

MOTOR SPORT aktuell

Mercedes-Sieg in Shanghai

Der Konter von Hamilton

NR.17 / 12. APRIL 2017

Tourenwagen-WM in Marokko
**Honda-Sieg beim
Saisonaufakt**

Superbike-WM
**Chaz Davies
im Interview**



Deutschland €2,20
A 2,40 • CH fr 3,50 • € 2,90
B, NL, LUX € 2,60 • E € 2,90



Rallye-WM Korsika
**Neuville triumphiert
nach Citroën-Drama**



MotoGP Argentinien
**Zweiter Streich von
Maverick Viñales**



VLN Langstreckenmeisterschaft
**Manthey-Racing
siegt nach Audi-Pech**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Analyse zum Hamilton-Sieg in Shanghai S. 4
- Formel 1** Umfassende Statistik zum China-GP S. 6
- Formel 1** Noch kein Favorit im Duell Hamilton – Vettel S. 8
- Formel 1** Aus dem Fahrerlager und FI-Kommentar S. 10
- Formelsport** Weitere Hintergründe aus Formel 1 und Co. S. 12
- Historie** Der denkwürdige Südafrika-GP von 1967 S. 14
- Sportwagen** Manthey erbt erneut Sieg in der VLN S. 16
- Sportwagen** Das Neueste aus der Prototypen-/GT-Welt S. 18
- Rallyesport** Wie Thierry Neuville die Korsika-Rallye gewann S. 20
- Rallyesport** WRC2 und Co. beim WM-Lauf in Frankreich S. 24
- Rallyesport** Weitere Hintergründe und DRM in Hessen S. 26
- Tourenwagen** Honda beim Auftakt in Marokko vorn S. 28
- Tourenwagen** Die Regeländerungen der DTM im Fokus S. 30
- Tourenwagen** Die aktuellsten Hintergründe und News S. 32

Motorrad:

- MotoGP** Viñales auch in Argentinien strahlender Sieger S. 34
- Motorrad-WM** So liefen Moto2 und Moto 3 in Termas S. 38
- MotoGP** Vor 15 Jahren: Das erste MotoGP-Rennen S. 42
- Superbike-WM** Interview mit Ducati-Pilot Chaz Davies S. 44
- Straßensport** Die neuesten News und Hintergründe S. 46
- Offroad** Supercross-WM, MX Masters und mehr S. 48
- Offroad** Interview mit MX2-WM-Leader Jeremy Seewer S. 50

Leserservice:

- Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau S. 54

18 Beim Chaos-Rennen in Long Beach siegte Corvette



34 Tech-3-Pilot Jonas Folger brillierte in Argentinien mit Platz 6



20 Rallye-WM-Lauf in Korsika: Hyundai siegt vor Ford vor Citroën



EDITORIAL

GESCHÄTZTE LESER!

In den letzten Wochen seit dem Relaunch haben Sie in Ihren Briefen immer wieder das Fehlen von historischen Geschichten und der Rubrik, wie es vor 20, 30 oder 40 Jahren war, bemängelt. Zu Recht. Ich kann Ihnen versichern: Wir haben das Thema Historie nicht begraben, sondern nur umgebaut und ausgebaut. Ab sofort werden wir in loser Folge eine Serie starten, in der wir auf die gute alte Zeit des Motorsports zurückblicken. Das kann ein Rennen sein, das Jubiläum feiert. Oder ein Rennfahrer, von dem Sie wissen wollen, was er heute macht und wie er mit seinem Rücktritt umgegangen ist. Ein Rennauto, das wir unter Studiobedingungen fotografieren und um Detailfotos, technische Daten und seine Historie anreichern. Ein Motor, der Rennsportgeschichte geschrieben hat – oder auch eine längst vergessene Rennstrecke. Wir machen uns auf die Reise und schauen nach, was von dieser Strecke übrig geblieben ist und vergleichen die Location von damals mit der von heute. Wir reservieren für jede dieser Folgen eine Doppelseite. Der GP Südafrika 1967 macht den Anfang. Warum gerade dieses Rennen? Es qualifiziert sich nicht nur dafür, weil es 50 Jahre her ist und kurioserweise über den Jahreswechsel 1966/1967 stattfand. Bei diesem Grand Prix wurde sieben Runden vor Schluss die größte Sensation der GP-Geschichte vereitelt. Lesen Sie, warum der Gelegenheitsfahrer John Love aus dem heutigen Simbabwe dieses Rennen nicht gewann. Natürlich werden wir über die Serie hinaus auch weiterhin historische Themen aufgreifen. Etwa die BMW-M3-Story meines Kollegen Dirk Johae in der letzten MSA. Lassen Sie sich einfach überraschen und schreiben Sie uns Ihre Meinung.



Michael Schmidt
Redakteur

Ferrari ohne das n

Nur ein verwertbares Training, wenig Vorbereitungszeit, wechselnde Bedingungen und ein Max Verstappen im Hinterfeld ergaben die passende Mischung für den zweiten GP des Jahres. Mit dem Sieger Lewis Hamilton, und einem von der Pace ebenbürtigen Sebastian Vettel. Wir analysieren das Shanghai-Rennen.

Von: **Andreas Haupt**

Wie erklären sich die Taktiken von Ferrari und Mercedes?

Lewis Hamilton sprach von einem weiteren guten Start. Sebastian Vettel befand seinen als „okay“. Der Ferrari-Pilot konnte seinem schärfsten Widersacher auf den ersten Metern nicht gefährlich werden. Dafür bot sich mit dem Virtual Safety Car (VSC) früh die taktische Gelegenheit, Mercedes womöglich auszusteichen.

Vettel legte in der zweiten Runde die Intermediates ab und fasste die weichen Slickreifen auf. „Die Intermediates bauten ziemlich schnell ab. Ich war froh um das Risiko, während der VSC-Phase zu stoppen.“

Die Mercedes-Strategen entschieden sich zunächst gegen einen Tausch auf Trockenreifen. Stattdessen wählte man die sichere Variante und quetschte lieber die Intermediates aus. „Wenn das Safety Car rausgekommen wäre, hätten wir auch gewechselt, weil du danach fünf Runden Zeit hast, mit den Reifen zu arbeiten. Beim VSC gewinnst du zwar Zeit, aber es gab ein paar Autos, die mit Slicks bereits von der Strecke abkamen. Deshalb überwoog für uns das Risiko.“

Kalte Reifen ließen Vettel zunächst aus dem für Mercedes gefährlichen Fenster purzeln. Deshalb verzichtete man auf einen Stopp in der zweiten Runde des VSC. Der Weltmeister hatte Spielraum. Giovinazzis Unfall zu

Beginn der vierten Runde spielte den Silbrenen den perfekten Joker in die Hand. Man stoppte, und Vettel reihte sich sogar hinter Daniel Ricciardo, Kimi Räikkönen, Max Verstappen und Valtteri Bottas ein, die ebenfalls die Safety-Car-Phase ausnutzten. Bis sich Vettel vorbeigearbeitet hatte, war Hamilton bereits enteilt.

Was wäre ohne das Safety Car passiert? Mercedes hätte zwischen Runde vier und sechs die Reifen wechseln müssen. Es wäre dann vielleicht auf ein enges Duell um die Spitzenposition zwischen Hamilton und Vettel hinausgelaufen. Ohne Garantie, dass Vettel der frühe Tausch wirklich wie erhofft genutzt hätte. Mercedes behauptete, man hätte ausreichend Luft gehabt, um zu reagieren, selbst als Vettel die Reifen auf Temperatur hatte.

Wichtigen Boden verlor Vettel, nachdem er im zweiten Stint hinter Räikkönen und Ricciardo klebte. Ferrari verzichtete auf Stallregie. Ein Fehler? Womöglich. Es raubte Vettel kostbare Sekunden.

Warum stand Vettel versetzt in der Startbox?

Schon früh im Rennen leitete die Rennleitung um Charlie Whiting eine Untersuchung gegen Sebastian Vettel ein. Alle hatten gesehen warum. Der Heppenheimer parkte seinen Ferrari SF70-H fast um ein Drittel Autobreite zu weit links und stand deshalb mit zwei Rädern außerhalb der Startbox. Einfache Erklärung: Der Pilot machte diese Position als die beste, weil trockenste mit dem meisten Grip aus.

