saison läuft alles nach Plan. Auch das haben nicht alle erwartet. Die Formel E wird weiter wachsen. Technisch gibt es noch viel Potenzial. Vor allem die Batterieleistung wird sich in den nächsten Jahren gravierend verbessern. Im Moment erreichen wir auf der Geraden einen Top speed von 220 km/h. Das ist im Vergleich zur F1 natürlich nichts.

Aber um auf Straßenkursen zu fahren, reicht es. Zu schnell dürfen wir ja nicht werden, sonst können wir diese Rennstrecken in den Städten gar nicht mehr nutzen. Das wäre zu gefährlich.

Ihr könntet dann ja auf normale Rennstrecken ausweichen.

Ja, aber das entspricht nicht der Ideologie der Formel E. Und im Moment sähen wir auf einer Rennstrecke wie Spa alt aus.

Bleibt die Formel 1 die Spitze des Motorsports?

Ja, das denke ich. Aber die Formel E wird aufholen. ♦

GP2

Ex-Sauber-Pilot fährt für ART

Das GP2-Meisterteam ART hat einen Nachfolger für Stoffel Vandoorne gefunden: den Russen Sergey Sirotkin.



Wechselt zu ART: Sirotkin

Sauber wollte ihn einst zum F1-Fahrer befördern. Doch dieser Plan scheiterte. Nun hat Sergey Sirotkin einen zweiten Anlauf genommen. Und der sieht vielversprechender aus. Nach seinem starken GP2-Debütjahr 2015 mit Rapax (Gesamtdritter) wechselt der 20-jährige Russe auf die neue Saison zum Meis-

terteam ART – als Nachfolger von Stoffel Vandoorne.

Sirotkin wird dort auf Nobuharu Matsushita treffen. Der von Honda unterstützte Japaner gilt als gesetzt, auch wenn es

noch keine offizielle Bestätigung gibt. Für Sirotkin ist es die zweite Saison im Vorzimmer der Formel 1. 2015 sicherte er sich in Silverstone seinen ersten Rennsieg. Insgesamt stand er fünfmal auf dem Podest.

Ebenfalls bestätigt ist Jordan King (bei Racing Engineering). Dem Italo-Schweizer Raffaele Marciello soll ein Angebot von Russian Time vorliegen. Der Ferrari-Junior testete auch für Mercedes in der DTM, hat dort aber keinen Platz gekriegt. ♦ CE

KOMPAKT

»» **Formel V8 3.5** Die Nachfolgereserie der Renault 3.5 hat ihre Website aufgeschaltet: www.formulav8.com.

»» **Formel 3** Harrison Newey, Sohn von Red-Bull-Designer Adrian Newey, steigt in die F3-EM auf. Er fährt dort für das Team Van Amersfoort.

»» **Formel 3** Zwei Deutsche Fahrer stehen bis jetzt als fixe EM-Starter fest: Maximilian Günther (Prema) und David Beckmann (Mücke).

»» **Formel E** Die Macher der Formel E haben die Strecke in Paris vorgestellt. Der Kurs ist 1,93 km kurz, verfügt über 14 Kurven und führt um den Invalidendom. Bei der Präsentation waren neben Alain Prost auch die beiden Formel-E-Piloten Jérôme d'Ambrosio und Loïc Duval zugegen. Das Rennen in Paris findet am 23. April statt.

»» **Formel E** Der Kalender der Saison 2016/2017 soll bereits im März vorliegen. ♦ CE

MOTORSPORT
aktuell

ÜBERFLIEGER

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

14%
PREISVORTEIL

GRATIS

RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006

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



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70138 Stuttgart, Reichensteinallee 148A, 03032, Geschäftsstellen: Dr. Hubert Fiebig, Nordwest-Leserinnen, Vertrieb, Belieferung, Betriebsrat und Inkasso
erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Noll, Obereschlag (Voritz), Hans-Döring, Dr. Michael Rühly, Dübenerstraße 1, 20355 Hamburg, in deutscher Übersetzung, AG Hamburg, HRB 35732.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1277525
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 86,- € (D, A) (CH: 149.00 SFr.) inkl.
MwSt. und Versand. Mein Geschenk, den RC-Mini-Quadrocopter „Spirit“ X006, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden
vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Dübenerstraße 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

Langstrecken-WM

Toyota testet schon

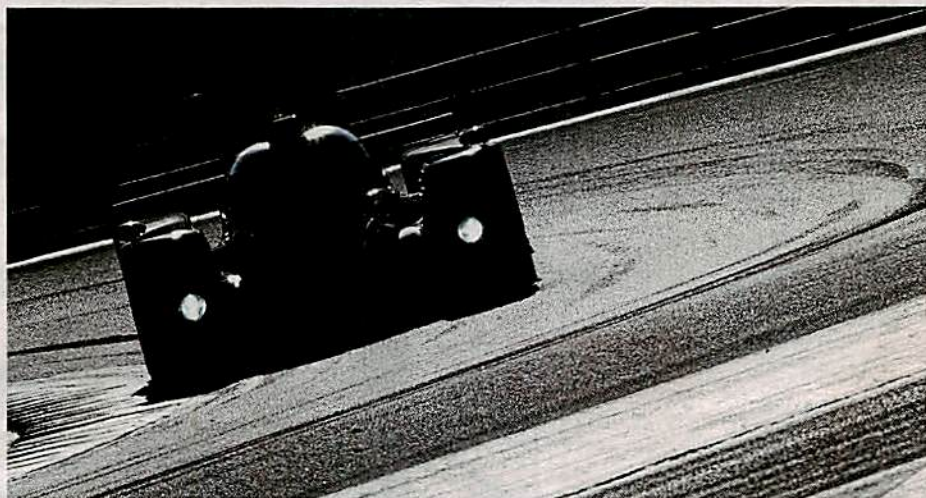
Von MICHAEL BRÄUTIGAM
und ARNO WESTER

Der Prolog in Le Castellet ist noch über zwei Monate entfernt. Doch mit Toyota begann bereits das erste LMP1-Team das Testjahr.

Bei den Japanern, die über die Toyota Motorsport GmbH (TMG) in Köln ihre Renneinsätze vorbereiten, suchte man sich für den Testauftakt das Motorland Aragon aus. Dort gab es ab Dienstag (12. Januar) den ersten Test mit dem neuen TS 050 Hybrid. Auf Fotos des «Neuen» müssen sich die Fans jedoch noch fast genauso lange gedulden wie auf den Prolog – denn erst am 24. März, kurz vor dem gemeinsamen Test in Südfrankreich, wird man den neuen LMP1-Boliden enthüllen.

Dockt López bei Toyota an?

Neben den bereits feststehenden Eckdaten wie der Umrüstung von einem V8-Saugmotor auf ein V6-Turbodieselmotor sowie von einem Superkondensator auf Batterien als Energiespeicher für die Elektro-Power kann man zu diesem Zeitpunkt außerdem davon ausgehen, dass man den Sprung in die 8-MJ-Klasse vollziehen wird.



Toyota: Wie der Nachfolger des TS 040 Hybrid (Foto) aussieht, ist noch streng geheim

Dazu gibt es von TMG-Geschäftsführer Rob Leupen eine Kampfansage: «Wir glauben, dass wir mit Porsche und Audi kämpfen können. Wir sind in der WEC, um zu gewinnen, und ich erwarte, dass wir das 2016 zeigen werden. Wir sind entschlossen, zurückzuschlagen.»

Auf Fahrerseite gilt es, die durch das (fahrerische) Karriereende von Alexander Wurz entstandene Lücke zu füllen. Und da bahnt sich mittelfristig eine Sensation an. Nach MSA-

Informationen hat beim Aragon-Test niemand Geringeres als Doppel-WTCC-Champion José María López erste LMP1-Luft schnuppern können. Arbeitet der Argentinier also möglicherweise daran, für 2017 in die WEC umzusteigen? Für 2016 jedenfalls wäre es zu kurzfristig, zumal López ohnehin in Citroën-Diensten deren letzte WTCC-Saison bestreiten wird.

Die Weltmeister von Porsche haben derlei Sorgen freilich nicht. Und nach ersten Kompo-

nententests bereits 2015 arbeitet man im Januar von zu Hause aus, ehe man ab dem 2. Februar in Abu Dhabi wieder Testkilometer sammelt. Im Gegensatz zu 2015, als man mit einem ganz neuen Auto auftrat, ist der 919 Hybrid des Jahrgangs 2016 eine Evolution des WM-Boliden. Der überarbeitete 919 wird spätestens am 24. März gezeigt.

Audi läuft die Zeit davon

Wie bei Toyota fällt auch bei Audi der Sprung gegenüber



Beim Toyota-Test: López



Fahrpause: Porsche

dem alten Auto deutlich größer aus als bei den Zuffenhausen-ern. Nach den anfänglichen Problemen beim Sebring-Test (MSA berichtete), wo man deutlich unter der angepeilten Kilometerzahl blieb, stehen die Protagonisten im Zeichen der vier Ringe unter Zeitdruck. Dazu soll es Probleme bei der Teileversorgung geben.

Läuft alles nach Plan, soll jedoch in der letzten Januar-Woche der nächste Test in Angriff genommen werden. ♦

IMSA Sports Car Championship

Die Lehren des Daytona-Tests



Beim Test dank neuem Benzinmotor überrascht: Mazda



Gut gerüstet fürs Renndebüt: Die BMW M6 GTLM des RLL-Teams

Die Testfahrten in Daytona, das «Roar before the Rolex 24», gaben ersten Aufschluss über die möglichen Kräfteverhältnisse beim Saisonauftakt der ISCC.

Es ist wie immer die große Frage, inwiefern die Protagonisten ihre Karten bereits auf den Tisch gelegt haben. Zwar gibt es seit 2014 eine Anti-Sandbagging-Regelung seitens der IMSA, die das absichtliche Langsamfahren im Hinblick auf eine bessere BoP-Einstufung verhindern soll. Doch die Vergangenheit hat gezeigt, dass es noch immer Spielraum gibt. Grundsätzlich scheint die BoP, die sich gegenüber dem Vorjahr kaum verändert hat, jedoch zu funktionieren.

Für die größte Überraschung in der Prototypen-Klasse sorgte Mazda. Die LMP2-Boliden des Speedsource-Teams, die in den

vergangenen zwei Jahren mit Dieselmotoren hinterherfahren, haben für 2016 einen Zweiliter-Turbobenziner eingepflanzt – und damit war man beim Test ganz vorne im Feld der Daytona-Prototypen (DP) und restlichen LMP2 dabei!

Spannung in den GT-Klassen

Während die Prototypen-Klasse eher eine «amerikanische Angelegenheit» ist, werden die meisten Augen aus Europa auf die beiden GT-Klassen gerichtet sein. In der großen Klasse, der GTLM, geben die Fahrzeuge nach neuen GTE-Regeln ihr Debüt. In der kleineren GTD-Klasse kommen erstmals Fahrzeuge (auch viele neue) in voller GT3-Spezifikation zum Einsatz.

In der GTLM-Klasse gibt es dabei gleich zwei neue Stars. Neben dem spektakulären Ford GT ist das vor allem der BMW M6 GTLM. Der neue Bayern-

Stürmer zeigte sich vor seinem Renndebüt konkurrenzfähig. Großes Fragezeichen ist Ferrari, die beim Test mit dem neuen Biturbo-488 nicht mitfahren.

In der GTD-Klasse, der insgesamt größten der vier Kategorien, dürfte bis zuletzt spannend bleiben, wer die besten Karten hat. Mehr als in den anderen Klassen wird es hier darauf ankommen, ein sauberes Rennen zu fahren, um eine Chance auf den Sieg zu haben.

Mindestens fünf DTM-Piloten werden übrigens den 24h-Marathon in Angriff nehmen: Mike Rockenfeller pilotiert eine Werks-Corvette. Bei BMW helfen Bruno Spengler, Maxime Martin, Marco Wittmann und Augusto Farfus den US-Teams. Beim Test fuhr zudem Lucas Auer im PC-Auto von BARI Motorsport. Jedoch nur, um die Strecke kennenzulernen und ohne Renn-Absichten. ♦ MER

Tourenwagen-WM

Hondas Angriff im Trio

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Mit drei Werksautos geht das JAS-Honda-Team in dieser Saison an den Start. Neben Tiago Monteiro bekommen Rob Huff und Norbert Michelisz neu einen Werksfahrervertrag.

Der sich andeutende Wechsel Rob Huffs ins Honda-Lager (siehe letzte MSA) hat sich damit also nun bewahrheitet. Vermutlich werden Huff und Monteiro in den gewohnten Castrol-Farben an den Start gehen. Vor allem «Huffy», der in den letzten drei Saisons vor allem die Heckpartie der Honda Civics zu sehen bekam, freut sich über seinen Wechsel. «Es ist grandios, nun selbst in einem Civic zu sitzen», so der Champ von 2012, der beim TCR-Finale in Macau vergangenen November mit einem JAS-Honda siegte.

Nächstes Zengo-Talent?

Privatiers-Champ Michelisz, für den ein Vertrag mit einem Hersteller längst überfällig war, zeigte sich «begeistert» darüber, endlich Werksfahrer zu werden. «Ich bin sehr dankbar und hoffe, ich kann Honda das Vertrauen zurückbezahlen.»

Einen ersten Eindruck vom überarbeiteten TCI-Civic konnten sich die drei Piloten vergangene Woche bei Testfahrten in



Beim ersten Testeinsatz: Rob Huff am Steuer des Honda Civic TC1 letzte Woche in Jerez

Jerez machen. Monteiro ist sich dabei sicher, dass der Performance-Sprung bei Honda über den Winter so groß ausfallen wird wie nie zuvor. Während Michelisz auch in der Vergangenheit – als er noch in Zengo-Diensten stand – öfters beim Werksteam mittesten durfte, war es für Huff die Premiere im TCI-Renner der Japaner.

Wie es für Michelisz' Ex-Team übrigens weitergeht, ist offen. Teamchef Zoltan Zengo ist jedoch optimistisch, dass man weiterhin am Start stehen wird. Und klares Ziel ist, ein weiteres ungarisches Renntalent zu för-

dern. Kandidaten wären dafür z. B. die letztjährigen ETCC-Piloten des Teams, Norbert Tóth (17) und Ferenc Ficzá (19). Als Mentor wird Michelisz dem Team dabei erhalten bleiben.

Weiter große Unbekannte

Honda blickt also optimistisch in die Saison. Ob das jedoch ausreicht, um die Platzhirschen von Citroën dauerhaft zu ärgern, darf bezweifelt werden, selbst wenn diese angesichts ihres werkseitigen Ausstiegs zum Saisonende nur mit «Halbgas» ihren C-Elysée weiterentwickeln würden.

Und dann gibt es ja noch drei weitere Fahrzeuge, die man derzeit kaum einschätzen kann. Lada steht kurz vor der Bekanntgabe des Teams für 2016 und wird deutlich besser aussortiert in die Saison starten als 2015. Bei RML sind Updates ständig in der Mache. Und was man von Volvo erwarten kann, weiß noch niemand so genau.

Klar ist: Die Schweden liegen gut im Zeitplan – und sie bereiten sich vergleichbar gewissenhaft auf ihren Einstieg vor, wie Citroën es vor der Saison 2014 getan hat. Nur gab es da ja für alle ganz neue Autos. ♦

NACHRICHTEN

Subaru steigt mit Werksteam ein

BTCC Subaru steigt mit einem fünften Herstellerteam neben Honda, MG, Infiniti und BMW (WSR) in die beliebte Tourenwagenserie ein. Einsatzteam wird BMR Racing, das bislang auf den VW CC vertraute. Interessant ist das Einsatzfahrzeug: Hier vertraut man mit dem Levorg auf einen Kombi(!), der in der Rennversion über Heckantrieb verfügen wird (Serie: Allrad). Der Zweiliter-Vierzylinder-Boxer-Turbomotor wird von Mountune auf den Renneinsatz vorbereitet. Diese bauen u.a. auch die Ecoboost-Motoren für die Motorbase-Ford. Als Fahrer sind bislang Colin Turkington, Jason Plato und Teamchef Warren Scott fix. Wer das vierte Auto pilotieren wird, ist noch nicht klar. Zumindest Chancen darauf hat der letztjährige BMR-Pilot Áron Smith.

Stars und Sternchen beim 24h-Kartrace

24h Köln Große Namen versammeln sich kommendes Wochenende auf der Kartbahn in Köln-Rodenkirchen für das traditionelle 24h-Rennen. Diesmal mit dabei sind u.a. GT-Weltcup-Sieger Maro Engel, DTM-Pilot Christian Vietoris, GT-Masters-Meister Luca Ludwig, dessen «Gegner» Fabian Harnprecht und Luca Stolz, die VLN-Piloten Christopher Brück, André Krumbach und Dominik Brinkmann sowie F4-Champion Marvin Dienst. Rennstart ist am Samstag um 16 Uhr, der Eintritt ist frei. Einen Livestream gibt es unter www.24h-koeln.de.

Ford steigt zur Saison 2017 endgültig aus

V8 Supercars Nachdem man zum Saisonende 2015 – trotz des Titels von Mark Winterbottom – bereits die Kooperation mit Prodrive Australia beendet hatte, wurde nun bekannt, dass Ford kein Auto nach den neuen Gen2-Regeln für 2017 bauen wird. Die Saison 2016 wird also eine Art Abschiedstournee von Ford. Insgesamt sechs Falcons werden noch zum Einsatz kommen – vier beim Prodrive-Team, zwei bei DJR/Penske. Bereits in diesem Jahr wird Mercedes aus dem Feld verschwinden. Das bisherige Mercedes-Team Erebus Racing gab letzte Woche bekannt, dass man zu Holden wechselt. ♦ MBR

Bentley

Abt neues Team?



Neue Kriegsbemalung: Werks-Bentley von M-Sport

Seit klar ist, dass HTP und Bentley 2016 getrennte Wege gehen, wird ein neues Bentley-Einsatzteam gesucht. Mit Abt Sportsline scheint es gefunden.

Die Einladung von Hans-Jürgen Abt und Harry Unflath zu den Bentley Motorsport Awards scheint also doch keine reine Höflichkeit von Bentley-Markenvorstand Dr. Wolfgang Dürheimer gewesen zu sein. Das zumindest hat MSA aus gut in-

formierten Kreisen erfahren. Möglicherweise wird noch diese Woche die neue Zusammenarbeit bekannt gegeben.

Das Werksteam M-Sport hat neben der neuen Lackierung (siehe Foto) auch die Werksfahrer für 2016 bekannt gegeben. Beim ersten Auftritt 2016, den 12h von Bathurst Anfang Februar, werden die vier Bentley Boys Andy Meyrick, Steven Kane, Andy Soucek sowie Maximilian Buhk von Matt Bell und Harold Primat unterstützt. ♦ MBR/RDB

DTM

Es herrscht Eiszeit

Die drei bestplatzierten Fahrer der DTM-Saison 2015 wurden am vergangenen Donnerstag bei der Gala der Meister des DMSB im Wiesbadener Kurhaus geehrt. Viel zu reden gab es für Pascal Wehrlein (Mercedes) sowie Jamie Green und Mattias Ekström (beide Audi) am «DTM-Tisch» offenbar nicht.

Seit der «Schieb-ihn-raus»-Affäre in Spielberg herrscht bei einigen Protagonisten in den beiden konkurrierenden Lagern



Teilt aus: Ekström

Eiszeit. Die Einschätzung von «Eki», sein Markenkollege Green wäre der bessere Rennfahrer und Wehrlein hätte den Titel sowieso nur dank seiner Markenkollegen gewonnen, ist für den «Sternfahrer» kein Grund, sich aus der Reserve locken zu lassen.

Im Gegenteil. Wie Wehrlein im Gespräch mit MSA versichert (siehe S. 7), würde er sich auch auf die Herausforderung Titelverteidigung in der DTM freuen. Green wäre glücklich, wenn er sich 2016 um einen Platz verbessern könnte. ♦ AW



Bleibt cool: Wehrlein

24h Series - 24h Dubai

Audi bricht den Wüstenfluch



Der Siegerwagen von WRT und die vier siegreichen Fahrer (v.l.) Stuart Leonard, Michael Meadows, Alain Ferté sowie Laurens Vanthoor

Von MARTIN BERRANG

Mit einem souveränen und vor allem unfallfreien Rennen bescherten Laurens Vanthoor, Michael Meadows, Stuart Leonard und Alain Ferté im Audi R8 LMS des WRT-Teams den Ingolstädtern den ersten Triumph beim Langstreckenklassiker in Dubai.

Die ersten drei Rennstunden in dem mit 98 Autos (davon alleine 29 GT3) extrem gut besetzten Rennen gingen klar und deutlich an Audi, alle vier R8 von Abt, Land, WRT sowie von Optimum Motorsport lagen dabei jeweils in Front, bevor dann erstmals der mit Jiri Pisarik, Peter Kox, Matteo Cressoni und Matteo Malucelli besetzte Ferrari 458 Italia GT3 der Scuderia Praha die Spitze übernahm. Die

Prager hatten dabei eine des vielen Code-60-Phasen perfekt für einen Stopp genutzt, um nach vorne zu kommen.

Mit dem Showcar aufs Podest

Während der Nacht verminderte sich die Anzahl der potenziellen Sieggandidaten um zwei. Als Erstes erwischte es den führenden Abt-R8 von Matias Henkola, Christer Jöns, Andreas Weishaupt, Isaac Tutumlu Lopez und Daniel Abt: Nach einem Crash mussten die Kemptener einen längeren Reparaturstopp einlegen und fielen bis auf Platz 26 zurück. Noch schlimmer erging es der Scuderia Praha. Der 458 kollidierte mit einer Ginetta, und beide Autos waren danach nur noch Kernschrott. Da dies für die Tschechen nicht der erste heftige Unfall in der 24h Series war, hatte die Aktion diesmal

ein Nachspiel. Um ein deutliches Zeichen zu setzen, wurde das Team vom Promoter Creventic für das nächste Rennen in Mugello ausgeschlossen.

Pech auch für die beiden Mercedes GT von Vorjahressieger Black Falcon. Ohne wirklich ganz vorne an der Spitze zu kämpfen, war ein GT durch Unfall, der andere durch das Überfahren von Schrott ausgeschieden. Das dritte Auto, ein SLS, war im Qualifying abgebrannt und durch das Vorjahressiegerauto, das eigentlich als Showcar diente, ersetzt worden.

Über Stunden wechselten sich WRT und Land Motorsport an der Spitze ab. Die Westwälder Mannschaft mit Marc Basseng, Christopher Mies, Carsten Tilke und dem Ex-Porsche Junior Connor de Phillippi zeigte lange ein perfektes Rennen und drehte zudem die

schnellste Rennrunde. Den ersten Dämpfer gab es, als man mit leerem Tank auf der Strecke stehen blieb und dadurch drei Runden einbüßte. Der zweite Platz wäre jedoch locker drin gewesen. Nachdem die Getriebetemperatur aber in die Höhe geschossen war, holte Teamchef Wolfgang Land den R8 aus dem Rennen. Letztlich auch um Audi die Möglichkeit zu geben, den Schaden zu analysieren.

Damit war der Dampf an der Spitze deutlich raus. WRT konnte das Rennen jetzt locker nach Hause fahren und triumphieren. Für den 60-jährigen Alain Ferté, der bereits auf 40 Jahre Motorsport (F3000, viele Starts in Le Mans und einige Jahre in der DTM) zurückblicken kann, war es der erste Sieg bei einem 24h-Rennen.

Einen fast perfekten Lohn gab es auch für Black Falcon. Abdu-

laziz Al Faisal, Oliver Webb, Adam Christodoulou, Oliver Morley und Frank Montecalvo hatten sich mit dem Ersatz-SLS vom letzten Startplatz nach vorne gearbeitet und bedankten sich bei ihrem Team mit einem sehr guten Platz 2.

Doppelsieg für Lechner

Perfekt war es zunächst auch bei Franz Konrad gelaufen. Fabio Babini, Christian Engelhart, Franz Konrad, sowie Mark und Rolf Ineichen lagen mit ihrem Lamborghini Huracán GT3 klar auf dem dritten Platz, doch knapp eine halbe Stunde vor Rennende versagte der Motor des Lambos seinen Dienst und beendete die Podiumsträume der Gütersloherer. Den Platz erbte stattdessen der in der Nacht weit zurückgeworfene Abt-Audi von Pole-Sitter Jöns und seinen Kollegen.



Mit dem ehemaligen Showcar noch auf Gesamtrang 2: Vorjahressieger Black Falcon



Beste Amateure: Hovor-Racing-SLS



991-Doppelsieger: Lechner-Racing-Porsche



Belde schnell, aber jeweils mit Pech: Neuer AMG GT von Black Falcon und R8 von Car Collection

Für die normalerweise mit Klassensiegen verwöhnten deutschsprachigen Teilnehmer lohnte sich der Ausflug in die Wüste in diesem Jahr nur bedingt, dennoch gab es zwei Klassensiege zu feiern. Christian Frankenhout, Kenneth Heyer, Roland Eggmann, sowie Michael und Chantal Kroll holten im Mercedes SLS AMG GT3 von Hovor Racing nicht nur den vierten Platz, sondern siegten auch in der A6-Am-Klasse.

