

MOTOR SPORT *aktuell*

NR.18 / 20. APRIL 2017

Motorrad-Langstrecken-WM
**Großer Yamaha-
Fight in Le Mans**

MotoGP-Technik
**Wenn das alte
Bike besser ist**



Formel 1 Bahrain

Vettel holt zweiten Sieg

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



TCR International Bahrain
**VW-Pilot Vernay holt
sich Tabellenführung**



MotoGP-Interview
**Valentino Rossi über
seinen Saisonstart**



Sportwagen-WM in Silverstone
**Toyota-Sieg im LMP1-
Duell mit Porsche**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Wie Mercedes den GP von Bahrain verlor **S. 4**
- Formel 1** Umfassende Statistik zum Bahrain-Rennen **S. 6**
- Formel 1** Was wirklich hinter Alonsos Indy-Start steckt **S. 8**
- Formel 1** Aus dem Fahrerlager und Schmidt-Kommentar **S. 10**
- Formelsport** So lief es bei der Formel 2 und Formel 3 **S. 12**
- Sportwagen** Toyota gewinnt Krimi-Auftakt der WEC **S. 14**
- Sportwagen** Ford dominierte die GT-Klasse in Silverstone **S. 18**
- Sportwagen** Weitere Nachrichten und Hintergründe **S. 20**
- Rallyesport** Interview mit WRC-Promoter Oliver Ciesla **S. 22**
- Tourenwagen** Alles zu TCR International und Germany **S. 24**
- Tourenwagen** DTC-Absage, DTM-News und mehr **S. 26**

Motorrad:

- Motorrad-WM** Technik: Älter ist nicht immer schlechter **S. 28**
- MotoGP** Interview mit Rossi nach schwachem Saisonstart **S. 30**
- Motorrad-WM** News, Hintergründe und Austin-Vorschau **S. 32**
- Straßensport** 24h Le Mans, Superbikes und mehr **S. 34**
- Motocross-WM** Heimsieg für Cairoli, Seewer verdrängt **S. 36**
- Offroad** Speedway-Bundesliga und weitere Neuigkeiten **S. 38**
- Motocross** Interview mit MX-WM-Pilot Julien Lieber **S. 39**

Leserservice:

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

12 Formel 2 Bahrain: Actionreicher Start der zweiten Formel-Liga



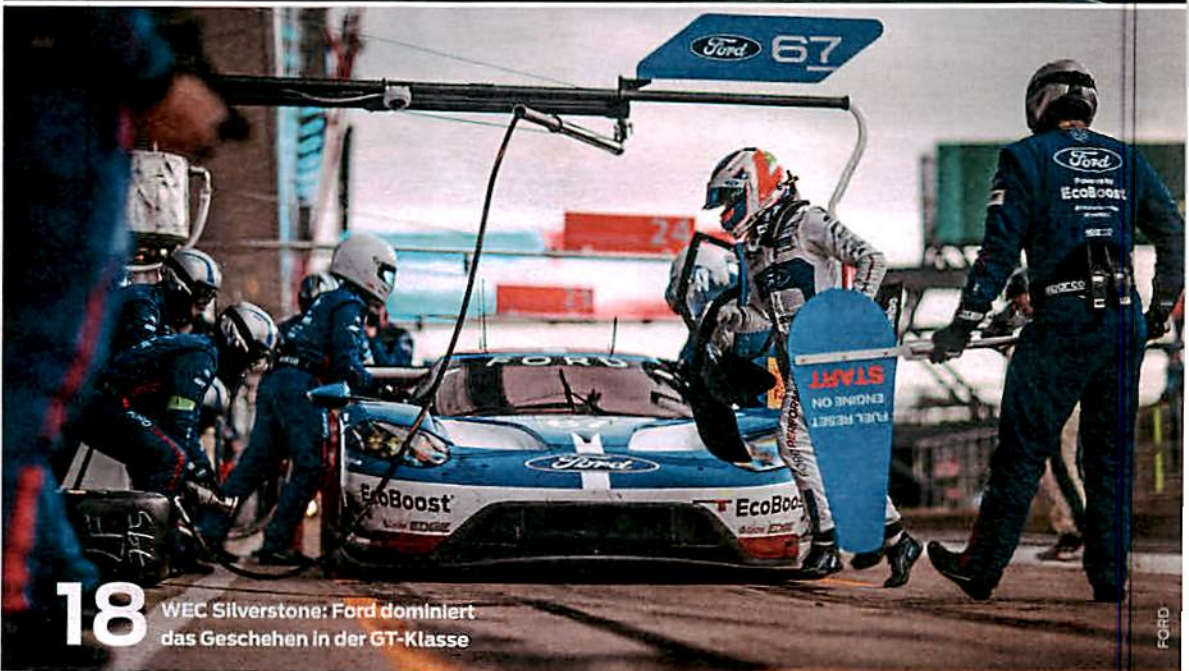
SUTTON IMAGES

34 24h Le Mans: Das spannendste Endurance-Rennen aller Zeiten



YAMAHA

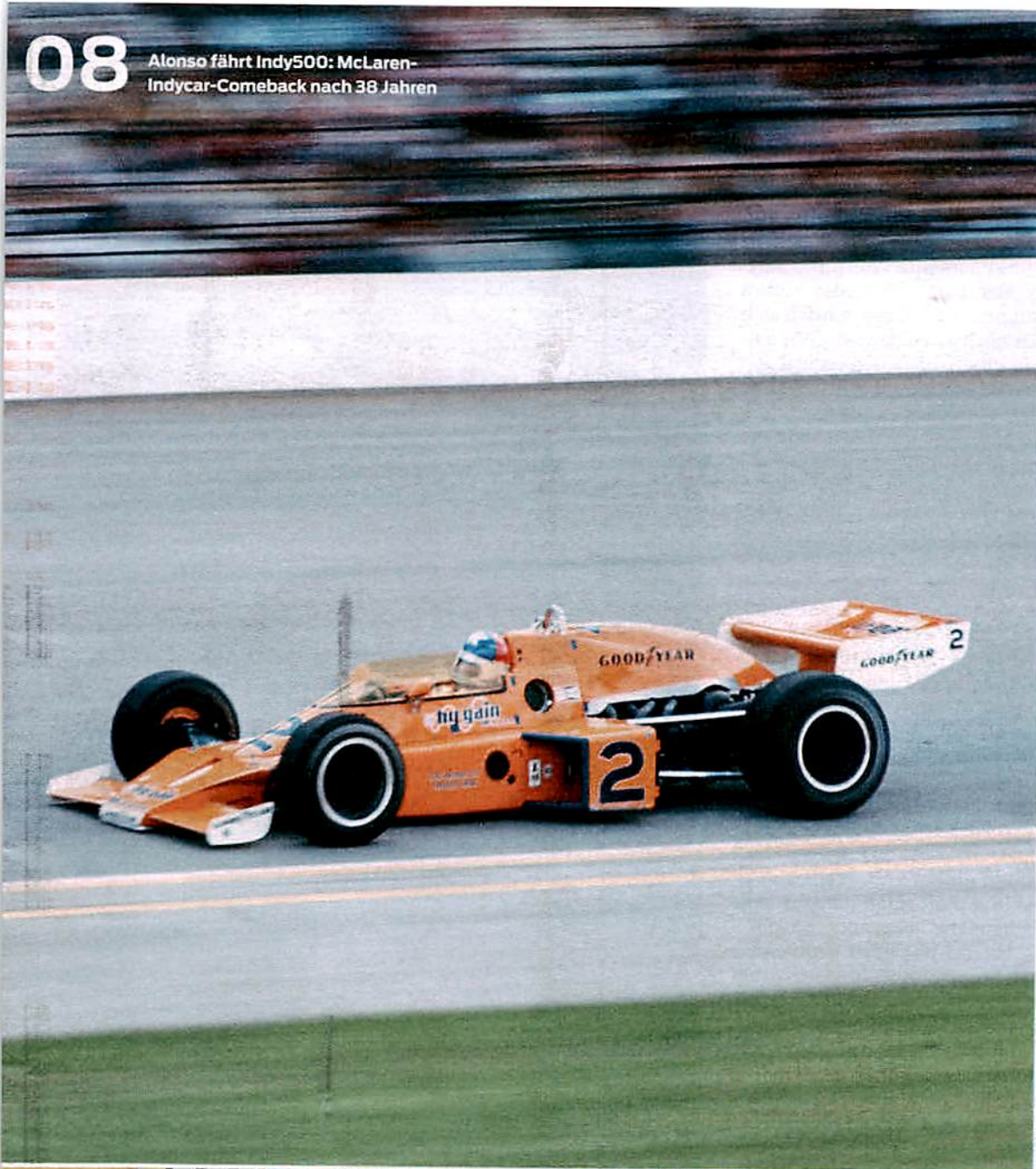
18 WEC Silverstone: Ford dominiert das Geschehen in der GT-Klasse



FORD

08

Alonso fährt Indy500: McLaren-Indycar-Comeback nach 38 Jahren



FORMEL-3-AUFTAKT

In der Formel-3-Europameisterschaft geht es dieses Jahr enger und spannender zu als letzte Saison. Wie die ersten Rennen in Silverstone für Maximilian Günther, Mick Schumacher & Co. gelaufen sind, lesen Sie auf **Seite 13**

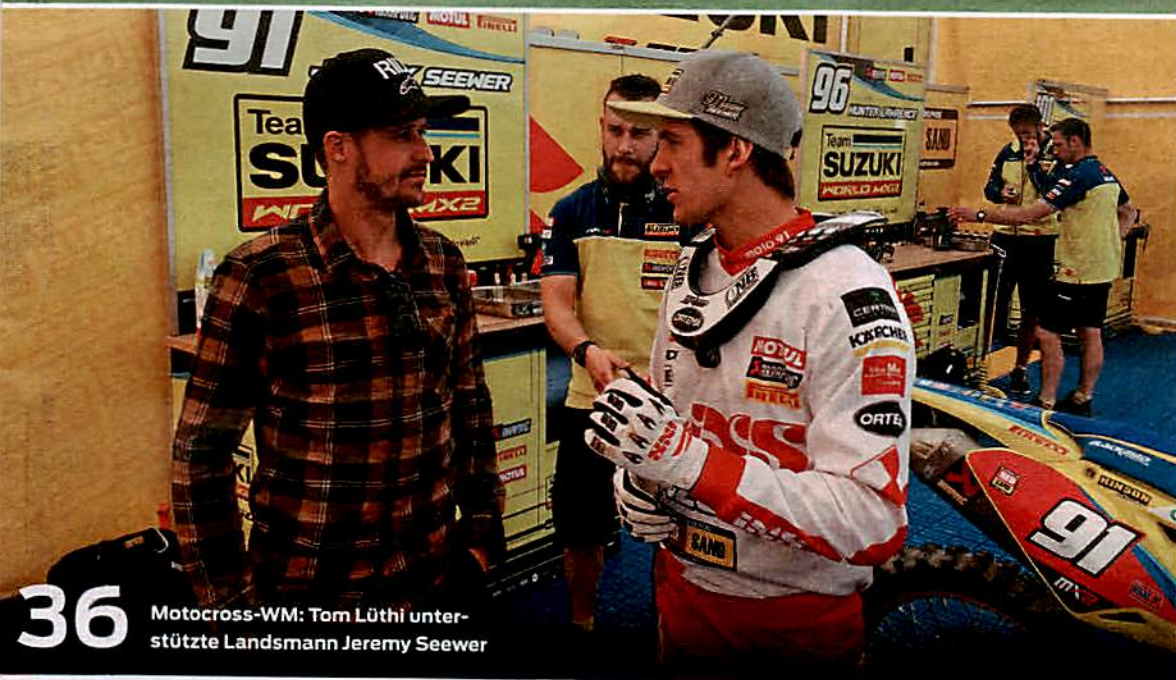
WEC: WENIGER WM-LÄUFE?

In der Sportwagen-Weltmeisterschaft sollen die Kosten gesenkt werden – eine Möglichkeit besteht darin, in Zukunft die Anzahl der WM-Rennen pro Saison zu reduzieren. Wir erklären, was die LMP1-Hersteller zusammen mit Peugeot diskutieren. **Seite 20**

RALLYE-PLÄNE

Die Rallye-WM tut sich schon seit Jahren schwer beim Thema Vermarktung. Chefpromoter Oliver Ciesla spricht im Interview über die finanziellen Herausforderungen, neue Rallyes im Kalender und Änderungen am Format. **Seite 22**

MCLAREN



HODGKINSON

36

Motocross-WM: Tom Lüthi unterstützte Landsmann Jeremy Seewer

Mercedes mit zu v

Die Formel 1 zeigt zwei Gesichter: Mercedes ist der König in der Qualifikation. Ferrari geht dafür pfleglicher mit den Reifen um – und trumps im Rennen auf. Deshalb darf sich Silber keine Fehler mehr erlauben. In Bahrain beging Mercedes zu viele. Red Bull kämpft weiter mit den Reifentemperaturen.

Von: **Andreas Haupt**

Wieso gewann Ferrari und wieso verlor Mercedes?

Auf eine Runde ist Mercedes eine Macht. Im Qualifying schenken Valtteri Bottas und Lewis Hamilton dem Ferrari von Sebastian Vettel über vier Zehntel ein. Im Rennen wandelte sich das Kräfteverhältnis. Das rote Auto mit der Startnummer 5 war für Silber ein ebenbürtiger Gegner. Mercedes muss fehlerfrei bleiben, um Ferrari zu besiegen.

In Bahrain passte es für den Titelverteidiger nicht. Es begann schon in der Startaufstellung. „Ein Stromgenerator ging kaputt“, berichtete Mercedes-Teamchef Toto Wolff. Die Mechaniker konnten deshalb die Reifen am Auto von Bottas nicht richtig aufheizen. Der Finne startete mit falschen Reifendrücken und quälte sich im ersten Stint.

Außerdem verspielte Mercedes die Doppelführung. „Ich bin gut weggekommen, aber im zweiten Teil drehten die Räder durch“, berichtete Hamilton, der dem Samstag nachtrauerte. „Zwischen Kurve 10 und 11 ging das DRS nicht. Das hat mich zwei Zehntel gekostet. In der letzten Kurve verlor ich ein weiteres halbes Zehntel.“ Dadurch stand der schnellere der beiden Mercedes nicht auf Pole.

Der gewonnene Start half Ferrari später, mit einem Undercut die Führung zu übernehmen. Vettel fasste bereits in der zeh-

ten Runde neue Supersofts auf. „Das war ein sehr früher Zeitpunkt“, meinte Wolff. Das Safety Car hätte Mercedes retten können. Allerdings schlich sich der nächste Fehler ein. „Wir hatten einen Leistungsverlust bei den Schlagschraubern“, erzählte der Mercedes-Motorsportchef. Schuld war ein Stromausfall. Die Hochleistungsmaschinen drehten zu langsam. Bottas verlor fast vier Sekunden, und Vettel reihte sich als Erster hinter dem Safety Car ein. Hamilton wollte vor der Boxeneinfahrt Abstand zu seinem Teamkollegen schaffen, blockierte Ricciardo und wurde von der Rennleitung mit fünf Zusatzsekunden abgestraft.

Im zweiten Stint kämpfte Bottas mit einem übersteuerten Auto. Vettel zog davon, Hamilton hing fest. Den Befehl zum Platztausch erteilte der Mercedes-Kommandostand erst spät. „Das ist keine Entscheidung, die du gerne triffst. Wir wollen die beiden gleichwertig behandeln“, begründete Wolff.

Ferrari traf auch beim zweiten Stopp den strategisch günstigen Zeitpunkt. Im Schlussstint managte Vettel die Soft-Reifen. Hamilton rückte auf frischeren Sohlen zwar näher, an den Sieg war aber nicht mehr zu denken.

War die Strafe gegen Lewis Hamilton gerechtfertigt?

Niki Lauda stimmte den Rennkommissaren zu. „Die Strafe für die Blockade geht in Ordnung. Das sollte Lewis nicht passieren, kann aber leider vorkommen.“ Hamilton selbst suchte keine Ausreden. „Es war mein Fehler.“

Der 54-fache GP-Sieger erklärte die Situation so: „Ich wusste, dass ich etwa fünf Sekunden zu Valtteri benötige. Sie zählten mir den Abstand hoch. Als ich bei 4,7 Sekunden lag, habe ich Gas gegeben. Dann sah ich, dass Valtteri ein Problem beim Boxenstopp hatte. Ich verlangsamte, schaute in den Spiegel und Ricciardo hing mir schon im Heck. Das war ein Domino-Effekt.“ Die fällige Zeitstrafe büßte Hamilton beim zweiten Reifenwechsel ab.



Daniel Ricciardo verlor beim Restart viel Zeit, weil der Red Bull die Soft-Reifen nicht schnell genug ins Arbeitsfenster brachte

WILHELM

Die großen Pannen



Weil Valtteri Bottas im ersten Stint mit dem falschen Reifendruck losgeschickt wurde, war der Finne machtlos gegen Sebastian Vettel



Lewis Hamilton wird per Stallregel an Valtteri Bottas vorbeigebracht. Muss Mercedes diese Saison alles auf eine Karte setzen?

Was war im Rennen mit Red Bull los?

Im Qualifying hatte Red Bull den Rückstand auf Mercedes und Ferrari verkürzt. Die Ingenieure verstehen den RB13 besser. Im ersten Rennstint hielt Red Bull mit dem Führungstrio mit. Man darf sich aber nicht täuschen lassen. Durch sein Reifendruckproblem kam Bottas nicht auf Speed, und hinter ihm versammelte sich die Meute. Den Supersoft-Reifen wärmten die dunkelblauen Autos zudem schnell auf.

Die Softmischung brach Red Bull das Genick. Innerhalb von wenigen Kurven huschten Hamilton, Felipe Massa und Kimi Räikkönen an Ricciardo vorbei. Der Australier brachte die gelb markierten Sohlen einfach nicht zum Arbeiten. Was vor allem daran lag, dass er hinter dem Safety Car nicht angasen konnte. Die gesunkenen Streckentemperaturen taten ihr Übriges. „Es war ein Fehler, dass wir beim ersten Stopp nicht wieder den Supersoft genommen haben“, ärgerte sich Ricciardo. Mit der weichsten Mischung hätte der vierfache GP-Sieger wahrscheinlich seine Position nach dem ersten Stopp auf der Strecke halten können. Zumindest gegenüber Massa und Räikkönen. Ob es gereicht hätte, wenigstens den zweiten Ferrari im Ziel hinter sich zu lassen? Immerhin fehlten Ricciardo fast 17 Sekunden auf den Iceman. Max Verstappen kostete ein Bremsdefekt auf der Hinterachse das Rennen.

Wie lief der Kampf im Mittelfeld?

Williams kehrte in Bahrain wieder auf die Melbourne-Position zurück. Der Traditionsrennstall hat das viertschnellste Auto. Massa beschenkte Sir Frank Williams an dessen 75. Geburtstag mit dem sechsten Rang. Sergio Pérez startete vom 18. Platz und beendete den GP auf der siebten Position. Force India maximiert seine Möglichkeiten. Noch ist der

VJM10 nach Korrelationsproblemen im Winter mit dem Windkanal und der CFD-Simulation vom reinen Speed hinter HaasF1, Renault und Toro Rosso angesiedelt. Pérez halfen ein klasse Start und das Safety Car. „Esteban hatte dagegen eher Pech“, erzählte Teamchef Robert Fernley. Ocon wurde Zehnter und staubte zum dritten Mal einen Punkt ab.

Renault-Einsatzleiter Alan Permane wunderte sich nicht über die Vorstellung von Force India. „Ihre Rennpace war auch in den ersten zwei Rennen gut.“ Permane ärgerte sich stattdessen über die Leistung seines Rennstalls. „Auf eine Runde überdecken wir unsere Defizite und zeigen das Potenzial des Autos. Aber im Rennen leiden wir mit der Balance und dem Grip. Unser Reifenmanagement war schlechter als erwartet.“ Renault kämpfte mit überhitzenden Hinterreifen und hätte beim ersten Stopp besser wieder auf Supersofts gesetzt. Mit weichen Reifen verlor Hülkenberg ähnlich wie Ricciardo Plätze. Romain Grosjean rutschte zum Schluss durch einen Undercut durch.

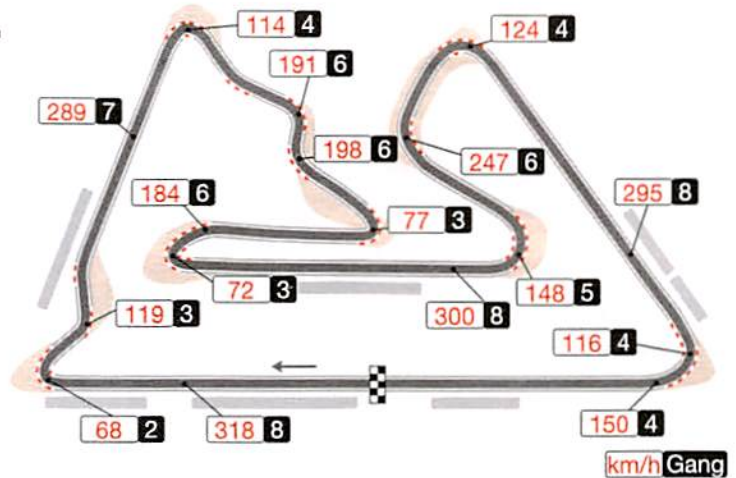
Wie gut ging die Sauber-Taktik auf?

Pascal Wehrlein zog ein Einstopp-Rennen durch. Am Start fiel er von Platz 13 auf Rang 17. „Er war etwas zu vorsichtig. Außerdem hat er die Kurven 1, 2 und 4 nicht richtig erwischt“, erklärte Sauber-Technikchef Jörg Zander. Im elften Umlauf legte Wehrlein den Supersoft ab und bekam die Softmischung aufgesteckt. Hätte Sauber gehaut, dass zwei Runden später das Safety Car auftaucht, hätte man den Stopp hinauszögern können. Für die ersten Saisonpunkte reichte es nicht. Immerhin wurde Wehrlein Elfter. Zander: „Wir hatten das Reifenmanagement mit unseren Tools weitgehend im Griff. Unsere Taktik ist alles in allem gut aufgegangen.“ Auch Monisha Kaltenborn lobte: „Wir mussten, dass wir bei unserem Speed gegen den Strom schwimmen mussten.“ ■

GP BAHRAIN: 3. VON 20 LÄUFEN

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,412 km**
 Runden: **57**
 Distanz: **308,238 km**
 Zuschauer: **39 000**
 Wetter: **24 Grad**
 Topspeed Qualifikation: **333,3 km/h (Stroll)**
 Topspeed Rennen: **331,6 km/h (Hamilton)**
 Gangwechsel/Runde: **50**
 Vollgasanteil: **70 % (1025 m = 13,0 s)**
 Benzinverbrauch/Runde: **2,49 Liter**
 Führungswechsel: **3**



STARTAUFEINSTELLUNG

1. Valtteri Bottas, FIN	77
Mercedes, 1.28,769 min	
2. Lewis Hamilton, GB	44
Mercedes, 1.28,792 min	
3. Sebastian Vettel, D	5
Ferrari, 1.29,247 min	
4. Daniel Ricciardo, AUS	3
Red Bull-Renault, 1.29,545 min	
5. Kimi Räikkönen, FIN	7
Ferrari, 1.29,567 min	
6. Max Verstappen, NL	33
Red Bull-Renault, 1.29,687 min	
7. Nico Hülkenberg, D	27
Renault, 1.29,842 min	
8. Felipe Massa, BR	19
Williams-Mercedes, 1.30,074 min	
9. Romain Grosjean, F	8
HaasFI-Ferrari, 1.30,763 min	
10. Jolyon Palmer, GB	30
Renault, 1.31,974 min	
11. Daniil Kvyat, RUS	26
Toro Rosso-Renault, 1.30,923 min	
12. Lance Stroll, CDN	18
Williams-Mercedes, 1.31,168 min	
13. Pascal Wehrlein, D	94
Sauber-Ferrari, 1.31,414 min	
14. Esteban Ocon, F	31
Force India-Mercedes, 1.31,684 min	
15. Fernando Alonso, E	14
McLaren-Honda, 1.32,054 min	
16. Carlos Sainz, E	55
Toro Rosso-Renault, 1.32,118 min	
17. Stoffel Vandoorne, B	2
McLaren-Honda, 1.32,313 min	
18. Sergio Pérez, MEX	11
Force India-Mercedes, 1.32,318 min	
19. Marcus Ericsson, S	9
Sauber-Ferrari, 1.32,543 min	
20. Kevin Magnussen, DK	20
Haas-FI-Ferrari, 1.32,900 min	

*5 Plätze zurück wegen Getriebewechsels
 Startnummer

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Vettel	57/36 ²⁾	1:33.53,374 min = 196,979 km/h	ss/ss/s	2 (49,016 s)	1:33,826 min
2. Hamilton	57/8	+ 6,660 s	ss/s/s	2 (1.01,369 min)	1:32,798 min
3. Bottas	57/13	+ 20,397 s	ss/ss/s	2 (52,908 s)	1:34,087 min
4. Räikkönen	57	+ 22,475 s	ss/ss/s	2 (52,286 s)	1:33,720 min
5. Ricciardo	57	+ 39,345 s	ss/s/ss	2 (50,512 s)	1:33,495 min
6. Massa	57	+ 54,326 s	ss/s/s	2 (49,944 s)	1:34,258 min
7. Pérez	57	+ 1.02,606 min	ss/ss/s	2 (48,962 s)	1:34,609 min
8. Grosjean	57	+ 1.14,865 min	ss/ss/s	2 (50,040 s)	1:34,948 min
9. Hülkenberg	57	+ 1.20,188 min	ss/s/ss	2 (51,769 s)	1:35,372 min
10. Ocon	57	+ 1.35,711 min	ss/ss/s	2 (49,169 s)	1:35,179 min
11. Wehrlein	56		ss/s	1 (26,542 s)	1:36,786 min
12. Kvyat	56		ss/s/ss	2 (50,450 s)	1:34,985 min
13. Palmer	55		ss/s/ss	2 (53,886 s)	1:35,552 min
14. Alonso	54	Tank leer (P 13)	ss/s/ss	2 (49,245 s)	1:35,595 min
15. Ericsson	50	Getriebe (P 14)	s/ss	1 (26,576 s)	1:35,086 min
16. Sainz	12	Unfall (P10)	ss/ss		1:38,026 min
17. Stroll	12	Unfall (P16)	ss/s		1:36,303 min
18. Verstappen	11	Unfall (P4)	ss/ss		1:36,681 min
19. Magnussen	8	Elektronik (P 15)	ss		1:38,718 min
20. Vandoorne	0	MGU-H (P 17)			

FAHRER-WM

1. Vettel	2*	68 Punkte
2. Hamilton	1	61 Punkte
3. Bottas		38 Punkte
4. Räikkönen		34 Punkte
5. Verstappen		25 Punkte
6. Ricciardo		22 Punkte
7. Massa		16 Punkte
8. Pérez		14 Punkte
9. Sainz		10 Punkte
10. Grosjean		4 Punkte
11. Magnussen		4 Punkte
12. Ocon		3 Punkte
13. Hülkenberg		2 Punkte
14. Kvyat		2 Punkte

*Anzahl Siege

Reifenfolge: 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;
²⁾Runden in Führung, **Bestwerte in Rot**; ¹⁾10 Sekunden Zeitstrafe; ⁵⁾5 Sekunden Zeitstrafe

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	2:1
Vettel – Räikkönen	3:0
Ricciardo – Verstappen	2:1
Alonso – Vandoorne	3:0
Massa – Stroll	3:0
Pérez – Ocon	2:1
Sainz – Kvyat	1:2
Grosjean – Magnussen	2:1
Hülkenberg – Palmer	3:0
Ericsson – Wehrlein	0:1
Ericsson – Giovinazzi	2:0

