

**MOTOR
SPORT**
aktuell

NR.15 / 29. MÄRZ 2017

Rallycross-WM

**Interview mit
Petter Solberg**

Moto2 in Katar

**Starker zweiter
Platz für Lüthi**

Ferrari-Triumph in Melbourne!

Vettel ärgert Mercedes



Deutschland €2,20
A €2,40 · CH \$3,50 · I €2,90
B, NL, LUX €2,60 · E €2,90



Saisonauftritt MotoGP Katar
**Rookie Viñales siegt
bei Yamaha-Debüt!**



Superbike-Weltmeisterschaft
**Jonathan Rea erklärt,
warum er dominiert**



VLN Langstreckenmeisterschaft
**Porsche: Klarer Sieg
beim Saisonauftritt**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Wie Vettel die Sterne in die Schranken wies **S. 4**
- Formel 1** Der F1-Auftakt von Australien in Zahlen **S. 6**
- Formel 1** Wer steht nach dem Melbourne-Rennen wo? **S. 8**
- Formel 1** Aus dem Fahrerlager und Kommentar **S. 10**
- Formelsport** F1-Hintergründe und weitere Formel-News **S. 12**
- Sportwagen** Manthey siegt beim Auftakt der VLN **S. 14**
- Simracing** Suche nach SUPER RACER und Hintergründe **S. 16**
- Sportwagen** Hintergründe und News aus der Szene **S. 18**
- Rallycross** Doppelweltmeister Solberg im Interview **S. 20**
- Rallycross-WM** Saisonvorschau und letzte News **S. 22**
- Rallyesport** Die neuesten Nachrichten aus WM und EM **S. 24**
- Tourenwagen** WM-Anwärter Michelisz im Interview **S. 26**
- Tourenwagen** TCR-Saisonvorschau und weitere News **S. 28**

Motorrad:

- MotoGP** So lief der verrückte Saisonauftakt in Katar **S. 30**
- MotoGP** Weitere Hintergründe und die Ergebnisse **S. 32**
- Motorrad-WM** Das Geschehen in der Moto2-Klasse **S. 34**
- Motorrad-WM** Alles vom WM-Auftakt in der Moto3 **S. 36**
- Superbike-WM** Interview mit Dominator Jonathan Rea **S. 38**
- Straßensport** Hintergründe und News aus der IDM **S. 40**
- Offroad** Alles zu den Rennen in Enduro-WM und -DM **S. 41**
- Offroad** Supercross-WM, Trial-WM und weitere News **S. 42**

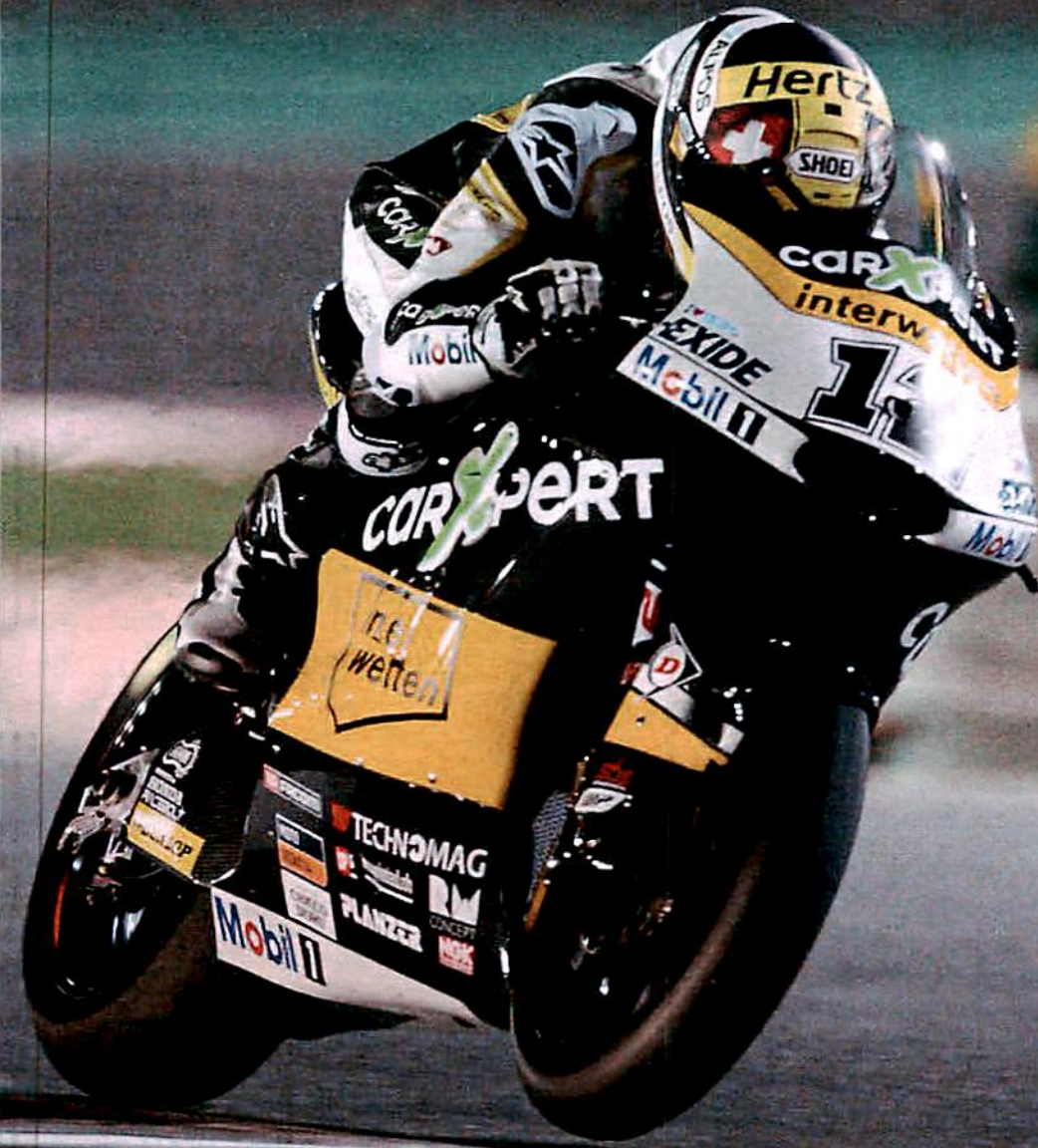
Leserservice:

- Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



Gelungener Saisonstart: Tom Lüthi
heizte in Katar auf Platz 2

34



KEINE PEUGEOT-RÜCKKEHR?

Seit Monaten wird über eine Rückkehr von Peugeot in die LMP1-Klasse spekuliert. Doch angeblich wollen die Franzosen darüber erst im Sommer entscheiden. Was das für die Sportwagen-WM bedeutet, lesen Sie auf **Seite 18**

AUFRECHTS NEUE ZIELE

Seit vergangener Woche ist Gerhard Berger der neue Kopf des DTM-Vermarketers ITR. Hans Werner Aufrecht wurde entmachtet. Der 78-Jährige schweigt sich aus. Doch gemeinsam mit der FIA gibt es Pläne für eine neue Serie. Mehr auf **Seite 28**

MIR MOTO3-AUFTAKTSIEGER

Wie üblich bot die kleinste der drei WM-Klassen auch beim Auftakt in Katar packendes Racing und Windschattenschlachten. Am Ende lagen die Top 8 innerhalb einer Sekunde. Wie Joan Mir die Schlacht gewann: **Seite 36**



26

Im Interview legt Norbert Michelisz
seine WM-Ambitionen offen

HONDA

Vettel holt die Ste

Sebastian Vettel hat in Australien für den ersten Ferrari-Sieg seit dem GP Singapur 2015 gesorgt. Dank der besseren Pace und einem Taktik-Fehler von Mercedes verwies der Heppenheimer seinen Konkurrenten Lewis Hamilton auf Rang 2. In der Analyse beantworten wir die wichtigsten Fragen zum Rennen.

Von: **Tobias Grüner**

Warum bog Lewis Hamilton schon in Runde 17 zum Reifenwechsel ab?

Eigentlich hatte man bei Mercedes gedacht, dass der Grand Prix von Australien mit dem guten Start von Lewis Hamilton schon gewonnen sei. In den Longruns im Training hinterließ der Silberpfeil einen starken Eindruck. Die Ingenieure kalkulierten mit einem Vorsprung von einer Sekunde auf Ferrari. Doch als Hamilton nach wenigen Runden angewiesen wurde, das Tempo an der Spitze zu erhöhen, wollte die Lücke zu Sebastian Vettel einfach nicht aufgehen.

„Er blieb immer nah dran. Seine Pace war einfach besser“, zeigte sich Hamilton beeindruckt. Der Brit kämpfte mit mangelndem Grip auf den Ultrasofts. Als die Reifen überhitzten, zogen die Strategen die Reißleine und holten den Führenden früh an die Box. Bei Ferrari wunderte man sich: „Wir hatten auch schon einen Undercut geplant. Aber dann ist Lewis so früh reingekommen, dass wir draußen bleiben mussten“, erklärte Chefingenieur Jock Clear.

Um der Ferrari-Attacke zuvorzukommen, machte Mercedes den ersten Zug. Doch Hamilton blieb mit seinen frischen Reifen hinter Verstappen hängen. „Wir hatten eigentlich gehofft, dass Max auch an die Box kommt. Aber den Gefallen tat er uns lei-

der nicht“, klagte Mercedes-Teamchef Toto Wolff. So kam Vettel sechs Runden nach Hamilton an die Box und vor ihm wieder auf die Strecke. Das war der Schlüssel zum Sieg. Red-Bull-Teamchef Christian Horner scherzte: „Dafür schuldet Sebastian Max wohl ein Bier.“

Warum war Ferrari so viel schneller als Mercedes?

Warum die Silberpfeile plötzlich ihre Reifen mehr strapazierten als an den Tagen zuvor, war auch nach dem Rennen nicht vollständig geklärt. „Am Sonntag lagen die Temperaturen höher. Das ist der Unterschied“, klärte Wolff auf. „Wir haben es in diesem Jahr mit einer neuen Reifengeneration zu tun und müssen noch lernen, wie sie sich unter allen Bedingungen verhalten. Diese Reifen haben ein sehr enges Fenster.“

Die Ingenieure hatten allerdings den Verdacht, dass noch andere Einflüsse als nur die höheren Asphalttemperaturen den Mercedes den Speed raubten. In der Fabrik in Brackley steht nun eine eingehende Datenanalyse bevor, damit Mercedes nicht noch einmal auf dem falschen Fuß erwischt wird. „Das war der richtige Weckruf zum perfekten Zeitpunkt“, sah Niki Lauda noch etwas Positives in der Niederlage.

Was lief bei Red Bull schief?

Als Mitfavorit in die Saison gestartet, konnte Red Bull das Tempo von Ferrari und Mercedes in Melbourne nicht mitgehen. Die Gründe dafür sind vielfältig. In den freien Trainings kämpften Max Verstappen und Daniel Ricciardo lange mit dem Setup. Wie schon bei den Tests in Barcelona reagierte das Auto sehr sensibel auf kleine Abstimmungsänderungen. Liegt der RB13 nicht im richtigen Fenster, ist die Balance komplett dahin. Zudem haben die Ingenieure gemerkt, dass sie im Grundkon-



Bereit zum Abheben: Nach 553 Tagen kann Sebastian Vettel wieder einen Sieg bejubeln



Red Bull fährt Ferrari und Mercedes noch ein Stück hinterher

...rne vom Himmel



zept zu sehr auf einen niedrigen Luftwiderstand gesetzt haben. In Australien hätte man aber etwas mehr Abtrieb benötigt.

Christian Horner wollte die Situation aber nicht schlechter reden, als sie ist: „In unserem Auto steckt viel Potenzial. Und die Saison ist noch lang. Den wahren Speed von Max konnte man gar nicht sehen, weil er von Räikkönen aufgehalten wurde. Ich denke, uns fehlt vielleicht eine halbe Sekunde auf Ferrari und Red Bull.“ Laut Teamberater Helmut Marko sollen die Probleme mit dem Chassis schon in Russland behoben sein. Renault hat sein großes Motoren-Upgrade für den GP Kanada angekündigt.

Wer hatte das schnellste Auto im Mittelfeld?

Während die drei Spitzenteams in einer eigenen Liga fahren, tobt dahinter ein erbitterter Kampf im Mittelfeld. Williams, HaasF1, Force India, Toro Rosso und Renault duellierten sich das ganze Australien-Wochenende hart. Im Qualifying hatte Haas-Pilot Romain Grosjean mit einer Wahnsinns-Q3-Runde noch die Nase vorne. Doch im Rennen fiel der Franzose schon in Runde 13 mit einem Wasserleck aus. Bevor der Haas rauchend an die Box rollte, hatte Felipe Massa schon einen Vorsprung von 2,5 Sekunden rausgefahren. Der Williams hinterließ am Sonntag den stärkeren Eindruck.

Immerhin konnte Grosjean bis zu seinem Ausfall die Toro Rosso und Force India in Schach halten. Alle vier Piloten der beiden genannten Teams schafften es am Ende in die Punkte. Nico Hülkenberg verfehlte auf Rang 11 knapp den Bereich, für den es Zählbares gibt. „Die Strategie war heute nicht perfekt. Ich habe immer im Verkehr festgesteckt. Aber in Sachen Pace sind uns Force India und Toro Rosso sicher noch ein Stück voraus. Wir liegen also am Ende dieser Mittelfeld-Gruppe. Wir haben somit noch ein Arbeit vor uns“, analysierte der Renault-Pilot.

Wer war schuld am Startabbruch?

Das erste Rennen der Saison begann mit einem Fehlstart. Rennleiter Charlie Whiting schickte das Feld in eine zweite Einführungsrunde. Über den Grund gab es lange keine Informationen. Es schien zunächst, als habe die freie Box von Daniel Ricciardo für Verwirrung gesorgt. Auch Nico Hülkenberg geriet in Verdacht, weil seine Fahrt in die Startaufstellung im TV-Bild wiederholt wurde. Doch am Ende war es ganz anders.

Whiting erklärte nach dem Rennen, warum er den Startabbruch veranlasste: „Der Streckenposten am Startplatz von Daniil Kvyat hatte über das Kontrollsystem ein Problem angezeigt. Wir wissen immer noch nicht genau warum. Ein Grund dafür könnte Sergio Perez gewesen sein, der einen Startplatz hinter Kvyat nur zögerlich in seine Box gerollt ist. Aus unserer Sicht sah alles in Ordnung aus. Aber wir sind lieber auf Nummer sicher gegangen und haben den Start wiederholt.“

Wie kamen die Fans in der Auslaufrunde auf die Strecke?

Sebastian Vettel wunderte sich, warum ihm in der Auslaufrunde plötzlich Fans am Streckenrand begegneten. „Das war ein unglaubliches Bild. Überall waren Zuschauer mit Ferrari-Flaggen“. Doch wie kamen die Fußgänger so nah an die Piste, während die Piloten noch unterwegs waren? Rennleiter Charlie Whiting musste auch hier für Aufklärung sorgen: „Normalerweise werden die Zuschauer erst auf die Strecke gelassen, wenn das sogenannte ‚Course Car‘ hinter dem letzten Fahrer im Feld die Auslaufrunde absolviert. Dieses Mal wurden die Tore in Kurve 15 aber aus irgendeinem Grund schon geöffnet, bevor das ‚Course Car‘ die Stelle passiert hatte. Da waren wohl einige Ferrari-Fans etwas zu euphorisch.“ ■



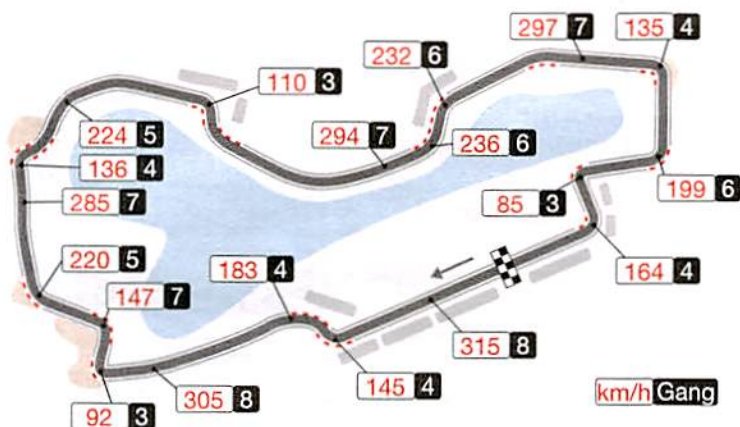
SUTTON-IMAGES

XPB

GP AUSTRALIEN: 1. VON 20 LÄUFEN

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,303 km**
 Runden: **57**
 Distanz: **302,271 km**
 Zuschauer: **97000**
 Wetter: **24 Grad**
 Topspeed Qualifikation: **328,6 km/h (Stroll)**
 Topspeed Rennen: **320,8 km/h (Kvyat)**
 Gangwechsel/Runde: **46**
 Vollgasanteil: **75% (710 m = 9,5 s)**
 Benzinverbrauch/Runde: **2,45 Liter**
 Führungswechsel: **4**



STARTAUFGSTELLUNG

1. Lewis Hamilton, GB	44
Mercedes, 1.22.188 min	
2. Sebastian Vettel, D	5
Ferrari, 1.22.456 min	
3. Valtteri Bottas, FIN	77
Mercedes, 1.22.481 min	
4. Kimi Räikkönen, FIN	7
Ferrari, 1.23.088 min	
5. Max Verstappen, NL	33
Red Bull-Renault, 1.23.485 min	
6. Romain Grosjean, F	8
HaasFI-Ferrari, 1.24.074 min	
7. Felipe Massa, BR	19
Williams-Mercedes, 1.24.443 min	
8. Carlos Sainz, E	55
Toro Rosso-Renault, 1.24.487 min	
9. Daniil Kvyat, RUS	26
Toro Rosso-Renault, 1.24.512 min	
10. Sergio Pérez, MEX	11
Force India-Mercedes, 1.25.081 min	
11. Nico Hülkenberg, D	27
Renault, 1.25.091 min	
12. Fernando Alonso, E	14
McLaren-Honda, 1.25.425 min	
13. Esteban Ocon, F	31
Force India-Mercedes, 1.25.568 min	
14. Marcus Ericsson, S	9
Sauber-Ferrari, 1.26.465 min	
15. Daniel Ricciardo, AUS *	3
Red Bull-Renault, keine Zeit	
16. Antonio Giovinazzi, I	36
Sauber-Ferrari, 1.26.419 min	
17. Kevin Magnussen, DK	20
HaasFI-Ferrari, 1.26.847 min	
18. Stoffel Vandoorne, B	2
McLaren-Honda, 1.26.858 min	
19. Jolyon Palmer, GB	30
Renault, 1.28.244 min	
20. Lance Stroll, CDN *	18
Williams-Mercedes, 1.27.143 min	

*5 Plätze zurück wegen Getriebewechsels
 Startnummer

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Vettel	57/ 38 ²⁾	1:24.11.672 min	us/s	1 (21,988 s)	1:26,638 min
2. Hamilton	57/16	+ 9,975 s	us/s	1 (21,709 s)	1:27,033 min
3. Bottas	57/2	+ 11,50 s	us/s	1 (21,440 s)	1:26,593 min
4. Räikkönen	57/1	+ 22,393 s	us/s	1 (22,033 s)	1:26,538 min
5. Verstappen	57	+ 28,827 s	us/ss	1 (22,208 s)	1:26,964 min
6. Massa	57	+ 1:23,386 min	us/ss	1 (21,568 s)	1:28,045 min
7. Pérez	56		us/s	1 (22,045 s)	1:28,336 min
8. Sainz	56		us/s	1 (21,762 s)	1:27,677 min
9. Kvyat	56		us/ss/us	2 (49,585 s)	1:26,711 min
10. Ocon	56		us/s	1 (22,154 s)	1:28,475 min
11. Hülkenberg	56		us/s/us	2 (46,289 s)	1:28,486 min
12. Giovinazzi	55		s/ss	1 (28,591 s)	1:29,052 min
13. Vandoorne	55		us/s	1 (39,562 s)	1:29,440 min
14. Alonso	50	Aufhängung (P12)	us/ss	W	1:30,077 min
15. Magnussen	46	Reifenplatzer (P15)	s/ss/us	F	1:27,568 min
16. Stroll	40	Bremsen (P13)	ss/us/us	B	1:29,389 min
17. Ricciardo	25	Benzindruck (P17)	us	M	1:29,447 min
18. Ericsson	21	Hydraulik (P14)	ss		1:32,052 min
19. Palmer	15	Bremsen (P16)	s		1:32,195 min
20. Grosjean	13	Wasserleck (P7)	us		1:30,183 min

¹Reifenfolge: ss=supersoft, s=soft, m=medium, h=hart, us=ultrasoft, R=Regenreifen, I=Intermediate, DT=Durchfahrtsstrafe, S&G=Stop-and-go-Strafe, +5/10=Strafe;
²Runden in Führung, **Bestwerte in Rot**; ³10 Sekunden Zeitstrafe; ⁴5 Sekunden Zeitstrafe

FAHRER-WM

1. Vettel	1*	25 Punkte
2. Hamilton		18 Punkte
3. Bottas		15 Punkte
4. Räikkönen		12 Punkte
5. Verstappen		10 Punkte
6. Massa		8 Punkte
7. Pérez		6 Punkte
8. Sainz		4 Punkte
9. Kvyat		2 Punkte
10. Ocon		1 Punkt

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	1:0
Vettel – Räikkönen	1:0
Ricciardo – Verstappen	0:1
Alonso – Vandoorne	1:0
Massa – Stroll	1:0
Pérez – Ocon	1:0
Sainz – Kvyat	1:0
Grosjean – Magnussen	1:0
Hülkenberg – Palmer	1:0
Ericsson – Giovinazzi	1:0

KONSTRUKTEURS-WM

1. Ferrari	1*	37 Punkte
2. Mercedes		33 Punkte
3. Red Bull-Renault		10 Punkte
4. Williams-Mercedes		8 Punkte
5. Force India-Mercedes		7 Punkte
6. Toro Rosso-Ferrari		6 Punkte



Video:
 Die Diskussion nach dem Rennen

GP AUSTRALIEN, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1:24.220	22
2. Valtteri Bottas	Mercedes	0.583	25
3. Daniel Ricciardo	Red Bull	0.666	19
4. Max Verstappen	Red Bull	1.026	19
5. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.152	16
6. Sebastian Vettel	Ferrari	1.244	10
7. Felipe Massa	Williams	1.922	28
8. Romain Grosjean	Haas FI	1.948	20
9. Nico Hülkenberg	Renault	1.963	15
10. Sergio Pérez	Force India	2.056	29
11. Carlos Sainz	Toro Rosso	2.230	24
12. Daniil Kvyat	Toro Rosso	2.294	25
13. Lance Stroll	Williams	2.514	29
14. Fernando Alonso	McLaren	2.896	18
15. Marcus Ericsson	Sauber	3.128	30
16. Esteban Ocon	Force India	3.436	23
17. Kevin Magnussen	Haas FI	3.447	20
18. Pascal Wehrlein	Sauber	4.319	22
19. Jolyon Palmer	Renault	4.365	6
20. Stoffel Vandoorne	McLaren	4.475	14

GP AUSTRALIEN, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1:23.380	12
2. Valtteri Bottas	Mercedes	0.479	12
3. Lewis Hamilton	Mercedes	0.490	12
4. Kimi Räikkönen	Ferrari	0.608	10
5. Nico Hülkenberg	Renault	1.683	10
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	1.712	15
7. Romain Grosjean	Haas FI	2.201	11
8. Carlos Sainz	Toro Rosso	2.568	11
9. Daniil Kvyat	Toro Rosso	2.669	11
10. Kevin Magnussen	Haas FI	2.758	11
11. Felipe Massa	Williams	2.857	15
12. Max Verstappen	Red Bull	2.889	7
13. Sergio Pérez	Force India	3.077	12
14. Fernando Alonso	McLaren	3.176	7
15. Stoffel Vandoorne	McLaren	3.319	9
16. Esteban Ocon	Force India	3.723	16
17. Lance Stroll	Williams	3.947	12
18. Marcus Ericsson	Sauber	4.022	10
19. Jolyon Palmer	Renault	4.940	12
20. Antonio Giovinazzi	Sauber	5.203	18

DER FAHRER DES RENNENS



»ICH HATTE SELTEN SO EIN SCHLECHTES AUTO. ICH LAG TROTZDEM IN DEN PUNKTEN. DAS WAR DAS BESTE RENNEN MEINES LEBENS.«

Fernando Alonso

GP AUSTRALIEN, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1:23.620	34
2. Sebastian Vettel	Ferrari	0.547	35
3. Valtteri Bottas	Mercedes	0.556	34
4. Kimi Räikkönen	Ferrari	0.905	30
5. Daniel Ricciardo	Red Bull	1.030	27
6. Max Verstappen	Red Bull	1.393	8
7. Carlos Sainz	Toro Rosso	1.464	34
8. Romain Grosjean	Haas FI	1.816	29
9. Nico Hülkenberg	Renault	1.858	36
10. Daniil Kvyat	Toro Rosso	1.873	39
11. Sergio Pérez	Force India	1.971	35
12. Fernando Alonso	McLaren	2.380	19
13. Esteban Ocon	Force India	2.525	37
14. Felipe Massa	Williams	2.711	6
15. Marcus Ericsson	Sauber	2.878	29
16. Lance Stroll	Williams	2.905	27
17. Stoffel Vandoorne	McLaren	2.988	33
18. Pascal Wehrlein	Sauber	3.299	30
19. Kevin Magnussen	Haas FI	3.659	8
20. Jolyon Palmer	Renault	3.929	4

STATISTIK DES WOCHENENDES

5

Überholmanöver: Die Piloten hatten es nach den Testfahrten in Barcelona schon prophezeit: Das Überholen wird dieses Jahr schwieriger. Das erste Rennen in Australien bestätigte diese Befürchtung. Nur fünf echte Platzwechsel auf der Strecke konnten die Statistiker zählen. „Überholen war hier im Albert Park schon immer schwierig. Musste man früher eine Sekunde schneller sein um vorbeizukommen, dann sind es heute zwei Sekunden“, analysierte Lewis Hamilton. Das spektakulärste Manöver lieferte Sergio Pérez im Duell mit Carlos Sainz ab. Mit einem mutigen Angriff in Kurve 3 schnappte sich der Mexikaner den Toro Rosso außen herum. „Wenn das das Highlight des Rennens war, dann war es wohl ein ziemlich langweiliges Rennen“, kommentierte der Mexikaner danach trocken.



Pérez geht mit einem beherzten Manöver an Sainz vorbei

FAHRERNOTEN

10/10
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari

09/10
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

09/10
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1

07/10
Kimi Räikkönen
Scuderia Ferrari

09/10
Max Verstappen
Red Bull Racing

08/10
Felipe Massa
Williams F1

08/10
Sergio Pérez
Force India

08/10
Carlos Sainz
Scuderia Toro Rosso

08/10
Daniil Kvyat
Scuderia Toro Rosso

06/10
Esteban Ocon
Force India

07/10
Nico Hülkenberg
Renault F1

09/10
Antonio Giovinazzi
Sauber F1 Team

05/10
Stoffel Vandoorne
McLaren F1

10/10
Fernando Alonso
McLaren F1

03/10
Kevin Magnussen
Haas F1 Team

05/10
Lance Stroll
Williams F1

04/10
Daniel Ricciardo
Red Bull Racing

05/10
Marcus Ericsson
Sauber F1 Team

03/10
Jolyon Palmer
Renault F1

08/10
Romain Grosjean
Haas F1 Team

SUTTON-IMAGES

Jubel in Rot: Nur im Parc fermé fuhr Hamilton schneller als Vettel



Neue Hackordnung

Das Rätselraten hat ein Ende. Die neue Formel 1 hat ihr wahres Gesicht gezeigt. Ferrari kämpft mit Mercedes um den Sieg. Red Bull muss noch eine Sekunde finden, das dicht gedrängte Mittelfeld zwei. Und McLaren-Honda braucht ein Wunder.