Noch besser war es für Lechner Racing in der Porsche-Carrera-Cup-Klasse gelaufen, da die beiden Autos einen Doppelsieg einfuhren. Hier siegten Sven Müller, Saeed Al Mehairi, Bashar Mardini, Hasher al Maktoum und Jaap van Lagen vor ihren Teamkollegen Hannes Waimer, Wolfgang Triller, Edward Jones, Christopher Zöchling und Charlie Frijns. ♦

24H SERIES / Resultate

Dubai/UAE (5,399 km): 1. von 7 Läufern; Rennen über 24 Stunden; 98 Teams gestartet, Wetter/Strecke: sonnig/trocken.

1. Ferté/Meadows/Leonard/Vanthoor (Audi R8 LMS) 588 Rdn. (1. A6-Pro); 2. Al Faisal/Webb/Christodoulou/Morley/Montecalvo (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +5 Rdn. (2. A6-Pro); 3. Jöns/Weishaupt/Tutumlu/Henkola/Abt (Audi R8 LMS) +8 Rdn. (3. A6-Pro); 4. Frankenhout/Heyer/Eggmann/Kroll/Kroll (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +10 Rdn. (1. A6-Am); 5. Haigh/Ratcliffe/Osborne/Stippler (Audi R8 LMS) +13 Rdn. (4. A6-Pro); 6. Jones/Jones/Jones/Jones/Jones (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +13 Rdn. (2. A6-Am); 7. Vogler/Grimm/Edelhoff/Edelhoff/Kirchhoff (Audi R8 LMS) +15 Rdn. (3. A6-Am); 8. Pastorelli/van t'Hoff/Abresch/Nathan (Chevrolet Corvette) +16 Rdn. (5. A6-Pro); 9. Renauer/Allemann/Bohn/Renauer (Lamborghini Huracán GT3) +18 Rdn. (6. A6-Pro); 10. Ineichen/Ineichen/Babini/Engelhart/Konrad (Lamborghini Huracán GT3) +19 Rdn. (7. A6-Pro); 11. Al Mehairi/Mardini/Müller/Al Maktoum/van Lagen (Porsche 911 GT3 Cup) +20 Rdn. (1. 991); 12. Waimer/Triller/Jones/Zöchling/Frijns (Porsche 911 GT3 Cup) +25 Rdn. (2. 991). – Ferner: 14. Al Faisal/Metzger/Schuring/Al Mourri/Fjordbach (Porsche 911 GT3 Cup) +29 Rdn. (3. 991); 16. Ancel/Bourret/Gibon/Demorge/Palette (Porsche 911 GT3 Cup S) +35 Rdn. (1. SP2); 24. Freke/Walewska/Schjerpén/Oliphant (Ginetta G55 GT4) +52 Rdn. (1. SP3); 32. Moutran/Moutran/Moutran/Quaife (Seat Leon Cup Racer) +64 Rdn. (1. TCR); 34. Ventaja/Blaise/Roman/Holmgaard (Peugeot 208 GTI) +67 Rdn. (1. A3); 38. Erlebach/Littig/Lestrup/Kovac (Mini Cooper S JCW) +79 Rdn. (1. A2)

Schnellste Runde: Christopher Mies (D, Audi R8 LMS) 1:58,712 in Runde 3
Nächstes Rennen: 18./19. März, 12h-Rennen Mugello/Internet: www.24hseries.com

NACHGEHAKT BEI Laurens Vanthoor



(24/B). Der Audi-Pilot über seinen 24h-Triumph in Dubai und seine weiteren Pläne für die bevorstehende Saison.

Von MARTIN BERRANG

? Das war wohl ein perfekter Einstand in die Saison? Ja, absolut! Nach meinem Unfall in Misano habe ich bereits den 12h in Sepang im Dezember gewonnen. Jetzt hier in Dubai. So möchte ich am liebsten weitermachen. Mit dem Triumph konnte ich endlich auch meinen Fehler bei den 24h in Spa gutmachen, wo ich in der Nacht das Auto in Führung liegend weggeworfen habe.

? Welcher 24h-Sieg war anstrengender: Nordschleife 2015 oder Dubai 2016?

Beide Rennen haben ihren Reiz. Die Nordschleife ist und bleibt die anspruchsvollste Rennstrecke auf der Welt. Hier war es auf eine andere Art schwierig. So einen Verkehr, wie hier hatte ich noch niemals in einem Rennen mit fast 100 Autos auf einer Strecke von nur 5,4 km. Das Wichtigste in Dubai ist

einfach, zu überleben und das Auto sicher über die Distanz zu bringen, weniger der absolute Speed.

? Wie sieht dein Programm in diesem Jahr aus? Mein GT-Programm ist noch nicht so ganz klar. Sicher sind auf jeden Fall die beiden 24h-Rennen auf dem Nürburgring und auch in Spa für Audi. Vielleicht auch noch einiges mehr in der Blancpain-Serie. Insbesondere möchte ich natürlich meinen Titel vom Nürburgring verteidigen und werde deshalb wohl auch das eine oder andere VLN-Rennen davor fahren.

? Wirst du in Le Mans dabei sein? Ja, Michael Shank hat mich gefragt, ob ich in seinem Ligier mitfahren will. Da habe ich natürlich sofort zugesagt. Ich möchte weiter Erfahrung in Le Mans sammeln und freue mich nach meinem Debüt im letzten Jahr schon riesig darauf, dort wieder zu fahren.

Black Falcon

Pech für das Team, Glück für den Fahrer

Das in Dubai siegverwöhnte Black Falcon Team erlebte ein beinahe rabenschwarzes Wochenende. Es fing damit an, dass der Mercedes SLS AMG GT3 des Teams schon im Training komplett abbrannte. Pilot Patrick Assenheimer wurde sofort ins Krankenhaus gebracht. Der Schwabe aus dem GT Masters hatte das Glück, dass die Verbrennungen zumindest nicht so schlimm sind, dass Schäden bleiben.

Erinnerungen an 2013

Statt die Flinte ins Korn zu werfen, schnappte man sich das als Showcar ausgestellte Vorjahressiegerauto und machte es wieder flott. So per-

fect wie der SLS äußerlich aussah, war er jedoch nicht. Er war die 12h von Abu Dhabi im Dezember gelaufen und sollte seine Revision eigentlich im heimischen Meuspath erhalten. Mit solchen Gewaltaktionen haben die Falken schon reichlich Erfahrung, denn auch 2013 wurde vor Ort ein Auto komplett neu aufgebaut.

Damals musste man sich ein Auto von einem anderen Team kaufen, jetzt hatte man eigenen Ersatz dabei. Die improvisierte Revision und der Aufbau fürs Rennen gelangen perfekt. Am Ende war man mit dem reaktivierten SLS guter Zweiter und somit bester Mercedes im Klassement. ♦ MB



Feuerschaden: Der Assenheimer-SLS im Training in Flammen

ZUM THEMA

Rallye-WM

Format Jede der 14 WM-Rallyes soll mindestens 300 Wertungskilometer umfassen und von Freitag bis Sonntagmittag (Power Stage) dauern. Showstart oder Zuschauerprüfung sind Donnerstag möglich.

Teilnehmer Startberechtigt sind nahezu alle Fahrzeugklassen von der RC1 (WRC, 1,6-l-Turbo, ca. 325 PS, Allrad), RC2 (in der WRC2 antretende R5 mit 1,6-Turbo oder Super 2000 mit 2-l-Sauger, ca. 280 PS, Allrad), RC3 (in der WRC3 startberechtigte R3-Fronttriebler mit max. 2-l-Sauger oder 1,6-l-Turbo, ca. 230 PS) sowie RC4 (R2 mit max. 1,6-l-Sauger oder 1-l-Turbo, bis ca. 190 PS) bis hin zur RC5 (R1, seriennahe Fronttriebler mit max. 1,6-l-Sauger, bis ca. 130 PS) und R-GT (seriennahe GT-Sportwagen, mittels Restriktor auf ca. 340 PS begrenzt).

Wertung Mind. 50 Prozent der WP-Kilometer eines Laufes müssen absolviert sein, um volle Punkte zu vergeben. 25-50 Prozent = halbe Punkte. Unter 25 Prozent = keine Punkte. Ein Wettbewerbsauto darf nur mit vier frei drehenden Rädern benutzt werden. Autos, die nicht aus eigener Kraft aus dem Parc Fermé zum Servicebereich gefahren werden können, dürfen geschoben oder geschleppt werden.

Startreihenfolge Bis Sonntag starten die Fahrer. Erst die Priorität-1-Fahrer (WRC), gefolgt von P2- (WRC2) und P3-Piloten (WRC3), dann R-GT und Nicht-Prioritätsfahrer, entsprechend dem WM-Stand. Dann in umgekehrter Reihenfolge des Zwischenstands der Rallye. Neu: Ausgefallene P1-Fahrer (siehe Rally2-Regel), starten am nächsten Tag hinter ihrer Gruppe. Zudem haben nur P1-Fahrer Startintervalle von mind. zwei Minuten Abstand, alle anderen mind. eine Minute. P1-Fahrer müssen mind. drei Durchläufe am Shakedown absolvieren, den anderen ist die Teilnahme freigestellt.

Rally2-Regel Strafzeit für verpasste WP neu: 7 Minuten. Auslassen der letzten Tagesprüfung: 10 Strafminuten. Wenn ein Auto am WP-Start nicht innerhalb von 20 Sekunden losfährt, gilt es als ausgefallen und kann am nächsten Tag unter Rally2-Regel wieder antreten. ♦ RK

Monte Carlo

Kein Vorbeikommen

Von REINER KUHN

Auch die 44. Saison der Rallye-WM beginnt mit der traditionsreichen Rallye Monte Carlo. Weltmeister und Vorjahressieger Sébastien Ogier, der in den französischen Seeralpen aufgewachsen ist, gilt als Topfavorit – auch für den Titel.

Ski und Rodeln gut: Der Wetterumschwung der vergangenen Tage dürfte auch die Traditionslisten der Rallyeszene erfreuen. Denn was wäre eine Rallye Monte Carlo ohne ihre unberechenbaren Bedingungen? Trockenheit oder Regen? Schnee oder blankes Eis? Pfützen oder überfrierende Nässe? Diese Fragen sollten bei der «Mutter aller Rallyes» geklärt werden, bevor es an die Reifenwahl geht. Doch genau das ist der Knackpunkt: Das Wetter und die Streckenverhältnisse sind bei der «Monte» alles andere als leicht einzuschätzen. Es ist nicht selten, dass allein auf einer Wertungsprüfung von allem etwas dabei ist. Auf der Sonnenseite eines Berges herrscht Trockenheit, eine Kurve später, auf der Schattenseite, hat sich womöglich spiegelglattes Eis gebildet.

«Die «Monte» ist unglaublich komplex. Man muss für bis zu drei komplett unterschiedliche Wertungsprüfungen die besten Reifen auswählen», sagt Michelin-Techniker Hugues Pierron. «Gefragt ist der perfekte Kom-



Die Gejagten: Die Volkswagen-Werkstruppe um Weltmeister Ogier dominiert seit drei Jahren die WM

promiss. Dafür haben wir unsere Leute, die beispielsweise sagen, dass es bei Kilometer eins Schnee gibt, ab Kilometer sechs die Strecke abtrocknet und es von Kilometer 20 bis zum Ziel stellenweise Glatteis gibt. Zusammen mit dem Fahrer treffen wir dann die Reifenwahl.»

Reifenlotterie 39 aus 80

Wohl dem, der sich dabei auch auf seine sogenannten «Eisspione» verlassen kann. Diese fahren die Strecke vor dem Start der

WP ab und geben die Informationen an den Beifahrer durch, der seinen Aufschrieb entsprechend ergänzt. In Sachen Reifen stehen den WM-Piloten maximal 20 weiche und 24 superweiche Asphaltreifen zur Verfügung, zwölf Winterreifen ohne und 24 mit Spikes. Aus diesem 80-Reifen-Kontingent dürfen während der Rallye maximal 39 Pneu gewählt werden. Neben den vier montierten Rädern befinden sich maximal noch zwei Ersatzräder im Kofferraum.

«Bei der «Monte» muss ich mich auf eine Reifenwahl in letzter Sekunde einstellen. Wenn man das Wetter in Seeralpen einschätzen kann, ist das ein riesiges Vorteil», so Pierron weiter.

Advantage Ogier. Der Titelverteidiger, ein ehemaliger Skilehrer, ist in der Region aufgewachsen und kennt die heimische Großwetterlage. Mitunter ein Vorteil, wie die auf den ersten Blick bisweilen verblüffende Reifenwahl des Monte-Routiniers François Delecour (diesmal

Volkswagen

In der Favoritenrolle

Abgesehen vom baldigen Abschied des Noch-Motorsportdirektors Jost Capito (siehe dazu auch Seite 3) hat sich bei den Weltmeistern aus Wolfsburg nur wenig verändert. Warum auch? Nach drei WM-Titeln in Folge haben die Champions Sébastien Ogier/Julien Ingrassia (F) sowie ihre skandinavischen Teamkollegen Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila (FIN) und Andreas Mikkelsen mit Neu-Co Anders Jaeger-Synevag (N) erneut die Favoritenrolle inne. Kein Wunder, hat das VW-Trio in der zurückliegenden Saison nur einen von zwölf möglichen WM-Siegen (Kris Meeke in Argentinien) der Konkurrenz überlassen.

Auch am VW Polo R WRC wurde für die letzte Saison der aktuellen World Rally Cars nur marginal Hand angelegt. Beim

Feinschliff des erfolgreichen Allradlers wurde neben dem vorderen Hilfsrahmen auch die Querlenker der Hinterachse bei der Schotter-Spezifikation verstärkt. Und abgesehen von mit bloßem Auge kaum erkennbaren Veränderungen an den Kolben des 1,6-l-Vierzylinder-Turbomotors soll auch das Triebwerk nahezu identisch mit dem im 2015er-Polo R WRC verwendeten Aggregat sein. ♦ RK



Marginal verändert: Polo R WRC

Hyundai

Mit klarer Kampfansage

Als einziges Hersteller-Team bringt Hyundai mit dem nun auf dem Viertürer der neuesten Generation des i20 basierenden WRC eine völlige Neuentwicklung an den Start. «Ob Motor, Antriebsstrang, Chassis oder Fahrwerk: Alles ist anders und besser», weiß Sportchef Michel Nandan und macht eine klare Kampfansage: «Wir hatten genügend Zeit für die Entwicklung und wollen diese Saison nicht nur einzelne WM-Rallyes gewinnen, sondern auch um die WM-Titel in der Herstellerwertung kämpfen.»

Möglich ist das. Vorausgesetzt, das bekannt flotte Fahrertrio Dani Sordo (E), Hayden Paddon (NZ) und allen voran der im Vorjahr enttäuschende Belgier Thierry Neuville geben nicht nur kräftig Gas, sondern bleiben auch auf der Straße. In

den Hyundai-Reihen findet sich für alle nur erdenklichen Bedingungen und jede Rallye mindestens ein Mitfavorit. Genau darin liegt aber auch die Krux: Zu oft werden die Aufgaben neu verteilt. Sollen beim WM-Auftakt in den winterlichen Seeralpen Sordo und Neuville möglichst viele Markenpunkte einfahren, sind es beim Schneegestöber in Schweden Neuville und Paddon. ♦ RK



Komplett neu: Hyundai i20 WRC

an Ogier?



Die Herausforderer: Hyundai beim Abschlusstest des neuen i20 WRC



Edelprivatier Kubica (Ford): «Monte» sicher, vielleicht Schweden

im Peugeot 207 S2000) oder Rang 2 von Ford-Privatier Bryan Bouffier im Jahr 2014 zeigten.

Drei deutsche Teams dabei

Letzterer sitzt wieder in einem von 15 WRCs, die für den Saisonauftakt gemeldet haben. Auch dabei die Edelprivatiers Lorenzo Bertelli und Robert Kubica (beide Ford Fiesta WRC). Dahinter folgen 15 WRC2-Teams (Story rechts) mit leistungsschwächeren R5- oder S2000-Allradlern und neun WRC3-

Akteure in Fronttrieblern. 89 Nennungen liegen vor. Die deutschen Fahnen halten WRC2-Pilot Armin Kremer (Skoda Fabia R5), Maximilian Koch (Skoda Fabia S2000) und Reiner Hahn (Mitsubishi Evo 9) hoch. Aus der Schweiz starten Michael Burri (Renault Clio R3) und Maurice Brera (Fiat Abarth 500 R3). Auf dem Programm stehen beim ersten von 14 Saisonläufen 1488,99 Gesamtkilometer mit 16 Wertungsprüfungen über 377,59 WP-Kilometer. ♦

M-Sport Ford

Mit Blick in die Zukunft

Das britische M-Sport Team, das seit dem offiziellen Ford-Rückzug Ende 2012 die blauen Werksfahrzeuge hochhält, hat sich nach langem Zögern in die Herstellerwertung eingeschrieben. «Ich kann aber noch nicht definitiv sagen, dass wir, wie vom Reglement verlangt, überall dabei sein werden», sagt M-Sport-Boss Malcolm Wilson. Denn nicht nur die Erweiterung der Saison auf 14 Läufe schlägt zu Buche, auch die Entwicklung des neuen World Rally Cars, das 2017 debütieren wird, frisst die knappen Ressourcen. «Dieses Auto hat für uns Priorität», macht Wilson klar. Mit seinen beiden neuen Fahrern Mads Östberg (N) und WRC-Debütant Eric Camilli (F) hat der Brite bislang nur über Testfahrten im ersten Halbjahr gesprochen. «Danach müssen wir sehen, wo

sie in der WM stehen und was beim neuen Auto notwendig ist», so Wilson, der vom Kundengeschäft lebt.

Die WM-Teams von DMack (Ott Tänak) und Yazeed Racing (Yazeed Al-Rajhi) können mit ihren Fords aber nur dann WMPunkte sammeln, wenn ein Herstellerteam eingeschrieben ist. Bis Saisonbeginn muss M-Sport der FIA nun sein endgültiges Programm vorstellen. ♦ RK



Neues Design: Ford Fiesta WRC

WRC2

Konkurrenz wie nie in der zweiten Reihe

Mit 16 zum Teil werksunterstützten Fahrern beginnt bei der «Monte» der Kampf um den WRC2-Titel. Spätestens ab Schweden wird die Luft dünner: Neben Peugeot und M-Sport schickt auch Skoda sein Werksteam an den Start. Armin Kremer will vorne mitmischen.

Schon beim Auftakt kommt ein halbes Dutzend Fahrer im mit 16 Teams ebenso breit wie stark besetzten Feld für den «Monte»-Sieg infrage. «Schon verrückt, wer sich alles in der WRC2 tummelt», staunt Kremer. Vom Ziel lässt sich der 47-jährige Mecklenburger nicht abbringen. «Ich baue auf Erfahrung, den Skoda Fabia R5 und das Einsatzteam um meinen Eisspion Raimund Baumschlager, und ich peile das Podium an. Im Vorjahr hat's ja funktioniert. Zudem hatten wir einen guten Vorbereitungstest.» Den hatte aber nicht nur der

mehrmalige Deutsche, Europa und Asien-Pazifik-Meister, sondern auch die Konkurrenz. Die Favoritenrolle teilen sich M-Sport-Werksfahrer Elfyn Evans im überarbeiteten Ford Fiesta R5 sowie Junior-Weltmeister und Citroën-Protégé Quentin Gilbert im DS R5. Aber Toyota-Junior Teemu Sunninen, Julien Maurin (beide Skoda), Yoann Bonato, Quentin Giordano (beide DS) und der von Peugeot unterstützte Jose-Antonio Suarez (Peugeot 208 T16) zählen zum erweiterten Favoritenkreis.

Zehn weitere Klassenkameraden haben nicht für die WRC2 genannt, darunter Kremers BRR-Teamkollege und Skoda-Werkspilot Esepikka Lappi, Ex-«Monte»-Sieger François Delcour (Peugeot 207 S2000) sowie die Deutschen Maximilian Koch (Skoda Fabia S2000) und Reiner Hahn (Mitsubishi Evo 9), die den Col de Turini und die Zielrampe entern wollen. ♦ RK



Will vorne mitmischen: Kremer beim Abschlusstest in Österreich

Citroën (PH-Sport)

Für Überraschungen gut

Die Geschichte wiederholt sich: Vor genau zehn Jahren hat die Werksequipe von Citroën schon einmal eine WM-Saison pausiert und sich nach dem Auslaufen des Xsara mit dem C4 auf die Entwicklung eines neuen World Rally Cars konzentriert. Damals wurde Sébastien Loeb im vom Werk unterstützten Kronos Team dennoch Weltmeister. Kris Meeke (GB) wird dies in dieser Saison kaum gelingen. Denn die mit einem Dreijahresvertrag von Citroën Racing ausgestattete neue Nummer 1 wird bei nur acht Läufen antreten. Neben dem mit 36 Jahren ältesten Toppiloten teilen sich im als Abu Dhabi Total World Rally Team firmierenden, werksunterstützten Privatteam von PH Sport die Jungstürmer Stéphane Lefebvre (23/F) und Craig Breen (25/IRL) sowie

Hauptsponsor Khalid Al-Qassimi (43/UAE) die Cockpits der werksunterstützten DS 3 WRC.

Nicht nur beim Saisonauftakt könnte die weder als Hersteller noch als WM-Team eingeschriebene Equipe für eine Überraschung sorgen. 2014 stürmte Meeke bei der Rallye Monte Carlo aufs Podium, im Vorjahr gewann er als einziger Nicht-VW-Werksfahrer einen WM-Lauf. ♦ RK



Auslaufmodell: DS 3 WRC

NACHRICHTEN

Prominenz auf dem Schleudersitz

Rallye-WM Erneut lädt der WM-Promoter vor dem Zeremonienstart der Rallye Monte Carlo am Donnerstag Prominente aus Unterhaltung und Sport zu Mitfahrten mit Sébastien Ogier (VW), Thierry Neuville (Hyundai), Eric Camilli (M-Sport Ford) und Kris Meeke (PH-Sport DS), rund um das Casino und entlang des Hafengebäckens. Mit von der Partie sind unter anderem Soulsängerin Stefanie Heinzmann, TV-Moderator Kai Pflaume und die Ex-Fußballer Thomas Helmer, Jari Litmanen und Jean-Pierre Papin.

Nachschlag für Privatier Kubica

Rallye-WM Das Starterfeld der Rallye Schweden (11.-14.2.) ist nachträglich auf 58 Teams angewachsen. Unter anderem findet sich nun auch Robert Kubica auf der Nennliste. Dabei hatte der Pole angedeutet, dass die «Monte» sein vorerst letzter WM-Einsatz sein könnte. Nach Aussage seines Beifahrers Maciek Szczepaniak hat sich an dieser Situation auch nichts geändert, man wolle sich nur die Option für einen möglichen Schweden-Start offenhalten.

Lust auf Süd- und Mittelamerika

Rallye-WM/Dakar Kaum ist bei WM-Privatier Martin Prokop die erste Freude über das gelungene Dakar-Debüt gewichen, plant er die nächsten Starts. «Die Pisten, Landschaften und Menschen in Süd- und Mittelamerika haben es mir angetan», so der Tscheche. «Deshalb werden wir nun wohl doch für die WM-Läufe in Mexiko und Argentinien nennen und sehen dann weiter.»

Teenager Rovanperä düpiert Konkurrenz

International Mit einer Sondergenehmigung startete der erst 15-jährige Sohn von Ex-Werkspilot Harri Rovanperä mit einem von Toni Gardemeister eingesetzten Skoda Fabia S2000 in Lettland. Beim ersten Auftritt in einem Allradler deklassierte Kalle Rovanperä die Gegner. Nach 68 WP-Kilometern hatte der Finne im Ziel über eine Minute Vorsprung auf Vorjahressieger und EM-Pilot Ralfs Sirmacis (Mitsubishi Lancer Evo IX). ♦ RK

Stéphane Peterhansel/Peugeot

Sieg mit Fragezeichen



Fast fehlerfrei: «Mister Dakar» Stéphane Peterhansel holt ihm Peugeot 2008DKR seinen zwölften Gesamtsieg

Von CHRISTIAN SCHÖN

Nach 26 Jahren steht mit Stéphane Peterhansel wieder ein Peugeot-Pilot ganz oben auf dem Treppchen. Das letzte Wort hat allerdings ein Sportgericht – dem Franzosen wird illegales Tanken vorgeworfen.