Einen ähnlichen Fall gab es 2016 in Suzuka. Damals stellte Daniel Ricciardo seinen Red Bull nicht zentimetergenau in die Startbox. Jedoch weit weniger deutlich als Vettel. Die FIA bat die Fahrer daraufhin, zukünftig so genau wie irgendwie möglich innerhalb der Markierungen zu bleiben. Obwohl sich Vettel nicht daran hielt, blieb er unbestraft. Warum? Die Stewards konnten den Ferrari-Pilo-



SUTTON-IMAGES.COM

ötige Rennglück



Lewis Hamilton erwischte die perfekte Strategie und fuhr ungefährdet zum ersten Sieg



Der Crash von Sauber-Pilot Antonio Giovinazzi passte nicht in die Vettel-Taktik

ten auf keine Regel festnageln. Es gibt nur die Vorschrift, dass ein Fahrer die vorderste weiße Linie nicht mit den Rädern überfahren darf.

Was wäre für Bottas drin gelegen?

Auf jeden Fall mehr als der sechste Platz. Selbst nach zwei mittelmäßigen Stopps und einem Dreher. Beim ersten Reifentausch stürzte der Mercedes W08 vom hinteren Wagenheber. Beim zweiten Wechsel gab es vorne links ein Problem.

Der Ausrutscher unterlief Bottas in der Runde nach dem ersten Besuch bei seiner Crew. Die Begründung: Er überschätzte sich beim Reifenaufwärmen und bezahlte mit einem ausbrechenden Heck. „Ein Anfängerfehler“, übte Bottas Selbstkritik. Bottas purzelte bis auf Rang elf zurück, arbeitete sich mit gutem Rennspeed aber wieder vor.

Trotzdem staunten manche nicht schlecht, als der Mercedes-Kommandostand dem Finnen im letzten Renndrittel ins Cockpit funkte, dass Rang drei noch in Reichweite liege. Zu diesem Zeitpunkt betrug sein Rückstand auf den dritten Platz 16 Sekunden.

Doch Bottas kam Räikkönen, Ricciardo und Verstappen noch bedrohlich nah. „Wenn das Rennen noch drei Runden länger geht, kann er es womöglich noch auf das Podest schaffen“, hieß es von den Mercedes-Strategen. Im Ziel fehlten 3,7 Sekunden.

Warum war Red Bull im Rennen besser?

In der Qualifikation hinkte Red Bull hoffnungslos hinterher. Auf die Pole büßte Daniel Ricciardo 1,4 Sekunden ein. Im Rennen steigerten sich die dunkelblauen Autos. Das hatte zwei Gründe: erstens die nassen Bedingungen zu Rennbeginn. Zweitens läuft der RB13 vollgeladen wesentlich besser. „Mit vollem Tank bekommen wir die Reifen besser ins

Arbeitsfenster.“ Red Bull wählte aus Angst, die weichen Reifen nicht auf Temperatur zu bringen, zweimal die Supersoft-Mischung. Je länger das Rennen dauerte, je trockener die Strecke wurde und je mehr Grip der Asphalt aufbaute, desto stärker fielen die Red Bulls zurück. Die Piste deckte dann die Schwächen auf.

Max Verstappen zauberte vor allem zu Beginn. Daniel Ricciardo strauchelte dagegen im direkten Vergleich. Gegen Rennende drehte sich das Bild. Plötzlich hatte der Australier die bessere Pace. Marko erklärt: „Max hatte eher ein Setup für Regen, Daniel eher eines für trockene Bedingungen.“

Warum wurde Hülkenberg doppelt bestraft?

Nico Hülkenberg startete als Siebter und beendete den GP China nur als Zwölfter. Sein Poker, bereits am Ende der ersten Runde auf Slicks zu wechseln, ging schief. „Leider kam das VSC raus. Die Reifentemperatur ist komplett in den Keller gefallen, weil ich nicht sofort pushen konnte. Danach fuhr ich wie auf Eis.“ Hülkenberg drehte sich zwei Mal.

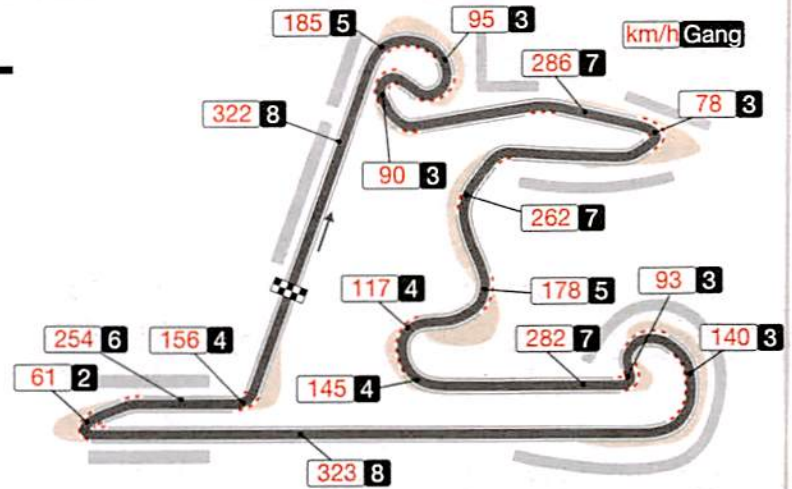
Es kam noch schlechter. Die Rennkommissare brummen ihm gleich zwei Zeitstrafen auf. Einmal fünf, einmal zehn Sekunden. Die erste fing sich Hülkenberg unter dem VSC ein. Romain Grosjean rollte aus der Box und überquerte wenige Augenblicke vor dem Renault mit der Nummer 27 die Safety-Car-Linie 2. Hülkenberg piff über die Zielgerade und kurvte vor dem Franzosen in die erste Ecke. Hätte er den Platz zurückgegeben, hätten die Stewards von einer Strafe abgesehen.

Im zweiten Fall überholte Hülkenberg Marcus Ericsson während des Safety Cars außen in der ersten Kurve. „Obwohl auf seinem Display schon das Zeichen für das Safety Car aufleuchtete. Da hätte er zurückziehen müssen“, sagte Charlie Whiting. ■

GP CHINA: 2. VON 20 LÄUFEN

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,451 km**
 Runden: **56**
 Distanz: **305,066 km**
 Zuschauer: **95 000**
 Wetter: **12 Grad**
 Topp speed Qualifikation: **329,7 km/h (Magnussen)**
 Topp speed Rennen: **336,4 km/h (Massa)**
 Gangwechsel/Runde: **48**
 Vollgasanteil: **68% (1340 m = 17,0 s)**
 Benzinverbrauch/Runde: **2,54 Liter**
 Führungswechsel: **0**



STARTAUFSTELLUNG

1.	Lewis Hamilton, GB	44
	Mercedes, 1.31,678 min	
2.	Sebastian Vettel, D	5
	Ferrari, 1.31,864 min	
3.	Valtteri Bottas, FIN	77
	Mercedes, 1.31,865 min	
4.	Kimi Räikkönen, FIN	7
	Ferrari, 1.32,140 min	
5.	Daniel Ricciardo, AUS	3
	Red Bull-Renault, 1.33,033 min	
6.	Felipe Massa, BR	19
	Williams-Mercedes, 1.33,507 min	
7.	Nico Hülkenberg, D	27
	Renault, 1.33,580 min	
8.	Sergio Pérez, MEX	11
	Force India-Mercedes, 1.33,706 min	
9.	Daniil Kvyat, RUS	26
	Toro Rosso-Renault, 1.33,719 min	
10.	Lance Stroll, CDN	18
	Williams-Mercedes, 1.34,228 min	
11.	Carlos Sainz, E	55
	Toro Rosso-Renault, 1.34,150 min	
12.	Kevin Magnussen, DK	20
	HaasFI-Ferrari, 1.34,164 min	
13.	Fernando Alonso, E	14
	McLaren-Honda, 1.34,372 min	
14.	Marcus Ericsson, S	9
	Sauber-Ferrari, 1.35,046 min	
15.	Stoffel Vandoorne, B	2
	McLaren-Honda, 1.35,023 min	
16.	Max Verstappen, NL	33
	Red Bull-Renault, 1.35,433 min	
17.	Esteban Ocon, F	31
	Force India-Mercedes, 1.35,496 min	
18.	Antonio Giovinazzi, I*	36
	Sauber-Ferrari, 1.34,963 min	
19.	Romain Grosjean, F**	8
	HaasFI-Ferrari, 1.35,223 min	
20.	Jolyon Palmer, GB**	30
	Renault, 1.35,279 min	