Von: **Michael Schmidt**

Bevor sich die Räder drehen, verteilen die Hauptakteure die Favoritenrolle. „Ferrari hat das schnellste Auto“, streute Lewis Hamilton dem Gegner Rosen. Sebastian Vettel

spielte den Ball zurück: „Mercedes hatte drei Jahre lang das beste Auto, und sie haben ein sehr gutes Team. Die bringt eine Regeländerung nicht aus der Fassung.“ Hamilton verbesserte: „Bislang gab es in der Geschichte der Formel 1 kein Team, das seinen Titel nach einer Regelreform verteidigen konnte.“ Falsch. McLaren-Honda wurde 1988 im letzten Jahr der Turbo-Ära und 1989 in der ersten Saison der Saugmotor-Generation Champion.

Nach dem Vorgeplänkel ist das Bild etwas schärfer. Eigentlich sind es zwei Bilder. Die Hackordnung vom Training kann sich im Rennen je nach Tagesform verschieben. Und die Abstände können schrumpfen. Werfen wir

zunächst einen Blick auf den Speed über eine Runde. Mercedes liegt drei Zehntel vor Ferrari und eine Sekunde vor Red Bull. Das dicht gedrängte Mittelfeld folgt eine weitere Sekunde dahinter, mit Williams an der Spitze und McLaren-Honda am Ende. McLaren zählt nur dazu, weil im Cockpit ein Fernando Alonso sitzt. Ohne den Spanier wäre McLaren zusammen mit Sauber im Tabellenkeller. Eine gute halbe Sekunde hinter dem Feld.

Im Rennen spielen noch andere Faktoren eine Rolle. Das Verständnis der Reifen, der Spritverbrauch, der Start, das Timing der Boxenstopps. Sebastian Vettels Sieg zum Saisonauftakt hat gezeigt: Mercedes darf sich keinen Fehler erlauben. Ferrari ist

ein echter Gegner. Dass Ferrari auf einer Mercedes-Strecke gewann, sollte dem Titelverteidiger zu denken geben. Dass Kimi Räikkönen kurz vor Schluss die schnellste Runde drehte, noch mehr. Der Ferrari-Motor hat nicht nur Power – er ist auch vom Benzinverbrauch her dem Mercedes ebenbürtig.

Pirelli-Reifen mit Tücken

An den Mercedes wurden die Reifen zu heiß, besonders die Ultrasoft-Mischung. Das zwang Lewis Hamilton zu einem frühen Boxenstopp und ebnete Vettel den Weg an die Spitze. Die neue Reifengeneration von Pirelli ist weniger launisch als die alte, doch auch sie hat ihre Tücken. Es ist schwer, das Arbeitsfenster zu



Der Fahrer als Faktor: Alonso kämpfte vergebens im langsamen McLaren

WOLFGANG WILHELM



Red Bull fehlt der Speed: Das Chassis und der Renault-Motor haben Defizite

RED BULL



Williams und Felipe Massa haben im Mittelfeld derzeit die besten Karten

SUTTON-IMAGES.COM

treffen. Die Temperaturen am Renntag lagen nur drei Grad über dem Freitag, als Mercedes bei den Rennsimulationen noch alles in Grund und Boden fuhr. Es reichte aus, um die Silberpfeile aus der Bahn zu werfen. Es kann aber auch andere treffen. Räikkönen hatte auf den Ultrasoft-Reifen das gleiche Problem. Bei Red Bull das umgekehrte Phänomen: Der Rückstand von einer Sekunde im Training schrumpfte im Rennen auf eine halbe zusammen.

Ferrari stellte mit seinem Sieg alle Prognosen auf den Kopf. Die Fachwelt hätte eher Red Bull die Rolle des Mercedes-Jägers zuge-
traut. Was macht diesen Ferrari so schnell? Der SF70H sieht eigentlich ganz gewöhnlich aus. Genau das ist sein Geheimnis.

Mercedes hat ein unheimlich kompliziertes Auto gebaut, Red Bull ein verblüffend einfaches. Mercedes begab sich mit einem ultralangem Radstand von 3760 Millimetern auf neues Terrain. Red Bull versuchte, das Auto noch stärker von vorne nach hinten anzustellen. Ferrari liegt mit dem Radstand und dem Anstellwinkel in der goldenen Mitte. Schon bei den Testfahrten hatte sich angedeutet, dass Ferraris Konkurrenten phasenweise vor einem Rätsel standen. Ihre Autos machten nicht das, was sie sollten. Vielleicht haben sie langfristig aber mehr Potenzial – wenn die Ingenieure ihre Konstruktionen mal voll und ganz verstehen.

Red-Bull-Berater Helmut Marko gibt zu: „Wir haben ein Chassis-



Red Bull trifft der Ausbau des hydraulisch vernetzten Fahrwerks härter als Mercedes. Mit dem Wunder-Fahrwerk traf das Team das Abstimmungs-fenster besser.

Problem. Das Auto funktioniert nur in einem ganz kleinen Fenster. Eine kleine Änderung in der Abstimmung, und wir liegen meilenweit daneben. Dazu kommt, dass uns mehr Leistung zu Mercedes fehlt als letztes Jahr. Wir können in der Qualifikation den Motor nicht auf der vollen Powerstufe fahren. Das kostet eine halbe Sekunde.“ Renault bittet seine Kunden um Geduld. Die für den GP Spanien geplante Ausbaustufe wurde auf den GP Kanada verschoben. „Das Chassis haben wir in drei Rennen im Griff“, macht sich Marko Mut.

McLaren weiter in Not

Bleibt die Frage: Welche Rolle spielt der Verzicht von Mercedes und Red Bull auf das hydraulisch vernetzte Fahrwerk, das Ferrari im Winter erfolgreich an den Pranger stellte? Mercedes wäre nach eigener Aussage sowieso nicht mit der hydraulischen Rollkontrolle an der Vorderachse gefahren. Weil der Vorteil in Melbourne marginal wäre und man einem Auto, das ohnehin fünf Kilogramm zu schwer ist, nicht noch 1,5 Kilogramm Extragewicht aufbürden wollte. Teamchef Toto Wolff will die Errungenschaft trotzdem nicht aufgeben: „Wenn die Abstände schrumpfen, wird der kleinste Vorteil wichtig.“ Technikchef James Allison und Chefdesigner Aldo Costa saßen in Melbourne über eine Stunde mit FIA-Vertretern zusammen, um ihnen zu erklären, warum Mercedes sich auf legalem Boden bewegt.

Red Bull trifft der Ausbau härter. Mit dem Wunder-Fahrwerk an Bord war es einfacher, das Abstimmungs-fenster zu treffen. Red Bull konnte sein Auto für maximalen Abtrieb stark anstellen, ohne dadurch Topp-speed zu verlieren. Der Aufhängungs-trick

erlaubte es Red Bull, auf der Geraden das Heck abzusenken und die Strömung zum Diffusor abreißen zu lassen. Ohne das System muss dem Topp-speed zuliebe der Anstellwinkel reduziert werden. Das kostet Abtrieb. Die Kunst ist es nun, den besten Kompromiss zu finden. Aber selbst wenn das gelingt, bleibt laut Max Verstappen ein Grundproblem: „Wir waren bei den Testfahrten mit und ohne unterwegs. Das Auto war auch mit dem System zu langsam.“

Hinter Mercedes, Ferrari und Red Bull fährt Williams derzeit ein einsames Rennen. Genau genommen ist es nur Felipe Massa. Neuling Lance Stroll muss noch lernen. Massa lag im Ziel 25 Sekunden vor dem Verfolgerfeld, in dem HaasF1 das schnellste Auto hatte, aber Punkte durch Defekte liegen ließ. Das Duell Toro Rosso gegen Force India ging unentschieden aus. Toro Rosso gewann das Training, Force India das Rennen. Renault hinkt noch leicht hinterher. Nicht mehr lange, verspricht Einsatzleiter Alan Permane: „Im Mittelfeld wird sich das schnellste Entwicklungstempo durchsetzen. Da sollten wir als Werksteam die besten Karten haben.“

McLaren-Honda betrieb Schadensbegrenzung. Die Japaner vollbrachten nach der Motor-misere bei den Testfahrten ein kleines Wunder: Die Motoren hielten. Verzögertes Hochschalten machte dem Sechszylinder das Leben leichter, weil es die Vibrationen dämmte. Es kostete aber ein Zehntel auf jeder Geraden. Neue Kennfelder verbesserten die Verbrennung, trotzdem fehlt noch massiv Leistung. „Mit einem Renault-Motor stünden wir vor Red Bull“, stichelt ein McLaren-Mitarbeiter.

Honda verspricht Partner McLaren und den Fahrern binnen zwei Monaten einen neuen Motor. Mit Modifikationen ist das Problem nicht zu lösen. Fernando Alonso stellte seine immer noch überragenden Fähigkeiten ins Schaufenster. Der 13. Startplatz zählt wie eine Pole-Position, 36 Runden auf Platz 10 mit einem beschädigten Auto wie ein Sieg. Alonso rechnete gnadenlos mit Honda ab: „Wir haben das langsamste Auto im Feld.“ Der Spanier verlangt eine schnelle Reaktion. Sein Schlusswort klingt wie eine Drohung: „Ich werde mich nicht die ganze Saison mit Platz 13 begnügen.“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER

STARTNUMMERN-RÄTSEL

Stoffel Vandoorne fährt mit der Startnummer 2: „Weil ich 2010 in der Formel 4 mit der Nummer 2 Meister geworden bin.“ Bei seinem bislang einzigen GP-Einsatz 2016 in Bahrain trug der McLaren des 24-jährigen Belgiers die Nummer 47. Frage an die FIA: Sollten die Startnummern nicht auf Lebzeiten vergeben werden? Antwort: Bei einem unplanmäßigen Fahrerwechsel bekommt der Ersatzpilot die für das Team reservierten Ersatznummern. Die muss er bis Ende der Saison benutzen. Seine eigene Startnummer kann der Fahrer nur vor einer Saison beantragen, für die er komplett eingeschrieben ist.



Nummer 2 wie in der Formel 4

KEIN INTERESSE AN F1-LIZENZ

Die drei neuen Formel-1-Chefs Chase Carey, Sean Bratches und Ross Brawn stellten sich 12 Tage vor Saisonbeginn den Teams in London vor. In der dreistündigen Veranstaltung informierten die Frontmänner von Liberty Media die Teamchefs über ihre Pläne. Dabei kam zur Sprache, dass man sich ab 2021 eine gerechtere Geldverteilung und eine Kostendeckelung nach dem Vorbild der großen US-Sportarten wünscht. Carey ermahnte die Teams, dass nach dem Ausstieg von Manor eine kostenlose Teilnehmerlizenz auf dem Markt war, für die es aber keinen Interessenten gab. Das ist nach Ansicht der neuen Chefs ein besorgniserregender Zustand.

ZWEITJÜNGSTES FELD

Die 20 Formel-1-Piloten kamen am Tag des GP Australien auf ein Durchschnittsalter von 26,80 Jahren. Damit stand das zweitjüngste Feld der Formel-1-Geschichte am Start. Jünger war es nur im letzten Jahr: 2016 waren die 22 Piloten durchschnittlich 26,17 Jahre alt.



SUTTON-IMAGES.COM

Im Schnitt 26,80 Jahre alt

Das höchste Durchschnittsalter wurde 1951 mit stolzen 36,76 Jahren ermittelt.

ECCLESTONE IN BAHRAIN

Bernie Ecclestone fehlte beim Saisonauftakt in Australien. Man muss sich erst noch daran gewöhnen, dass der kleine Mann mit der Pilzkopf-Frisur nicht mehr der Chef ist. In Bahrain stattet Ecclestone seinem alten Territorium wieder einen Besuch ab: Er ist vom Kronprinz Salman bin Hamad Al Khalifa eingeladen.

ALONSO WILL GLEICHE MOTOREN

Lewis Hamilton, Sebastian Vettel, Daniel Ricciardo und Fernando Alonso wurden gefragt, was sie

sich von den neuen Besitzern der Formel 1 wünschen: Ricciardo hätte gerne ein Rennen in Las Vegas, Vettel einen Grand Prix von Deutschland und Hamilton einen Lauf in Miami. Der Mercedes-Pilot plädiert auch dafür, das Fahrerlager etwas mehr zu öffnen: „Mehr Frauen wären ein guter Anfang.“ Alonsos Herzenswunsch liegt auf der Hand. „Ich hätte gerne gleiche Motoren für alle.“ Hamilton grinste: „Keine gute Idee. Und wenn es so kommt, bitte nicht welche von Honda.“ Ricciardo erkannte sofort die Brisanz der Aussage: „Ich sehe schon die Schlagzeilen.“

FAHRERLAGER-PÄSSE FÜR VETERANEN

Liberty Media meint es ernst: Die Amerikaner wollen die Formel 1 an allen Fronten populärer machen. So bekommen alle ehemaligen Formel-1-Piloten Fahrerlager-Pässe, ohne dass sie wie früher darum betteln müssen. Sie haben aber von den neuen Chefs auch einen klaren Auftrag: „Ihr seid Botschafter unseres Sports. Redet mit den Fans, schreibt Autogramme, gebt Interviews.“ ■ MS

KOMMENTAR

Wir waren alle gespannt. Die Formel 1 hat uns die schnellsten und spektakulärsten Autos aller Zeiten verkauft. Fahrer, die wieder schwitzend aussteigen. Fehler, die das Rennen würzen. Tempo bolzen ohne Ende. Konkurrenz für Mercedes. Die Werbetrommel wirkte: 297000 Zuschauer wollten den Auftakt sehen. 2016 waren es 227000 an drei Tagen.

Ist die neue Formel-1-Welt eine bessere? Die Autos schauen von vorne und hinten geiler aus. In der Seitenansicht stört die Airbox-Finne. Der Zeitgewinn zu 2016 fiel bei fast gleichem Topspeed überraschend gering aus. 1,649 Sekunden im Training, 2,459 Sekunden in der schnellsten Rennrunde. Immerhin: Nie fuhr ein Mensch schneller im Albert Park als Lewis Hamilton. Am TV-Schirm ist der Speed nicht sichtbar. An der Strecke auch nicht, sagt Christian Dan-

ner: „Wie willst du das mit freiem Auge erkennen, wenn sie in jeder Kurve nur zwei Zehntel gewinnen?“ Martin Brundle warnt: „Die Autos fahren wie auf Schienen. Kein Slide, kaum Verbremser. Das ist anstrengender für die Fahrer, aber weniger aufregend für die Zuschauer.“

Diese Autos treiben die Piloten ans Limit. Doch sehen wir, was sie im Cockpit spüren? Rundenzeit ist eine abstrakte Größe. Die MotoGP wäre in Melbourne 25 Sekunden langsamer, trotzdem spektakulärer. Das zeigt: Es muss nicht schnell sein, es muss nur so aussehen. Gut ist: Die Fahrer können wieder voll attackieren. Trotzdem habe ich keinen gesehen, der nach 57 Runden aus dem Auto gehoben werden musste. Es gab auch nicht mehr Unfälle. Die neuen Regeln sollten die Vormachtstellung von Mercedes brechen. Das ist gelungen. Ferrari ist ein Gegner. Wir sind



SUTTON-IMAGES.COM

Neue Formel-1-Welt: schnellere Autos, dafür weniger Überholmanöver

guter Hoffnung, dass es bald auch Red Bull ist. Das Rennen war übersichtlich: 20 Boxenstopps statt 45 im letzten Jahr. Aber auch nur 5 statt 37 Überholmanöver. Melbourne ist keine ideale Überholstrecke, doch der Trend ist klar. Die Rennen entscheiden sich am Start, bei den meisten GP beim einzigen Stopp. Will die FIA das ändern, muss sie die DRS-Zonen verlängern. Mich erinnert die Konstellation an 2007 und 2008. Es waren langweilige Rennen, aber eine

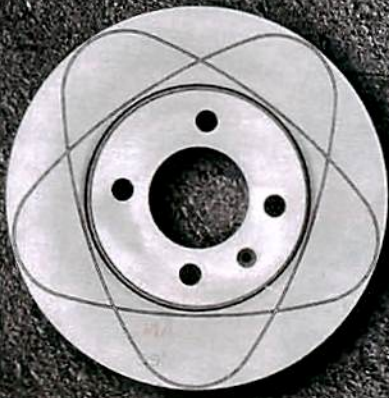
spannende Meisterschaft. Je nach Streckentyp gewann mal McLaren, mal Ferrari. Auf der Strecke trafen sie sich nur ganz selten. Dafür zum Schluss beim Punktestand. Ich würde dem Auftakt der neuen Ära die Note 3 geben. Mit Potenzial nach oben.



Michael Schmidt
Redakteur

Ihre Meinung: Wie stehen Sie zur neuen Formel 1? Schreiben Sie uns an msa@motorpresse.de

KFZTEILE24 BEST BRAND 2016!



BEST BRAND 2016
1. Platz kfzteile24.de



Wir feiern den Titel und sagen Danke:

**JETZT BIS ZUM 31. MAI
VERSANDKOSTENFREI BESTELLEN.**

Gutscheincode: **MSA2016**

*Gültig ab 20 € Mindestbestellwert. Sie sparen die normalen Versandkosten innerhalb Deutschlands. Sperrgut- oder Gefahrezulagen sind von der Aktion ausgeschlossen. Das Angebot gilt nur bei Online-Bestellungen mit Versand. Nicht kombinierbar mit anderen Rabatten und Aktionen.

kfzteile24
WIR SIND AUTO

Formel 1

Wehrlein muss passen

Pascal Wehrlein reiste unverrichteter Dinge aus Melbourne ab. Der Sauber-Pilot war nach seiner Verletzung in der Winterpause noch nicht fit genug für das erste Rennen.

Von: **Tobias Grüner**

Sauber musste vor dem dritten Training einen unplanmäßigen Fahrerwechsel verkünden. Pascal Wehrlein hatte in den ersten beiden Sitzungen festgestellt, dass seine Kondition noch nicht für ein komplettes Grand-Prix-Rennen ausreicht. Nicht die Rückenverletzung nach dem Crash beim Race of Champions neun Wochen

zuvor sei der Grund für die Absage, sondern der Trainingsrückstand, stellte der Youngster klar. Nach dem folgenschweren Überschlag hatte Wehrlein zwei Monate nicht richtig trainieren können. „Ich fühle mich noch nicht fit genug für eine komplette Renndistanz“, bedauerte der Worndorfer. So kam Antonio Giovinazzi unverhofft zu seiner

Formel-1-Premiere. Ohne die ersten Trainingssessions fuhr der Italiener auf der für ihn neuen Strecke immerhin bis auf Rang 12. Doch warum hat Wehrlein nicht schon früher abgesagt? „Tests sind Tests, Rennen sind Rennen. Wir sind in Barcelona Longruns gefahren, aber keine Renndistanz“, erklärte der Mercedes-Junior. „Ich habe im Training gemerkt, dass es bei längeren Runs hier und da zwickt. Es war sicher keine einfache Entscheidung für mich.“ Sauber-Team-chefin Monisha Kaltenborn lobte Wehrlein für den freiwilligen Startverzicht: „Wir haben großen Respekt vor Pascals Offenheit und Professionalität zu diesem Thema. Das unterstreicht seine Qualitäten als Teamplayer. Doch an erster Stelle steht seine Fitness, und in solchen Fällen gehen wir überhaupt kein unnötiges Risiko ein.“ In China will es Wehrlein im freien Training noch einmal probieren. Doch wegen der kurzen Zeit ist es mehr als fraglich, ob es schon in Shanghai zum Sauber-Renndebüt reicht. ■



Antonio Giovinazzi gab in Melbourne sein Formel-1-Debüt. Mehr als Platz 12 war aber nicht drin

Formel 1

Brawn stellt F1-Pläne vor

Ross Brawn hat beim GP Australien seine Vision von einer besseren Formel 1 präsentiert. Es soll mehr Action und mehr unterschiedliche Sieger geben.

Von: **Tobias Grüner**

Im Auftrag von Rechteinhaber Liberty Media will Ross Brawn die Formel 1 wieder spektakulärer machen. Am Rande des Saisonstarts erklärte der ehemalige Mercedes-Teamchef, wohin die Reise gehen soll: „Wir wollen wieder tollen Rennsport sehen. Und mit tollem Rennsport meine ich enge Kämpfe, gesunde Teams und eine echte Vergleichbarkeit der Leistungen der Fahrer.“ Fundamentale Veränderungen sind aber erst nach der Saison 2020 möglich, wenn das Concorde-

Abkommen und die Motorenformel auslaufen. Brawn will sich für einen Budget-Deckel und eine Ressourcen-Beschränkung starkmachen. „Wir brauchen so viele Teams wie möglich, die konkurrenzfähig sind. Der Abstand zwischen dem vorderen und dem hinteren Teil der Startaufstellung muss kleiner werden. An einem guten Tag und mit einem guten Fahrer sollte auch ein Team wie Force India in der Lage sein, ein Rennen zu gewinnen.“ Auch die Geldverteilung soll fairer werden. Aber wie bringt man die großen Rennställe dazu, einem Einnahmenverzicht zuzustimmen? „Wir müssen sie vom Allgemeinwohl in der Formel 1 überzeugen. Es gibt Beispiele aus anderen Sportarten, die durch den Verzicht einzelner Teams so gewachsen sind, dass am Ende alle kommerziell profitiert haben. Die Größe des Stücks vom

Kuchen ist weniger wichtig als die Größe des gesamten Kuchens.“ Für mehr Action auf der Strecke will Brawn eine Überholkommission einsetzen. Das Ziel ist, dass sich die Autos wieder enger folgen können. „Ich höre oft den Vorschlag, die Aerodynamik zu reduzieren und breite

Reifen einzuführen, damit der Grip mechanisch produziert wird. Das könnten wir machen, aber dann wären die Autos ein gutes Stück langsamer als in anderen Monoposto-Serien. Wir müssen Lösungen finden, Abtrieb ohne die negativen Konsequenzen zu produzieren.“ ■



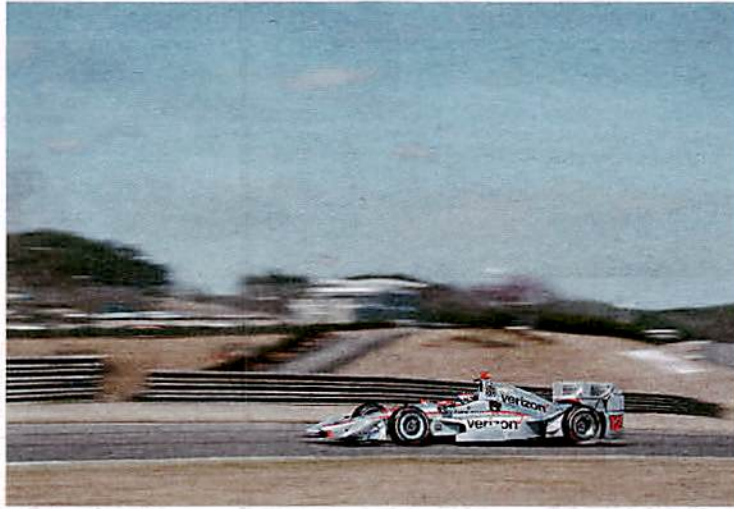
Ross Brawn bittet die Fans um Geduld. Die neuen Pläne brauchen Zeit

Power Testbester

Zwischen dem ersten und zweiten Saisonrennen legte die IndyCar Testfahrten in Alabama ein. Will Power war der Schnellste. Juan Pablo Montoya stieg nach einem halben Jahr wieder ins Auto.

Von: **Andreas Haupt**

Auf der 3,7 Kilometer langen Strecke (Barber Motorsports Park) trennten den schnellsten und den langsamsten der 22 Fahrer rund 1,1 Sekunden. Die Tagesbestzeit der Testfahrten sicherte sich Will Power. Der Penske-Pilot, der zweimal auf dieser Strecke gewann, umkurvte die 17 Kehren in 1.07,7518 Minuten. Max Chilton war nur 0,0073 Sekunden langsamer. Der ehemalige Formel-1-Fahrer sitzt in einem der Renner von Chip Ganassi, der auf den Motor und das Aero-Paket von Honda



Power eroberte im Barber Motorsports Park schon drei Poles und zwei Siege

zurückgreift. Penske setzt dagegen auf Chevrolet-Teile. „Es geht verdammt eng zwischen den beiden Herstellern zu“, resümierte Power. Josef Newgarden landete nach sechs Teststunden auf dem Rundkurs auf Rang 3. Gefolgt von Juan Pablo Montoya, der erstmals nach rund sechs Monaten Pause wieder in ein IndyCar kletterte.

Und sofort schnell war. Der Kolumbianer startet 2017 nur in Indianapolis am 13. und 28. Mai (Indy 500). Meister Simon Pagenaud belegte Platz zehn. Auftaktsieger Sébastien Bourdais wurde 13. Zusammen spulden die Piloten 1147 Runden ab, um sich auf das dritte Saisonrennen an gleicher Stelle einzuschließen. ■

Formel E

BMW-Werkseinsatz steht bevor, Mercedes wägt weiter ab

Der Motorsport-Weltverband FIA hat neun Herstellern grünes Licht gegeben, ab der fünften Saison ihre Antriebseinheiten zu bauen, darunter BMW. Mercedes hat sich noch nicht entschieden.

Von: **Andreas Haupt**

Ab der fünften Saison, die 2018/2019 steigt, sollen die Rennen der Elektrorennserie ohne Boxenstopp ausgefahren werden. Dafür stellt McLaren Applied Technologies leistungsfähigere Batterien. Bislang müssen die Fahrer etwa gegen Rennmitte ihr Auto tauschen, um über die Distanz zu kommen. Rennen ohne Fahrzeugwechsel waren eine

Bedingung für einen werksseitigen Einstieg von BMW. Der Autobauer, der seit dieser Saison technisch eng bei MS Amlin Andretti involviert ist, arbeitet in München schon an einem eigenen Antriebsstrang. Die FIA hat BMW im Zuge einer Ausschreibung die Homologation als Hersteller für

die fünfte Saison erteilt – wie auch Renault, DS, Jaguar, Mahindra, NextEV, Penske Autosport, Venturi und Abt. Mercedes fehlt auf der Liste. Die Schwaben haben ihre Einstiegsoption, zugesichert von Serienchef Alejandro Agag, noch nicht gezogen. Die Frist läuft erst Ende 2017 ab. ■



Derzeit läuft die dritte Formel-E-Saison. BMW ist Partner von Andretti

NACHRICHTEN

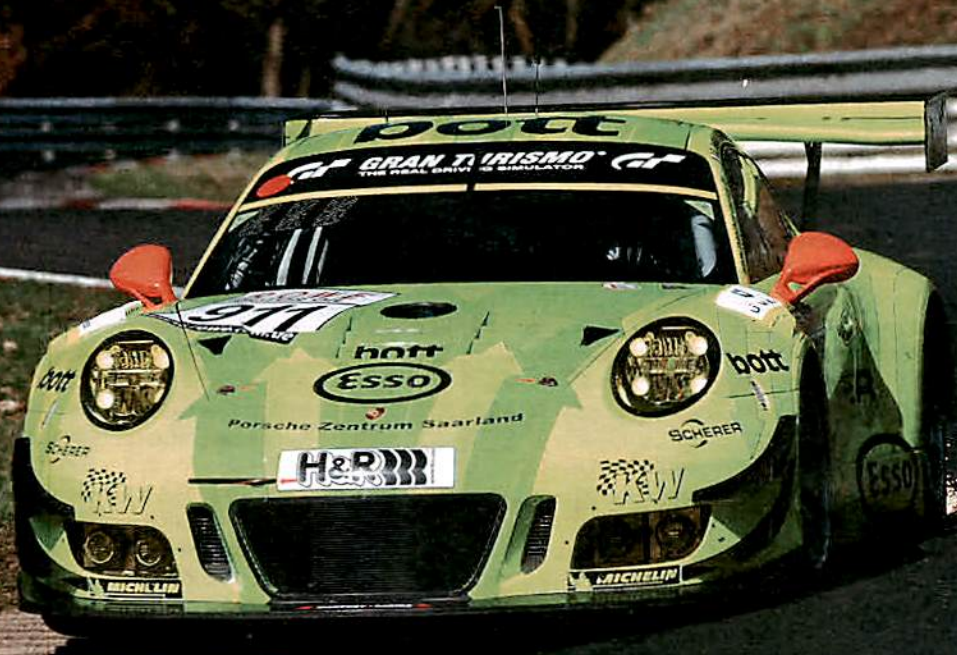
EIN INDONESIER FÜR TORO ROSSO

Toro Rosso verkündete es am Rande des GP Australien 2017 über Twitter: Formel-2-Fahrer Sean Gelael sitzt bei den Testfahrten unter der Saison in Bahrain und Ungarn im STR12. Auch bei den Probe-fahrten in Abu Dhabi nach dem Saisonfinale bekommt der 20-Jährige Streckenzeit im Formel-1-Auto. Gelael besuchte bereits die Toro-Rosso-Fabrik in Faenza, damit die Techniker einen Sitz für ihn anpassen konnten. 2016 bestritt der Indonesier seine erste volle GP2-Saison (heute Formel 2) für Campos und belegte den 15. Rang mit 24 Punkten. 2017 tritt er für Arden an der Seite von Norman Nato an. Wichtigster Sponsor ist sein Vater, der den indonesischen Zweig einer Fastfood-Kette für frittierte Hähnchen führt.