Ziel erreicht. «Ich will genauso oft im Auto gewinnen wie auf dem Motorrad», beschrieb Stéphane Peterhansel vor dem Start seine grobe Marschrichtung. Nach sechs Siegen auf der Werks-Yamaha zwischen 1991 und 1998 glich der Franzose nach drei Erfolgen mit Mitsubishi (2004, 2005 und 2007) und zwei weiteren mit Mini (2012 und 2013) nun diese Bilanz aus. Zwölf Siege hat «Mister Dakar» auf dem Konto – ein einsamer Rekord.

Im Ziel nach gekürzt nur knapp über 4000 Kilometern Wertungsprüfung waren Peterhansel und Copilot Jean-Paul Cottret die einzigen Überlebenden in der Spitzengruppe aus dem in der ersten Halbzeit noch überlegenen Peugeot-Werks-Team. Mit einer fast fehlerfreien Fahrt distanzierten sie Vorjahressieger Nasser Al-Attiyah im X-Raid-Mini um fast 41 Minuten. Giniel de Villiers und sein deutscher Beifahrer Dirk von Zitzewitz hieften mit Toyota die dritte Marke aufs Podium.

Danach hatte es zum Ruhetag keineswegs ausgesehen. Doch die Peugeot, anfangs auf den Pisten in der argentinischen Pampa und den bolivianischen Anden überraschend die Schnellsten, zeigten Schwächen, als die Route endlich in die Wüste abgog. In dem Terrain, für das sie eigentlich entwickelt wurden, blieben die nur über die Hinterräder angetriebenen Buggys unerwartet häufig stecken oder knackten Antriebswellen.

Fahrfehler von Loeb und Sainz

Dazu kamen Fahrfehler, die im günstigsten Fall nur zu Reifen-

schäden führten. Sébastien Loeb, der Halbzeitführende, rollte seinen 2008DKR bei 120 km/h ab – glücklicherweise im weichen Sand (WP 8). Der neunmalige Rallye-Weltmeister konnte nach einstündiger Notreparatur zwar weiterfahren. Aber auch beim Einsanden waren Loeb und Beifahrer Daniel Elena weit vorne. Trotz der Bestmarke von vier Tagessiegen war so mehr als Gesamtrang neun nicht drin. Teamkollege Carlos Sainz, der ebenfalls zeitweise in Führung gelegen hatte, rumpelte derart unglücklich über einen Felsbrocken, dass Getriebe und

umliegender Rohrrahmen beschädigt wurden (WP 10). Laut Peugeot irreparabel.

Damit war Al-Attiyah wieder im Spiel. Der Katarer hatte nach WP 9 nur sieben Minuten Rückstand auf Peterhansel. Einen Tag später legte er aber seinen Mini in einem Dünenfeld auf die Seite und brachte sich so um alle Siegchancen. Peterhansel fuhr den Sieg locker nach Hause, 26 Jahre nach dem letzten Dakar-Triumph von Peugeot.

Sieg unter Vorbehalt

Das könnte sich am berüchtigten «Grünen Tisch» noch än-

dern. Stéphane Peterhansels Sieg steht nämlich unter Vorbehalt. Dem 50-Jährigen wird vorgeworfen, im Verlauf der WP 8 illegal getankt zu haben. Er hatte in der neutralisierten Zone zwischen Ziel des ersten und Start des zweiten WP-Abschnittes an einer öffentlichen Tankstelle getankt. So was tut man bei der Rallye Dakar nicht, das weiß doch jeder, lauteten die ersten Reaktionen der Konkurrenz.

X-Raid legte Protest ein. Doch wie so häufig ist das Reglement auch in diesem Punkt nicht eindeutig. Mündliche Aussagen der Rennleitung sorgten für zusätzliche Verwirrung. Die Sportkommissare vor Ort, darunter der Deutsche Karl-Heinz Stegner, sprachen Peterhansel nach hitziger Diskussion aus «Mangel an Beweisen» frei. X-Raid ging prompt in Berufung. Die Verhandlung beim zuständigen französischen Motorsportverband FFSA wird erst Wochen nach der Zielankunft stattfinden.

Ob die Berufungsrichter anders urteilen können als die Kommissare? Bei einer Verurteilung droht Stéphane Peterhansel der Wertungsausschluss. Dann würde Nasser Al-Attiyah nachträglich zum Sieger erklärt. «Diese Situation», schnaufte Rallyedirektor Etienne Lavigne, «hatten wir in der 37-jährigen Dakar-Geschichte noch nie.» ♦

NACHGEHAKT BEI Mikko Hirvonen

(35, Finnland). Der Mini-Pilot und Dakar-Neuling zu Langeweile am Steuer, Abenteuer Wüste und Angst-Bremsen vor Bodenwellen.

Von CHRISTIAN SCHÖN

? War die Rallye Dakar so, wie du es erwartest hast? Ehrlich gesagt nur zum Teil. Die erste Woche war viel einfacher als erwartet. Aber das war ein gutes Warm-up für die zweite, deutlich härtere Hälfte.

? Was hat dich am meisten überrascht? Die lange Zeit, die man im Auto sitzt. Du fährst zum WP-Start 200 Kilometer. Und wenn du die 400-Kilo-

meter-WP hinter dir hast, sind's noch einmal 300 Kilometer ins nächste Biwak. Das war sehr ermüdend.

? Vor dem Start hast du gesagt, du freust dich auf die Wüste. Ist es dabei geblieben? Auf jeden Fall. Ich liebe das Fahren in den Dünen. Das ist genau das Abenteuer, das ich erhofft habe. Leider war davon nur sehr wenig dabei.

? Mit Rang vier hast du einen tollen Einstand hingelegt. Wo

musst du dich noch verbessern, um künftig um den Sieg zu fahren? Beim Fahren ohne Aufschrieb. Ich bin vor allem in den richtig üblen und den schnellen Abschnitten noch nicht sicher, was ich dem Auto zumuten kann. Ich habe vor unzähligen Bodenwellen gebremst, die eigentlich mit Vollgas gegangen wären. Das kostet jedes Mal viel Zeit. In der Höhenluft von Bolivien dauert es verdammt lange, von Tempo 130 zurück auf 165 km/h zu beschleunigen.





Staub aufgewirbelt: X-Raid mit dem zweitplatzierten Al-Attiyah protestiert gegen Sieger Peterhansel



Mit deutschem Co: Toyota-Pilot De Villiers und Von Zitzewitz



Truck-Sieger: Gerard de Rooy

RALLYE DAKAR / Resultate Automobil

Argentinien/Bolivien, 9583 km gesamt, davon 4026 km Wertungsprüfungen, 111 Teams gestartet, 67 gewertet.

1. Stéphane Peterhansel/Jean Paul Cottret (F/Peugeot 2008 DKR), +45:22:10 h; 2. Nasser Al-Attiyah/Matthieu Baumel (O/F/Mini ALL4 Racing), +34:58 min; 3. Giniel de Villiers/Dirk von Zitzewitz (ZA/D/Toyota Hilux), +1:02:47 h; 4. Mikko Hirvonen/Michel Périn (FIN/F/Mini ALL4 Racing), +1:05:18; 5. Leeroy Poulter/Robert Howie (ZA/Toyota Hilux), +1:30:43; 6. Nani Roma/Alex Haro Bravo (E/Mini ALL4 Racing), +1:41:06; 7. Cyril Despres/David Castera (F/Peugeot 2008 DKR), +1:53:04; 8. Vladimir Vasilyev/Konstantin Zhiltsov (RUS/Toyota Hilux), +2:01:45; 9. Sébastien Loeb/Daniel Elena (F/MC/Peugeot 2008 DKR), +2:22:09; 10. Harry Hunt/Andreas Schult (GB/D/Mini ALL4 Racing), +3:11:30; 11. Al-Rahjhi Yazeed/Timo Gottschalk (SA/D/Toyota Hilux), +4:37:18; 12. Orlando Terranova/Bernardo Graue (RA/Mini ALL4 Racing), +5:08:54; 13. Erik van Loon/Wouter Rosegaar (NL/Mini ALL4 Racing), +5:22:13; 14. Martin Prokop/Jan Tomanek (CZ/Toyota Hilux), +5:33:32; 15. Jakub Przygonski/Andrei Rudnitski (PL/Mini ALL4 Racing), +5:40:00; 16. Miroslav Zapletal/Maciej Marton (CZ/PL/Hummer H3 Evo VII), +5:40:41; 17. Mark Corbett/Juan Mohr (ZA/Century CR5), +7:15:44; 18. Emiliano Spataro/Benjamin Lozada (RA/Renault Duster), +7:33:43; 19. Christian Lavieille/Jean-Michel Polato (F/Renault Duster), +7:39:18; 20. Romain Dumas/François Borsotto (F/Peugeot 2008 DKR), +8:12:03

Leader: Prolog - 1. Etappe: Ten Brinke; 2.-5. Etappe: Loeb; 6. Etappe: Peterhansel; 7. Etappe: Loeb; 8. Etappe: Peterhansel; 9. Etappe: Sainz; 10.-13. Etappe (Ziel): Peterhansel.

Etappensieger (ohne Prolog, nur 12 WP gewertet): Loeb 4; Peterhansel 3; Sainz, Al-Attiyah je 2; Hirvonen 1.

Beste Trucks: 1. Gerard de Rooy/Darek Rodewald/Moo Piseowse Torralardoinveac (NL/PL/E/Iveco), 44:42:03 h; 2. Airat Mardeev/Aydar Belyaev/Dmitri Svistunov (RUS/Kamaz), +1:10:27 h; 3. Federico Villagra/Jorge Pérez Compagnon/Andrés Memi (RA/Iveco), +1:40:55; 4. Hans Stacey/Jan van der Vaet/Serge Bruynkens (NL/B/B/MAN), +2:23:01; 5. Toni van Genugten/Anton van Limpt/Peter van Eerd (NL/Iveco), +2:30:59; 6. Pascal van Baar/Wouter de Graaff/Martin Roesink (NL/Renault), +3:04:07; 7. Eduard Nikolaev/Vladimir Rybakov/Evgany Yakovlev (RUS/Kamaz), +3:39:23; 8. Jaroslav Valtr/Josef Kalina/Jiri Ströss (CZ/Tatra Phoenix), +3:54:30; Ferner: 29. Klaus Bäuerle/Philipp Beier/Thomas Robineau (D/D/F/Iveco), +22:28:57

Internet: www.dakar.com

RALLYE DAKAR

2016 - Etappe für Etappe

Prolog, 2. Januar Buenos Aires/RA-Rosario (Verbindungs-etappe 335 km; Wertungsprüfung 11 km). Sieger Bernhard ten Brinke (NL/Toyota). Abbruch nach Unfall mit Zuschauern.

>>>

1. Etappe, 3. Januar Rosario-Villa Carlos Paz. Wegen Unwetter abgesagt.

>>>

2. Etappe, 4. Januar Villa Carlos Paz-Termas Río Hondo (VE 337 km; WP 287 km). Sieger Sébastien Loeb (F/Peugeot) auf WRC-ähnlicher Piste. Wegen schwerer Regenfälle von geplant 510 km gekürzt. Viele Teams bleiben in einem Schlammloch stecken, darunter Favorit Nani Roma (E/Mini). Das deutsche Team Stephan Schott/Holm Schmidt (Mini) scheidet nach Unfall kurz vor dem Ziel aus.

>>>

3. Etappe, 5. Januar Termas Río Hondo-Jujuy (VE 349 km; WP 190 km). Loeb siegt auf gekürzter WP, obwohl er die Strecke eröffnen muss. Nasser Al-Attiyah (Q/Mini) wird Zweiter.

>>>

4. Etappe, 6. Januar Jujuy-Jujuy (VE A 200 km; WP 429 km). Al-Attiyah (P4) verhindert Vierfach-Sieg für Peugeot. Stéphane Peterhansel (F) gewinnt vor Carlos Sainz (E) und Loeb.

>>>

5. Etappe, 7. Januar Jujuy-Uyuni/BO (VE 315 km; WP 321 km). Loeb startet als Dritter und folgt seinen Teamkollegen. Prompt gewinnt er die erste Hälfte der Marathon-Etappe.

>>>

6. Etappe, 8. Januar Uyuni-Uyuni (VE 181 km; WP 542 km). Auf der längsten WP erobert Peterhansel die Führung. Loeb verliert durch Reifenschäden mehr als acht Minuten.

>>>

7. Etappe, 9. Januar Uyuni-Salta/RA (VE 440 km; WP 336 km). Erster Tagessieg für Sainz. Loeb holt die Führung zurück. Zur Halbzeit liegt das Peugeot-Trio Loeb, Sainz und Peterhansel innerhalb von fünf Minuten an der Spitze. Al-Attiyah hat fast 18 Minuten Rückstand. Giniel de Villiers (ZA) ist auf Rang 6 bestplatzierte Toyota-Fahrer mit fast 34 Minuten Rückstand.

>>>

Ruhetag, 10. Januar

>>>

8. Etappe, 11. Januar Salta-Belén (VE 373 km; WP 393 km). Auf der ersten harten Wüstenetappe überschlägt sich Loeb und verliert über eine Stunde. Erster Tagessieg für Al-Attiyah, aber Peterhansel übernimmt die Führung.

>>>

9. Etappe, 12. Januar Belén-Belén (VE 111 km; WP 178 km). Wegen extremer Hitze nach zwei Dritteln der geplanten Distanz abgebrochen. Sainz gewinnt vor Erik van Loon (NL/Mini) und holt die Führung zurück. Peterhansel verliert durch Reifenschäden und Einsanden neun Minuten.

>>>

10. Etappe, 13. Januar Belén-La Rioja (VE 485 km; WP 247 km). Die berühmten Dünen von Fiambalá sorgen für Chaos. Sainz fällt aus (Getriebeschaden), Al-Attiyah überschlägt sich, verbessert sich aber auf Gesamttrang zwei. De Villiers wechselt eine Antriebswelle, ist neuer Dritter. Tagessieg und Führung gehen an Peterhansel - obwohl er 15 Minuten lang einen Wegpunkt sucht.

>>>

11. Etappe, 14. Januar La Rioja-San Juan (VE 281 km; WP 431 km). Lange Zeit tobt ein Dreikampf zwischen Al-Attiyah, Loeb und Peterhansel. Kurz vor dem Ziel bekommen Loeb (gebrochene Antriebswelle) und Peterhansel (überhitzender Motor) Probleme. Al-Attiyah holt den zweiten Tagessieg.

>>>

12. Etappe, 15. Januar San Juan-Villa Carlos Paz (VE 450 km; WP 481 km). Auf den WRC-ähnlichen Pisten geben zunächst die Toyota-Piloten Leeroy Poulter (ZA) und De Villiers das Tempo vor. Im Schlussspurt holt Dakar-Neuling Mikko Hirvonen (FIN/Mini) seinen ersten Tagessieg. Peterhansel fährt im Sicherheitsmodus und mit Geleitschutz von Loeb und Despres auf Rang neun. Das deutsche Vater-Sohn-Gespann Jürgen und Daniel Schröder (Nissan) scheidet aus (Überschlag).

>>>

13. Etappe, 16. Januar Villa Carlos Paz-Rosario (VE 519 km; WP 180 km). Auch auf der letzten Pampa-Etappe sind ehemalige und aktive WRC-Piloten ganz vorne. Loeb holt vierten Tagessieg vor Hirvonen und Al-Attiyah. Peterhansel ohne Risiko auf P13. Das reicht aber zu Dakar-Sieg Nummer zwölf für den Peugeot-Piloten. ♦ CS

Racetrucks

Kamaz ohne Siegchance

Sechs von bisher sieben Südamerika-Ausgaben der Dakar hatte Kamaz gewonnen. Dieses Mal spielte das Werksteam aus der Republik Tartastan kaum eine Rolle. Auf den schmalen Pisten in der Pampa ohnehin im Nachteil, konnten die russischen Racetrucks in der Wüste ihren Fahrwerksvorteil nicht ausspielen. Überhitzende Motoren zwangen die Piloten, das Tempo zu reduzieren.

Um die Führung der Race-truck-Wertung kämpfen zunächst die Niederländer Pieter Versluis (MAN) und Gerard de Rooy (Iveco). Zur Halbzeit führte Versluis noch knapp vor De Rooy und Vorjahressieger Ayrat Mardeev im Kamaz. Versluis handelte sich in WP 10 allerdings eine Zeitstrafe von mehr als einer Stunde ein. Damit war der Weg frei für De Rooy, der nach 2012 seinen zweiten Sieg feierte. Mardeev hatte als Zweiter bereits über eine Stunde Rückstand. Auf Rang drei kam Federico Villagra (Iveco) ins Ziel. Der argentinische Geschäftsmann fuhr zum ersten Mal im Racetruck. ♦ CS

**MOTOR
SPORT**
aktuell

TOP AUSSTATTUNG!

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

MANNESMANN Werkzeugbox

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

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

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.

GRATIS



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

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

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

Verlagsgarantie: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 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

Motorrad-WM

GP Brünn nun für fünf Jahre fix

Von IMRE PAULOVITS

Verhandelt wurde viel, verlaublich noch mehr. Doch nun konnte die Dorna mit den Tschechen einen endgültigen Vertrag unterzeichnen, der den bestbesuchten Grand Prix für fünf weitere Jahre sichert.

Außenherum wurde viel geredet, doch im Prinzip ging es nur darum, wie und wie viel Landesmittel für die Veranstaltung des Grand Prix in Brünn bereitgestellt werden, damit die Lizenzgebühren bei der Dorna entrichtet werden können.

Seit nunmehr drei Jahren zog sich die Sache schon hin, und nicht nur die tschechischen Fans bangten um ihren Grand Prix. Bei keinem anderen WM-Lauf kamen so viele verschiedene Nationalitäten in solcher Anzahl zusammen wie in Brünn. Die zentrale Lage in Europa, dazu die landschaftlich anspruchsvolle Strecke, auf der sich weite Teile einsehen lassen, die Camping-Möglichkeiten und die gute Zugänglichkeit waren für alle Argumente genug, um an den Masaryk-Circuit zu pilgern. Dazu hat die Strecke einen Charakter, der über die Jahre viele interessante Rennen geliefert hat, und die Fahrer mögen die anspruchsvolle Linienführung.

All dies dürfte auch der Grund gewesen sein, warum die Dorna so viel Geduld hatte und schließlich abgewartet hat, bis sich eine Lösung mit voller Finanzgarantie



Nach dem neuen Vertrag mit der Dorna können sich die Fans fünf weitere Jahre auf Brünn freuen

finden ließ. Dann hat sie auch gleich einen Fünfjahresvertrag mit dem neuen Veranstalterbündnis des Grand Prix von Tschechien unterzeichnet. Jeder andere Grand Prix wäre wohl spätestens nach einem Jahr der ungelösten Probleme aus dem Kalender gefallen. Nun dürfen

die vielen Fans wieder aufatmen und ihren nächsten Grand Prix in Brünn planen.

Doppelpack mit Red Bull Ring

Dieser wird dieses Jahr übrigens am 21. August stattfinden, gleich am dem Wochenende nach dem Österreich-GP auf dem Red Bull

Ring. Dieses Doppelpaket kann in der Ferienzeit ein wirklich verlockendes Angebot für viele sein, liegen die beiden landschaftlich reizvollen Strecken doch nur etwas mehr als 300 Kilometer voneinander entfernt. Doch genau deswegen besteht auch die Gefahr, dass sie sich auf Dauer die

Zuschauer wegnehmen werden und zum Schluss nur einer der beiden Grands Prix überleben kann. Doch erst einmal sind alle optimistisch, dass sich die beiden GP im Doppelpack eher befruchten als aushebeln.

Probleme aus der Welt

Dorna-Chef Carmelo Ezpeleta wirkte nach der Vertragsunterzeichnung sichtlich erleichtert. «Dass wir diesen Vertrag unterschrieben haben, ist eine der wichtigsten Handlungen überhaupt, was die Motorrad-Straßenweltmeisterschaft angeht», behauptete der Spanier, und ihm war anzusehen, dass er dabei nicht übertreibt. «Es ist für unser Unternehmen, das die Weltmeisterschaft organisiert, extrem wichtig, dass der Masaryk Circuit in den kommenden Jahren Teil unseres Sports bleibt. In diesem Vertrag sind alle ungelösten Fragen, die in den letzten Jahren bei der Durchführung der Rennen offen geblieben waren, geregelt.»

Offene Fragen waren eben die Fördermittel. Diese konnte das Land Südmähren nun sicherstellen, nachdem eine Veranstaltergemeinschaft gegründet worden war, an der auch das Land und die Stadt Brünn beteiligt sind. «Vor einem Jahr hatten wir nicht nur draußen an der Strecke dicken Nebel, auch die Zukunft unseres Grand Prix war vernebelt und unsicher», bemerkte Brünns Bürgermeister Petr Vokrál. «Ich freue mich, dass wir einen Weg finden konnten.» ♦

Supersport-WM

Khairuddin wechselt zu den 600ern

Die Dorna beweist ein gutes Händchen im Austausch der Fahrer zwischen der Grand-Prix- und der Supersport-Weltmeisterschaft. So kommt dieses Jahr der Malaysier Zulfahmi Khairuddin in die Supersport-WM.

Zulfahmi Khairuddin ist der absolute Publikumsliebling in Sepang, einer der nettesten Menschen, die man im Fahrerlager trifft; dazu glaubte vor gar nicht so langer Zeit sogar Weltmeistermacher Aki Ajo daran, dass der Malaysier das Zeug hat, Weltmeister zu werden.

Wenn die Moto3-Karriere des mittlerweile 24-Jährigen auch etwas ins Stocken geraten ist, dürfte sein Wechsel in die Supersport-WM neue Motivation

mit sich bringen, und auch die beiden WM-Läufe in Buriram im März und in Sepang in Mai dürften bei seiner Teilnahme stark an Zuschauern dazugewinnen. Deswegen ist auch einer der Sponsoren, die Khairuddin diesen Wechsel ermöglicht haben, der Sepang International Circuit selbst.

Khairuddin wird bei Orelac Racing eine Kawasaki ZX-6R pilotieren. Er ist sich dabei im Klaren: «Alles wird neu für mich sein, aber ich bin glücklich, dass ich diese neue Herausforderung starten kann», freute sich Khairuddin nach der Vertragsunterzeichnung. «Die Supersport-WM ist eine hochrangige Weltmeisterschaft mit Top-Fahrern, ich freue mich schon auf die Rennen. Wo ich stehen werde,

kann ich aber derzeit nicht sagen. Als Erstes muss ich das Motorrad fahren, testen, für mich abstimmen – und dann muss ich die Konkurrenz sehen. Auf alle Fälle will ich alles geben, um diese Herausforderung zu bestehen und ich werde alles tun, um meine Familie und mein Land stolz zu machen.»

Bislang hat Khairuddin 103 Grands Prix bestritten und dabei zwei Podestplätze in der Moto3 herausgefahren. 2012 in Sepang stand er auf der Pole-Position und führte das Rennen bis zur letzten Runde an. Aber dann musste er sich Sandro Cortese geschlagen geben, der sich den WM-Titel vorzeitig sichern wollte. Nun hat Khairuddin die Chance, den Sieg in der Supersport-WM nachzuholen. ♦ IP



Zulfahmi Khairuddin: Nach 103 GP ab in die Supersport-WM

Cortese: «Das Wichtigste ist, dass Jonas und ich Daten vergleichen können»



Sandro Cortese

«Das Ziel ist, ganz vorne dabei zu sein»

Zur Person Sandro Cortese

Geburtstag 6. Januar 1990
Geburtsort Ochsenhausen (D)
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

2002–2004 IDM 125
2005 26. Rang GP 125 (Honda)
2006 17. Rang GP 125 (Honda)
2007 14. Rang GP 125 (Aprilia)
2008 8. Rang GP 125 (Aprilia)
2009 6. Rang GP 125 (Derbi)
2010 7. Rang GP 125 (Derbi)
2011 4. Rang GP 125 (Aprilia)
2012 1. Rang Moto3-WM (KTM)
2013 20. Rang Moto2-WM (Kalex)
2014 9. Rang Moto2-WM (Kalex)
2015 11. Rang Moto2-WM (Kalex)
1 WM-Titel (Moto3), 7 Siege (2 x 125 ccm, 5 x Moto3), 28 Podestplätze (2 x Moto2, 11 x 125 ccm, 15 x Moto3)

Von MARKUS LEHNER

Kalex-Moto2-Pilot Sandro Cortese beendete die Saison 2015 auf dem elften Rang und verfehlte damit das Ziel, eine einstellige Endklassierung zu erreichen. 2016 soll sich das ändern, nicht zuletzt dank der Aufstockung des Teams auf zwei Fahrer.

Das Dynavolt-Intact-Team unter der Leitung von Jürgen Lingg trat von 2013 bis 2015 mit nur einem Fahrer an: Sandro Cortese, Moto3-Weltmeister des Jahres 2012. 2016 kommt nun mit Jonas Folger (22) ein ganz schneller Mann ins Team, der 2015 zwei GP gewann, insgesamt viermal auf dem Podest stand und die Saison als starker Gesamtsechster abschloss.