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Hamilton	56/ 56 ²⁾	1:37.36,158 min = 187,535 km/h	I/s/s	2 (45,667 s)	1.35,378 min
2. Vettel	56	+ 6,250 s	I/s/s	2 (45,349 s)	1.35,423 min
3. Verstappen	56	+ 45,192 s	I/ss/ss	2 (45,576 s)	1.36,722 min
4. Ricciardo	56	+ 46,035 s	I/ss/ss	2 (46,118 s)	1.36,791 min
5. Räikkönen	56	+ 48,076 s	I/s/ss	2 (46,966 s)	1.36,003 min
6. Bottas	56	+ 48,808 s	I/s/s	2 (56,604 s)	1.35,849 min
7. Sainz	56	+ 1.12,893 min	ss/s	1 (22,840 s)	1.37,398 min
8. Magnussen	55		I/ss/ss	2 (47,272 s)	1.37,528 min
9. Pérez	55		I/ss/ss/ss	3 (1.10,076 min)	1.36,531 min
10. Ocon	55		I/s/ss	2 (56,415 s)	1.37,036 min
11. Grosjean	55		I/ss/s/ss	3 (1.17,879 min)	1.37,551 min
12. Hülkenberg	55		I/s/ss	2 (1.03,694 min)	1.38,015 min
13. Palmer	55		ss/s	1 (23,993 s)	1.38,181 min
14. Massa	55		I/s/ss/ss	3 (1.19,091 min)	1.36,511 min
15. Ericsson	55		I/s	1 (27,943 s)	1.39,732 min
16. Alonso	33	Antriebswelle (PB)	I/s		1.39,496 min
17. Kvyat	18	Hydraulik (PII)	I/s		1.40,090 min
18. Vandoorne	17	Benzindruck (PIB)	I/s		1.31,460 min
19. Giovinazzi	3	Unfall (PI6)	I/s		
20. Stroll	0	Unfall (PI0)	I		

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box, 2) Runden in Führung, **Bestwerte in Rot**, 3) 10 Sekunden addiert, 4) 5 Sekunden addiert

FAHRER-WM

1.	Vettel	1*	43 Punkte
2.	Hamilton	1	43 Punkte
3.	Verstappen		25 Punkte
4.	Bottas		23 Punkte
5.	Räikkönen		22 Punkte
6.	Ricciardo		12 Punkte
7.	Sainz		10 Punkte
8.	Massa		8 Punkte
9.	Pérez		8 Punkte
10.	Magnussen		4 Punkte

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

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

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Ferrari	1*	66 Punkte
2.	Mercedes	1	65 Punkte
3.	Red Bull-Renault		37 Punkte
4.	Toro Rosso-Renault		12 Punkte
5.	Force India-Mercedes		10 Punkte
6.	Williams-Mercedes		8 Punkte



Video:
Die Diskussion nach dem Rennen

*5 Plätze zurück wegen Getriebewechsel
 ** 5 Plätze Strafe: zu schnell bei gelben Flaggen
 Startnummer

GP CHINA, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Max Verstappen	Red Bull	1:50,491	4
2. Felipe Massa	Williams	1,595	7
3. Lance Stroll	Williams	2,016	7
4. Carlos Sainz	Toro Rosso	2,349	5
5. Romain Grosjean	Haas FI	2,548	6
6. Daniil Kvyat	Toro Rosso	2,823	4
7. Fernando Alonso	McLaren	3,029	5
8. Daniel Ricciardo	Red Bull	3,547	7
9. Valtteri Bottas	Mercedes	4,173	4
10. Kevin Magnussen	Haas FI	4,613	8
11. Nico Hülkenberg	Renault	5,117	6
12. Stoffel Vandoorne	McLaren	6,954	4
13. Marcus Ericsson	Sauber	24,647	4
14. Antonio Giovinazzi	Sauber	24,790	4
15. Jolyon Palmer	Renault	keine Zeit	3
16. Sebastian Vettel	Ferrari	keine Zeit	2
17. Kimi Räikkönen	Ferrari	keine Zeit	1
18. Esteban Ocon	Force India	keine Zeit	2
19. Sergio Pérez	Force India	keine Zeit	3
20. Lewis Hamilton	Mercedes	keine Zeit	2

GP CHINA, FREIES TRAINING 2

Trainingsausfall aufgrund schlechter Wetterverhältnisse

DER FAHRER DES RENNENS

»ICH MUSS MICH BEI MEINEM TEAM ENTSCHULDIGEN. ZUERST HAT MEINE CREW DAS AUTO NACH DEM TRAININGSCRASH WIEDER REPARIERT, DANN FLIEGE ICH ERNEUT IN DIE STRECKENBEGRENZUNG.«

Antonio Giovinazzi

GP CHINA, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1:33,336	20
2. Kimi Räikkönen	Ferrari	0,053	19
3. Valtteri Bottas	Mercedes	0,371	26
4. Lewis Hamilton	Mercedes	0,543	25
5. Felipe Massa	Williams	1,437	23
6. Max Verstappen	Red Bull	1,610	20
7. Daniel Ricciardo	Red Bull	1,756	23
8. Lance Stroll	Williams	1,846	24
9. Jolyon Palmer	Renault	1,856	21
10. Carlos Sainz	Toro Rosso	1,887	24
11. Nico Hülkenberg	Renault	2,113	22
12. Kevin Magnussen	Haas FI	2,185	22
13. Sergio Pérez	Force India	2,290	20
14. Romain Grosjean	Haas FI	2,344	22
15. Daniil Kvyat	Toro Rosso	2,468	23
16. Esteban Ocon	Force India	2,475	24
17. Fernando Alonso	McLaren	2,576	17
18. Marcus Ericsson	Sauber	2,727	25
19. Stoffel Vandoorne	McLaren	2,865	21
20. Antonio Giovinazzi	Sauber	3,369	24

STATISTIK DES WOCHENENDES

63

Pole-Positions: Lewis Hamilton nähert sich seinem Idol Ayrton Senna und dem Rekordhalter Michael Schumacher an. Der legendäre Brasilianer eroberte in seiner Karriere 65-mal den ersten Startplatz. Schumacher beendete seine Fabel-Laufbahn mit 69 Poles. Für Hamilton war es saisonübergreifend die sechste Pole-Position in Serie. In Shanghai kommt der Engländer auf die gleiche Anzahl. In China stand er zuvor schon 2007, 2008, 2013, 2014 und 2015 ganz vorn. Hamiltons Pole-Runde von 1.31,678 Minuten entsprach einem Rekordschnitt von 214,049 km/h. Sie war 3,724 Sekunden schneller als im Vorjahr, 2,028 Sekunden besser als der Quali-Rekord aus der Saison 2011 und lag 0,560 Sekunden unter der absolut schnellsten Shanghai-Runde von Michael Schumacher 2004.

FAHRERNOTEN

-  **10/10** @ 9,50
Lewis Hamilton
Mercedes AMG FI
-  **05/10** @ 7,00
Valtteri Bottas
Mercedes AMG FI
-  **10/10** @ 9,50
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **08/10** @ 6,00
Daniel Ricciardo
Red Bull Racing
-  **09/10** @ 9,50
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **06/10** @ 6,50
Kimi Räikkönen
Scuderia Ferrari
-  **08/10** @ 8,00
Sergio Pérez
Force India
-  **07/10** @ 6,50
Esteban Ocon
Force India
-  **06/10** @ 7,00
Felipe Massa
Williams FI
-  **07/10** @ 6,00
Lance Stroll
Williams FI
-  **09/10** @ 9,50
Fernando Alonso
McLaren FI
-  **04/10** @ 4,50
Stoffel Vandoorne
McLaren FI
-  **08/10** @ 8,00
Carlos Sainz
Scuderia Toro Rosso
-  **06/10** @ 7,00
Daniil Kvyat
Scuderia Toro Rosso
-  **06/10** @ 7,00
Romain Grosjean
Haas FI Team
-  **08/10** @ 5,50
Kevin Magnussen
Haas FI Team
-  **06/10** @ 6,50
Nico Hülkenberg
Renault FI
-  **04/10** @ 3,50
Jolyon Palmer
Renault FI
-  **06/10** @ 5,50
Marcus Ericsson
Sauber FI Team
-  **02/10** @ 5,50
Antonio Giovinazzi
Sauber FI Team



Pole-Position, alle Führungsrunden, Sieg und schnellste Rennrunde – das gelang Hamilton erst drei Mal in seiner Karriere



High Noon in China

Die Formel 1 hat schon nach zwei Rennen ihren Showdown: Lewis Hamilton gegen Sebastian Vettel. Dieses Duell wird die Story der Saison 2017 prägen. Im Augenblick gibt es keinen Favoriten.