FORMEL-3-TESTFAHRTEN

In Ungarn nahmen die Youngster der Formel-3-Europameisterschaft ihr Testprogramm auf. Am ersten Tag zauberte Rookie Lando Norris die schnellste Bahn auf den Asphalt. Die Zeiten purzelten am zweiten Tag. Die Bestzeit der Testfahrten auf dem 4,381 Kilometer langen Hungaroring fuhr Harrison Newey, Sohn von Red-Bull-Stardesigner Adrian Newey. Die Stoppuhr blieb für den 18-Jährigen (Van Amersfoort Racing) bei 1.34,012 Minuten stehen. Dahinter folgten zwei weitere Briten. Callum Iott, der für das Prema Powerteam unterwegs ist, war gerade einmal 28 Tausendstel langsamer. McLaren-Nachwuchsfahrer Norris (Carlin) wiederholte seine starke Vorstellung vom Vortag mit dem dritten Platz (+ 0,113 Sekunden). Der Zweitplatzierte aus der Vorsaison, Maximilian Günther, reihte sich auf Position 5 ein. Mick Schumacher landete als 13. im Mittelfeld. Die nächsten Testfahrten finden in Österreich auf dem Red Bull Ring statt.

Manthey-Porsche siegt nach Drama bei Falken



Das Manthey-Team siegte beim VLN-Saisonstart mit Porsche 911

Beinahe hätte Porsche zum VLN-Auftakt einen Doppelsieg gefeiert. Doch am Ende jubelte nur das Manthey-Team. Falken verlor den sicher geglaubten Triumph dramatisch bei einer Überrundung. Bentley feierte das erste Podium, Land-Audi Dritter.

Von: **Bianca Leppert**

Was für ein Kracher! 188 gestartete Autos, davon 33 in der GT3-Klasse, strahlender Sonnenschein, überfüllte Parkplätze rund um die Strecke und Nervenkitzel bis zum Schluss. Den Auftakt in die neue VLN-Saison darf man als gelungen bezeichnen. Das Por-

sche-Werksfahrer-Trio Romain Dumas, Frédéric Makowiecki und Patrick Pilet trug sich bei der 63. ADAC Westfalenfahrt als Erstes in die Saison-Siegerliste ein.

Die Entscheidung fiel auf den letzten Metern: Wenige Minuten vor Schluss jagte Pilet dem Falken-Porsche mit Werksfahrer-Kollege Laurens Vanthoor am Steuer hinterher und machte ordentlich Druck. Offenbar zu viel für den Porsche-Neuzugang. Vanthoor verlor die Nerven, als er einen langsameren BMW in der Hohenrain-Schikane links überholen wollte und bog in die Leitplanke ab. Der Belgier konnte sich an die Box retten, doch eine abgerissene Spurstange machte die Weiterfahrt sinnlos. Entsprechend lang waren die Gesichter bei den Fahrerkollegen Martin Ragginger und Jörg Bergmeister sowie bei der Mannschaft um

Sven Schnabl. Für das Team, das in diesem Jahr mit dem Porsche 911 GT3 R und dem BMW M6 GT3 erstmals zwei Fahrzeuge einsetzt, wäre es der erste Sieg auf der Nürburgring-Nordschleife gewesen.

Vanthoor, der sich sofort verkroch, entschuldigte sich via Twitter: „Ich wollte Falken den ersten Sieg schenken. Ich habe in jeder Code-60-Phase viel Zeit verloren. Ich musste Risiken in Kauf nehmen, um das aufzuholen. Es ging schief. Das war's.“

Üblicher BOP-Poker

Kollege Pilet schaute sich das Drama aus der ersten Reihe an. „Er war mit zwei Rädern auf dem Gras. Ich glaube, er war im ABS, ist über den Kerb gesprungen, dann wieder übers Gras und in der Leitplanke gelandet. Es war nicht die richtige Entscheidung,

aber das ist immer schwer zu sagen. Du kannst zum Hero oder Zero werden.“

Der Franzosen-Express hatte danach freie Fahrt zum Sieg und bescherte Porsche den ersten Erfolg in der Vorbereitungsphase für das 24h-Rennen. Bereits im Zeittraining setzte Pilet ein Ausrufezeichen mit einer Pole-Zeit von 8.01.661 Minuten – trotz Aero-Beschneidungen und Verbot der Vignetten-Reifen. Ex-LMP1-Haudege Romain Dumas, der nach einer längeren Pause wieder auf die Nordschleife zurückkehrte, meinte: „Im Vergleich zu früher geht es jetzt definitiv viel enger zu.“ Dabei schien sich die Konkurrenz im üblichen Balance of Performance-Poker, der durch die Reglement-Änderungen noch mehr Bedeutung bekommt, zurückzuhalten. Manthey-Teamchef Nicki Raeder

fand klare Worte: „Porsche ist Rennen gefahren – und die anderen sind halt mitgefahren. Es ist mehr als offensichtlich, man muss sich nur die Zeiten aus dem vergangenen Jahr anschauen.“

Tatsächlich überraschte mit Bentley auf Rang 2 ein Team, das man vorher nicht auf der Rechnung hatte. Für die britische Marke war es der erste Podiumserfolg in der VLN. Christer Jöns, Chris Brück und Jordan Pepper fühlten sich im Continental GT3 besonders wohl. Offenbar zahlte sich die Abstimmungsarbeit über den Winter mit den neuen Yokohama-Reifen in Portimão aus.

Dahinter balgte sich das ganze Rennen über die Audi-Armada von Land, WRT und Phoenix. Christopher Mies, Connor de Phillippi und Markus Winkelhock im Michelin-bereiften Land-R8 waren lange im Kampf um den Sieg dabei, mussten aber eine Stop-and-Go-Strafe aufgrund einer Unterschreitung der Mindestboxenzeit hinnehmen.

Zum Schluss profitierte man davon, dass einer der WRT-Audi auf der Zielgeraden wegen Spritmangel langsam wurde – so erbt man noch den dritten Platz.

Knallharte Audi-Duelle

Vor allem die Nahkämpfe zwischen den komplett in schwarzem Carbon-Look gehaltenen Audi R8 von WRT und Land begeisterten die Fans in der Anfangsphase. „Es war echt unterhaltsam. Frank Stippler hat mir ein paar Mal die Tür zugeschmissen“, meinte Mies. Weil man den neuen Michelin-Kundenreifen noch nicht genau einschätzen konnte, zog man den Stopp für den Land-Audi nach Runde 5 vor, was die Duelle jäh beendete.

Bei Mercedes begnügte man sich mit den Rängen hinter den Audi-Truppen ab Platz 7. Ins Geschehen an der Spitze griff man zu keiner Zeit ernsthaft ein. Dabei stand der AMG GT3 nach



Mit 33 GT3-Autos war der Saisonauftakt der VLN ausgezeichnet besetzt

»PORSCHE IST RENNEN GEFahren – UND DIE ANDEREN SIND HALT MITGEFahren. DAS IST MEHR ALS OFFENSICHTLICH.«

Nicki Raeder

der Dominanz beim 12h-Rennen Sebring bei einigen ganz oben auf dem Zettel. Aus dem Mercedes-Lager waren verschiedene Stimmen zu hören. Manche klagten über Untersteuern, andere über Haltbarkeitsprobleme mit dem Michelin-Reifen, wieder andere sagten, die Beschneidung des Heckflügels und die höhere Fahrhöhe würden den AMG GT3 wohl härter treffen als andere Konzepte.

Bei BMW sah es noch fragwürdiger aus. Der beste M6 GT3 von Schubert beendete das Rennen auf Platz 15. Am Steuer: Tom Onslow-Cole, John Edwards und Jens Klingmann. Dahinter folgte der Falken-BMW, mit dem der Reifenhersteller noch Setup-

Erfahrung sammeln muss. Bei Rowe gab es bei beiden Autos ein Problem mit der Spritkalkulation. Schnitzer verlor ein Auto bei einer Kollision und landete mit dem anderen auf Platz 20.

Das Ergebnis der GT3-Klasse bleibt indes noch vorläufig. Der DMSB machte von seinem neuen Recht Gebrauch, die gefahrenen Reifen zu analysieren und sie mit den hinterlegten Musterreifen und den von den Teams ausgefüllten Reifenlisten abzugleichen. Die Analyse betrifft Dunlop, Michelin, Yokohama und Falken – also alle in der GT3 verwendeten Marken. Insgesamt lagerten über 50 Reifenmuster in den Boxen des alten Fahrerlagers.

Foto-Finish im BMW-Cup

Neben der Show an der Spitze hatten auch die kleinen Klassen einiges zu bieten. Allen voran die BMW M235i Cup-Klasse, in der sich Thomas Jäger und Rudi Adams vom Team Scheid-Honert Motorsport gegen Solist Yannik Mettler mit nur sieben Tausendstelsekunden Vorsprung durchsetzten. Beim Debüt der TCR-Klasse sicherten sich Andreas Gölten und Benjamin Leuchter von Mathilda-Racing im VW Golf GTI den ersten Sieg. ■

ZWEITE FRIKADELLE

Frikadelli Racing hat neben dem Porsche 911 GT3 R, der mit Klaus Abbelen, Sabine Schmitz und Andreas Ziegler besetzt ist, ein weiteres Auto ab dem zweiten Lauf und für das 24h-Rennen angekündigt. Dabei sollen Frikadelli-Stammpilot Norbert Siedler und weitere Profis zum Einsatz kommen. Momentan schaut sich Teamchef Klaus Abbelen nach geeigneten Kandidaten um. Über einen zweiten Elfer von Frikadelli wurde lange spekuliert, mit Verspätung hat sich das Projekt nun doch noch zusammengefügt.

ENGLISCHER LIVESTREAM

Die VLN baut ihre Online-Übertragung in diesem Jahr zusätzlich zum deutschen Livestream mit einer englischen Version aus. Dafür zeichnet Radio Le Mans verantwortlich, das international in der Langstreckenszene bekannt ist. Die Übertragung erfolgt auf vln.de sowie auf radiolemans.com und bei Facebook Live. Sie beginnt jeweils um 8.15 Uhr vor dem Training und dauert bis kurz nach Rennende um 16.30 Uhr.

VON DER ROLLE

Mit einer in der Boxeneinfahrt eingelassenen Rolle wollte der DMSB die Fahrzeughöhe der GT3-Autos kontrollieren. VLN-Chef Karl Mauer und DMSB-Präsident Hans-Joachim Stuck stellten sich eigens an die Messanlage. Das Experiment, das nur im Training stattfand, erwies sich als nicht praktikabel. Technische Probleme und Schwierigkeiten einiger Autos in der Anfahrt erfordern eine neue Lösung.

LAMBORGHINI FEHLEN

Sowohl der SP8-Lambo von Dörr Motorsport als auch der SP9-Lambo von Konrad sind nicht gestartet. Bei Dörr gab es offenbar Unstimmigkeiten bei der technischen Abnahme. Franz Konrad war zwar vor Ort, berichtete aber, man habe die Aero-Änderungen nicht so schnell umsetzen können.

VLN, 1. LAUF, 63. ADAC WESTFALENFAHRT (4 STUNDEN)

Pole-Position

#911 Patrick Pilet (Manthey Racing, Porsche 911 GT3 R, SP9) 8.01.661 min

Schnellste Runde

#911 Pilet/Makowiecki/Dumas (Manthey Racing, Porsche 911 GT3 R, SP9) 8.04.555 min

Rang	Nummer	Fahrer	Team	Modell	Kategorie	Zeit
1.	#911	Pilet/Makowiecki/Dumas	Manthey Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9	28 Runden
2.	#38	Jöns/Brück/Pepper	Bentley Team Abt	Bentley Continental GT3	SP9	+1.08,751 min
3.	#28	Mies/de Phillippi/Winkelhock	Audi Sport Team Land	Audi R8 LMS	SP9	+1.35,752 min
4.	#50	Stippler/Rast/Vervisch	Audi Sport Team WRT	Audi R8 LMS	SP9	+1.37,757 min
5.	#49	Fässler/Frijns/Rast	Audi Sport Team WRT	Audi R8 LMS	SP9	+1.40,557 min
6.	#5	Stippler/Moller-Madsen/Busch	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9	+2.05,078 min
7.	#7	Haupt/Al Falisal/Juncadella/Stolz	Black Falcon	Mercedes AMG GT3	SP9	+3.18,845 min
8.	#8	Alzen/Arnold/van der Zande	Haribo Racing Team Mercedes AMG	Mercedes AMG GT3	SP9	+3.40,232 min
9.	#6	Engel/Christodoulou/Metzger/Buurman	AMG Team Black Falcon	Mercedes AMG GT3	SP9	+3.45,924 min
10.	#47	Baumann/Buhk/Mortara/Sandström	Mercedes AMG Team HTP Motorsport	Mercedes AMG GT3	SP9	+3.59,301 min

Super Racer

Per Simulator in die VLN: „SUPER RACER“ gesucht

Es ist der Traum vieler (Nachwuchs-)Fahrer: Über Rennen am Simulator den Sprung ins echte Renncockpit schaffen. auto motor und sport, sport auto und MOTORSPORT aktuell lassen ihn gemeinsam mit Upgraded Automotive und dem Team Teichmann Racing wahr werden: Wir suchen den „SUPER RACER“ für die Nordschleife.

Von: **Michael Bräutigam**

Norbert Michelisz (Interview auf S. 26 in dieser MSA) ist das wohl beste Beispiel dafür, was man als erfolgreicher „Simracer“, also virtueller Motorsportler, erreichen

kann. Der Ungar ist 2017 in der Tourenwagen-WM einer von einem halben Dutzend Werksfahrern. Und auch die erfolgreichen Absolventen der Nissan GT Academy (z. B. Florian Strauß, Marc Gassner, Jann Mardenborough und Lucas Ordoñez) haben längst den Beweis dafür erbracht, dass ein guter Simracer auch im realen Cockpit performen kann.

Qualifikation ab April

Ab April suchen auch auto motor und sport, sport auto und MOTORSPORT aktuell gemeinsam mit Upgraded Automotive und Teichmann Racing einen talentierten Simracer, der sich 2018 auf der realen Nordschleife des Nürburgring beweisen kann.

Dazu wird dieses Jahr ein „Upracer“-Rennsimulator auf verschiedenen Events und Messen platziert, wo man sich mit schnellen Zeiten für das Bootcamp qualifizieren kann. Los

geht es auf der iMobility-Messe in Stuttgart (20.–24. April). Auch auf der Tuning World Bodensee, den sport auto High Performance Days, der Simracing Expo am Nürburgring, der Essen Motor Show sowie den beiden sport auto-Perfektionstrainings kann man sich qualifizieren.

Die bei diesen Scoutings gesichteten Teilnehmer (jeweils mindestens ein fester Qualifikant und ein

Joker) treffen bei besagtem Bootcamp aufeinander. Für drei Finalisten geht es zur großen Endauscheidung an eine echte Rennstrecke, wo der „SUPER RACER“ gekürt wird. Und der darf sich richtig freuen: Ihm steht eine voll finanzierte und sicher unvergessliche Saison auf der Nordschleife in RCN und VLN bevor – das alles in einem Porsche des erfahrenen Teams Teichmann Racing. ■ MBR



Das Gerät für die Auswahl des „Super Racers“: „Upracer“ von Upgraded Automotive

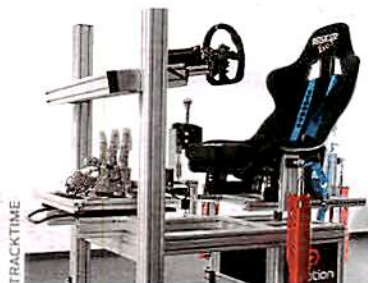
Hardware

Volle Beweglichkeit für den Heimgebrauch

Ein Rennsitz macht das heimische Renn-Erlebnis noch intensiver. Erst recht, wenn dann noch Bewegungen simuliert werden. Die Firma TrackTime bietet nun einen erschwinglichen Motion-Simulator für den Heimgebrauch an.

Der Clou: Neben der Bewegungstechnik kann man den Simulator auch mit der aktuellsten VR-Technologie bekommen. So ist nicht nur der Platzbedarf mit unter zwei Quadratmetern sehr überschaubar (weil man keine ausladenden Monitor-Aufbauten braucht), auch das Fahrerlebnis ist dann besonders unmittelbar. Während der Sitz die Fliehkräfte simuliert, ist durch die VR-Brille auch die opti-

sche Illusion perfekt. Dazu kommen ultra-realistische Pedale, ein über einen Industriemotor angesteuertes Lenkrad (mit entsprechenden Lenkkräften) sowie ein Shifter mit H-Kulisse bzw. wahlweise sequenzieller Schaltung. Der „3motion“ genannte Simulator liegt dabei preislich gerade einmal auf Kleinwagen-Niveau: ab 9999 Euro kann man sich die fertig montierte „Rüttelkiste“ nach Hause holen. ■ MBR



„3motion“: Helm-Racer ab 9999 Euro

Software

„Project Cars 2“: Im zweiten Versuch besser?

Mit „Project Cars“ wurde 2015 eine Rennsimulation veröffentlicht, die die Szene spaltete. Nun steht der Nachfolger in den Startlöchern, den MSA bereits anspielen durfte.

Das größte Manko in den Augen der eingefleischten Simulations-Fans: Das Fahrverhalten sei zu einfach und damit zu unrealistisch. So etwas möchte sich das Entwicklungsteam von Slightly Mad Studios beim Nachfolger, der noch Ende 2017 erscheinen soll, nicht nachsagen lassen. Dementsprechend wurde, auch unter Einbeziehung von Rennprofis wie René Rast, die Fahrphysik grundlegend neu aufgebaut. Ein ganz wichtiger Aspekt: Die Reifenphysik, welche nun

deutlich ausgeklügelter daherkommt. Beim ersten Anspielen fühlte sich das schon sehr ordentlich an. Vor allem die kurze „Schubberphase“, in der ein Reifen von der Haft- in die Gleitreibung übergeht, ist bereits jetzt gut umgesetzt. Neben einer besseren Fahrphysik soll „Project Cars 2“ wie der Vorgänger mit Strecken- und Fahrzeugvielfalt punkten sowie noch mehr Wert auf eSport legen. Man darf gespannt sein. ■ MBR



Auch dabei: Mercedes-AMG GT3

BEST BRAND 2016!

SONAX – EINE STARKE MARKE.



Vielen Dank liebe Leser! Sie haben SONAX die Auszeichnung „Best Brand 2016“ in der Kategorie „Automobil Pflegemittel“ als auch „Motorrad Pflegemittel“ verliehen. Wir freuen uns über Ihre konstante Bestätigung unserer Marke und unserer Produkte. Die Auszeichnung motiviert uns, weiterhin zu liefern, was wir am besten können: **Pflegemittel in bester Qualität, hergestellt in Deutschland.**

Ihr Manfred Hoffmann,
Geschäftsführender Gesellschafter SONAX GmbH



www.sonax.de

www.facebook.com/SONAXAutopflege

Sportwagen-WM / LMP1-Klasse

PSA: Keine Rückkehr 2020?

Mehrere seriöse französische Quellen behaupten, dass Peugeot seine Entscheidung über eine LMP1-Rückkehr auf den Sommer 2017 vertagt habe – was bedeuten würde, dass Peugeot definitiv 2020 nicht in die LMP1-Klasse zurückkehren könnte.

Von: **Marcus Schurig**

Der PSA-Konzern erwägt seit geraumer Zeit eine Rückkehr der Marke Peugeot in die LMP1-Klasse. PSA-Konzernchef Carlos Tavares – selbst ein aktiver Motorsportler – hat das mehrfach bestätigt. Seit dem Audi-Rückzug vom Oktober 2016 hängt die Zukunft der LMP1-Klasse in ihrer gegenwärtigen Form am Einstieg von Peugeot, denn die WEC benötigt laut WM-Vertrag drei LMP1-Hersteller. Jetzt sagen Quellen in Frankreich, dass die PSA-Gruppe die

LMP1-Entscheidung auf den Sommer vertagt habe. Das ist Anlass zur Sorge, denn es bedeutet dreierlei: Erstens kann Peugeot damit unmöglich 2020 in die LMP1-Klasse einsteigen, da man zweieinhalb Jahre Vorlauf benötigt, um die Infrastruktur aufzubauen und das neue Auto zu konstruieren – deshalb wollten ACO und FIA unbedingt eine PSA-Entschei-

dung bis Juni 2017. Zweitens liegt die Vermutung nahe, dass man sich offenbar nicht auf ein kosteneffektives LMP1-Reglement für 2020 verständigen konnte, denn eine klare Reduzierung der Kosten stand weit oben auf der Peugeot-Wunschliste.

Drittens stellt sich die Frage nach dem weiteren Vorgehen:

Hat Peugeot die Entscheidung aufgeschoben, um das teure Hybrid-Reglement zu kippen? Versucht Peugeot auf diese Weise, den Weg für ein neues Reglement zu öffnen – auf Basis der LMP1-Klasse ohne Hybridantrieb, aber für Hersteller und unter Einbeziehung der nordamerikanischen DPI-Klasse? Dieser Verdacht liegt zumindest nahe. ■



Peugeot stieg aufgrund finanzieller Schwierigkeiten zu Beginn der Saison 2012 aus dem LMP1-Sport aus

Sportwagen-Weltmeisterschaft

Fragezeichen hinter dem WM-Starterfeld

Am kommenden Wochenende findet der Saisonvor-test der Sportwagen-WM in Monza statt. Gemeldet sind 28 Fahrzeuge für die Saison 2017 – doch schon jetzt ist klar, dass nicht alle genannten Fahrzeuge auch die volle WM-Saison bestreiten werden.

Im Vergleich zu 2016 fiel das Nennergebnis für dieses Jahr eher suboptimal aus: Das Starterfeld in immerhin fünf unterschiedlichen Fahrzeugklassen sinkt von 32 auf 28 Autos. Doch eine Woche vor dem Saisonstart sickert durch, dass keineswegs alle genannten Fahrzeuge auch die volle Saison bestreiten werden. Das deutsche Kolles-Team beispielsweise, das in der LMP1-

Klasse für Privatteams ohne Hybridantrieb (LMP-L) genannt ist, plant angeblich nicht, die Überseerennen in der zweiten Saisonhälfte zu bestreiten. Ein Signatech-LMP2-Auto wird nur in Spa sowie beim 24h-Rennen in Le Mans antreten, bei einem LMP2-Wagen des Jackie Chan Racing Teams reicht das Budget nur bis Le Mans oder höchstens bis zum Nürburgring-Lauf.

Auch hinter anderen LMP2-Teams stehen große Fragezeichen, denn die Kosten pro Auto sind mit Einführung der neuen Regeln angeblich auf über vier Millionen Euro pro Saison und Auto gestiegen. Dazu steht hinter dem Manor-Team nach dem Bankrott des F1-Ablegers ebenfalls ein kräftiges Fragezeichen. Spätestens ab dem WM-Lauf in Mexiko werden wohl höchstens noch 24 Autos am Start stehen. ■ MCS

Sportwagen-WM / TV-Coverage

WEC: Neues TV-Team mit Allan McNish

John Hindhaugh und sein Radio-Le-Mans-Team kommentierten bisher das internationale Weltsignal bei den TV-Übertragungen der Sportwagen-WM. Jetzt übernimmt ein neues Team, zu dem auch Ex-Audi-Werkspilot Allan McNish gehören wird.

Der Abschied erfolgte in dürren Worten: „Wir bedanken uns bei John Hindhaugh für den tollen Job, den er über viele Jahre für die WEC geleistet hat.“ Viel mehr Infos wollte die Pressemitteilung der Sportwagen-WM nicht bieten. Der WM-Abtritt von John Hindhaugh, der mit seinem markigen nordenglischen Akzent das phonetische Aushängeschild der Sportwagen-

WM war, hat jedoch handfeste Gründe: Der Brite weigerte sich, das Weltsignal für Motors-TV zu kommentieren, weil der Sender seit dem Verkauf an die motorsport.com-Gruppe den Besitzer gewechselt hat. Mit den neuen Eigentümern war Hindhaugh bereits vor einem Jahr aneinandergeraten, weil sie sich als offizieller Medienpartner der Sportwagen-WM eingekauft hatten, obwohl sie in diesem Sport an der journalistischen Front kaum jemals in Erscheinung getreten waren.

Statt Hindhaugh werden nun abwechselnd die Briten Toby Moody und Martin Haven fungieren, die bei sechs der neun WM-Rennen vom ehemaligen Audi-LMP1-Piloten Allan McNish unterstützt werden. Hindhaugh wird aber die Rennen weiter live für seine Website radiolemans.com kommentieren. ■ MCS

Mercedes mit fünf Werkswagen

Mercedes hat den Einsatz von fünf werksunterstützten GT3-Fahrzeugen beim 24h-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife bestätigt. Davon fahren zwei Autos auf Dunlop-Reifen.

Die Speerspitze des insgesamt acht Wagen starken GT3-Aufgebots von Mercedes übernehmen die sogenannten AMG-Performance-Teams Black Falcon, HTP Motorsport und Haribo Racing, die zusammen fünf Profi-Teams an den Start bringen werden.

Black Falcon und HTP setzen dabei jeweils zwei werksunterstützte Mercedes-AMG GT3 ein: Für die beiden Black-Falcon-GT3 wurden die Paarungen Yelmar Buurman/Adam Christodoulou/

Maro Engel/Manuel Metzger sowie Maro Engel/Thomas Jäger/Dirk Müller/Jan Seyffarth bestätigt. Für das Team HTP Motorsport werden Dominik Baumann/Maximilian Buhk/Edoardo Mortara/Edward Sandström sowie das Quartett Nico Bastian/Dominik Baumann/Christian Hohenedel/Stefan Mücke ins Lenkrad greifen. Jeweils ein Auto von HTP und Black Falcon tritt mit Dunlop statt Michelin an.