Bisher haben sich die Hoffnungen des Dynavolt-Intact-Teams und von Cortese nicht erfüllt. In drei Moto2-Saisons gab es bisher lediglich zwei Podestplätze: 2014 in Brünn und 2015 in Japan feierte der Deutsche jeweils einen dritten Rang. Auch die Endränge 20, 9 und 11 entsprachen nicht den Erwartungen des am 6. Januar 26 Jahre alt gewordenen Berkheimers.

MOTORSPORT aktuell wollte von Cortese wissen, was er 2016 anders machen will und wie er sich die Zusammenarbeit mit seinem neuen Teamkollegen vorstellt.

Sandro, wie hast du den Winter verbracht? Mit Skifahren? Mit Motocross? Und hast du trotzdem noch Zeit für ein wenig «Dolce far niente» gefunden?

SANDRO CORTESE: In erster Linie habe ich es mal genossen, ein paar Wochen zu Hause zu sein, die ganze Anspannung ein bisschen runterzufahren und den Körper auszuruhen. Dann bin ich wieder voll ins Training eingestiegen, bin viel Fahrrad gefahren und war viel draußen, solange das Wetter gepasst hat. Auch auf dem Motocrossbike bin ich regelmäßig gesessen.

Wie sieht dein physisches Trainingsprogramm aus? Gibt es Änderungen zum Vorjahr?

Nein, meine Kondition war bereits im vergangenen Jahr sehr gut. Ich habe einen guten Trainingsplan und einen Toptrainer. Da gab es also nicht viel zu ändern.

Wie schätzt du deinen aktuellen Fitnessstand ein?

Gut, aber es ist erst Mitte Januar, und bis Mitte März ist noch ein bisschen Zeit. Ich bin überzeugt, dass ich bis zum ersten Test topfit sein werde.

Wie sieht dein/euer privates Fahr-Trainingsprogramm bis zum Saisonstart in Katar aus?

Wir gehen nach Valencia und Jerez, wo dann später auch die ersten offiziellen IRTA-Testfahrten anstehen.

Erstmals seit einiger Zeit hast du mit Jonas Folger einen schnellen Teampartner bekommen. Wie wirkt sich das auf deine Motivation aus?

Ich bin hochmotiviert, und ich bin sicher, dass wir uns gegenseitig pushen werden. Natürlich werde ich mein Hauptaugenmerk wie immer auf mich selber richten. Aber es kann nie schaden, wenn man einen schnellen Teamkollegen in der Box neben sich hat.



«Moto2 ist die stärkste Klasse im Motorrad-Rennsport.»

SANDRO CORTESE

Was war es für ein Gefühl, als Jonas und du in Japan gemeinsam auf dem Podest standen?

Dass ich selbst auf dem Podium stand, hat mich natürlich am meisten gefreut. Dass da gleich zwei Deutsche da oben standen, war natürlich auch cool, keine Frage.

Wie werden Jonas und du zusammenarbeiten? Sind eure Fahrstile stark unterschiedlich?

Unsere Fahrstile sind sehr unterschiedlich. Trotzdem können wir uns gegenseitig helfen, auch wenn wir nicht gleich beim ersten Problem zum andern rübergehen und fragen werden, was er da anders macht. Aber wir können unsere Daten gemeinsam auswerten, und das ist meiner Meinung nach das Wichtigste.

Was kannst du von Jonas lernen, und was er von dir?

Das werde ich sehen. Wir sind erst zwei Tage miteinander auf der Strecke gewesen, da kann man dazu noch nicht sehr viel sagen.

Wie warst du mit der Saison 2015 zufrieden? Woran lag es, dass du den erhofften Sprung Richtung Top 5 nicht geschafft hast?

Da spielen viele Faktoren mit. Wir haben alle unser Bestes gegeben, aber das Ziel leider nicht erreicht. Ich denke, eine Antwort auf diese Frage ist nicht einfach. Man hat hohe Erwartungen gehabt und war vielleicht doch noch nicht so weit, sowohl vom Team als auch vom Fahrer her. Man hat mehr erhofft, als vielleicht möglich war. Wir hatten ganz einfach den nötigen Speed nicht. Was schlussendlich den Ausschlag gegeben hat, kann man nicht so einfach sagen. Tatsache ist und bleibt, dass wir unsere Ziele verfehlt haben.

In welchen Bereichen kannst du dich noch am stärksten steigern? Überall. Wir müssen vom ersten Freien Training an bis zum

Rennen noch eine, wenn nicht sogar zwei Schippen drauflegen, wenn wir mit der Konkurrenz an der Spitze mithalten wollen.

Du warst im Qualifying oft stärker, als es die Rennresultate zeigten. Wo lag das Problem über die komplette Renndistanz?

Wir müssen uns in der kommenden Saison stärker darauf konzentrieren, mehr Long-

runs im Training zu machen, um das Motorrad für das Rennen optimal hinzukriegen. Ich denke, das könnte eine der Ursachen für unsere nicht erreichten Ziele sein. Wir haben uns vielleicht zu stark

auf ein paar schnelle Runden konzentriert, das betrifft auch mich selbst als Fahrer. Wir müssen jetzt bei den Tests lernen, über 20 und mehr Runden konstant schnell zu sein und es auch zu bleiben.

2016 ist bereits deine vierte Moto2-Saison? Wo liegen deine persönlichen Ziele?

Mein wichtigstes Ziel ist dasselbe, das jeder Rennfahrer hat – ganz vorne reinfahren! Dieses Ziel muss man konsequent verfolgen und stets dranbleiben.

Stimmt es, dass sich das Gesamtniveau der Moto2 im vergangenen Jahr nochmals deutlich gesteigert hat?

Auf jeden Fall. Es wird von Jahr zu Jahr härter, weil kaum jemand in die MotoGP aufsteigt. Maximal ein oder zwei Fahrer gehen hoch, der Rest bleibt und entwickelt sich weiter. Hinzu kommen natürlich noch schnelle und



«Jonas und ich werden uns gegenseitig pushen.»

SANDRO CORTESE

junge Fahrer aus der Moto3. Ich denke, die Moto2-WM ist fahrerisch die stärkste Klasse auf der ganzen Welt.

Moto2 ist praktisch ein Kalex-Honda-Markencup geworden, Suter hat sich komplett zurückgezogen. Bedauerst du das?

Ein bisschen schon, um ehrlich zu sein. Racing auf höchstem Niveau bedeutet für mich, wenn verschiedene Fabrikate dabei sind und wenn Werksteams mitmischen. In einer Weltmeisterschaft gehören andere Marken einfach auch dazu. Würdest du es als Fahrer begrüßen, wenn wie in der Moto3 unterschiedliche Motoren benutzt werden könnten? Und wäre mehr Motorenpower wünschenswert?

Auf jeden Fall. Es wäre nach so langer Zeit mit diesem Konzept

an der Zeit, mal wieder ein bisschen Schwung in das Ganze reinzukriegen. Es muss wieder mehr Konkurrenzkampf auf allen Ebenen geben, was ja eigentlich normal im Rennsport auf diesem Niveau ist.

Müsste man am immer gefährlicher werdenden Qualifying, wo nur noch wenige oder gar keine ungestörten Runden mehr möglich sind, etwas ändern?

Schwierig zu sagen. Ich denke, es ist ganz egal, was da geändert wird, am Ende kommt es immer auf dasselbe heraus. Die Grundeinstellung der Fahrer müsste sich ändern, nicht das Reglement. Wenn das mal vertieft wäre, dass man allein schnell fahren muss, würde sich die Sache selber klären. Und natürlich muss man gemäß dem Reglement härter durchgreifen. Ist es für dich nachvollziehbar, dass Weltmeister Johann Zarco trotz seiner Überlegenheit nicht in die MotoGP gewechselt hat?

Wenn er kein passendes Angebot für die MotoGP erhalten hat, warum soll er sich dann einem drittklassigen Team anschließen? Er will lieber gewinnen oder um Siege mitkämpfen, als irgendwo um Platz 10 oder 12 rumzufahren. Das kann ich sicher nachvollziehen.

Bleibt der Moto3-WM-Titel 2012 immer noch das Highlight deiner Karriere?

Natürlich ist er das. Jeder Fahrer, der einen Titel geholt hat, wird das als sein Highlight beschreiben. Das wird sein Leben lang in Erinnerung bleiben.

Was war der bisherige Tiefpunkt deiner Karriere?

Ich habe viele Hochs und Tiefs in meiner Karriere erlebt. Welche die schlimmsten Momente waren, kann ich jetzt nicht genau beschreiben.

Wer sind für dich die WM-Favoriten der Moto2-WM 2016?

Mit Weltmeister Johann Zarco wird natürlich zu rechnen sein, auch mit Alex Rins. Sam Lowes wird ebenfalls wieder sehr stark sein. Und dann schauen wir mal, was die Deutschen machen...

Ist für dich eine andere Serie – Superbike, Endurance oder andere – denkbar oder sogar reizvoll?

Mit dem Thema habe ich mich bisher nicht beschäftigt. Um ehrlich zu sein, gibt es für mich zumindest im Moment nur einen Ort, an dem ich sein möchte: in der MotoGP-Motorrad-WM. Da stecke ich meine volle Konzentration rein.

Wie beurteilst du als erfahrener Pilot den unschönen Saisonabschluss zwischen Marc Márquez und Valentino Rossi? War Márquez tatsächlich der «Leibwächter Lorenzos», wie es Rossi formulierte?

Bei dieser Frage ziehe ich es vor, mich zu enthalten. ♦



Japan-GP 2015: Cortese und Folger gleichzeitig auf dem Podest



Cortese: «Wir müssen über das gesamte Weekend schnell werden»



Jürgen Lingg, Cortese: Waren die Erwartungen zu hoch geschraubt?

MotoGP

Der Weltmeister greift früh an

Von IMRE PAULOVITS

Yamaha hat letztes Jahr alle drei Weltmeisterschaften gewonnen. Die Zeichen stehen gut, dass sie diesen Erfolg auch in diesem Jahr weiterführen. Sie sind zumindest das erste Team, das bereits in seinen kompletten neuen Farben vorgestellt wird.

Wenn Sie, liebe Leser, diese Ausgabe in der Hand halten, haben sich Valentino Rossi und Weltmeister Jorge Lorenzo im Hauptquartier des Yamaha-Sponsors Movistar in Barcelona mit ihren Teams getroffen und die 2016er-MI der Öffentlichkeit vorgestellt. Es ist noch sehr früh in der Saison, normalerweise präsentieren die Japaner bislang ihr Werksteam erst nach den ersten Tests. Doch gemeinsam mit ihrem Hauptsponsor zeigen sie Stärke und wollen damit auch ein Zeichen setzen.

Kontroversen ausräumen

Es ist auch ein Zeichen für den Neuanfang. Ende letzter Saison hat es im Pulverdampf des WM-Finales eine Stimmung gegeben, wegen der gar die große öffentliche Saisonabschlussparty in Valencia abgesagt wurde. Der kontroverse Ausgang des WM-Finales hat das Übrige dazu beigetragen, dass die hochverdient gewonnenen Weltmeistertitel nicht in der gebührende Form gefeiert und an die Öffentlich-



Yamaha-Stars Jorge Lorenzo und Valentino Rossi: Das Weltmeister-Team zeigt Stärke durch frühe Vorstellung des neuen Bikes

keit getragen werden konnten. Unter all das soll nun ein Schlusstrich gezogen und mit neuem Schwung in die neue Saison gestartet werden.

Die Stimmung zwischen den beiden Yamaha-Superstars scheint sich ohnehin wieder gelockert zu haben, beide arbeiten auf die neue Saison hin, und beide lassen auch nach außen erkennen, wie sehr sie alles daran setzen, auch dieses Jahr die Hauptakteure im Kampf um den WM-Titel zu sein.

Technisch gut vorbereitet

Dafür scheint Yamaha auch technisch gerüstet zu sein. Während Marc Márquez und Dani Pedrosa mit dem 2016er-Honda-Prototyp trotz intensiver Vortests und einem bereits für die Michelin-Reifen entwickelten Chassis einige Abstimmungssorgen hatten, sah es zuletzt so aus, dass Jorge Lorenzo und Valentino Rossi die Probleme mit den Michelin-Reifen und der Marelli-Einheitssoftware

bei den zwei Valencia-Testtagen am schnellsten gelöst bekamen. Seither hat sich die Entwicklung in Japan hinter geschlossenen Türen in der Rennabteilung abgespielt, aber auch nach den Valencia-Tests hielt es Projektleiter Kouichi Tsuji nicht für notwendig, noch ein paar Tage mit den Werkspiloten anzuhängen.

Valentino Rossi ist seither intensiv auf seiner Ranch Dirt Track gefahren, Jorge Lorenzo hat sich zunächst etwas

ausgespannt und sich dann intensiv körperlich vorbereitet.

Bei dem Blick auf das Programm der Vorstellung wird aber noch eines klar: Yamaha und Movistar werden ihre Zusammenarbeit in Zukunft wohl noch intensivieren. Denn außer dem MotoGP-Projekt werden auch alle anderen internationalen Aktivitäten von Yamaha in der Zentrale des spanischen Telekommunikationsgiganten vorgestellt. ♦

MotoGP

Honda: Probleme bei Entwicklung?

Die Probleme, die die Honda-Werkspiloten Marc Márquez und Dani Pedrosa bei den letzten Tests 2015 mit der Abstimmung der 2016er-Motoren auf die Einheits-elektronik hatten, scheinen tiefer zu sitzen als gedacht. Vorerst stellt Honda den Satelliten-Teams keine 2016er-Motoren zur Verfügung.

Englische Kollegen haben herausgefunden, dass die Satelliten-Teams beim ersten Sepang-Test nur die 2015er-Motoren zur Verfügung haben werden. Dabei war gerade dieses zu giftig geratene Triebwerk die Problemquelle, mit der sich die Werksfahrer Marc Márquez und Dani Pedrosa sowie die Satelliten-Piloten Cal Crutchlow und Scott

Redding rumschlagen mussten. Es wurde vermutet, dass die zu leichte Kurbelwelle die Quelle allen Übels sei, wie es aber nach fast einem Jahr Entwicklungszeit und sechs Testtagen mit den Werkpiloten aussieht, scheint das Problem tiefer zu liegen.

Bislang war es Honda gewohnt, Probleme durch ihre komplexe Elektronik zu lösen. Selbst das aggressive Fahrverhalten des letztjährigen Motors konnten sie mit nur leichten peripheren Modifikationen zum Schluss ganz gut in den Griff bekommen. Aber so bockig, wie sich die Motoren von Márquez und Pedrosa in Valencia mit der Marelli-Software verhielten, hatte man die RC 213 V noch nie erlebt. Wenn nach den zwei Testtagen dort und den zusätz-

lichen Tests in Jerez Ende November auch bestätigt wurde, dass Fortschritte mit der Adaptierung der Elektronik gemacht wurden, zeigt die Nachricht von der Verzögerung der Motoren für die Satelliten-Teams doch, dass es noch einige Arbeit gibt.

Honda hat in der Vergangenheit aber schon öfter gezeigt, dass man durch viel Manpower und sehr gut strukturierte, intensive Entwicklungsarbeit Probleme im Eilzugtempo gelöst bekommt.

In zwei Wochen wird sich nun in Sepang zeigen, ob die Gerüchte wahr sind, und wie weit die HRC-Ingenieure in den zwei Monaten Prüfstands- und Laborarbeit gekommen sind. Bis zum WM-Auftakt bleiben nach Sepang noch sechs Testtage. ♦ IP



Marc Márquez: Wie weit sind die Motorenprobleme gelöst?

Moto2

«Jetzt müssen Punkte her»

Von MARKUS LEHNER

Jesko Raffin unternimmt alles, um sich 2016 in seiner zweiten Moto2-Saison die ersten Punkte zu sichern.

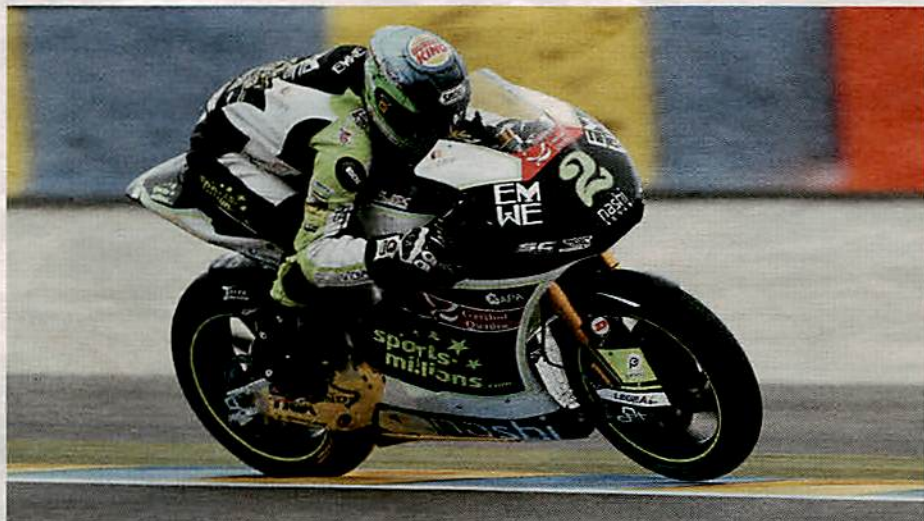
2015 bestritt der Schweizer Jesko Raffin (19) auf einer Kalex des Stop and Go Teams seine Rookie-Saison in der Moto2-Klasse. Punkte gab es für den Moto2-CEV-Champion von 2014 zwar keine, doch er konnte den zu Beginn der Saison großen Rückstand auf die Topleute klar reduzieren.

2016 geht es mit dem SAG Team in die zweite Saison, Teamkollege ist der deutlich erfahrenere Spanier Luis Salom. «Über die Ziele müssen wir nicht lange reden», stellt Raffin klar, «diese Saison müssen die ersten Punkte her, und dafür werde ich alles geben.»

«Warmlaufphasen verkürzen»

Raffin setzt beim Training voll auf die Karte fahren, fahren, fahren. «Ich bin bis Ende Januar fast ständig in Cartagena und trainiere täglich mit dem Motorrad, entweder auf meiner privaten Honda CBR 600 oder auf dem Dirt-Track-Bike. Bisher lief alles perfekt, es gab keine Stürze oder größeren Defekte.»

Woran muss Raffin noch am meisten arbeiten? «Es gibt eini-



Jesko Raffin (SAG-Kalex): 2015 ohne Punkte geblieben, aber das soll sich diese Saison ändern

ge Baustellen», sagt der Schweizer, «aber vor allem muss ich lernen, sofort ans Limit zu gehen. Bisher waren meine Warmlaufphasen klar zu lang, und das kannst du dir in der Moto2 ganz einfach nicht leisten.»

Mit Folger, Schrötter & Co

Raffin war aber in Cartagena nicht allein unterwegs. Im Gegenteil. Raffin: «Es waren viele WM-Fahrer vor Ort, darunter Marcel Schrötter, Jonas Folger, Luis Salom, Axel und Edgar Pons. Auch Randy

Krummenacher war da. Wir haben uns gegenseitig gepusht und hatten viel Spaß auf der Strecke. Und ich konnte von den schnellen Jungs einiges abgucken. Ich habe echt profitiert.»

Auch das Gesellige kam gemäß Raffin nicht zu kurz: «Jonas, Marcel und die andern sind coole Typen. Abends sind wir zusammen essen gegangen, haben Bowling gespielt oder sonst was unternommen. Klar, auf der Strecke sind wir alle Gegner und

schenken uns nichts. Aber das heißt nicht, dass wir es abseits der Pisten zusammen nicht lustig haben können.»

Ausbildung zum Fitnesstrainer

Zwischendurch reiste Raffin zurück in die Schweiz, um Prüfungen abzulegen. «Ich mache nebenbei eine Ausbildung als Fitness-Trainer», erklärt der Kalex-Pilot. «Falls das WM-Abenteuer nicht ganz nach Wunsch verläuft, möchte ich nicht mit leeren Händen dastehen.» ♦

MotoGP

Mugello ohne Márquez-Fans?



Rossi-Fans in Mugello: Gefahr für die Márquez-Anhänger?

Anfang letzter Woche sorgte die Ankündigung des italienischen Marc-Márquez-Fanclubs für Furore, dass er geschlossen nicht zum Mugello-GP kommen werde.

Die Klubleitung begründete diese Ankündigung damit, dass sich die Rossi-Fans, die in Mugello in großer Zahl zu erwarten sind, seit dem WM-Finale auf sozialen Netzwerken sehr aggressiv verhalten hätten und sie deshalb die Sicherheit ihrer

Mitglieder in Mugello nicht gewährleisten sehen.

Seither hat sich Marc Márquez selbst in die Diskussion eingeschaltet. Er verweist darauf, dass die Atmosphäre in Valencia sehr angespannt war und es trotzdem nicht zu Zwischenfällen zwischen den Fans kam. «Hinter dem Computer können viele Dinge in die Welt gesetzt werden, das kann man nicht verhindern. Aber wenn an der Strecke die Show losgeht, sind doch alle friedlich beisammen», so Márquez. ♦ IP

Moto2

Intensive Tests im Windkanal

Das Schweizer «Dream Team» mit Tom Lüthi, Dominique Aegerter und Robin Mulhauser testete intensiv im Windkanal.

Der im vergangenen Jahr wegen Rücken-, Rippen- und Handverletzungen im letzten Saison Drittel ausgefallene Schweizer Moto2-Pilot Dominique Aegerter gibt wieder Vollgas. «Ich bin wieder absolut fit und trainiere intensiv auf dem Motorrad. Vorgangene Woche war ich mit Robin Mulhauser in Spanien und saß jeden Tag mehrere Stunden auf dem Cross- oder Supermoto-Bike. Ich habe zwar eine private Straßen-Honda CBR 600 dabei, aber es ist erstens ziemlich kalt geworden, und zweitens ist es nicht ganz einfach, eine freie Strecke zu finden», erzählt Aegerter, der 2016 seine siebte Moto2-Saison bestreitet. «Aber das ist nicht weiter schlimm, denn ich werde die beiden letzten Januarwochen erneut in Spanien verbringen, dann wird sich schon irgendwo

eine Gelegenheit zum Fahren auf der Strecke finden.»

«Jede Kleinigkeit zählt»

Aegerter, Mulhauser und Tom Lüthi testeten am vergangenen Wochenende in Genf intensiv im Windkanal. «Jedes noch so unscheinbare Detail zählt in der extrem engen Moto2-Klasse – sei es bei der Sitzposition oder der Aerodynamik allgemein. Ein halber km/h mehr oder weniger kann über Sieg oder Niederlage entscheiden.» ♦ ML



Aegerter: «Jedes Detail zählt»

NACHRICHTEN

Stoner: Lorenzo hätte eh gewonnen

MotoGP Jetzt, wo Casey Stoner als Ducati-Testpilot wieder im Rampenlicht steht, äußert er sich auch wieder über seine ehemaligen Konkurrenten. In einem Interview mit seinem Landsmann Colin Young redete er erstmals seit Langem über seinen Rivalen Valentino Rossi: «Es war erstaunlich, auf welches Niveau er sich wieder hochgearbeitet hat», meint Stoner. «Er ist eine sensationelle Meisterschaft gefahren. Aber der Titel stand für Lorenzo. Er war einfach schneller. Ich denke, er hätte ihn auch gewonnen, wenn Valentino in Valencia nicht aus der letzten Reihe hätte starten müssen.»

Rossi gewinnt 100-km-Dirt-Track

MotoGP Zum zweiten Mal veranstaltete Valentino Rossi am Wochenende das 100-Kilometer-Rennen «100 km di Campioni» auf seiner Dirt-Track-Trainingspiste, auf der es im Gegensatz zu den amerikanischen Ovalen auch Kurven in beide Richtungen und Höhendifferenzen gibt. Der neunfache Weltmeister gewann zusammen mit seinem Halbbruder Luca Marini vor der Paarung Danilo Petrucci/Franco Morbidelli und Andrea Dovizioso/Thomas Chareyre. ♦ IP

KOMPAKT

»»» **MotoGP** Letzte Woche wurden die ersten Exemplare der Ducati D16 GP16 in der Rennabteilung in Borgo Panigale fertig. Die Testfahrer Casey Stoner und Michele Pirro werden die ersten Runden mit ihnen am 31. Januar in Sepang drehen.

»»» **MotoGP** Die Suzuki-Werkspiloten müssen für den Hersteller aus Hamamatsu nicht nur Motorrad fahren. Bei ihrem letzten Werksbesuch mussten sie auch gegen die dortige Fußballmannschaft auf dem Rasen antreten. Die beiden Spanier machten sich richtig gut.