Von: **Michael Schmidt**

Es ist die Konstellation, von der jeder Filmregisseur träumt. Mann gegen Mann, Maschine gegen Maschine. Gut gegen Böse. In unserem Fall wissen wir allerdings noch nicht, wer der Gute und wer der Böse ist. Das Duell Lewis Hamilton gegen Sebastian Vettel lässt keinen

Favoriten erkennen. Auch wenn Hamilton nach zwei Rennen zwei Pole-Positions, zwei bessere Starts und 72 zu 38 Führungsrunden hat. Nach Siegen steht es 1:1, nach Punkten 43:43.

Der Sieg von Mercedes in Shanghai war nicht selbstverständlich. 0,186 Sekunden Vorsprung im Training konnten kein Ruhekiten sein. Zumal sich erneut zeigte, dass Ferrari mit Leichtigkeit schnelle Rundenzeiten erzielte und sich Mercedes erst dorthin kämpfen musste. In der dritten K.o.-Runde der Qualifikation ging der Knoten auf. „Die Pole geht auf Lewis“, gab Teamchef Toto Wolff unumwunden zu. Die Ingenieure formulierten es so: „Unser Auto ist zwei Zehntel schneller. Aber nur mit Lewis am Steuer.“ Valtteri Bottas

verpasste die erste Startreihe um eine Tausendstelsekunde. Das lässt den Schluss zu: Auf eine Runde hat der Silberpfeil die Nasenspitze vorn. Im Rennen herrscht Gleichstand. Da entscheidet der bessere Start, die bessere Strategie, der bessere Reifenverschleiß oder auch das Rennglück.

Safety Car zur falschen Zeit

Vettel haderte am Sonntag mit dem Safety Car. Es raubte Ferrari die Chance, aus einem frühen Stopp während einer virtuellen Neutralisation Kapital zu schlagen. Der Crash von Antonio Giovinazzi in der Zielkurve spielte den Mercedes-Strategen nur zwei Runden später einen Steilpass zu. Vettel bekam acht Sekunden geschenkt, Hamilton den komplet-

ten Boxenstopp. Ab da kontrollierte der Mercedes-Pilot Tempo und Gegner. Bis Vettel sich vom sechsten Platz auf Rang zwei vorgekämpft hatte, fehlten ihm 10,6 Sekunden auf den Spitzenreiter. Das holt man gegen einen Hamilton in Hochform nicht mehr auf. Der wusste auf jede Attacke von Vettel eine Antwort. „Als mir das Team sagte, dass ich im Schnitt eine halbe Sekunde pro Runde aufholen müsse, da konnte ich nur noch auf einen Fehler oder ein technisches Problem bei Lewis hoffen.“

Niki Lauda war erleichtert. „Mir fällt ein Stein vom Herzen.“ Er hatte gegen sein eigenes Team gewettet, weil der Ferrari wie ein Irrwisch durch die schnellen Kurven fegte: „Schaut, wie der einlenkt und durch die Kurven



Spannungskiller: Das Safety Car verhindert in Shanghai, dass sich Lewis Hamilton und Sebastian Vettel im direkten Zweikampf duellieren.



Mercedes behauptet: Bei Ferrari verbiegt sich der Unterboden

den Speed mitnimmt. Ohne einen Zucker. So gut liegt unser Auto nicht.“ Nach dem Rennen verteilte der Mann mit dem Kapperl dann Komplimente an die eigene Truppe: „Alle haben unter schwierigsten Bedingungen alles richtig gemacht.“

Braucht Silber die Kälte?

Im Duell Rot gegen Silber lassen sich nach zehn Prozent der Saison noch nicht viele Gesetzmäßigkeiten erkennen, auch wenn Hamilton aus dem warmen Melbourne und dem kalten Shanghai schloss: „Wir sind besser bei Kälte, Ferrari bei Hitze. Bahrain wird zeigen, ob wir etwas aus Melbourne gelernt haben.“ Auch die Regel, dass der Ferrari die schnellen Kurven besser kann als der Mercedes, wurde in Shanghai nicht bestätigt. Mer-

cedes gewann den flüssigen Sektor 2, Ferrari dagegen den ersten Abschnitt mit der engen Schneckenkurve. Wolff hält es verfrüht, Pauschalurteile abzugeben: „Wir müssen unser Auto und die Reifen erst besser verstehen.“

Genau das ist der Punkt, in dem Ferrari leichte Vorteile zu haben scheint. Die roten Autos fallen selten aus dem Abstimmungsrastrer. Und sie halten ihre Reifen in einem Betriebsfenster, das im Vergleich zum Vorjahr um 20 Prozent geschrumpft ist. Der Mercedes W08 ist da empfindlicher. Schon kleine Temperaturschwankungen oder Änderungen der Bodenfreiheit können ihn aus der Spur werfen. Dazu schleppt er sechs Kilogramm Übergewicht mit sich herum, die frühestens zum GP Spanien ge-



Lob von Lauda: Mercedes macht bei schwierigen Bedingungen alles richtig

tilgt sind. Ob 16 Zentimeter mehr Radstand im Vergleich zum Ferrari eine Trumpfkarte oder ein Handicap sind, wird die Zeit zeigen. „Auf einigen Strecken werden wir uns schwertun“, fürchtet Hamilton und denkt dabei an Monte Carlo.

Je intensiver das Duell, desto härter die Bandagen. Ferrari spielt nicht mehr den netten Konkurrenten. Die Stimmungsmache gegen die hydraulisch vernetzte Aufhängung zeigt, dass es Maranello ernst meint. Mercedes fährt derzeit ein abgepecktes System, das dem von Force India ähnlich ist. Die Komfortversion ist aber noch nicht gestorben. Man hat sie der FIA schon erklärt, wird aber erst auf sie zurückgreifen, wenn das Auto nicht mehr übergewichtig ist.

Auch Mercedes macht hinter den Kulissen Politik. Man hat Fotos und Zeitlupen gesammelt, die beweisen sollen, dass sich der Ferrari-Unterboden im Mittelteil zur Straße hin durchbiegt und einen Tunnel formt. Heckflügel und Diffusor klappen bei Top-speed nach hinten. „Warum hat Ferrari als einziges Team zwei Heckflügel-Stelzen? Das macht aus aerodynamischer Sicht keinen Sinn“, erklärt uns ein Techniker. „Es hilft aber beim kontrollierten Verbiegen.“

Vettel und Hamilton kämpfen ohne Unterstützung. Kimi Räikkönen und Valtteri Bottas fehlt im Moment der Speed, Hilfestellung zu leisten. Da könnte sich für Mercedes ein Vorteil ergeben. Bottas ist näher an Hamilton dran als Räikkönen an Vettel. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

PURIST VETTEL

Es wird viel diskutiert über die Zukunft der Formel 1. Ross Brawn würde gerne einmal im Jahr einen Grand Prix austragen lassen, der nicht zur WM zählt, mit dem man neue Formate testen könnte. Sebastian Vettel gehört zu den Puristen und Hardlinern im Feld. Der Heppenheimler will am liebsten nichts ändern: „Es ist wichtig, ein gewisses Grundgerüst zu behalten. Es wäre schlecht, vom Rennformat abzurücken. Der Grand Prix am Sonntag muss das Highlight bleiben. Kürzere Rennen oder zwei Rennen an einem Wochenende entwerfen den GP.“

REIFENTEST UMSONST

Um die neuen Breitreifen für diese Saison zu testen, bauten Mercedes, Red Bull und Ferrari im letzten Jahr sogenannte „Mule“-Cars auf. Das waren umgebaute 2015er-Autos. Lewis Hamilton fuhr nur ein paar Runden damit in Abu Dhabi. Der dreimalige Weltmeister ist froh darum: „Das wäre komplette Zeitverschwendung gewesen. Die 2017er-Autos sind ganz anders.