Bei Haribo Racing sind Uwe Alzen/Lance David Arnold/Maximilian Götz/Renger van der Zande gesetzt. Damit ist BMW mit sechs Autos stärkste Kraft am Ring: Audi setzt vier werksunterstützte R8 LMS über Land Motorsport und WRT ein, bei Porsche werden über Manthey Racing, Falken Motorsport und Frikadelli vermutlich drei 911 GT3 R mit Profi-Besetzung starten. ■ MCS

GT-Reglements vor der Verlängerung?

Die Konvergenzgespräche im GT-Sport sind angeht – mit dem Ziel, die beiden Klassen GT LM und GT3 technisch zu verzahnen und Kosten zu sparen. Jetzt sollen offenbar die Homologationszeiträume gestreckt werden, um mehr Zeit zu gewinnen.

Es ist ein großes und notwendiges Vorhaben, das bereits einmal – im Jahr 2014 – gescheitert ist, doch nun soll es gelingen: Alle GT-Hersteller versuchen im Rahmen der Konvergenzgespräche zusammen mit FIA und ACO sowie weiteren GT-Promotern, den GT-Sport neu zu ordnen: Je nachdem, mit wem man spricht, besteht die Aufgabe entweder darin, die beiden GT-Klassen

GT LM (Werkssport) und GT3 (Kundensport) auf eine gemeinsame technische Plattform zu stellen und so Kosten zu sparen, oder im Optimalfall beide Anwendungen – Werks- und Kundensport – mit nur einer globalen GT-Fahrzeugklasse abzudecken. Das klingt kompliziert, das ist kompliziert – und es benötigt Zeit. Daher vermelden jetzt schon einige Hersteller wie BMW, dass FIA und ACO als Regelgeber die gegenwärtigen Homologationszyklen für die Klassen GT LM und GT3, die aktuell beide bis Ende 2018 reichen, weiter strecken wollen. „Schließlich sollen die Verhandlungen nicht dazu führen, dass ein GT-Hersteller mit seinen Plänen zwischen die Stühle fällt“, so ein Herstellervertreter.

Genau das passierte 2014 mit McLaren, die damals ein GT-LM-Auto bauen wollten – und heute wieder ein Kandidat sind. ■ MCS

Bremsklötze für Cadillac?

Nach zwei Siegen und fünf Podiumsplatzierungen steht IMSA in der Pflicht, der Cadillac-Dominanz jetzt einen Riegel vorzuschieben. Im Hintergrund laufen harte Gespräche, um eine Lösung für das Rennen in Long Beach Anfang April zu finden.

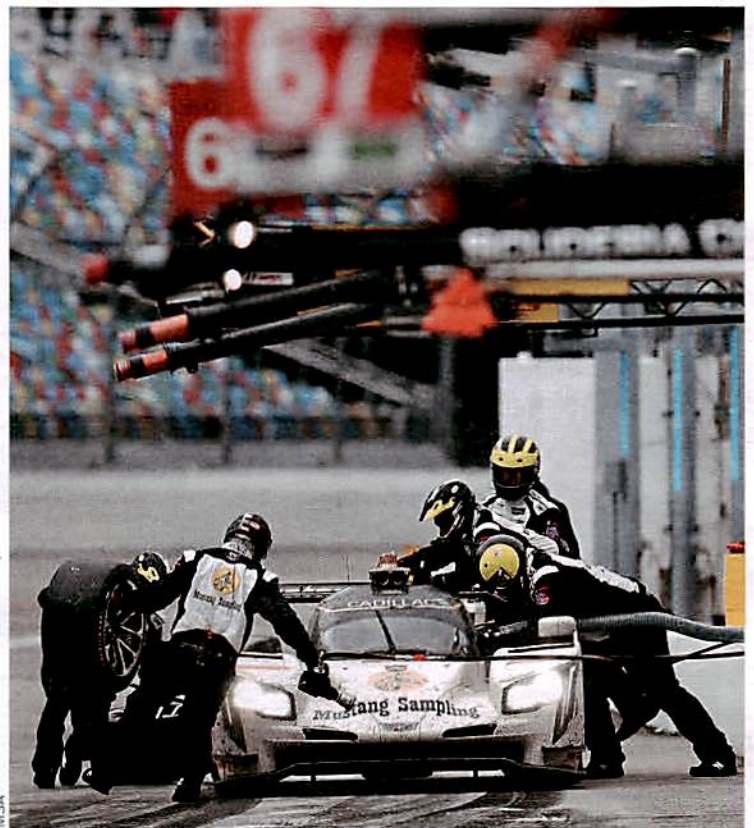
Von: **Marcus Schurig**

Für den Montag nach dem zweiten Saisonlauf in Sebring hatte IMSA die Bosse von General Motors sowie dem Cadillac-Motorenpartner in der DPI-Klasse, Earnhardt Childress Racing, nach Daytona einbestellt: Die Macher waren erzürnt, weil Cadillac trotz deutlicher BoP-Maßnahmen nach dem Saisonstart in Daytona – 20 Kilo mehr Gewicht, sieben Liter weniger Benzin und 2,1 Millimeter kleinere Restriktoren – in Sebring einen überlegenen Dreifachsieg

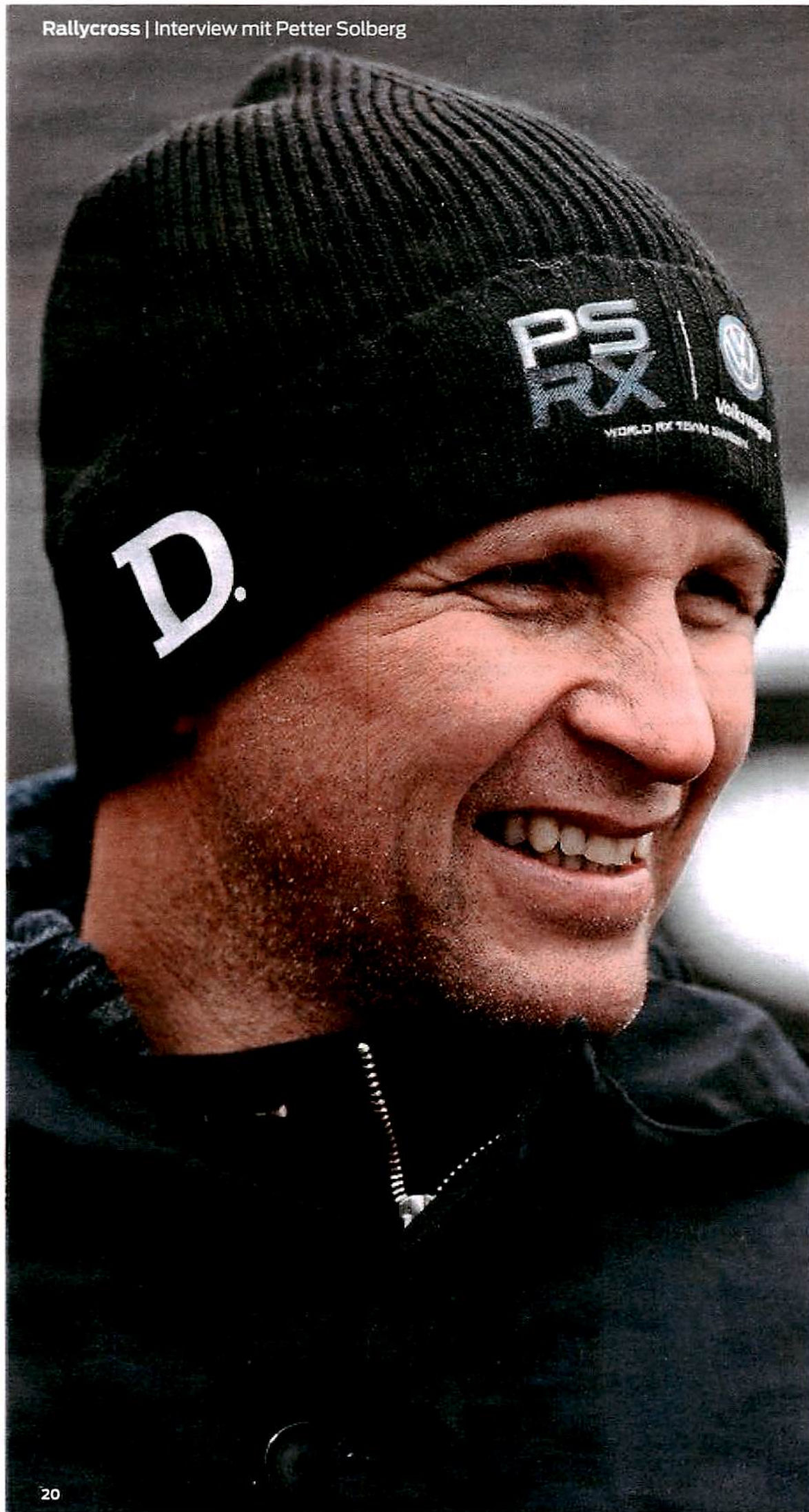
einführte. „Die kommen mit einem Gewehr zu einem Messerkampf“, grantelte ein IMSA-Offizieller nach dem Rennen.

IMSA sah das Problem schon nach dem Qualifying, blieb aber seiner strikten BoP-Regel treu, keine Änderungen bei der Fahrzeugeinstufung am Rennplatz vorzunehmen. Die Caddy-Teams gingen sofort in die Gegenoffensive: „Durch die neuen Restriktoren leistet der Motor nur noch 540 statt 600 PS, dazu hatten wir in Sebring einen Topspeed-Malus von 13 km/h und außerdem hat IMSA einen Fehler beim Tankrestriktor gemacht, den sie nur auf unseren Druck hin vor dem Rennen noch behoben haben“, offenbarte eine Team-Ingenieur.

WTR-Teamchef Wayne Taylor spottete: „Man sollte uns nicht gegen Teams balancen, die nicht mal in der Lage sind, eine volle Renndistanz abzuspulen. Uns wird vorgeworfen, dass der V8-Motor zu viel Drehmoment hat, aber in der GT-Klasse gibt es solche Unterschiede wie bei Corvette und Porsche ja auch.“ ■



Fünf Podestplätze in zwei Rennen: Cadillac dominiert die IMSA-Serie



Die Konkurrenz in der Rallycross-WM ist stark, kompetent und überaus namhaft. Der zweimalige Weltmeister Petter Solberg hält mit dem neuen Partner Volkswagen Motorsport dagegen - und will die WM-Krone zurück.

Von: **Reiner Kuhn**

Wie wichtig ist in der Rallycross-WM die Unterstützung eines Herstellers?

Um ehrlich zu sein, würde ich mich schwertun und wüsste nicht, ob ich ohne solch eine Unterstützung noch in der Lage wäre, mit meinem Team auf dem aktuell geforderten Level dabei zu sein.

Was hat sich verändert?

Die Luft in der Rallycross-WM ist extrem dünn geworden. Als ich vor drei Jahren anfang, konnte ich anders als im Rallysport mit eigenen Mitteln ein Team aufstellen, um damit in der Topliga ganz vorne mitzufahren. Motorsport ist mein Leben, meine Leidenschaft. Deshalb habe ich viel in die Philosophie und Technologie investiert. Aber ich wollte und will es selber machen, ohne Politik. Alle meine Leute sind weiterhin dabei. Die Partnerschaft mit VW Schweden und die Unterstützung von Volkswagen Motorsport sind eine große Chance. Für mich ist ein Traum wahr geworden.



Petter Solberg

Geburtstag: 18. November 1974

Geburtsort: Askim (N)

Herkunftsland: Norwegen

KARRIERE

1987: Landesmeister RC-Modellautos

1995, 1996: Landesmeister Berg und Rallycross

1998: Landesmeister Rallye

2003: Weltmeister Rallye (insgesamt 13 WM-Siege)

2014, 2015: Weltmeister Rallycross (insgesamt 9 WM-Siege)

HOBBYS

Sport mit Motoren, Filme, Familie, historische Rallyes

„Psychospielchen gehören in dieser Liga dazu“

Wie sehr hast du vom Rallye-WM-Ausstieg von Volkswagen profitiert?

Habe ich das überhaupt? Wir waren schon länger im Gespräch. Seit Frühsommer suchte ich einen starken Partner und wusste, dass Volkswagen nicht nur einen fertigen Motor besitzt, sondern auch in der GRC (Global Rallycross Championship in den USA) sehr erfolgreich aktiv ist. Auch die wissen, wie es geht. Mit VW Schweden und Vizeweltmeister Johann Kristoffersson im Team sind wir für die Zukunft richtig gut aufgestellt.

Was heißt Zukunft? Die Saison beginnt am Wochenende.

Schon da werden wir uns teuer verkaufen. Aber wir müssen realistisch bleiben. Wir arbeiten erst seit einigen Wochen zusammen. Das Potenzial ist groß. Und trotz der kurzen Zeit sind wir schon auf einem guten Level. Aber da geht noch einiges.

Wie unterscheidet sich der VW Polo von deinem Vorjahresauto?

Unser VW Polo basiert auf dem World Rally Car von 2014. Das hatte noch ein sequenzielles Schaltgetriebe, wie es in der Rallycross-WM Pflicht ist. Das Chassis und der Motor fühlten sich schon bei den ersten Tests prima an. Wir konnten also schnell in die Detailarbeit beim Fahrwerk, den Getriebeübersetzungen oder der Startautomatik einsteigen. Anders als bei meinem Vorjahresauto und der etablierten Konkurrenz sitzen die Kühler wie beim Polo WRC vorne. Nach dem Saisonauftakt entscheiden wir, ob wir diese im Fahrzeugheck platzieren. Für 2018 wollen dann wir ein ganz neues Auto entwickeln.

Welchen Gegner musst du am ehesten fürchten?

Wenn ich das wüsste. Noch nie war es vor einer Saison so ruhig. Weder von Sébastien Loeb und Peugeot noch von Mattias Ekström und Audi hörte man etwas. Nicht einmal Ford und Ken Block,

der ja sonst immer alle sozialen Netzwerke befeuert, haben getrommelt. Alle haben getestet wie die Verrückten. In die Karten lässt sich aber keiner schauen. Deshalb bin ich mir sicher: Der Saisonauftakt in Barcelona wird ein richtig großer Knaller.

Was macht die Faszination Rallycross aus?

Es ist ein einfacher und doch knallharter Sport, den alle machen können, egal ob man aus dem Rallye-, Tourenwagen- oder Formelsport kommt. Die Strecke und die einzelnen Läufe sind sehr kurz. Deshalb ist es auch ein taktischer Sport, bei dem es auf jedes Detail ankommt.

»IM PULK ZÄHLEN DIE DTM-FAHRER ZU DEN CLEVERSTEN. DIE HABEN EINEN GUTEN RIECHER, WO SICH EINE LÜCKE AUFTUT.«

Petter Solberg

Worauf legst du an einem Rennwochenende deinen Fokus?

Man muss nicht immer der Schnellste sein und voll pushen. Wichtiger ist, immer unter den besten vier zu sein, um in den nächsten Lauf zu kommen. Dazu stimme ich mein Auto nicht auf die gesamte Strecke ab, sondern auf jene Passage, in der ich am meisten Zeit gutmachen oder überholen kann. Man hat nicht viele Chancen. Alles muss passen, von der Kupplung über die Getriebeübersetzung und die Differenziale bis hin zum Reifendruck.

Wo haben Rallyefahrer wie Loeb und du einen Vorteil?

Weniger beim Fahren, das können alle. Auch Rundstreckenfahr-



Nach drei Jahren im Citroën DS3 steigt Solberg auf einen VW Polo um

rer kennen nach ein paar Umläufen die Bremspunkte auf Schotter und wissen, wie man das Auto platziert. Ich sehe uns Rallyefahrer beim Setup vorne. Uns fällt es leichter, uns auf unterschiedliche Streckenbedingungen und Veränderungen einzustellen. Fehlen am Samstag zwei Zehntel, tun wir uns leichter, dies bis Sonntag zu korrigieren. Rundstreckenfahrer sind abhängiger von ihren vorhandenen Daten, sprich gleichen Bedingungen.

Haben Rundstreckenfahrer auch Vorteile?

Im Pulk zählen die DTM-Fahrer zu den Cleversten. Die können den Verkehr lesen und haben einen guten Riecher, wann und wo sich eine Lücke auftut. Und die kennen alle Psychospiele (lacht). Zum Beispiel verkauft sich der Mattias (Ekström) als armer Rundstreckenpilot, der mit einem Privatteam antritt. In diesem Jahr setzt er aber drei Autos ein. Ohne Audi im Rücken wäre das sicher nicht machbar.

Höre ich da Neid heraus?

Nein, eher Respekt. Psychospielchen gehören in so einer Liga mit solchen Stars doch dazu. Mattias ist ein richtig guter und auch fairer Kollege – auf und neben der Strecke. Ich denke, es gibt keine andere Meisterschaft, in der unter den Fahrern und Teams trotz aller Rivalität eine so gute Stimmung herrscht.

Woran machst du das fest?

Hier sind einige dabei, die das nicht müssten. Aber so ein Super-

car macht irre Laune und beschleunigt in zwei Sekunden von null auf hundert. Damit zehn Minuten Tür an Tür um einen Kurs zu donnern und um jeden Zentimeter zu kämpfen, ist eine privilegierte Sache und Adrenalin pur. Manchmal geht auch etwas schief. Gibt es dann Zoff, ist das meist schnell wieder bereinigt. Einer, der immer wieder Stress mit den anderen hätte, wäre nicht lange hier. Rallycross ist knallharter Wettbewerb, aber auch ein Riesenspaß. Davon können Fahrer in anderen Serien nur träumen.

Sind dir Traditionspisten wie Buxtehude oder Lohéac lieber als die Strecken in Barcelona oder Hockenheim?

Ich mag alle. Jede Strecke hat ihre Besonderheiten, auf die man sich richtig einstellen muss. Auf permanenten Strecken kann man testen, die Konkurrenz aber auch. In Barcelona und Hockenheim muss man etwas mehr nachdenken, um optimal assortiert zu sein. Das klappt ziemlich gut, wie meine Siege 2015 zeigten. Hockenheim mag ich aber aus einem anderen Grund.

Der da wäre?

Mir gefällt die Idee, ganz unterschiedliche Disziplinen an einem Wochenende zusammenzubringen, egal ob nun DTM, Sportwagen, Formel 1, Rallycross oder Motorradsport. Bei einem Musikfestival hört man auch nicht immer das Gleiche. Ich mag es, auch mal andere Typen und Autos zu sehen. ■

NACHRICHTEN

ANZAHL DER WERKS-TEAMS VERDOPPELT

Es geht auch 2017 wieder um eine Team-WM. Peugeot bringt für diese Wertung neben Sébastien Loeb erneut Timmy Hansen an den Start, dessen jüngerer Bruder Kevin, immerhin amtierender Europameister, wird der Dritte im Peugeot-Bunde. Auch Audi stellt drei Fahrzeuge und will mit Mattias Ekström und Toomas Heikkinen den Titel verteidigen. Reinis Nitišs komplettiert das Trio. Ford bleibt Youtube-Star Ken Block und Andreas Bakkerud weiter treu, Volkswagen geht mit Petter Solberg und Johann Kristoffersson ganz neue Wege.

WRX MIT GRC UND WRC

In Volkswagens Polo GTI Supercar für die Rallycross-WM (WRX) schlägt ein Herz aus dem Beetle, der bisher in den Vereinigten Staaten in der Global Rallycross Championship (GRC) eingesetzt wurde. François Xavier Demaison, Technikdirektor von VW Motorsport und ein langjähriger Wegbegleiter von Petter Solberg, setzt zunächst auf eine vertraute Basis, ehe man 2018 einen radikaleren Rallycross-Boliden auf Kiel legen wird.

UND DIE DEUTSCHEN?

Nachdem René Münnich seinen Schwerpunkt 2017 auf die Rallycross Europameisterschaft (ERX) und die Tourenwagen-WM legt, fehlt ein deutsches Team in der RX-Topliga. Trotzdem gibt es ein Wiedersehen mit Timo Scheider, der 2016 an Münnichs Seite einige WM-Läufe bestritten hatte. Scheider wird bei elf der zwölf Rennen im österreichischen Team von Max Pucher an der Seite von Kevin Eriksson dabei sein. Lediglich beim Lauf in Lydden Hill fehlt der zweimalige DTM-Champion wegen des 24-Stunden-Rennens auf dem Nürburgring. „Mein Vertrag geht über das Jahr 2017 hinaus“, freut sich der Ex-DMT-Champion auf die neue Herausforderung im Rallycross.

Vorschau Rallycross-WM

Nur die Harten kommen in den Garten



VW

Noch nie war die Konkurrenz so stark: Audi, Ford, Peugeot und Volkswagen haben die Rallycross-Weltmeisterschaft (WRX) mittlerweile als neue Spielwiese auserkoren. Große Namen wie Sébastien Loeb, Petter Solberg, Mattias Ekström oder Ken Block locken die Fans in Scharen an. Am kommenden Wochenende kommt es in Barcelona zum ersten Kräftemessen.

Von: **Sven Kopf und Michael Heimrich**

Petter Solberg und Johann Kristoffersson kamen aus dem Grinsen kaum heraus. Sichtlich stolz präsentierten sie ihr neues Team und den Polo RX, mit dem es auf Titeljagd gehen soll. „Statistisch gesehen sind es die beiden Fahrer mit den meisten Punkten“, erklärte Solbergs Frau Pernilla, und nicht

nur deshalb zählen die beiden VW-Piloten zum engsten Favoritenkreis. Die Werksunterstützung hat sich im Vergleich zum Vorjahr in der WRX verdoppelt. Vier Hersteller (VW, Audi, Ford und Peugeot) machen ihre Piloten zwangsläufig zu Titelanwärtern. Peugeot Hansen und das EKS-Team rund um Weltmeister Mattias Ekström haben sogar drei Fahrzeuge im Gepäck.

Tadel, dann Punktabzug

Das Regelwerk erfuhr lediglich kleinere Änderungen, der bewährte Grundablauf bleibt erhalten. Bei Fehlverhalten kam es bisher zu Verwarnungen oder gar einer Disqualifikation. In Riga traf es Solberg, der es dadurch nicht mehr ins Finale schaffte und leer ausging. Das könnte ihn den Titel gekostet haben. Nun soll es anders laufen, wenn die Fahrer zu enthemmt zu Werke gehen. Das Regelwerk nennt dies zukünftig „unsportsmanlike“ beziehungsweise „antisportif“. Zuwiderhandlungen werden getadelt, häufen sich diese, führt das zu Punktabzügen. Während drei Tadel fünf Punkte Abzug zur Folge haben,



Mattias Ekström: Auf ein Neues

droht bei zehn Tadeln gar die Disqualifikation für die Meisterschaft. Dagegen lockerte man die Regeln fürs Testen am Renntag und schuf eine Bannmeile. In einem Radius außerhalb von zehn Kilometern sind Testrunden nun auch an den Renntagen erlaubt.

Deutschland steht gleich zweimal im Kalender. Erneut wird der Hockenheimer beim DTM-Saisonauftakt (5. bis 7. Mai) die Rallycrosser zu Gast haben. Ende September geht es auf dem legendären Esterling vor den Toren Hamburgs zur Sache. Ansonsten hat sich im Kalender nur eine einzige Änderung ergeben, der Lauf in Argentinien fällt weg, neu ist das Rennen in Südafrika. ■



eibach.com

Wir sagen
Danke!



Vielen Dank für Ihr Vertrauen.
Wir freuen uns über den achten Titel „Best Brand Federn“.

Ihr Team Eibach

#WIR
SIND
EIBACH

Rallye-WM

Ogier bleibt Tabellenführer



Sébastien Ogier hat weiter 66 Zähler, acht mehr als Verfolger Latvala

Bei der Nachuntersuchung des Fiesta-Getriebes von Sébastien Ogier stellt die FIA keine Abweichung fest.

Aufatmen bei M-Sport und Sébastien Ogier. Das im FIA-Labor im französischen Valleiry nochmals untersuchte Getriebe aus dem Ford Fiesta mit der Startnummer 1 entspricht dem Reglement. Der Weltmeister behält seinen zweiten Platz der Rallye Mexiko und die WM-Führung. Nach dem Zieleinlauf in León hatten die

FIA-Techniker noch bemängelt, dass das Gewicht nicht mit jenem im Homologationsblatt übereinstimmt.

Doch dürften die Regelhüter für den Fehler mitverantwortlich sein. Warum sonst fehlt auch im neuesten FIA-Bulletin eine detaillierte Urteilsbegründung? Auch wurde keinerlei Geldstrafe verhängt.

Ogier reist damit weiter mit acht Punkten Vorsprung als Tabellenführer nach Korsika. M-Sport behält weiter satte 36 Punkte Vorsprung vor Toyota in der Team-Wertung. ■ RK

Rallye-WM

Östberg sagt seinen Start auf Korsika ab

Mads Östbergs Jipocar-Team hat die Nennung für die bevorstehende Rallye Korsika zurückgezogen. Hintergrund seien fehlende Teile für den Ford Fiesta WRC 2017.

lot Östberg, der schon auf die Rallye Mexiko verzichtet hatte, um der Geburt seines ersten Sohnes Mons beizuwohnen. Östberg peilt nun den übernächsten WM-Lauf in Argentinien an. „Vor wenigen Tagen fuhr ich den WRC 2017, um weiter an den Einstellungen von Differenzial und Fahrwerk zu arbeiten. Neben einem weiteren Schottertest in Europa können wir womöglich auch direkt vor der Rallye in Südamerika testen“, meinte er. Der Gang nach Argentinien ist taktisch clever: Als Privatier ist Östberg nicht an die FIA-Testbeschränkungen für Werksteams gebunden und darf auch außerhalb Europas testen. ■ RK

Auch beim vierten WM-Lauf wird Mads Östberg fehlen. Der Norweger sagte den Start bei der Rallye Korsika (7. bis 9. April) ab. „Wir werden bis zur Rallye keine ordentliche Asphalt-Aufhängung für unser Auto erhalten und keine Zeit zum Testen haben“, erklärt der ehemalige M-Sport-Werkspi-



Östberg springt nach Argentinien

Rallye-EM Vorschau

Alte Favoriten – neue Spannung

Nach fast sechs Monaten Pause startet die Rallye-EM auf den Azoren in ihre neue Saison. In der stark besetzten Topkategorie wollen sich auch zwei Deutsche behaupten.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach mageren Jahren scheint der EM-Promoter nun an den richtigen Stellschrauben gedreht zu haben. Denn zum Saisonauftakt der auf acht Läufe reduzierten Rallye-Europameisterschaft auf São Miguel, der größten Insel der zu Portugal gehörenden Azoren inmitten des Atlantiks, haben sich insgesamt 65 Teams angemeldet. Besser noch: Knapp die Hälfte des Feldes tritt in der Topkategorie an. Die Favoritenliste ist lang und

wird angeführt von Europameister Kajetan Kajetanowicz, dessen Dauerwiderräcker Alexey Lukyanuk sowie dem heimischen Vorjahressieger Ricardo Moura (alle Ford Fiesta R5).

Mit Albert von Thurn und Taxis und Junior-Europameister Marijan Griebel (beide Skoda Fabia R5) mischen zudem gleich zwei Deutsche im Spitzenfeld mit.

Griebel kennt sich aus

Während der 33-jährige Blaublücker erstmals auf den spektakulären Schotterpisten am Rande längst erloschener Vulkane unterwegs ist, kennt Griebel die Strecken aus den beiden Vorjahren, als er im Werks-Opel Adam R2 noch um die Junior-EM kämpfte.