KONSTRUKTEURS-WM

1. Ferrari	2*	102 Punkte
2. Mercedes	1	99 Punkte
3. Red Bull-Renault		47 Punkte
4. Force India-Mercedes		17 Punkte
5. Williams-Mercedes		16 Punkte
6. Toro Rosso-Ferrari		12 Punkte
7. HaasFI-Ferrari		8 Punkte
8. Renault		2 Punkte



Video:
 Die Diskussion nach dem Rennen

GP BAHRAIN, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1:32,697	21
2. Daniel Ricciardo	Red Bull	0,400	22
3. Max Verstappen	Red Bull	0,869	23
4. Sergio Pérez	Force India	1,398	22
5. Felipe Massa	Williams	1,549	24
6. Lance Stroll	Williams	1,625	25
7. Esteban Ocon	Force India	1,635	23
8. Fernando Alonso	McLaren	1,675	14
9. Romain Grosjean	Haas FI	1,867	21
10. Lewis Hamilton	Mercedes	1,939	28
11. Daniil Kvyat	Toro Rosso	2,141	13
12. Nico Hülkenberg	Renault	2,230	13
13. Stoffel Vandoorne	McLaren	2,300	10
14. Valtteri Bottas	Mercedes	2,305	27
15. Jolyon Palmer	Renault	2,371	19
16. Kevin Magnussen	Haas FI	2,882	21
17. Marcus Ericsson	Sauber	3,191	24
18. Pascal Wehrlein	Sauber	3,262	23
19. Carlos Sainz	Toro Rosso	3,382	26
20. Kimi Räikkönen	Ferrari	9,636	6

GP BAHRAIN, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Max Verstappen	Red Bull	1:32,194	8
2. Lewis Hamilton	Mercedes	0,110	10
3. Sebastian Vettel	Ferrari	0,556	10
4. Valtteri Bottas	Mercedes	0,560	13
5. Kimi Räikkönen	Ferrari	0,591	9
6. Felipe Massa	Williams	0,607	12
7. Daniel Ricciardo	Red Bull	0,615	8
8. Nico Hülkenberg	Renault	0,739	9
9. Carlos Sainz	Toro Rosso	1,410	18
10. Daniil Kvyat	Toro Rosso	1,550	11
11. Sergio Pérez	Force India	1,722	14
12. Fernando Alonso	McLaren	1,728	10
13. Pascal Wehrlein	Sauber	1,753	15
14. Lance Stroll	Williams	1,771	15
15. Stoffel Vandoorne	McLaren	1,833	15
16. Esteban Ocon	Force India	1,870	17
17. Kevin Magnussen	Haas FI	2,004	13
18. Romain Grosjean	Haas FI	2,011	14
19. Marcus Ericsson	Sauber	2,074	15
20. Jolyon Palmer	Renault	2,223	11

ZITAT DES RENNENS

»ICH SAH, WIE SAINZ AUS DER BOX KAM. ER WAR AM BREMSPUNKT 60 METER HINTER MIR. PLÖTZLICH FÄHRT ER MIR VOLL IN DIE SEITE. ICH HABE MIR DAS VIDEO NOCH MAL ANGESCHAUT. DAS WAR LÄCHERLICH.«

Lance Stroll

GP BAHRAIN, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1:31,310	29
2. Valtteri Bottas	Mercedes	0,041	35
3. Daniel Ricciardo	Red Bull	0,066	28
4. Kimi Räikkönen	Ferrari	0,168	34
5. Lewis Hamilton	Mercedes	0,284	35
6. Nico Hülkenberg	Renault	0,573	37
7. Felipe Massa	Williams	0,769	37
8. Max Verstappen	Red Bull	0,935	18
9. Romain Grosjean	Haas FI	1,195	34
10. Daniil Kvyat	Toro Rosso	1,397	35
11. Kevin Magnussen	Haas FI	1,544	33
12. Esteban Ocon	Force India	1,565	38
13. Jolyon Palmer	Renault	1,566	38
14. Fernando Alonso	McLaren	1,587	31
15. Sergio Pérez	Force India	2,009	34
16. Lance Stroll	Williams	2,051	36
17. Marcus Ericsson	Sauber	2,634	34
18. Carlos Sainz	Toro Rosso	2,762	5
19. Pascal Wehrlein	Sauber	2,807	29
20. Stoffel Vandoorne	McLaren	2,920	8

STATISTIK DES WOCHENENDES

11

gewonnene Plätze: Kein Pilot gelang im Rennen ein größerer Sprung als Sergio Pérez. Der Mann mit der Startnummer 11 gewann elf Plätze. Die Basis war ein guter Start. Der Mexikaner überrumpelte fünf Kollegen. In Runde fünf schnupfte Perez Jolyon Palmer auf. Dann half das Safety Car. Es schenkte dem Force-India-Piloten drei weitere Plätze. Nach dem Restart angelte sich Pérez noch Marcus Ericsson und Nico Hülkenberg. Den siebten Rang sollte er nicht mehr verlieren. Force India schöpfte seine Möglichkeiten zu 100 Prozent aus. Esteban Ocon holte zum dritten Mal einen Punkt. Der indisch-englische Rennstall hat sich auf den vierten Rang der Team-WM gemauert. Teamchef Robert Fernley nennt die Gründe: „Gute Strategien, Renngeschick und Zuverlässigkeit.“



Sergio Pérez fuhr bereits zum 13. Mal in Folge in die Punkte

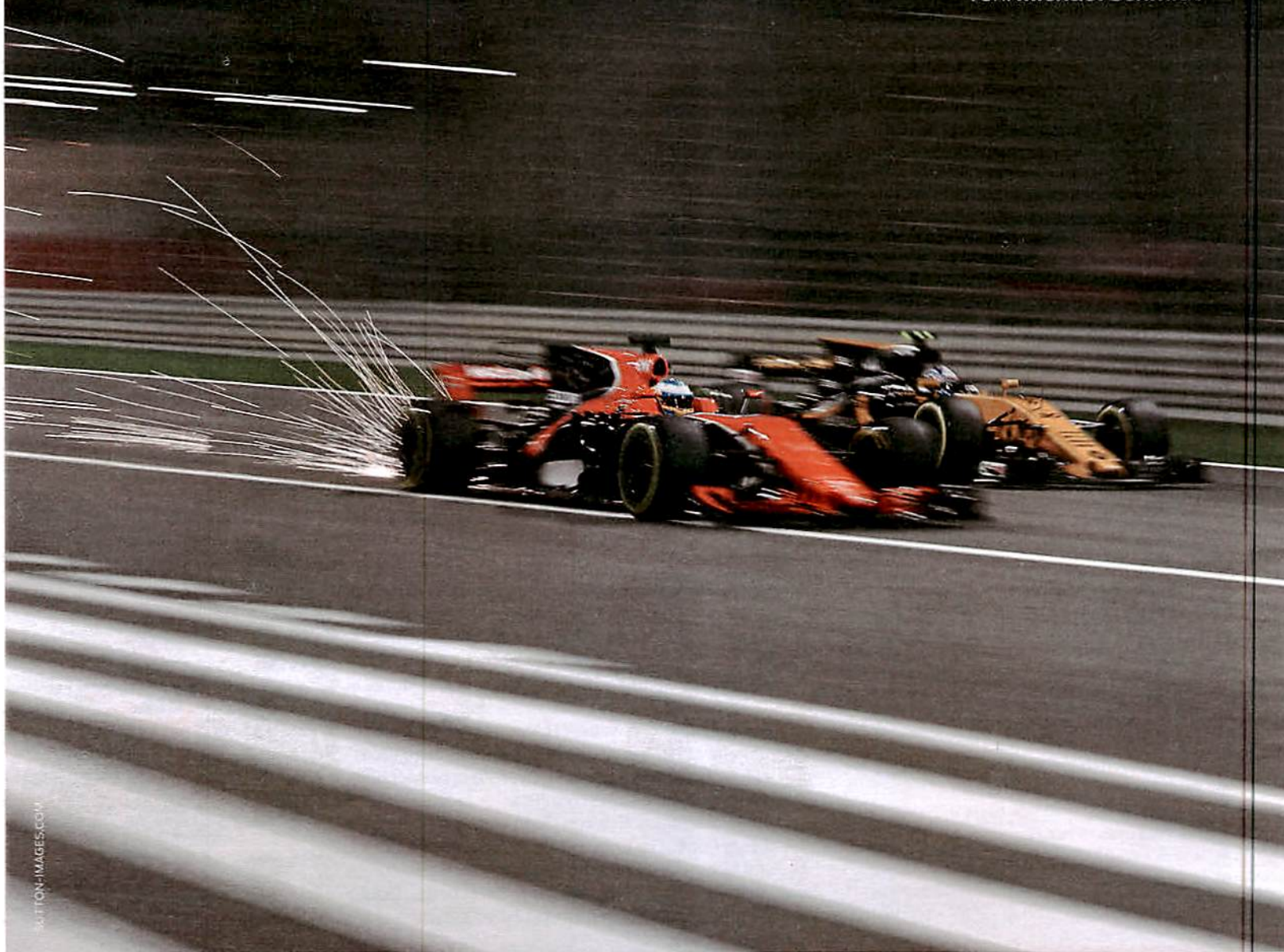
FAHRERNOTEN

-  **06/10** Ø 8,33
Lewis Hamilton
Mercedes AMG FI
-  **06/10** Ø 6,67
Valtteri Bottas
Mercedes AMG FI
-  **06/10** Ø 8,33
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **07/10** Ø 6,33
Daniel Ricciardo
Red Bull Racing
-  **09/10** Ø 9,33
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **06/10** Ø 6,33
Kimi Räikkönen
Scuderia Ferrari
-  **08/10** Ø 8,00
Sergio Pérez
Force India
-  **07/10** Ø 6,67
Esteban Ocon
Force India
-  **08/10** Ø 7,33
Felipe Massa
Williams FI
-  **06/10** Ø 6,00
Lance Stroll
Williams FI
-  **08/10** Ø 9,00
Fernando Alonso
McLaren FI
-  **03/10** Ø 4,00
Stoffel Vandoorne
McLaren FI
-  **04/10** Ø 6,67
Carlos Sainz
Scuderia Toro Rosso
-  **05/10** Ø 6,33
Daniil Kvyat
Scuderia Toro Rosso
-  **08/10** Ø 7,33
Romain Grosjean
Haas FI Team
-  **04/10** Ø 5,00
Kevin Magnussen
Haas FI Team
-  **08/10** Ø 7,00
Nico Hülkenberg
Renault FI
-  **04/10** Ø 3,67
Jolyon Palmer
Renault FI
-  **04/10** Ø 5,00
Marcus Ericsson
Sauber FI Team
-  **08/10** Ø 8,00
Pascal Wehrlein
Sauber FI Team

Was will Alonso in Indianapolis?

Es war der mediale Coup dieser Saison. Fernando Alonso geht fremd. Er verzichtet auf Monaco und fährt das Indy 500. Das steckt hinter der Aktion.

Von: **Michael Schmidt**



Der moderne Motorsport ist zu professionell. Das raubt ihm seinen Charme. Formel-1-Fahrer sind Formel-1-Fahrer. Punkt. Fremdgehen ist nicht mehr erlaubt. Die Hochleistungssportler haben sich auf das zu konzentrieren, für das sie viel Geld verdienen. Fernando Alonso angeblich 35 Millionen Dollar.

Bis in die 70er-Jahre mussten Rennfahrer Universaltalente sein. Die Formel-1-Piloten traten in allen möglichen Rennserien an. Sie fuhren Sportwagenrennen, in der Formel 2, in der Can-Am-Serie, in Indianapolis. Es war für die Fahrer ein nettes Zubrot

in einer Zeit, in der es nur wenige Top-Verdiener gab.

In den letzten 20 Jahren kamen Seitensprünge fast gänzlich aus der Mode. Ausgemusterte Formel-1-Piloten landeten erst im Herbst ihrer Karriere bei Langstreckenrennen oder in der IndyCar-Szene. Eine Ausnahme gab es: Nico Hülkenberg fuhr 2015 für Porsche zwei Rennen zur Langstrecken-WM. Und gewann prompt in Le Mans. Der Sieg des Formel-1-Piloten auf fremdem Terrain war für alle Beteiligten ein Gewinn. Das Medienecho hallte lange nach. Hülkenberg war plötzlich ein Star.

Prompt bekamen auch andere Formel-1-Piloten Lust auf einen Seitensprung. Fernando Alonso entdeckte plötzlich seine Liebe zu Le Mans und Indianapolis. Seit dem GP Spanien 2013 ist der zweifache Weltmeister ohne GP-Sieg. In dieser Zeit realisierte er, dass er schon zu alt ist, um die sieben WM-Titel von Michael Schumacher zu schlagen. „Jetzt bleibt mir nur noch das Triple.“

Es gibt nur einen Fahrer, der alle drei Pokale in die Vitrine stellen konnte. Graham Hill holte 1962 und 1968 für B. R. M. und Lotus den Formel-1-Titel, er siegte 1966 auf einem Lola-Ford des

Mecom-Teams bei den 500 Meilen von Indianapolis und gewann 1972 zusammen mit Henri Pescarolo auf Matra die 24 Stunden von Le Mans.

Alonso wie Jim Clark

Alonso genoss es, wieder einmal im Mittelpunkt zu stehen. „Es ist eine Win-Win-Situation für alle. Für die Formel 1, für IndyCar, für McLaren und Honda. Wann kann schon ein Team an einem Tag zwei der wichtigsten Autorennen bestreiten?“ Einen Gewinner der spektakulären PR-Aktion hat Alonso bei der Aufzählung vergessen: sich selbst.

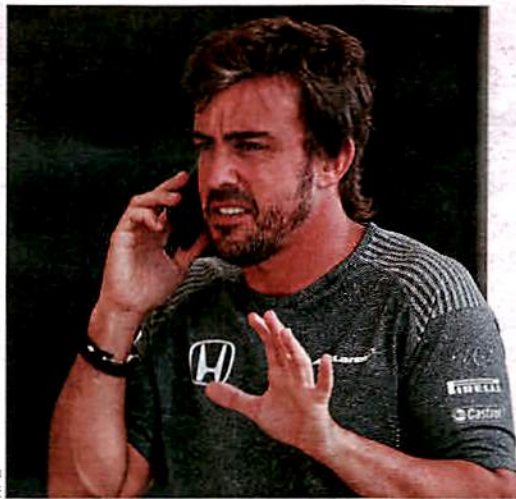
Dass er deshalb mit Monte Carlo ausgerechnet den Saisonhöhepunkt verpasst und das Rennen, in dem er mit seinem untermotorisierten McLaren-Honda am besten abschneiden könnte, nimmt Alonso in Kauf. „Jedes andere Rennen wäre mir leichter gefallen. Wenn ich das Triple schaffen will, muss ich irgendwann einmal damit anfangen.“

Der Spanier ist nicht der erste Fahrer, der auf Monte Carlo zugunsten von Indianapolis verzichtet. Jim Clark ließ 1965 Monte Carlo aus, um in Indy einen historischen Sieg einzufahren. Weil der Veranstalter in Monaco Lotus ohne Clark das Startgeld kürzen wollte, schickte Colin Chapman gar kein Auto ins Fürstentum. So weit geht McLaren nicht. Veteran Jenson Button wird Alonso vertreten. „Wir haben zwei Monaco-Spezialisten im Auto. Jenson hat 2009 den Grand Prix dort gewonnen, Vandoorne ein GP2-Rennen“, verteidigte Teamchef Zak Brown den Plan, seinen frustrierten Star bei Laune zu halten. In Bahrain kamen weitere Enttäuschungen hinzu. Innerhalb von 24 Stunden brach viermal ein Lager in der MGU-H. Stoffel Vandoorne konnte nicht starten. Alonso fuhr am Rande der Punkteränge, bis ihm wie in Melbourne der Sprit ausging.

Neustart in Montreal

Die Idee wurde eher zufällig bei einem Gespräch zwischen Zak Brown und Alonso in Australien geboren. Brown will die alten Tugenden von McLaren wiederbeleben und die Marke in mehreren Rennserien an den Start bringen. Alonso ahnte, dass er die erste Saisonhälfte würde abschreiben können. Er erzählte Brown von seinem Triple-Traum. Der schlechte Saisonstart half mit. McLaren und Honda kaufen sich Zeit und lenken von den Peinlichkeiten in der Formel 1 ab. „Hätte ich jetzt gleich viele Punkte wie Hamilton und Vettel, hätte ich sicher nicht auf 25 mögliche Punkte verzichtet. So aber konnte ich abwägen: Ein möglicher Sieg in Indy oder ein fünfter, sechster oder siebter Platz in Monte Carlo. Ab dem Grand Prix Kanada sollte für uns wieder Normalität einkehren.“ Bis dahin will Honda seinen neuen Motor fertigstellen.

Indy-Rookie Alonso fährt ohne ein konkretes Ziel in den Nudeltopf. Doch es wäre nicht Alonso, wenn er nicht voll auf Sieg gepolt wäre. „Ich habe keine Angst,



Unterschätzt Fernando Alonso die Herausforderung?



Graham Hill: Einziger Sieger bei den drei Traditionrennen



Der Frust über aussichtslose Zweikämpfe im hinteren Mittelfeld wächst bei Alonso mit jedem Rennen

! Alonso kann sich nur ins Schaufenster stellen, wenn er im Auto sitzt. So mimt er schweren Herzens den Teamplayer, vollbringt kleine Wunder und hofft auf bessere Zeiten.

nicht meine gewohnte Leistung abzurufen.“ Trotzdem hat die Formel 1 weiter Priorität in seinem Leben. „Ich bin auf dem Höhepunkt meiner Karriere. Im nächsten Jahr will ich endlich wieder um meinen dritten Titel fahren.“ Wo, das lässt der 35-jährige Spanier offen. „Der Indy-Deal hat nichts mit meinen Formel-1-Plänen zu tun. Ich werde mich erst in der Sommerpause entscheiden.“

Alonso dementierte Gerüchte, er werde die Saison nicht zu Ende fahren, wenn die Demütigung noch länger dauert. „Ich gebe nicht auf. Das Team erwartet von

mir jetzt einen Extrajob. Ich soll das gutmachen, was dem Auto fehlt.“ Die Diva spielt den Teamplayer, auch wenn es ihr schwer fällt. Er kann sich aber nur ins Schaufenster stellen, wenn er im Auto sitzt. Wirft er wie bei Ferrari wieder vorzeitig das Handtuch, hätte er sich endgültig bei allen Teams auf die schwarze Liste gesetzt. Momentan würde ihm wahrscheinlich nur sein altes Team Renault Asyl geben. Im Hinterkopf fährt aber immer noch die Hoffnung mit, vielleicht doch noch bei Mercedes zu landen, sollte Valtteri Bottas die Erwartungen nicht erfüllen. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

MIT DEM VATER IN LE MANS

Fernando Alonso will nach Indianapolis, Kevin Magnussen nach Le Mans. „Eigentlich will ich mich auf die Formel 1 konzentrieren, aber mein Vater fährt immer noch erfolgreich in seiner Kategorie in Le Mans. Es wäre schade, wenn wir es nicht einmal zusammen dort versuchen würden. Ich habe seine Karriere hautnah erlebt. Es wäre speziell, wenn wir zusammen in Le Mans einen Klassensieg einfahren könnten.“ Vater Jan Magnussen ist erst 43 Jahre alt. Er bestreift 25 Grands Prix und fährt immer noch GT-Rennen.

KEIN VERGLEICH ZU ALONSO

Fernando Alonsos Indy-Seitensprung wird bereits mit Nico Hülkenbergs Ausflug nach Le Mans verglichen. Der damalige Force-India-Pilot fuhr 2015 für Porsche zwei Rennen zur Sportwagen-WM und gewann überraschend die 24 Stunden von Le Mans. Hülkenberg erklärt, warum das eine mit dem anderen nicht zu vergleichen ist: „Ich habe im Gegensatz zu Fernando keinen Grand Prix ausgelassen. Auf Mon-

te Carlo würde ich nie verzichten. Außerdem konnte ich mich ein halbes Jahr auf das Auto und das Rennen vorbereiten.“

SAUBER CHECKT CHASSIS

Sauber-Ersatzpilot Antonio Giovinazzi produzierte in Shanghai zwei fast identische Unfälle. Im Training verlor der Italiener bei 180 km/h die Kontrolle und schlug mit 160 km/h in den Reifenstapel ein. Die maximale Verzögerung betrug 21 g. Der Crash im Rennen lag knapp unter 20 g. Die Geschwindigkeiten waren fast identisch mit dem Trainingscrash. Das Chassis wurde sicherheitshalber zum Check nach Hinwil zurückgefliegen.

MOTOGP-TEST ANGESTREBT

Die Fahrer sind sich einig. Sie würden den GP Monaco nicht für das Indy500 auslassen. Lewis Hamilton schweben die Zweirad-Raketen der MotoGP vor. „So eine Maschine würde ich gerne mal testen. Gibt es noch ein anderes Rennen? Wahrscheinlich das Daytona 500.“ Auch Daniel Ricciardo würde das Daytona 500 den 500 Meilen im Highspeed-Tempel

von Indianapolis vorziehen. „Indy schreckt mich irgendwie ab.“



Hamilton: MotoGP oder NASCAR?

WEHRLEIN WIEDER ZU ROC?

Seine Verletzung und der daraus resultierende Trainingsrückstand kosteten Pascal Wehrlein die ersten zwei Rennen. Trotzdem würde der Sauber-Pilot gerne wieder beim Race of Champions starten. „Ich fahre einfach gerne Rennen. Im nächsten Winter werde ich aber eher die Finger davon lassen.“

VETTEL-BRUDER IM TT CUP

Fabian Vettel, Bruder des vierfachen F1-Weltmeisters Sebastian Vettel, fährt in diesem Jahr im Audi TT Cup. Auf den 18-Jährigen wartet ein 340 PS starker Rennwagen.

ROWLAND BEFÖRDERT

Formel-2-Pilot Oliver Rowland schlüpft in eine Doppelrolle. Der DAMS-Pilot wurde von Renault zum Entwicklungsfahrer für das F1-Team befördert. In seiner neuen Aufgabe soll er vor allem Entwicklungsarbeit im Simulator leisten.

VETTEL HATTE GLÜCK

Sebastian Vettels Shanghai-Trick, sich versetzt in die Startposition zu stellen, wäre fast ins Auge gegangen. FIA-Rennleiter Charlie Whiting wollte schon den Start abbrechen. Dann hätte Vettel aus der Box starten müssen. Das war Whiting dann doch der Strafe zu viel. Deshalb übergab er die Angelegenheit den Sportkommissaren. MS/AH



Vettel entkam Strafe nur knapp

KOMMENTAR

Im Duell Ferrari gegen Mercedes steht es 2:1. Oder 68:61 Punkte im Titelrennen zwischen Sebastian Vettel und Lewis Hamilton. Hört sich eng an. Gefühlt hat Ferrari die Nase weiter vorn. Weil Mercedes immer noch auf seinem Problem von Melbourne sitzt. Der W08 ist das schnellere Auto auf eine Runde. Aber der Ferrari gewinnt am Sonntag. Unter bestimmten Bedingungen überhitzen an den Silberpfeilen die Hinterreifen. Gemeinsamkeiten? Voller Tank, 32 Grad Streckentemperatur, die jeweils weichste Gummimischung, die im Q2 der Qualifikation bereits angefahren wurde. Erst wenn wieder annähernd Samstagbedingungen herrschen, frische Reifen oder die härtere Mischung zum Einsatz kommen und das Auto mit abnehmender Benzinnmenge leichter wird, gehen die Mercedes wieder wie die Feuer-



Vettel geht mit 2:1 Siegen in Führung und ist schon jetzt WM-Favorit

wehr. Dann ist es aber oft schon zu spät. Mercedes ist in der ersten Rennhälfte – insbesondere bis zum ersten Boxenstopp – verwundbar. Beim Start, beim Timing des ersten Reifenwechsels. Ferrari kann offensiv taktieren. Mercedes ist in die Defensive gedrängt, weil man erst spät im Rennen Normalform erreicht.

Daraus resultieren Fehler. Der einzige Schutz gegen das Reifenproblem zu Rennbeginn ist eine Doppelführung mit Hamilton an der Spitze. Mercedes muss jetzt schon alle Karten auf den Engländer setzen. Weil jedes Zehntel zählt und nur Hamilton mit Vettel Schritt halten kann. Das Reifenfenster ist um 20 Grad

kleiner geworden. Für Mercedes zu klein. Das erinnert an die Probleme von 2013. Man hatte sie längst für gelöst erklärt. Sie kehrten wieder, weil Pirelli völlig neue Reifen und Mercedes ein völlig neues Auto gebaut haben. Die Ingenieure müssen die Dynamik ihres extralangen Tankers mit dem geringsten Anstellwinkel aller Autos im Feld erst einmal verstehen. Da gibt es offenbar noch massiv Verständnislücken. Ferrari versteht sein Auto und auch die Reifen. Der SF70H ist eine Allzweckwaffe, immer und überall schnell. Das macht Vettel und seine rote Göttin zu WM-Favoriten.



Michael Schmidt Redakteur

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

Formel 1

Pirellis Testplan

In Bahrain hat Pirelli gemeinsam mit den Teams die Reifentest-Pläne für 2017 bestimmt. Alle zehn Rennställe sind an Bord. Getestet wird an 25 Tagen auf acht verschiedenen Rennstrecken.

Von: **Andreas Haupt**

Das Reglement gestattet Pirelli unter der Saison 25 Testtage, um die Reifen für 2018 auf der Strecke auszuprobieren. Alle 25 Tage sind verplant. Was Pirelli besonders erfreut: Alle zehn Teams helfen bei der Reifenentwicklung. Das war im Vorjahr anders. Damals hat-

ten nur Mercedes, Ferrari und Red Bull die neuen Breitreifen getestet. Es gibt einen entscheidenden Unterschied: Die Teams dürfen diesmal mit den 2017er Autos anrücken. Für die Tests 2016 rüsteten die drei Topteams noch alte 2015er Autos um und versuchten, sie mit anderen Flügeln und Schürzen auf das Abtriebsniveau für 2017 zu trimmen. Den Rest schenkte sich die teure Entwicklung.

Der Testplan sieht acht Strecken vor: Bahrain, Barcelona, Paul Ricard, Silverstone, Magny Cours, Budapest, Mexiko und Interlagos. Aus logistischen Gründen schließen sechs Termine direkt an ein Rennwochenende an. Den Anfang macht Ferrari. Pirelli verpflichtete die Scuderia, an einem der beiden Bahrain-

Testtage nach dem GP Reifen-Arbeit zu verrichten. Ferrari absolviert noch zwei weitere Testtage. Die meisten Tests werden Red Bull und McLaren bestreiten, mit jeweils vier Einheiten. Die weiteren Teams teilen sich das Programm wie folgt: Mercedes (2), Renault (2), Toro Rosso (2), Williams (2), HaasF1 (2), Sauber (2), Force India (1). Weil an einem Tag manchmal zwei Teams gleichzeitig testen, wertet Pirelli die Einheit als doppelte Probefahrt. Auch zwei Regentests sind angesetzt: Paul Ricard und Magny Cours. Pirelli ist zufrieden: „Wir können von April bis November testen. Das ist deutlich mehr als 2016. Mit dieser Zeit können wir bessere Reifen für 2018 entwickeln“, sagt Pirelli-Rennchef Mario Isola. ■

Formel 1

Ferrari in Turbo-Not

Beim dritten Grand Prix müssen Ferrari, Renault und Honda bereits auf neue Motorenkomponenten zurückgreifen. Das schränkt sie bei der Entwicklung ein.