Mit dem geringeren Anpressdruck der Mule-Cars hat man die Reifen nicht wirklich in das Arbeitsfenster bekommen.“

KAUFT BERNIE INTERLAGOS?

Das Autódromo José Carlos Pace in São Paulo soll in Privatbesitz übergehen. Angeblich verhandelt Bernie Ecclestone mit der Stadt. Kommentar von Felipe Massa: „Ich kann die Strecke nicht kaufen, weil ich kein Geld habe. Und selbst wenn ich es hätte, würde ich es nicht machen. Es ist nicht mein Business.“ Der Brasilianer glaubt, dass man das Areal außer der Formel 1 für Konzerte und Events nutzen könnte. Was Ecclestone wohl so vorhat?



Was will Bernie mit Interlagos?

PÉREZ DARF WIEDER ESSEN

Die Force-India-Piloten mussten zwischen den Testfahrten und dem Saisonauftakt in Australien zwei Kilogramm abnehmen, damit man mit dem Auto auf das Mindestgewicht von 728 Kilogramm kam. „Ich war ganz schön hungrig“, berichtete Sergio Pérez. Nach Melbourne durften die Fahrer wieder essen. „Ich habe ein paar Burger verdrückt. Trotzdem habe ich mein Gewicht gehalten“, juxte der Mexikaner.

WOLFF MUSS HEIM

Toto Wolff ist mit Niki Laudas Privatjet nach Shanghai gereist. Der Mercedes-Teamchef hatte es nach dem GP China ziemlich eilig – seine Frau Suzie erwartet ein Kind. Termin war der Montag nach dem Rennen. Wolff zu Lauda: „Wann sind wir in Wien, Niki?“ Lauda zurück: „Wenn wir uns beeilen, Sonntagnacht.“ Die Zeitverschiebung macht's möglich: Elf Stunden Flug, sechs Stunden Vorzeit.

URLAUB IN PORT DOUGLAS

In den 80er-Jahren war Port Douglas bei Formel-1-Fahrern

sehr beliebt. Senna, Berger und Co. haben dort regelmäßig zwischen den Grands Prix von Japan und Australien am Great Barrier Reef Urlaub gemacht. Diesmal überbrückte Nico Hülkenberg die Zeit bis zum GP China in Nord-Queensland. Obwohl 800 Kilometer weiter südlich ein Taifun für große Zerstörungen sorgte: „Bei uns waren 35 Grad Hitze und 100 Prozent Luftfeuchtigkeit. Draußen hast du es kaum ausgehalten.“

HAMILTON UND DIE FANS

Lewis Hamilton tingelte vor dem GP China durch Macau, Peking, Chengdu und Shanghai. Der Brite war begeistert: „Die Fans umzingelten mich wie Bodyguards. Sie wussten immer genau, wo ich bin.“ MS/AH



Hamilton genießt die Liebe der Fans

KOMMENTAR

Der GP China hat es gezeigt: Je schlechter die Vorbereitung, desto besser das Rennen. Am Freitag beschränkte sich die Trainingszeit auf 22 statt 180 Minuten, weil der Rettungshubschrauber wegen Nebel und Smog nicht auf der vorbestimmten Unfallklinik landen und damit auch nicht abheben konnte. Die Rennvorbereitung komprimierte sich auf ein Samstagstraining bei angenehmen 21 Grad. Unbrauchbar für ein Rennen, das mit 12 Grad eher an Winter erinnerte. Dazu noch eine nasse Fahrbahn beim Start, eine abtrocknende Piste und weitgehend unbekannte Reifen. Genug Variablen, um auf dem Shanghai International Circuit einen unterhaltsamen Nachmittag zu bieten. Die Teams befiehl natürlich das übliche Unbehagen, weil sie nicht perfekt in die Schlacht gingen, doch den Fans war das reichlich egal. Und nur

die zählen. Natürlich lässt sich Wetterchaos nicht immer und überall produzieren. Andere Dinge schon. Alain Prost schlug kürzlich eine freie Wahl unter den fünf Reifenmischungen und die Abschaffung der Pflicht vor, mindestens einmal den Reifentyp zu wechseln. Auch so ein künstliches Hilfsmittel, das keiner versteht. Im Fußball gibt es ja auch nicht je einen Pflicht-Elfmeter pro Mannschaft. Freie Reifenwahl würde unterschiedliche Strategien und Geschwindigkeiten zu unterschiedlichen Zeiten im Rennen hervorbringen. Und damit Überholmanöver. Das ist immer noch ein stärkeres Hilfsmittel als DRS, mit dem sich kaum ein Fan anfreunden kann. Weil es ein Problem beheben soll, dass es eigentlich gar nicht geben dürfte. Kleinere Flügel hinten und vorne, mehr Abtrieb über das Chassis, vom Cockpit verstellbare Stabis



In Shanghai half die Natur. Das Wetter sorgte für Action im Rennen

und Dämpfer zum Trimmen der Balance würden schon helfen. Dann wird auch das Hinterherfahren einfacher. Die neuen Besitzer von Liberty Media schlagen NASCAR-Methoden vor. Zum Beispiel, dass ein überlegenes Team allen anderen seine Technik offenlegen soll. Doch das wäre schon wieder künstlich, weil es einen benachteiligt und den anderen hilft. Schafft die Unterschiede ab, gleicht Budgets und Personalzahlen an, verbietet den Teams, ihre Autos zu ver-

stecken und verpflichtet sie, die wichtigsten Daten zu nennen. Mehr Offenheit von allen würde das Interesse an der Technik wecken. Der technische Wettbewerb ist ein Alleinstellungsmerkmal dieses Sports. Warum wird das nicht genutzt?



Michael Schmidt Redakteur

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



RENNFAHRER GESUCHT! (M/W)

Zeig im Simulator, was du kannst und
werde Fahrer für eine Rennsaison!



TR TEICHMANN RACING

So geht's: Stell Dein fahrerisches Können auf dem **upracer Rennsimulator** unter Beweis. Die Schnellsten zeigen dann im **Bootcamp**, was in ihnen steckt. Im **Finale** kämpfen die 3 Besten im realen Rennfahrzeug um den Titel **SUPER RACER** und um den begehrten **Fahrerplatz** im Tourenwagen des Teichmann Racing Teams – in der VLN/RCN-Rennserie und über die **komplette Saison 2018!**

Eine Aktion von

**auto
motor
-sport**

**sport
auto**

**MOTOR
SPORT
aktuell**

& **upgraded**⁺.de
automotive group

Premium-Sponsor

 **MICHELIN**

Und hier kannst Du Dein Können unter Beweis stellen:

i-Mobility // 20.04–23.04 2017

Tuning World Bodensee // 28.04–01.05 2017

Alle Infos und Teilnahmebedingungen vor Ort
oder unter: www.ams.to/superracer

Formel 1

Shield soll Halo ablösen

Die FIA hat einen Ersatz-Halo entwickelt. Die Schutzscheibe, die flacher ist als die Red-Bull-Lösung und optisch besser in das Chassis integriert wurde, wird Shield genannt.