»»» **MotoGP** Pol und Aleix Espargaró sowie Loris Capirossi führen am Wochenende in Andorra Eisrennen im Auto. ♦ IP

MotoGP

Die Sache mit dem Armpump

Von IMRE PAULOVITS

In den letzten Jahren wurde fast jeder MotoGP-Fahrer am rechten Unterarm operiert. Doch was verbirgt sich hinter dem Phänomen, das die Fahrer «Armpump» nennen? Und warum kommt es immer häufiger vor?

MotoGP-Auftakt in Katar 2015: Nach dem Rennen tritt ein völlig desillusionierter Dani Pedrosa vor die Presse und verkündet seinen Rücktritt. Im Rennen seien wieder Armpump-Probleme aufgetreten, die zuvor auch nach mehreren Operationen nicht behoben werden konnten. Honda jedoch kann seinen Werkspiloten dazu überreden, sich einer erneuten OP zu unterziehen. Wenn er seither auch ständig mit einem Stützverband am rechten Unterarm herumläuft: Mittlerweile kann Pedrosa seinen Arm wieder voll einsetzen und hat so auch zu alter Form gefunden.

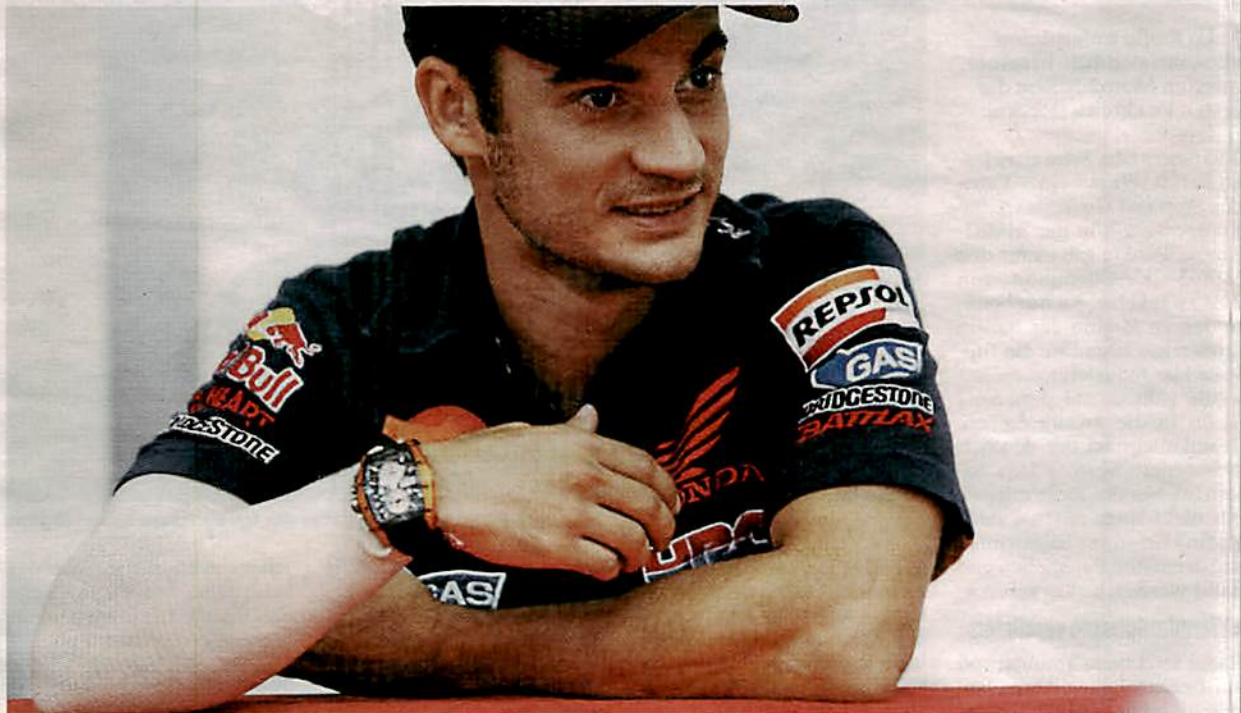
Doch was ist dieser Armpump, von dem die Fahrer immer wieder reden? Es ist ein Phänomen, bei dem die Durchblutung des Muskels und der Nerven nicht mehr gewährleistet ist, und der Arm so an Kraft und Gefühl verliert. Es ist nicht ganz neu. Doch seitdem in der Motorrad-WM mit immer schwereren Maschinen gefahren wird und die Reifen sowie die Bremsen auf ihr heutiges Niveau gekommen sind, leiden immer mehr Fahrer darunter.

«Der Armpump ist immer häufiger aufgetreten, als die Superbikes in den 1980er-Jahren Einzug hielten», erinnert sich Rennarzt Dr. Christoph Scholl. «Michael Galinski hatte das Problem, und nach ihm kamen viele andere.»

Kein Platz für den Muskel

Medizinisch gibt es zwei Syndrome, die bei Rennfahrern zu Problemen mit ihren Unterarmen führen. Das erste ist das Karpaltunnel-Syndrom, bei dem sich das Bindegewebe um die Beugesehnen im Handgelenks-Tunnel so verdickt, dass der Nervus Medianus gequetscht wird. Hier kann operative Abhilfe geschaffen werden, indem der Nerv bis zum Daumen vom Bindegewebe gelöst wird.

Das zweite, und in der letzten Zeit häufiger auftretende, Syndrom ist das Kompartiment-Syndrom. Hier kann sich der durch Training verdickte Muskel bei voller Belastung nicht ausreichend in seiner Faszie, dieser unelastischen, binde-



Dani Pedrosa: Bei seiner letzten Unterarm-OP wurde die Faszie ganz entfernt, er trägt seither fortwährend einen Stützverband

gewebigen Kapsel ausdehnen. Es kommt zum Blutstau. Muskeln und Nerven werden nicht ausreichend durchblutet, und so kommt es zeitweilig zu Funktionsstörungen.

Dabei befinden sich die Fahrer in einem Teufelskreis. Durch das Training werden ihre Muskeln dicker, unter der vollen Belastung beim Rennen schwillt der Muskel noch mehr an, und da findet er keinen Platz mehr. Es gibt auch keine Übungen, mit denen der Zustand, den die Fahrer während des Rennens erreichen, trainiert werden kann. Und schon gar nicht über die Zeitspanne, während der sie bei den Rennen in diesen Zustand kommen. Mit dem supergriffigen Bridgestone-Vorderreifen, der bis Ende letzter Saison benutzt wurde, erreichen die MotoGP-Bikes durch den gezielten

Gewichtstransfer beim Bremsen Negativbeschleunigungen von bis zu 1,8 g. Das bedeutet, dass dabei das 1,8-fache Eigengewicht der Piloten auf ihren Unterarmen lastet, jeweils für die Dauer von mehreren Sekunden. Der rechte Unterarm kann dabei noch nicht einmal alle seine Muskeln zum Abstützen einsetzen, weil noch genügend Feinmotorik übrig bleiben muss, um die Bremse gefühlvoll zu betätigen und zu lenken. Nach dem Bremsen braucht der Arm gleich Kraft zum Umlegen.

Zunächst traten diese Belastungen nur bei den Superbikes und der MotoGP auf. Doch seit dank der Reifenentwicklung ähnliche Kräfte auch in der Moto2 auftreten, tritt das Phänomen auch dort auf. Sandro Cortese spürte bald nach dem Umstieg aus der Moto3 das Pro-

blem und musste sich in seiner ersten Moto2-Saison operieren lassen.

Routineverfahren

Es gibt viele Spezialisten auf dem Gebiet. Die MotoGP-Piloten lassen sich fast alle von Dr. Xavier Mir in Barcelona operieren.

«Armpump haben Rennfahrer, seit es die Superbikes gibt.»

DR. CHRISTOPH SCHOLL

Die Faszie wird bei dem Eingriff durch kleine Schnitte an

den kritischen Stellen geöffnet. Wenn es richtig gemacht wird, entsteht nach der Vernarbung mehr Platz. «Durch Elektromyogramm und Nerven-Leitgeschwindigkeitsmessungen kann die Problemzone sehr genau lokalisiert werden», erklärt Dr. Scholl.

Dass nicht alle Fahrer im gleichen Maße betroffen sind, liegt an ihren konstitutionellen Unterschieden. «Valentino Rossi hatte nie das Problem, weil er lange, schlanke Muskeln und lockeres Bindegewebe hat», verrät Scholl. «Einer mit dicken Muskeln wie Cal Crutchlow hat das Problem hingegen umso mehr.»

Deshalb empfiehlt Scholl auch allen GP-Nachwuchs-Piloten, sich so früh wie möglich operieren zu lassen, wenn das Problem erst einmal auftaucht. ♦



Cal Crutchlow: Dicke Muskeln und schon mehrere Operationen



Valentino Rossi: Schlanke Arme, keine Armpump-Probleme

Superbike-IDM

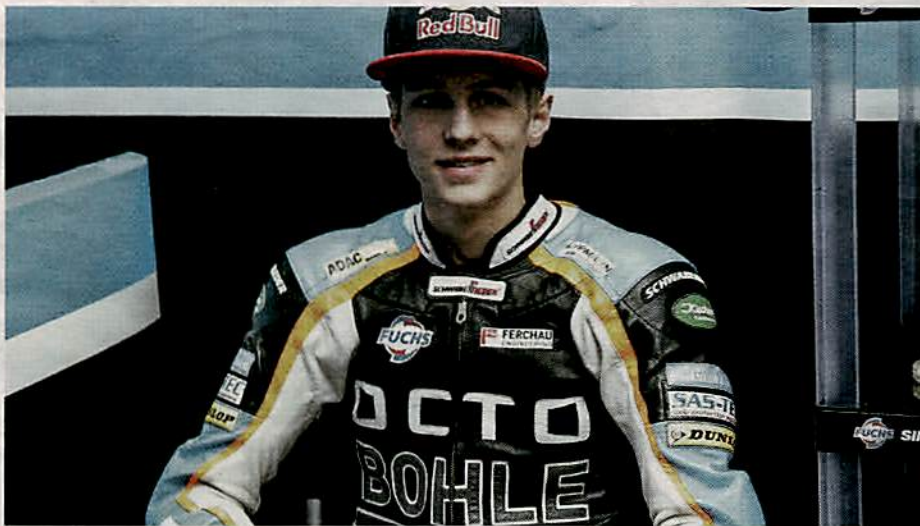
Ist 2016 die letzte Chance?

Von ANKE WIECZOREK

Nach den Hiobsbotschaften der letzten Monate stand die IDM mehr als auf der Kippe. Doch nach einem Treffen von Industriepartnern, Promoter MotorEvents, dem DMSB und dem ADAC auf der DMSB-Sportgala steht definitiv fest: Die IDM wird es auch weiterhin unter der Regie von MotorEvents geben. Zumindest 2016.

«Wir hätten hinschmeißen können», umreißt Josef Hofmann von Promoter MotorEvents die Situation. «Vielleicht hätten wir es auch machen sollen. Einige Leute haben regelrecht darauf gewartet, dass wir den Stecker ziehen. Wenn wir aufhören, dann wollen wir es aber mit Anstand tun. Im Dezember waren die Vorbereitungen schon so weit fortgeschritten, dass wir das gegenüber den Fahrern nicht mehr hätten vertreten können.» Problem: Wer außer MotorEvents ist in der Lage, den Job sonst zu übernehmen? Der momentane Stand der Dinge ist geklärt. Über 2017 soll zeitiger geredet werden.

Dass der ADAC aus der IDM ausstieg ist und mit der Moto3 und dem ADAC Junior Cup zwei Klassen mitgenommen hat, ist ein herber Verlust.



Florian Alt wird seine Rennkarriere in der IDM Superbike im Team von Michael Galinski fortsetzen

Extern hat sich Europas größter Automobilclub für den Nachwuchs ins Zeug gelegt wie selten und den Northern Europe Cup, der mehrfach auf Grand-Prix-Strecken fährt, mit starken Partnern bezahlbar und dank Preisgeldern attraktiv gemacht.

ADAC: Schon 22 Teilnehmer

Seit der Vorstellung vor sechs Wochen haben sich 22 Fahrer angemeldet. Bei zwei Veranstaltungen wird sich der ADAC trotz des Absprungs im IDM-Fahrerlager postieren.

Böse Zungen behaupten, in der Topklasse IDM Superbike hätten sich bisher nur sechs Fahrer angemeldet. Falsch: kein einziger. Denn die Einschreibeformulare werden erst nächste Woche veröffentlicht.

Fakt ist dagegen vielmehr, dass hochaktuell das Team Yamaha MGM seine Teilnahme angemeldet hat. Mit Aushängeschild Max Neukirchner und Neuzugang Florian Alt auf Werksmaterial. Alt hat schon einige Baustellen hinter sich. Er war Deutscher 125ccm-Meister, stieg in

die Moto3-WM auf, musste aufgrund seiner Größe aber bald in die Moto2-Szene, in welcher er aber nicht auf ein aussichtsreiches WM-Niveau kam. Alt ist jedoch erst 19 und hat damit noch eine Menge vor sich.

Yamaha: Nachwuchs soll ran

Teamchef Michael Galinski will ab jetzt besonders jungen Talenten eine Entwicklungsplattform bieten. In der IDM Superstock 1000 wird der 20-jährige Lukas Trautmann eingesetzt. Ziel: der Titel. ♦

Moto3 Junior-WM

Für Georgi wird es ernst



Deckel und Topf: Tim Georgi, Teamchef Michael Freudenberg

IDM-Moto3-Standard-Meister Tim Georgi fährt künftig auf einer KTM RC 250 GP-Maschine in der Junior-WM. In Kürze wird der 15-jährige Berliner die Strecken kennenlernen.

Die ersten Testfahrten finden in Valencia, Barcelona und Aragón statt. Mittlerweile ist Georgi wieder völlig genesen. Beim IDM Moto3-Finale in Hockenheim war er im Training per Highsider gestürzt und musste anschließend seine Rippenfrak-

turen auskurieren. Wenn es keine Termin-Kontroversen gibt, nimmt Georgi zusätzlich am ADAC Northern Europe Cup teil und verspricht selbstsicher: «Ich kämpfe um den Sieg oder wenigstens das Podium.»

Das renommierte Freudenberg Team begleitet den Junior und kann somit auch nicht mehr in der IDM Superstock 1000 aktiv sein. Die Vorjahresbikes (Yamaha R1M) von Lukas Trautmann sollen jedoch interessierten Fahrern für Gastspiele zur Verfügung gestellt werden. ♦ AWI

Superbike-WM

Verstärkung aus Katar

Von IMRE PAULOVITS

Der Katarer Saeed Al Sulaiti hat bei Pedercini-Kawasaki unterschrieben. Damit wird die Superbike-WM noch internationaler.

Der katarische Verband, allen voran sein Präsident Nasser Khalifa Al-Attiya, hat in den letzten Jahren alles dafür getan, Talente aus dem Wüstenland aufzubauen und in den internationalen Motorsport zu entsenden. Dazu wurden starke ausländische Fahrer in die Katar-Superbike-Meisterschaft eingeladen, um Motivations- und Entwicklungshilfe für die Einheimischen zu sein.

Bislang gaben Talil Al Naimi 2005 und 2006 sowie Mashel Al Naimi 2007 einige Gastauftritte in der Superbike-WM, Al Sulaiti wird der Erste sein, der eine komplette Saison in Angriff nimmt. Der 30-jährige fährt seit 2010 professionell Rennen, fuhr bereits in der Endurance-WM und sowohl Superbike als auch

Moto2 in der Spanischen Meisterschaft.

«Ich freue mich auf dieses neue Abenteuer», gesteht Al Sulaiti. «Mein Ziel wird es sein, die Chance beim Schopf zu packen und meine sportlichen Ambitionen weiter hochzuschrauben. Ich will während der Saison immer besser werden. Ich werde auf alle Fälle alles dafür tun, dass die Saison 2016 für mich unvergesslich bleibt und noch viele weitere Jahre in der Superbike-WM folgen.»

Al Sulaiti wird die Kawasaki ZX-10R erstmals am 26. Januar in Jerez testen. ♦



Bei Pedercini: Saeed Al Sulaiti

NACHRICHTEN

Straßen-SM: alle Termine, drei Titel

Straßen-SM Für die wegen des seit rund 60 Jahren geltenden Rundstrecken-Rennverbotes komplett im Ausland ausgetragene Schweizer Straßenmeisterschaft sind jetzt alle sechs Termine mit Doppelläufen bekannt. Vor dem Saisonstart findet vom 1. bis 3. April in Valencia ein Trainingslager statt. Richtig los geht es dann vom 6. bis 8. Mai in Most. Dann folgen Brünn (3. bis 5. Juni), Lausitzring (7. bis 10. Juli.), Dijon (12. bis 14. August), Slovakiaring (26. bis 28. August) und nochmals Most (23. bis 25. September). Die Klassen: Superstock 600, Superstock 1000 und neu Superbike als Ersatz der Open 1000 Klasse mit sehr freiem Reglement. Preisgelder in Sfr: 1. Platz 5000,00/2. Platz 2500,00/3. Platz 1000,00/4. Platz 800,00/5. Platz 500,00

Reiterberger beginnt mit dem Testen

Superbike-WM Für den frischgebackenen BMW-Superbike-WM-Piloten Markus Reiterberger beginnt in dieser Woche der Ernst des Lebens. Der 22-jährige zweifache IDM-Superbike-Meister wird am Mittwoch zu seinem Team fliegen, einen Tag später beginnen die Testfahrten mit der 2016er Althea-BMW S 1000 RR. ♦ ML/IP

KOMPAKT

»» **Supersport-WM** Teamkollege von Kevin Wahr bei Lorini-Honda wird der 24-jährige Australier Glenn Scott. Letztes Jahr ist Scott bei AARK Racing eine Honda gefahren, hat bei vier Rennen gepunktet und den 29. Supersport-WM-Schlussrang belegt. Scott hat aber bereits eine lange Karriere hinter sich, er war bereits 2007 Australischer 125er-Meister.

»» **Supersport-WM** Der 26-jährige Italiener Luca Marconi, der 2009 und 2010 zwei Jahre in der 125er-WM fuhr und dann von 2011 bis 2014 in der Supersport-WM unterwegs war, bevor er in die Superstock 1000 wechselte, wird in seinem zweiten Jahr im FIM Cup zum GM Racing Team wechseln und eine Yamaha R1 fahren. ♦ IP

Im richtigen Moment aufgetaucht: KTM-Speerspitze Toby Price taktierte richtig, machte keine Fehler und siegte so bereits bei seinem zweiten Dakar-Einsatz



Motorrad

Hinters Licht geführt

Von IMRE PAULOVITS

Toby Price ließ die Konkurrenz von Honda führen und schlug in der zweiten Woche gnadenlos zu. So holte er für KTM den 15. Sieg in Folge.

Es war, als hätten wir eine Kopie des großen Marc Coma erlebt. Der Australier Toby Price belauerte die Konkurrenz, blieb immer auf Schlagdistanz, und als es richtig schwierig mit dem Navigieren wurde, gab er Gas, legte ein ordentliches Polster zwischen sich und seine Verfolger und kontrollierte das Geschehen von vorn. «Er hat die Lücke, die Marc hinterlassen hat, perfekt gefüllt», sparte KTM-Rallyechef Heinz Kinigadner nicht mit Komplimenten. «Er hat, wo es schwierig wurde, für alle navigiert und trotzdem immer den Überblick behalten. In der letzten Marathon-Etappe, als es ins offene Gelände ging und alle sich und ihr Material schonten, gab er richtig Gas. Eigentlich hatte er sich noch viel mehr Vorsprung rausgefahren, weil er bis zum Schluss Vollgas gefahren ist, doch dann wurde ein Teil der Wertungsprüfung annulliert. Obwohl er sich, das Bike und die Reifen dadurch über Gebühr beanspruchte, hat er am

nächsten Tag noch einmal richtig Gas gegeben und dadurch Gonçalves ins Verderben getrieben. Sicher habe ich ihn als Favoriten mit auf der Liste gehabt, aber dass er gleich bei seiner zweiten Dakar so fehlerfrei fährt – Respekt!»

Der 28-jährige Australier, der mit Buschrennen in seiner Heimat aufgewachsen ist, im letzten Jahr bei seiner ersten Dakar gleich auf das Podest fuhr und dieses Jahr seine Karriere mit dem Sieg der prestigeträchtigsten Rallye krönte, blieb trotzdem ganz auf dem Boden, auch als er völlig entfesselt auf dem Siegerpodest den Champagner vergoss. «Schon bei meiner zweiten Dakar zu gewinnen, ist Wahnsinn, aber noch irrer ist es, der erste australische Sieger zu sein», gestand er. «Diese Rallye überhaupt zu beenden, ist schon ein Triumph. Sie zu gewinnen ist ein Traum. Ich bin in wahrer Aussie-Manier gefahren: Ich habe zur richtigen Zeit angegriffen, die ganze Zeit auf mein Bike geachtet und gut navigiert. Ich hoffe, dass dies erst der Beginn war. Aber erst einmal will ich jetzt diesen Sieg genießen.»

Unglaublicher Privatier

Wenn Price auch in kürzester Zeit die schwerste Rallye der

Welt gewonnen hat, der Mann, der neben ihm auf dem Podest stand, hat noch mehr über rascht. Der 33-jährige Slowake Stefan Svitko, der dieses Jahr seine siebte Dakar fuhr, hatte zwar ein eingespieltes Team und durch seine langjährigen Sponsoren auch alles, was es für einen sauberen Dakar-Auftritt braucht, doch verglichen mit dem gigantischen Aufwand der

«Ich bin die Dakar in wahrer Aussie-Manier gefahren.»

TOBY PRICE



Werksteams war er doch der David gegen die vielen Goliaths. Nach zwei fünften Plätzen 2012 und 2015 hat er das Unfassbare vollbracht. «Ich war schon letztes Jahr auf dem Weg zum Podest, dieses Jahr habe ich es geschafft. Es war nicht leicht, die Dakar wird von der Konkurrenz her jedes Jahr härter.»

Auch Kinigadner war voll des Lobes: «Er ist genauso fehlerfrei gefahren wie Toby, und es

ist unglaublich, dass er fast kein Englisch spricht und sich trotzdem in dieser Szene so durchsetzen konnte.»

Husqvarna: Punktlandung

Husqvarna, dieses Jahr als Teil des KTM-Imperiums mit identischem Material wie die Österreicher in die Dakar zurückkehrt, landete ebenfalls gleich auf dem Podest.

Wenn Ruben Faria auch in der ersten Woche aus dem Rennen stürzte, der Chilene Pablo Quintanilla behielt kühlen Kopf und verteidigte in den letzten Tagen seinen Podestplatz. «Die letzte Etappe war extrem hart», gestand Quintanilla. «Ich hatte viel Druck, das ganze Rennen um den dritten Platz entschied sich auf dieser Etappe. Aber ich bin gleich von Beginn an schnell gefahren, und wir haben unseren dritten Platz ins Ziel bringen können. Ich bin sehr glücklich. Normalerweise ist der letzte Tag nur noch ein spannendes Rollen bis ins Ziel, für mich war er diesmal der härteste der ganzen Rallye.»

Heinz Kinigadner reiste hoch erfreut aus Südamerika ab. «Wenn ich mir etwas zu Weihnachten hätte wünschen können, dann wäre es genau dieser Rennausgang gewesen. Unser

15. Sieg in Folge, ein KTM-Privatier auf dem Podest und auch unsere Schwestermarke. Unsere Erfahrung und unser gewachsenes Team haben sich durchgesetzt, und wenn ich daran denke, dass Shuhei Nakamoto in Argentinien gesagt hat, dass die Dakar für HRC der zweitwichtigste Einsatz nach der MotoGP ist, ist dieses Ergebnis für uns noch süßer.»

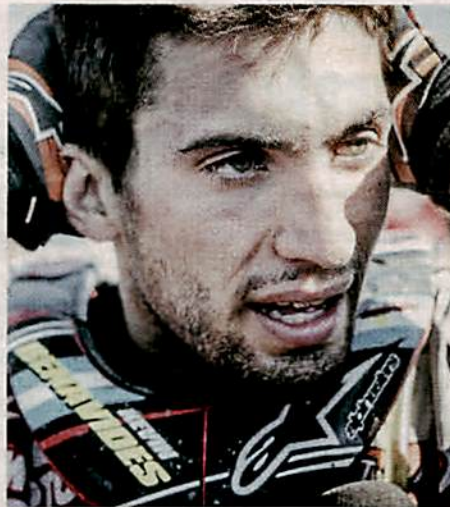
Honda: Die besten Rookies

An Einsatz und Engagement fehlte es der Honda-Truppe nicht. Jeder arbeitete wie elektrisiert, Shuhei Nakamoto konzentrierte sich in seiner aus der MotoGP gewohnten Art auf die Technik und auf die Organisation, doch hinterher konnte einem das ganze Team nur leidtun. Joan Barreda hatte sich bei der Etappe auf dem Salzsee in der ersten Woche einen Kolben zerborsten, und Paulo Gonçalves stürzte unter dem Druck von Price. Zum Schluss waren es die Rookies, die für Honda die Kastanien aus dem Feuer holten. Doch der Argentinier Kevin Benavides verpasste am Ende das Podest gegen Quintanilla um ganze sechs Minuten.