Von: **Michael Schmidt**

Der GP Bahrain war erst das dritte Rennen, und schon wurden die ersten Motorenkomponenten gewechselt. Ferrari, Renault und Honda sind bereits mit einem Motor im Rückstand. Sie mussten ihren Plan schon aufgeben, die jeweils sechs Komponenten der ersten Antriebs-einheit bis zum sechsten Rennen in Monte Carlo einzusetzen. Ferrari beklagte Laderschäden, Renault Motorplatzer und Honda MGU-H Defekte. Nur Mercedes hat noch eine weiße Weste.

Für den GP Kanada waren die ersten Ausbaustufen der V6-Turbos eingeplant. Ohne die Token-Regel setzt nur das Kontingent von vier Einheiten pro Fahrer dem Wettrüsten ein Limit. Jeder

Motorenlieferant kann also drei Mal ohne Strafen an der PS-Schraube drehen. Da Ferrari für Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen bereits die zweite Charge von Turbolader und MGU-H zum Einsatz brachte und Renault für Nico Hülkenberg, Daniil Kvyat und Carlos Sainz ein zweites Motorenpaket, hat sich deren Zahl an Upgrades auf zwei reduziert. Und wenn die erste Ausbaustufe in Montreal debütiert, haben die Mercedes-Gegner bereits die dritten Elemente von vier im System.

Vettel: „Das ist der Preis für unsere aggressive Entwicklung. Dafür haben wir auch viel mehr Leistung als letztes Jahr.“

Red Bull fährt mit gedrosselter Power. In der Hoffnung, dass die ersten Motoren so lange wie möglich überleben. Was einen Teil des Rückstands zu Mercedes und Ferrari erklärt und auch die starken Rundenzeiten des Werksautos im Vergleich zum Red Bull. Trotzdem fürchtet Teamberater Helmut Marko: „Bis Monte Carlo halten die Motoren nie.“ ■



Keine weiße Weste mehr: Vettel, Räikkönen, Kvyat, Sainz, Hülkenberg, Alonso

NACHRICHTEN

LIBERTY DROHT

Die neuen Besitzer der Formel 1 machen ernst: Liberty Media will in der Formel 1 eine Kostendeckelung einführen, damit das Feld näher zusammenrückt. Im Mai wird ein Plan vorgestellt. Bevor eine Kostenkontrolle wirklich eingeführt wird, soll sie ein Jahr lang ohne Konsequenzen getestet werden. Die Topteams wehren sich mit dem alten Argument: Das kann man nicht überprüfen. Liberty droht: „Dann zahlen wir einfach weniger Geld an die Teams.“

KEIN TÜRKI-GRAND-PRIX

Der neue Formel 1-Geschäftsführer Chase Carey traf sich vor dem GP Bahrain mit dem Staatspräsident der Türkei, Recep Tayyip Erdogan. In der Türkei wurden Meldungen verbreitet, dass der Grand Prix vor den Toren von Istanbul spätestens 2019 in den Kalender zurückkehren würde. Die Wahrheit sieht anders aus. Der Veranstalter hatte Carey zu Gesprächen eingeladen, Überraschungsgast war der Präsident. Erdogan wollte die Geschichte als Eigenwerbung für sein Referendum nutzen. Careys Partner Ross Brawn erklärte: „Wir sind da für die Politik benutzt worden. Es gibt im Moment keine fixen Pläne, in die Türkei zurückzukehren.“ Dafür bastelt Liberty für 2019 an einem Nachtrennen in New York auf der geplanten Strecke in New Jersey und einem Stadttrennen in Las Vegas.

VIER STATT DREI MOTOREN

Der Plan der FIA, ab 2018 nur noch drei Antriebseinheiten statt vier pro Fahrer zuzulassen, wird möglicherweise revidiert. Der Preis für Kundenteams soll dennoch von 17 auf 12 Millionen Euro reduziert werden. Die Hersteller haben ausgerechnet, dass es trotz Preisnachlass billiger ist, einen Motor mehr zu liefern. Würde das Kontingent auf drei reduziert, stiegen nicht nur die Laufzeiten an, sondern auch die Testzyklen und damit auch die Prüfstandskosten.

Reifen-Poker: Markelov und Leclerc erste Sieger

Heiße Temperaturen, sensible Reifen: Artem Markelov und Charles Leclerc meisterten die Herausforderung in der Hitze von Bahrain am besten. Der Ferrari-Nachwuchsmann verlässt die Wüste als Meisterschaftsführender.

Von: **Andreas Haupt**

Es ist der Start in eine neue Ära. Mit alten Autos. Die GP2 heißt jetzt Formel 2. Gefahren wird aber weiterhin mit einem alten Dallara-Einheits-

F2 BAHRAIN RENNEN 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Artem Markelov	58:18,977
2. Norman Nato	7,891
3. Charles Leclerc	13,780
4. Jordan King	17,478
5. Oliver Rowland	18,144
6. Alexander Albon	19,744
7. Luca Ghiotto	27,056
8. Nobuharu Matsushita	29,971
9. Antonio Fuoco	30,950
10. Nyck de Vries	35,726

F2 BAHRAIN RENNEN 2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Charles Leclerc	43:01,023
2. Luca Ghiotto	1,569
3. Oliver Rowland	2,898
4. Nicholas Latifi	7,575
5. Jordan King	9,962
6. Nyck de Vries	10,865
7. Alexander Albon	11,382
8. Artem Markelov	18,953
9. Johnny Cecotto	19,150
10. Antonio Fuoco	19,983

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Charles Leclerc	36
2. Artem Markelov	28
3. Oliver Rowland	20
4. Luca Ghiotto	18
5. Norman Nato	18
6. Jordan King	18
7. Alexander Albon	10
8. Nicholas Latifi	8
9. Nyck de Vries	5
10. Nobuharu Matsushita	4

chassis – Spezifikation GP2/11. Ein neues Auto soll es für die Formel 2 erst ab 2018 geben, was die Kosten etwas hochtreiben wird. Auch der Vierliter-Renault-V8, zusammengebaut bei Mecachrome, und die Pirelli-Reifen sind identisch zur Vorsaison.

Der Reifenlieferant wählte für Bahrain die Soft- und Medium-Gummis aus. In beiden Läufen spielten die Reifen die Hauptrolle. In beiden Rennen entschied die Taktik und eine schonende Fahrweise über Sieg oder Niederlage.

Die Pole-Position hatte sich Charles Leclerc mit über sechs Zehnteln Vorsprung vor Prema-Teamkollege Antonio Fuoco gesichert. Der Italiener flog nachträglich aus der ersten Reihe. Weil er einen Kontrahenten aufgehalten hatte, stuften ihn die Stewards um drei Plätze zurück. Der erste Sieger der neuen Formel 2 nahm das Rennen sogar von weiter hinten auf. Artem Markelov von Russian Time katapultierte sich früh von der siebten auf die dritte Position. Vorne wechselten sich Leclerc und Nato an der Spitze ab. Beide entschieden sich für einen frühen Reifentausch. Die Mechaniker wechsel-

ten von Medium auf Soft. Pirelli-Rennleiter Mario Isola wunderte sich: „Sie mussten einen langen Stint auf dem Soft-Reifen fahren. Und das bei diesen Temperaturen. Der Soft ist wirklich ziemlich weich.“

Die Strategie sollte nach hinten losgehen. Im Schluss-Akkord gingen Nato und Leclerc die Reifen ein. Markelov warf ein späterer Stopp zunächst über acht Sekunden zurück. Der Russe hatte dafür gegen Rennende die frischeren Gummis. In den letzten drei Runden schnupfte Markelov seine beiden Vordermänner locker auf. Seine Rundenzeiten waren zwischen zwei und drei Sekunden schneller. „Mein Ingenieur hat mich am Funk beruhigt, indem er mir sagte, dass meine Zeit am Ende kommen würde. Unsere Strategie war richtig gut“, freute sich der Auftaktsieger.

Im Sprintrennen am Sonntag taktierte Leclerc am geschicktesten. Der GP3-Champion von 2016 war einer von fünf Fahrern, die sich zu einem Reifentausch im 23-Runden-Rennen entschlossen. Es war die richtige Entscheidung. Zwar verlor der Monegasche seine



Beide Rennen wurden über die Taktik und die Reifen gewonnen. Promoter Bruno Michel darf sich über einen gelungenen Saisonauftakt freuen.

Führung und rutschte bis auf den 13. Platz zurück, doch mit einer frischen Garnitur Soft schnitt er in den letzten acht Umläufen durch das Feld wie ein warmes Messer durch die Butter. In der Schlussrunde setzte Leclerc den letzten Stich und zog an Luca Ghiotto vorbei. „Wir wägen zwischen Plan A und Plan B ab. Weil der Reifenverschleiß groß war, entschieden wir uns für Plan B und den Stopp. Bis vier Runden vor dem Ende dachte ich nicht, dass ich es schaffen werde“, erklärte der Meisterschaftsführende später. ■



Die Risiko-Taktik von Charles Leclerc im zweiten Rennen ging gerade so auf



FORMEL 3

Joel Eriksson fuhr erstmals in Silverstone, übernahm aber direkt die Spitze der Formel-3-Fahrerwertung

Eriksson ärgert Briten in Silverstone

Die Formel-3-EM ist mit drei unterschiedlichen Siegern in die Saison 2017 gestartet. Motopark-Pilot Joel Eriksson sammelte die meisten Punkte beim Saisonauftakt.

Von: **Tobias Grüner**

Nach dem Alleingang von Lance Stroll im Vorjahr verspricht die Formel-3-Saison 2017 deutlich mehr Spannung. Eine Reihe von Regeländerungen soll in der Nachwuchsklasse für eine höhere Leistungsdichte sorgen und gleichzeitig verhindern, dass sich Teams mit höheren Budgets Performance-Vorteile erkaufen. Nimmt man die Eindrücke vom Saisonstart in Silverstone, dann scheint das neue Konzept aufzugehen. Die Fans auf den Tribünen bekamen sowohl an der Spitze als auch im Mittelfeld viele spannende Zweikämpfe geboten. Am

Ende konnten sich Piloten von drei unterschiedlichen Teams die ersten Siegerpokale abholen. Und in der Gesamtwertung liegen nach den ersten drei Rennen fünf Fahrer innerhalb von nur 17 Punkten ganz vorne.

Eriksson führt vor Ilott

Erster Spitzenreiter des Jahres ist Joel Eriksson. Nach einem vierten Platz zum Auftakt hatte sich der schwedische BMW-Junior in den Rennen zwei und drei jeweils spannende Duelle mit dem Briten Callum Ilott geliefert, aus denen beide je einmal als Sieger hervorgingen. Ilott fehlen nur deshalb 12 Punkte auf den Tabellenführer, weil er sich im ersten Rennen auf halbfeuchter Strecke ins Kiesbett gedreht hatte. Eriksson zeigte sich trotz der Gesamtführung nicht ganz zufrieden: „Ich hatte leider im Sonntagsrennen massives Übersteuern. Da konnte ich nicht mit Ilott mithalten. Aber ich kann dennoch einigermaßen zufrieden sein. Es ist toll, als Spitzenreiter abzureisen, vor allem, weil

die Strecke ganz neu für mich war.“ Bester Rookie war in Silverstone Lando Norris. Der McLaren-Junior zeigte mit dem souveränen Sieg bei schwierigen Bedingungen im Freitagsrennen sein großes Potenzial. Schlechte Starts in den Läufen am Samstag und Sonntag verhinderten jedoch eine noch größere Punkteausbeute. Mit Maximilian Günther kämpft auch ein deutscher Nachwuchsmann um die Formel-3-Krone 2017. Der Vizemeister aus dem Vorjahr fuhr bei allen drei Rennen konstant in der Spitzengruppe mit, hatte aber beim Auswärtsspiel in Silverstone keine echte Siegchance gegen die britischen Piloten. Auch Mick Schumacher hinterließ einen starken Eindruck zum Start in das Jahr. Mit den Plätzen acht und sechs, und damit zwei Podiumsplätzen in der Rookie-Wertung, gab der Sohn des Formel-1-Rekordchampions einen gelungenen Einstand. Ein unglücklicher Dreher im Startgetümmel des dritten Rennens zerstörte allerdings die Hoffnungen auf eine

F3 EM SILVERSTONE 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Lando Norris	36:34,049
2. Jake Dennis	1,683
3. Maximilian/Günther	2,432
4. Joel Eriksson	3,207
5. Joey Mawson	4,991
6. Harrison Newey	9,376
7. Guanyu Zhou	13,253
8. Mick Schumacher	14,154
9. Pedro Piquet	14,644
10. Jehan Daruvala	15,574

F3 EM SILVERSTONE 2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Joel Eriksson	35:26,3
2. Callum Ilott	2,336
3. Jake Hughes	15,397
4. Maximilian Günther	18,679
5. Jake Dennis	19,202
6. Mick Schumacher	23,124
7. Guanyu Zhou	23,779
8. Jehan Daruvala	24,829
9. Lando Norris	25,412
10. Harrison Newey	25,942

F3 EM SILVERSTONE 3

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Callum Ilott	35:32,355
2. Joel Eriksson	6,815
3. Lando Norris	7,626
4. Maximilian Günther	10,974
5. Jake Dennis	11,755
6. Jehan Daruvala	14,734
7. Nikita Mazepin	19,509
8. Joey Mawson	20,019
9. Harrison Newey	24,171
10. Ralf Aron	26,58

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Joel Eriksson	55
2. Callum Ilott	43
3. Lando Norris	42
4. Maximilian Günther	39
5. Jake Dennis	38
6. Jake Hughes	15
7. Joey Mawson	14
8. Jehan Daruvala	13
9. Mick Schumacher	12
10. Guanyu Zhou	12

noch größere Punkteausbeute. Mit dem Iserlohner David Beckmann und dem Kölner Keyvan Andres Soori sind dieses Jahr noch zwei weitere ganz junge Piloten unter deutscher Flagge in der Formel 3 unterwegs. Beide Neulinge lieferten im Mittelfeld beherrzte Duelle ab, konnten aber keine Punkte von der Insel mitnehmen. Das Gleiche gilt auch für das österreichische Talent Ferdinand von Habsburg, der die Pace seiner Carlin-Teamkollegen noch nicht ganz mitgehen konnte. ■

Toyota gewinnt LMP1-Krimi



Toyota gewann beim Saisonstart der Sportwagen-WM in Silverstone den ersten Schlagabtausch in der LMP1-Klasse gegen Porsche – doch das Resultat war knapper als erwartet. Jetzt stellt sich die Frage: Warum?

Von: **M. Schurig, A. Cotton**

Eine Runde Rückstand wäre im Rennen keine Schande gewesen, angeblich hatte man das bei Porsche intern sogar erwartet. Als sich die Zielflagge beim ersten WM-Lauf 2017 in Silverstone senkte, betrug der Rückstand gerade mal 6,173 Sekunden auf den siegreichen

Toyota von Kazuki Nakajima, Anthony Davidson und Sébastien Buemi. Nur 6 Sekunden nach 6 Rennstunden? Im Zeittraining sah das alles völlig anders aus: Da hatte Toyota-Pilot Kamui Kobayashi seine Extraklasse unter Beweis gestellt, als er den Grundstein für die Pole-Position mit einer Rundenzeit legte, die man auf den ersten Blick kaum glauben wollte: 1.36,793 Minuten. Die bisher schnellste Runde eines LMP1-Fahrzeugs in Silverstone stammt aus dem Jahr 2015 und betrug 1.39,534 Minuten. Dazu hängt Toyota Porsche um gut 1,5 Sekunden ab.

Zugegeben: Kobayashi unterbot die eigene Quali-Simulation des Teams, doch der Speed war beeindruckend. Natürlich okkupierten die beiden Toyota TS050 Hybrid die erste Startreihe. Por-

DIE POLE-ZEIT VON TOYOTA-STAR KOBAYASHI WAR EIN SCHOCK – DREI SEKUNDEN SCHNELLER ALS DIE ALTE LMP1-BESTMARKE!

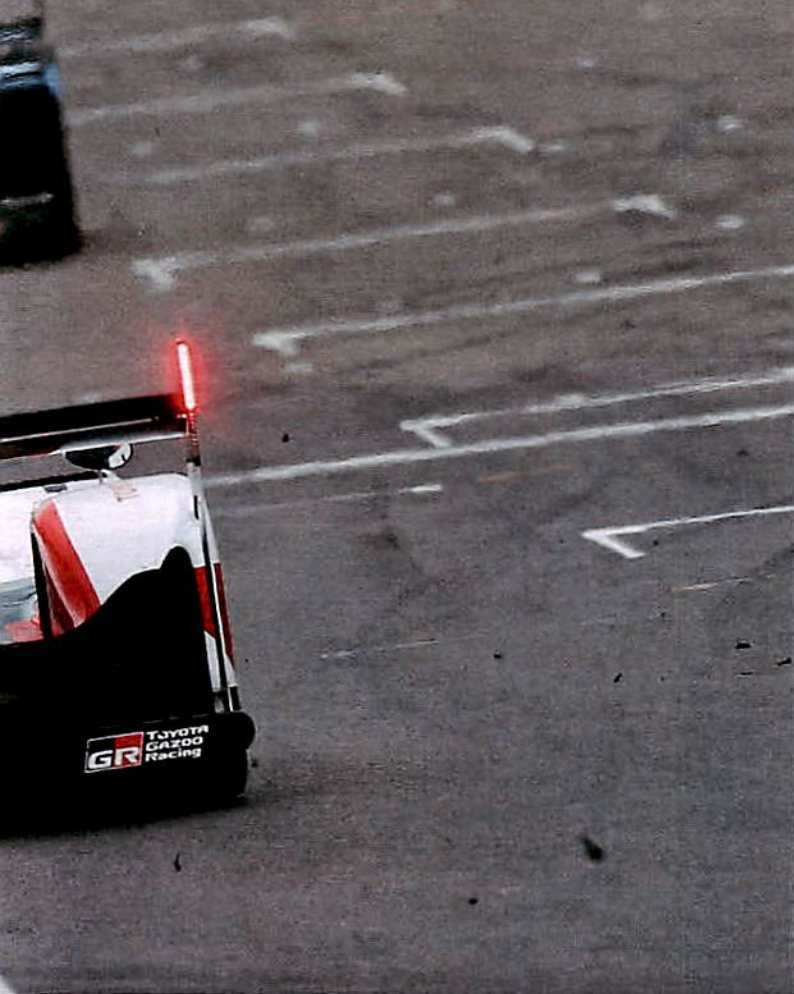
sche blieben nur die Plätze 3 und 4, denn die Schwaben traten anders als Toyota mit einem für die Strecke in Silverstone weniger passenden Low-Downforce-Paket an, das eigentlich primär für das 24h-Rennen in Le Mans entwickelt wird. Zwar haben sich auch in der Vergangenheit die Kräfte-

verhältnisse von Qualifying zu Rennen verändert, doch selbst bei Porsche war man überrascht, wie nahe man an Toyota im Rennen dran war. „Teilweise kann ich mir das gar nicht erklären, denn es macht eigentlich keinen Sinn“, sagte Porsche-Teamchef Andreas Seidl.

Die Polesitter im Pech

In den knapp drei ersten Rennstunden war es weitgehend trocken. Zwar konnte sich Toyota zu Rennbeginn schnell von den Porsche 919 Hybrid absetzen, doch nach dem ersten Stint betrug der Rückstand nur 13 bzw. 20 Sekunden. In diesem Jahr müssen die Teams aufgrund neuer Reifenregeln im Rennen Doppelstints fahren – doch auch dort konnte sich Toyota nicht erwartet deutlich absetzen, der Abstand blieb

Den Toyota sah Porsche nur so: von hinten. Doch der Abstand war auch im Rennen knapp



nahezu identisch. Doch just um die Serie der zweiten Stopps verlor Toyota mit dem Fahrzeug der Polesitter den Anschluss: Bei Mike Conway brach zwei Runden vor dem zweiten Stopp der hintere Stabilisator, das Handling verschlechterte sich dramatisch, und zu allem Überfluss hatte Kobayashi direkt nach dem Stopp ein Problem mit der Benzinpumpe, was einen komplizierten Reset auf der Strecke erforderlich machte und fast 20 Sekunden kostete.

Später verunfallte Neuzugang José María López nach nur drei Runden im Stint bei einsetzendem Regen und beschädigte den TS050 stark – das Auto schaffte es nicht mal mehr zurück in die Punkteränge.

Die Leader Davidson, Buemi und Nakajima konnten ihren

Vorsprung auf die beiden LMP1-Porsche bis zur Rennhalbwert ausbauen: Der Porsche mit der Startnummer 2 von Timo Bernhard, Earl Bamber und Brendon Hartley hatte da bereits 35 Sekunden Rückstand, das Schwesterauto von André Lotterer, Nick Tandy und Neel Jani lag wegen Handlingsproblemen sogar schon 57 Sekunden zurück.

Doch die Renngötter würfeln das Spiel neu aus: Ein Regenschauer in der dritten Rennstunde machte den Anfang. Porsche blieb auf der sicheren Seite und wechselte beide Autos auf Intermediates, Toyota beließ den führenden TS050 auf Slicks. So büßte Davidson zwar zunächst die Führung ein, doch als die Porsche wieder auf Slicks zurückwechseln mussten, war der Brite natürlich wieder in Führung – und

zwar mit dem eben beschriebenen satten Vorsprung.

Zweieinhalb Stunden vor Rennende schmolz das Toyota-Zeitguthaben bei der ersten Full Course Yellow. Kurz nach dem Restart ereignete sich dann der Unfall von Toyota-Pilot López, der erst die zweite FCY auslöste und dann sogar wegen Säuberungsarbeiten auf der Strecke in eine volle Safety-Car-Phase umgewandelt wurde – der schöne Vorsprung war futsch, und das Rennen begann nach vier Stunden von Neuem.

Spannendes LMP1-Finale

Der im Ziel drittplatzierte LMP1-Porsche von Lotterer, Tandy und Jani verlor zwar abermals schnell den Anschluss an die Spitze, doch der zweite Porsche blieb bis zu seinem letzten Boxenstopp 32 Minuten vor Rennende auf Tuchfühlung – mehr als 15 bis 20 Sekunden konnte sich Sébastien Buemi im Toyota nicht absetzen.

Porsche verzichtete beim letzten Stopp auf einen Reifenwechsel – und kam so vor dem Toyota wieder auf die Strecke. Buemi hatte bei seinem letzten Stopp frische Reifen aufgenommen – doch jetzt lag er erst mal acht Sekunden hinter dem Porsche.

„Wir haben zugunsten der Track Position auf den Reifenwechsel verzichtet“, so Porsche-Teamchef Seidl nach dem Rennen, „in der Hoffnung, dass wir vielleicht vom Verkehr oder vom neuerlich einsetzenden Regen profitieren könnten.“ Dazu hatte Porsche den besseren Topspeed als Toyota – was vor möglichen Angriffen auf den langen Geraden in Silverstone schützte.

Doch Buemi drehte in seinem Schlussstint auf, verkürzte den Rückstand binnen neun Runden auf null – und überraschte dann Brendon Hartley mit einem beherzten und erstklassig ausgeführten Überholmanöver im langsamen Loop-Kink – nur 12 Minuten vor dem Rennende.

Hartley: Ein netter Mann?

„Ich muss schon zugeben, dass Brendon nett zu mir war und nicht die Tür zuwarf, denn ich habe das Manöver sehr spät angesetzt“, erklärte Buemi nach dem Rennen. „Aber das war unsere einzige Chance – und auch die einzige Stelle, wo es funktionieren konnte.“

Die Fans hatten also in Silverstone ein spannendes Rennen in der LMP1-Klasse serviert bekommen. „Mir war es einen Tick zu

NACHRICHTEN

VERTRAG VERLÄNGERT

FIA und ACO haben in Silverstone den WM-Vertrag für drei Jahre bis zum Ende der Saison 2020 verlängert. Die Frage, wie strikt die FIA auf der Einhaltung der Vertragsregel bezüglich der Mindestanzahl an Herstellern in der LMP1-Klasse – im Vertrag sind drei fixiert, derzeit fahren mit Porsche und Toyota aber nur zwei – achten wird, wurde nicht beantwortet. Für 2017 soll die Sichtbarkeit der GTE-Pro-Klasse, die erstmals einen WM-Titel erhalten hat, ab 2018 erhöht werden. Angeblich ist dabei auch ein Quali-Rennen im Gespräch.

VERTRAG BEENDET

Den seit vielen Jahren bestehenden Vertrag mit dem Kraftstofflieferanten Shell haben die WM-Macher indes nicht verlängert. Als neuer Partner wurde in Silverstone Total bestätigt. Die Franzosen haben ihr Engagement in der Formel 1 mit Red Bull und Renault beendet, das auf 30 Millionen Euro geschätzt wird. Das finanzielle Engagement in der Sportwagen-WM und in Le Mans ist deutlich günstiger – angeblich im Bereich von fünf Millionen Euro.

LMP2: ENGER DREIKAMPF

Das Duell in der LMP2-Klasse machten in Silverstone drei Teams unter sich aus: Jackie Chan Racing (Jarvis/Tung/Laurent) siegte mit 19 Sekunden Vorsprung auf Rebellion Racing (Canala/Prost/Senna) und TDS Racing (Perrodo/Collard/Vaxivière). Das Trio an der Spitze distanzierte dabei das restliche LMP2-Feld – das ausschließlich aus Oreca-Fahrzeugen bestand – um eine volle Runde. Besonders beeindruckend war das WM-Debüt des 19-jährigen Franzosen Thomas Laurent, der im siegreichen Jackie-Chan-LMP2 mit sehr starken Rundenzeiten und hoher Konstanz aufhorchen ließ. „Er ist ein großes Talent für die Zukunft“, bestätigte auch Teamkollege und Ex-Audi-Werksfahrer Oliver Jarvis.

spannend“, gestand Toyota-Technikchef Pascal Vasselon. Auch der Franzose konnte nicht wirklich erklären, warum sich die Performance-Übermacht aus dem Qualifying nicht ins Rennen übersetzen ließ: „Wir haben die Fahrer erstens angewiesen, im Verkehr kein Risiko einzugehen, da wir unsere Vorbereitung auf Le Mans nicht gefährden wollten, denn unsere Ersatzteillage ist noch angespannt. Dazu mussten unsere Fahrer auf den linken Vorderreifen aufpassen, was zusammen sicher Performance und Rundenzeit gekostet hat.“

Toyota war zwar schneller als Porsche, aber nur phasenweise, und es ist schwer, ein Muster zu erkennen. „Für mich ist die Lage nicht schlüssig“, hielt Porsche-Teamchef Seidl fest. „Wir hatten befürchtet, hier eventuell sogar unter die Räder zu geraten – am Ende hätten wir fast das Rennen gewonnen. Damit hatte ich überhaupt nicht gerechnet!“

Porsche: Bessere Stopps

Zwar konnte Porsche den Speed von Toyota auf der Strecke nicht ganz mitgehen, dafür holte man sich die verlorene Zeit in der Boxengasse wieder zurück: Zwischen zwei und fünf Sekunden knöpfte man Toyota bei jedem Stopp ab. Offenbar hat man wieder einen Kniff beim Nachtanken gefunden, der netto zwei Sekunden pro Tankvorgang zu bringen scheint. Zweitens tritt Porsche mit fixierten Radmuttern an, das bringt noch mal mehrere Zehntel beim Reifenwechsel. „Wir haben im Winter viel Arbeit in die Boxenstopps gesteckt“, sagt Seidl. Sein Gegenspieler Vasselon gibt zu, dass Toyota hier nachlegen muss: „Beim siegreichen Auto mit der Startnummer 8 hatten wir ein konkretes Problem beim Nachtanken, das hat uns bis zu fünf Sekunden pro Stopp gekostet. Und ja, ganz generell sind die Porsche-Stopps schneller als bei uns, das müssen wir lösen.“ Dazu scheint Porsche weiterhin einen Vorteil bei der Reichweite zu haben: Die knauserigen Schwaben schafften in Silverstone immer mindestens eine Runde mehr als Toyota, obwohl die Japaner ihr V6-Biturbo-Triebwerk für 2017 ganz besonders auf hohe Effizienz und guten Verbrauch getrimmt hatten – doch Porsche scheint auch an dieser Front keineswegs geschlafen zu haben.