Von: **Michael Schmidt**

Die Uhr tickt. Bis zum 30. April muss die Formel 1 eine Entscheidung treffen, ob die Autos mit einem Cockpitschutz ausgerüstet werden, und wenn ja, mit welchem. Der Heiligenschein, kurz Halo genannt, wird von der Mehrzahl der Teams abgelehnt. Die Fahrer haben mit 7:5 und vier Enthaltungen dagegen gestimmt. Eine

von Red Bull entwickelte Cockpitscheibe fand ebenfalls keine Zustimmung. Jetzt bietet die FIA eine dritte Lösung an. Die unter der Leitung von Sicherheitschef Laurent Meckies entwickelte Scheibe aus PVC wird „Shield“ genannt. Es handelt sich dabei um eine Schutzscheibe, die länger und flacher als die Red-Bull-Version ist und dem Fahrer nicht

das Sichtfeld verstellt. Weil sie in der Mitte eine Wölbung aufweist, wirkt sie auch eleganter als der von Red Bull präsentierte Schutz. Der Shield hält nicht herumfliegende Räder ab, sondern lediglich kleinere Objekte. Die Gefahr von herrenlosen Rädern soll durch stärkere Radseile verringert werden. Sergio Perez urteilte: „Der Halo bietet mehr Schutz.“ Sebastian Vettel bemängelte: „Bei Regen wird es Probleme mit der Sicht geben.“

Die FIA informierte mit Bedacht zuerst die Piloten. Der Verband erhofft sich dadurch ein unverfälschtes Urteil. Bei der Diskussion um den Halo konnte man sich nicht mehr sicher sein, ob die Fahrer ihre eigene Meinung oder die ihrer Teams vertraten. Sobald es ein Votum der Fahrer gibt, wird der Shield in der Strategieguppe zur Abstimmung gestellt. Die Entscheidung auf Mehrheitsbasis muss vor dem 30. April erfolgen. Danach sind nur noch einstimmige Beschlüsse möglich. ■



Red Bulls Cockpitschutz erwies sich als zu schwach. Außerdem gab es Sichtprobleme. Der „Shield“ ist flacher

Formel 1

Diskussion um Motor

Die Privatteams sind sich einig: Der Preis für den Motor ist zu hoch. Die Hoffnung liegt auf dem neuen Motorenpaket, der für 2021 erarbeitet wird. Aber wohin geht die Reise? HaasF1-Teamchef Günther Steiner regt an, über einen Entwicklungsstopp die Kosten zu senken.

Von: **Andreas Haupt**

Ende März tagten die FIA, die Rechteinhaber, Ferrari, Mercedes, Renault, Honda sowie Audi und Ilmor über den Motor der Zukunft. Die Parteien sprachen im Nachgang unisono von produktiven Gesprächen. Die Privatteams blieben wie so oft außen vor. Am Rande des GP Chi-

na hatten sie zumindest die Möglichkeit, sich öffentlich zu äußern. Ihre Wünsche basieren auf drei Säulen. Erstens müssen die Kosten runter. Zweitens soll eine Leistungsangleichung geschaffen werden. Das wollen zumindest die, die im Hintertreffen sind. Drittens muss die Technik vereinfacht und der Lärm verbessert werden. „Wir verstehen, dass die Hersteller ihre Technik ins Schaufenster stellen wollen. Aber die Kosten sind furchtbar hoch. Uns geht es auch um die Show. Die Fans meckern über den Sound. Aber am Ende des Tages machen wir diesen Sport für sie. Jedes Team muss seine Chance auf Erfolge in der Formel 1 bekommen“, sagt Sauber-Teamchefin Monisha Kaltenborn.

Ab 2018 sinken die Motor-Gebühren auf 12 Millionen US-Dollar. Für Zak Brown, Geschäftsführer von McLaren, ist

der Preis dennoch zu hoch. „Bei IndyCar kostet ein Motor für die ganze Saison pro Auto ein oder zwei Millionen Dollar. In der Formel 1 liegen wir bei 18.“ HaasF1-Teamchef Günther Steiner schlägt vor: „Ein Entwicklungsstopp könnte die Kosten senken. So wie beim V8. Einen komplett

neuen Motor zu entwickeln, treibt die Kosten wieder hoch.“ Renault-Sportdirektor Cyril Abiteboul widerspricht: „Ein Entwicklungsstopp bringt nichts. Vielleicht zahlen die Hersteller weniger, aber die Materialkosten bleiben hoch. Den Preis müssen die Kunden blechen.“ ■



Die Privatteams in der Formel 1 fordern niedrigere Motorenkosten

Was macht Alonso?

Fernando Alonsos Vertrag mit McLaren läuft Ende des Jahres aus. Trotz der Misere gibt man sich beim britischen Rennstall gelassen. Man habe abgemacht, im Sommer miteinander zu sprechen. Vorher soll Alonso mit keinem anderen Team verhandeln.

Von: **Andreas Haupt**

Um Fernando Alonso ranken sich derzeit viele Gerüchte. Manch einer spekuliert, dass der Spanier die Saison nicht beenden wird, sollte Honda die Motorprobleme nicht lösen und endlich Leistung finden. Der Doppelweltmeister von 2005 und 2006 streitet solche Gedanken ab. „Jedem wird die Alonso-Frage gestellt, und jeder fühlt sich bemüßigt, etwas dazu zu sagen. Es stimmt, dass es nicht gut läuft, aber ich bin deshalb



Seit 2015 fährt Alonso für McLaren-Honda. Es glückte ihm kein Podest

nicht depressiv. Im Gegenteil. Ich bin motivierter als je zuvor. Das Team erwartet von mir jetzt einen extra Job. Ich soll das gutmachen, was dem Auto fehlt.“ Alonsos Vertrag läuft Ende 2017 aus. Bei McLaren gibt man sich gelassen. „Wir haben vereinbart, dass wir uns in der Sommerpause zusammensetzen. Schon bevor

die Saison überhaupt losging“, sagt McLaren-Geschäftsführer Zak Brown. „Er hat versprochen, dass er keinem anderen Team zusagt, bevor wir im Sommer miteinander sprechen.“ Aber wo soll Alonso auch hin? Sowohl bei Mercedes als auch bei Red Bull und Ferrari scheinen alle Türen verschlossen. ■

NACHRICHTEN

AUS FÜR GP MALAYSIA

Seit 1999 gastiert die Formel 1 jährlich in Malaysia. 2017 trägt die Königsklasse ihren 19. und vorerst letzten GP in Sepang aus. Der Streckenbetreiber und das F1-Management einigten sich darauf, den Vertrag aufzulösen. „Es ist immer traurig, einem Mitglied der Formel-1-Familie Lebewohl zu sagen“, kommentierte Sean Bratches von Liberty Media. „Wir werden mit dem GP Frankreich und dem GP Deutschland aber 21 aufregende Rennen haben.“

BRIEF AN US-VERBAND

HaasF1-Teamchef Günther Steiner will sich beim US-Verband über die verhängte Quali-Strafe gegen Romain Grosjean beschweren. „Er ist ganz klar langsamer gefahren. Hamilton hat zur gleichen Zeit seine schnellste Runde gedreht. Ich werde einen Brief an den amerikanischen Verband schreiben.“

IndyCar Long Beach

Hinchcliffe siegt auf seiner Glücksstrecke

Dank Taktikfehlern und Technikdefekten bei der Konkurrenz hat James Hinchcliffe souverän das IndyCar-Rennen in Long Beach gewonnen. Sébastien Bourdais sorgte auf Rang zwei für die nächste Sensation.

Von: **Tobias Grüner**

Long Beach liegt 50 Kilometer von Hollywood entfernt. In Sachen Spektakel und Drama konnte das IndyCar-Rennen aber locker mit den Action-Streifen der Filmstudios mithalten. Kaum war das Rennen freigegeben, fuhren sich Will Power und Charlie Kimball gegenseitig in die Kiste, was zur ersten Safety-Car-Phase führte. Danach entwickelte sich ein echter Strategie-Krimi. Scott Dixon

entschied sich als Führender für eine riskante Dreistopp-Strategie. Die Verfolger Ryan Hunter-Reay, James Hinchcliffe und Alexander Rossi versuchten mit zwei Mal Nachtanken über die Distanz zu kommen. Als 23 Runden vor der Zielflagge alle Reifenwechsel absolviert waren, hatte die Zweistopp-Fraktion die Nase vorn. Doch Hunter-Reay und Rossi brachten ihre Podiumsplätze nicht nach Hause. Beide Honda-

Piloten fielen in der Schlussphase mit Motorschäden aus, was Hinchcliffe den ungefährdeten Sieg einbrachte. „Diese Strecke brachte mir immer schon Glück“, strahlte „Hinch“ im Ziel. „Für mich ist es das Indy 500 der Stadtkurse. Es ist etwas ganz Besonderes, hier den Sieg einzufahren.“ Auch St.-Petersburg-Sieger Sébastien Bourdais konnte am Ende feiern. Weil das Feld durch die Honda-Havaristen in der