Doch diese Schmach wird Honda noch stärker machen. Und die Dakar 2017 noch spannender. ♦



Pablo Quintanilla: Mit Husqvarna aufs Podest



Kevin Benavides: Beste Honda, aber kein Podest



Der Über-Privatier: Stefan Svitko wurde Zweiter



Lala Sanz: Wieder beste Frau

NACHGEHAKT BEI Matthias Walkner

(29/A). Der verletzte KTM-Werksfahrer über seinen Gesundheitszustand und die Aussichten seiner Genesung.



Von IMRE PAULOVITS

? Wie geht es dir eine Woche nach dem Sturz?

Ich liege bereits daheim im Krankenhaus, und es wird langsam besser. Ich habe neben dem Oberschenkelbruch links das rechte Knie angeschlagen. Da ist wahrscheinlich ein Erguss im Knochen, den werden sie diese Woche behandeln.

? Kannst du dich daran erinnern, wie der Unfall passiert ist? Ja, sehr genau. Die Sonne hat einfach extrem geblendet, und es ist über eine leichte Kuppe gegangen. Die Schatten waren extrem lang, es war ja erst morgens um zehn nach sechs. Ich habe dieses Loch und die Kurve um es herum erst wahrgenommen, als ich 20 Meter davor war. Da wusste ich, dass ich ihm nicht ausweichen kann. Ich habe versucht drüberzuspringen und bin dann im Gegenhang

ziemlich eindetoniert, über den Lenker abgestiegen und habe mir den Oberschenkel am Lenker gebrochen.

? Wie lange dauert jetzt deine Genesung? Es könnte zwei Monate dauern, bis ich wieder Motorrad fahren kann, es könnte aber auch vier Monate dauern. Ich bin in Bolivien super operiert worden, die haben einen langen Nagel eingesetzt, und der sitzt bestens. In drei Wochen gehe ich nach Bad Häring in Tirol in die Reha und hoffe, dann in zweieinhalb Monaten wieder fahren zu können.

? Wie sind deine Pläne für danach? Ich will einfach mal sehen, dass körperlich wieder alles passt. Ich fange so bald es geht an, Muskeln und Ausdauer aufzubauen. Dann werde ich sehen, ab wann ich wieder in die WM einsteigen kann, aber da mache ich mir keinen Stress.

Privatfahrer

Einer kam durch

Für den deutschen KTM-Privatfahrer Ingo Zahn endete die Dakar auf besonders tragische Art. Der 52-jährige Münchner, der bereits bei zwei Dakars durch Verletzungen aufgeben musste, war auf dem besten Weg, es beim dritten Anlauf ins Ziel zu schaffen. Nach neun Etappen war er 72., doch in der zehnten blieb er nur 38 Kilometer vor dem Etappenziel ohne Sprit stehen. Er baute seinen Reservetank ab und versuchte, sich von einem der Konkurrenten den nötigen Treibstoff zu besorgen, doch da alle knapp waren, blieb die Suche vergebens. Da es an dieser Stelle 48 Grad heiß war, schickte der Veranstalter aus Sicherheitsgründen nach fünf Stunden den Hubschrauber raus, um Zahn herauszuflogen.

Der 38-jährige, in Chile geborene Österreicher Nicolas Brabeck-Letmathe erlebte hingegen ein Happy End. Der aus einer Abenteurerfamilie stammende Offroad-Fan kam mit seiner KTM als 66. überglücklich im Ziel in Rosario an. ♦ IP

RALLYE DAKAR

2016 - Etappe für Etappe

1. Etappe, 3. Januar Rosario-Villa Carlos Paz/RA. Verbindung 405 km, Wertung 227 km. 138 Motorradfahrer stehen bereit, doch die Startetappe wird wegen Sturm und Regen abgesagt - die Begleithelikopter können nicht fliegen. >>>

2. Etappe, 4. Januar Villa Carlos Paz-Termas de Río Hondo/RA. VE 336 km, WP 450 km. Wegen unfahrbarer, verschlammter letzter Streckenhälfte wird bei Halbzeit abgebrochen. KTM-Hoffnung Price (AUS) geht in Führung. >>>

3. Etappe, 5. Januar Termas de Río Hondo-San Salvador de Jujuy/RA. VE 349 km, WP 341 km). Auf dem Weg in die Berge übernimmt Honda-Star Barreda (E) das Zepter. Doch er erhält nachträglich eine Zeitstrafe und fällt auf den dritten Rang zurück. Benavides (Honda) ist Etappensieger, KTM-Privatier Svitko Gesamtleader. Walkner (A, KTM) auf Rang 6. >>>

4. Etappe, 6. Januar San Salvador de Jujuy-San Salvador de Jujuy/RA. VE 200 km, WP 429 km). Barreda macht auf mehr als 3500 m.ü.M. alles richtig, holt sich den Etappensieg und die Gesamtführung. Walkner bleibt auf Rang 6. >>>

5. Etappe, 7. Januar San Salvador de Jujuy-Uyuni/BOL. VE 315 km, WP 327 km. Price holt sich auf bis zu 4600 m.ü.M. den ersten Etappensieg und stößt auf Rang 3 vor. >>>

6. Etappe, 8. Januar Uyuni-Uyuni/BOL. VE 181 km, WP 542 km). Price gewinnt auf der längsten WP der Rallye erneut und ist hinter Gonçalves (Honda) Gesamtzweiter. Barreda muss mit technischen Problemen abgeschleppt werden und fällt hoffnungslos zurück. Walkner rückt auf Rang 3 vor! >>>

7. Etappe, 9. Januar Uyuni/BOL-Salta/RA. VE 440 km, WP 353 km). Sintflutartiger Regen führt zum Abbruch. Walkner stürzt und fällt mit Oberschenkelbruch aus. Auch Barreda gibt mit einer Handverletzung auf. Sieger: Méo (F, KTM). >>>

Ruhetag, 10. Januar, Salta/RA

8. Etappe, 11. Januar Salta-Belén/RA. VE 373 km, WP 393 km. Erste richtige Sandetappe mit anspruchsvoller Navigation. Price siegt mit 5 min Vorsprung und übernimmt die Gesamtführung von Gonçalves. Svitko hervorragender Dritter. >>>

9. Etappe, 12. Januar Belén-Belén/RA. VE 151 km, WP 285 km. Gonçalves büßt mit Kühlungsproblemen viel Zeit ein. Price siegt bei sengender Hitze und führt klar vor Svitko. >>>

10. Etappe, 13. Januar Belén-La Rioja/RA, VE 283 km, WP 278 km: Erster Sieg für Svitko. Price riskiert nichts mehr. >>>

11. Etappe, 14. Januar La Rioja-San Juan/RA, VE 281 km, WP 431 km: Gonçalves stürzt und scheidet aus, das Honda-Debakel ist perfekt. Méo siegt, Price baut die Führung aus. >>>

12. Etappe, 15. Januar San Juan-Villa Carlos Paz/RA, VE 450 km, WP 481 km: Rodrigues (Yamaha) gewinnt die längste Etappe, Price bleibt ruhig und ohne Fehler. >>>

13. Etappe, 16. Januar Villa Carlos Paz-Rosario/RA, VE 419 km, WP 180 km. 1. Sieg für Quintanilla und Husqvarna. Price gewinnt seine 1. Dakar, KTM siegt zum 15. Mal in Folge. ♦ ML

RALLYE DAKAR / Resultate Motorrad

Nach 8930 Gesamtkilometern, davon 4717 Kilometer auf 13 Sonderprüfungen; 138 Motorräder gestartet, 84 gewertet.

1. Toby Price (AUS), KTM, 48:09.15 h; 2. Stefan Svitko (SK), KTM, +39:41 min; 3. Pablo Quintanilla (RCH), Husqvarna, +48:48; 4. Kevin Benavides (RA), Honda, +54:47; 5. Hélder Rodrigues (P), Yamaha, +55:44; 6. Adrien Van Beveren (F), Yamaha, +1:46:29; 7. Antoine Méo (F), KTM, +1:56:47; 8. Gerard Farres Guell (E), KTM, +2:01:00; 9. Ricky Brabec (USA), Honda, +2:11:27; 10. Armand Monleon (E), KTM, +3:27:49; 11. Adrien Metge (F), Honda, +3:50:05; 12. Jacopo Cerutti (I), Husqvarna, +4:11:40; 13. Mário Patrão (P), KTM, +4:14:32; 14. Emanuel Gyuenes (RO), KTM, 4:18:48; 15. Laia Sainz (E), KTM, +4:33:28; 16. Ivan Cervantes Montero (E), KTM, +4:45:23; 17. Jordi Viladoms (E), KTM, 4:51:04; 18. David Casteu (F), KTM, +5:18:04
Leader: 1. Etappe abgesagt; 2. Etappe: Price; 3. Etappe: Benavides. 4. Etappe: Barreda; 5.-7. Etappe: Paulo Gonçalves (P), Honda; 8.-13. Etappe: Price
Etappensieger: Barreda 1; Price 5, Méo 2, Svitko, Rodrigues, Benavides und Quintanilla je 1. - Marken: KTM 8, Honda 2, Husqvarna und Yamaha je 1.

Eisspeedway-WM Strömsund und Östersund

Deutsche im Dunkeln

Von THOMAS SCHIFFNER

Keiner der fünf Deutschen konnte sich für den Eisspeedway-GP 2016 qualifizieren. Günther Bauer boykottierte den Challenge. Österreich stellt zwei Starter, aber Harald Simon stürzte schwer.

Es waren zwei turbulente Eisspeedwaytage in Schweden. Erstmals wurden Qualirunde 2 (in Östersund) und GP-Challenge (Strömsund) binnen zwei Tagen ausgetragen. Am Freitag kämpften die Piloten vor allem gegen die eisige Kälte von bis zu minus 25 Grad. Hinter den drei siegreichen Russen Iwanov,

Khomisevitch und Kononov konnte sich Max Niedermaier (Platz 6) als einziger Deutschsprachiger für den Challenge am folgenden Tag qualifizieren. Harald Simon schaffte keinen Laufsieg und wurde als Achter nur Reservist für Strömsund. Hans Weber (11.) und Markus Jell (12.) schieden aus.

In Strömsund starteten auch die ersten 8 aus Ylitornio und mit Wildcard Stefan Svensson.

Kein Lichtblick in Strömsund

Hier ging es drunter und drüber: Das Flutlicht war äußerst schlecht, die Sicherheitsmaßnahmen mangelhaft. Günther Bauer erklärte nach seinem ersten Lauf (0 Punkte) seinen

Rückzug und trat nicht mehr an. Für den Bayern kam Reservist Simon zum Zug, doch der hatte bei seinem 2. Start einen kapitalen Crash. Der Waldviertler kam mit Prellungen und einem gebrochenen kleinen Finger ins Krankenhaus. Die fünf Russen belegten die Plätze 1 bis 5, doch Sergej Karanchintsev scheidet wegen der Nationsregelung aus (Weltmeister Koltakov ist für den GP gesetzt).

Für eine Sensation sorgte der 23-jährige Salzburger Manfred Seifert, der sich mit 10 Punkten

und Platz 6 bei seiner ersten WM-Teilnahme auf Anhieb für den GP qualifiziert! Sein Mentor Franky Zorn erreichte die Endrunde mit 9 Punkten. Die Schweden Ledström und Svensson ergänzen das bisher neunköpfige GP-Feld. Die noch freien 6 Plätze vergab die FIM (nach Red.schluss) mit Wildcards. Simon sollte hier gute Chancen haben. Ob die Funktionäre auch den kritischen Geist Bauer bedenken, bleibt abzuwarten. In Berlin und Inzell ist er sicherlich gesetzt. ♦

EISSPEEDWAY-WM / Resultate

WM-Qualifikation 2 Östersund/S: 15. Januar 2016, Bahnlänge: 325 m, Wetter: - 25 Grad. Qualifiziert für WM-Challenge Strömsund: 1. Daniil Iwanov (RUS), 15 Punkte; 2. Dmitri Khomisevitch (RUS), 14; 3. Igor Kononov (RUS), 13; 4. Ove Ledström (S), 10; 5. Antonin Klatovsky (CZ), 10; 6. Max Niedermaier (D), 9; 7. Niclas Svensson (S), 9
Reserve: 8. Harald Simon (A), 9; 9. Per-Anders Lindström (S), 7+A; Ausgeschieden: 10. Timo Kankkunen (FIN), 7+N; 11. Johann Weber (D), 6; 12. Markus Jell (D), 4
WM-Challenge Strömsund/S: 16. Januar 2016, Bahnlänge: 362 m, Wetter: minus 11 Grad. Qualifiziert für GP 2016: 1. Khomisevitch, 15 Punkte; 2. Iwanov, 13+3; 3. Kononov, 13+2; 4. Jegor Myshkovets (RUS), 12; 5. (ausgeschieden) Sergej Karanchintsev (RUS), 11; 6. Manfred Seifert (A), 10; 7. Franz Zorn (A), 9; 8. Ledström 7; 9. Stefan Svensson (S), 7; Ausgeschieden: 10. N. Svensson 9; 11. Daniel Henderson (S), 5; 12. A. Klatovsky 5; 13. Jan Klatovsky (CZ), 3; 14. Stefan Pletschacher (D), 2; 15. Lindström 1; 16. Max Niedermaier (D), 0; 17. Günther Bauer (D), 0; 18. Simon 0
Nächstes Rennen: 6./7. Februar 2016, GP Krasnogorsk/RUS Internet: www.fim-live.com



Nur Standbilder: Kononov, Sieger Khomisevitch, Iwanov (v.l.)

Supercross-WM San Diego

Ryan Dungey übernimmt

Von ALEX HODGKINSON

KTM-Fahrer Ryan Dungey übernahm mit einem Sieg im zweiten von 17 Läufen in San Diego die Führung in der Supercross-WM. Ken Roczen wurde nach Sturz erneut Sechster.

Dungey stellte die schnellste Trainingszeit, gewann seinen Vorlauf und übernahm die Führung gleich in der 2. Runde des

Finales von Justin Brayton und verbuchte zum ersten Mal in seiner langen Karriere einen Sieg in San Diego. Nur Chad Reed und Roczen, der schnell von Rang 6 auf Platz 3 vorgefahren war, konnten folgen.

Roczen nach Sturz enttäuscht

Schon in der 5. Runde stürzte Roczen und fiel auf den 9. Platz zurück: «Ich habe einen Fehler gemacht und bin von der Strecke gekommen. Ich bin ent-

täuscht. Ich hatte einen guten Rhythmus. Aber wir haben eine gute Basis. Nächste Woche wird die Strecke nicht so eng und ich kann angreifen.» Mit identischen Rundenzeiten wie Dungey kam der 21-jährige Thüringer als Sechster ins Ziel und belegt denselben Rang in der WM-Tabelle.

Anaheim-Sieger Jason Anderson startete erneut schwach, konnte aber im Rennverlauf von Platz 9 angreifen und sah die

Zielflagge als Dritter, bevor er wegen Missachten der Roten-Kreuz-Flagge um zwei Plätze zurückversetzt wurde.

Der angeschlagene James Stewart qualifizierte sich als 20. aus dem Training, doch er erschien nicht zum Abendprogramm und kann seine Titelchancen schon begraben. Cooper Webb dominierte erneut die 250ccm-Klasse. Der Schweizer Killian Auberson verpasste das Finale knapp. ♦



Angeworfen, wo er 2015 aufhörte: Spitzenreiter Ryan Dungey

SUPERCROSS-WM / Resultate

San Diego/USA: 16. Januar 2016, 2. WM-Lauf
Finale: 1. Ryan Dungey (USA), KTM; 2. Chad Reed (AUS), Yamaha; 3. Cole Seely, Honda; 4. Eli Tomac, Kawasaki; 5. Jason Anderson, Husqvarna (alle USA); 6. Ken Roczen (D), Suzuki; 7. Trey Canard, Honda; 8. Jacob Weimar, Kawasaki (beide USA); 9. Marvin Musquin (F), KTM; 10. Justin Brayton, KTM; 11. Justin Barcia, Yamaha; 12. David Millsaps, KTM (alle USA); 13. Christophe Pourcel (F), Husqvarna; 14. Broc Tickle (USA), Suzuki; 15. Dean Wilson (GB), KTM; 16. William Hahn, Kawasaki; 17. Vince Friese, Honda; 18. Mike Alessi, Honda; 19. Thomas Hahn, Yamaha; 20. Nicolas Schmidt, Suzuki; 21. Phillip Nicoletti, Yamaha; 22. Justin Bogle, Honda (alle USA)
Stand nach 2 von 16 Läufen: 1. Dungey, 47 Punkte; 2. Anderson 41; 3. Seely 40; 4. Reed 37; 5. Tomac 36; 6. Roczen 31; 7. Canard 28; 8. Weimer 22; 9. Millsaps 22; 10. Brayton 22; 11. Musquin 19; 12. Wilson 18; 13. Tickle 17; 14. Barcia 16; 15. Pourcel 11; 16. Bogle 9
Nächstes Rennen: 23. Januar 2016, Anaheim 2/USA
Internet: www.amasupercross.com

NACHRICHTEN

Saisonstart am 31. Januar auf Sardinien

Motocross Vier der sechs MXGP-Werks-Teams (Yamaha mit Weltmeister Romain Febvre, KTM mit Toni Cairoli, Husqvarna mit Max Nagl und Honda mit Gautier Paulin) beginnen die Rennsaison am 31. Januar in Alghero auf Sardinien. Suzuki mit Ben Townley und Kawasaki mit Clement Desalle sowie Shaun Simpson starten erst eine Woche später in Hawkstone Park/GB.

Anne Borchers geht in die Wüste

Motocross-WM 24 Nennungen sind in der MXGP-Klasse, 26 in der MX2-Klasse und 20 in der Damen-WM (WMX) für den WM-Auftakt in Losail/ Qatar am 27.02. abgegeben worden. Neben Max Nagl (MXGP) und Henry Jacobi



Wüstentour: Anne Borchers

(MX2) startet Anne Borchers für Deutschland.

Enduro-Veranstalter stellen Ultimatum

Enduro-DM Die Veranstaltervereine der Enduro-DM trafen sich kürzlich und gründeten angesichts der Streichung der Meisterschafts-Prädikate durch den DMSB eine «Interessengruppe Deutsche Enduro-Meisterschaft». Diese IG fordert mit einer Petition den DMSB auf, die Streichung der DM-Prädikate zurückzunehmen und die geplante Lizenzregelung auszusetzen. Andernfalls wollen die Vereine dem DMSB die Prädikate zurückgeben, sodass er ohne Veranstalter dastände.

Auch Bernd Diener sagt GP-Starts ab

Langbahn-WM Nach der Absage von Joonas Kylmäkorpi und Kai Huckenbeck wollen auch Dirk Fabriek (NL) und Bernd Diener nicht an der WM 2016 teilnehmen. Nach Stephan Katt wäre Theo di Palma (F) nächster Nachrücker. ♦ AH/RP/TS

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW

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



READY TO RACE: BMW Z4 3.0si aufgebaut nach DMSB 24h-Spezial, VLN V5 Reglement, Bj. 2008, 24400 km, auf Rohkarosserie aufgebaut mit sehr aufwendiger WIECHERS Einschweißzelle, DMSB Wagengpass, KW Competition 3-fach, 15 l FT3 Zusatztank im Kofferraum, neu überholter Motor, großes Ersatzteilpaket, 5 Satz Räder, Preis 29.900,- €. Autohaus Kathan GmbH, Münchner Straße 47 - 49, 83707 Bad Wiessee, 08022/86040, www.kathan.de H



M5 575PS Comp.Paket DKG Vollausstattung, EZ 06/2015, ca. 2961 km, 423 kW (575 PS), Singapur-Grau-met., Competition Paket, Connected Drive, Navigationssystem Prof, M Driver's Package, Individual erweiterte Leder- ausstattung Merino Feinnarbe, Glasdach, M Multifunktionssitz, Harman Kardon Surround Sound System, Aktive Sitzbelüftung vorn, Komfortzugang, Soft-Close, Individual Interieurleisten Pianolack schwarz, Sonnenschutzverglasung, Rückfahrkamera, Durchladesystem, Sonnenrollo für Heckscheibe, Sitzheizung für Fondsitze, Lordosenstütze, Connected Drive Services, Speed Limit Info, Lenkradheizung, Skisack, Concierge Services, 20" M Leichtmetallräder Doppelspeiche 601 M mit Mischbereifung, Kraftstoffverbr. komb.: ca. 9,9 l/100 km, Kraftstoffverbr. Innerorts: ca. 14,0 l/100 km, Kraftstoffverbr. außerorts: ca. 7,6 l/100 km, CO2-Emissionen komb.: ca. 232 g/km, Energieeffizienzklasse: F, Hauspreis 89.995,- MwSt. awb. Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Hr. Tschöke, 02251/9451-29, www.tschoeke@rolfhorn.de, www.rolfhorn.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30837



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

BMW Alpina



B4 Biturbo Coupe Switchtronic Allrad, Neuwagen, 301 kW (409 PS), Blacksaphire, Leder, Navi Prof., Xenon, Harman Kardon, DAB, Glasdach, Komfortzugang, Aktive Geschw. Regelung, HeadUp, Kraftstoffverbrauch * Innerorts (l/100km) 10,6 Außerorts (l/100km) 6,3 Kombiniert (l/100km) 7,9 Co2-Emissionen kombiniert (g/km) 183 Co2-Effizienz D 90.330,- € (MwSt. awb.) Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Tel. 02251/9451-28, www.rolfhorn.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30851

Cobra

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

Ferrari

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

F430 mit Handschaltung ges. 0171/4167106 H

Jaguar

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

Lexus



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

Mercedes

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

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERTRIEBS GMBH



SLS ROADSTER, 2012, 18.800 km, DB+1, SEHR ELEGANTE FARBKOMBINATION, NUR 218.800,- € MwSt. awb. Wir kaufen Ihren SLS BAR SOFORT ZU HÖCHSTPREISEN T. 08151-28808, AVG Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30802

VANSPO RTS.DE BY HARTMANN-TUNING



EINZELSTÜCK mit V8-Sound! "MetroLINE", HARTMANN Citan 111 CDI, EZ 06/2014, ca. 6000 km, Aerodynamikpaket MetroLINE (Front-, Seiten-, Heck- und Dachspoiler), Volleder schwarz + Sportlenkr., Sportfedersatz, 17" oder 18" Wunschfelge im Preis enthalten, Chiptuning, Klima u.v.m., Verbr. l/100 km: in.orts 5,0; auß.orts 4,4; komb. 4,6; CO2 komb.: 119 g/km, CO2-Effizienz: A. 35.164,- € (MwSt. awb.) VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30762

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 Command 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. awb.) VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30763



SLR McLaren, 1. Hand, BRD, Carbon, Ceramic, EZ 4/2006, 91500 km, 544 kW (740 PS), Crystal Laurit Silver, Leder exklusiv, Navi, Klima, NR-Fzg., Kapitalanlage, Sievers Tuning, 740 PS/1050 NM (23.500,-), scheckheftgepflegt, Jahreswagengestuz., 19" Zoll Turbine, Carbonsitze, Ceramicbremse, 210.000,- € Autosalon Poh GmbH, Weinstr 223, 67434 Neustadt, Tel. 06321/92660, alexanderpoh@gmx.de



Mercedes SLS AMG Roadster, 1. Hand, B&O, EZ 10/2012, 6100 km, 420 kW (571 PS), obsidianschwarz-met., Leder, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 6 weitere SLS AMG/GT Roadster/Coupé vorh., 225.000,- € (MwSt. awb.) Autosalon Poh GmbH, Weinstr 223, 67434 Neustadt, 06321/92660, alexanderpoh@gmx.de

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

Service**Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen**

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 2550

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mercedes

www.varex.com

... SLS-/G-MODELLE: Wir kaufen an ! ...
..... Kfz-Handel am Tegernsee
..... Tel. 08022/6607080 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30764

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



Mercedes W211 E 55 AMG Kompressor
neuer Edelstahl Fächerkrümmer mit Down-
pipe. Auch Nachnahme möglich. 990,- €. Tel. 0151-23449390 oder e-mail an herbst-heiko@t-online.de

Opel

Manta 400/Ascona 400 ges. 0171/4167106
H

Porsche

Porsche 997 Turbo Hochleistungs Alu Ladeluftkühler. Top Ware. Neu. Auch per Nachnahme möglich. 900,- EUR. Tel. 0151-23449390 oder e-mail an herbst-heiko@t-online.de

Original PORSCHE Rückfahrkamera

www.digitaletechnik.de

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



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

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30781



Panamera Turbo S, PCCB, LED, EZ
09/2015, 5600 km, 419 kW (569 PS),
schwarz, Leder schwarz, Navi, Klima,
Xenon, GSD, SHZ, Fzg.-Nr. 070031,
158.500,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ
GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehren-
feld, 0221/5774120, www.porsche-koeln.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30782



Cayenne Diesel, EZ 12/2013, 64526 km,
180 kW (245 PS), dunkelblau-met., In-
terieur schwarz, Navi, Klima, Panoramad-
ach, Bi-Xenon, PDLs, SHZ, Fzg.-Nr.
A38902, 54.700,- €. Fleischhauer PZ
GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehren-
feld, 0221/5774120, www.porsche-koeln.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30778

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

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



997 Carrera Coupé, PDK, Tel., 19 Zoll,
EZ 05/2011, 69400 km, 254 kW (345 PS),
schwarz, Teilledersitze steingrau, Navi,
Klima, Xenon, PASM, SHZ, Fzg.-Nr.
700111, 58.500,- € (MwSt. awb.) Fleisch-
hauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823
Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120,
www.porsche-koeln.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30783



Cayman 2.7, PDK, 20 Zoll, EZ 01/2014,
30581 km, 202 kW (275 PS), indischot,
Lederpaket/Teilleder, Navi, Klima, Xenon,
PDLs, SHZ, Fzg.-Nr. 163049, 49.800,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15,
50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120,
www.porsche-koeln.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30779

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

www.Rennsportshop.com



Macan S Diesel, 20 Zoll, EZ 06/2015,
11.124 km, 190 kW/258 PS, schwarz,
Serie schwarz, Adaptive Sportsitze, Ab-
standsregeltempomat, Navi, Klima, Xenon,
PDLs, SHZ, Fzg.-Nr. B61748,
71.500,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Frö-
belstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel.
0221/5774120, www.porsche-koeln.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30780

Renn/Rallye

GA Rennsport-Ausrüster
Tel. 08678/245
www.ga-racing.com

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

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

SCHARF und SCHNELL
www.CATCAMS.BE
TEL. +32 (0)3 320 25 60

° NOCKENWELLEN
& ZUBEHÖR
(Veniefeder, -Teiler, NW-Räder, ...)
° RENN PLEUEL
(SAE 4340, geschmiedet!)