Fügt man alle Mosaiksteinchen zusammen und addiert



Porsche schlug Toyota in der Boxengasse mit mindestens zwei Sekunden pro Stopp – manchmal mit fünf Sekunden



Da der zweite Toyota nach Unfall keine Punkte sammelte, führt Porsche nach Silverstone sogar die Hersteller-WM an

noch den Umstand, dass Porsche das Qualifying laut eigener Aussage komplett verhaun hat, dann kann man bestenfalls festhalten, dass das Speed-Delta zwischen den beiden LMP1-Fahrzeugen nicht sonderlich groß sein kann. Toyota hatte in Silverstone einen Vorteil, weil man mit mehr Abtrieb fuhr. Und das sogenannte Low-Downforce-Paket von Porsche wurde zugunsten von mehr Abtrieb aufwendig aufgepeppt, was an den Radhäusern ebenso zu sehen war wie am massiven Gurney an der Motorabdeckung.

Theoretisch liegt das Delta für ein LMP1-Auto zwischen Low- und High-Downforce in Silverstone bei 1,5 Sekunden pro Runde – und etwa in diesem Bereich bewegten sich auch die Unterschiede zwischen Porsche und Toyota. Es gibt sogar eine kleine

DIE WAHRHEIT WERDEN WIR ERST IN SPA SEHEN, WENN AUCH TOYOTA MIT DEM AERO-PAKET FÜR WENIG ABTRIEB ANTRITT.

Fraktion im Fahrerlager, die glaubt, dass die Hersteller noch Performance zurückhalten, um den Gegner in Ungewissheit zu wiegen – obwohl es in dieser Klasse ja bekanntlich keine Fahrzeugeinstufungen gibt. Das wahre Delta zwischen den beiden LMP1-Kampfhähnen – wenn es denn überhaupt eines gibt – werden wir erst beim zweiten WM-Lauf in Spa wirklich sehen.

Dort fährt nämlich der dritte Toyota mit dem sogenannten Le-Mans-Kit für wenig Abtrieb. Und damit haben wir dann in Belgien zumindest theoretisch Waffengleichstand. Porsche-Pilot Timo Bernhard ahnt Gutes: „Ich habe so ein Gefühl, dass das 2017 eine ganz enge Kiste zwischen uns und Toyota werden könnte.“ Das ist im Moment wohl die zutreffendste Prognose. ■

ERSTER WM-LAUF IN SILVERSTONE

Länge der Strecke: 5,901 Kilometer; **Renndistanz:** 197 Runden gleich 1162,497 Kilometer
Pole-Position LMP1: #7 Toyota 1.37,304 Minuten; **Pole-Position LMP2:** #26 G-Drive-Oreca 1.44,387 Minuten;
Pole-Position GTE-Pro: #67 Ford GT 1.56,202 Minuten; **Pole-Position GTE-Am:** #98 Aston Martin 1.59,562 Minuten
Schnellste Rennrunde LMP1: #8 Sébastien Buemi Toyota TS050 Hybrid: 1.39,804 min
Schnellste Rennrunde LMP2: #38 Oliver Jarvis Jackie Chan-Oreca 1.46,256 min
Schnellste Rennrunde GTE-Pro: #67 Andy Priaulx Ford GT 1.57,416 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1. LMP1-H	#8	Buemi / Davidson / Nakajima	Toyota TS050 Hybrid	6:00.33,211 Stunden
2. LMP1-H	#2	Hartley / Bamber / Bernhard	Porsche 919 Hybrid	+6,173 sec
3. LMP1-H	#1	Tandy / Lotterer / Jani	Porsche 919 Hybrid	+46,956 sec
4. LMP2	#38	Tung / Jarvis / Laurent	Chan-Oreca	+13 Runden
5. LMP2	#31	Canal / Prost / Senna	Rebellion-Oreca	+13 Runden
6. LMP2	#28	Perrodo / Vaxivière / Collard	TDS-Oreca	+13 Runden
7. LMP2	#36	Lapierre / Menezes / Rao	Signatech-Alpine	+14 Runden
8. LMP2	#26	Rusinov / Thiriet / Lynn	G-Drive-Oreca	+14 Runden
9. LMP2	#24	Graves / Hirschi / Vergne	Manor-Oreca	+14 Runden
10. LMP2	#25	Gonzalez / Trummer / Petrov	Manor-Oreca	+15 Runden
11. LMP2	#37	Cheng / Brundle / Gommendy	Chan-Oreca	+15 Runden
12. LMP2	#13	Beche / Heinemeier-Hansson / Piquet	Rebellion-Oreca	+25 Runden
13. GTE-Pro	#67	Priaulx / Tincknell / Derani	Ford GT	+26 Runden
14. GTE-Pro	#51	Calado / Pier Guidi	Ferrari 488 GTE	+26 Runden
15. GTE-Pro	#91	Lietz / Makowiecki	Porsche 911 RSR	+26 Runden
16. GTE-Pro	#66	Mücke / Pla / Johnson	Ford GT	+26 Runden
17. GTE-Pro	#71	Rigon / Bird	Ferrari 488 GTE	+27 Runden
18. GTE-Pro	#95	Thilm / Sørensen / Stanaway	Aston Martin Vantage GTE	+27 Runden
19. GTE-Pro	#97	Turner / Adam / Serra	Aston Martin Vantage GTE	+29 Runden
20. GTE-Am	#61	Mok / Sawa / Griffin	Ferrari 488 GTE	+31 Runden
21. GTE-Am	#98	Dalla Lana / Lamy / Lauda	Aston Martin Vantage GTE	+31 Runden
22. GTE-Am	#77	Ried / Calroli / Dienst	Porsche 911 RSR (991)	+31 Runden
23. LMP1-H	#7	Conway / Kobayashi / Lopez	Toyota TS050 Hybrid	+38 Runden
24. GTE-Am	#86	Wainwright / Barker / Foster	Porsche 911 RSR (991)	+54 Runden
Nicht klassiert				
GTE-Am	#54	Flohr / Molina / Castelacci	Ferrari 488 GTE	
LMP1-L	#4	Webb / Kraihamer / Rossiter	Kolles CLM P1/01-Nismo	
GTE-Pro	#92	Christensen / Estre	Porsche 911 RSR	

FAHRER LMP1

1.	Anthony Davidson	25
1.	Sébastien Buemi	25
1.	Kazuki Nakajima	25
2.	Timo Bernhard	18
2.	Brendon Hartley	18
2.	Earl Bamber	18
3.	Andre Lotterer	15
3.	Neel Jani	15
3.	Nick Tandy	15
4.	Oliver Jarvis	12

HERSTELLER LMP1

1.	Porsche	33
2.	Toyota	25,5

FAHRER GTE-PRO

1.	Andy Priaulx	25
1.	Harry Tincknell	25
1.	Luis Felipe Derani	25
2.	Alessandro Pier Guidi	18
2.	James Calado	18
3.	Frédéric Makowiecki	15
3.	Richard Lietz	15
4.	Stefan Mücke	12
4.	Olivier Pla	12
4.	Billy Johnson	12

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Ford	37
2.	Ferrari	28
3.	Porsche	16
4.	Aston Martin	14

KOMMENTAR

Die Fans dürfen sich jetzt schon die Hände reiben: Zwar treten in der LMP1-Topklasse der Sportwagen-WM nach dem Audi-Rückzug nur noch zwei Hersteller gegeneinander an, doch das Duell Toyota gegen Porsche verspricht jetzt schon Spannung pur. Noch ist die Gefechtslage aber unübersichtlich: Die unterschiedlichen Aero-Pakete machen die Standortbestimmung in Silverstone schwierig, die kalten Temperaturen haben auch nicht geholfen, und die zahlreichen Regenschauer machten es schwierig, die Reifennutzung bei den seit 2017 zwangsweise vorgeschriebenen Doppelstints im Rennen zu dechiffrieren. Die Quali-Performance von Toyota war der Kracher: Kobayashi unterbot die bisherige LMP1-Best-

marke um volle drei Sekunden – obwohl die Energiemengen seit 2015 gekappt und die Aero-Pakete für 2017 beschnitten wurden. In Summe sind die LMP1-Autos abermals schneller geworden – die Entwicklungsgeschwindigkeit ist beeindruckend. Bei dem wüsten Speed-Duell kann es nicht verwundern, dass es im Hintergrund offenbar noch Diskussionen um technische Detaillösungen bei den neuen LMP1-Rennwagen gibt – der scharfe Wettbewerb hatte schon vor zwei Jahren in Le Mans zu ähnlichen Debatten geführt. Am Ende wird die Kombination aus Speed und Zuverlässigkeit über das Kräfteverhältnis zwischen Porsche und Toyota entscheiden. Bei Porsche wähnt man sich standfest, bei Toyota



Wer hat 2017 in der LMP1-Klasse die Nase vorn? Noch ist die Antwort offen

werden Haltbarkeitsprobleme beim Antrieb – Motor und Hybrid – offen zugegeben. Das erste Speed-Duell hat Toyota gewonnen, aber nur knapp. Wir alle dürfen uns auf eine spannende Saison 2017 freuen!



Marcus Schurig
Chefredakteur

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



Ford regiert in Silverstone

Beim Saisonauftakt der Sportwagen-Weltmeisterschaft in Silverstone dominierte Ford das Geschehen in der GTE-Klasse. Dahinter lieferten sich Ferrari und Porsche ein enges Rennen, während Aston Martin deutlich zu langsam war.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Nach dem Zeittraining schwante den Gegnern in der GTE-Klasse Böses: Ferrari hatte als bester Verfolger fast acht Zehntel auf den Ford GT von Harry Tincknell, Andy Priaulx und Luís Felipe Derani verloren, Aston Martin fehlte eine Sekunde und Porsche gleich 1,8 Sekunden. War der gewählte Startpunkt der Balance of Performance (BoP), der im Wesentlichen auf dem WM-Saisonfinale in Bahrain 2016 basierte, doch falsch? Nach dem Rennen konnte man festhalten,

dass sich eine Art Dreiklassengesellschaft gebildet hatte: Ford dominierte auch im Rennen, doch der Abstand zum Verfolgerpaket aus Ferrari und Porsche war deutlich geringer als noch im Qualifying. Einzig der amtierende GTE-Weltmeister Aston Martin war im Rennen unter keinen Umständen wettbewerbsfähig.

Doppelstints als Ernstfall

Die Pole-Sitter Priaulx, Tincknell und Derani siegten auch im Rennen deutlich, trotz einer Safety-Car-Phase, die das GTE-Feld zwei Stunden vor Rennende wieder nahe beieinander schob. Im Ziel betrug der Abstand auf den zweitplatzierten Ferrari 488 GTE von James Calado und Alessandro Pier Guidi trotzdem wieder 15 Sekunden, der drittplatzierte Porsche 911 RSR von Richard Lietz und Frédéric Makowiecki wies bereits 26 Sekunden Rückstand auf.

Das große Fragezeichen vor dem Rennen war der Reifenverschleiß, denn analog zur LMP1-Klasse wurde die Anzahl der Reifensätze für Zeittraining und

IST ES EIN ZUFALL, DASS FORD UND FERRARI MIT DEN DOPPELSTINTS AM BESTEN KLARKAMEN? IST DER MITTELMOTOR DER TRUMPF?

Rennen von sechs auf vier reduziert – die Teams müssen nun also im Rennen Doppelstints fahren. Das etwas launische Wetter vereitelte eine klare Einschätzung, doch Ford und Ferrari kamen gemessen am Speed im zweiten Stint mit der neuen Herausforderung eindeutig am besten zurecht: Ferrari schaffte bis zu zweieinhalb Stints mit einem Satz, bei Ford musste nur der am stärksten belastete linke Vorderreifen bei jedem Stopp gewechselt werden.

Nimmt man nur die schnellsten Rennrunden als Maßstab, so

war auch die Hackordnung im Rennen klar: Ford markierte mit 1.57,416 min die Bestzeit, Porsche lag auf Platz zwei (1.58,193), dann kam Ferrari (1.58,687), und Aston Martin hinkte klar hinterher (1.59,297). Bezogen auf einen höheren Prozentsatz (also mehr Runden im Schnitt) lag Ford gut drei Zehntel besser als Ferrari oder Porsche, wobei die Italiener ihre schnellsten Runden teilweise sogar erst im zweiten Stint schafften.

Will sagen: Unabhängig von den Fahrzeugeinstufungen überlagerte das Reifenthema das Bild bei der Performance in der GTE-Pro-Klasse, zumal Aston Martin ja im Gegensatz zur Konkurrenz auch noch Dunlop-Reifen verwendet. Dazu überlappten sich die Strategien schon im Qualifying: Viele Teams opferten zwei Sätze, Porsche zum Beispiel nutzte nur einen Satz. „Unsere Vorbereitung war komplett auf das Rennen ausgerichtet“, erklärte Porsche-GTE-Projektleiter Marco Ujhasi. „Daher hatten wir auch nicht die Pace über eine Runde.“



Der Sieg von Ford wäre in Silverstone ohne Safety-Car-Phase und einem Technikproblem noch deutlicher ausgefallen



Spitzenreiter beim Reifenverschleiß war in Silverstone ganz klar Ferrari



Porsche holte bei der offiziellen WM-Rückkehr gleich einen Podestplatz



Aston Martin kam mit Rundenrückstand auf die Plätze sechs und sieben

Im Rennen haben wir sogar zeitweise geführt, aber wenn man die Stopps im Rennen vergleicht und analysiert, wer wann wie viele Reifen gewechselt hat, dann erkennt man die wahren Stärken der Modelle."

Zufriedenheit bei Michelin

Bei-Reifenpartner Michelin war man happy mit dem Ergebnis: „Die Rundenzeiten steigen im zweiten Stint zwar stärker an als bei den LMP1-Autos, doch das ist logisch, bezogen zum Beispiel auf das höhere Gewicht oder den höheren Schwerpunkt“, erklärte Michelin-GT-Rennchef Jérôme Mondain. „Aber viele hatten ja befürchtet, dass die Reifenregeln alles auf den Kopf stellen würden – und das war in Silverstone sicher nicht der Fall.“

Das Rennen in der GTE-Klasse war durchaus unterhaltsam: Zwar setzte sich der Ford von der Pole leicht ab, doch eine nicht korrekt schließende Tür sowie ein schleichender Plattfuß zwangen Andy Priaulx zu einem frühen Stopp nach 15 Runden, wo-

mit das Topauto out of sequence zum Rest des Feldes war. Doch durch clevere Strategie und etwas Glück mit der Safety-Car-Phase kämpfte man sich wieder zurück an die Spitze des Feldes.

In der Schlussphase musste Tincknell bei zweieinhalb Stints nur ein Mal den linken Vorderreifen wechseln. Der Sieg geriet Minuten vor Schluss nur deshalb in Gefahr, weil sich abermals die rechte Fahrzeugtür in Linkskurven öffnete – doch die Rennleitung schritt nicht mehr ein.

Ferrari schaffte zweieinhalb Stints, ohne überhaupt Reifen zu wechseln, was sie letztlich auf Platz zwei gumminierte. „Wir hatten zwar am Ende arge Vibrationen, aber die Taktik ist aufgegangen“, so James Calado, der in der Schlussphase einen kühlen Kopf behielt. Damit erwiesen sich die beiden reinrassigen Mittelmotorautos als überlegen beim Reifenverschleiß – wie erwartet.

Denn eigentlich hätten nur Mittelmotorautos auf dem Podium gestanden, doch der zweite Ford GT von Stefan Mücke, Oli-

vier Pla und Billy Johnson, der das Rennen über weite Strecken souverän anführte, hatte Pech: „Als die zweite Full Course Yellow in eine Safety-Car-Phase umgemünzt wurde, hatten wir noch nicht getankt, daher haben wir Track Position verloren und kamen nur auf Platz vier“, ärgerte sich Ford-Pilot Stefan Mücke.

Hat Dunlop ein Problem?

Beim Titelverteidiger Aston Martin war Wundenlecken angesagt: „Wir waren schlicht zu langsam“, hielt Rennchef John Gaw fest. Lag es an der BoP? Oder den Dunlop-Reifen? „Wir kamen mit vielen Fragezeichen nach Silverstone, bezogen auf die BoP, die Einstufung des neuen Porsche und das Thema Doppelstints“, so Gaw, der zugibt, dass Aston Martin bezogen auf die BoP theoretisch in der Lage sein sollte, mit Porsche und Ferrari mitzuhalten. Die Gegner argwöhnten, dass Dunlop untaugliche Reifen nach Silverstone karrte, um Performance zu vernebeln – und so BoP-Maßnahmen zu erzwingen. ■

PORSCHE RSR: AUSFALL

Der zweite Porsche 911 RSR von Kévin Estre und Michael Christensen fiel nach 95 Rennrunden mit einem Feuer im Motorenbereich aus. „Aus unserer jetzigen Sicht war es ziemlich sicher kein Motorschaden, denn die Telemetrie hat keine Auffälligkeiten gezeigt“, so GT-Sportchef Frank-Steffen Walliser. „Vermutlich ist eine brennbare Flüssigkeit auf den Auspuff getropft.“

STREITFALL BOP LE MANS

Um die Fahrzeugeinstufungen der GTE-Pro-Wagen für Le Mans wurde in Silverstone hinter verschlossenen Türen hart gerungen. Ford plädierte für eine separate BoP auf der Le-Mans-Basis von 2016, während die Gegner genau das zu verhindern suchten, denn wie bekannt hatte Ford 2016 eine zu gute Einstufung. Porsche plädiert sogar dafür, überhaupt keine gesonderte Le-Mans-Einstufung mehr zu verwenden, obwohl ja alle GTE-Teams mit einem speziellen Aero-Kit für wenig Abtrieb in Le Mans starten. Ursprünglich hätte die Le-Mans-BoP in Silverstone publik gemacht werden sollen, doch das passierte nicht. Schon jetzt ist klar, dass nach dem Testtag Anfang Juni Anpassungen vorgenommen werden sollen, dazu sind finale Änderungen in der Rennwoche möglich – wie schon 2016.

TUMULT: GTE-AM-FINALE

Das Rennen in der GTE-Am-Klasse wurde erst in der allerletzten Runde entschieden, als der führende Aston Martin von Pedro Lamy Sprit sparen musste und vom Ferrari-Neuzugang Miguel Molina aufs Korn genommen wurde. Das Manöver ging gründlich in die Hose: Molina fiel aus, der Aston von Lamy rettete sich auf Platz zwei ins Ziel – doch der große Profiteur hieß Matthew Griffin, der von Platz drei kommend an den beiden Streithähnen vorbei zum GTE-Am-Klassensieg fuhr!

IMSA-Serie / DPI-Klasse

Penske: Oreca-Chassis im Windkanal

Roger Penske macht Ernst: Der US-Teamchef will unbedingt 2018 in der Topklasse der IMSA-Serie an den Start gehen – wahrscheinlich mit Honda. Zu diesem Zweck haben seine Ingenieure ein Oreca-LMP2-Chassis im Windkanal bewertet.

Was sich Roger Penske in den Kopf setzt, das zieht er auch durch – so viel ist bekannt. Seine Pläne für ein Engagement im Prototypensport hat er jetzt offenbar teilweise in die eigene Hand genommen: In Mooresville, North Carolina, unterzog das Penske-Team ein Oreca-LMP2-Chassis einem ausführlichen Windkanaltest – aber offenbar ohne Unter-

stützung eines Herstellers. Bisher war man davon ausgegangen, dass Penske 2018 mit Honda zusammenspannen wird, genauer mit der US-Sportabteilung HPD.

Nach dem bisher gängigen Verfahren verantwortet der Hersteller die DPI-Ableitung aus dem Layout des LMP2-Chassis, ebenso wie die Aerodynamik und die Integration von Styling-Elementen aus dem Bereich seiner Straßenautos. Ob der Alleingang von Penske jetzt darauf hindeutet, dass der Deal mit Honda noch nicht unter Dach und Fach ist, oder dass Penske eventuell sogar einen anderen Hersteller – zum Beispiel aus Europa – an der Angel haben könnte, war nicht zu klären. Roger Penske hat beispielsweise enge Verbindungen zu Bentley-Chef Wolfgang Dürheimer – aus gemeinsamen LMP2-Zeiten in der ALMS. ■ MCS

Sportwagen-Weltmeisterschaft / GTE-Klasse

Ford plant Update für das GTE-Modell

Ford plant für 2018 weitreichende Modifizierungen an der Technik des Ford GT für die IMSA-Serie und die Sportwagen-Weltmeisterschaft.

Die schiere Anzahl an Multimatic-Mitarbeitern beim WM-Vortest in Monza sowie beim Saisonstart in Silverstone deutet an, dass etwas in der Pipeline sein muss: Multimatic ist für die Konstruktion und Entwicklung des Ford GT zuständig, und obwohl das Auto in seiner zweiten Saison sowohl in Amerika wie auch in der Sportwagen-WM von Sieg zu Sieg eilt, planen die Techniker eine Update-Version, die beim 24h-Rennen in Daytona 2018 debütieren soll.

Offenbar gibt es dabei zwei Schwerpunkte: Beim Motor soll

noch mal deutlich nachgelegt werden, denn angeblich ist die Größe der Airbox für die mittlerweile verfügbaren Ladedrucke der BoP zu groß. In diesem Zusammenhang soll auch die Effizienz des Triebwerks sowie die Kühlung der Ladeluft optimiert werden.

Zweitens wollen die Multimatic-Ingenieure beim Fahrwerk nachlegen: Das neue Reifenreglement in der Sportwagen-WM, das eine Reduzierung der Anzahl der Reifensätze für Qualifying und Rennen von sechs auf vier vorschreibt, verlangt nach Optimierungen im Bereich der Fahrwerkskinematik. Außerdem wollen die Techniker aus Kanada jene kleinen Technikprobleme aussortieren, die in unregelmäßigen Abständen immer wieder für Verdruss sorgen, zum Beispiel die Türverschlüsse oder auch die Getriebschaltung. ■ MCS

Sportwagen-Weltmeisterschaft / LMP1-Verhandlungen 2020

WM mit weniger Rennen?

Hinter verschlossenen Türen wird mit dem potenziellen LMP1-Neueinsteiger Peugeot die Zukunft der Sportwagen-WM diskutiert. Es verdichten sich die Gerüchte, wonach die Anzahl der WM-Rennen deutlich sinken könnte.

Von: **Marcus Schurig**

In Silverstone fand ein neuerliches Meeting zwischen FIA, ACO, den beiden aktuellen LMP1-Herstellern Porsche und Toyota sowie Peugeot statt. Desessen Sportchef Bruno Farmin wies die Begrüßung „Welcome back“ mit der Bemerkung „Noch nicht“ zurück. Immerhin machte er eine klare Ansage: „Wir kommen nur zurück, wenn es weiter eine LMP1-Klasse mit Hybridtechnik gibt.“ Doch die Kosten müssen runter – aber wie? Verhandelt wird offenbar über eine radikale Testreduzierung (nur noch zehn

private Testtage), weitere Beschränkungen bei der Technik wie beispielsweise nur noch ein Aero-Kit für die volle Saison, ja sogar über Einheitsbauteile, wengleich das für niemanden eine favorisierte Lösung zu sein scheint. Dazu könnte ein Token-System den Aufwand bei der Weiterentwicklung dämpfen.

Der größte Fokus liegt aber offenbar auf der Reduzierung

der Anzahl der WM-Läufe pro Saison. Laut Vertrag mit der FIA liegt die Untergrenze offenbar bei sechs Saisonrennen, die jedoch – laut FIA-Statuten – auf mindestens drei, besser jedoch vier Kontinenten stattfinden müssen. Das größte Sparpotenzial liegt bei den Testfahrten, wo jeder Tag je nach Aufwand zwischen 400 000 und 700 000 Euro kosten kann, sowie bei den Ren-

nen selbst, wo je nach Entfernung zum Austragungsort Kosten von 2,5 bis 4 Millionen Euro anfallen können. Offiziell kommentieren wollte den Verhandlungsstand natürlich niemand, da bei den Gesprächen striktes Stillschweigen vereinbart worden ist. Jedoch hatten auch die GTE-Teams schon von einer möglichen Reduzierung der Anzahl der WM-Läufe gehört. ■



Um Peugeot als Ersatz für Audi zu gewinnen, müssen die Kosten runter. Eine Option: Weniger WM-Rennen ab 2020

**MOTOR
SPORT**
aktuell

ZEITVORTEIL

10 Hefte **MOTORSPORT aktuell** zum Sparpreis
plus Armbanduhr Ihrer Wahl dazu!



Für Sie
zur Wahl



30%
PREISVORTEIL

1. PROSS-Sport-Chronograph

Dieser ausdrucksstarke Sport-Chronograph mit flexiblen Kunststoff-Armband ist ein echtes Multitalent und ein Blickfang am Handgelenk. Mit Analog- und Digital-Anzeige, Stoppfunktion, Alarm, Datum, Wochentag, Signalton für jede Stunde und Zifferblattbeleuchtung. Gehäuse-Durchmesser ca. 43 mm, wasserdicht bis 5 ATM nach DIN 8310, inkl. Markenbatterie, Zuzahlung 1,- €.

2. HÄUSSER-Sportuhr „Discovery“

Die extravagante MOTORSPORT-aktuell-Edition mit poliertem und teilweise gebürstetem Gehäuse, einseitig drehbarer Lünette, Mineralglas mit Datulupe, schwarzem Zifferblatt, gedruckten Indizes, nachleuchtenden Stab-Zeigern und anti-allergischem, schwarz-rotem Textilarmband. Gehäuse-Durchmesser ca. 40 mm, Zuzahlung 1,- €.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Regisstrasse 93/92, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beierle, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, 10555 Obersieglitz (Woritz), Christine Böhm, Dr. Michael Rätzke, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Als bestellende Unternehmen: AG Helmberg, WKB 95132.

Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus ■ Tolles Extra dazu
■ 30% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf ■ Online-Kundenservice ■ Nach dem Test jederzeit kündbar

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 30% Preisvorteil testen. Best.-Nr. 1579505

Ich bestelle das Probeabo (10 Ausgaben) für nur 15,40 € zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung statt 22,- € im Einzelkauf. Mein Extra, die Uhr meiner Wahl, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte MOTORSPORT aktuell dann weiterhin, für jährlich zzt. nur 93,50 € bei 50 Ausgaben im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Preis Österreich: zzt. 16,80 € (zzgl. 1,- € Zuzahlung; Jahresabopreis zzt. 102,- €). Preis Schweiz: zzt. 25,90 SFr. (zzgl. 1,00 SFr. Zuzahlung; Jahresabopreis zzt. 149,- SFr.). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname	Geburtsdatum
_____ Straße, Nr.	_____ 19
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.

IBAN	_____
BIC	_____ Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer: DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

1. PROSS-Sport-Chronograph (Zuzahlung 1,- €) 2. HÄUSSER-Sportuhr „Discovery“ (Zuzahlung 1,- €)

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 Aboervice, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum	Unterschrift
_____ X	_____ X

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



Seit knapp fünf Jahren vermarktet die WRC Promoter GmbH die Rallye-WM. Geschäftsführer Oliver Ciesla über den Stellenwert der weltweiten Driftliga, Schwierigkeiten und die Zukunft.

Von: **Reiner Kuhn**

Mehrere Vorgänger sind gescheitert. Warum wird man Promoter der Rallye-WM?

Es waren die richtigen Partner zum richtigen Zeitpunkt. Red Bull brachte viel Erfahrung im Event- und Marken-Management mit, die Sportsman Group verfügte über die Kompetenz und Strukturen, Medien- und Marketingrechte weltweit zu distribuieren. Zudem passte der Zeitpunkt: Mit Volkswagen und Hyundai waren zwei neue Hersteller am Start.

Die Erfahrung lehrt: Rallye-Vermarktung braucht einen langen Atem...