Schlussphase eingebremst werden musste, spülte es den Franzosen bis auf Rang 2 nach vorne. Bourdais war nach einem Heckflügelwechsel in der Startrunde bereits bis ans Ende des Feldes gefallen, konnte aber mit der perfekten Strategie und etwas Glück wie schon beim Saisonstart viele Plätze gutmachen. Josef Newgarden fuhr als bester Chevy-Pilot vor dem enttäuschten Scott Dixon als Dritter über die Linie. ■



Hinchcliffe feierte den ersten Sieg seit seinem schweren Indy-Unfall 2015

INDYCAR: LONG BEACH

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. James Hinchcliffe	1:50.28,9818 h
2. Sébastien Bourdais	+1,4940 s
3. Josef Newgarden	+2,3160 s
4. Scott Dixon	+2,7832 s
5. Simon Pagenaud	+3,3934 s
6. Ed Jones	+5,7951 s
7. Carlos Munoz	+6,9393 s
8. Spencer Pigot	+9,0570 s
9. Hélio Castroneves	+9,3403 s
10. Graham Rahal	+17,8632 s

GP Südafrika 1967

Sieben Runden zu lang



Sieben Runden fehlten zur größten Sensation der Formel-1-Geschichte. Erst als Gelegenheitsfahrer John Love nachtanken musste, war der Weg frei zum ersten GP-Sieg von Pedro Rodríguez. Auch der Mexikaner war ein Überraschungssieger.

Von: **Michael Schmidt**

Was sucht der GP Südafrika 1967 im Kuriositätenkabinett des Motor-

sports? Es beginnt schon beim Datum rund um den Jahreswechsel von 1967. Das Abschlusstraining fand am Silvestertag des Jahres 1966 statt. Das Rennen am 2. Januar 1967, einem Montag. Nach drei Jahren East London war der Formel-1-Zirkus nach Kyalami umgezogen.

Ferrari und McLaren verzichteten auf den Saisonauftakt des zweiten Jahres der Dreiliter-Ära. Unvorstellbar nach heutigen Maßstäben. Und auch gar nicht erlaubt. Trotzdem traten 18 Fahrer zum Training an. Vier davon waren lokale Größen, die immer nur beim Heim-Grand-Prix an den Start gingen. Die Namen

John Love, Dave Charlton, Sam Tingle und Luki Botha sind nur der Fachwelt ein Begriff. Einer von ihnen sollte Motorsportgeschichte schreiben.

Der Mann aus Simbabwe

Der Saisonauftakt wurde zum Spiegel der Saison. Es war ein Rennen der Überraschungen. So wie keiner mit dem späteren Titelgewinn von Denis Hulme gerechnet hatte, so wenig stand Pedro Rodríguez als Sieger des ersten Rennens des Jahres auf den Tippzetteln der Experten. Der Mexikaner hatte bis dahin erst neun Grands Prix bestritten und nur drei WM-Punkte gesammelt.

Auf John Love hätten nicht einmal Zocker Geld gesetzt. Der Mann aus Bulawayo im heutigen Simbabwe hatte sein Handwerk zwar 1961 und 1962 bei Ken Tyrrell in der Formel Junior gelernt, verschwand dann aber nach einem schweren Unfall in Albi in seiner Heimat. Dort gewann er sechsmal die südafrikanische Meisterschaft und stand zwischen 1962 und 1972 beim GP Südafrika am Start. 1967 in einem Cooper T79 mit einem 2,7-Liter-Climax-Vierzylinder aus der Tasman-Serie im Heck. Im Vergleich zum Maserati V12 des Cooper-Werksteams fehlten dem betagten Climax-Triebwerk rund



Eine Szene aus der sechsten Runde im Kampf um Platz 4: Rodríguez, Clark, Rindt, Love, Gurney und Charlton

SUTTON IMAGES

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Pedro Rodríguez	Cooper-Maserati	80 Runden	2:05.45,9 h = 156.260 km/h
2.	John Love	Cooper-Climax	80 Runden	2:06.12,3 h + 0.26.400 min
3.	John Surtees	Honda	79 Runden	-
4.	Denis Hulme	Brabham-Repco	78 Runden	-
5.	Bob Anderson	Brabham-Climax	78 Runden	-
6.	Jack Brabham	Brabham-Repco	76 Runden	-
Pole-Position		Jack Brabham	Brabham-Repco	1.28,3 min = 166.913 km/h
Schnellste Runde		Denis Hulme	Brabham-Repco	1.29,9 min = 163.942 km/h



SUTTON IMAGES

Heimvorteil: John Love kannte Kyalami gut. Sein Cooper T79 war mit einem Vierzylinder-Climax bestückt

DAS RENNEN

GP Südafrika 1967 / 2. Januar 1967, Kyalami

Wetter:	30° C, sonnig
80 Runden à :	4,094 km = 327,534 Kilometer
Nennungen:	18
Gestartet:	18
Gewertet:	6
Führungswechsel:	2

130 PS. Den fünften Startplatz des 42-jährigen Autohändlers schrieb man seiner guten Streckenkenntnis zu. Doch ab der 61. Runde tauchte der Cooper-Pilot an der Spitze des Feldes auf. Alle Favoriten waren ausgefallen oder hatten viel Zeit an den Boxen verloren: Graham Hill mit einer verbogenen Vorderradaufhängung nach einem Dreher, Jim Clark mit einem überhitzten Motor, Titelverteidiger Jack Brabham mit Fehlzündungen, Denis Hulme, weil sein Brabham-Repco Bremsflüssigkeit verlor. Der Neuseeländer hatte das Rennen 60 Runden lang dominiert.

Hinter Hulme formierte sich ein Dreierpulk mit Pedro Rodríguez, John Surtees und dem erstaunlichen John Love. Der Lokalheld setzte sich unter dem Jubel der Zuschauer durch. Rodríguez verlor den zweiten Gang. Surtees fuhr in der zwei-

ten Rennhälfte mit abgewetzten Reifen. Die 654 Kilogramm des übergewichtigen Honda RA273 beschleunigten den Reifenverschleiß. Pedro Rodríguez im Werks-Cooper T81 durfte nicht damit rechnen, Love noch einzuholen. Der Rhodesier lag 24 Sekunden in Führung.

Tank zu klein

Als die größte Sensation der Formel-1-Geschichte bereits Gestalt annahm, bog Love sieben Runden vor Schluss in die Boxen ab. Er musste nachtanken. Sein altes T79-Chassis hatte für eine GP-Distanz einen zu kleinen Tank. Love fuhr in der südafrikanischen Meisterschaft kürzere Distanzen. Aus mittlerweile 20 Sekunden Vorsprung wurden 30 Sekunden Rückstand.

Pedro Rodríguez ließ sich seinen ersten GP-Sieg nicht mehr nehmen. Er war die kleine Sen-



DPA

Erster GP-Sieg für Pedro Rodríguez

sation. Der Cooper-Maserati war kein Siegerauto mehr, und wenn schon, dann hätte man Teamkollege Jochen Rindt stärker eingeschätzt als den damals noch ziemlich unerfahrenen Mexikaner. Love wurde viel umjubelter Zweiter. Surtees im Honda hatte schon eine Runde Rückstand. Dann folgten drei Brabham. Der lange führende Hulme, der unauffällig schnell fahrende Privatier Bob Anderson und Weltmeister Brabham, dessen Fehlzündungen nicht vollständig kuriert werden konnten.

Cooper-Maserati hatte somit das letzte Rennen 1966 und das erste 1967 gewonnen. Es war der letzte Sieg für den ruhmreichen Rennstall aus Surbition. Rodríguez brachte der Triumph einen Werksvertrag ein. Der Mexikaner hatte vor der Saison nur für ein Rennen bei Cooper unterschrieben. ■

ZAHLE DES RENNENS

42

Jahre war John Love bereits alt, als er um ein Haar für die größte Sensation der Formel 1 sorgte.

Manthey-Porsche erbt erneut den Sieg



BR-FOTO

Zum zweiten Mal in Folge holte der „Grello“ von Manthey den VLN-Sieg

Der Manthey-Porsche ist momentan immer zur richtigen Zeit am richtigen Ort: Auch beim zweiten VLN-Lauf staubte man den Triumph in der letzten Runde ab – dieses Mal von Land Motorsport. Dem Audi R8 LMS ging auf den letzten Metern der Sprit aus.