FERODO

Motorsport- und
High Performance
Bremsbeläge

Service - Verkauf - Beratung

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

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Jetzt online abonnieren!

■ Leser werben Leser ■ Testabos ■ Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Serie - 2. Folge: Seifenkisten

Ohne Lärm



Das Mekka der Seifenkisten: In Dayton/Ohio finden auf einer dreispurigen Bahn die Weltmeisterschaften statt. Die Stadt gilt als Geburtsstätte des Seifenkistensports

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Im zweiten Teil unserer Serie, die sich mit Racing abseits des Mainstreams befasst, widmen wir uns einer besonders leisen und umweltfreundlichen Disziplin: Rennen mit Seifenkisten.

Wer hat's erfunden? Nein, diesmal waren es nicht die Eidgenossen. Obwohl es in der Schweiz eine lebhaftige Seifenkisten-Szene gibt. «Soap-Box»-Rennen haben ihren Ursprung in den USA. Die Idee stammt von einem Unternehmer aus Dayton/Ohio. Richtig bekannt wurden Seifenkisten aber erst durch den Zeitungsreporter Myrton E. Scott von der «Dayton Daily News». In einem Zeitungsartikel aus den 30er-Jahren erklärte er: «Manchmal wurden (für diesen Sport) auch Kisten verwendet, in denen Käse transportiert wurde. Doch der Name «Cheese-Box» wäre mir unpassend vorgekommen.»

Das erste «Soap-Box-Derby» fand dann auch in Dayton statt.

Am 19. März 1933. 362 Jugendliche waren gemeldet. Die meisten davon Jungs. Bis heute ist Dayton das Mekka des Seifenkistensports. Jährlich finden dort Weltmeisterschaften statt. Es gibt sogar eine permanente Rennstrecke. Wobei der Begriff Rennstrecke etwas viel verspricht. Mehr als eine abschüssige Straße, die am Universitätsgebäude vorbeiführt, ist es nicht. Doch mehr braucht es auch nicht. Seifenkisten werden allein durch die Hangabtriebskraft bewegt. Dabei können sie Geschwindigkeiten von bis zu 60 km/h erreichen. Mehr ist in der Regel aus Sicherheitsgründen nicht erlaubt.

Von der Seifenkiste in den Bob

Gesteuert werden Seifenkisten mit Lenkseilen. Was viel Geschick erfordert und eine gute Ausbildung sein kann. In der Schweiz ist ein gewisser Marius Schneider (17) so lange Seifenkistenrennen gefahren, dass er heute im Bob-Juniorenkader an Olympia teilnehmen kann.

Die Strecken beim klassischen Seifenkistensport eins gegen

eins sind zwischen 250 und 500 Meter lang. Das ideale Gefälle beträgt vier bis fünf Prozent. Um am Start auf Tempo zu kommen, wird von einer Rampe aus gestartet. Je steiler die Piste, desto flacher die Rampe.

Bei uns wurde der Seifenkistensport erst nach dem Zweiten Weltkrieg populär. Weil er günstig ist, hat er rasch Zulauf gefunden. Und in Opel (in den USA war es Chevrolet) einen Schirmherr, der zusammen mit dem ADAC Seifenkistenrennen in Deutschland organisierte. Der Wettbewerb ging so weit, dass dem Sieger dieser «Opel-Meisterschaft» eine Teilnahme bei der WM in Dayton winkte.

Anfang der 70er-Jahre stellten die Rüsselsheimer ihr Engagement ein. Und auch der ADAC verlor das Interesse. Ohne diese Unterstützung nahm die Zahl der Teilnehmer rapide ab. Heute gibt es in Deutschland nur noch knapp 50 Vereine.

Dachverband ist die Deutsche Seifenkisten Derby e.V. (DSKD) mit Sitz in der Moselgemeinde Klüsserath. Dieser überwacht

die Regeln und legt fest, was erlaubt und was verboten ist.

Unterteilt ist der Seifenkistensport in Deutschland in diverse Klassen. Die zwei wichtigsten sind die Junior- und die Senior-Klasse. Die Juniorkategorie ist für alle FahrerInnen von 8 bis 12 Jahre bestimmt. Die Senior-Klasse für Teenager von 11 bis 18 Jahren. Die Kisten der «Kleinen» haben eine einheitliche Form. Man spricht von Sitzkisten, weil der Fahrer vornübergebeugt in seinem Cockpit sitzt. Das Maximalgewicht liegt bei 90 Kilogramm (Seifenkiste plus Fahrer in Rennmontur). Zusatzgewichte sind erlaubt. Die Konstruktion muss aus Holz- oder Holzwerkstoff respektive Hartfaserplatten bestehen. Einfache Spanplatten, wie sie der Baumarkt anbietet, sind aus Sicherheitsgründen nicht erlaubt.

In den Senior-Klassen liegt der Fahrer - ähnlich wie in einem Formel-1-Boliden. Auch hier gibt es klare Richtlinien. Allerdings sind der Fantasie weniger Grenzen gesetzt. Die «Soap-Box» kann wie eine Rakete, ein Tropfen oder eine Flasche aus-

sehen - Hauptsache sie ist windschnittig und der Rollwiderstand ist so gering wie möglich. Denn darum, nur darum geht's bei Seifenkistenrennen.

Nichtsplittender Kunststoff, Holz oder Hartfaserplatten sind als Baumaterial zulässig. Das Maximalgewicht bei den Senioren beträgt 113 Kilo. Wer darüber liegt, muss entweder leichter bauen. Oder er fährt in einer der offenen Klassen (s. rechts).

Gebremst wird erst im Ziel

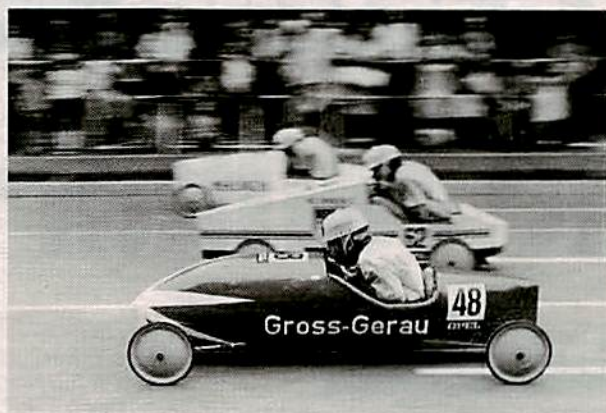
Damit alles mit rechten Dingen zugeht, werden die Kisten vor jedem Rennen gecheckt. Der Seifenkisten-TÜV ist dabei sehr streng. Vorschriftsmäßige Bauart und -weise sowie Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen stehen ganz oben auf der Liste. Auch die Abmessungen der Kiste wird kontrolliert. Auch will die «Soap-Box-FIA» wissen, ob der Fahrer noch was sehen kann, wenn er in der Kiste liegt. Und last but not least: Funktionieren die Bremsen?

Diese sollte der Fahrer bei den klassischen Bergabfahrten laut Reglement nur nach der Ziel-

rasant zu Tal



Richtig futuristisch: Gut zu sehen ist die Stempelbremse (unten)



Opel als Schirmherr: Seifenkistenrennen in den 50er-Jahren



Auch Mädchen geben «Gas»



CH-Lauf: Mit Skilift zum Start



Start zweier Senior-Seifenkisten: Je flacher die Piste, desto steiler die Startrampe

durchfahrt betätigen. Denn die Strecken müssen so beschaffen sein, dass der Fahrer zwischen Start und Ziel ohne Betätigung der Bremse gefahrlos durchfahren kann. Ein Bremsen zwischen Start und Ziel darf nur erforderlich werden, wenn plötzlich Gefahr auftritt. Nach der Zieldurchfahrt ist die Bremse zum Anhalten des Fahrzeugs zu betätigen. Gebremst wird mit einer Stempelbremse, die gegen die Fahrbahn wirkt.

Nicht alle Rennen sind aber «langweilige» Geradeaus-Abfahrten. Die Schweizer Meisterschaft, unterstützt durch Fredy Lienhard, wird am Berg ausgetragen. «Die Strecken sind zwischen einem halben und 1,3 Kilometer lang», erklärt Hanspeter Mühlenstein, Präsident der IG Seifenkisten. «Und mit Pylonen und Heuballen abgesteckt. Sie haben also mehr Rennstreckencharakter als die ursprünglichen Pisten wie wir sie aus Dayton kennen. Oder wie sie auch in Deutschland an der Tagesordnung sind.»

Eines haben Deutschland und die Schweiz aber gemein: Die

Zahl der aktiven Mitglieder nimmt laufend ab. «Ende der 90er-Jahre hatten wir 130 bis 140 Starter pro Rennen. Heute sind es noch die Hälfte», sagt Mühlenstein leicht getrübt.

In Deutschland sieht es nicht besser aus. «Vor zehn Jahren zählten wir bundesweit noch 3000 Seifenkistler», heißt es beim DSKD. Jetzt sind es noch 1500. Der Grund: Das Freizeitangebot für Kinder und Jugendliche ist heutzutage sehr viel vielfältiger geworden. Außerdem sind Seifenkistenrennen eine Familienangelegenheit. Allerdings muss man sich dafür Zeit nehmen. Und wer hat die heute noch?

Manchmal würde sich der Aufwand jedoch lohnen. Siehe das Beispiel von Marius Schneider. Oder Philipp Frommenwiler. Der Mann aus Kreuzlingen am Bodensee hat mit Seifenkisten begonnen und ist heute – bei Porsche fest im Sattel – Profirennfahrer. ♦

NÄCHSTE FOLGE:
MOTORRADBALL

ZUM THEMA Seifenkistenrennen

»» **Kategorien** Wie links beschrieben gibt es diverse Klassen. Neben den Junior- und Seniorekategorien gibt es in Deutschland inzwischen auch eine «offene» Klasse ab acht Jahren. Der/die Meister/in und der/die Vizemeister/in in Deutschland qualifiziert sich für den Start bei der Europameisterschaft.

»» **Kosten** Die Dachverbände in Deutschland, Österreich und der Schweiz bieten übers Internet (Adressen s. weiter unten) Bausätze/-teile an. Ein Mechanikbausatz für die Juniorklasse kostet beim deutschen Anbieter DSKD beispielsweise 260 Euro (für die Seniorekategorie 395 Euro). In der Schweiz kostet ein kompletter Bausatz bei Heinz Lüscher im aargauischen Brugg (ohne Boden

platte) 795 CHF (ca. 730 Euro). In Deutschland wird für die Teilnahme an einem DSKD-Lauf eine Gebühr von 35 Euro (pro Fahrer) verlangt. In der Schweiz ein Startgeld von 25 Franken.

»» **Museum** In Deutschland gibt es seit 2009 ein Museum, das sich ausschließlich den Seifenkisten und seiner Geschichte widmet. Es befindet sich in Buggingen (zwischen Lörrach und Freiburg i.B.). Weitere Infos unter: seifenkistenmuseum.jimdo.com

»» **Internet** Deutsche Seifenkisten-Fans erhalten beim DSKD, dem Dachverband für motorlosen Rennsport, Auskunft: <http://dskd.org>. In der Schweiz kann man sich an die ig-lo-seifenkisten-derby.ch wenden. In Österreich an austria-seifenkiste.com ♦ CE

Fun-Rennen

20 000 Fans in London

Ob ein Batmobil aus Lego, ein Maiskolben auf vier Rädern oder ein Nachbau eines Toro Rosso Formel 1: Der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt. Seit 2000 veranstaltet Red Bull weltweit sogenannte Seifenkistenrennen. Wobei sich der Dosenhersteller von der ursprünglichen Idee (siehe Artikel links) sehr weit entfernt hat und das Reglement so frei gestaltet, dass im besten Fall noch das Fahrgestell an eine klassische «Soap-Box» erinnert. Klar ist: Bei diesen Veranstaltungen steht nicht der Wettbewerb an sich im Vordergrund. Bei den Red-Bull-Seifenkistenrennen dreht sich alles um den Spaß.

Manche kamen zu Fuß ins Ziel

Die Zeit, die bei herkömmlichen Seifenkistenrennen über Sieg oder Niederlage entscheidet, ist bei den Red-Bull-Events zwar nicht unwichtig, aber das Gefühl an sich und Showeinlagen auf dem Weg ins Ziel geben ebenfalls Punkte. Zuletzt in London waren insgesamt 65 solcher mehr oder minder verrückten Konstruktionen am Start. Nicht alle davon sahen das Ziel. Die mit Schikanen und Sprungelementen gespickte Strecke forderte ihre «Opfer». Manch einer erreichte den Zielstrich nur zu Fuß mit seinem Gefährt unterm Arm. Doch der olympische Gedanke zählt. Und die vier Juroren zeigten sich nach waghalsigen Stürzen in der Regel sehr gnädig.

Spaßveranstaltungen wie in London ziehen Zuschauer wie Magnete an. Als Red Bull in den Park am Alexandra Palace bat, kamen 20000 begeisterte Fans. Von solchen Zahlen träumt jeder Veranstalter eines gewöhnlichen Seifenkistenrennens. Dort ist die Zahl der Besucher überschaubar. Ein paar Schaulustige, der Rest sind Familienmitglieder und Freunde. Früher war das anders. Anfang der 50er-Jahre säumten in Großstädten wie München oder Stuttgart 20000 bis 30000 Zuschauer die Straßen. ♦ CE



Ein Toro Rosso als Seifenkiste

IM RÜCKSPIEGEL

1996 1986
1976 1966

Die Januar-Highlights

Von IMRE PAULOVITS

... vor 20 Jahren



Tadayuki Okada: sensationelle Bestzeit mit Zweizylinder-Honda

Motorrad-WM Loris Capirosi wechselt vom Pileri-Team in das neue Yamaha-Team von Wayne Rainey. Das zweite Yamaha-Werksteam von Kenny Roberts rückt mit den Nachwuchs-Piloten Kenny Roberts Jr., Norick Abé und Ex-Motocross-Weltmeister Jean-Michel Bayle an. Roberts' letztjähriger Pilot Luca Cadalora hat zu Kanemoto-Honda gewechselt.

Nach Aprilia baut auch Honda eine Zweizylinder für die Königsklasse. Neben den käuflichen Maschinen setzt das Werk zur Entwicklung mit Tadayuki Okada auch eine Werks-Variante ein. Bei den Tests in Shah Alam sorgt der Japaner für die Sensation und fährt mit der 100 kg leichten Maschine die Bestzeit vor allen Vierzylinder-Piloten.

Ralf Waldmann, auf der HB-Honda einer der Top-Favoriten für den 250er-Titel, erlebt beim ersten Test in Shah Alam einen Schock: Das neue Honda-Fahr-

werk, bei dem der Motor 3 cm weiter vorn eingebaut ist, erweist sich als unfahrbar, und der Deutsche verliert 1,9 Sekunden auf Max Biaggi auf der Aprilia. Teamchef Dieter Stappert und Technikchef Sepp Schlögl fliegen nach Japan zur Krisensitzung.

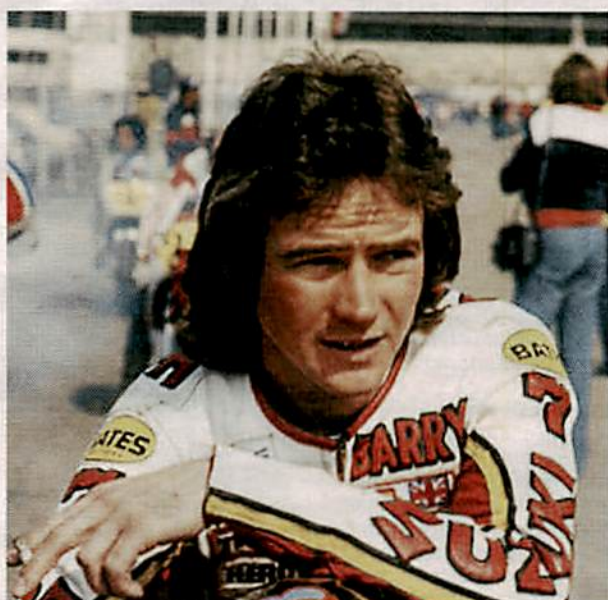
In der 125er-WM wird das Gewicht erstmals mit Fahrer gemessen. Es muss 130 Kilo ohne Tank betragen. Leidtragender: Ex-Weltmeister Dirk Raudies, der sowohl an seinem Motorrad als auch an seinem Körper Gewicht zulegen muss.

Superbike-WM Der zweifache Weltmeister Carl Fogarty wechselt von Ducati zu Honda. Dafür holt Ducati-Teamchef Virginio Ferrari Badboy John Kocinski aus dem Ruhestand. Im österreichischen Promotor-Ducati-Team fahren Troy Corser, Mike Hale und Andy Meklau.

Dakar Rallye Vorjahres-Sieger Stéphane Peterhansel erwischt als Führender an einem Tank-

stopp schlechten Sprit, er verliert 2 Stunden 50 Minuten auf seinen Teamkollegen Edi Orioli. Die Beschwerde von Yamaha wird abgewiesen, so nehmen sie Peterhansel aus dem Rennen. Orioli gewinnt seine vierte Dakar vor vier KTM-Piloten. Heinz Kinigadner, der eine Etappe gewonnen hatte, musste als Zweiter hinter Peterhansel mit Motorschaden aufgeben. Erfreuliches aus deutscher Sicht: Norbert Schilcher gewinnt als Gesamtneunter die Marathon-Klasse, Andrea Meyer trotz einer zwischendurch ausgereckten Schulter die Damenwertung. **Motocross** Der zweifache Weltmeister Donny Schmit (125ccm 1990, 250ccm 1992) stirbt zwei Tage vor seinem 29. Geburtstag an einer Hirnblutung. Im ADAC-Supercross-Cup führt ein Rennen vor Schluss überraschend Jochen Jasinski zehn Punkte vor dem US-Amerikaner Mike Jones.

... vor 40 Jahren



Barry Sheene: weiterhin Suzuki-Werksfahrer in der 500er-WM

Motorrad-WM Ende der Saison 1975 hatten MV Agusta, Suzuki und Yamaha ihren werkseitigen Rücktritt aus der 500er-WM erklärt, das zu einigem Trubel auf dem Fahrermarkt führte. Am schnellsten hatte Weltmeister Giacomo Agostini die Situation gelöst: Er stellte mit privaten Sponsoren, darunter Marlboro, ein Budget zusammen, mit dessen Hilfe er MV Agusta zur Rückkehr überreden konnte. So bekommt Agostini verbesserte 350er- und 500er-Vierzylinder. Ab Mitte der Saison soll die vom ehemaligen Ferrari-Ingenieur Dr. Giuseppe Bocchi entworfene 180-Grad-V4 für die 500er-WM bereitstehen. Dazu bekommt Agostini von Yamaha Material für die Formel 750. Für die 500er-WM wird bei Yamaha Europa eine Vierzylinder von Vince French für Johnny Cecotto vorbereitet.

Suzuki hat sein Werksteam doch wieder formiert. Unter dem neuen Teamchef Mervyn Wright fahren Barry Sheene,

John Newbold und John Williams. Jack Findlay setzt private RG 500 und TR 750 ein. Auch Dieter Braun bekommt eine RG 500. Teuvo Lämsivuori baut eigene Fahrgestelle für den 500er Square Four und die 750er Dreizylinder.

Phil Read will sich mit privaten Sponsoren um die Entwicklung der Norton Challenge mit dem Zweizylinder-750er-Motor von Cosworth kümmern und sucht auch noch nach Material für die 500er-WM.

Die italienische Holzbearbeitungsfirma Piovaticci, 1975 mit Eugenio Lazzarini 50er-Vizeweltmeister, hat ihr 50er- und 125er-Material an Bultaco verkauft. Auch die Piovaticci-Konstrukteure Jan Thiel (Motor) und Martin Mijwaart (Fahrwerk) kommen zu Bultaco, die Maschinen werden von Angel Nieto und Ricardo Tormo eingesetzt.

Zwei große deutsche Namen wollen in der Gespann-WM ein Comeback geben: Klaus Enders hat bei Mike Krauser unter-

schrieben und soll das neue BMW-Gespann mit dreifach gelagerter Kurbelwelle und Doppelnocken-Viertventilkopf, der auf dem Prüfstand 81 PS leistet, einsetzen. Helmut Fath will ebenfalls wieder selber fahren und beweisen, wie konkurrenzfähig der von ihm konstruierte ARO-Zweitakter ist.

Motocross-WM Honda hat vor, in allen drei Klassen in die Motocross-WM einzusteigen, aber sie können Roger de Coster (500) und Gaston Rahier (125) nicht von Suzuki abwerben. Beide Fahrer lassen sich von den Neuentwicklungen ihres bisherigen Arbeitgebers überzeugen. Puch kann neben Weltmeister Harry Everts den sechsfachen Weltmeister Joël Robert, der seine 16. WM-Saison fährt, für sein 250er-Team verpflichten.

Speedway Der Neuseeländer Ivan Mauer, bislang sechsfacher Weltmeister, wird mit dem Orden «Member of British Empire» ausgezeichnet.

des Motorradsports

... vor 30 Jahren



Toni Mang: Der Vizeweltmeister unterschreibt bei Rothmans



Zum vierten Mal Sieger der Dakar-Rallye: Cyril Neveu auf Honda

Motorrad-WM Freddie Spencer, der 1985 als erster (und einziger) Fahrer die 250er- und die 500er-WM im gleichen Jahr gewinnen konnte, hatte einen schmerzhaften Winter verbracht. Bereits in Silverstone hatte er sich den rechten Daumen gebrochen, holte damit aber noch beide WM-Titel. Bei einem Rennen in Japan nach der WM-Saison hatte er mit dem noch nicht ausgeheilten Daumen das ausbrechende Motorrad nicht genügend im Griff, flog bei Tempo 200 aus dem Sattel, beschädigte sich den Daumen noch einmal und lädierte sich den linken Fuß. Bei einem Sturz beim Superbikers in Bologna verletzte er sich am Fuß noch einmal. Über Weihnachten hat sich der dreifache Weltmeister einigermaßen auskuriert und beginnt gleich im Januar mit Testfahrten für Michelin und Honda sowohl für die 500er-WM als auch für die US-Super-

bike-Meisterschaft. Er will auch wieder die 200 Meilen von Daytona mit dem Superbike fahren.

Für Daytona wird auch ein Großaufgebot aus Deutschland erwartet. Bei den 250ern sollen der neue Rothmans-Honda-Pilot Toni Mang, Martin Wimmer, der nun mit HB-Sponsoring fahrende Manfred Herweh sowie das Römer-Team mit Reinhold Roth und Harald Eckl antreten. Bei den 200 Meilen der Superbikes werden Suzuki-Werkspilot Ernst Gschwender und der neu bei Hein Gericke fahrende Peter Rubatto antreten.