Das Wichtigste ist Glaubwürdigkeit. Wir hatten nicht nur eine Vision, sondern ein Konzept, das überzeugt. Das beinhaltet einen konservativ gerechneten Businessplan und eine finanziell solide Basis, um eine Investitionsphase zu tragen.

Schreiben Sie schwarze Zahlen?

Absolute Zahlen geben wir nicht bekannt. Nur so viel: Das Geschäftsmodell funktioniert. Die Zahlen bei der TV- oder Sponsorenvermarktung haben sich positiv entwickelt. Mittlerweile wird die Rallye-WM in 160 Ländern übertragen. Am Anfang hatten wir 40 Millionen TV-Zuschauer pro Lauf, nun 60 – Tendenz steigend.

Was macht den Rallyesport besonders?

Anders als Rennstrecken, stellt jede Rallye vollkommen andere Herausforderungen an Fahrer und Material, nicht nur wegen den unterschiedlichen Untergründen wie Schnee, Eis, Schotter oder Asphalt. Kälte, Hitze, Regen, Nebel und so weiter tun ihr Übriges. Für die Hersteller wichtig: Es ist die einzige Serie, in der man mit wiedererkennbaren Modellen auf normalen Straßen fährt. Rallyesport ist authentisch und Emotion pur. Man

„Action, Autos und Helden“

muss sich nur daran erinnern, wie sich die Wahrnehmung der Marke Subaru über deren Rallye-Engagement veränderte. Eine Technologie-Story, wie Audi sie mit dem Quattro-Antrieb erzählte, könnte auch zu BMW und seinem xDrive passen.

Sind Rallyes zu kompliziert?

Es ist zumindest schwieriger, Leute schnell zu begeistern. Es erfordert Aufwand, tolle Bilder und Inhalte auf die Kommunikationsplattformen zu bringen, die die Leute heute nutzen.

Was hat sich in fünf Jahren verändert?

WM-Läufe sind planbarer geworden, ob für den Fan vor Ort oder am Fernseher. Die Power-Stage findet immer zum gleichen Zeitpunkt statt. Zudem haben wir die Medienpräsenz verbessert und versuchen den Bekanntheitsgrad der Fahrer zu erhöhen. Die Leute wollen Action, Autos und Helden sehen. Dazu gehören auch die Copiloten. Teamwork und Streckenaufschrieb machen Rallyesport einzigartig.

Und im sportlichen Bereich?

Im Vorjahr sorgte die in meinen Augen gelungene, aber auch heftig diskutierte Startreihenfolge für eine hochspannende Saison mit sechs verschiedenen Siegern in den ersten sieben Rallyes. In dieser Saison gibt es neben neuen World Rally Cars auch neue Konstellationen von Fahrern und Autos, sodass man die den WM-Leader benachteiligende Startreihenfolge etwas anpassen konnte. Wenn mehrere Schotterrallyes absolviert wurden, können wir sehen, ob da überreguliert wurde.

Beim WM-Kalender hat sich dagegen wenig getan.

Nachhaltig ist nur Polen hinzugekommen. Unser Bestreben, China auf den Kalender zu bekommen, konnten wir im vergangenen Jahr leider noch nicht umsetzen. Bei unserem mit der FIA und den Herstellern eng abgestimmten Kalendervorschlag geht es um relevante Märkte oder Bilder, die wir noch nicht haben, Beispiel

Wüste oder Safari. Oder strategische Märkte, um für Fans, Sponsoren und Hersteller weiter an Attraktivität zu gewinnen.

Also mehr Überseeeläufe und weniger Rallyes in Europa?

Wir und die FIA teilen die Vision, den Kalender je zur Hälfte mit Traditionsrallyes in Europa und Veranstaltungen auf anderen Kontinenten zu besetzen. Auch deswegen halten wir mittelfristig 16 WM-Läufe für eine gute Anzahl. Bei aktuell durchschnittlich 60 Millionen TV-Zuschauern pro WM-Lauf wäre das mit knapp 200 Millionen weiteren Zuschauern ein gutes Wachstum.

»EINE TECHNOLOGIE-STORY, WIE SIE AUDI MIT DEM QUATTRO-ANTRIEB ERZÄHLTE, KÖNNTE AUCH ZU BMW UND SEINEM X-DRIVE PASSEN.«

Oliver Ciesla

Wie könnte der WM-Kalender in fünf Jahren aussehen?

In der amerikanischen Zone sind wir in Mexiko und Argentinien. Aus Chile liegt ein tolles Konzept vor. Zudem können wir uns gut eine weitere Winterrallye in Nordamerika, egal ob nun in Michigan oder Kanada, vorstellen. Neben Australien ist Neuseeland bereit, wieder einen WM-Lauf durchzuführen. China bleibt ein Thema und dürfte in zwei, drei Jahren ebenso Bestandteil der WM sein wie zum Beispiel Japan oder Korea, nicht zuletzt aufgrund der von dort beteiligten Hersteller. Eine fertig ausgearbeitete Safari-Rallye in Kenia wurde ebenso schon präsentiert wie eine Wüstenrallye im Mittleren Osten. Aber auch Indien, die Türkei oder Russland haben wir auf dem Schirm. Je vier Läufe in Amerika und Asien-Ozeanien plus acht Rallyes in Europa und

Afrika wären nach unserem Geschmack.

Ist mit dem aktuellen Rallyeformat ein Kalender mit 16 Läufen überhaupt machbar?

Ja, das wäre es. Wir haben geprüft, ob es bei einer Reduzierung der Tage für die Teams wesentlich günstiger wird – das ist aber nicht der Fall. Trotzdem schauen wir weiter, wo man Kosten sparen kann.

Dann ist die angedachte Streichung des Shakedown vom Tisch?

Die Teams, die Veranstalter und auch die Medien wollen den Shakedown. Diese Option war ein Gedankenspiel und wird vermutlich nicht weitergeführt. Auch, weil dadurch kaum Kosten eingespart werden.

Wie wichtig ist die Anzahl der Teilnehmer?

Unsere Priorität als Vermarkter liegt bei der Topklasse, also den World Rally Cars. Aber für die Veranstalter spielt die Anzahl der Autos eine sehr große Rolle. So gesehen ist nicht nur die Ausgestaltung der mittlerweile gut angenommenen WRC2 und auch der Junior-WM ein Thema. Darüber hinaus gibt es Überlegungen, die WM von einer Hersteller- zu einer Team-Meisterschaft umzubauen, um die Anzahl der Teams, sprich Autos, auch in der Topklasse weiter zu erhöhen. Interessierte Hersteller werden sich das jetzt anschauen und überlegen, womöglich ab dem nächsten Zyklus, also 2020 einzusteigen.

Sind WM-Rallyes über drei Tage zu lang für unsere schnelllebige Zeit?

Bei einer mehrtägigen Veranstaltung ist der Aufwand natürlich höher als bei einem Rennen über 90 Minuten. Aber dafür passiert auch mehr. Gute Geschichten zu erzählen, ist das A und O. Dafür muss man den Sport nicht verdrehen, sondern so entwickeln, dass die Menschen sich diese Geschichten auch anhören. ■

NACHRICHTEN

MIKKELSEN TESTET HYUNDAI-WRC

Noch auf dem Podest in Korsika betonte der Gewinner der WRC2, er sehe seine Zukunft nicht in der zweiten Liga. Der Wunsch, ins WRC zurückzukehren, wird für Andreas Mikkelsen vielleicht schneller wahr als gedacht: Bisher wurde der 27-jährige Norweger eher mit Toyota als möglicher Ersatz für den glücklosen Juho Hänninen in Verbindung gebracht. Am kommenden Freitag testet Mikkelsen stattdessen in Portugal einen Hyundai i20. Die Stammfahrer haben Besseres zu tun, Mikkelsen ist auf dem Markt und Teamchef Michel Nandan hätte gern eine weitere Meinung zum Auto der Koreaner. Ein WM-Start im i20 WRC steht für Mikkelsen allerdings vorerst nicht auf dem Programm.

HESSEN-SIEGER KREIM DROHT DMSB-NACHSPIEL

Die Geschehnisse rund um den Unfall des Peugeot-Duos Riedemann/Wenzel, bei dem Fahrer und Beifahrer Wirbelsäulenverletzungen davontrugen, könnten ein Nachspiel haben – vor allem für die Sieger Kreim/Christian. Denn wie ein Video vom zweiten DRM-Lauf belegt, hat das Skoda-Duo an der Unfallstelle zwar die Geschwindigkeit reduziert, aber nicht, wie vom Reglement in diesem Falle gefordert, angehalten. Nun liegen die Unterlagen zu den Ereignissen inklusive Unfallbericht und der Bewertung der Sportkommissare beim DMSB. Auch der Veranstalter der ADAC Hessen Rallye Vogelsberg dürfte bei Nachfragen in Erklärungsnot kommen. Derweil sind Riedemann und Beifahrer Wenzel nach ihren Wirbelsäulenoperationen auf dem Wege der Besserung. Für Riedemann ist zumindest die Saison gelaufen. Für Beifahrer Michael Wenzel, der nach längerer Pause erst im März in Hessen sein geliebtes Fahrrad wieder gegen den Rallye-Helm eingetauscht hatte, ist die Motorsport-Karriere beendet.

Routiniers siegten, VW-Pilot führt



Nach dem Start zu Lauf 2: Noch liegt Youngster Tassi vorn, am Ende aber gewinnt Borkovic

Mit Roberto Colciago (Honda) und Dusan Borkovic (Alfa Romeo) gab es in Bahrain im dritten und vierten Saisonlauf die ebensovioleten Saisonsieger. Tabellenführer ist aber jemand, der noch nicht über Platz 3 hinauskam.

Von: **Michael Bräutigam**

Von wegen Wachablösung (siehe letzte MSa): In Bahrain schlugen die „alten Hasen“ der neuen Tourenwagen-Generation ein Schnippchen. Die beiden Laufsieger von Sakhir bringen es zusammen auf immerhin 81 Jahre Lebenserfahrung. Doch im Qualifying hatte die Jugend doch ihren großen Auftritt: Der 22-jährige Mato Homola (Opel) fuhr noch vier Zehntel schneller als sein Teamkollege Pierre-Yves Corthals und

sicherte sich eigentlich die Pole. Doch ein Motorwechsel vor dem Quali bedeutete, dass er so oder so das erste Rennen von ganz hinten in Angriff nahm.

Dass Corthals die geerbte Pole nicht in den Sieg umsetzen konnte, lag an der BoP. Zwar waren die Astras – im Gegensatz zum Audi – auch ohne BoP-Änderungen gegenüber Georgien konkurrenzfähig. Aber dass man gleich die virtuelle erste Startreihenfolge einfuhr, war den TCR-Machern dann doch zu viel. Vor dem ersten Durchgang wurde dem Astra per Motorssoftware ein Maulkorb verpasst. Mit rund 15 PS weniger reichte es für Corthals am Ende nur zu P5.

An der Spitze hatte sich nach einem Katapultstart Colciago in seinem M1RA-Honda schnell absetzen können und fuhr für die japanische Marke den ersten Saisonsieg ein. Dahinter landete – diesmal wirklich – Hugo Valente auf P2. Der hatte nach seinem dank Strafe verlorenen P2 in Ge-

orgien die FIA-Stewards beim Herausgehen aus dem Raum auf Französisch beleidigt und danach neben der Zeit- auch noch eine Geldstrafe (3000 Euro) erhalten.

Georgien-Held im Pech

Im zweiten Durchgang ging der ehemalige Berg-Europameister Borkovic als Sieger der Startphase hervor. Mit dem noch immer sehr wohlwollend eingestuften Alfa konnte er dem Feld auch bald davoneilen. Dahinter aber entwickelten sich vehemente Positionskämpfe, aus denen letztlich der amtierende Vizemeister James Nash hervorging – vor Valente, der erneut aufs Podest fuhr.

Großer Pechvogel des Wochenendes wurde Borkovics Teamkollege Davit Kajaja. Der Held aus Rustavi holte trotz 30 kg Zusatzgewicht den starken P5 im Quali. Der dafür vergebene eine Punkt war jedoch das einzig Zählbare am Bahrain-Wochenende. Im ersten Durchgang scherte eine Antriebswelle ab, im zwei-

ten Lauf ging der Motor in Rauch auf und besiegelte das Aus.

Der Drittplatzierte des ersten Durchgangs, Jean-Karl Vernay, ist nach vier Rennen der neue Tabellenführer – dank seiner Konstanz, die ihn bisher immer zwischen P6 und P3 einlaufen ließ. Erstaunlich dabei: Er sitzt als einziger VW-Pilot in einem (ge-updateten) Vorjahres-Golf, während sich die West-Coast-Kutscher mit ihren 2017er-Autos noch sichtlich schwertun.

Ähnliches gilt für Stefano Comini. Der hatte auch in Bahrain mit dem hohen Gewicht des Audi RS3 LMS zu kämpfen. Im Qualifying verpasste er sogar, jedoch auch bedingt durch einen eigenen Fahrfehler, den Sprung ins Q2. Im Rennen kämpfte er munter um die hinteren Top-10-Ränge, konnte sich jedoch nie freischwimmen. Ab Spa kommt ein zweiter (kolportiert gut besetzter) Audi; vielleicht geht es damit – und ein wenig BoP-Hilfe – auch endlich Richtung Spitze. ■



Erster Honda-Saisonsieg: Colciago jubelt nach dem ersten Durchgang

TCR INT. SERIES SAKHIR (BRN), 1. RENNEN

3. von 20 Läufen, 9 Runden à 5,412 km (16 gestartet, 15 gewertet)

1. Roberto Colciago (I), MIRA	Honda	20:15,241 min
2. Hugo Valente (F), Craft Bamboo Racing	Seat	+ 5,502 s
3. Jean-Karl Vernay (F), Leopard Racing	Volkswagen	+ 7,637 s
4. Dusan Borkovic (SRB), GE-Force	Alfa Romeo	+ 8,763 s
5. Pierre-Yves Corthals (B), DG Sport Comp.	Opel	+ 9,661 s
6. Pepe Oriola (E), Craft Bamboo Racing	Seat	+ 9,912 s
7. James Nash (GB), Craft Bamboo Racing	Seat	+ 11,284 s
8. Stefano Comini (CH), Comtoy Racing	Audi	+ 11,581 s
9. Gianni Morbidelli (I), West Coast Racing	Volkswagen	+ 12,200 s
10. Giacomo Altoè (I), West Coast Racing	Volkswagen	+ 19,061 s

Schnellste Runde: 2:13,635 (Kajaia)

TCR INT. SERIES SAKHIR (BRN), 2. RENNEN

4. von 20 Läufen, 9 Runden à 5,412 km (16 gestartet, 15 gewertet)

1. Dusan Borkovic (SRB), GE-Force	Alfa Romeo	20:20,221 min
2. James Nash (GB), Craft Bamboo Racing	Seat	+ 4,154 s
3. Hugo Valente (F), Craft Bamboo Racing	Seat	+ 4,861 s
4. Jean-Karl Vernay (F), Leopard Racing	Volkswagen	+ 5,391 s
5. Roberto Colciago (I), MIRA	Honda	+ 5,690 s
6. Ferenc Ficzá (H), Zele Racing	Seat	+ 9,161 s
7. Pepe Oriola (E), Craft Bamboo Racing	Seat	+ 14,967 s
8. Attila Tassi (H), MIRA	Honda	+ 15,154 s
9. Stefano Comini (CH), Comtoy Racing	Audi	+ 15,261 s
10. Gianni Morbidelli (I), West Coast Racing	Volkswagen	+ 16,525 s

Schnellste Runde: 2:13,476 (Borkovic)

STAND FAHRER

1. Vernay	52 Punkte
2. Borkovic	51
3. Colciago	50
4. Oriola	45
5. Kajaia	39
6. Valente	38
7. Tassi	36
8. Nash	34
9. Ficzá	29
10. Comini	21



STAND TEAMS

1. Craft Bamboo Racing	103 Pkt.
2. GE-Force	90
3. MIRA	80
4. Leopard Racing	52

ADAC TCR Germany

Van der Linde legte bei den Tests vor

Sheldon van der Linde (Audi) hat bei den offiziellen Testtagen in Oschersleben die Bestzeit gesetzt. Ende der kommenden Woche geht es mit einem vollen Starterfeld von 44 Autos in die zweite Saison.

Von: Michael Bräutigam

Der Blick auf die Zeitentabelle zeigt: Der Jahrgang 2017 ist nicht nur quantitativ ein sehr starker. In allen sechs Sessions wurde mit der jeweiligen Bestzeit auch die Polezeit aus dem Vorjahr unterboten. Van der Lindes absolute Bestzeit von 1:34,048, die er am Abend des ersten Tages aufstellte, war sogar mehr als eine Sekunde schneller als die Pole-Runde beim zweiten Oschersleben-Auftritt der Serie im vergangenen Juli.

Quali in zwei Gruppen

Der Südafrikaner, der Teil der Audi racing academy ist, beschwichtigt: „Die Gegner haben sicher auch noch nicht alles gezeigt“, so der 17-Jährige. „Bis hierhin läuft alles sehr gut, aber wir tatsächlich stehen, wissen wir noch nicht. Das werden das erste Qualifying und natürlich das Rennen in Oschersleben zeigen.“ Doch der jüngere Bruder von Audi-Werksfahrer Kelvin ist durchaus einer der großen Titelfavoriten. Auf ein erstes Duell

gegen Titelverteidiger Josh Files musste er dabei in Oschersleben vorerst verzichten, da das Target-Team nicht zu den Tests kam.

Dafür konnte man seitens des ADAC kurz vor Saisonbeginn die offizielle Starterzahl von 44 nennen. Mehr dürften es auch nicht sein, weil das genau der maximal erlaubten Starterzahl in Oschersleben entspricht.

Inoffiziell wird man diese Zahl wohl aber nicht erreichen. „Wir haben sicher 41“, hört man aus internen Kreisen. So oder so: Mit einem dermaßen großen Feld waren auch Änderungen im sportlichen Reglement notwendig. Das erste Quali-Segment wird deshalb, ähnlich der Formel 4, in zwei Gruppen unterteilt, welche sich anhand der Trainingsergebnisse ergeben.

Eigene BoP jetzt möglich

Dazu gibt es ein neues Punktesystem, bei dem nun die ersten 20 Piloten mit Zählern belohnt werden – bisher nutzte man die auch in der International Series genutzte F1-Zählweise bis Platz 10.

In Sachen Balance of Performance (BoP) hat die deutsche TCR-Serie in diesem Jahr eine Sonderstellung. Die eigentlich global für alle TCR-Championate gültige BoP kann in diesem Jahr bei Bedarf selbst nachjustiert werden. „Falls sich herausstellen sollte, dass ein Fahrzeug dominant ist – wie letztes Jahr beim Honda –, haben wir das mit dem DMSB so festgelegt“, heißt es aus der Serienorganisation. ■



2017 mit vollem Haus: Die ADAC TCR Germany (Foto: Oschersleben-Tests)

NACHRICHTEN

ETCC: KEINE SUPER 1600

Kommende Woche soll im Rahmen der WTCC in Monza der Tourenwagen-Europacup (ETCC) seinen Saisonauftakt feiern. Und wie es aussieht, könnte es eine Ein-Klassen-Gesellschaft geben. Für den ETCC 2 Cup (Super-1600-Fahrzeuge) gibt es schlicht keine Interessenten und somit auch bisher keine Einschreibungen. Für den „großen“ ETCC 1 Cup (TCN2-Fahrzeuge) gibt es dagegen rund 15 Interessenten, u.a. zwei Rikli-Hondas und den Seat von Andreas Pfister.

TCR: ALTE SCHIKANE?

Für den Auftritt der TCR International Series (und damit auch den zweiten der ADAC TCR Germany) in Oschersleben steht derzeit zur Diskussion, ob die schnelle Version von Kurve 1 wieder reaktiviert wird. Eine entsprechende Streckenabnahme von der FIA liegt bereits vor. Nun liegt es an den Teams: Sie sollen über die im Juli zu befahrene Variante abstimmen.

BTCC: ERSTER BMW-SIEG

Colin Turkington sorgte im dritten der drei Rennen von Donington für den ersten Sieg des BMW-„Werksteams“ – wenn auch geerbt, nachdem Sieger Gordon Shedden (Honda) wegen zu niedriger Bodenfreiheit disqualifiziert wurde. Die ersten beiden Rennen gewannen Sieg-Debütant Aiden Moffatt (Mercedes) sowie Tom Ingram (Toyota). Ingram ist auch nach zwei Events der Gesamtführende.

WTCC GOES eSPORTS

Die Tourenwagen-WM (WTCC) hat einen Wettbewerb ins Leben gerufen, bei dem ein virtueller WTCC-Champion gesucht wird. Der Weg führt über Online-Qualifikationen sowie über Vor-Ort-Rennen bei den vier europäischen WTCC-Events. Im Dezember wird es dann ein großes Finale geben. Mehr Infos unter www.fiawtcc.com in der Sektion „eSports“.

DTC

Für 2017 abgesagt!

Nur gut eine Woche vor dem geplanten Saisonstart wurde der Deutsche Tourenwagen Cup (DTC) für 2017 abgesagt. MSA kennt die Hintergründe.

Von: **Michael Bräutigam**

Eigentlich hätte der Deutsche Tourenwagen Cup in diesem Jahr in seine 23. Saison gehen sollen. Der DTC ist dabei die deutsche Tourenwagenserie mit der längsten durchgehenden Historie. Doch nun kam das überraschende Aus. „Wir standen in Monza theoretisch mit 18 bis 19 Autos da, wenn alle, die sich eingeschrieben hatten, gekommen wären bzw. bezahlt hätten“, bedauert Serienleiter Matthias Meyer. „Wir suchen nach Alternativen, aber so werden wir unsere Saison nicht fahren können“, so der Ex-Racer.

Für die insgesamt elf verbleibenden Teilnehmer, die bezahlt



2017 nach 22 Jahren nicht mehr am Start: Der Deutsche Tourenwagen Cup

und nicht abgesagt haben, heißt diese Alternative vorerst Spezial- und Tourenwagen-Trophy (STT), welche am Wochenende beim Hockenheim Historic ihren Auftakt hat. Aber eine Dauerlösung ist die natürlich auch nicht.

Einige Teams in die ETCC?

Parallel laufen Gespräche mit der ETCC, zumindest die Fahrzeuge der Superproduction-Klasse in deren Top-Kategorie (ETCC 1 Cup)

starten zu lassen, wo auch mit TCN2-Autos gefahren wird. Doch die langen und langsamen Entscheidungswege der FIA lähmen hier etwaige Fortschritte.

Für die Saison 2017 hatten Meyer und seine Frau Katharina die Serie über den Winter noch einmal kräftig aufgewertet – unter anderem mit höheren Preisgeldern, noch stärkerer Nachwuchsförderung und einer Rückkehr des Livestreams. ■

DTM

ARD-Sendezeiten vereinheitlicht – mit einigen wenigen Ausnahmen

Nach der vergangenen Saison wurde der Wunsch laut, dass die Übertragungszeiten für die 18 DTM-Läufe möglichst einheitlich gestaltet werden sollen. Dieser wird bis auf wenige Ausnahmen wahr.

Von: **Arno Wester**

Die ARD hat dem Wunsch der drei Motorsportchefs entsprochen und bei immerhin 15 von 18 DTM-Rennen im Jahr 2017 feste Sende- und Startzeiten vergeben. An Samstagen beginnt die Liveübertragung mit dem ersten Rennen des Wochenendes um 14.30 Uhr und an Sonntagen um 15.00 Uhr. Jeweils 15 Minuten nach Sendebeginn erfolgt der Rennstart.

Ausnahmen: Die beiden Läufe auf dem Nürnberger Norisring (1./2.7.) werden ab 18.55 bzw. 17.25 Uhr gezeigt. Das zehnte Rennen in Moskau (23.7.) geht schon ab 13.30 Uhr im Ersten über die Bühne. Hintergrund dieser Sendezeiten sind der Start der Tour de France in Düsseldorf am 1.7., der

FIFA Confederations Cup 2017 mit Weltmeister Deutschland (2.7.) sowie das Finale der Tour de France in Paris am 23.7. Das Erste berichtet insgesamt 36 Stunden live über die DTM – dabei ist das Qualifying auf dem ebenfalls frei empfangbaren Sender „One“ (hieß früher „Einsfestival“) zu sehen. ■



TV-Zeiten vereinheitlicht: Für 15 von 18 Rennen gibt es stabile Sendeslots

**MOTOR
SPORT**
aktuell

RUMSCHRAUBEN

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus
plus **Akkuschrauber** sichern!



BOSCH-Akkuschrauber „IXO V“

Damit haben Sie den Dreh raus! Kompakt und extrem leicht (nur 620 Gramm), mit automatischer Spindelarretierung, Power-Light-LED und Softgrip für besonders guten Halt.

3,6 Volt 1,5 Ah Lithium-Ionen-Akku
(Ladedauer: 3 h), inkl. Ladestation und Bitsethalter mit 10 Bits, Zuzahlung 1,- €.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann
Vertrieb: Belieford, Belieford und Inklusio erfolgr. durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, MIS Oderschlag (Voritz), Christina Dolmann,
Dr. Michael Rothke, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmens-AG Hamburg, HRB 95752.

Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus ■ 15% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
■ Exklusives Extra dazu ■ 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug ■ Online-Kundenservice ■ Nach einem Jahr jederzeit kündbar

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 15% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1579512

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 93,50 € zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung. Mein Extra, den BOSCH Akkuschrauber, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,- € (A), 149,00 Sfr. (CH). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabdrucken, 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-Pressen GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dvp.de widerrufen.

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE772200000004985, 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.

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@dvp.de

Datum	Unterschrift
	X

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

Wenn das alte Bike seinen Nachfolger schlägt



Álvaro Bautista (#19) mit der Ducati GP16 vor den beiden GP17-Modellen von Petrucci (#9) und Dovizioso: Die Reife des alten Modells trumpfte in Argentinien

In Argentinien trumpten die alten Ducatis auf, das Werksteam blieb ohne Punkte. Und von Rossis Problemen fehlte bei den Tech3-Rookies jede Spur. Neuentwicklungen brauchen Zeit zur Reife, Rückschläge bleiben nicht aus.

Von: **Neil Spalding**

In Katar konnten alle vorher testen, so mussten in den Trainingssitzungen nur noch Feinheiten erledigt werden, und so bestätigten sich mehr oder minder die Kräfteverhältnisse aus der

Vorsaison. In Argentinien hingegen zeigte sich bei der limitierten Abstimmungszeit, wo bei den neuen Modellen noch Probleme vorliegen und wo sie noch den ausgereiften Vorjahresmodellen hinterherhinken. Die 2016er-Modelle sind auf dem Höhepunkt ihrer Entwicklung und auf Hochglanz, dahin müssen die 2017er erst kommen. Und es zeigte sich, dass einige noch wie, viel Arbeit vor sich haben.

Beide Ducati-Werksfahrer fielen im Rennen nach Kollisionen aus, aber unabhängig davon waren sie nicht konkurrenzfähig, weil sie hinten keinen Grip hatten. Ducati hat bei der GP17 alles auf den Kopf gestellt, Gigi Dall'Igna wollte ein Motorrad

bauen, mit dem er die Stärken von Jorge Lorenzo mit den eigenen kombiniert. Doch bis diese Gleichung passt, ist noch viel Arbeit nötig. Wie sehr an der neuen Ducati alles anders ist, bekam auch Scott Redding zu spüren. Er probierte in Sepang an der GP16 die 2017er-Gabel und musste feststellen, dass sein Motorrad mit der 2016er-Gabel deutlich besser funktioniert, weil sie zusammen entwickelt wurden. Seither verwendet er nur noch diese.