Nach dem Titelgewinn und dem Umstieg auf einen Turbo-Allradler will sich der 27-jährige



Marijan Griebel will 2017 einen WM-Ausflug im WRC gewinnen

Pfälzer nun auf die neugeschaffene U28-Wertung konzentrieren. Dem Sieger winkt 2018 ein WM-Start in einem World Rally Car. Doch mit den beiden Peugeot-Werksjunioren José Antonio Suárez und José María López, dem Iren Josh Moffett sowie den in der europäischen Rallyeszene bekannten Skoda-Markenkollegen Ralfs Sirmacis, Nikolay Gryazin

und Jan Cerny ist die Konkurrenz auch da groß. „Auf den engen Azoren-Pisten muss man sehr sauber fahren und einen kühlen Kopf bewahren. Wir werden also nicht gleich alles riskieren und konzentrieren uns darauf, in der U28-Wertung um die Podiumsplätze mitzukämpfen“, schaut Griebel auf den Saisonauftakt am Wochenende nach vorne. ■

CHAMPIONS

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell**
plus **LEGO-Modell** sichern!

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Regisierungsgericht Stuttgart-HRA 0302, Geschäftsführer: Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann
Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Prozess-erfolg durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, 1000 Obersiebenbrunn, Österreich, Vorsitz: Christian Döhmann
Dr. Michael Hitzig, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als bestellender Unternehmer, Ad Hamburg, HfB 957 02



**Für Sie
zur Wahl**

**1. LEGO Speed Champions
Mercedes-AMG GT3**

Mit abnehmbarer Windschutzscheibe, auswechselbaren Radblenden und Rennaufklebern, abnehmbaren Frontsplitter, sowie verstell- und abnehmbaren Heckspoiler, Maße: ca. 14 x 5 x 4 cm, Zuzahlung 1,-€.

NEU



**2. LEGO Speed Champions
Ford Mustang GT**

Mit abnehmbarer Windschutzscheibe, auswechselbaren Radblenden und Scheinwerfer-Aufklebern, Maße: ca. 14 x 5 x 4 cm, Zuzahlung 1,-€.

Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus ■ 15 % Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
■ Exklusives Extra dazu ■ GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug ■ Online-Kundenservice ■ Nach einem halben Jahr jederzeit kündbar

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 15 % Preisvorteil
 selbst lesen. Best.-Nr. 1603887 verschenken. Best.-Nr. 1603888

Ich zahle für das Halbjahresabo von **MOTORSPORT aktuell** (25 Ausgaben) zzt. nur 46,75 € (zzgl. einmalig 1,-€ Zuzahlung) statt 55,-€ im Einzelkauf. Mein Extra, das **LEGO Speed Champions Modell** meiner Wahl, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug wird vorab eine **GRATIS-Ausgabe** geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraumes kann ich jederzeit kündigen, Geschenkabos enden automatisch. Halbjahresabo-Preise Ausland: zzt. 51,-€ (A), 74.50 Sfr (CH). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Als Extra wähle ich: (bitte nur 1 Kreuz machen)
 1. LEGO Speed Champions Mercedes-AMG GT3 2. LEGO Speed Champions Ford Mustang GT
Zuzahlung 1,-€

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 vorab **1 GRATIS-Ausgabe**

IBAN: _____

BIC: _____ Geldinstitut: _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

Ich verschenke **MOTORSPORT aktuell** an: (nur beim Geschenkabo ausfüllen)

Name, Vorname: _____ Geburtsdatum: 19____

Straße, Nr.: _____

PLZ: _____ Wohnort: _____

Die Belieferung soll frühestens ab dem 20. beginnen. (Optional)

Widerrufsrecht: 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



Norbert Michelisz (32) hat 2017 die bislang wohl beste Chance auf den WTCC-Titel. Im MSA-Interview benennt der perfekt Deutsch sprechende Nachfahre von Ungarn-Deutschen seine Ziele.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie zufrieden bist du mit der Saisonvorbereitung?

Insgesamt haben wir ungefähr 6000 Kilometer abgespult, und ich muss sagen, ich bin sehr zufrieden. Wir wollten uns auf jedem Gebiet verbessern, wobei wir uns hauptsächlich auf die Aerodynamik konzentriert haben. Man kann jetzt schon sehen, dass wir für diese Saison ein besseres Paket haben. Ich erwarte einen ähnlich großen Sprung für dieses Jahr wie von 2015 zu 2016.

Wer wird euer härtester Gegner werden?

Anhand der Monza-Tests ist offensichtlich, dass Rob Huff ein starkes Paket hat. Für mich ist er der Hauptfavorit. Ich erwarte auch, dass Volvo stark ist. Aber letztes Jahr hat man auch gesehen, dass sie manchmal Probleme hatten. Bei uns sieht es ähnlich aus: Auf manchen Strecken werden wir die Referenz sein, aber es gibt auch Strecken, wo wir straucheln werden.

Wie sehen deine Titelambitionen als Fahrer aus?

Wenn die Updates so funktionieren, wie wir es uns erhoffen, werde ich um die Meisterschaft



Norbert Michelisz

Geburtstag: 8. August 1984
Geburtsort: Himesháza (H)
Herkunftsland: Ungarn

KARRIERE

2006: Swift Cup Ungarn (1.)
2007: Clio Cup Ungarn (1.)
2008–2009: Diverse Seat-Markenpokale (2 Titel)
2009: Tourenwagen-EM (3.)
2010–2015: WTCC (4 Siege, 2x Privatfahrer-Meister)
seit 2016: WTCC als Honda-Werksfahrer

HOBBYS

Simracing, Sport, Freunde

„Es reicht nicht, das perfekte Auto zu haben“

fahren können. Das ist momentan aber noch schwierig zu sagen.

Die letzte Saison war deine erste als Werksfahrer. Was hast du da lernen können?

Vieles! Es war eine neue Erfahrung in einem neuen Umfeld. Die neun Jahre zuvor bin ich für ein anderes Team (Zengo, d. Red.) gefahren. Sich dann in das neue Team einzufinden und alles kennenzulernen, braucht Zeit. In die kommende Saison gehe ich mit dem Gefühl, zu Hause zu sein. Es reicht nicht, das perfekte Auto zu haben. Wenn man um den Titel fahren will, muss vom ersten Moment an alles passen.

Welche Rolle hat der Druck gespielt?

Der Druck, den ich mir selbst gemacht habe, war viel größer. Wenn man mit dem Team arbeitet, merkt man ebenfalls schnell den Druck von außen. Man spürt nicht unbedingt einen großen Unterschied, aber in einigen Situationen stellt man fest, dass man nicht voll bei der Sache ist.

Und du hattest ja auch einen anderen Renningenieur...

Das Ziel war, die Leute teamintern zu mischen. Wenn man sich untereinander besser kennenlernt, wird durch die bessere Kommunikation auch die Gesamt-Performance erhöht. Letztes Jahr war ich mit Ciso (Andrea Cisotti, d. Red.) sehr glücklich. Dieses Jahr habe ich Gergo (Gergely Bari) zurück. Ich kenne ihn seit zehn Jahren. Wir kennen und verstehen uns, das wird natürlich helfen. Nicht weil es eine andere technische Zusammenarbeit ist, sondern wegen der anderen persönlichen Beziehung.

Du hast als Fahrer viele Stärken. Wo siehst du bei dir vielleicht noch Schwächen?

Beim Racing. Wie ich mein Auto positionieren muss, wie ich angreifen muss. Oft bin ich damit nicht zufrieden. Mit meiner Pace auf einer Runde bin ich glücklich, aber beim eigentlichen Racing kann ich mich noch verbessern.

Wie kannst du das erreichen?

Zum Beispiel durch Rennen am Simulator. Aber auch durch Videostudium, eigene Onboards oder wenn man sich Situationen noch mal von außen anschaut. Auf der Strecke sieht man die Situationen nur aus der eigenen Perspektive. Dann sieht man es von außen und denkt sich: Was habe ich denn da gemacht?

Auf welches Rennen freust du dich am meisten?

Auf mein Heimrennen in Ungarn natürlich. Und ich freue mich sehr auf Macau, ich liebe diese Strecke. Hungaroring, Nürburgring-Nordschleife und Macau in einer Saison fahren zu können.

»WENN MIR JEMAND SAGT, ES GEHT AUF DER NORDSCHLEIFE NOCH 5 SEKUNDEN SCHNELLER, DANN GLAUBE ICH IHM.«

Norbert Michellisz

ist super. Unser Kalender dürfte einer der besten überhaupt sein.

In Macau hast du ja damals den ersten Sieg geholt ...

Ähnlich wie in Ungarn habe ich einfach viele schöne Erinnerungen, die Kombination aus den Strecken und diesen Erinnerungen macht es sehr besonders. Und die Nordschleife kann man mit nichts vergleichen.

Was ist denn schwieriger? Nordschleife oder Macau?

Die Nordschleife. Dort am Limit zu fahren, ist allein aufgrund der Streckenlänge schon schwierig. Die Strecke zu lernen und auf ein ähnliches Niveau zu kommen wie am Hungaroring oder sogar Macau, braucht ein Vielfaches der Zeit. Die Lernkurve ist nicht linear – denn je länger eine Strecke ist, desto länger dauert es

auch proportional, all die Feinheiten zu lernen. Auf dem Nürburgring kann ich 100 Runden fahren, aber wenn jemand sagt, es geht noch fünf Sekunden schneller, glaube ich es ihm. Macau ist auch schwierig, aber da hatte ich nie dieses Gefühl.

Du hast Simulator-Racing angesprochen – du kommst ja genau von dort in den realen Motorsport. Wie aktiv betreibst du Simracing noch?

Die letzten Jahre immer weniger. 2001 bis 2003/2004 war eine richtig schöne Zeit, da habe ich viele Stunden vor dem Computer gesessen und bin „Grand Prix Legends“ gefahren. Zwei Jahre lang wäre ich fast von der Uni geflogen, weil ich zu viel Simracing gemacht habe. Dann habe ich etwas Abstand genommen, und auf so einem Level wie damals war ich seitdem auch nie mehr.

Jetzt hast du ja auch eine eigene Simulator-Firma aufgelegt. Bist du da nur Namensgeber oder treibende Kraft?

Nein, da habe ich mein eigenes Geld drinstecken. Ich wollte einen Simulator, der dasselbe Hardware-Feedback gibt wie ein Rennwagen. Meistens hat man, speziell mit den Pedalen, nicht das gleiche Gefühl wie im Rennauto. Bei diesem Simulator ist das Feedback schon sehr, sehr nah dran. Durch die Verbindung ins Racing und meine Erfahrungen vom Simracing konnte ich das gut kombinieren.

Siehst du dich damit auch als Nachwuchsförderer?

Wenn ich in der ungarischen Simracing-Meisterschaft mitfahre, sehe ich das Level, das die jungen Fahrer haben. Ich kann mir gut vorstellen, dass viele Simracer genauso weit kommen könnten wie ich, wenn sie die Möglichkeiten hätten. Ich weiß, welche Diamanten die Simracing-Szene hat. Darum möchte ich helfen, den Sprung zu schaffen – auch mit einem weiteren Projekt, das ich gerade gestartet habe (als Partner/Namensgeber eines TCR-Teams, d. Red.).

Wie sieht es mit dem eigenen Nachwuchs aus? Deine Frau Johanna ist hochschwanger.

Der errechnete Termin ist der Montag nach Marrakesch. Am liebsten wäre ich zu Hause, aber der Fokus liegt auf der WTCC. Wir haben ein starkes Paket, und ich will von Anfang an mit dabei sein. Das ist echt schwierig, denn natürlich ist mir das Baby sehr wichtig. Wenn ich weiß, dass es zu Hause allen gut geht, kann ich mich auch wieder besser aufs Rennfahren konzentrieren.

Viele Rennfahrer sagen ja, jedes Kind „kostet“ zwei Zehntel – hast du da irgendwelche Bedenken?

Ich denke nicht (lacht). Auf einer Strecke wie der Nordschleife mache ich mir vielleicht ein, zwei Gedanken mehr – aber ich glaube nicht, dass mich das sehr beeinflussen wird. ■



Im Angriffsmodus: Ist die Kombination Michellisz/Honda 2017 titelfähig?

DTM Das Schweigen des ehemaligen Chefs

Hans Werner Aufrecht schweigt beharrlich über die Gründe für sein Ausscheiden aus der ITR. Gerüchten zufolge bastelt der 78-Jährige zusammen mit der FIA an einer neuen Serie.

Von: **Claus Mühlberger**

Manchmal hat der DTM-Mitbegründer und ITR-Chef Hans Werner Aufrecht (Branchenkürzel HWA) ein leicht entzündliches Temperament. Im April letzten Jahres zum Beispiel erfuhr Aufrecht quasi in letzter Sekunde, dass BMW eine Regel-Extrawurst (weniger Gewicht, breiterer Heckflügel) zugebilligt wurde. Im kleinen Kreis zürnte Aufrecht: „Damit öffnen wir die Büchse der Pandora!“ Auch wenn es nach außen hin nicht bestätigt wurde, so war es doch offensichtlich,

dass Aufrecht mit dieser Entscheidung nicht im Geringsten einverstanden war. Eine Stunde vor Beginn der Saisonauftakt-Pressekonferenz, wo Aufrecht eigentlich hätte sprechen sollen, verließ er Hockenheim und brauste in Richtung Affalterbach, nach Hause.

Trotz all seines Ärgers verkniff sich Aufrecht jegliche Kommentare in der Öffentlichkeit. Genauso hält er es jetzt, wenige Tage nach seinem Ausscheiden als Chef der ITR. Fragen nach etwaigen Dissonanzen in seinem Verhältnis zu den Herstellern laufen ins Leere. Ebenso eisern schweigt er zu den Themen „bessere Vermarktung“, „künftiger TV-Vertrag für die Jahre ab 2018“ oder „Internationalisierung der DTM“. Auch vermeidet er es, den Namen seines Nachfolgers bei der ITR – Gerhard Berger – in den Mund zu nehmen. Aufrechts karge Wortspende zu all diesen Themen: „Einfach lassen, einfach nicht darüber reden.“



HWA-Aufsichtsvorsitzender Aufrecht 2015 mit Filmstar Michael Douglas

So überrascht es nicht, dass Aufrecht auch kein Statement zu einem besonders brisanten Gerücht zu entlocken ist, wonach er zusammen mit FIA-Präsident Jean Todt an einer neuen, weltweiten Serie für Klasse-1-Tourenwagen bastle. Dem Vernehmen nach ist es einer der Knackpunkte, dass nicht klar ist, wer die Rechte an dem auch in der DTM verwendeten Regelwerk besitzt.

Zur DTM wird Aufrecht weiterhin kommen. „Ich habe ja einen kleinen Betrieb dort“, sagt er, krass untertreibend. Die HWA AG (Umsatz 2015: 83,6 Mio Euro), die sich zu 40 Prozent im Besitz der Familie Aufrecht befindetet, ist 2017 für Konstruktion, Bau und Einsatz aller sechs DTM-Mercedes verantwortlich. Bisher hatte HWA nur vier der DTM-Renner eingesetzt. ■

Tourenwagen-WM

Keine „Joker Laps“ in Marrakesch

Für die Saison 2017 besteht laut Reglement die Möglichkeit, in der WTCC „Joker Laps“ durchzuführen. Für den Auftakt in Marrakesch stehen diese jedoch nicht auf dem Plan.

Die Idee ist nicht neu – im Rallycross sorgen die Jokerrunden für zusätzliche Spannung. Im sportlichen Reglement für die WTCC 2017 ist eine

solche Regelung ebenfalls erlaubt. So will man auf den verwinkelten Stadtstrecken ein zusätzliches taktisches Element haben, das auch mehr Überholmanöver ermöglichen soll.

Nach aktuellem Stand wird es jedoch nur in Vila Real eine solche Regelung geben, während in Marrakesch keine sichere Lösung gefunden worden sei, wie WTCC-Promoter François Ribeiro bekannt gab. Für Macau stand eine Joker Lap mangels Möglichkeiten nie zur Diskussion. ■ MBR



Vila Real: Hier wird es 2017 wohl die „Joker Lap“-Premiere geben

NASCAR

Fontana: Heimsieg für das „California Kid“

Nach drei zweiten Plätzen in Folge konnte sich Kyle Larson auf heimatlichem Boden den ersten Saisonsieg erkämpfen und die Gesamtführung ausbauen.

Für den gebürtig aus der Nähe von Sacramento stammenden Ganassi-Piloten war der Auto Club Speedway im süd-kalifornischen Fontana dabei das ganze Wochenende ein äußerst erfolgreiches Pflaster. Vor seinem Cup-Sieg am Sonntag konnte er bereits das Xfinity-Rennen tags zuvor für sich entscheiden.

Von der Pole gestartet entschied Larson das erste Rennsegment für sich, ehe Martin Truex Jr. in der zweiten Stage das Zepher übernahm. „Da war Truex deutlich besser als wir“, gab Larson nach seinem insgesamt zweiten Cup-Sieg zu. Aber beim Restart zum finalen Segment schnappte sich Larson die Führung vom Toyota-Piloten zurück.

Am Ende wurde es noch mal actionreich: Vier Cautions in den letzten 20 Runden wirbelten das Feld durcheinander. Doch Larson blieb cool, holte sich genau zum richtigen Zeitpunkt frische Reifen und fuhr im Green-White-Checkered-Finish letztlich ungefährdet zum Sieg. Zweiter wurde Brad Keselowski, der nach einer Kollision in Runde 3 die erste Caution des Tages ausgelöst hatte und sich durch die vielen Restarts in der Schlussphase noch vorkämpfen konnte. ■ MBR

NASCAR CUP SERIES

Fontana/Kalifornien (USA)

5. von 36 Meisterschaftsläufen
- | | | |
|-----|------------------------|-----------|
| 1. | Kyle Larson (USA) | Chevrolet |
| 2. | Brad Keselowski (USA) | Ford |
| 3. | Clint Bowyer (USA) | Ford |
| 4. | Martin Truex Jr. (USA) | Toyota |
| 5. | Joey Logano (USA) | Ford |
| 6. | Jamie McMurray (USA) | Chevrolet |
| 7. | Daniel Suárez (MEX) | Toyota |
| 8. | Kyle Busch (USA) | Toyota |
| 9. | Ryan Blaney (USA) | Ford |
| 10. | Chase Elliott (USA) | Chevrolet |

Saisonstart: Rund zeh'n Titelanwärter



Die Autos stehen bereit: Am Wochenende startet die TCR International Series in die Saison

Am Wochenende startet die TCR International Series im georgischen Rustavi in die neue Saison. Favoriten auszumachen fällt dabei schwer: Rund zeh'n Fahrer dürften sich durchaus berechnete Titelhoffnungen machen.

Von: **Michael Bräutigam**

Die gute Nachricht vorweg: Auch der amtierende (Doppel-)Meister Stefano Comini ist dabei – dank eines Last-Minute-Deals! Dafür stampfte das belgische Team Comtoy Racing kurzerhand ein TCR-Programm aus dem Boden. Die Mannschaft, die aus dem VW Fun Cup kommt, setzt für den Meister einen Audi RS3 LMS ein. Ab dem dritten Rennwochenende in Spa ist der Einsatz eines zweiten Autos geplant.

Von den letztlich doch einigen Angeboten war das bei Comtoy das verlockendste für den Schweizer. Nicht zuletzt, weil Teamchef Jean-Michel Baert über den Winter François Verbist ins Team holte. Einer von Comi-

nis Weggefährten beim Titelgewinn 2016. In weniger als einer Woche war alles geritzt.

Das Ziel für Comini ist klar: Im dritten Jahr hintereinander mit dem dritten verschiedenen Fabrikat den dritten Titel holen. Doch das wird wohl noch schwerer als in den vergangenen Jahren, wie der Blick auf die Starterliste erahnen lässt.

Opel-Hoffnung Corthals

Als Volkswagen-Speerspitze dürfte dabei in diesem Jahr Gianni Morbidelli fungieren, nachdem sein Team West Coast Racing über den Winter vom Honda Civic auf den Golf wechselte.

Feste Größen sind zudem die Bamboo-Seat-Piloten Pepe Oriola und James Nash, die Comini schon 2015 und 2016 das Leben schwer machten. Sie bekommen mit Hugo Valente einen weiteren Titelanwärter als Teamkollegen.

Im erweiterten Favoritenkreis finden sich zudem Jean-Karl Vernay, der bei Leopard Racing ab Spa nun doch einen Teamkollegen bekommen könnte, sowie die Ex-WTCC-Piloten Dusan Borkovic (Alfa Romeo), Roberto Colciago (Honda) und Pierre-Yves Corthals. Corthals, der für DG Sport Compétition antritt, ist da-

bei aus Opel-Sicht die große Hoffnung. Er hat mit Mato Homola zudem einen schnellen Teamkollegen, der zumindest als Dark Horse im Titelrennen gilt.

Wie sich das rund 20 Fahrzeuge starke Feld letztlich sortiert, wird sich am Wochenende in Georgien zeigen. Klar ist jedoch schon: Es wird spannend! ■



Volkswagen-Speerspitze: Morbidelli



Opel: Mit Corthals/Homola dabei

MULLER IM RENNEINSATZ?

Dass Yvan Muller als „Edeltester“ beim WTCC-Werksteam von Volvo ganze Arbeit leistet, ist bekannt. Neu ist jedoch, dass auch Renneinsätze für den Elsässer im Gespräch sind. Diese Möglichkeit wurde zumindest im Rahmen der offiziellen Testfahrten genannt. Hintergrund: Weil das Feld mit nur 16 permanenten Startern recht dünn besetzt ist, hat Volvo die Möglichkeit für sporadische Einsätze eines vierten Autos nicht ausgeschlossen. Muller war Ende 2016 aus dem Grund zurückgetreten, weil er sich der Strapazen eines vollen WM-Rennjahres nicht mehr gewachsen fühlte. Ohne den Druck, um die WM zu fahren, sähe das jedoch nach Einschätzung von Insidern anders aus – und ein Comeback sei möglich.

MONZA STATT MONACO

Nun also doch nicht Monaco: Die TCR International Series hat vergangene Woche ihren finalen Rennkalender vorgestellt. Das im Rahmen des FI-GP von Monte Carlo geplante Rennen findet demnach wie befürchtet nicht statt. Dafür wird nun zwei Wochen früher in Monza gefahren. Der finale Kalender sieht also nun so aus: 1./2. April Rustavi; 15./16. April Bahrain; 5./6. Mai Spa; 13./14. Mai Monza; 10./11. Juni Salzburg; 1./2. Juli Hungaroring; 8./9. Juli Oschersleben; 2./3. September Buriram; 7./8. Oktober Zhejiang; 25./26. November Abu Dhabi.

PENSKE-TRIPLE BEI FI-GP

Bei den nicht zur Meisterschaft zählenden Rennen im Rahmen des Formel-1-GP von Melbourne gab es vier Ford-Siege. Im ersten Lauf setzte sich Penske-Pilot Scott McLaughlin durch, im zweiten und dritten sein Teamkollege Fabian Coulthard. Das vierte und letzte Rennen des Wochenendes entschied Chaz Mostert (Rod Nash Racing) für sich. Simona de Silvestro (Nissan) erzielte im ersten Rennen mit Rang 13 ihr bestes Ergebnis.

Ein Krimi voller Dramen und Überraschungen



Dass Yamaha-Neuzugang Maverick Viñales den WM-Auftakt gewinnt, hat niemanden überrascht. Alles andere in diesem verrückten Rennen schon.

Von: Imre Paulovits

Die Nerven lagen blank. Just als das MotoGP-Feld aus der Boxengasse in die Aufwärmrunde fuhr, fielen dicke Regentropfen. Der Spuk war kurz, aber es reichte, um die Fahrer zu verunsichern. Als es fünf Minuten vor dem Start noch einmal regnete, wurde der Start verschoben. Die Sicherheitsexperten Loris Capriossi und Franco Uncini fuhren mehrmals mit dem Auto um die Strecke, dann ließen sie die Fahrer in die Aufwärmrunde. Doch da regnete es am hinteren Teil der Strecke, und als die Piloten in Turn 13 ankamen, fuhren die ersten zehn komplett geradeaus. Wieder Startverschiebung, wieder warten.

Als es dann endlich losging, trauten weder die etablierten Piloten noch die Zuschauer ihren Augen: Moto2-Weltmeister Johann Zarco, der im letzten Moment wie Andrea Dovizioso auf den weichen Hinterreifen gewechselt hatte, führte müheles das Rennen an und zog Marc Márquez, Andrea Iannone und Andrea Dovizioso davon. Doch dann zerplatzte das Märchen, in dem der Franzose der erst dritte Fahrer der Geschichte nach Jarno Saarinen 1973 und Max Biaggi 1998 hätte werden können, der sein Debütrennen in der Königsklasse gewinnt, in einem Regen aus Titanfunken. In Turn 2 war er leicht von der Linie gekommen und gestürzt. „Ich habe überhaupt nicht gepusht und mir gerade gedacht, dass ich jetzt etwas ruhiger machen kann“, harderte der Franzose mit dem Schicksal. Sein Teamchef Hervé Poncharal, der schon so ziemlich alles im Motorsport erlebt hat, stand mit gesenktem Kopf da und meinte nur: „Nein, ich bin nicht enttäuscht, nur traurig.“ Doch

»EIN WUNDER, DASS ICH MAVERICK DAS GANZE RENNEN SEHEN KONNTE.«

VALENTINO ROSSI

zwei Stunden später konnte er das Schicksal noch immer nicht fassen und verabschiedete sich mit den Worten „Life is a bitch“ in die Wüstennacht.

Viñales gegen Ducati-Power

Doch auch ohne den Moto2-Weltmeister war die MotoGP jeden Cent des Eintrittsgeldes wert. Hondas Marc Márquez, Suzukis neuer Mann Andrea Iannone und Ducati-Evergreen Andrea Dovizioso bekämpften sich nun um die Führung, dahinter schlossen die Yamaha-Werkspiloten Maverick Viñales und Valentino Rossi im Doppelpack von hinten auf. Iannone rutschte aus, und dann sahen wir das Gleiche wie schon die

letzten beiden Jahre, wenn diesmal auch mit einem neuen Akteur: So oft Viñales auch in den schnellen Kurven in Führung ging, auf der Zielgeraden überholte ihn „Desmo-Dovi“ mit der Power der Ducati immer wieder. Nur nicht, als es zählte: In den letzten beiden Runden drehte Viñales noch einmal auf, fuhr als Erster in die letzte Runde, markierte in dieser seine schnellste Runde, und Dovizioso, der unter dem Druck noch einen Rutscher hatte, kam nicht mehr nahe genug dran, um auch vor der Zielflagge auf der Geraden vorbeizuhuschen.

„Der weiche Hinterreifen war auf der rechten Seite völlig am Ende“, gestand Dovizioso. „Links ging es, da gab es auch einige Stellen, in denen ich schneller als Maverick war, aber im letzten Stück hatte ich keine Chance, und er hat auch eine unglaublich schnelle letzte Runde hingelegt.“

Valentino Rossi, dessen Probleme in den Trainings weitergingen, und der auch nach dem



Jonas Folger: Nach schwierigem Beginn zum Schluss viel aufgeholt



Maverick Viñales: Testform bestätigt



Das Märchen aus 1001 Nacht: Rookie Johann Zarco führt das MotoGP-Feld vor Marc Márquez an

Warm-up nur 13. war, drehte zum Rennen wieder auf. Als sich Viñales und Dovizioso um die Spitze stritten, war er einmal ganz knapp dran, es war fast, als könne er der Nutznießer sein, doch zum Schluss konnte er doch nicht mithalten. „Nach den Tests und nach den ersten Trainingstagen war es ein Wunder, dass ich Maverick das ganze Rennen sehen konnte“, gestand Rossi. „Ich hatte gehofft, dass Dovizioso mehr Probleme mit den weichen Reifen bekommt, aber ich hatte meine eigenen Sorgen mit der Front, mehr war einfach nicht drin. Aber ich bin aufs Podest gefahren, das war besser als letztes Jahr.“

Marc Márquez ruinierte seine Reifen und fiel so zum Schluss noch fast seinem Teamkollegen und dem erstaunlichen Aleix Espargaró, der das beste Resultat seit Aprilias Rückkehr einfuhr, in die Hände. Maverick Viñales hatte in diesem Rennen aber nicht nur mit dem Sieg brilliert. „Was habe ich vor dem Rennen als Podest prognostiziert“, grins-

te der Yamaha-Werkspilot. „Viñales, Dovizioso, Rossi. Ich sollte wetten gehen.“

Achtungserfolg für Folger

Wenn auch Jonas Folger seine Form von den Tests am Rennwochenende weiterführte, nach einem schlechten Start hatte er viel Arbeit vor sich. „Ich war auch in der ersten Runde zu vorsichtig“, gab er zu. „Ich wusste nach dem Regen nicht so recht, wie viel ich riskieren kann. So haben mich viele überholt. Ich hatte auch zu viel Pitch mit vollem Tank, erst als der Sprit weniger wurde, konnte ich wieder wie bei den Tests fahren und wieder Plätze gutmachen.“ So wurde er schließlich Zehnter bei seinem ersten MotoGP-Rennen.