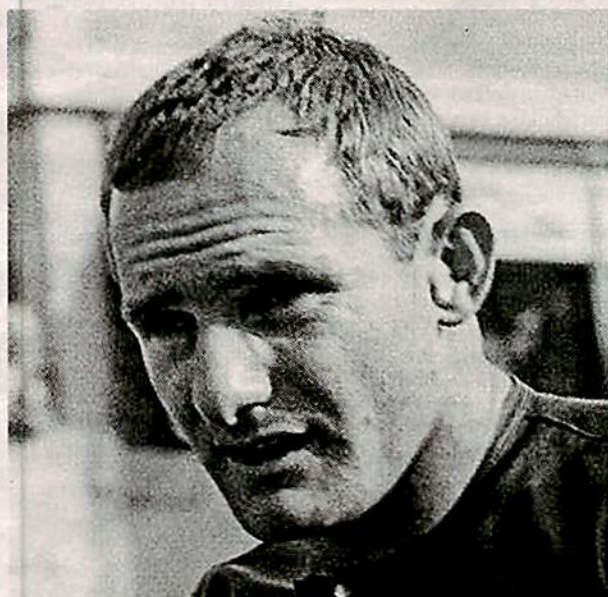
Der 500er-Pilot des Hein-Gericke-Teams, Manfred Fischer, wird die DM und die WM mit einer Honda RS 500 mit Juchem-Rahmen fahren. Noch exotischer entschied sich Ron Haslam: Der 500er-WM-Fünfte und Ex-Honda-Werkspilot wechselt zu elf und wird dort das achschenkelnge Motorrad mit Honda-Werksmotor fahren.

Kenny Roberts steigt mit einem Yamaha-Team in die 500er-WM ein. Seine Fahrer: Randy Mamola und Mike Baldwin. Beim Galloni-Werksteam in der 125er-WM wird neben Weltmeister Fausto Gresini der 22-jährige Luca Cadalora fahren.

Dakar-Rallye Der Wüstenmarathon wird vom Tod des Organisators Thierry Sabine überschattet, der bei einem Hubschrauber-Absturz in einem Sandsturm ums Leben kommt. Vorjahres-Sieger Gaston Rahier und das BMW-Team erleben ein Desaster mit Benzinproblemen, Reifenschäden und Stürzen. Dafür feiert Honda einen Dreifachsieg mit Cyril Neveu, Gilles Lalay und Andrea Balestrieri.

Motocross Harald Ott avanciert zum Hallenkönig. Er gewinnt im Januar in Dortmund und das Halbfinale in Bremen und führt den ADAC-Hallen-Cross-Cup mit 82 Punkten vor Jürgen Schächinger (73) an.

... vor 50 Jahren



Mike Hailwood: spektakulärer Wechsel von MV Agusta zu Honda

Motorrad-WM Der fünffache Weltmeister Mike Hailwood unternimmt den spektakulärsten Markenwechsel des Jahrzehnts. Nachdem er von 1962 bis 1965 auf MV Agusta viermal in ununterbrochener Reihenfolge Weltmeister bei den 500ern geworden war und dabei 27 der 35 GP gewann, wurde er von seinem Freund und Hondas Teamkapitän Jim Redman zum Wechsel in den japanischen Rennstall überredet. Hailwood soll in den Klassen 250 und 350ccm mit den Sechszylindern und bei den 500ern mit der neuentwickelten Vierzylinder starten. MV Agusta setzt in den Klassen 350 und 500 ccm auf Giacomo Agostini, 1965 Vizeweltmeister in diesen beiden Klassen.

Die italienische Marke Mondial, in den 1950er-Jahren mit Nello Pagani, Bruno Ruffo, Carlo Ubbiali und Traquinio Provisini viermal 125er-Weltmeister mit Einzylinder-Viertakttern, stellt ein neues Rennmotorrad

mit luftgekühltem Zweizylinder-Zweitakter vor. Der drehsterngesteuerte Motor mit je 43 mm für Bohrung und Hub leistet 30 PS bei 14 000/min, ist mit einem Achtgang-Getriebe versehen und soll vom italienischen Meister Francesco Villa gefahren werden.

Helmut Fath, Gespann-Weltmeister 1960, bereitet sich nach seinem Unfall vom Nürburgring 1961, bei dem er schwer verletzt und sein Beifahrer Alfred Wohlgemuth getötet wurde, auf ein Comeback vor. Dazu baut er ein Gespann mit Vierzylinder-Motor und Benzineinspritzung auf, von dem bereits ein Einzylinder-Versuchsmotor auf dem Prüfstand läuft.

Da die Honda-eigene Rennstrecke von Suzuka von vielen als zu gefährlich angesehen wird, wurde in der Nähe des schneebedeckten Vulkans Fuji der 6 Kilometer lange Fisco-Circuit fertiggestellt. Auf ihm soll im Oktober der GP von Japan stattfinden.

Die FIM hat die Anzahl der WM-Läufe auf 12 begrenzt, dies gilt sowohl für die Straßen- als auch für die Motocross-WM.

Motocross-WM BSA hat für ihren 500er-Weltmeister von 1964 und '65, Jeff Smith, bei Eric Cheney eine 250er-Viertakter bauen lassen, mit der sie gegen die Zweitakter von Greeves, Husqvarna und CZ gegenhalten wollen. Die Maschine hat einen Alu-Zylinder und das Öl im Rahmen, das Gewicht wurde gegenüber dem Vormodell von 120 auf 100 kg gesenkt.

Die gegen die Zweitakter immer mehr in Rückstand kommenden Viertakter sollen in der Klasse über 500ccm eine neue Chance bekommen. Diese wird zunächst als FIM-Cup ausgeschrieben.

Geländesport Zündapp bietet seine erfolgreiche 50er-Geländemaschine nun auch Kunden an. Der luftgekühlte Fünfgang-Motor leistet 6,25 PS bei 7500/min, die 85 kg leichte GS 50 kostet 1980 Mark.

Motorrad-Stars gestern & heute

ACHTUNG FAHRERLAGER!


**DARYL
BEATTIE**


Wie sich Dinge ändern können: Im Pressesaal sitzt ein bescheidener und freundlicher, kahlköpfiger Mann und sammelt Informationen, bevor er in seiner kleinen TV-Kommentator-Box untertaucht.

Einst war dieser Mann mit schwarzer Lockenpracht ein Komet in der Königsklasse. Daryl Beattie holte sich gleich in seiner ersten kompletten WM-Saison 1993 den 500er-Sieg in Hockenheim und schloss die WM hinter Kevin Schwantz und Wayne Rainey sowie vor Mick Doohan auf dem dritten Platz ab.

Doch trotzdem wurde sein Honda-Vertrag nicht verlängert, und er wechselte ins Yamaha-Team von Kenny Roberts. Jahre später erzählte er mir, warum: «Honda wollte 1994 mit der neuen RC45 unbedingt gleich die Superbike-WM gewinnen. Weil ich zuvor für sie die 8 Stunden von Suzuka gewonnen hatte, hielten sie mich für den richtigen Mann für diese Aufgabe. Danach hätte ich wieder in die 500er-WM zurückkommen können, eine andere Alternative ließen sie mir nicht.» Beattie wollte aber unbedingt bei den 500ern bleiben und ging zu Yamaha. Doch nach Rainey's Querschnittslähmung war das Team ebenfalls wie paralysiert, und die 1994er YZR 500 keine gelungene Konstruktion.

Beattie stürzte in Le Mans, sein linker Fuß geriet in die Kette, die ihm alle fünf Zehen abschnitt. Er musste pausieren und unter-

schrieb danach für 1995 bei Suzuki. Dort stieg er wieder zu seiner früheren Form auf, gewann in Suzuka sowie auf dem Nürburgring und führte die WM vor Mick Doohan an. Doch dann brach er sich in Assen das Schlüsselbein. Auch so unterlag er Doohan im WM-Kampf nur knapp. Doch eine Fortsetzung gab es nicht. 1996 stürzte Beattie bei Vorsaisontests und zog sich Kopfverletzungen zu. Von da an war seine Karriere nur noch durch Stürze gekennzeichnet, und er fand nie mehr seinen früheren Speed. Den Grund fanden Ärzte Jahre später: Er hatte sich bei einer seiner Kopfverletzungen das Innenohr beschädigt, daher war sein Gleichgewichtsgefühl beeinträchtigt.

So musste Beattie, der zu den ganz außergewöhnlichen Talenten gehörte, die Australien über die Jahrzehnte von Tom Phillis bis Casey Stoner hervorgebracht hat, seine Karriere frühzeitig beenden. Doch keine zwei Jahre später fand er als Fernsehkommentator bei Network Ten eine neue Aufgabe. Noch heute kommentiert er für sie die Motorrad-WM und die Formel 1. Ebenso hat der Flugnarr Lizenzen für Hubschrauber, Paragliders und neuerdings sogar für Industrie-Drohnen. Dazu fährt der 45-Jährige wieder viel Motorrad, vor allem im Gelände, und organisiert seit zwei Jahren Motorradtouren durch die schönsten Landschaften Australiens. PEPI BÖRÖCZKY/IP

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



Daryl Beattie: 1995 auf Suzuki 500er-Vizeweltmeister

Namen & Nachrichten

10 km mit falschem Namen

»» **Valteri Bottas** Der Williams-Pilot hat in Finnland an einem 10-Kilometer-Lauf teilgenommen. Das ist für Spitzensportler wie ihn keine außerordentliche Leistung. Bottas aber trat unter falschem Namen an: Valto Pikkariainen. «Damit ich meine Ruhe hatte. Und keine Journalisten kamen», erklärt Bottas, der die Strecke in 38:54 min zurücklegte. Dass kein finnischer Reporter beim Lesen der Startliste auf die Idee kam, hinter dem Namen versteckte sich Formel-1-Pilot Bottas, ist erstaunlich. «Valto» ist Bottas' Spitzname, Pikkariainen der Nachname seiner Freundin... »»

»» **Johnny Cecotto** Der Venezolaner wird am Montag (25. Januar) 60 Jahre alt. Wo Alberto, so der eigentliche Name von «Johnny», fuhr, war er stets vorne. Nach einer erfolgreichen Motorrad-

Karriere (14 WM-Laufsiege, 3500ccm-Weltmeister) stieg er auf Rennwagen um und gewann u.a. Rennen in der Formel 2, die 24h am Nürburgring, holte Titel im ADAC GT Cup, der deutschen STW-Meisterschaft sowie der seligen V8Star. In der DTM wurde er 1990 unglücklicher Vize.

»» **Max Deubel** Der vierfache Gespann-Weltmeister, dreifache Isle-of-Man-Sieger und ehrenamtliche Sportfunktionär (79) wurde letzte Woche auf der DMSB-«Gala der Meister» mit dem DMSB-Pokal für seine Verdienste um den Motorradsport geehrt.

»» **Timo Bernhard** Vergangenen Samstag (16. Januar) wurden der WEC-Champion und seine Frau Katharina zum zweiten Mal Eltern. Ben, so der Name des Neuankommings, ist nach Paul (2) der zweite Sohn des MSa-Kolumnisten. ♦ CE/MBR/AW



Johnny Cecotto



Max Deubel



Timo Bernhard

LESERBRIEFE

Die Füße stillhalten
Zu «Sein langer Leidensweg», MSa 4/2016

Endlich mal eine recht sachliche Bestandsaufnahme über die «fehlenden» Informationen über den Gesundheitszustand von Formel-1-Rekordweltmeister Michael Schumacher, ohne all diese – vor allem für die Familie – zusätzlich belastenden Spekulationen der (Boulevard-)Presse! Aber Gehirnverletzungen mit – zumindest für medizinische Laien – ungewisser Heilungsprognose bieten nun besonders viel Raum für wüste Annahmen, teilweise auch für mich!

Ich hatte zwar keine Gehirnblutung/-quetschung, aber zwei Monate vor Schumachers Skiunfall einen Schlaganfall. Mit guten Ärzten/Therapeuten, Geduld und verdammt viel (Patienten-)Arbeit bin ich fast wieder der «Alte» geworden. Hoffentlich schafft Schumi das auch! Der oben genannte «Dreiklang» gilt generell für alle Rehabilitanden. Fehlt nur eine Komponente, dann geht es meist schief! Deshalb sollten wir alle – Fans und Medien – die Füße stillhalten, Schumi «malochen» lassen und auf weitere «Kehm'sche Aussagen» warten!
Hans-Werner Hansen,
D-40476 Düsseldorf

Schon 33 Jahre alt

Zu «Neue Teams: Alles oder nichts», MSa 4/2016

Eigentlich dürfte so ein Fehler nach über zwanzig Jahren nicht passieren. Unser Sohn wurde am 4.7.1960 geboren und war also bei seinem F1-Debüt nicht, wie im Artikel angegeben, 31, sondern 33 Jahre alt. Heute wissen wir, dass Nick Wirth das Team fallen ließ, weil ihm Flavio Briatore ein gutes Angebot als Renningenieur gemacht hat.
Rudolf Ratzenberger,
A-5010 Salzburg

Anmerkung von MSa: MSa gibt Rudolf Ratzenberger, dem Vater von Roland, Recht und entschuldigt sich. Der Verfasser des Artikels, der Chef vom Dienst, war noch nie besonders gut im Rechnen...

Nichts zu erwarten

Zum ADAC Euro-Cup und IDM-Veranstaltungen

Leider ruiniert der ADAC mit seinem Alleingang die Deutsche Motorradmeisterschaft. Nur eine gemeinsame, starke, nationale Meisterschaft zieht Zuschauer und Talente nach (siehe Spanien). Von der ADAC-Serie ist nichts zu erwarten. Das ist Fakt – jede Wette! Eigentlich sollte sich der DMSB um eine IDM kümmern, aber solange ein Anti-Motorradmann wie

Hans-Joachim Stuck dort regiert, passiert mit Sicherheit nichts in dieser Richtung! Bei Klassik-Motorrad-Rennen sind mehr Zuschauer (Schotten, Schleitz, Sachsenring usw.), das sollte dem IDM-Promoter zu denken geben, sich nicht «souverän» dem ADAC anzudienen.
Werner Anton Pedack,
D-90765 Fürth

Mal fahren lassen

Zum Interview mit Thomas Lüthi, MSa 4/2016

Da bin ich ja mal gespannt, was der Ex-Weltmeister Lüthi unter seinem neuen Crewchief Gilles Bigot abliefern wird. Bigot soll im Unterschied zu Vorgänger Alfred Willeke weniger «technisch» sein, soll das Werkzeug auch mal ruhen und seinen Fahrer mal fahren lassen. Talent als Fahrer soll der Lüthi ja genügend haben, heißt es bisweilen über den sensiblen Schweizer.
Kurt Röhliberger,
CH-3000 Bern

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
 nisa@motorpresse.de

Redaktion: Michael Bräutigam (Redakteur),
 Christian Eichenberger (Chef vom Dienst),
Sonderkorrespondenten:

Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Imre Paulovits, Thomas Schillner

Freie Mitarbeiter:
 Belgien: Christian Fischer
 Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
 Georg Dobes, Martin Gruhier,
 Michael Heimrich, Sven Kopf, Annette Laqua,
 Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr,
 Robert Pairan, Achim Schlängl, 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 Dörrenbacher,
 dpa/picture alliance, Daniel Fessel, Jean-Pierre
 Froidevaux, Claus Hermann, Nikolett Kovacs,
 Nico Schneider, XPB, LAT, sutton-images.com,
 Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Friedrich Weisse,
 Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Daniel Abt, Timo Bernhard,
 Mike Rockenfeller

Grafik und Produktion:
 Michael Heinz (Art Director), Daniel Gührer

Schlussredaktion:
 Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182-01
 MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und
 sport Gruppe

Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Jens Katemann
 Stellvertreterin: Birgit Priemer

Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.)

Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger

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

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

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

Herstellung:
 Rainer Jüttner (verantwortlich)

Syndication/Lizenzen:
 Tel.: +49 (0)711 182 1379 / 2379

Druck:
 D20 Druckzentrum Oberfranken GmbH & Co. KG,
 Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg

Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau
Erscheinungsweise:
 wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft:
 2,00 € (D); 2,10 € (A); 3,50 CHF (CH)

Jahresabonnement:
 € 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D+A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10 Ausgaben: €
 13,90 (D+A), CHF 25,90 (CH); Übriges Ausland auf
 Anfrage; Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer
 Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit
 einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Ki-
 oskkauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abbonentenservice:
 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

Die Helden des GRAND PRIX Actioncomic-Jahrbuch

Eine Auswahl der spannendsten Renn-Szenen und großen FORMEL-1-Siege als farpraves Dokumentar-COMIC



comic-contor.de Helden des Grand Prix; e-bay.de/amazon.de Michel Vaillant

WROOM! Na, kürzlich in einem der aktuell aufliegenden Formel-1-Jahrbücher geschmökert? Dabei muss man aber nicht unbedingt auf Prüller und Co. zurückgreifen. Es gibt auch kultige Comics: «Helden des Grand Prix» handelt von 1979, als Jody Scheckter lange vor Michael Schumacher letzter Ferrari-Champion wurde. «Michel Vaillant» ging sogar in Serie. Diese kultigen Comics kann man noch beziehen.



Flieger-Asse: Die Motocross-Freestyle-WM macht Halt in Linz

TERMINE

AUTOMOBIL

22./23.1. Trophée Andros, Lans-en-Vercors F

MOTORRAD

23./24.1. Freestyle-Motocross/Night of the Jumps, Linz WM A
 23.1. Supercross, Anaheim/Kalifornien WM USA
 24.1. Eisspeedway, Weiblenbach/Tirol A

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 19.1.

12.30 Classic Races: Die Rallye Portugal (Dokumentation) MOTORVISION-TV

13.00 Classic Ride: Die Historic Ice Trophy (Dokumentation) MOTORVISION-TV

19.05 Rallye-WM 2015, Monte Carlo (MC), Rennen (Zus.) MOTORS-TV

21.40 Formel-3-EM: Best of 2015 (Zus.) MOTORS-TV

23.00 NASCAR, Fontana/Kalifornien (USA), Rennen (W) MOTORVISION-TV

MITTWOCH, 20.1.

12.30 Classic Races: Die Rallye Argentinien (Dokumentation) MOTORVISION-TV

23.00 NASCAR, Martinsville/Virginia (USA), Rennen (W) MOTORVISION-TV

DONNERSTAG, 21.1.

1.30 Blancpain-Endurance-Serie: Best of 2015 (Zus.) MOTORS-TV

12.40 Classic Races: Das 1000-km-Rennen Nürburgring 1984 (Doku.) MOTORVISION-TV

15.10 Rallye-WM 2015, Monte Carlo (MC), Rennen (Zus.) MOTORS-TV

20.00 Rallye-WM, Monte Carlo (MC), Rennen/Super Special Stage 1 (live) SPORT 1

21.05 Mercedes-Benz: Stars & Cars 2015, Stuttgart (D), Veranstaltung (Zus.) SPORT 1+

23.00 NASCAR, Texas/Texas (USA), Rennen (W) MOTORVISION-TV

FREITAG, 22.1.

1.20, 4.50 Rallye-WM, Monte Carlo (MC), uper Special Stage 1 (Zus.) SPORT 1+

12.40 Classic Races: Die Can-Am-Serie 1973 (Dokumentation) MOTORVISION-TV

23.00 NASCAR, Bristol/Tennessee (USA), Rennen (W) MOTORVISION-TV

23.15 Rallye-WM, Monte Carlo (MC), Rennen/2. Tag (Zus.) SPORT 1

SAMSTAG, 23.1.

1.00 Rallye-WM, Monte Carlo (MC), Rennen/2. Tag (Zus.) SPORT 1+

7.00 Classic Races: Die Can-Am-Serie 1973 (Dokumentation) MOTORVISION-TV

8.15 NASCAR, Bristol/Tennessee (USA), Rennen (W) MOTORVISION-TV

12.20 Rallye-WM, Monte Carlo (MC), Rennen/2. Tag (Zus.) SPORT 1+

16.05 Wenn die Zeit rast: Ein Rennteam im Einsatz (Doku.) NZ4

18.00 Rallye-WM, Monte Carlo (MC), Rennen/3. Tag (Zus.) SPORT 1

19.45 Rallye-WM, Monte Carlo (MC), Rennen/3. Tag (Zus.) SPORT 1+

23.00 NASCAR, Richmond/Virginia (USA), Rennen (W) MOTORVISION-TV

SONNTAG, 24.1.

6.05 Magazin: Die Tourenwagen-WM 2009 (Dokumentation) MOTORVISION-TV

8.35 Rallye-WM, Monte Carlo (MC), Rennen/3. Tag (Zus.) SPORT 1+

9.00 Rallye-WM, Monte Carlo (MC), Rennen/Live Stage 1 (live) SPORT 1+

15.10 Reportage: Der Audi TT Cup 2015 (Dokumentation) MOTORVISION-TV

18.25 Rallye Dakar 2016, Argentinien/Bolivien, Reportage N-TV

20.50 Rallycross-WM 2015, Lauf in Argentinien, Rennen (Zus.) MOTORVISION-TV

21.45 Rallye-WM, Monte Carlo (MC), Rennen/4. Tag (Zus.) SPORT 1

22.30 NASCAR - The List: Heftige Kämpfe und Fehden (Dokumentation) MOTORVISION-TV

23.00 NASCAR, Talladega/Alabama (USA), Rennen (W) MOTORVISION-TV

MONTAG, 25.1.

2.20 Rallye-WM, Monte Carlo (MC), Rennen/4. Tag (Zus.) SPORT 1+

5.10 Rallye-WM, Monte Carlo (MC), Rennen/2. Tag (Zus.) SPORT 1+

5.45 Rallye-WM, Monte Carlo (MC), Rennen/3. Tag (Zus.) SPORT 1+

7.10 Rallye-WM, Monte Carlo (MC), Rennen/4. Tag (Zus.) SPORT 1+

12.40 Classic Races: Die goldenen Zeiten des Rallyesports (Doku.) MOTORVISION-TV

16.35 Super Cars: Hinter den Kulissen von Le Mans (Reportage) MOTORVISION-TV

23.00 NASCAR, Kansas City/Kansas (USA), Rennen (W) MOTORVISION-TV

23.30 Rallye-WM, Monte Carlo (MC), Rennen/2. Tag (Zus.) SPORT 1+

DIENSTAG, 26.1.

0.05 Rallye-WM, Monte Carlo (MC), Rennen/3. Tag (Zus.) SPORT 1+

0.30 Rallye-WM, Monte Carlo (MC), Rennen/Live-Stage (Zus.) SPORT 1+

1.30 Rallye-WM, Monte Carlo (MC), Rennen/4. Tag (Zus.) SPORT 1+

12.40 Classic Races: Die Afrika Rallye 1959 (Doku.) MOTORVISION-TV

23.00 NASCAR, Charlotte/North Carolina (USA), Rennen (W) MOTORVISION-TV

MOTORRAD

DONNERSTAG, 21.1.

5.05 High Octane: Die US-Motocross-Championship-Serie (Doku.) MOTORVISION-TV

SONNTAG, 24.1.

14.20 Motocross/ADAC Masters 2015, Lichtenvoorde (D), Rennen (Zus.) MOTORVISION-TV

14.45 Motocross/ADAC Masters 2015, Gaildorf (D), Rennen (Zus.) MOTORVISION-TV

18.25 Rallye Dakar 2016, Argentinien/Bolivien, Reportage N-TV

MONTAG, 25.1.

5.05 High Octane: Der legendäre Jeremy McGrath (Motocross/Doku.) MOTORVISION-TV

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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



IM NÄCHSTEN HEFT / 26.01.2016

AUTOMOBIL
 Formel 1: Hintergrund-Storys
MOTORRAD
 Freestyle-Motocross-WM: Linz
 Supercross-WM: Anaheim

**MOTOR
SPORT**
aktuell

ZEITVORTEIL

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



GRATIS
für Sie zur Wahl

PROS Sport-Chronographen

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

14%
PREISVORTEIL

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1277705
Ich erhalte **Motorsport aktuell** im Halbjahresabo (25 Ausgaben) für zzt. nur 43,- € (D, A) (CH: 74.90SFr.)
inkl. MwSt. und Versand. Mein Geschenk, den Chronographen meiner Wahl, erhalte ich nach
Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung
per Bankeinzug wird vorab 1 GRATIS-Ausgabe geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraums
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@dvpv.de widerrufen.

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

IBAN: _____
BIC: _____ Geldinstitut: _____

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubigerkennungsnummer DE77220000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Als Geschenk wähle ich: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. PROS Sport-Chrono HI-POWER

2. PROS Sport-Chrono DUAL-TIME

Verlagsgarantie: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt 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@dvpv.de

Datum: _____ Unterschrift: _____

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