Bisher haben wir bei Ducati drei 2017er-Chassis gesehen. Die erste Version kam in Valencia, eine leicht veränderte Variante in Sepang. An dieser waren Aufnahmeplätze für zwei unterschiedliche Heckrahmen ange-

bracht. Dann kam eine dritte Variante ab dem Test in Phillip Island. Die letzten beiden Versionen können sowohl das Rahmenheck mit der Box für den Massedämpfer als auch den ohne aufnehmen. Das Werksteam benutzte in der letzten Zeit die letzte Variante des Rahmens, kombiniert mit dem Massedämpfer.

Der alte Trick mit der Masse

Letzterer ist übrigens keine neue Erfindung, nur war er bislang nirgendwo so prominent zu sehen wie an der aktuellen Ducati. Den ersten gezielten Massedämpfer im Motorradsport hatte das Team von Kenny Roberts montiert, als sie noch Yamaha fuhren. Sie hatten damals einen Zwei-

Kilogramm-Datalogger in das Rahmenheck verpflanzt. Dieser half, das Chattering, das durch die Reifen generiert wurde, zu eliminieren. Yamaha hat diese Lösung seither oft verwendet, Suzuki ebenfalls – nun hat sich auch Ducati entschlossen, dieses System anzuwenden.

Vielleicht war Dall'Igna ursprüngliche Initiative für den Massedämpfer, dass er dem Motorrad für Jorge Lorenzo ein Yamaha-ähnliches Gefühl geben wollte, denn die M1 hatte in den letzten Jahren den Massedämpfer in sehr elaborierter Art ins Gesamtkonzept eingearbeitet.

Um einen Massedämpfer richtig zum Funktionieren zu bringen, muss das Gewicht stimmen, die Struktur des Rahmens stimmen, auf dem er sitzt, und die Aufhängung muss an der richtigen Stelle am Hauptrahmen angebracht sein. Dazu muss das ganze System mit dessen Steifigkeit im Einklang sein. Es ist nicht einfach ein Gewicht am Ende eines Stiels, es muss ein sehr präzises Gewicht am Ende eines sehr präzisen Stiels sein.

Auch ohne Flügel gut

Schaut man sich die 2016er-Ducati unter Álvaro Bautista und Scott Redding an, kommt man zu der Schlussfolgerung, dass die GP16 ein sehr gutes Motorrad war, an das im Laufe der letzten Saison immer mehr Flügel montiert wurden. Diese hatten viel Aufmerksamkeit erregt, aber wohl auch ein Untersteuern ausgelöst. Jetzt, wo keine Flügel mehr dran sind, ist auch kein Druck mehr da, der das Untersteuern erzeugt. Das Motorrad kann etwas höher abgestimmt werden, was einen günstigeren Winkel an der Verkleidungsfront ergeben könnte, um vorn auch ohne Flügel genügend Abtrieb für die Beschleunigungsphase zu haben.

In ihrer flügellosen Version dürfte sich die GP16 leichter von einer Seite auf die andere legen lassen, und in den Kurven nicht mehr untersteuern. Der Fahrer kann weiterhin fast so viel Leistung anlegen wie die Werkspiloten letztes Jahr. Dies dürfte speziell für Scott Redding gelten, der sein Körpergewicht einsetzen kann, um das Motorrad am Boden zu halten.

Ducati war im Regen lange Jahre besser als im Trockenen, und in Argentinien brillierten Karel Abraham und Loris Baz mit den GP15. Ducati hatte hinten lange Zeit mehr Traktion, als der Vor-

derreifen bei tiefen Schräglagen übertragen konnte. Bei den Schräglagen, die die Regenreifen zulassen, war es hingegen von Nutzen, gut aus den Ecken herauszukommen. Je mehr sie die Balance umstellten und im Trockenen besser wurden, desto mehr ging ihr Vorteil im Regen verloren. Ideal wäre für das Werksteam nach den letzten Erfahrungen also, wenn sie für Regenrennen zwei GP15 in Reserve halten würden...

Gutes Chassis für Rookies

Wenn Yamaha auch vorne ist, fällt doch ins Auge, dass Valentino Rossi Probleme hat, die Rookies bei Tech3 hingegen weit über den Erwartungen fahren. Tech3 benutzte zu Saisonbeginn die 2015er-Yamaha-Fahrwerke. Diese sind etwas steifer als die 2016er, die später in der Saison durch aufgeschweißte Platten auf der Oberseite der Rahmenprofile hinter dem Lenkkopf versteift wurden. Dadurch wanderte die Torsionsachse nach oben und die Räder geben durch den längeren Hebelarm in voller Schräglage zur Seite mehr nach, wenn sie unter Druck gesetzt werden.

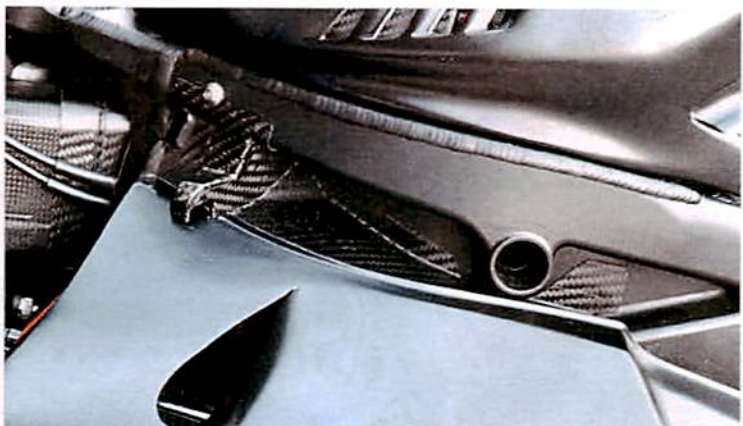
Das aktuelle Chassis dürfte nach dem, was die Erfahrung bei Yamaha lehrt, die gleiche oder eine sehr ähnliche Steifigkeitsstruktur haben wie die letzte 2016er-Version. Deren zusätzliche obere Versteifung wurde in die Rahmenstruktur eingearbeitet, die aus CNC-gefrästen Aluminium-Profilen besteht, bei denen die Wandstärke und damit die Steifigkeit an den einzelnen Punkten sehr genau variiert werden kann und von außen für das Auge unsichtbar bleibt.

Das 2015er-Chassis war noch für die Bridgestone-Reifen gebaut worden. Das scheint aber in einer Weise mit den aktuellen Michelin-Reifen zu harmonisieren, dass es den beiden Rookies Jonas Folger und Johann Zarco ein ähnliches Gefühl gibt, als sie es von der Kalex und den Dunlops gewohnt waren. Rossi betont ohnehin, dass diese Yamaha sehr fahrerfreundlich war. 2015er-Fahrwerke funktionieren ohnehin recht gut mit den aktuellen Michelin-Reifen, was man auch an den 2015er-Ducatis von Karel Abraham und Loris Baz sieht.

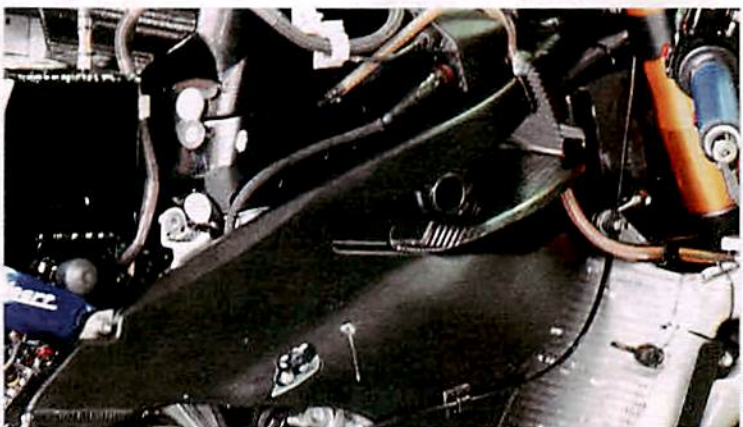
Den Aussagen von Rossi und Viñales nach zu urteilen, wollte Yamaha das diesjährige Motorrad schneller einlenken lassen, um den Michelin-Vorderreifen entgegenzukommen, die sich nicht so weit in die Kurve hineinbremsen



Ducati GP17: Aufhängungspunkte für unterschiedliche Heckrahmen



Ende 2016 wurde der Yamaha-Rahmen durch eine aufgeschweißte Platte versteift



Beim 2017er-Rahmen wurde diese Versteifung in die Struktur eingearbeitet

lassen wie ihre Bridgestone-Vorgänger. Bei Viñales scheint dies gut zu funktionieren, aber man wird das Gefühl nicht los, dass dafür einige der Yamaha-Stärken geopfert wurden, nach denen Rossi nun sucht. Viñales brems auch nicht so weit in die Kurven hinein, wie es Rossi gewohnt war, der seine Stärke beim Überholen daraus geschöpft hat. Viñales brems das Motorrad im geraden Zustand herunter und wirft es dann in die Kurve. Er verdreht die Reifenkarkasse nicht in der Art wie Rossi.

Aber wie es scheint, bekommt Rossi seine Probleme langsam sortiert, dies wurde deutlich, als er Cal Crutchlow genau in der von ihm typischen Art auf der

engen Linie ausbremste und das Motorrad auf ihr halten konnte.

Am Ende siegt die Neue

Wenn die 2017er-Motorräder fertig entwickelt sind, werden sie schneller als ihre Vorgänger sein. Aber noch funktionieren die 2016er-Modelle so gut, wie sie nur funktionieren können. Wie lange es brauchen wird, bis die Entwicklungskurve der Neuen sie endgültig überholt, liegt auch daran, wie ihre Entwicklung durchdacht und vororganisiert wurde. Auch die Fahrer müssen sich noch weiter an die Eigenheiten ihrer neuen Bikes gewöhnen. Es ist eine spannende Phase der Weltmeisterschaft, und sie könnte noch einige Überraschungen bieten. ■



Nach einer schwachen Vorsaison hat der neunfache Weltmeister zwei erstaunliche Rennen abgeliefert und ist Zweiter der WM-Tabelle. Im MSA-Interview erläutert der 38-jährige Italiener seine Probleme und deren Lösungen.

Von: Imre Paulovits

Wie blickst du auf das Rennwochenende in Argentinien zurück?

Es war ein gutes Rennen, ich hatte viel Spaß dabei. Ich habe mich besser gefühlt als in Katar, weil wir seither das Setting stark verbessert haben. Es war aber ein schwieriges Wochenende. Nach Katar hatte ich gehofft, dass wir weniger Probleme haben werden und ich auch in den Trainings stärker sein würde. Aber ich hatte eine Menge Probleme, zum Schluss hatte ich Glück, aus der Q1 mit wenigen Millisekunden vor Dovizioso in die Q2 zu kommen.



Valentino Rossi

Geburtstag: 16.02.1979
Geburtsort: Urbino (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE

1996: 125 GP, Aprilia (9.)
1997: 125 GP, Aprilia (1.)
1998: 250 GP, Aprilia (2.)
1999: 250 GP, Aprilia (1.)
2000: 500 GP, Honda (2.)
2001: 500 GP, Honda (1.)
2002: MotoGP, Honda (1.)
2003: MotoGP, Honda (1.)
2004: MotoGP, Yamaha (1.)
2005: MotoGP, Yamaha (1.)
2006: MotoGP, Yamaha (2.)
2007: MotoGP, Yamaha (3.)
2008: MotoGP, Yamaha (1.)
2009: MotoGP, Yamaha (1.)
2010: MotoGP, Yamaha (3.)
2011: MotoGP, Ducati (7.)
2012: MotoGP, Ducati (6.)
2013: MotoGP, Yamaha (4.)
2014: MotoGP, Yamaha (2.)
2015: MotoGP, Yamaha (2.)
2016: MotoGP, Yamaha (2.)
2017: MotoGP, Yamaha (zurzeit 2.)

HOBBYS

Rallye, Dirt Track, Motorradfahren

„Am Ende zählen nur die Sonntagnachmittage“

Kannst du die Probleme beschreiben, die du hast?

Ich habe sehr viel Bewegung in der Front, vor allem kann ich nicht schnell genug einbiegen. Ich weiß nicht, wie viel davon am Reifen liegt. Ich habe aber das Gefühl, dass es mehr vom Motorrad kommt. Die M1 ist ganz anders als letztes Jahr, ganz anders als die bisherigen Yamaha-Bikes. Wir haben viele Dinge ausprobiert, aber ehrlich gesagt kehren meine Probleme immer wieder zurück. Wir müssen einfach weiterarbeiten, denn an den ersten Tagen der Rennwochenenden bin ich immer weit hinter der Musik. Ich habe kein Gefühl am Kurveneingang und bin nicht schnell genug. Deswegen verliere ich in jeder Kurve Zeit. Ich konnte in Argentinien im Nassen zwar ein paar schnelle Runden drehen, aber ich fühle mich auch im Nassen nicht so stark wie letztes Jahr. Deshalb müssen wir weiter an der Balance arbeiten, um es besser zu machen.

Ist es also die Balance, die dieses Jahr anders ist?

Es ist das Gefühl am Kurveneingang. Letztes Jahr war es für mich viel natürlicher. Jetzt muss ich es viel mehr erzwingen. So ist es viel schwieriger zu fahren. Aber man sieht, wie schnell Viñales ist, er ist immer ganz vorn, also muss das Motorrad gut sein. Wir müssen versuchen, es zu verstehen. Die Probleme sind im Trockenen und im Nassen die gleichen. Ich habe das gleiche Gefühl am Kurveneingang, da war ich letztes Jahr deutlich stärker. Aber ich denke, wenn wir weiter an der Balance und am Setup arbeiten, werden wir uns verbessern. Weil wir in Argentinien zu viel Zeit wegen des Wetters verloren haben, hatten wir im Warm-up zwei Motorräder, mit denen wir noch einmal verschiedene Dinge durchprobiert haben, um das Setup für das Rennen zu verstehen.

Hat sich das bewährt?

Oh, ja. Ich konnte im Rennen bis zum Schluss pushen und habe mich sehr wohl auf dem Motorrad gefühlt. Das zweite Motorrad war mehr auf Stabilität ausgelegt, aber das hat nicht so gut funktioniert. Dieser Vergleich war aber gut für das endgültige Setup, das wir für das Rennen gewählt haben. Auch körperlich habe ich mich deutlich besser gefühlt als in Katar. Ich habe auch hart trainiert. In Katar war ich im Ziel mehr erschöpft, in Argentinien konnte ich bis zum Schluss pushen. Ich hatte auch viel Spaß im Kampf mit Cal. Als ich hinter ihm war, habe ich gesehen, dass ich ein bisschen schneller fahren kann.

»AB EINEM GEWISSEN ALTER MUSS MAN MEHR ZEIT FÜR DIE FITNESS AUFWENDEN.«

Valentino Rossi

Hat vielleicht deine verbesserte Fitness den Unterschied gemacht?

Nein. Aber ab einem gewissen Alter muss man mehr Zeit aufwenden, um wirklich fit zu sein. Es war nicht so, dass meine Fitness in Katar nicht in Ordnung gewesen wäre. Jetzt ist einfach alles besser zusammgekommen. Das Gefühl mit dem Motorrad, dazu ist die Strecke in Termas leichter zu fahren. Aber ich gebe zu, ich muss hart trainieren. Mein eigentliches Problem ist aber, dass Maverick eine fantastische Vorsaison hatte und auch seither sehr stark ist. In Argentinien war er im Ziel auch nicht weit weg, aber zu weit, als dass ich ihn hätte angreifen können. Deswegen müssen wir weiterarbeiten.

Hättest du vielleicht mit Maverick Viñales um den

Sieg kämpfen können, wenn Cal Crutchlow dich nicht so lange aufgehalten hätte?

Ich denke nicht. Cal hatte eine fantastische Pace, und zu Beginn war Maverick noch schneller.

Hätte dir der Michelin-Reifen mit der härteren Karkasse in Argentinien geholfen?

Ich hätte ihn gerne probiert. Aber ich denke, die Gummimischung war ohnehin zu weich. Es wäre aber zumindest interessant gewesen, ihn mal zu probieren. Wir suchen nach allen Möglichkeiten, die Probleme mit dem Bike zu beheben.

Wie hast du es geschafft, Cal Crutchlow auf der Bremse zu überholen?

Ich habe das ganze Wochenende Probleme beim Bremsen gehabt, aber wir haben am Sonntag die Balance verbessert. So war ich im Rennen auf der Bremse sehr stark, speziell am Ende der langen Gegengeraden. Auch Yamaha hat sehr gut gearbeitet, denn es sieht so aus, dass dieses Jahr auch unser Motor sehr konkurrenzfähig ist und wir auf den Geraden weniger verlieren. Wir hatten immer eine gute Fahrbarkeit, aber jetzt haben wir auch guten Topspeed.

Wie schaffst du es, nach so vielen Problemen in den Trainings im Rennen so viel schneller zu werden?

Ich wäre gerne auch in den Trainings schneller. Wenn ich dort Probleme habe, ist die Situation nie hundertprozentig unter Kontrolle. Aber das ist derzeit einfach die Realität. In der MotoGP sind mittlerweile alle Fahrer in der Lage, von Beginn an zu pushen. Sie sind alle sehr stark und können gleich sehr gute Rundenzeiten fahren. In Argentinien zum Beispiel waren am Freitag 16 Fahrer innerhalb von 0,9 Sekunden. Da ist es für mich schon immer eine Erleichterung, wenn wir uns für die Rennen um so viel steigern können. Aber wir müssen

weiter daran arbeiten, auch in den Trainings stärker zu sein. Ich werde auch immer gefragt, warum ich mich an einem Rennwochenende so steigern kann, und warum wir bei den Tests so lange gebraucht haben, um eine Steigerung zu erzielen. Aber an einem Rennwochenende zu arbeiten, ist auch anders als bei einem Test. Da müssen wir uns einfach verbessern, und wir arbeiten konzentriert und gut, um für Sonntag auf das nötige Level zu kommen. Aber dass ich derzeit noch Probleme habe, ist auch mein Fehler. Ich habe das Motorrad einfach nicht so schnell verstanden wie Maverick.

Hast du den Winter über etwas anders gemacht als bisher?

Im Prinzip habe ich mich genauso vorbereitet wie all die Jahre zuvor. Aber es gilt, sich immer weiter zu verbessern. Deshalb arbeite ich auch bei der Vorbereitung an kleinen Details. Auch an mir selbst, um noch einen weiteren Schritt nach vorn machen zu können.

Inwieweit hilft es dir, dass du mit den jungen Fahrern deiner Academy zusammen trainierst?

Man arbeitet so gemeinsam am Fahrstil, aber am meisten helfen die Kämpfe, die wir haben. Wir kämpfen alle um Rundenzeiten, wir kämpfen auf meinen Trainingsstrecken aber auch ständig gegeneinander. Das ist ein wichtiger Faktor in dem Prozess, sich weiter verbessern zu wollen, und den Kampf Mann gegen Mann noch besser zu verstehen.

Du hattest in Argentinien deinen 350. Grand Prix. Bedeutet dir diese Zahl etwas?

Es bedeutet vor allem, dass ich schon sehr lange dabei bin und sehr viele Rennen gefahren bin. Darauf bin ich einerseits stolz. Aber es ist nicht die Anzahl der Rennen, die wichtig ist, sondern ihre Qualität. Die Zahl der Siege und der Podestplätze ist mir viel wichtiger.

Wie siehst du die Titelchancen von Marc Márquez nach seinem Sturz?

Er ist genauso ein Titelkandidat wie zuvor. Es wird genauso schwer, ihn zu schlagen, wie es schwer ist, Maverick Viñales zu schlagen. Zwar haben wir, und vor allem Maverick, derzeit mehr Punkte, aber Márquez ist überall



Valentino Rossi vor Cal Crutchlow: „Diesmal war ich auf der Bremse stark und die Yamaha hatte guten Topspeed“

»ICH HABE DERZEIT MEHR PUNKTE ALS LETZTES JAHR NACH DEN ERSTEN ZWEI GRANDS PRIX.«

Valentino Rossi

sehr schnell. Und es kommen jetzt Strecken, auf denen er stark sein wird.

Hättest du nach der Vorsaison erwartet, nach zwei Rennen auf dem zweiten Platz der WM-Tabelle zu stehen?

Meine Vorsaison war wirklich ein Desaster, und ich war sehr traurig. Aber was wirklich zählt, sind die Sonntagnachmittage. Und auch da nur der Moment, an dem du die Ziellinie passierst. Du musst immer konzentriert bleiben, darfst nie aufgeben. Es können ja viele Dinge passieren. Das Rennen in Katar hat mir ein gutes Gefühl gegeben, eine gute Stimmung. Und ich habe begonnen zu verstehen, dass ich selbst, wenn ich Probleme habe, am Sonntag konkurrenzfähig sein kann. Jetzt habe ich mehr Punkte als letztes Jahr um die gleiche Zeit. Ich hatte sowohl in Katar als auch in



Valentino Rossi: Er kann sich nicht nur steigern, sondern auch freuen wie früher

Argentinien ein besseres Rennen als letztes Jahr. Jetzt wird Austin entscheidend, wenn es dort auch nicht leicht wird. Es ist aber eine Strecke, die ich mag. Ich war dort letztes Jahr sehr stark. Nach dem Warm-up war ich der Einzige, der die Pace hatte, Márquez nahe zu kommen. Aber leider habe ich im Rennen einen großen Fehler gemacht und bin gestürzt. Deshalb will ich diesmal auch dort ein gutes Rennen abliefern.

Hältst du es noch für möglich, dieses Jahr deinen zehnten WM-Titel zu gewinnen?

Seit ich zu Yamaha zurückgekehrt bin, ist es mein Ziel, wieder die Weltmeisterschaft zu gewinnen. Ich will Rennen gewinnen. Aber vor allem will ich stark und konkurrenzfähig sein, immer um das Podium kämpfen. In jedem Rennen. An diesem Ziel hat sich auch dieses Jahr nichts geändert. Das wird sicherlich sehr schwierig sein, aber in den letzten Jahren war es auch schwierig. Ich muss über die gesamte Saison konzentriert bleiben, auf allen Strecken konkurrenzfähig sein. Und wo ich einen Vorteil habe, meine Stärken ausspielen. ■

MotoGP

„In kurzer Zeit der Konkurrenz näher gerückt“

Nach den ersten WM-Punkten in der MotoGP will KTM versuchen, noch weiter nach vorn aufzuschließen.

KTM-Rennleiter Pit Beirer konnte seine Freude über die drei Punkte nicht verbergen. „Es war ein Supergefühl, mit drei Punkten nach Hause zu fahren“, freute sich Beirer. „Viel wichtiger ist jedoch, dass wir in der kurzen Zeit seit Katar näher an die Konkurrenz herangerückt sind, und das trotz einer für uns unbekanntem Stre-

cke. Dazu waren wir im Rennen auch in der Lage, einige Gegner vor uns zu überholen. Wir haben bei der Elektronik in dem Bereich, wo sie eingreift, Fortschritte gemacht, so fühlen sich die Fahrer wohler und können mehr pushen. Wir werden auf dem Gebiet der Elektronik hoffentlich in kurzer Zeit noch sehr viel mehr lernen. Wir wollen jetzt auch bis Austin noch einmal einen kleinen Schritt machen.“

Das Testteam war zeitgleich mit dem Argentinien-Grand-Prix zwei Tage in Mugello testen und hat unter anderem Schwingen und Geometrieteile probiert. ■



Pol Espargaró und Bradley Smith: Mehr pushen durch Elektronik-Update

NACHRICHTEN

MOTOGP: MARC MÁRQUEZ

Ist nach seinem Sturz in Argentinien zwar vorerst weit hinter die Spitze der WM-Tabelle zurückgefallen, doch am nächsten Wochenende kommt mit Austin/Texas die Strecke, auf der der amtierende MotoGP-Weltmeister noch nie geschlagen wurde. Dass er in Argentinien gestürzt ist, ärgert den 23-jährigen Spanier, doch er schaut nach vorn. „In Katar haben wir uns bei der Reifenwahl für die sichere Variante entschieden, und ich konnte nicht angreifen. In Argentinien haben wir den harten Vorderreifen riskiert, damit ich es kann – das Risiko ist nicht aufgegangen“, rechtfertigt er seine Entscheidung. „Es bringt nichts, den verlorenen Punkten nachzutruern, am Wochenende will ich einiges wiedergutmachen und wenn es geht in Austin wieder gewinnen.“

MOTO2: BRAD BINDER

Ist vergangenen Mittwoch in Barcelona von Dr. Mir erneut an seinem linken Unterarm operiert worden, den er sich bei einem Sturz beim Testen in Valencia gebrochen hatte. Die Platte über der Speiche hatte sich gelöst, nun ist eine neue eingesetzt worden, die mehr Drehbewegungen standhalten kann. Der Moto3-Weltmeister muss das Rennen in Austin auslassen, ob er zwei Wochen später in Jerez wieder fahren kann, wird von der Heilung abhängen.

MOTO2: DOMINIQUE AEGERTER

hat die Zeit zwischen den Grands Prix in Argentinien und Texas sportlich genutzt und ist am Wochenende den Lauf der Schweizer Motocross-Meisterschaft in Frauenfeld mitgefahren. Er wurde in der MX Open in den beiden Rennen 21. und 17.

Motorrad-WM

Vorschau: GP Americas

ZEITPLAN

GP of the Americas/COTA, Austin (alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 21. April 2017

16.00–16.40	Moto3	1. freies Training
16.55–17.40	MotoGP	1. freies Training
17.55–18.40	Moto2	1. freies Training
20.10–20.50	Moto3	2. freies Training
21.05–21.50	MotoGP	2. freies Training
22.05–22.50	Moto2	2. freies Training

Samstag, 22. April 2017

16.00–16.40	Moto3	3. freies Training
16.55–17.40	MotoGP	3. freies Training
17.55–18.40	Moto2	3. freies Training
19.35–20.15	Moto3	Qualifying
20.30–21.00	MotoGP	4. freies Training
21.10–21.25	MotoGP	Qualifying 1
21.35–21.50	MotoGP	Qualifying 2
22.05–22.50	Moto2	Qualifying

Sonntag, 23. April 2017

15.40–16.00	Moto3	Warm-up
16.10–16.30	Moto2	Warm-up
16.40–17.00	MotoGP	Warm-up
18.00	Moto3	Rennen, 18 Rd.
19.20	Moto2	Rennen, 19 Rd.
21.00	MotoGP	Rennen, 21 Rd.