Und wie gut es die Wettergötter mit der MotoGP meinten, zeigte sich nach dem Zieleinlauf: Kaum waren die Piloten wieder aus der Auslaufrunde zurückgekehrt, prasselte ein solcher Sturm über die Strecke, dass diese am nächsten Morgen noch nicht abgetrocknet war. ■

3 FRAGEN AN MAVERICK VIÑALES



WARUM BIST DU NACH DEM START SO WEIT ZURÜCKGEFALLEN?

Mein Start war eigentlich nicht schlecht, ich bin als Zweiter in der ersten Kurve angekommen. Aber dann hat sich Zarco unter mich gedrückt, und wenn ich das Motorrad nicht aufgerichtet hätte, wären wir beide gestürzt. Dann haben mich Marc Márquez und Andrea Dovizioso überholt, die Strecke war rutschig und ich konnte nicht meinen Speed fahren.

WIE HAST DU DICH GEGEN DIE SCHIERE KRAFT DER DUCATI DURCHSETZEN KÖNNEN?

Ich wusste, dass wenn ich bis zur Zielkurve keine fünf Motorradlängen zwischen ihm und mich bringe, wird mich Dovizioso bis zum Zielstrich überholen.

Sie ist auch im mittleren Sektor schneller als ich. Deshalb habe ich in der letzten Runde versucht, so sanft wie möglich zu fahren und eine fehlerfreie Runde hinzubekommen. So wurde diese meine schnellste Runden, und es hat gereicht.

WAS ERWARTEST DU VOM NÄCHSTEN RENNEN IN ARGENTINIEN?

Ich hoffe erst einmal, dass wir besseres Wetter haben werden und so konzentriert am Motorrad arbeiten und viele Runden fahren können. Das wechselnde Wetter in Katar hat schon viele Nerven gekostet. Die Strecke in Argentinien mag ich sehr, ich war dort immer schnell. Ich bin dort schon einmal nur knapp am Podium vorbeigerutscht, so werde ich diesmal versuchen, in der bestmöglichen Verfassung zu sein.

Die Sicherheit der Fahrer geht vor

Ein ganzer Trainingstag fiel aus und das MotoGP-Rennen stand auf Messers Schneide. Doch der WM-Auftakt zeigte, wie ernst die Sicherheit der Fahrer in der MotoGP genommen wird.

Von: **Imre Paulovits**

Schuld war ein Regenband, das sich über den gesamten afrikanischen Kontinent und die Arabische Halbinsel zog, und dessen Ausläufer sich immer wieder über Katar ergossen. Es hatte in dem Emirat in den letzten zehn Jahren nie so viel geregnet wie in den letzten zwei Wochen.

Loris Capirossi war im Februar gebeten worden, zu überprüfen, wie ernst das Problem der Reflexion der Flutlichtanlage bei Regen wirklich ist. Der dreifache Weltmeister und Dorna-Sicherheitsexperte fuhr daraufhin mit einer Supersport-Maschine und Regenreifen auf der künstlich bewässerten Bahn und meinte, er sähe kein Problem. Ob dies bei realen Bedingungen in einem Rennen genauso der Fall ist,



Vor uns die Sintflut: Ohne Drainage liefen ständig Bäche über die Piste

müssten aber die Fahrer entscheiden.

Wüstenpiste ohne Drainage

Am Samstag trat ein ganz anderer Fall ein. Die Strecke besitzt kein Drainage-System, weil bei ihrer Erbauung nicht mit so viel Regen gerechnet wurde. Das gewaltige Gewitter in der Nacht auf Samstag überflutete die gesamte Umgebung, und obwohl über den Tag die in den Auslaufzonen ent-

standenen Seen abgepumpt wurden, floss noch immer Wasser über die Strecke, eine Bremszone und zwei Kurvenscheitel standen so tief unter Wasser, dass nicht gefahren werden konnte.

Es wurde fieberhaft gearbeitet, aber zum Schluss fielen alle Qualifikationen aus, die Startaufstellungen wurden in allen Klassen aus der besten Zeit der drei bereits absolvierten freien Trainings ermittelt. ■

KOMMENTAR

MOTOGP BLEIBT MOTOGP

Wetterchaos, nervenaufreibende Verzögerungen und Ungewissheit. Doch als die Startampel endlich ausging, legte die MotoGP los, als wäre nichts gewesen. Die Königsklasse des Motorradsports bot ein Spektakel, ein Rennen voller Überraschungen auf höchstem technischen Niveau, das eine vielleicht noch spannendere Saison als die letzte verspricht. Die Prognose der Fahrer, dass in diesem Jahr mindestens acht von ihnen in der Lage sind zu gewinnen, scheint sich zu bewahrheiten. Die Leistungsdichte der Top-Bikes ist noch weiter zusammengerückt, der Rennausgang von Katar hing stark mit der Reifenentscheidung zusammen, und es zeigte sich, dass sogar die Rookies aus der Moto2 in der Lage sind, ganz vorn mitzufahren. Und wie die Verantwortlichen in Krisenmomenten reagierten, zeigte, dass auch die Organisation auf diesem Niveau steht.



Imre Paulovits
Leiter
MotorradSPORT

AUS DEM FAHRERLAGER

LAND UNTER

Nicht nur die Rennstrecke hatte mit den Regenfällen zu kämpfen, sondern auch Katars Hauptstadt Doha. Auch dort gibt es keine Kanalisation für das Regenwasser, für die paar Regentage im Jahr sahen die Bauplaner dieser schnell wachsenden Stadt keinen Grund, so etwas anzulegen. So stand das Wasser nach dem gewaltigen Gewitter am Samstagmorgen auf vielen Straßen bis zu einem halben Meter hoch, es war kein Einfaches, einen Weg zur Rennstrecke zu finden.

SCHIESSEREI

Am Mittwoch vor dem Katar-GP trafen sich zwei Legenden: Nasser Al-Attiyah, Dakar-Sieger von 2011 und 2015 sowie Bronze-Medaillist bei den Olympischen

Spielen 2012 in London im Tontaubenschießen, lud den neunfachen Motorradweltmeister Valentino Rossi ein, sich im Schießen zu versuchen. Al-Attiyah gab Rossi das Gewehr, mit dem er Olympia-Bronze gewann und mit dem seither kein Schuss mehr abgefeuert wurde, und erklärte der MotoGP-Legende die Feinheiten des Tontaubenschießens. Nach einigen Versuchen konnte sich Rossi über die ersten Treffer freuen.

GEBURTSTAGSKIND

Andrea Dovizioso feierte am Donnerstag in Katar seinen 31. Geburtstag. Sein Team, seine Freunde, aber auch eine Gruppe von Anhängern hatten allesamt Kuchen für ihn mitgebracht. „Wie soll ich das alles essen“, stöhnte

der Ducati-Werkspilot vor den leckeren Süßwaren.

EINGEMAUERT

Das Bestreben der Katari, immer neue und schönere Bauten in ihre Wüstenlandschaft zu zaubern, machte auch vor dem Fahrerlager des Losail International Circuit nicht halt. Die bislang einfachen Wohncontainer, in denen die Teams und die Fahrer untergebracht waren, wurden in diesem Jahr von einer bunten Mauer umgeben, die Wohncontainer waren durch große Tore zugänglich, die an die von alten ägyptischen Palästen erinnerten.

GANZ BESONDERE FANS

Als der GP von Katar vor 13 Jahren erstmals ausgetragen wurde, kamen vor allem die Freunde von

Streckeninitiator Nasser Khalfi Al-Attiyah, auf die Tribünen verirrte sich kaum jemand. Dieses Jahr war die Haupttribüne voll, es kamen über 30 000 zum Renntag, darunter auffällig viele Rossi-Fans. Einer von ihnen glich dem neunfachen Weltmeister verblüffend, seine Statur – sogar sein Gang! – war wie die des 38-jährigen Italieners. ■ IP



Nein, nicht Valentino Rossi

MOTOGP-ERGEBNISSE

Losail (Q) – 26. März 2017 1. WM-Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 107,600 km über 20 Runden à 5,380 km. 23 Fahrer gestartet, 18 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 22 Grad. Schnitt des Siegers: 165,5 km/h

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	schnellste Rdn.	Reifen v./h.	Punkte
1. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	20	38'59.999	336,7	1'56.157	M/M	25
2. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 17	20	+0.461	342,9	1'56.245	M/S	20
3. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	20	+1.928	338,3	1'56.398	M/M	16
4. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	20	+6.745	336,8	1'56.379	M/M	13
5. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	20	+7.128	335,5	1'56.515	M/M	11
6. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	20	+7.661	336,9	1'56.194	M/S	10
7. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP 16	20	+9.782	339,5	1'56.868	M/M	9
8. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	20	+14.486	339,9	1'56.875	M/M	8
9. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	20	+14.788	335,9	1'56.689	M/M	7
10. Jonas Folger (D)	Yamaha YZR-M1	20	+15.069	336,8	1'56.636	M/M	6
11. Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 17	20	+20.516	347,2	1'56.744	M/S	5
12. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP 15	20	+21.255	334,5	1'57.303	M/M	4
13. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP 16	20	+28.828	341,7	1'57.145	M/S	3
14. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 15	20	+29.123	338,9	1'57.435	M/S	2
15. Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	20	+29.470	338,0	1'57.549	M/M	1
16. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	20	+33.601	332,7	1'57.776	M/S	-
17. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	20	+39.704	333,3	1'57.365	M/M	-
18. Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	20	+47.131	330,2	1'57.881	M/S	-
nicht gewertet							
Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 17	14	6 Runden	341,5	1'57.014	M/M	-
Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	10	10 Runden	336,1	1'56.564	M/M	-
Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 16	7	13 Runden	342,7	1'56.757	S/S	-
Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	6	14 Runden	330,9	1'55.990	M/M	-

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Viñales	1'54.834
2. Iannone	1'54.848
3. Zarco	1'55.008
4. Dovizioso	1'55.042
5. Pedrosa	1'55.113
6. Crutchlow	1'55.211
7. Márquez	1'55.296
8. Petrucci	1'55.435
9. Lorenzo	1'55.461
10. A. Espargaró	1'55.634
11. Bautista	1'55.676
12. Folger	1'55.713
13. Rossi	1'55.790
14. Abraham	1'56.095
15. Rins	1'56.249
16. Rabat	1'56.617
17. Redding	1'56.662
18. Miller	1'56.692
19. Lowes	1'56.854
20. Baz	1'56.935
21. Barberá	1'57.005
22. P. Espargaró	1'57.630
23. Smith	1'57.654

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Viñales	25
2. Dovizioso	20
3. Rossi	16
4. Márquez	13
5. Pedrosa	11
6. A. Espargaró	10
7. Redding	9
8. Miller	8
9. Rins	7
10. Folger	6

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Yamaha	25
2. Ducati	20
3. Honda	13
4. Aprilia	10
5. Suzuki	7

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Movistar Yamaha MotoGP	41
2. Ducati Team	25
3. Repsol Honda Team	24
4. Aprilia Racing Team Gresini	10
5. Octo Pramac Ducati	9
6. Estrella Galicia Marc VDS	9
7. Team Suzuki Ecstar	7
8. Avintia Racing	7
9. Monster Yamaha Tech3	6
10. Pull & Bear Aspar Team	2

»HABE DAS
PODEST VOR DEM
RENNEN RICHTIG
GETIPPT:
VIÑALES,
DOVIZIOSO,
ROSSI.«

Maverick Viñales

Rundenrekord:

**1:54,927, Jorge Lorenzo
(Yamaha), 2016**

Quali-Rekord:

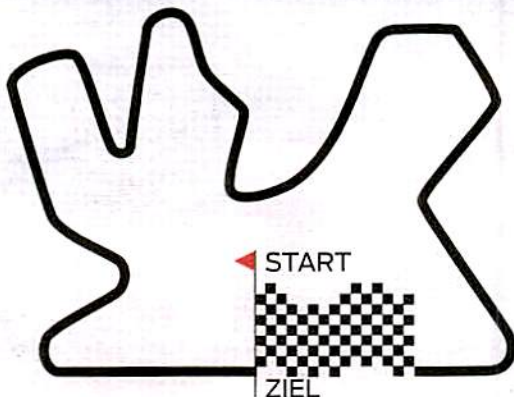
**1:53,927, Jorge Lorenzo
(Yamaha), 2008**

Topspeedrekord:

**351,2 km/h, Andrea Iannone
(Ducati), 2016**

LOSAIL INTERNATIONAL CIRCUIT (Q) 5,380 KM

STRECKE



Erster MotoGP-Sieger und WM-Leader 2017: Maverick Viñales

Moto2

Franco Morbidelli war eine K

Der 22-jährige Italiener Franco Morbidelli fuhr in Katar in einer eigenen Liga. Tom Lüthi hatte den Rest des Feldes aber fest im Griff.

Von: Imre Paulovits

Tom Lüthi's Augen strahlten aus seinem völlig verschwitzten Gesicht. „Nach der turbulenten Geschichte mit den Stürzen und den Rückschlägen bei den Tests und im ersten freien Training bin ich mit diesem zweiten Platz wirklich zufrieden“, freute er sich. „Wir haben den Teamspirit nie verloren und gemeinsam geschuftet und weitergekämpft, und so konnten wir trotz des Rückstands bei der Vorbereitung hier beim WM-Auftakt konkurrenzfähig sein. Aber wir müssen jetzt hart weiterarbeiten.“ Wenn es der 30-jährige Schweizer auch versuchte und



Zu Rennbeginn konnte Tom Lüthi (#12) Franco Morbidelli noch folgen. Alex Márquez (#73) fiel auf Platz 5 zurück

sich in der zweiten Runde energisch an die Spitze setzte, Franco Morbidelli holte sich die Führung zurück und zog unaufhaltsam davon. „Ich konnte ihm nicht lange folgen, ich habe gleich gesehen, dass er mir davonfährt“, gab Lüthi

zu. „Er hatte einfach mehr Drive aus den Kurven heraus.“

Unglaublich gereift

Es war nicht das erste Mal, dass Franco Morbidelli ein Moto2-Rennen angeführt hat. Auch im

Vorjahr schaffte er es mehrmals, der Meute davonzufahren, doch zum Rennende ist er jedes Mal wieder eingeholt worden – meist von Weltmeister Johann Zarco. Seither hat Morbidelli im Winter mit seinem Team unendlich viel

MotoGP

Nicht ganz einfach mit der Flügel-Regelung

Herausstehende Flügel sind ab diesem Jahr verboten. Zwei Verkleidungsvarianten sind erlaubt.

Von: Neil Spalding

In Losail fuhr nur Suzuki mit den Verkleidungen mit aerodynamischem Abtrieb. Die

anderen Hersteller verzichteten wegen der starken Winde darauf. Alle Hersteller haben nach dem Reglement noch im November in Valencia die Verkleidungen ohne Flügel homologieren lassen. So können sie dieses Jahr zwei zusätzliche Varianten homologieren. Die erste davon musste bei der technischen Abnahme in Katar abgenommen werden. Bei der zweiten Homologation kön-

nen sie nun entweder die 2016er-Variante oder die aerodynamische ändern, dann muss eine der vorigen wieder aus der Homologation genommen werden, egal welche.

Technikdirektor Danny Aldridge entscheidet, ob eine Verkleidung dem Reglement entspricht oder nicht, er bespricht es mit den Teamtechnikern. Aber er gibt keine Details an Dritte, so

bleiben die Verkleidungen für die Konkurrenz so lange geheim, bis sie erstmals eingesetzt werden. Wichtig war der FIM und der Dorna, dass die Außenseite der Verkleidungen glatt ist. Raum für Entwicklung bleibt nun reichlich. Denn nur die äußere Form musste homologiert werden, die Flügel innerhalb der Schächte der Verkleidung dürfen beliebig verändert werden. ■



BELIEBTESTE MARKE IM
MOTORRAD RENNSPORT

Dank Ihrer Stimme sind wir erneut zur beliebtesten Marke im Motorrad-Rennsport, Kategorie „Fahrwerke“ der MOTORSPORT aktuell Leserwahl „Racer des Jahres 2016“ gewählt worden. Für dieses Vertrauen bedanken wir uns bei allen Lesern.

OHLINS.EU OHLINSRACING

OHLINS DTC • Gottlieb-Daimler-Straße 25, 53520 Meuspath, Germany • Tel +49 (0)2691-93 77 80 • info.odtc@ohlins.com



asse für sich

gearbeitet, mit Fahrercoach Stefan Prein kleinste Details analysiert, und so ist er unglaublich stark geworden. Doch wenn ihn viele bereits für die nächste Entdeckung der Moto2 halten, bleibt der aufgeweckte Italiener ganz am Boden. „Es ist ein gutes Gefühl, und ich werde es die nächsten Tage genießen“, freute sich Morbidelli. „Aber es war nur das erste Rennen, und die Saison ist noch sehr lang.“

KTM und Suter kommen

Miguel Oliveira kämpfte verbissen mit Takaaki Nakagami um den letzten Podestplatz, der KTM-Pilot musste sich dem erfahrenen Japaner aber geschlagen geben. „Ich habe den Angriff bewusst bis zum Schluss aufgehoben, denn ich wusste, dass, wenn wir uns bekämpfen, Lüthi uns davonfahren wird“, gab Oliveira zu. Ich hatte zwar das Gefühl, dass ich die bessere Pace hatte, aber Nakagami kann sich unglaublich gut verteidigen.“

Dominique Aegerter wurde als 11. bester Suter-Pilot. „Ganz ehrlich bin ich mit dieser Platzierung etwas enttäuscht. Wenn ich bedenke, was ich dafür gekämpft und gegeben habe“, gab Aegerter zu. „Mit dem Motorrad bin ich eigentlich zufrieden. Von dem her hätte ein besseres Resultat möglich sein müssen.“

Jesko Raffin machte gegenüber dem Vorjahr einen gewaltigen Sprung nach vorn und wurde 14. „Zwei Punkte sind gut – aber zufrieden bin ich nicht. Ich hatte den Rhythmus, um in die ersten acht zu fahren. Leider habe ich meinen Start und die ersten Meter vergeben“, übte der 20-jährige Zürcher Selbstkritik.

Marcel Schrötter konnte im Rennen nicht ganz seine Pace von den Trainingstagen fahren und wurde undankbarer 16. Sandro Cortese musste im Rennen feststellen, dass sein im Winter operierter Fuß noch nicht ganz geheilt ist und ihn noch immer behindert, er wurde 22. ■

NACHRICHTEN

KALEX: VIEL GEARBEITET

Die in den letzten Jahren überlegenen Kalex waren auch beim WM-Auftakt die stärksten. Konstrukteur Alex Baumgärtel hat im letzten Jahr, noch länger als gewohnt, bis in den November an den Steifigkeiten gearbeitet. „Das hat sich gelohnt, wie mir die Fahrer nun bestätigt haben“, meint Baumgärtel. „Die Teams haben bei den Tests dann sehr viele Back-to-back-Tests mit den Vorjahres-Motorrädern gemacht. Unser Ziel war es, das Einlenkverhalten beim Bremsen und beim Loslassen der Bremse zu verbessern: Die Piloten bescheinigen uns, dass wir dort zugelegt haben und das neue Chassis auch weniger Vibrationen hat.“

KTM: VIEL POTENZIAL

Der KTM-Rennleiter war mit dem ersten Rennen der Moto3-KTM mehr als zufrieden. „Ganz ehrlich hätten wir bei dem

Erfahrungsstand von unserem Team und unserer Fahrer nie mit einem solchen Ergebnis gerechnet“, gab Beirer zu. Man sieht dem Motorrad bereits stark an, welches Werks-Engagement der Österreicher dahintersteckt. „Wir haben im Winter viele Rahmen- und Schwingenvariationen durchprobiert, und wir haben noch zwei Testmotorräder im Werk stehen. Wir wollen aber weniger mit Testfahrern, als mit unseren WM-Piloten weiterentwickeln“, verrät Beirer die Marschrichtung. In Katar fiel an der KTM-Moto2 eine Doppelrohr-Auspuffanlage von Akrapovic auf. „Wir arbeiten mit Akrapovic viel auf dem Prüfstand. Da wir ja am Motor selber nichts machen können, war das ein Bereich, an dem wir noch eine klitzekleine Verbesserung finden konnten. Und so haben wir das natürlich genutzt“, lässt Beirer hinter die Kulissen blicken.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Losail (Q): 25. März 2017; 1. WM-Lauf; 107.600 km über 20 Rdn. à 5.380 km; 33 Fahrer gestartet, 29 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 22 Grad; Asphalt: 23 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Franco Morbidelli (I)	Kalex	20	40'18.480	2'00.087	25
2. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	20	+2.681	2'00.421	20
3. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	20	+3.304	2'00.595	16
4. Miguel Oliveira (P)	KTM	20	+3.584	2'00.439	13
5. Álex Márquez (E)	Kalex	20	+11.226	2'00.452	11
6. Luca Marini (I)	Kalex	20	+13.747	2'00.691	10
7. Fabio Quartararo (F)	Kalex	20	+13.988	2'00.814	9
8. Lorenzo Baldassari (I)	Kalex	20	+17.465	2'00.875	8
9. Xavi Vierge (E)	Tech3	20	+17.477	2'01.091	7
10. Axel Pons (E)	Kalex	20	+17.767	2'00.859	6
11. Dominique Aegerter (CH)	Suter	20	+17.802	2'00.918	5
12. Francesco Bagnaia (I)	Kalex	20	+18.090	2'00.947	4
13. Danny Kent (GB)	Suter	20	+19.323	2'01.004	3
14. Jesko Raffin (CH)	Kalex	20	+22.798	2'00.886	2
15. Xavier Siméon (B)	Kalex	20	+24.009	2'01.094	1
16. Marcel Schrötter (D)	Suter	20	+24.077	2'01.092	-
17. Simone Corsi (I)	Speed Up	20	+28.193	2'01.305	-
18. Yonny Hernández (COL)	Kalex	20	+31.828	2'01.480	-
19. Tetsuya Nagashima (J)	Kalex	20	+31.839	2'01.575	-
20. Brad Binder (SA)	KTM	20	+34.046	2'01.654	-
21. Isaac Vinales (E)	Kalex	20	+40.227	2'01.978	-
22. Sandro Cortese (D)	Suter	20	+40.279	2'01.329	-
23. Julian Simon (E)	Kalex	20	+40.446	2'01.613	-
24. Mattia Pasini (I)	Kalex	20	+42.501	2'01.219	-
25. Ricard Cardus (E)	Speed Up	20	+43.000	2'01.856	-
26. Edgar Pons (E)	Kalex	20	+47.072	2'02.034	-
27. Andrea Locatelli (I)	Kalex	20	+47.486	2'02.234	-
28. Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	20	+51.206	2'01.995	-
29. Stefano Manzi (I)	Kalex	20	+1'02.080	2'02.854	-
nicht gewertet					
Jorge Navarro (E)	Kalex	8	12 Runden	2'01.200	-
Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	8	12 Runden	2'02.515	-
Saeed Al Sulaiti (QAT)	Speed Up	5	15 Runden	2'03.085	-
Remy Gardner (AUS)	Tech3	0	20 Runden	-	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Morbidelli	25
2. Lüthi	20
3. Nakagami	16
4. Oliveira	13
5. Márquez	11
6. Marini	10
7. Quartararo	9
8. Baldassari	8
11. Aegerter	5
14. Raffin	2

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	25
2. KTM	13
3. Tech3	7
4. Suter	5

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Morbidelli	2'00.349
2. Márquez	2'00.372
3. Kent	2'00.568
4. Lüthi	2'00.703
5. Aegerter	2'00.774
6. Vierge	2'00.791
7. Quartararo	2'00.806
8. Oliveira	2'00.913
9. Schrötter	2'00.972
10. Raffin	2'00.999
11. Navarro	2'01.001
12. Baldassari	2'01.054
13. A. Pons	2'01.074
14. Syahrin	2'01.173
15. Nakagami	2'01.225
16. Pasini	2'01.232
17. Nagashima	2'01.273
18. Binder	2'01.303
19. Siméon	2'01.349
20. Gardner	2'01.429
21. Marini	2'01.491
22. Corsi	2'01.510
23. Bagnaia	2'01.540
24. Cortese	2'01.850
25. E. Pons	2'01.975

Moto3

Mir fährt gelassen zum Sieg,

Bei der Windschattenschlacht auf der langen Geraden dominierten die Honda-Piloten. Joan Mir fuhr von der Pole-Position zum Sieg, Philipp Öttl stürzte.

Von: Imre Paulovits

Philipp Öttl schäumte vor Wut. „Diesmal lag es wirklich nicht an mir“, ärgerte sich der 20-jährige Bayer. „Aber wenn du es nicht schaffst, auf der Geraden aus dem Windschatten zu überholen, aber dann drei Mann an dir vorbeibrettern, dann kann es nichts werden.“

Dabei raufte Öttl im Führungspulk mit, zwischenzeitlich ging er gar in Führung – und es sah in vielen Passagen so aus, als hätte er die beste Pace von allen. Doch dann wurde er am Ende der Zielgeraden zu weit nach außen getragen, fiel bis auf P9 zurück,

und als er von dort versuchte, wieder nach vorn zu kommen, rutschte ihm beim Ausbremsen von Juanfran Guevara das Vorderrad weg und er riss den Franzosen gleich mit. „Das Schlimmste ist, dass ich so etwas auch in Argentinien und in Austin befürchte, dort gibt es auch sehr lange Geraden.“

Honda-Piloten unter sich

Es war tatsächlich deutlich zu sehen, dass die Hondas in der Nacht von Katar auf der langen Geraden Vorteile hatten. Als Öttl und Guevara aus dem Führungspulk raus waren, machten Joan Mir, John McPhee, Aron Canet, und Romano Fenati den Sieg untereinander aus. VR46-Schützling Andrea Migno und Ajo-Pilot Niccolò Antonelli waren zwar bis ins Ziel auch im Führungspulk dabei, konnten sich aber nicht in Szene setzen.

Der 19-jährige Joan Mir aus dem Leopard-Team, das in diesem Jahr wieder Honda fährt,

konnte es seinem Topspeed-Fight aus dem Vorjahr gleichtun und feierte so seinen zweiten GP-Sieg. Der Spanier war auch voll des Lobes: „Mein Team hat mir ein unglaublich schnelles Motorrad hingestellt. Es war ein schwieriges Rennen mit vielen Windschattenschlachten, aber ich habe mich sehr gut auf dem Motorrad gefühlt und konnte mich durchsetzen.“

Glücklich war der Schotte John McPhee. Nach seinem Sturz mit Lungenpunktion, nach der er zwei Monate in Australien verbringen musste, bevor er heimfliegen durfte, ist er mit dem neuen British Talent Team in imponierender Art in die WM zurückgekehrt. „Ich bin wirklich glücklich“, strahlte McPhee. „Ich hatte eine sehr harte und schwere Vorbereitung im Winter, aber jetzt fühle ich mich sehr wohl auf dem Bike. Ich hatte schon gedacht, dass ich gewinnen kann, aber zum Schluss ist es nicht aufgegangen.“ ■



Moto3

Peugeot über den Winter besser geworden

Die Getriebeprobleme aus dem Vorjahr gehören der Vergangenheit an, doch bei der nochmals erstarkten Konkurrenz muss auch das Peugeot-Saxoprint-Team noch zulegen.