STATISTIK

GP of the Americas/COTA, Austin

Sieger 2016

Moto3: Romano Fenati (I), KTM
Moto2: Alex Rins (E), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2016

Moto3: Philipp Öttl (D), KTM, 2:18,398 (= 143,4 km/h)
Moto2: Alex Rins (E), Kalex, 2:08,850 (= 154,0 km/h)

MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 2:03,188 (= 161,1 km/h)

Schnellste Runden 2016

Moto3: Romano Fenati (I), KTM, 2:16,842 (= 145,0 km/h)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 2:09,994 (= 152,6 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 2:04,682 (= 159,1 km/h)

Rundenrekorde

Moto3: Luis Salom (E), KTM, 2:16,345 (= 145,5 km/h) (2013)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 2:09,994 (= 152,6 km/h) (2016)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 2:03,575 (= 160,6 km/h) (2014)

STAND DER MOTORRAD-WM 2017

MotoGP	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Maverick Viñales (E)	Movistar Yamaha	Yamaha YZR-M1	50
2.	Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha	Yamaha YZR-M1	36
3.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP17	20
4.	Scott Redding (GB)	Octo Pramac Ducati	Ducati D16 GP16	17
5.	Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda	Honda RC 213 V	16
6.	Jonas Folger (D)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	16
7.	Jack Miller (AUS)	Marc VDS Racing Team	Honda RC 213 V	15
8.	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	13
9.	Álvaro Bautista (E)	Pull & Bear Aspar Team	Ducati D16 GP16	13
10.	Dani Pedrosa (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	11

Moto2

1.	Franco Morbidelli (I)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	50
2.	Thomas Lüthi (CH)	CarXpert Interwetten	Kalex	36
3.	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM	33
4.	Lorenzo Baldassarri (I)	Forward Racing Team	Kalex	21
5.	Xavi Vierge (E)	Tech 3 Racing	Tech3	18
6.	Takaaki Nakagami (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	16
12.	Sandro Cortese (D)	Dynavolt Intact GP	Suter	8
14.	Dominique Aegerter (CH)	Kiefer Racing	Suter	7
17.	Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Suter	5
18.	Jesko Raffin (CH)	Garage Plus Interwetten	Kalex	5

Moto3

1.	Joan Mir (E)	Leopard Racing	Honda	50
2.	John McPhee (GB)	British Talent Team	Honda	40
3.	Jorge Martín (E)	Del Conca Gresini Racing	Moto3 Honda	32
4.	Andrea Migno (I)	Sky Racing Team VR46	KTM	21
5.	Romano Fenati (I)	Marinelli Rivacold Snipers	Honda	20
6.	Aron Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda	18
7.	Livio Loi (B)	Leopard Racing	Honda	14
8.	Philipp Öttl (D)	Südmittel Schedl GP Racing	KTM	13
9.	Marcos Ramírez (E)	Platinum Bay Real Estate	KTM	10
10.	Niccolò Antonelli (I)	Red Bull KTM Ajo	KTM	9

Endurance-WM

Jagd der Yamaha-Teams



David Checa, Niccolò Canepa und Mike di Meglio freuen sich über den Sieg

Die zwei Yamaha-Werks-teams GMT94 und YART jagten sich erbarmungslos über 24 Stunden. Das Ergebnis: der knappste Zieleinlauf und die längste zurückgelegte Strecke in der 40-jährigen Geschichte der 24 Stunden von Le Mans.

Von: Imre Paulovits

Keine 20 Sekunden trennte die beiden Yamaha-Teams nach 24 Stunden Hetze, nach 3600 Kilometern hartem Kampf. Alle anderen wurden zu Statisten degradiert. Dabei war der Kampf um den letzten Podestplatz nicht minder spektakulär, das Kawasaki-Werksteam schlug die Weltmeister von Suzuki auch nur um um 44,6 Sekunden, doch selbst diese beiden

Giganten lagen im Ziel nicht weniger als zwölf Runden zurück.

YART hatte die ersten 20 Stunden dominiert, zeitweise betrug ihr Vorsprung bis zu einer Minute. „Es war irre, wie schnell 24-Stunden-Rookie Marvin Fritz in der Nacht war“, freute sich Teamchef Mandy Kainz. „Dazu hatten wir mit den Bridgestone-Reifen Vorteile, wenn der Asphalt warm war. David Checa und Broc Parkes waren etwa gleich schnell, auch Marvin Fritz und Mike di Meglio. Dann hat Christophe Guyot gemerkt, dass Niccolò Canepa zu langsam ist, und ließ nur noch die anderen beiden fahren. Ich habe Kohta Nozane nur einmal in der Nacht einen Turn aussitzen lassen.“

Doch dann begann das französische Team aufzuholen, drei Stunden vor Schluss gingen sie in Führung – und trotz des Endspurts von Parkes blieben sie vorne. „Wir sind fast sechs Stunden aus versehen im Regen-Modus



Marvin Fritz: Voller Einsatz, auf Anhieb die schnellste Zeit in der Nacht

»IMMER WENN ES WARM WURDE, KONNTEN WIR DEN VORTEIL DER BRIDGESTONE-REIFEN NUTZEN.«

Mandy Kainz

gefahren“, musste Kainz feststellen. „Nach 17 Stunden klagten die Fahrer, der Motor würde schlecht gehen und unten nicht schieben. Das war genau die Zeit, wo uns zuletzt ein Triebwerk verwendet ist, und so habe ich den Fahrern gesagt, sie sollen Drehzahl herausnehmen. Erst als beim letzten Fahrerwechsel der Ingenieur die Daten heruntergeladen und alle Temperaturen angesehen hatte, wurde der Fehler bemerkt. Einer muss versehentlich an den Schalter gekom-

men sein. Schade, sonst wäre das Ergebnis sicherlich ein ganz anderes geworden.“

Marvin Fritz war nach seinem ersten 24-Stunden-Rennen zwar geschlaucht, aber überglücklich. „Gleich auf dem Podest und so nah am Sieg, das ist schon irre“, meinte der IDM-Meister.

Superbike-IDM-Vize Florian Alt kam ebenfalls gleich auf das Podest. In der Youngster-Equipe des französischen Viltas-Teams mit Bastien Mackels und Axel Maurin führen sie in der Superstock-Klasse die schnellste Qualifizierungszeit und dann auf den dritten Platz im Rennen.

Weniger Glück hatte die sonst so unverwundliche Schweizer Boliger-Kawasaki-Truppe. Horst Saiger, Roman Stamm und Michaël Savary qualifizierten sich auf Platz 9, fuhren zunächst in den Top 10, mussten aber nach 17 Stunden nach einem Elektrikdefekt und diversen anderen Problemen das Rennen aufgeben. ■

RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM

Le Mans (F): 15.–16. April 2017; 2. WM-Lauf; 3599,100 km über 860 Rdn. à 4,185 km; 59 Teams gestartet, 37 gewertet; Wetter: trocken, 6–16°C

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. GMT94 (Checa/Canepa/Di Meglio)	Yamaha YZF-R1	24:00.32.487
2. YART (Parkes/Fritz/Nozane)	Yamaha YZF-R1	+19.819
3. SRC (Gines/de Puniet/Foret)	Kawasaki ZX-10RR	+12 Rdn.
4. SERT (Philippe/Masson/A. Cudlin)	Suzuki GSX-R 1000	+12 Rdn.
5. F. C. C. TSR (Black/D. Cudlin/Tizon)	Honda CBR 1000 RR	+17 Rdn.
6. Tati Team (Enjolras/Buisson/Denis) (1. SST)	Kawasaki ZX-10R	+23 Rdn.
7. Moto Ain (Masbou/Clere/Mulhauser) (2. SST)	Yamaha YZF-R1	+26 Rdn.
8. Maco Racing (Junod/Jerman/Dos Santos)	Yamaha YZF-R1	+29 Rdn.
9. Yamaha Viltas (Maurin/Mackels/Alt) (3. SST)	Yamaha YZF-R1	+31 Rdn.
10. AM Moto (Plancassagne/Ayer/Ganforina)	Kawasaki ZX-10R	+36 Rdn.

WM-STAND TEAMS

1.	SERT	95
2.	SRT	92
3.	GMT94	71
4.	F. C. C. TSR	67
5.	YART	62

WM-STAND FAHRER

1.	Masson	95
2.	Philippe	95
3.	De Puniet	92
4.	Foret	92
5.	Canepa	71



Florian Alt (ganz l.) auf dem Podest

Reiti wieder daheim

Markus Reiterberger war ausgebrannt. Nachdem er in der Superbike-WM die Reißleine zog, will er in der IDM neue Kräfte für ein WM-Comeback sammeln.

Von: **Anke Wiczorek**

Nach seinem Wirbelbruch 2016 in Misano hatte das Althea-BMW-Team entschieden, Reiterberger die große Stütze in Form seines deutschen Mechanikers zu nehmen. Nach den Reha-Maßnahmen stand der Bayer abgeschottet in seinem Team da. Ihm wurde gesagt: „Entweder du passt dich an oder nicht.“ Reiti merkte schnell: „Es hat einfach überhaupt nicht mehr gepasst.“ Nun ist seine Rückkehr in die IDM Superbike

besiegelt. Zu seinem alten Van-Zon-Remeha-BMW-Team. Sein vertrauter Mechaniker ist wieder da und auch Vater Thomas Reiterberger. Der Junior sagt: „Es gab Alternativen wie die BSB, aber ich wollte in einem Team fahren, das funktioniert. Und ich will wieder Spaß haben. Also kehre ich in die Heimat zur Familie zurück. Da rechne ich mir mehr Chancen für einen neuen Anlauf in der Superbike-WM aus.“ Sie hat für den zweifachen IDM-Superbike-Meister Priorität. Deshalb sind für 2017 auch schon zwei Wildcard-Einsätze geplant. Einer wird definitiv auf dem Lausitzring sein. Reiti begründet nochmals seine Entscheidung: „Lieber liefere ich bei der WM zweimal im Jahr ein gutes Ergebnis ab als die ganze Saison lang ein schlechtes. Da will mich doch keiner mehr.“ Der 23-Jähri-



Will wieder Spaß haben: Reiti

ge glaubt, auch mit der IDM-Maschine auf Anhieb wieder schnell zu sein. Der Rücken macht aber noch Probleme. „Ich war in Bad Aibling beim Wirbelsäulenspezialisten. „Die Knochen sind okay, aber die Bandscheibe ist kaputt. Ich versuche, sie wenigstens schmerzfrei zu bekommen.“ ■

ADAC Northern Europe Cup

Blendende Voraussetzungen für nächste Siegesserie von Tim Georgi

Das Frühjahrstraining der insgesamt 29 Cup-Fahrer war für die drei Jungs vom Team Freudenberg der Start in die neue Saison.

Von: **Anke Wiczorek**

Bei den Freudenbergs wird Klartext gesprochen. Die Richtung für Tim Georgi, Jan-Ole Jähmig und Walid Soppe ist klar: Sie fahren alle auf Moto3-GP-Rennern von KTM. Der Weg führt in die WM, wenn sie sich durchsetzen.

Auf dem World Circuit Marco Simoncelli in Misano ging es für alle Fahrer um die grundsätzliche Setup-Einstellung für das erste Rennen. Es wird Ende April im Rahmen der Superbike-WM in Assen ausgetragen. Der 16-jährige Jähmig ist als Vizemeister des ADAC Junior Cups in die höhere Klasse aufgestiegen. „Ich muss mich auf der Bremse verbessern, das läuft noch nicht ganz so flüssig“, meint der Sachse selbstkri-



Das Team Freudenberg macht über ein Drittel in der Moto3-GP-Klasse aus

tisch. „Gleichzeitig sollte ich lernen, aus den Kurven heraus noch früher ans Gas zu gehen.“ Die härteste Konkurrenz lauert im eigenen Team. Sein gleichaltriger Kollege Tim Georgi fuhr im vergangenen Jahr sporadisch in der Moto3-GP-Klasse mit. Wo immer er auftauchte, gewann er das Rennen – insgesamt vier Mal. Der Berliner konnte in Misano bereits

mit dem Feinschliff am bestehenden KTM-Setup arbeiten. Letztlich tauchten aber alle drei auf der Zeitenliste bei den besten Fahrern auf.

Insgesamt acht Fahrer haben sich in die GP-Klasse eingeschrieben. In der Standardklasse, in der auch der Deutsche Meistertitel ausgetragen wird, sind es 21 Jungen und Mädchen. ■

NACHRICHTEN

GESPANN-WM: DIE BRÜDER BEN UND TOM BURCHELL

(GB, LCR-Kawasaki) gewannen das WM-Auftaktrennen in Le Mans vor Pekka Paivarinta/Kirsi Kainulainen (FIN, LCR-Honda) und Bennie Streuer/Kevin Rousseau (NL, LCR-Honda). Das Rennen wurde in der 15. Runde mit der roten Flagge abgebrochen und der Stand der 14. Runde als Endergebnis gewertet, da die Österreicher Günther Bachmaier/Manfred Wechselberger von der Strecke abkamen und dabei ihr LCR-Suzuki-Gespann und eine Werbetafel zerlegten. Sie wurden zwar nach dem Abbruch als Vierte gewertet, aber Wechselberger erlitt Hand- und Fußverletzungen.

BRITISH SUPERBIKE

Beim zweiten Rennwochenende in Brands Hatch gewann Luke Mossey sein erstes BSB-Rennen vor seinem JG-Speedfit-Kawasaki-Teamkollegen Leon Haslam und Tyco-BMW-Pilot Christian Iddon. Und weil es so schön war, gewann Mossey auch das zweite Rennen, diesmal vor Iddon und Haslam. In der Gesamtwertung der BSB führt weiterhin Leo Haslam (86 Punkte), aber Mossey ist durch seinen Doppelsieg bis auf fünf Punkte an ihn herangerückt. Dritter ist Iddon mit 65 Punkten.

1000 KILOMETER HOCKENHEIM: TEAM PEPE TUNING

gewann mit den Fahrern Willi Petry, Philipp Gengelbach und Maurice Ullrich auf BMW S 1000 RR die diesjährige Ausgabe des Rallye-Klassikers vor dem Teams des ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt mit Christoph Pudlo, Mario Mantai und Thorsten Hohne-mann (BMW S 1000 RR) und dem Team SW-Motorradreifen mit Thommy Hainthaler, Johannes Hoffmann und Marcel Bach (BMW S 1000 RR/Yamaha YFZ-R1). Bestes 600er-Team wurden KRT mit Rainer Wagner, Kevin Wahr und Fred Koller (Kawasaki ZX-6R/Yamaha YZF-R6).

Wachablösung: „Nationalheld“
Cairolì überholt auch Tim Gajser



Cairolì wird Legende

Tony Cairolì ist nun ein wahrer italienischer Nationalheld. Der 79. GP-Sieg seiner erstaunlichen Karriere in Pietramurata wird für immer im Gedächtnis der Fans bleiben. Jeremy Seewer verlor die MX2-WM-Führung.

Von: **Alex Hodgkinson**

Der erste GP des Jahres in Europa stellte mit 40 Fahrern pro Klasse am Start eine neue Herausforderung dar. Aber die Wirklichkeit bedeutete keine Gefahr für die Hierarchie: Keiner der Wildcard-Fahrer hatte den Hauch einer Chance gegen die permanenten WM-Starter. Während der Qualifikationsläufe über 20 Minuten mussten sich die Spitzenreiter mit wenigen Überraschungsvorgängen beschäftigen, doch eine Behinderung während der WM-Läufe am Sonntag war vorprogrammiert.

Während seine IceOne-Teamkollegen am vergangenen Wo-

chenende am zweiten Lauf der Dutch Masters teilgenommen hatten, gönnte sich Max Nagl eine Auszeit: „Die ständigen langen Flugreisen hatten mich erschöpft, und ich benötigte Zeit zu Hause, um mich zu erholen.“ Die Wirkung dieser sinnvollen Pause war gleich am Samstag zu erkennen, als Max in Schwarz-Rot-Gold gekleidet das Tempo des Sechserpacks an der Spitze locker mitfahren konnte.

Tonus jagd Titelkandidaten

Dafür fehlt Teamkollege Max Anstie. Teamchef Antti Pyrhonen: „Max hat sich letzte Woche die Außenbänder im Knie gedehnt. Er hätte fahren können, aber es hat keinen Sinn, im MXGP zu fahren, wenn man nicht 100 Prozent fit ist. Wenn nötig, fehlt er auch in Valkenswaard.“

Tony Cairolìs Verbissenheit war schon in der Startrunde zum ersten Lauf zu sehen. Nach einem Blitzstart schoss der 31-Jährige gleich in Führung. Aber schon am hintersten Teil der Strecke nahm Gajser ihm die Vorfahrt. Zwei Kurven später konterte der Italiener konsequent!

Zum Erstaunen der zahlreichen Zuschauer bot Arnaud Tonus den beiden Titelkandidaten Paroli: „Ich hatte kein Problem, Gajser zu überholen. Ich wusste, dass ich in den Wellen schneller war.“ Der Westschweizer konnte sogar auf Cairolì zunehmend Druck ausüben: „Ich wollte ihn in der letzte Runde attackieren, aber ich machte selbst einen Fahrfehler und verlor im falschen Moment den Anschluss.“

Es war der zweite Lauf, der Cairolì zur Legende machte. Fast schaffte er den dritten Holeshoot des Wochenendes. Aber Gajser hatte andere Vorstellungen und fuhr seinen Erzrivalen in der Startkurve in die Streckenbegrenzung.

Dieser Schachzug hätte bereits rennentscheidend sein können. Schon 30 Meter weiter in Kurve 2 ging Cairolì aus eigener Schuld zu Boden: „Mehrere Gegner sind über mich gefahren. Zuerst dachte ich nur an Schadensbegrenzung.“

Nach 20 Minuten war Cairolì zur Freude der Zuschauer auf Platz 7 vorgefahren. Aber seine Leistung während der übrigen Rennzeit war phänomenal: „Ich

konnte Bobryshev auf Platz 2 sehen und wusste, dass der Tagessieg noch in Reichweite war.“

Im Rundentakt bezwang er Tonus, Paulin, Desalle, Herlings und den Russen mit Blockpässen. „Und ich dachte vor diesem Lauf noch, dass Überholen hier unmöglich wäre,“ lachte Cairolì.

Max Nagls Saison läuft mit Rang 11 und 9 weiterhin im Stottergang: „Der Start ist so bedeutend, und ich schaffe keinen Holeshoot in diesem Jahr. Ich komme ganz gut aus dem Startgatter, aber irgendwie verliere

! Unglaubliche Leistung von Tony Cairolì beim „Heimspiel“ in Italien. Der Altmeister fuhr eines der besten Rennen seiner Karriere und beendete die Serie von Tim Gajser.

ich den Anschluss auf der Startgeraden. Es ist ein Rätsel. Gautier fährt dasselbe Setup und ist immer unter den ersten vier.“

Während die meisten MXGP-Stars kühl kalkulierend fahren, zeigten die MX2-Jungs schon während der Qualifikation vollen Einsatz – und mittendrin war Jeremy Seewer, der sich eine Woche Auszeit zum Regenerieren nach der Rückkehr aus Mexiko genommen hatte.

Seewers' Siegesabsichten waren schon in der Startrunde am Renntag vernichtet: „Das Vorderad stieg hoch aus dem Start, ich musste das Gas zudrehen. Und dann ist jemand während der

Startrunde in mich reingefahren.“ Nach einem weiteren – selbstverschuldeten – Sturz kam der Schweizer als 22. zurück, während Titelrivale Pauls Jonass einen KTM-Dreierpack mit Jorge Prado und Julien Lieber an der Spitze bildete.

Nach zähem Kampf, in dem er 35 Minuten lang ständig abseits der Ideallinie fahren musste, rettete Seewer 12 Punkte auf Rang 9. Aber mit dem Sieg übernahm Jonass die WM-Führung.

Lauf 2 lief auch nicht nach dem Geschmack des Schweizer. Seewer fuhr zuerst auf Rang 4 hinter dem KTM-Spitzen trio, aber er kam immer mehr unter

Druck der Husqvarnas von Covington und Olsen. Erst der Amerikaner, dann der Däne, nutzten die Gunst der Stunde, um eine alternative Spur zu fahren – gerade in dem Moment, als Lieber ins Stocken kam und Seewer behinderte.

Trotzdem war es Rang 4 im Ziel. Zuerst schob Olsen Lieber mit voller Wucht von der Strecke, als Revanche für einen Vorfall im ersten Lauf. Drei Runden später sprang der Däne aus eigener Schuld von der Strecke.

Die Führungsrunden schienen Prado zu beflügeln. Als Jonass merkte, dass dem jungen Spanier nicht wie gewöhnlich die Luft

ausging, war es für den Letzten zu spät, und Prado sicherte sich den ersten GP-Sieg seiner Karriere: „Ausgerechnet auf hartem Boden! Ich bin eigentlich ein Sand-Experte.“

Der WM-Führende Jonass freute sich über den Wechsel: „Ich will sie in Valkenswaard verteidigen und zum GP in Lettland mitnehmen. Ich war seit Weihnachten nicht mehr zu Hause.“

Bei seinem ersten WM-Einsatz des Jahres fuhr Brian Hsu im ersten Lauf auf Platz 8, doch ein Fahrfehler zur Halbzeit in Lauf 2 warf ihn aus den Punkterängen. Henry Jacobi wurde in beiden Läufen überrundet. ■



Jugend forscht: Pauls Jonass im ersten Lauf vorn, doch Jorge Prado (Im Hintergrund) „klaubt“ ihm den GP-Sieg



Vor Gajser: Schweizer Arnaud Tonus

MOTOCROSS-GP TRENTINO / MXGP

Pietramurata (I): 16. April; 5. WM-Lauf; Wetter: heiter/12 Grad. 1. Lauf: 39 Fahrer gestartet, 39 gewertet; 19 Runden à 1,660 km (= 31,540 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tony Cairoli (I)	KTM	19	32:35,084 min = 56,347 km/h
2. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	19	+ 2,278 sec
3. Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 6,158 sec
4. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	19	+ 7,369 sec
5. Clement Desalle (B)	Kawasaki	19	+ 9,722 sec
6. Jeremy v. Horebeek (B)	Yamaha	19	+ 11,423 sec
7. Evgeny Bobryshev (RUS)	Honda	19	+ 40,550 sec
8. Romain Febvre (F)	Yamaha	19	+ 42,972 sec
11. Max Nagl (D)	Husqvarna	19	+ 49,381 sec
24. Valentin Guillod (CH)	Honda	19	+ 1:47,156 min

MOTOCROSS-GP TRENTINO / MX2

Pietramurata (I): 16. April; 5. WM-Lauf; Wetter: heiter/12 Grad. 1. Lauf: 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet; 19 Runden à 1,660 km (= 31,540 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	19	34:10,629 min = 55,370 km/h
2. Jorge Prado Garcia (E)	KTM	19	+ 1,498 sec
3. Julien Lieber (B)	KTM	19	+ 2,887 sec
4. Vsevolod Brylyakov (RUS)	Kawasaki	19	+ 11,055 sec
5. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	19	+ 33,985 sec
6. Michele Cervellini (I)	Honda	19	+ 37,855 sec
7. Calvin Vlanderen (NL)	KTM	19	+ 39,695 sec
8. Brian Hsu (D)	Husqvarna	19	+ 41,316 sec
9. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	19	+ 45,901 sec
27. Henri Jacobi (D)	Husqvarna	19	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP TRENTINO / MXGP

2. Lauf: 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet; 19 Runden à 1,660 km (= 31,540 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	19	33:36,300 min = 56,313 km/h
2. Tony Cairoli (I)	KTM	19	+ 4,165 sec
3. Evgeny Bobryshev (RUS)	Honda	19	+ 6,147 sec
4. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	+ 6,881 sec
5. Clement Desalle (B)	Kawasaki	19	+ 8,830 sec
6. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	19	+ 10,714 sec
7. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	19	+ 12,642 sec
8. Jeremy v. Horebeek (B)	Yamaha	19	+ 15,933 sec
9. Max Nagl (D)	Husqvarna	19	+ 23,945 sec
19. Valentin Guillod (CH)	Honda	19	+ 1:07,353 min

MOTOCROSS-GP TRENTINO / MX2

2. Lauf: 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet; 19 Runden à 1,660 km (= 31,540 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado Garcia (E)	KTM	19	33:41,859 min = 56,158 km/h
2. Pauls Jonass (LV)	KTM	19	+ 2,010 sec
3. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	19	+ 3,078 sec
4. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	19	+ 3,503 sec
5. Julien Lieber (B)	KTM	19	+ 13,092 sec
6. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	19	+ 23,083 sec
7. Brian Bogers (NL)	KTM	19	+ 43,966 sec
8. Samuele Bernardini (I)	TM	19	+ 46,843 sec
22. Brian Hsu (D)	Husqvarna	19	+ 1:37,961 min
25. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	19	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1. Tim Gajser (SLO)	201 Punkte
2. Tony Cairoli (I)	183
3. Clement Desalle (F)	151
4. Evgeny Bobryshev (RUS)	145
5. Gautier Paulin (F)	145
6. Jeremy v. Horebeek (B)	144
7. Romain Febvre (F)	106
8. Arnaud Tonus (CH)	101
9. Max Nagl (D)	95
21. Valentin Guillod (CH)	26

1. Honda	201 Punkte
2. KTM	187
3. Yamaha	173

WM-STAND MX2

1. Pauls Jonass (LV)	192 Punkte
2. Jeremy Seewer (CH)	183
3. Julien Lieber (B)	175
4. Thomas Kjer Olsen (DK)	158
5. Benoit Paturol (F)	147
6. Brent Van Donink (B)	123
7. Jorge Prado Garcia (E)	117
8. Thomas Covington (USA)	113
9. Vsevolod Brylyakov (RUS)	110
26. Brian Hsu (D)	13

1. KTM	234 Punkte
2. Suzuki	183
3. Husqvarna	178

Zwei Auswärtssiege

Wittstock gewann den Bundesliga-Auftakt gegen die White Tigers. Zwei Tage später holte Brokstedt einen Abbruchsieg bei Titelverteidiger Landshut.

Am Ostersonntag war in Pocking noch alles normal: Beim ersten Bundesligarennen der DMV White Tigers im Rottalstadion setzte sich Liganeuling Wittstock bei fahrbaren Witterungsbedingungen erwartungsgemäß deutlich durch, und die „Wölfe“ besiegten die „Tiger“ 49:37. Entgegen der Ankündigungen setzte das DMV Team mit Rafal Okoniewski einen Ausländer als Nr. 1, der aber trotz eines Jokersieges

das Debakel für die Tiger nicht abwenden konnte.

Am Ostermontag hatte in Landshut kräftiger Regen im Rennverlauf Einzug gehalten. Nach 9 der geplanten 14 Heats wurde abgebrochen und gewertet. Obwohl Landshut bis Heat 5

führte, konterten die „Wikinger“ in den letzten vier Läufen und gewannen mit 30:25. Um kein schiefes Tabellenbild zu erhalten, wurde das Ergebnis auf 14 Rennen hochgerechnet und das Rennen mit 45:40 für Brokstedt gewertet. ■ TS



Michael Härtel war mit Kevin Wölbart Topsorer für die „Wölfe“ in Pocking

SPEEDWAY-BUNDESLIGA

Pocking, 15.04.

1. Wölfe Wittstock 49 Punkte	
Mads Hansen (DK)	9+1 Punkte
Kevin Wölbart	13
Michael Härtel	13+1
Christian Hefenbrock	6+1
Steven Mauer	0
Darrel de Vries	8
2. DMV White Tigers 37 Punkte	
Rafal Okoniewski (PL)	15
Danny Maassen	5+1
Renè Deddens	4+2
Max Dilger	9
Ethan Spiller	1+1
David Pfeffer	1+1

Landshut, 17.04.

1. Brokstedt Wikinger 30 (45) Punkte	
Rune Holta (PL)	9+1
Tobias Kroner	8
Lukas Fienhage	3+1
Kai Huckenbeck	8
Ronny Weis	2+1
Hannes Gast	0
2. Landshut Devils 25 (40) Punkte	
Erik Riss	7+1
Martin Smolinski	6
Mark Riss	6+1
Valentin Grobauer	3
Sandro Wassermann	1
Dominik Moser	2+1

TABELLENSTAND

nach 2 Rennen

1.	Wittstock	1 49 2
2.	Brokstedt	1 45 2
3.	Landshut	1 40 0
4.	DMV White Tigers	1 37 0
5.	Stralsund	0 0 0



Smolinski vor dem Dänen Jacobsen

Speedway-Länderkampf Pocking

Pockinger Heimsieg

Mit einem zuletzt doch klaren Sieg beschloss die deutsche Mannschaft die Pockinger Osterfestspiele.

Das deutsche Quartett hängte die Dänen um 6 Punkte, die Polen um 7 Punkte ab. Die Gastgeber traten mit dem nötigen Selbstvertrauen an. Smolinski: „Wir haben eine gute Mannschaft, sind gut aufgestellt.“

Michael Härtel brachte mit dem ersten deutschen Laufsieg in Heat 2 die Stimmung auf einen

hohen Level, und trotz der kühlen Witterung und einem kurzen Nieselregen wurde den Zuschauern warm ums Herz.

Smolinski fuhr mit den Polen Rafal Okoniewski und Grzegorz Zengota auf Augenhöhe (je 11 Punkte nach Durchgang 4). Härtel blieb toll dran und holte selbst nach einem Sturz Laufplatz 2 hinter Zengota. Valentin Grobauer, aus Polen angereist, und Max Dilger schafften die punktemäßige Unterfütterung für den Sieg herbei.

Im Finish wurde es recht eng, und die ausgeglichene dänische

Mannschaft fing im Kampf um Rang 2 die Polen noch ab. Ohne echte Chancen war der Rest Europas, angeführt von Josef Franc und Jurica Pavlic. ■ AD

SPEEDWAY

Länderkampf, Pocking 16.04.17	
1.	DEUTSCHLAND 40 Punkte
	Martin Smolinski 13
	Valentin Grobauer 10
	Michael Härtel 11
	Max Dilger 6
2.	DÄNEMARK 34 Punkte
3.	POLEN 33 Punkte
4.	TEAM EUROPA 15 Punkte

NACHRICHTEN

WMX: LARISSA PAPANMEIER AUF RANG 5

Action pur beim zweiten Lauf zur Frauen-WM in Pietramurata. Die Neuseeländerin Courtney Duncan konnte trotz Stürzen in beiden Läufen ihre WM-Führung verteidigen. Trotz Sturz in der Startrunde des zweiten Laufes fuhr Larissa Papanmeier auf Rang 5 der Tageswertung und im WM-Zwischenklassement nach einem tollen vierten Platz in Lauf 1. Anne Borchers war nicht dabei, nachdem sie sich zwei Wochen zuvor einen Oberarm gebrochen hatte.

SPEEDWAY: LYAGER SIEGT IN NEUENKNICK

Der Däne Andreas Lyager Hansen (24 Punkte) gewann das Sechser-Speedway am Ostersonntag in Neuenknick vor Matthias Bartz (22) und Tobias Kroner (20). Zum Finallauf kam es wegen eines Hagelschauers nicht mehr.

GRASBAHN-EM: DREI DEUTSCHE WEITER

Beim Semifinale der Grasbahn-EM am Ostermontag in Balkbrug (NL) schafften alle drei Deutschen die Finalqualifikation für Herten (12.08.). Jannick de Jong (NL) gewann das A-Finale vor James Shanes (GB) und Stephan Katt. Christian Hülshorst, der über das B-Finale ins A-Finale kam, wurde Fünfter. Bernd Diener schaffte nach zwei Stürzen zum Auftakt noch Platz 4 im B-Finale und damit den achten Qualifikationsrang.

MOTOCROSS-ÖM: DOPPELSIEG FÜR EDELBACHER

Während Roland Edelbacher mit einem Doppelsieg in Paldau seine MX2-Führung ausbaute, bügeln die Ausländer in der Formation Szvoboda (H), Smitka (CZ) und Simko (SK) die heimische Open-Elite ordentlich. Niemand auf dem Podest, beste Einheimische Edelbacher und Manuel Obermaier auf P4 bzw. 5. Günter Schmidinger (11/7) verlor damit die ÖM-Führung an Petr Smitka.

„In diesem Sport gerät man schnell in Vergessenheit“

Julien Lieber war der „vergessene Mann“ der Motocross-GP-Szene. Aber der 22-Jährige MX2-Pilot konnte als Privatfahrer dieses Jahr schon das „Red Plate“ auf seiner KTM tragen.

Von: **Alex Hodgkinson**

Wo bist du in den vergangenen 18 Monaten gewesen?

Obwohl ich 2015 WM-Sechster war, hatte ich das ganze Jahr Probleme mit der Hüfte. Es hat schon während des Trainings beim WM-Auftakt in Katar angefangen. Und nach einem Sturz in Thailand wurde es immer schlimmer. Ich habe den ganzen Sommer Schmerzmittel bekommen. Gegen Ende der Saison hatte ich eine medizinische Untersuchung und es war klar, dass ich an beiden Hüften operiert werden musste. Nach der ersten OP war schon nach zwei Trainingsfahrten klar, dass das Problem noch nicht behoben war. Bei weiteren Tests stellte man fest, dass ich diese Knochenschwäche seit der Geburt habe. Ich musste erneut viermal unters Messer, und die Reha dauerte weitere fünf Monate. Ich hätte gegen Ende der Saison noch fahren können, aber das war sinnlos. Aus Altersgründen ist 2017 meine letzte Saison in der MX2, aber ich muss alles darauf setzen. Ich hätte sicher keine



Julien Lieber

Geburtstag: 15.06.1994
Geburtsort: Malmedy (B)
Herkunftsland: Belgien

KARRIERE

2010: EMX2 Platz 8 (Suzuki)
2011: MX2-WM Pl. 29 (KTM)
2012: MX2-WM Platz 22 (Suzuki)
2014: MXoN Platz 2 (KTM)
2015: MXoN Platz 3 (Yamaha)
2015: MX2-WM Platz 6 (Yamaha)
2016: wegen Verletzungen pausiert

Chance gehabt, wenn ich letztes Jahr unter Schmerzen gefahren wäre. Meine Leistung hätte darunter gelitten, und dann hätte ich wahrscheinlich sowieso meinen Teamplatz verloren. Noch wichtiger: Die Bänder in der linken Hüfte waren schon so beschädigt, dass es ein Leben lang zu erheblichen Problemen geführt hätte. Ich habe nicht gepokert. Es war die einzige Lösung.

»ICH WEISS, ES IST MEINE LETZTE CHANCE IN DER MX2-WM. UND DIE WILL ICH NUTZEN.«

Julien Lieber

Du bist jetzt Privatfahrer im eigenen Team?

Ja, kein Team hatte noch Interesse an mir. Es war enttäuschend. Man kann in unserem Sport schnell in Vergessenheit geraten, und niemand wollte das Risiko nach einer langen Pause eingehen. Wir haben das Beste daraus gemacht und unser eigenes Team gegründet. Wir haben KTM gewählt, weil es das beste Bike ist. Und zum Glück hat Pit Beier uns unterstützt. Unsere Basis ist ein Serienmotorrad, aber mit Werks-WP-Federung. Wir haben einige loyale Privatsponsoren, doch das meiste Geld kommt von der Baufirma der Familie. Ich habe an der Rennstrecke Unterstützung von meinem Bruder Cedric, der ebenfalls ein guter WM-Fahrer war, bis er mit Knieproblemen aufgeben musste. Mein Berater ist Yves Demaria, der sich jetzt von Valentin Guillod getrennt hat und vollständig für mich da ist. Meine ganze Familie ist am Team beteiligt.

Du bist als WM-Führender nach Argentinien gefahren. Kannst du bei allen Streckenbedingungen die Werksfahrer ärgern?

Ich glaube schon. Ich hatte Pech



Julien Lieber präsentiert stolz sein rotes Nummernschild des WM-Leaders



Lange Verletzungspause, aber das Fahren hat Lieber nicht verlernt

mit der Kollision in Argentinien. Aber das Tempo war da, ich war schon unter den ersten drei auf Hartboden und im Schlamm. Ich habe keine Angst vor dem tiefen Sand. Ich stand bereits in Lommel auf dem Podest. Wir haben ein gutes Bike. Ich hatte 2015 ein Werksbike, und meine KTM ist genauso gut. Ich war schon WM-Leader.

Jetzt will ich GP- und Laufsiege.

Und 2018?

Es ist noch alles offen, aber im Normalfall würde ich in die MXGP aufsteigen. Aber 2018 liegt noch in der Zukunft. Mein ganzer Fokus liegt auf dieser Saison. Ich weiß, es ist meine letzte Chance in der MX2-WM. Und die will ich nutzen. ■



Wild World

Frisch getunt startet das internationale Messe-Event für Auto-Tuning, Lifestyle und Clubszene vom 28. April bis 1. Mai 2017 wieder durch. Für die 15. Auflage der PS-Party am Bodensee wurde das Rahmenprogramm erneut erweitert.

Die Tuning World Bodensee ist auch 2017 Europas Epizentrum für Liebhaber individueller Sportwagen sowie Showcars und sorgt für noch mehr fahraktive Abwechslung. Rund 200 Branchenvertreter der Tuning- und Zubehörindustrie zeigen gemeinsam mit dem Verband der Automobil Tuner (VDAT) in Friedrichshafen die automobilen Neuheiten.

Modifiziert wurde die Hallenaufteilung: Die Perfor-

mance Area wandert in die Rothauhalle A1 und die Showbühne mit der Wahl zur Miss Tuning findet im Foyer Ost ihren neuen Platz.

Erstmals auf einer Messe können die Besucher den japanischen Widebody-Artist und Porsche-Veredler Akira Nakai live beim Bau eines „RAUH-Welt Begriff“-Porsche begleiten. Zahlreiche weitere Stars aus der Tuningszene, Sport und TV sind auf der Tuning World Bodensee vor Ort, so auch YouTube-Star und Driftkönig Ken Block.

„Von Anfang an ist das geballte Infotainment und das

abwechslungsreiche Rahmenprogramm mit der Einbindung der Tuningclubs eines unserer Erfolgsgeheimnisse“, so Projektleiter Dirk Kreidenweiß. „Für 2017 haben wir unser Konzept getunt und bieten nun für die Besucher mit einer aufregenden Freestyle Monster-Truck- und Stunt-Show, Burnout Roulette und vielem mehr ein PS-starkes Plus an Action.“

Anlässlich des 50. Geburtstags von AMG zeigt eine Sonderausstellung die kreativen Umbauten auf AMG-Basis.

Auch der VDAT feiert auf der Tuning World Bodensee ein

DRIVE THE LEGEND.

**DER STRASSE
EIN STÜCK
NÄHER.**

Besucht uns auf der Tuning World Bodensee.
Wir freuen uns auf euch: Halle B1, Stand 502.

bilstein.com

BILSTEIN



Tuning World Bodensee: Mit modifizierter Hallenaufteilung und erweitertem Rahmenprogramm



Shakehands mit einer Driftlegende: Youtube-Star und Rallye-Fahrer Ken Block kommt zur Tuning World Bodensee

Jubiläum. Seit 30 Jahren sorgt er für sicheres Tuning und Zubehör auf Deutschlands Straßen.

Im Rampenlicht der Club- und Private-Car-Areas stehen in Friedrichshafen über 1000 einmalige Showcars, die erneut beweisen, dass die Faszination des Tunings keine Grenzen kennt. „Immer wieder entwickelt die Tuningindus-

trie Innovationen, die wirklich bahnbrechend sind“, erklärt Messe-Geschäftsführer Klaus Wellmann im Vorfeld der Tuning World Bodensee. „Die Branche ist schon so weit, dass man heute per Smartphone-App und Zusatzsteuergerät die Motorleistung beeinflussen kann. Vieles was heute als Standardoption beim Konfi-

BBS

Technik aus dem Motorsport

100% Made in Germany



Besuchen Sie uns in Halle B1



EUROPAS NR.1

28. April - 1. Mai '17

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

see you!
Julia
MISS TUNING 2016



- ÜBER 1000 GETUNTE AUTOS
- EUROPEAN TUNING SHOWDOWN
Die Champion League des Tunings mit den 64 besten Showcars
- SPEKTAKULÄRES SHOWPROGRAMM
Drift Show, Lowrider, Monster Truck & Stunt Show, MISS TUNING Wahl, u.v.m.
- DIE STARS DER SZENE
Driftkone Ken Block, Tuning-Großmeister Akira Nakai, PS-Profi Sidney Hoffmann, Youtube-Hero Franz Simon uvm.

WWW.TUNINGWORLD.DE #TUNINGWORLDBODENSEE



Es könnte eng werden. Vor allem am Wochenende werden Fans aus ganz Europa erwartet

gurieren eines Neuwagens gilt, ist oftmals aus einer Idee der Tuningindustrie entstanden.“

Zahlreiche High-Performance-Zubehörlinien und Motorsportabteilungen von Automobilherstellern haben ihre Wurzeln bei den Veredlern. Bestes Beispiel ist Mercedes-AMG.

Auch das übrige Rahmenprogramm der Tuning World

Bodensee hat einiges zu bieten: RWB goes TWB heißt die neue Aktion, bei der PS-Profi Sidney Hoffmann während der Messe auf den japanischen Porsche-Künstler Akira Nakai trifft. Gemeinsam bauen die beiden erstmals auf einer Tuningmesse in Deutschland einen „RAUH-Welt Begriff“-Porsche live vor Publikum auf.

Automobile Schmuckstücke präsentiert auch der European Tuning Showdown. Limitiert auf die 64 besten Showcars aus ganz Europa gilt das Kräftemessen längst als der renommierteste „Show & Shine“-Wettbewerb der Tuningszene.

Mehrmals täglich finden spektakuläre Drift-Battles und -Shows statt und die Fahrer bringen vor vollbesetzten

Rängen die Reifen und das Publikum zum Durchdrehen.

Für Montag, 1. Mai hat sich YouTube-Drifter und Rallyefahrer Ken Block angemeldet. Der US-amerikanische Rallyefahrer, Gymkhana-Athlet und YouTube-Star begeistert mit seinen Driftvideos ein Millionenpublikum.

Die große Bühne haben auch die 12 Finalistinnen bei der Wahl zur Miss Tuning im Blick, wenn sie auf der Bühne im Foyer Ost um die Krone kämpfen.

Das internationale Messe-Event für Auto-Tuning, Lifestyle und Club-Szene findet von Freitag, 28. April bis Montag, 1. Mai 2017 statt und ist täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet. Kostenfreies Parken auf den offiziellen Messeparkplätzen. Die Tageskarte kostet 14 Euro, ermäßigt und im Vorverkauf 12 Euro. Tickets für das VIP-Parking sind für 49 Euro im Online-Vorverkauf erhältlich.

Weitere Informationen unter:
www.tuningworldbodensee.de,
www.facebook.com/tuningworldbodensee



28. April bis
1. Mai 2017



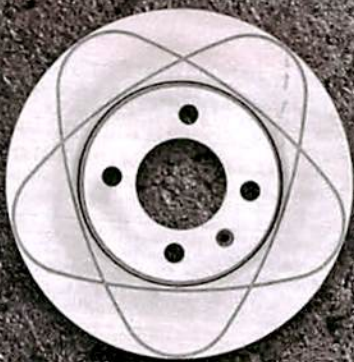
Internationale
Messe für
Auto-Tuning,
Lifestyle und
Club-Szene

YOKOHAMA –
Technologiepartner von



www.yokohama.de

ALLES VORBEREITET FÜR DIE NEUE SAISON???



**1 MILLION TEILE
AUF LAGER**



**BERATUNG DURCH
KFZ-EXPERTEN**



**100 TAGE
RÜCKGABERECHT**

**JETZT BIS ZUM 31. MAI MIT
TUNING-RABATT BESTELLEN!**

**RABATT
CODE**

TUNING2017

5%

TUNER-RABATT*

*Auf das gesamte Sortiment bei kfzteile24.de, außer Reifen und Räder. Gültig bis 31.05.2017, bei Online-Bestellungen mit Versand. Nicht kombinierbar mit anderen Aktionen oder Rabatten.

kfzteile24
WIR SIND AUTO

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

Audi RS3 Sportback MTM, 410 PS, 38500 km, Autom., TÜV neu, unfallfrei, mit allen Extras, 37.500,-. Tel. 0177/7253473, Email: eckhaus@mail.de

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

BMW

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

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

www.bmw-gebrauchtwagen.com

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

Z3 Coupé gesucht. 0171/4167106

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

BMW 320 Cabrio, Bj. 5.88, 147000 km, blau/beige, sehr guter Originalzust., 10.600,- €. Tel. 0451/81523

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

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400

Roadster S gesucht. 0171/4167106

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600

Corvette

Wir suchen Corvettes - alle Modelle!
06105/21133, www.corvette-center.de

Ferrari

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

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989

WANTED: Ferrari 488 Spider für sofort und Verträge. Tel. 0172/6800380

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700

Jaguar

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

Lamborghini

Silhouette gesucht. 0171/4167106

Land Rover



3,0 SDV6 306 hk HSE Dynamic, EZ 2/2015, 45700 km, 225 kW (306 PS), schwarz, Klima, 44.000,- EUR, Fragen via Whatsapp oder Mail. Tel. 0151/66405157, andres_serans.fernandez@t-online.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38343

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421
Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de

Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700

Maserati Spyder wenig km ges.
0171/4167106

Mercedes

SLK 55 AMG wenig km gesucht.
0171/4167106

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

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

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

CLK 63 AMG Black Series, EZ 2013, orig. 13000 km, unfallfr., silber-met., neuw. Zust., v. priv. Tel. 0177/3431332

Porsche

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

Porsche Boxster, Tiptronic, 204 PS, EZ 04/99, ca. 100500 km, HU 04/18, arctisilber, Sitzheizung, Teilleder, Verdeck: dunkelblau, Radio, Windschott, 1. Hd., unfallfrei, Garagenwagen, 3. Fzg., Inspektionsheft kompl., jede Rechnung seit EZ, Fahrtenbuch seit EZ, nur Urlaubs- und Ausflugsfahrten, Grund: Fahrer zu alt, VB 11.990,- Euro. Tel. 030/7418995

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700

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

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

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

Wir suchen Ihren gepflegten 356 + 911. Sofortankauf oder Kommission in Toplage München Süd, service@autosalon-isartal.de, T. 089-74424460

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241

Renn/Rallye

DUNLOP
MOTORSPORT

Sport- & Rallyereifen

Lütticke motorsport
02354-7046993
www.lms-racing.com

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

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 Gührer
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 Ramm, 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 Kioskauf 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

Sterben in Raten zur Zukunft der Formel 1, MSa 17/2017

Früher hatte ich mir mit meinen Freunden immer Tribünen-tickets gekauft. Deutschland, Monaco, Belgien, Italien, selbst Kanada stand auf unserem Programm. Von Freitag bis Sonntag waren wir fasziniert und ließen kein freies Training aus. Das letzte F1-Rennen hatten wir in Belgien gesehen, vor etwa drei Jahren. Seitdem interessiert es uns nicht mehr. Sie wollen wissen, warum? Es sind nicht die Preise für Tribünen-tickets. Die zu bezahlen waren wir immer bereit. Warum? Formel 1 lebt von Emotionen. Dazu gehört neben dem Sehen der schnellen Fahrzeuge vor allem eins: das körperliche Fühlen und das Hören des Klangs hochdrehender 10- und 12-Zylinder, der den Blick auf offensichtlich extrem schnelle Fahrzeuge in der Wirkung unterstreicht mit dem unvergleichlichen Sound. Es ist nicht allein die Lautstärke, wie einige uns glauben machen wollen, sondern der unverfälschte Klang. Was war das für ein unvergleichliches Erlebnis, den Start der F1 mit hochdrehenden Saugmotoren zu sehen, zu fühlen und zu hören. Die Formel 1 „grün“ anzustreichen war ein unverzeihlicher, gravierender Fehler. Uns Zuschauer interessiert dies höchstens bei serien-nahen Fahrzeugen. In der FIA muss ein massives Umdenken passieren, und nach Auslaufen des Concorde-Abkommens die „Nach-Todt-Zeit“ beginnen. Selbst wenn dann einige Hersteller mit dem Ausstieg aus der F1 drohen. Es gibt genügend Hersteller, die mit Sicherheit die Lücke sofort mit preiswerten Saugmotoren schließen könnten. Und das muss nicht Mercedes sein. Lebt nicht die F1 doch letztendlich als großes Marke-

ting-Instrument von den Zuschauern? Wenn die Zuschauer wegbleiben, wie wirkt dann noch das Marketing-Instrument F1? Das jetzige Konzept bedeutet ein Sterben in Raten. Da ändert auch ein deutscher Spitzenpilot, ein deutscher Weltmeister nichts daran. Den wollten wir nicht einmal vor unserer Haustüre in Belgien sehen.

Dr. Gregor Friedrichs,
per E-Mail

DTM nahe am Fan zur Lage in der DTM, MSa 16/2017

Das angeführte Problem, was die Fan-Nähe angeht, kann ich so nicht nachvollziehen. Ich halte es schlicht für Nonsense, dass man im Fahrerlager nur auf parkende Renntransporter, schlemmende VIPs in der Hospitality und dahinhastende Fahrer trifft. Ich kenne keine Rennserie im Motorsport, die näher am Zuschauer ist als die DTM! Und ich bin dort sowie in den Vorgängerserien schon weit über 30 Jahre zu Gast. Auch meine – zwischenzeitlich erwachsene – Tochter wird Ihnen meine Sichtweise bestätigen können. Als Kind gelang es ihr meist schon beim Besuch am Freitag, Autogramme aller Fahrer zu ergattern – von unrühmlichen Ausnahmen einmal abgesehen. Dafür ist sie zwischenzeitlich mit Bruno Spengler „auf Du“ und wird bei jedem Wiedersehen auf das Herzlichste von ihm begrüßt. So kam sie zum Motorsport und ist jetzt auch Fan der DTM, wie ihr Vater. So stelle ich mir Fan-Nähe vor, ganz im Gegensatz zur heutzutage sterilen Formel 1! Und da bin ich auch gerne bereit, für das Paddock eventuell extra zu zahlen, was man aber auch anders lösen kann, wie alljährlich der Norisring zeigt.

Thomas Klein,
D-97215 Uffenheim

Frischer Auftritt zum MSA-Relaunch, MSa 17/2017

Vor etwa 9 Jahren habt ihr mich, nach über einem Vierteljahrhundert, als Abonnenten verloren. Der damalige Aderlass hatte dem Magazin geschadet, die Aufmachung war altbacken. Und jetzt das: ein frischer, sauberer Auftritt. Sicher gibt's inhaltlich noch Luft nach oben, wie andere Leser schon konkreter formuliert haben. Allen kann man's aber nie recht machen. Mir macht das neue Motorsport aktuell wieder Spaß. Ihr habt mich zurück.

Rolf Gerber,
CH-3006 Bern

Vielen Dank für den tollen Artikel zum GP von Kyalami 1967. Dennoch finde ich, dass der (aktuellen) Formel 1 zu viel Platz eingeräumt wird. Auf einige Bilder und die Fahrernoten könnte man meiner Meinung nach verzichten, stattdessen vermisse ich die Zuverlässigkeitstabellen und den ausführlichen WM-Stand. NASCAR kommt in der Berichterstattung leider noch immer zu kurz, genau wie IndyCar. Letztes Jahr war häufig mindestens eine ganze Seite der IndyCar gewidmet, in der letzten Ausgabe erschien nur ein halbsseitiger Bericht. Gut finde ich allerdings die ausführliche Berichterstattung zur Rallye-WM, da man bei Sport1 ja mittlerweile überhaupt nichts mehr davon sieht.
Jonas Merkel,
D-08468 Heinsdorfergrund

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, 20. April

18.00 Formel 1 Bahrain, Rennen (Wh.) Sky Sport 1

Freitag, 21. April

18.15 Langstr.-WM Silverstone, Rennen (Zus.) motorsport.tv

Samstag, 22. April

14.00 F1 Bahrain, Rennen (Zus., auch So. 10.00) ORF Sport+

Sonntag, 23. April

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

21.00 IndyCar Birmingham, Rennen **LIVE** Sport 1 US

Montag, 24. April

11.30 IndyCar Birmingham (Wh., auch 17:10) Sport 1 US

12.25 Classic Races, Pikes Peak 1987 Motorvision TV

ab 21.45 Formel 2 Bahrain, Rennen 1+2 (Wh.) Sky Sport 2

Dienstag, 25. April

23.30 Blancpain GT Series Monza (Zus.) Eurosport 1

Motorrad

Freitag, 21. April

16.00 Moto3-WM Austin, FP1 **LIVE** Eurosport 2

16.45 MotoGP-WM Austin, FP1 **LIVE** Eurosport 2

17.45 Moto2-WM Austin, FP1 **LIVE** Eurosport 2

20.00 Moto3-WM Austin, FP2 **LIVE** Eurosport 2

21.00 MotoGP-WM Austin, FP2 **LIVE** Eurosport 2

22.00 Moto2-WM Austin, FP2 **LIVE** Eurosport 2

Samstag, 22. April

16.00 Moto3-WM Austin, FP3 **LIVE** Eurosport 2

16.45 MotoGP-WM Austin, FP3 **LIVE** Eurosport 2

17.45 Moto2-WM Austin, FP3 **LIVE** Eurosport 2

19.30 Moto3-WM Austin, Qualifying **LIVE** Eurosport 2

20.15 MotoGP-WM Austin, FP4 u. Quali **LIVE** Eurosport 2

22.00 Moto2-WM Austin, Qualifying **LIVE** Eurosport 2

Sonntag, 23. April

15.30 Motorrad-WM Austin, Warm-Ups **LIVE** Eurosport 2

17.00 Motorrad-WM Austin, Vorberichte **LIVE** Eurosport 2

18.00 Moto3-WM Austin, Rennen **LIVE** Eurosport 2

18.00 MX2-WM Valkenswaard, 1. Lauf motorsport.tv

18.50 MXGP-WM Valkenswaard, 1. Lauf motorsport.tv

19.15 Moto2-WM Austin, Rennen **LIVE** Eurosport 2

19.00 MX2-WM Valkenswaard, 2. Lauf motorsport.tv

20.30 MXGP-WM Valkenswaard, 2. Lauf motorsport.tv

20.45 MotoGP-WM Austin, Rennen **LIVE** Eurosport 2

Montag, 24. April

12.30 Moto2-WM Austin, Rennen (Wh.) Eurosport 1

13.15 MotoGP-WM Austin, Rennen (Wh.) Eurosport 1

15.15 Motocross-WM, Valkenswaard (Zus.) Eurosport 2

Livestreams

Samstag, 22. April

ca. 16.00 Blancpain GT Series Monza, Pre-Qualifying **LIVE**
www.blancpaingtseries.com

Sonntag, 23. April

ca. 09.45 Blancpain GT Series Monza, Qualifying **LIVE**
www.blancpaingtseries.com

ca. 11.00 24h Qualifikationsrennen Nürburgring **LIVE**
www.24h-rennen.de

ca. 14.15 Blancpain GT Series Monza, Rennen **LIVE**
www.blancpaingtseries.com

15.00 Rallycross-WM Montalegre **LIVE**
www.fiaworldrallycross.com

Vorschau



Formel-1-Test Bahrain: Wie gut funktionieren die neuesten Technik-Updates?



MotoGP Austin: Kann Márquez in Texas zum fünften Mal in Folge siegen?



Quali-Rennen 24h Nürburgring: Wer ist der Favorit beim Saisonhöhepunkt?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

21.–23.4. Hockenheim Historic/Jim Clark Revival D

23.4. Rallycross-WM, Montalegre P

23.4. Blancpain GT Series (Endurance), Monza I

23.4. 24h-Qualifikationsrennen, Nürburgring D

23.4. IndyCar Series, Birmingham/Alabama USA

23.4. NASCAR Cup Series, Bristol/Tennessee USA

Motorrad

22.4. Supercross-WM, Salt Lake City/Utah USA

23.4. Motorrad-WM, Austin/Texas USA

23.4. Motocross-WM, Valkenswaard NL

23.4. Enduro-WM, Murcia E

MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

15%
PREISVORTEIL



GRATIS
für Sie zur Wahl

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 15302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bräuf, Norbert Lebermann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Kassaservice durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschlepp (Vorstand), Christiana Dobmann, Dr. Michael Rühne, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als Vertretender Unternehmens-AG Nürnberg, HRB 95752

Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus ■ 15% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
■ Exklusives Extra dazu ■ 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug ■ Online-Kundenservice ■ Nach einem Jahr jederzeit kündbar

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT** aktuell mit 15% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1579515

Ich erhalte **MOTORSPORT** aktuell im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 93,50 €. Mein Geschenk, den Gutschein meiner Wahl, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,-€ (A), 149.00 Sfr. (CH). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

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 wähle folgenden Gutschein: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. Amazon.de, Wert: 30,-€ 2. JET, Wert: 30,-€ 3. BestChoice, Wert: 30,-€
(nur in D und A bestellbar) (nur in D bestellbar)

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 Abenden 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