Nach den Sorgenfalten im Vorjahr sah man Teamchef Terrell Thien beim WM-Auftakt mit einem Lächeln durchs Fahrerlager gehen. „Mahindra hat gut gearbeitet, die haben ein völlig neues Getriebe gemacht – mit einem System wie KTM, das den Leerlauf sperrt, sobald ein kleiner Hebel nicht mehr gezogen ist“, so Thien. Auch die Leistung und die Fahrbarkeit des Motors sind besser geworden. Mit Jakub Kornfeil haben wir einen sehr guten Piloten, den wir auf der Renndistanz noch besser machen müssen.“

Nach dem Rennen war Kornfeil aber alles andere als zufrieden. „Ich hatte einen schlechten Start, und dann konnte ich kaum Plätze gutmachen“, musste Kornfeil feststellen. „Ich war in den Kurven zwar schneller als die anderen in meiner Gruppe, bin aber immer wieder aus dem Windschatten zurücküberholt worden. Hoffentlich wird es in Argentinien besser.“ ■ IP



Jakub Kornfeil (#84) im Kampf

MotoGP/Moto3

KTM: Noch viele Baustellen, keine Sorgen

Das Topspeed-Problem der KTM-Piloten will Pit Beirer erst analysieren, im MotoGP-Projekt gibt es noch viel zu tun.

Von: Imre Paulovits

Dass die Honda-Moto3-Piloten nach dem Rennen in Katar ihre Motoren in den höchsten Tönen lobten und die KTM-Fahrer über mangelnden Topspeed klagten, will KTM-Rennleiter Pit Beirer zwar nicht auf die leichte Schulter nehmen, aber er ist auch nicht beunruhigt. „Wir müssen erst einmal genau analysieren, wer wie übersetzt hat und wie stark der Wind war, bevor wir in Panik verfallen“, wägt Beirer ab. An ernsthafte Sorgen wie vor zwei Jahren, als der Rahmen in die falsche Richtung weiterentwi-

ckelt wurde, glaubt er nicht. „Die Motoren sind eh verplombt, da können wir nichts mehr rausholen. Wenn sich herausstellen sollte, dass wir tatsächlich im Rückstand sind, können wir nur über das Umfeld aufholen. Wir müssen aber ruhig bleiben. 2012 sind wir mit 18 Sekunden Rückstand aus Katar abgereist, haben das dritte Rennen gewonnen und sind Weltmeister geworden.“

Beim MotoGP-Projekt kam Pol Espargaró 33, Bradley Smith 39 Sekunden hinter dem Sieger ins Ziel, dies bedeutete aber P16 und P17. „Von den Zeiten her haben wir nicht mehr erwartet, aber die Platzierungen zeigen, wie stark diese Klasse ist. Das ist ein Projekt, mit dem wir noch sehr viel Arbeit haben, das aber auch die gesamte Firma noch mehr zusammenschweißen wird, weil jetzt alle Abteilungen helfen wollen, dass wir nach vorne kommen“, sagt Beirer. ■

Öttl ins Aus



Öttl (#65) noch in Führung vor dem späteren Sieger Joan Mir

Asia Talent Cup

Weinen nach dem zweiten Platz

Nach einem Herzschlagfinale lagen die ersten fünf des Asia Talent Cups um ganze zwei Zehntelsekunden auseinander.

Auch die Teenager des Asia Talent Cups hatten in Losail unter dem Wetter zu leiden. Ihr erstes Rennen sollte am Samstag stattfinden, aber wo bei den MotoGP-Piloten nicht an fahren zu denken war, durften die Jünglinge natürlich auch nicht raus. So blieb es bei nur einem

Rennen an diesem Wochenende. Dieses hatte es umso mehr in sich. Cup-Leader Deniz Öncü musste vom letzten Startplatz aus ins Rennen gehen, raufte aber schon nach wenigen Runden im Führungspulk mit. Dann gab es einen Spurt zur Zielflagge, wo man die ersten fünf mit einem Handtuch hätte zudecken können. Der 14-jährige Japaner Yuki Kunii gewann um ganze neun Tausendstel vor seinem Landsmann Ryusei Yamanaka, der dies einfach nicht glauben wollte und weinend auf seiner Honda saß. ■ IP

RENNERGEBNIS

Fahrer	Zeit
1. Yuki Kunii (J)	31:27,750
2. Ryusei Yamanaka (J)	+ 0,009
3. Haruki Noguchi (J)	+ 0,096
4. Can A. Öncü (TR)	+ 0,106
5. Deniz Öncü (TR)	+ 0,205

CUP-STAND

Fahrer	Punkte
1. D. Öncü	61
2. Yamanaka	56
3. Kunii	44
4. Noguchi	42
5. C.A. Öncü	35

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Losail (Q): 26. März 2017; 1. WM-Lauf; 96,840 km über 18 Rdn. à 5,380 km; 30 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 22 Grad; Asphalt: 24 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Joan Mir (E)	Honda	18	38'27.364	2'07.136	25
2. John McPhee (GB)	Honda	18	+0.135	2'06.949	20
3. Jorge Martín (E)	Honda	18	+0.218	2'07.210	16
4. Aron Canet (E)	Honda	18	+0.252	2'07.053	13
5. Romano Fenati (I)	Honda	18	+0.453	2'07.034	11
6. Andrea Migno (I)	KTM	18	+0.579	2'07.108	10
7. Niccolò Antonelli (I)	KTM	18	+0.661	2'07.291	9
8. Fabio di Giannantonio (I)	Honda	18	+0.878	2'06.860	8
9. Marcos Ramírez (E)	KTM	18	+1.693	2'07.200	7
10. Adam Norrodin (MAL)	Honda	18	+7.904	2'07.311	6
11. Ayumu Sasaki (J)	Honda	18	+12.221	2'07.233	5
12. Livio Loi (B)	Honda	18	+16.748	2'07.021	4
13. Darryn Binder (SA)	KTM	18	+16.786	2'07.416	3
14. Nicolò Bulega (I)	KTM	18	+16.821	2'07.683	2
15. Tatsuki Suzuki (J)	Honda	18	+16.832	2'07.520	1
16. Enea Bastianini (I)	Honda	18	+16.943	2'07.644	-
17. Jules Danilo (F)	Honda	18	+27.583	2'08.506	-
18. Nakarin Atiratphuvapat (T)	Honda	18	+27.638	2'08.366	-
19. Kaito Toba (J)	Honda	18	+27.641	2'08.469	-
20. Jakub Kornfeil (CZ)	Peugeot	18	+28.034	2'08.324	-
21. Maria Herrera (E)	KTM	18	+28.150	2'08.574	-
22. Manuel Pagliani (I)	Mahindra	18	+28.379	2'08.372	-
23. Lorenzo Dalla Porta (I)	Mahindra	18	+28.388	2'07.974	-
24. Tony Arbolino (I)	Honda	18	+29.520	2'08.568	-
25. Marco Bezzecchi (I)	Mahindra	18	+54.344	2'07.777	-
26. Bo Bendsneyder (NL)	KTM	18	+1'09.769	2'07.327	-
nicht gewertet:					
Patrik Pulkkinen (FIN)	Peugeot	14	4 Runden	2'12.337	-
Juanfran Guevara (E)	KTM	12	6 Runden	2'07.056	-
Philipp Öttl (D)	KTM	12	6 Runden	2'07.174	-
Albert Arenas (E)	Mahindra	4	14 Runden	2'07.569	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Mir	25
2. McPhee	20
3. Martín	16
4. Canet	13
5. Fenati	11
6. Migno	10
7. Antonelli	9
8. di Giannantonio	8
9. Ramírez	7
10. Norrodin	6

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Martín	2'06.817
2. Fenati	2'06.989
3. Öttl	2'07.159
4. Bendsneyder	2'07.162
5. Antonelli	2'07.207
6. Migno	2'07.319
7. Canet	2'07.373
8. Guevara	2'07.425
9. Norrodin	2'07.514
10. McPhee	2'07.545
11. Bulega	2'07.748
12. Mir	2'07.810
13. Ramírez	2'07.921
14. di Giannantonio	2'07.976
15. Arbolino	2'07.994
16. Sasaki	2'08.003
17. Loi	2'08.073
18. Bastianini	2'08.139
19. Suzuki	2'08.149
20. Arenas	2'08.373
21. Dalla Porta	2'08.442
22. Herrera	2'08.648
23. Kornfeil	2'08.784
24. Atiratphuvapat	2'09.068
25. Danilo	2'09.134
26. Pagliani	2'09.171
27. Bezzecchi	2'09.218
28. Binder	2'09.247
29. Toba	2'09.966

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	25
2. KTM	10



Sieger und WM-Leader Joan Mir

„Fühle mich einfach wohl auf dem Motorrad“

Superbike-Weltmeister Jonathan Rea hat alle vier bisherigen Rennen der Saison gewonnen und führt die WM klar an. Im MSA-Interview lässt der 30-jährige Nordire hinter die Geheimnisse dieser einmaligen Dominanz blicken.

Von: Imre Paulovits

Vier Rennen, vier Siege. Zufrieden mit deinem Saisonstart?

Ja, ganz sicher. Es war der beste Saisonstart, den ich je in meiner Karriere hatte. Ich habe die Saison auch hundertprozentig fit begonnen, letztes Jahr hatte ich mir ein Virus eingefangen und war geschwächt. Aber 100 Punkte aus vier Rennen, das ist unglaublich. Es ist trotzdem wichtig, diese Punkte weiter zu maximieren, so weit wir nur können. Ich habe meine WM-Titel

auch zuvor so sichergestellt: Gewinnen, wo wir können, dort wo wir nicht gewinnen können, müssen wir unsere Position festigen. Aber ich habe bereits jetzt halb so viele Rennen gewonnen wie letztes Jahr während der gesamten Saison. Das ist auf alle Fälle ein sehr guter Anfang.

Wie ist diese Dominanz möglich?

Ich fühle mich einfach wohl auf dem Motorrad. Wir haben über den Winter einen sehr guten

Schritt bei der Balance gemacht. Das Motorrad hat nach Phillip Island auch in Buriram gleich auf Anhieb funktioniert, das hat das Wochenende wirklich vereinfacht. Ich bin mit dem Motorrad derzeit perfekt verbunden, wenn es natürlich auch weitere Bereiche gibt, in denen wir uns bei den nächsten Rennen noch verbessern können. Kawasaki arbeitet unentwegt, und wir versuchen, noch besser zu werden. Man darf nicht übersehen, dass es in Phillip Island so knappe Zieleinläufe gab wie schon lange nicht mehr. In Buriram hatten wir ab Freitag eine gute Abstimmung, und so konnte ich dort mit einem großen Vorsprung gewinnen.

Was habt ihr besser gemacht als die anderen?

Darüber denken wir nicht nach, wir kümmern uns nur um uns selbst. Wir haben im Winter viel gearbeitet und viel probiert. Letztes Jahr haben wir im Kampf um die Meisterschaft zum Ende der Saison keine großen Veränderungen mehr riskiert. Im Winter hat Pere Riba dann alles so gut hinkommen, man kann es ihm gar nicht hoch genug anrechnen. Auch Davide Gentile, der als Elektronik-Ingenieur neu ins Team gekommen ist, hat richtig gut mit ihm zusammengearbeitet. Wir haben keine großen Schritte gemacht, sondern viele kleine. Aber dafür war jeder von ihnen ein Schritt nach vorn. Wir haben winzig kleine Verbesserungen gefunden, ob bei der Beschleunigung oder bei der Lebensdauer der Reifen. Wir haben gezielt auf den Saisonbeginn hingearbeitet. Auch von Phillip Island auf Buriram haben wir noch einiges verbessert, besonders bei der Motorbremse. Da hat Davide regelrecht gezaubert. Man darf auch die Arbeit nicht unterschätzen, die Fabien Foret für mich am Streckenrand leistet. Er sagt mir genau, wo ich noch mehr pushen und wo ich mich schonen kann. Wir bringen einfach zusammen eine unheimlich starke Teamleistung.

Habt ihr die Getriebeprobleme, die dich im Vorjahr so



KAWASAKI

behindert haben, endgültig lösen können?

Wir haben im Winter viel daran gearbeitet. Als ich zum ersten Mal auf das Motorrad stieg, war ich nicht glücklich mit dem Getriebe, so haben wir uns immer weiter vom ersten Getriebepaket entfernt. Wir haben neue Getriebekomponenten und neue elektronische Lösungen getestet, wir sind aber schließlich zu dem zurückgekehrt, was wir zuerst hatten. Es ist nicht perfekt für mich, aber ich mache weniger Fehler und bekomme immer seltener Leerläufe rein. Auf der Strecke ist es gut, aber wenn ich zur Startlinie rolle, ist es wirklich schwierig, den Leerlauf zu finden. Deshalb sehe ich immer zu, dass ich als einer der Ersten wieder in der Startaufstellung bin, damit ich den Leerlauf mit der Hand einlegen kann. Ich hatte aber bisher immer Glück und habe es lösen können.

Sind die zweiten Rennen mit umgekehrter Startaufstellung ein Problem gewesen?
Sicher waren die ersten Rennen von der Pole-Position aus leichter.

»WIR HABEN KEINE GROSSEN SCHRITTE GEMACHT, SONDERN VIELE KLEINE IN DIE RICHTIGE RICHTUNG.«



Jonathan Rea

Geburtstag: 2. Februar 1987
Geburtsort: Ballymena (GB)
Herkunftsland: Nordirland

WM-KARRIERE

2008: SSP, Honda (2.)
2009: SBK, Honda (5.)
2010: SBK, Honda (4.)
2011: SBK, Honda (9.)
2012: SBK, Honda (5.)
2013: SBK, Honda (9.)
2014: SBK, Honda (3.)
2015: SBK, Kawasaki (1.)
2016: SBK, Kawasaki (1.)

HOBBYS

Radfahren, Motocross,
Kochen



KAWASAKI

Allein auf weiter Flur: Rea wurde bei allen vier Rennen als Erster abgewunken

In den zweiten musste ich jeweils erst durch den Verkehr. In Buri-ram ist es mir ganz gut gelungen, deshalb war ich auch nicht glücklich über die Rote Flagge, ich begann gerade, meinen Rhythmus zu fahren und mich abzusetzen. Dafür konnte ich beim Restart aber wieder ganz von vorn starten – und von da aus war es dann wieder leichter.

Wie fühlst du dich fahrerisch im Vergleich zu früher?

Ich denke, dass ich im Moment am besten in meiner bisherigen Karriere fahre. Ich habe auch das beste Gefühl mit dem Motorrad, das ich je hatte. Ich fahre mit

deutlich weniger Risiko als letztes Jahr, dazu immer mit einem Lächeln im Gesicht.

Was hast du dir für die nächsten Rennen vorgenommen?

Ich würde gerne in Assen und in Aragón gewinnen. Dort habe ich seit 2015 nicht mehr gesiegt, und dort ist Chaz Davies immer sehr stark. Ich sehe Chaz als einen der stärksten Gegner über die Saison, besonders wenn man sieht, welche unglaubliche Form er letztes Jahr zum Saisonschluss vorlegen konnte. Deshalb wäre es schön, wenn ich dort gewinnen könnte. Ansonsten möchte ich die Saison einfach genießen. ■

DANKE VON JONATHAN. DANKE VON UNS!



Das Erfolgsmodell:
Ninja ZX-10R

2016 war wieder ein richtig erfolgreiches Jahr für Jonathan Rea und für Kawasaki. Und jetzt noch der krönende Abschluss: Sie, die Leser von MOTORSPORT aktuell, haben erneut Jonathan zum beliebtesten Fahrer und Kawasaki zur beliebtesten Marke im Superbike-Bereich gewählt. Das macht uns stolz und gibt uns den richtigen Drive für die neue Saison. Vielen Dank dafür vom gesamten Team!

Weitere Infos: www.kawasaki.de



www.facebook.com/kawasaki.deutschland

Kawasaki

IDM Superbike 1000

Alt täglich schneller

Die IDM hat grünes Licht bekommen, und sofort beginnt das große Test-Szenario. Das Yamaha-Werks-team nutzte die Strecke im spanischen Valencia für den ersten Roll-out in der neuen Saison.

Von: **Anke Wieczorek**

Das wie immer von Ex-Racer Michael Galinski geleitete Team Yamaha MGM konnte drei pure Sonnentage auskosten. Der letztjährige Vizemeister Florian Alt und Teamneuzugang Bastien Mackels spulten jeweils über 150 Runden ab und legten unter anderem eine ganze Renndistanz zurück. Die Superbike-Yamaha hat nach dem

aktuellen Reglement einiges abspecken müssen und entspricht eher Stocksport-Vorgaben. Die neuen Regeln erlauben nur Standard-Nockenwellen, einen serienmäßigen Ansaugtrichter, und auch die bisher freie Elektronik ist auf die Standardversion beziehungsweise den Hersteller-Kit beschränkt. „Die Leistung unserer Yamaha YZF R1M entfaltet sich dadurch ganz anders“, merkte Alt schon auf den ersten Metern. „Aber wir sind jeden Tag eine Sekunde schneller geworden. Es gibt aber noch einige Sachen, für die ein Feintuning nötig ist.“ Dunlop hatte neue Reifen zum Testen mitgegeben, von denen einige bereits gut funktionierten. Für Mackels war das alles völliges Neuland. Der Belgier fuhr in den letzten Jahren ausschließlich auf Pirelli. Der von BMW gewechselte IDM-Fünfte kam aber übertra-



Yamahas Titelkandidat: Florian Alt

schend gut zurecht und befindet sich fast schon auf Augenhöhe mit Alt. Mackels hat seinen belgischen Datentechniker zu Yamaha mitgenommen. Für das Team ging es gleich weiter nach Mireval. In Frankreich finden jetzt weitere Dunlop-Tests statt. ■

IDM Superbike 1000

Wilbers-Neuzugang entpuppt sich beim Einstand als Mann der Zukunft

Mit Patryk Kosiniak zog das Wilbers-BMW-Team in Spanien den geplanten Wintertest durch. Der immer noch verletzte Ire-neusz Sikora wurde durch Tobias Vogeley vertreten.

Von: **Anke Wieczorek**

Allein auf den Team-Neuling Patryk Kosiniak wollte sich Teamchef Wilbers nicht verlassen. Weil Stammfahrer Irek Sikora nach seinen schweren Beinverletzungen in der Lausitz immer noch außer Gefecht ist, orderte Wilbers Ersatz für den obligatorischen Wintertest. Er fand ihn in Tobias Vogeley, der mit einer Wilbers-BMW im 1000-ccm-Cup bei den Hafener-Renntrainings fährt. Technik-Chef Burkhard Stember hat für 2017 zwei neue BMW S1000 RR aufgebaut. Für „Kosa“ standen die drei Stationen Almeria, Jerez und Valencia auf dem Fahrplan. Stember war höchst

angetan vom letztjährigen Yamaha R6-Dunlop-Cup-Sieger. „Der Junge ist fix, hört zu und setzt um, was man ihm sagt. Zu Beginn hatte er noch den 600er-Fahrstil, aber ich bin sehr erstaunt, wie schnell er sich auf das Superbike eingeschossen hat.“ Vom in Valencia ebenfalls anwesenden Yamaha-Werks-team mit Florian Alt und Bastien Mackels war Kosiniak zum Schluss anderthalb Sekunden entfernt. Stember wäre zufrieden, wenn

die Zeiten des 27-jährigen Polen beim ersten Rennen genauso aussehen würden. Vogeley testete in der Zwischenzeit das von Wilbers gemeinsam mit ZF entwickelte neue elektronische Fahrwerk. „Er ist zwei Jahre mit einer HP4-BMW gefahren und hat Erfahrung“, erklärte Stember. Sikora ist voraussichtlich erst zur Saisonmitte wieder verfügbar. „Ich glaube aber eher, dass er nur die letzten beiden Veranstaltungen dabei ist“, mutmaßt Stember. ■



Gewinn in 39 Jahren Yamaha-Cup-Geschichte als erster Pole: Patryk Kosiniak

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

Weltmeister Kenan Sofuoglu kehrt am kommenden Wochenende in Aragón zurück. Durch die erneute Verschiebung seines rechten Daumens, verursacht durch einen nicht geheilten Bruch vom Supermoto-Training, musste der 32-jährige Türke die ersten beiden Rennen in Australien und Thailand auslassen. Da seine schärfsten Konkurrenten Patrick Jacobsen (null Punkte) und Jules Cluzel (zehn Punkte) aber eine magere Ausbeute in Übersee hatten, will Sofuoglu um den Titel kämpfen.

IDM SUPERBIKE 1000

Der 16-jährige Sachse Arnaud Friedrich ist der vierte Fahrer im Team VanZon-Remeha-BMW. Er ergänzt damit die Truppe um Lukas Trautmann, Danny de Boer und Jan Bühn. Friedrich wurde 2016 als Rookie Gesamt-14. in der IDM Superstock 1000. Sein Ziel in der Saison 2017 ist der Einzug in die Top Ten der Superbike-Klasse. Einer seiner Unterstützer ist Rico Penzkofer. Er fädelt auch die Vertragsverhandlungen für 2017 ein.

IDM SUPERSTOCK 600

Mit Kevin Wahr ist am Montag einer der Titelfavoriten zum Testen nach Spanien aufgebrochen. Teamchef Diego Romero hat für ihn eine neue Yamaha R6 aufgebaut. Die offiziellen Pirelli-Testfahrten nahm er nicht in Anspruch.

IDM SUPERSTOCK 600

Die Brüder Daniel und Dominik Rubin, die bisher im Yamaha R6-Dunlop-Cup fuhr, steigen in die IDM auf. Beide gehen mit Yamaha R6 an den Start. Vater Hubert Rubin ist mit seinem Motorradgeschäft Vertragshändler der Marke. Er kümmert sich auch um die technische Vorbereitung der Motorräder von Daniel (18) und Dominik (20). Daniel feierte beim Hockenheim-Finale 2016 seinen ersten Sieg im Yamaha R6-Dunlop-Cup.

Enduro-WM Päijät Häme

Mit Spikes auf Schnee

Die internationale Enduro-Saison begann ungewohnt: In Finnland wurde das Päijänne-Rennen, das im Rallye-Stil rund um den großen See führt und 200 km Sonderprüfungen hat, in den GP-Status erhoben.

Von: **Robert Pairan**

Ungewohnt für die Fahrer war auch, mit Spikes auf dem glatten Untergrund unterwegs zu sein, und das bei Temperaturen um den Gefrierpunkt bei einigen Schneeschauern. Über zwölf Stunden Fahrzeit am ersten Tag sprengten die sonst üblichen Fahrzeiten.

Kampf gegen Umstände

Kein Wunder, dass die Finnen mehr als nur einen Heimvorteil gegenüber den altgedienten WM-Fahrern hatten. So war es letztlich nur wenig verwunderlich, dass Antti Hellsten beide Tages-

wertungen gewinnen konnte – allerdings gab es einen Fahrer, der noch schneller war: sein Landsmann Eero Remes, der allerdings auf der TM in der Enduro2-Klasse startet.

In der GP-Wertung wurde der junge Brite Steve Holcombe hinter Marko Tarkkala Dritter. Dabei hatte der 34-jährige Tarkkala bereits vor Jahren seinen Abschied von der WM genommen.

Der amtierende Weltmeister Matthew Phillips kämpfte primär gegen die ungewohnten Umstände und landete punktgleich mit Holcombe auf dem vierten Meisterschaftsrank. ■

ENDURO-WM

Päijät Häme (FIN) – 25./26. März
Enduro-GP 1. Tag

1. Antti Hellsten (FIN), Husqvarna	3:03:25,49 h
2. Marko Tarkkala (FIN), Husqvarna	+1:23,89 m
3. Aleks Jukola (FIN), KTM	+1:26,17
4. Matthew Phillips (AUS), Sherco	+2:07,13
5. Steve Holcombe (GB), Beta	+3:25,44
6. Christophe Nambotin (F), KTM	+3:51,40
7. Loic Larrieu (F), Yamaha	+4:04,29
8. Nathan Watson (GB), KTM	+5:20,99



Eis- und Schneespezialist: Der Finne Antti Hellsten wurde Doppelsieger

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 Läufen

1. Antti Hellsten (FIN)	50 Punkte
2. Marko Tarkkala (FIN)	38
3. Steve Holcombe (GB)	38
4. Matthew Phillips (AUS)	38
5. Aleks Jukola (FIN)	34
6. Nathan Watson (GB)	30
7. Loic Larrieu (F)	27
8. Giacomo Redondi (I)	26

Enduro-DM Dahlen

Dritter Sieg für Schröter

Gegen Dennis Schröter scheint die Konkurrenz keine Gegenwehr zu haben: Der Husqvarna-Fahrer holte sich den dritten Gesamtsieg an drei Wertungstagen.

Von: **Robert Pairan**

Der 34-jährige Schröter ging den Tag nicht optimal an und büßte in der ersten Sonderprüfung gleich über 8 Sekunden auf seinen Konkurrenten Davide von Zitzewitz ein. „Ich habe mich eigentlich gut gefühlt, aber es hat die nötige Aggressivität gefehlt,“ meinte der Husqvarna-Fahrer anschließend.

Nach zwei der vier Runden war er dann an der Spitze und baute seinen Vorsprung immer

weiter aus. Daran änderte sich auch dadurch nichts, dass Marco Neubert die letzte Sonderprüfung gewann. Der KTM-Pilot war mit einigen Trainingsverletzungen angetreten und wollte sich eigentlich nur noch möglichst viele Punkte sichern. Doch schon den vorabendlichen Prolog konnte Neubert gewinnen, und am eigentlichen Fahrtag lief es besser als gedacht. Trotzdem ärgerte er sich über den dritten



Bleibt das Maß: Dennis Schröter

Platz in der Gesamtwertung: „Eigentlich müsste ich mich freuen, dass es trotzdem so gut läuft, aber wenn es schon so gut geht, dann möchte man auch noch mehr.“

Kein Boden für Holländer

In der E2-Meisterschaft lag Neubert hinter Von Zitzewitz, der selbst einige kleinere Fehler einräumte: „Einmal bin ich sogar durch das Band gefahren und

musste wieder zurück auf die Strecke. Das ist mir schon beim letzten Lauf in Uelsen passiert.“

Keine große Rolle spielten die Niederländer, die noch vor 14 Tagen in Uelsen mit um den Gesamtsieg gekämpft hatten. Doch mit dem harten Boden und den steinigten Hindernissen kamen sie nicht so gut zurecht. Bester wurde Yamaha-Fahrer Wesley Pittens auf dem fünften Platz hinter Björn Feldt. ■

ENDURO-DM

Dahlen (D) – 26. März
Championat

1. Dennis Schröter, Husqvarna	54:46,61 m.
2. Davide von Zitzewitz, KTM	+20,36 sec
3. Marco Neubert, KTM	+52,97 sec
4. Björn Feldt, KTM	+1:37,31 m.
5. Wesley Pittens (NL), Yamaha	+1:52,09
6. Ondrej Helmich (CZ), Husqvarna	+1:52,71
7. Andreas Beier, Husqvarna	+2:01,01
8. Thierry Pittens (NL), Husqvarna	+2:14,01

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 Läufen

1. Dennis Schröter	303 Punkte
2. Davide von Zitzewitz	285
3. Wesley Pittens (NL)	276
4. Björn Feldt	271
5. Marco Neubert	266
6. Thierry Pittens (NL)	260
7. Andreas Beier	244
8. Daan Bruijsten (NL)	238

Supercross-WM Detroit

Nur noch sieben

Beim 12. Lauf zur Supercross-WM in Detroit feierte Eli Tomac seinen vierten Sieg in Folge. Der Kawasaki-Mann hat bei fünf ausstehenden Rennen den Abstand zu Ryan Dungey auf 7 Punkte verkürzt.

Von: **Alex Hodgkinson**

Eli Tomac brauchte nur drei Runden, um KTM-Pilot Marvin Musquin von der Spitze zu verdrängen, und mit einer Serie von 52er-Runden konnte er den Franzosen bald deutlich distanzieren und den Sieg ruhig nach Hause fahren.

„Das Ziel bleibt gleich“, meinte Tomac. „Ich werde versuchen, auch die nächsten Rennen zu gewinnen, aber ich bin immer noch der Jäger.“

Dungey wieder nur Dritter

Währenddessen musste sich Dungey mit dem Trainings-schnellsten Broc Tickle um Rang 6 streiten. Der Suzuki-Fahrer konterte sogar beim ersten Pass des amtierenden Meisters in Runde 3. Erst in Runde 5 konnte Dungey die Jagd auf den viertplatzierten Josh Grant aufnehmen. Ab Runde 8 hatte der Titelverteidiger eine lange Jagd auf

David Millsaps um den letzten Podestplatz. Erst in der 22. von 24 Runden kam Dungey an seinem Markenkollegen vorbei: „Wir haben die Federungseinstel-

lung vor dem Finale geändert. Das war ein Fehler. Ich muss nun wieder gegen Eli um den Tages-sieg kämpfen, wenn ich den Titel erfolgreich verteidigen will.“ ■



Eli Tomacs Kawasaki fliegt: Nur noch 7 Punkte Rückstand auf Dungey

SUPERCROSS-WM

Detroit (USA)

12. WM-Lauf

1.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
2.	Marvin Musquin (F)	KTM
3.	Ryan Dungey (USA)	KTM
4.	Blake Baggett (USA)	KTM
5.	David Millsaps (USA)	KTM
6.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
7.	Broc Tickle (USA)	Suzuki
8.	Joshua Grant (USA)	Kawasaki
9.	Dean Wilson (USA)	Husqvarna
10.	Cole Seely (USA)	Honda

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 12 Rennen

1.	Ryan Dungey (USA)	254 Punkte
2.	Eli Tomac (USA)	247
3.	Marvin Musquin (F)	207
4.	Cole Seely (USA)	196
5.	Jason Anderson (USA)	170
6.	David Millsaps (USA)	152
7.	Blake Baggett (USA)	149
8.	Chad Reed (AUS)	131
9.	Broc Tickle (USA)	130
19.	Ken Roczen (D)	51

X-Trial-WM Marseille

Ein knapper Sieg

Nach seinem dritten Sieg im dritten Lauf ist Toni Bous Titelverteidigung nur noch Formsache.

Von: **Thomas Schiffner**

Die mit nur fünf Sektionen gebaute Strecke in der engen Halle in Marseille ließ keinen Raum für Fehler. Montesa-Honda-Überflieger Toni Bou gewann den Quali-Lauf gegen Adam Raga mit 2:5 Punkten. Im Finale blieb Bou als Einziger in

Sektion 2 fehlerfrei, was ihm einen weiteren Tagessieg, einen Punkt vor Adam Raga, sicherte.

Keine Chance gegen Busto

Platz 5 würde dem Titelverteidiger im Finallauf kommenden Freitag in Nizza schon genügen, um seinen elften Indoor-Titel zu feiern.

Franz Kadlec hatte das Pech, in der Qualifikation zum Auftakt des Wettbewerbs mit Wildcard-Fahrer Jaime Busto auf einen übermächtigen Gegner zu treffen. Der Bayer unterlag mit 21 Punkten, während Busto sich mit

12 Strafpunkten für das Finale qualifizierte und den Iberern einmal mehr einen Vierfach-Triumph bescherte. ■

X-TRIAL-WM

1.	Toni Bou (E), Montesa	8 Punkte
2.	Adam Raga (E), TRS	9
3.	Alb. Cabestany (E), Sherco	17
4.	Jaime Busto (E), Montesa	21
8.	F. Kadlec (D), GasGas	21

Nach 3 Wettbewerben

1.	Toni Bou (E)	60 Punkte
2.	Adam Raga (E)	45
3.	Albert Cabestany (E)	33
8.	Franz Kadlec (D)	4

NACHRICHTEN

FMX-WM: SENSATION DURCH LUC ACKERMANN

Luc Ackermann, der sich vor sechs Monaten einen Oberschenkel gebrochen hatte, gewann bei seinem Comeback beim vierten WM-Contest in Krakau nicht nur die Qualifikation. Der Thüringer sicherte sich sensationell im Finale hinter Weltmeister Maikel Melero und David Rinaldo einen Podiumsplatz. Ein kleiner Fehler bei der Landung kostete den 19-Jährigen gar den möglichen Sieg! Mit dem dritten Saisonsieg vergrößerte Melero seinen Vorsprung auf Libor Podmol auf 21 Punkte.

SPEEDWAY BEST PAIRS: POLEN-SIEG

Im Finale des ersten Laufes der Speedway Best Pairs Serie (SBP) in Torun (PL) besiegte Team Fogo Power mit den Polen Piotr Pawlicki/Bartosz Zmarzlik das Boll-Team (Jason Doyle, Grigorij Laguta, Max Fricke) mit 4:2. Das deutsche City-Team (Kai Huckenbeck 10, Tobias Kroner 0, Erik Riss 4) wurde Sechster vor Trans MF Pro Race mit Martin Smolinski (2), Leon Madsen (6) und Mark Riss (0).

MXGP: ITALIEN-GP IN OTTOBIANO

Die Verlegung des MXGP von Italien (25.06.) von Maggiora nach Ottobiano ist besiegelt. Trotz massiver Unterstützung der örtlichen Politiker war das Nationencross 2016 dank grüner Aktivisten wohl der sportliche Abschied von Maggiora. Der Promoter hat mit dem Betreiber des Ottobiano-Multisportkomplexes vereinbart, den GP langfristig dort zu veranstalten.

MX-ÖM IN IMBACH

Wie vor einer Woche fuhr Gün-ter Schmidinger auch beim 2. Lauf auf Husqvarna zum Doppelsieg. In Imbach baute er seine Open-Führung aus und ist Leader vor dem Tschechen Petr Smitka (2/3). In der MX2-Klasse behielt Roland Edelbacher (KTM) nach dem 3. Saisonsieg die Führung.

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



DB9, EZ 7/2013, 7000 km, 380 kW (517 PS), schwarz, 1. Hand, Klima, Navi, Xenon, sehr gepflegter Zustand, 129.000,- EUR. Tel. 00352/621140134, andreypaul.marc@gmail.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37980



Continental GT V8 S, NW, 388 kW (527 PS), Sonderserie von Mulliner, aussen Glacier White/Innen Beluga, 233.417,- € (MwSt. awb.), Kraftstoffverbr. 10,7 l/100 km (kombt) 15,7 l/100 km (innero.) 7,8 l/100 km (außero.) CO2-Ausst. 246 g/km Effizienzkl. D. Bach Premium Cars GmbH, Bentley Frankfurt, Urseler Str. 38, 61348 Bad Homburg, Tel. 06172/4997100, bentley-frankfurt.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38110

Lexus



LEXUS! Neu und gebraucht kauft man bei Auto Lackas GmbH. 0261/95295-55, www.lackas.de

Maserati



Maserati GranCabrio MC, neu, Vollausstg., Verbrauch nach ECE: innerorts 22,5 l/100km, außerorts 9,8 l/100km, Gesamt 14,5 l/100km, CO2-Emission 337,0 g/km, Energieeffizienzklasse G, EUR 177.900,-, Leasing, Finanzierung, Eintauch Autohaus Süd GmbH, Bochumer Straße 103-105, 45663 Recklinghausen, Tel. 02361-90746-26, www.autohausued.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38049



CLK 63 AMG Black Series, Rarität für Sammler, neuwertig, aus 2007, EUR 119.000,-, Finanzierung, Leasing, Eintauch, Autohaus Süd GmbH, Bochumer Straße 103 - 105, 45663 Recklinghausen, 02361-90746-26, www.autohausued.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38043

Audi

Fa. Osmann kauft Ihren Audi. Tel. 0171/5244461

BMW

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

www.bmw-gebrauchtwagen.com

Powerbox für alle BMW Diesel ab 199,- €. Tel. 0177-1838110

Ferrari

Suche 599 GTB, F 430, California. Seriöse Abwicklung. Tel. 0176/76220162

Jaguar

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

Bentley



Continental GT V8 S, NW, 388 kW (527 PS), Sonderserie von Mulliner, aussen Brodgar/Innen Burnt Oak, 239.908,- € (MwSt. awb.), Kraftstoffverbr. 10,7 l/100 km (kombt) 15,7 l/100 km (innero.) 7,8 l/100 km (außero.) CO2-Ausst. 246 g/km Effizienzkl. D. Bach Premium Cars GmbH, Bentley Frankfurt, Urseler Str. 38, 61348 Bad Homburg, Tel. 06172/4997100, bentley-frankfurt.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38109

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Mercedes



Mercedes 500 GE Expedition, Bj. 94, im Jahre 2012 von der Fa. LeTech komplett neu aufgebaut (Dekra-Begleitgutachten) und m. vielen Extras ausgestattet worden, Unikat für Sammler, EUR 229.000,-, Finanzierung, Leasing, Eintauch, Autohaus Süd GmbH, Bochumer Straße 103 - 105, 45663 Recklinghausen, Tel. 02361-90746-26, www.autohausued.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38045

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mercedes

VANSPO RTS.D E
BY HARTMANN-TUNING
VanPartner by Mercedes-Benz



Ein Van der Traumwagenklasse
„V 250 - HARTMANN VP Spirit“ Avantgarde Edition in cavansitblau-met., EZ 01/2015, ca. 35000 km, sportliches Aerodynamikpaket VP Spirit (Front-, Seiten-, Dach-, Heckspoiler), Sportfedersatz, 19 Zoll Alu-Radsatz VARA2 mit Bereifung 245/45 R19, V8 Sound, Chiptuning ca. 165 kW (225 PS) u. 510 Nm, Interieur-Pakete, Leder schwarz, alle Assistenten, Burmeser Sound, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, Garantie u.v.m., 52.888,- € (MwSt. awb). Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de
VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37949

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

VANSPO RTS.D E
BY HARTMANN-TUNING
VanPartner by Mercedes-Benz



Arktikweiß - der lässt keinen kalt! Vito 119 CDI Mixto - „HARTMANN VP Spirit“, Messerfahrzeug mit High Class Ausstattung, EZ 02/2017, ca. 2000 km, dynamischer VP Spirit Spoilersatz, Sportradsatz 19 Zoll, luxuriöse Handbeleuchtung im Karostepp-Design (schwarz), einmalige Innenraumveredelung komplett schwarz, 5-Sitzer mit LKW Zulassung, Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, Klima, AHK abnehm. 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. 78.200,- € (MwSt. awb.)
Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de
VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37948

Oldtimer



VW Käfer Cabrio, EZ 07/1979, 51185 km (abgelesen), teilrestauriert, 37 kW (50 PS), Verdeckstoff beige inkl. Persenning, 29.900,- € Autohaus Süd GmbH, Bochumer Straße 103 - 105, 45663 Recklinghausen, Tel. 02361-90746-26, www.autohaussued.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38051

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

Opel

Verkaufe Opel Astra GTC 1.8, 150 PS, Steinmetz 19 Zoll Bereifung, Front- u. Heckspoiler, SP Auspufftopf hinten, Mod. 2007, 220000 km, alle Teile eingetragen ab MFK, 3800,- CHF.
Tel. CH-0041/79/4448906

Porsche

Porsche-Fan sucht 991 R + 991 GT3 RS, zahle Höchstpreis. Tel. 0172/5159727

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



991 Carrera 4 GTS CABRIO, EZ 2/2015, 12500 km, 316 kW (430 PS), schwarz, Klima, VB 144.500,- EUR.
Tel. 0049/160/7411392
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38091

Renn/Rallye

FERODO
Motorsport- und High Performance Bremsbeläge
Service - Verkauf - Beratung
bsa CORSE
TECHNOLOGY FOR SPORT
e-mail: info@bsa-corse.de

Suche Mitstreiter/Käufer für 6 Hyper-Rennsimulatoren, aus gesundh. Gründen, prof. Software und Fahrzeugeinst. für alle Strecken und Autos, VS. 030/66640860

SCHARF und SCHNELL.
www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[VentilFeder, -Teller, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

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

Beratung - Verkauf - Service
BELL HELMETS Direkt vom Importeur
Lütticke motorsport
02354-7046993
www.lms-racing.com

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

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

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

Rennttransporter

www.TRAILERSHOP.at
LIEFERUNG INKLUSIVE!
TOP Qualität zum BESTPREIS! Spezialanhänger, viele Typen, aerodynamisch, sicher & sauber, 100 km/h. 0043/664/4327336 H



Moetefindt 3t Spezialanhänger, ideal zum Transport von Sportwagen, Oldtimer u. Kleintransporter. 10 Zoll Reifen; GG 3t, NI 2380 kg, Plateau 5,30 m x 2,10 m, Auffahr-rampen einschiebbar, selbstkippend, verschiebbare Elektrowinde, EZ 7/94, TÜV, Bremsen und Auflaufstoßdämpfer neu, Werkstattservice; € 6500,- VB. Telefon 0171/8292859

Seat

www.autodiscount-nrw.de H

Skoda

www.autodiscount-nrw.de H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Volvo

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

VW

VW & Audi Anhängerkupplungen
auch für Sondermodelle. 09933/902023,
www.kupplung-vor-ort.com H

Geschäftsverbindungen

Gutes Geschäft + eleganter Firmenwg.
01523/3752139, Mail: 168@bestwater.de H

MOTOR SPORT aktuell Jetzt online abonnieren!
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
■ **Leser werben Leser** ■ **Testabos**
■ **Jahresabos** ■ **Geschenkabos**
www.motorsport-aktuell.com/abo

www.Rennsportshop.com

REDAKTION

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

Chefredaktion: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew
Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,
Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
Markus Stier, Anke Wiczorek
Fotografen: sutton-images.com, XPB
Grafik und Produktion: Michael Heinz
(Leitung), Bernd Adam (Stv.), Daniel Göhrer
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG

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

Telefon: +49 (0)711 182 1820
MOTORSPORT aktuell gehört zum
Geschäftsbereich Automobil

Redaktionelle Gesamtleitung:
Ralph Alex, Birgit Priemer (Stv.)
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
Tim Rammes, Kai Feyerabend (Stv.),
Burkhard Knopke

Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung:
Stefan Granzer

sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1641
Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werbeverkauf Online:

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

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

cbrix@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:

Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379
Druck:
Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180
78467 Konstanz

Vertrieb:
DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
Am Sandtorkai 74
20457 Hamburg

Vertriebsleiter: Dirk Geschke
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:
2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)
Jahresabonnement:
€ 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
(D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10
Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90
(CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten
erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-
bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil
von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von
€ 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).

Abonnentenservice:
Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 3206 8888,
Telefax +49 (0)711 182 2550,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 2017 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte übernimmt der Verlag keine
Haftung.

Leserbriefe

Mehr Rallycross!

Coverage Rallycross-WM,
MSA 14/2017

Noch mal vielen Dank für euer positives Feedback zum Thema Rallycross und hoffentlich berichtet ihr jetzt mehr darüber, das wäre einfach nur Spitze. Aus meiner Sicht ist diese Disziplin schwer im Kommen, siehe DTM Hockenheim: Ohne die Rallycrossweltmeisterschaft wäre die DTM nichts. Und durchaus viele DTM-Fans sind nur begeistert vom Rallycross-Spektakel! Übrigens überlege ich, ein Abo zu machen – wegen der vielen Rallycross-Artikel, die jetzt folgen sollen.

Patrick Etzel, per E-Mail

TV-Programm

Hinweis auf die Mediatheken,
MSA 14/2017

Wenn wir unsere Leidenschaft erhalten wollen und neue Fans hinzukommen sollen, dann ist die Berichterstattung im TV dringend notwendig. Leider gibt es in MSA keinen entsprechenden Support. Die TV-Übersicht ist hochgradig unvollständig, insbesondere bezüglich der aktuellen Motorsport-Highlights MotoGP und WRC. Es gibt keine Hinweise auf „Drive“ im ORF oder die englischen WRC-Beiträge in „ORF SPORT+“. Oder auf die MotoGP-Coverage bei „Servus TV“, oder auch die Montagabend-Reports im „Hangar 7“.

Außerordentliche Beiträge wie über Walter Röhrl bei „Vox“ (Karriere), BR (70er) oder der SWR/BW-Landesschau (Feier im Porsche-Museum) fehlen völlig, sowas erfährt man dann zufällig irgendwo hinterher. Auch der Beitrag über Nico Rosberg bei RTL2 an diesem Wochenende wurde nirgendwo avisiert.

Zum ganzen Thema wäre auch mal ein Hinweis auf die Mediatheken der Sender sinn-

voll, so hat der ein oder andere doch die Chance, die Beiträge doch noch zu sehen. Auch die Möglichkeiten über den „Euro-sport Player“ sollten mal angesprochen werden.

Zumindest ich habe den Eindruck, die Motor Presse sieht das Fernsehen eher als Wettbewerber. Sonst ist es nicht erklärlich, warum auch der 30-seitige Sonderdruck (ams, sport auto) zur WRC wenig vollständig war. Ich bitte dringend im Namen vieler um entsprechende Sorgfalt, Recherche und Ergänzung!
Meinolf Schwartekopp, per E-Mail

Formel-1-Statistik

Formel-1-Weltmeisterschaft,
MSA 14/2017

Seit der Monza-Ausgabe 1993 sammle ich bisher jede Zeitschrift von MSA und das sehr zum Leidwesen meiner Frau, denn es sind in der Zwischenzeit schon einige Kartons, die auf dem Dachboden stehen und ein Scheidungsgrund wären, wenn ihnen etwas passieren würde.

Jedes Jahr freue ich mich in der Ausgabe vor dem Saisonauftakt über die aktuellen Statistiken, über aktuelle und ehemalige Fahrer und Teams. So auch dieses Jahr. Nur wurde ich diesmal bitterlich enttäuscht, und wahrscheinlich bin ich da nicht unbedingt der Einzige. Das neue Layout ist ja schön und gut, aber weshalb man bei dem ganzen Facelift viele Aspekte grundlos über Bord geworfen hat und nun nach mehrfachen Leserhinweisen mühsam wieder einpflegt, die diese Zeitschrift über Jahre auch ausgezeichnet haben, entzieht sich mir völlig.

Egal, ob man im Netz Hunderte von Seiten mit aktuellen Formel-1-Statistiken aufsuchen kann oder nicht, gibt es hier Leser, die diesen Service dankend konsumiert haben und die diese Daten verschlingen. Solche Infos

machen schließlich auch eine Fachzeitschrift aus. Daher sehe ich der kommenden Ausgabe mit gemischten Gefühlen entgegen, ob auch bei der Auswertung des Saisonauftakts mit Schmalkost aufgewartet wird. Das wäre dann wirklich ein Verlust.

Kai Manique, per E-Mail

Gute Aufmachung

MSA-Relaunch,
MSA 14/2017

Herzlichen Glückwunsch zu der neuen Aufmachung der Zeitung. Endlich mal eine etwas größere Schrift und schönes weißes Papier. So ist alles besser lesbar, auch für Leute, deren Augen nicht mehr so gut sind. In diesem Sinne: Weiter so!

Wolfgang Mayer, per E-Mail

Sebring-Rennen

Coverage IMSA Sebring,
MSA 14/2017

Vielen Dank für den ausführlichen Bericht über das 12-Stunden-Rennen von Sebring im Heft 14/2017, samt guten Fotos. Mir fehlt allerdings das Gesamtklassensament! Hätte ich das Rennen nicht im Livestream verfolgt, würde ich annehmen, es hätten drei Rennen stattgefunden – nach Klassen getrennt – ganz wie in euren Berichten: Nach Klassen getrennt und nur das jeweilige Klassenergebnis. Mich hätte aber interessiert, auf welchem Platz der beste GT-LM im Gesamtklassensament eingelaufen ist. Schade um den guten Bericht, da fehlt mir etwas.

Alfred Raidl, per E-Mail

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Es sind derzeit keine weiteren Einsätze geplant.

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 30. März

23.00 Rallye-EM Azoren, Highlights 1. Tag Eurosport 1

Freitag, 31. März

23.00 Rallye-EM Azoren, Highlights 2. Tag Eurosport 1

Samstag, 1. April

23.00 Rallye-EM Azoren, Highlights 3. Tag Eurosport 1

ab 23.30 Formel E, Mexico City **LIVE** Eurosport 1

Sonntag, 2. April

12.30 Blancpain GT Series, Misano **LIVE** Eurosport 1

16.50 TCR International Series, Rustavi motorsport.tv

19.00 Tourenwagen-WM, Saisonvorschau Eurosport 1

19.30 NASCAR Cup Series, Martinsville **LIVE** Motorvision TV

Motorrad

Freitag, 31. März

14.30 SuperEnduro-WM, Albi motorsport.tv

Samstag, 1. April

ab 12.30 Superbike-WM Alcañiz, 1. Lauf **LIVE** ES 1/Servus TV

Sonntag, 2. April

11.30 Supersport-WM, Alcañiz **LIVE** Eurosport 1

12.35 Superbike-WM Alcañiz, 2. Lauf **LIVE** Servus TV

17.00 Superbike-WM Alcañiz, 2. Lauf Eurosport 1

ab 19.00 MX2-/MXGP-WM León, 1. Läufe **LIVE** motorsport.tv

21.05 X-Trial/Trial-WM, Marseille motorsport.tv

ab 22.00 MX2-/MXGP-WM León, 2. Läufe **LIVE** motorsport.tv

Montag, 3. April

20.30 British Superbikes, Donington Park Eurosport 2

Livestreams

Samstag, 1. April

ca. 20.30 Blancp. GT Series Misano, Quali Race **LIVE**
www.blancpaingtseries.com

Sonntag, 2. April

11.23 TCR International Series Rustavi, 1. Rennen **LIVE**
www.tcr-series.com

ca. 12.15 Blancp. GT Series Misano, Main Race **LIVE**
www.blancpaingtseries.com

13.28 TCR International Series Rustavi, 2. Rennen **LIVE**
www.tcr-series.com

14.00 Rallycross-WM, Barcelona **LIVE**
www.fiaworldrallycross.com

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

30.3.-1.4.	Rallye-EM, Azoren	P
1.4.	Formel E, Mexico City	MEX
1./2.4.	Blancpain GT Series (Sprint), Misano	I
1./2.4.	Touring Car Endurance Series, 24h Silverstone	GB
2.4.	Rallycross-WM, Barcelona	E
2.4.	TCR International Series, Rustavi	GEO
2.4.	NASCAR Cup Series, Martinsville/Virginia	USA

Motorrad

31.3.	X-Trial/Trial-WM, Nizza	F
1.4.	AMA Supercross, St. Louis/Missouri	USA
1./2.4.	Superbike-/Supersport-WM, Alcañiz	E
1./2.4.	Eisspeedway-GP, Heerenveen	NL
2.4.	Motocross-WM, León	MEX

Vorschau



Der Kampf um den Titel? Wir beleuchten das Duell Hamilton gegen Vettel

SUTTON IMAGES



Formel E in Mexiko: Fliegt Dauersieger Buemi zum nächsten Erfolg?

EDAMVS



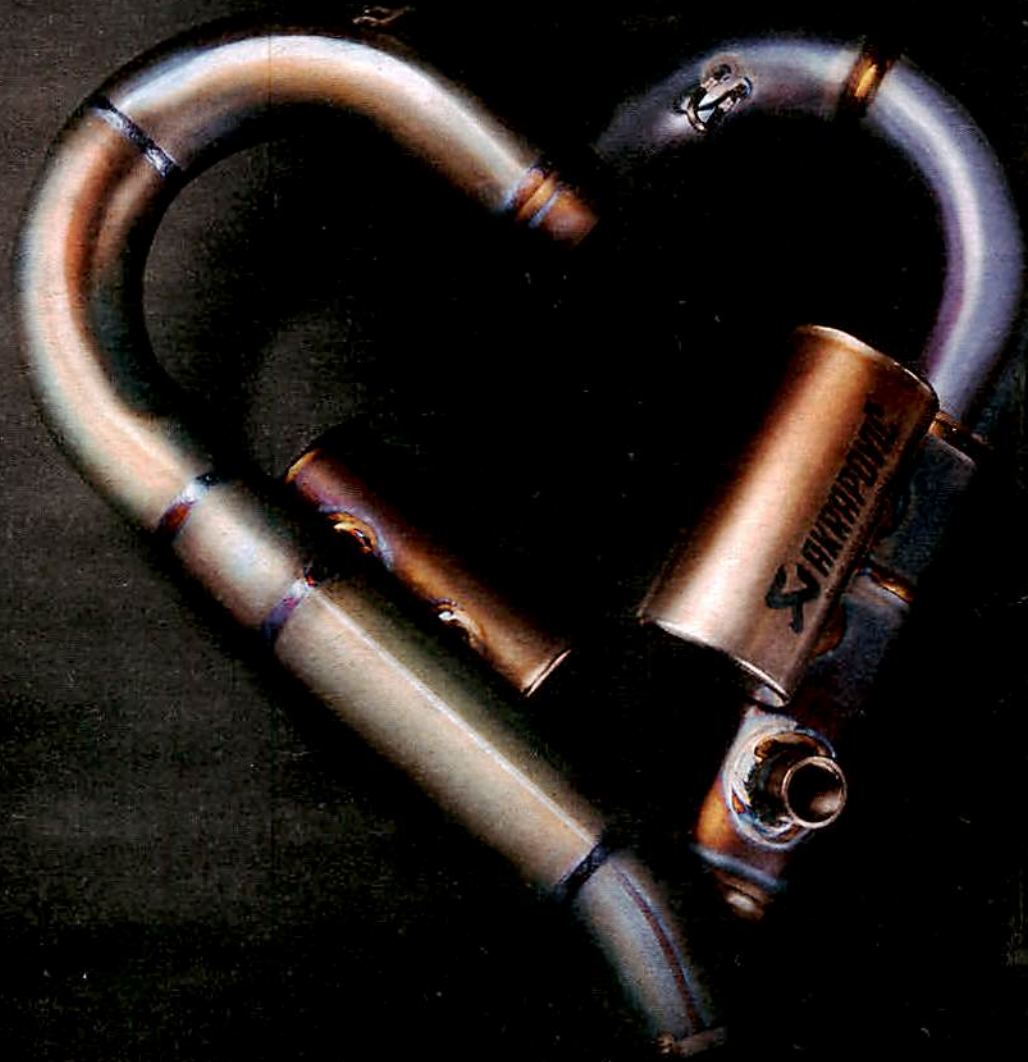
Auftakt in der Rallycross-WM: Alle jagen Mattias Ekström und Audi

AUDI



Nächster Lauf der Superbike-WM: Rennbericht und alle News aus Alcañiz

SUPERBIKE



Jedes Jahr sind wir aufs Neue von der Unterstützung und der Loyalität überwältigt, die Sie, liebe Motorsport aktuell-Leser, uns entgegenbringen. Deshalb möchten wir Ihnen für die Auszeichnung mit dem Best Brand Award 2016 von ganzem Herzen Danke sagen!

 **AKRAPOVIČ**