Von: **Bianca Leppert**

Wer dachte, bei einem Langstreckenrennen würden die Würfel schon weit vor Rennende fallen, der wurde bei der zweiten Auflage der VLN Langstreckenmeisterschaft wieder einmal eines Besseren belehrt. Denn wie schon beim Saisonauftakt bot das 42.

DMV 4-Stunden-Rennen Dramatik bis in die letzten Sekunden. Erst auf den finalen Metern fiel die Entscheidung zugunsten des Manthey-Porsche mit der Startnummer 911, der von den Porsche-Werksfahrern Richard Lietz und Frédéric Makowiecki gesteuert wurde. Man kann von einem Déjà-vu sprechen: Wie beim letzten Mal jagte der gelb-grün lackierte 911 GT3 R dem Führenden hinterher – und profitierte schließlich von dessen Pech.

Land-Audi kriecht ins Ziel

Das traf den Land-Audi R8 von Christopher Mies und Connor de Phillippi mit voller Wucht: Weil man sich mit dem Sprit verkalibriert hatte, musste Mies auf der Döttinger Höhe in Führung liegend Tempo rausnehmen. Er rettete sich noch als Fünfter ins Ziel. Die Szene erinnerte an das

6h-Rennen aus der vergangenen Saison, wo Mies in der Hohenrain-Schikane auf Platz 2 liegend hinter dem Manthey-Porsche wegen Spritmangel ausgerollt war. Beim Saisonauftakt hatte ein WRT-Audi übrigens dasselbe Problem – Zufall oder Serie?

Vor den kuriosen finalen Szenen presste sich Mies nach dem letzten Boxenstopp, den man später als die Konkurrenz absolvierte, erst am Haribo-Mercedes und etwas später in der Mercedes-Arena an Makowiecki vorbei. Für den Franzosen war klar, dass man den erstmals mit Dunlop-Reifen ausgestatteten Land-Audi aus eigener Kraft nicht mehr hätte holen können: „Sie waren ganz klar schneller auf der Geraden.“

Durch den späten kurzen Stopp des Audi, der schließlich doch etwas zu kurz geriet, hatte man die vier Ringe zunächst gar

nicht als Siegkandidaten auf dem Radar. Vielmehr sah es nach einem Duell zwischen Manthey und dem Haribo-Mercedes aus. Für die Gummibärenbande blieb der zweite Platz mit nur 4,535 Sekunden Rückstand.

„Mit Glück“, grollte Uwe Alzen und meinte damit das Handicap bei Land. „Wir haben uns den Arsch aus der Hose gefahren. Die Balance-of-Performance-Jungs müssen sich ernsthaft Gedanken machen, damit wir Chancengleichheit haben – auch auf der Geraden. Da bist du einfach nur Opfer.“

Auch seine Teamkollegen Maxi Götz und Lance-David Arnold waren gefrustet – obwohl man lange Phasen des Rennens mit Manthey und dem Bentley von Nico Verdonck, Chris Mamerow und Jordan Pepper an der Spitze kämpfte. Unter anderem

kam zur Sprache, dass ausgerechnet ein Nordschleifen-Neuling bei seinem ersten GT3-Einsatz überraschend die Pole ergatterte.

Tatsächlich war Porsche-Förderpilot Mathieu Jaminet, der sich einen weiteren Manthey-911 mit Amateur Otto Klohs und Lars Kern teilte, mit einer Pole-Zeit von 8.00,619 Minuten flott unterwegs. Allerdings ist der 22-Jährige auch kein Unbekannter: Er belegte im Porsche Supercup 2016 den dritten Gesamtrang und gilt als Naturtalent.

Alzen kritisiert Aero-Regel

Mercedes mag auf der Geraden alt ausgesehen haben – man fragt sich aber auch, wie sehr wie im vergangenen Jahr vor dem 24h-Rennen mit der Performance gekokert wird. Zudem soll es Probleme mit den Reifen geben.

Experten äußerten die Vermutung, es sei möglicherweise ein Nachteil, dass man bei Mercedes den Heckflügel gemäß des neuen Aero-Reglements nach vorne versetzt hat, statt ihn wie alle anderen außer BMW an den Seiten zu kappen. Für Alzen sind die DMSB Reglement-Änderungen fragwürdig: „Ob 65 oder 70 Millimeter Fahrhöhe – die Autos sind genauso schnell, aber kritischer zu fahren. Da wäre es besser gewesen, Leistung rauszunehmen.“

Geradezu ruhig ging es hingegen bei WRT zu. Nico Müller, Marcel Fässler und Robin Frijns freuten sich über den unerwarteten Podiumsplatz auf dem mit Dunlop-Reifen ausgestatteten R8 LMS – zumal man auf Rang 16 gestartet war. Bisher scheint bei Audi noch keine klare Entscheidung in Sachen Reifenstrategie für das 24h-Rennen gefallen zu sein. Bei Land war man erstmals mit einem Auto auf Michelin und einem auf Dunlop unterwegs, bei WRT setzte man ebenfalls auf das Risikosplitting. Auch in Sachen Fahrwerk wird experimentiert. Bei WRT waren am Freitag



Bei Haribo Racing gab es nach dem Rennen viel Diskussionsbedarf

»OB 65 ODER 70 MILLIMETER FAHRHÖHE – DIE AUTOS SIND GENAU SO SCHNELL, ABER KRITISCHER ZU FAHREN.«

Uwe Alzen

statt der Öhlins-Ausstattung Bilstein-Embleme wie bei Land zu sehen. Für das Rennen rüstete man aber wieder auf Öhlins um.

Beim Bentley Team Abt bestätigte man mit dem vierten Rang die gute Form vom Saisonauftakt. Auf Platz 7 hinter dem Phoenix-Audi sah der zweite Frikadelli-Porsche von Norbert Siedler und Neuverpflichtung Lucas Luhr das Ziel, wurde aber nachträglich mit einer Zeitstrafe wegen eines Code-60-Verstoßes belegt und rutschte damit auf Rang 18 ab. Siedler gewann den Start und drückte vor allem der Anfangsphase den Stempel auf.

Nach dem ersten Boxenstopp konnte man aber nicht mehr mit der Spitzengruppe mithalten. Die Plätze 7 und 8 gingen an den

Black Falcon Mercedes AMG GT von Adam Christodoulou, Manuel Metzger und Yelmer Buurman sowie die HTP-Kollegen Maxi Buhk, Edward Sandström, Dominik Baumann und Edoardo Mortara. Es folgen der Falken-Porsche von Klaus Bachler und Michael Ammermüller vor dem besten BMW M6 GT3 von Schnitzer (Timo Scheider / António Felix da Costa).

Die erneut schwächelnde Leistung der sechs werksunterstützten BMW sorgte im Fahrerlager für Diskussionen. Zwar ruderte Scheider zu Beginn vorne mit, doch später hinkte man hinterher. Während die Konkurrenz von Sandbagging spricht, waren aus dem bayerischen Lager verschiedene Gründe zu hören: Reifenprobleme, Zeitverlust durch technische Probleme beim Tanken (Rowe), Elektronikprobleme (Schnitzer), Kollisionen etc.

Gleiche Sieger in TCR

Wie in der GT3 waren auch in der TCR-Klasse und im BMW M235i Racing Cup Wiederholungstäter am Werk. Andreas Guldén und Benjamin Leuchter siegten mit dem Mathilda-VW Golf GTI, Thomas Jäger und Rudi Adams für Scheid-Honert im Cup 5. ■

24H-RENNEN OHNE NISSAN

Zakspeed hat seine geplante Teilnahme mit dem Nissan GT-R Nismo GT3 am 24h-Rennen abgesagt. Als Grund führte das Team an, man sei durch das neue Reglement nicht wettbewerbsfähig und konzentriere sich mit Nissan auf die Entwicklung des neuen Modells, das 2018 erscheint.

NEUE AUFGABE FÜR LIEB

Sportwagen-Weltmeister und Le-Mans-Sieger Marc Lieb wollte beim zweiten VLN-Lauf in Porsche-Teamkleidung im Fahrerlager. Bevor er ab 1. Mai offiziell seine neue Position als Leiter Customer Racing bei Porsche Motorsport antritt, machte er sich einen ersten Eindruck und schaute bei den Porsche-Kundenteams vorbei.

FRIKADELLI-AUFGEBOT

Frikadelli Racing setzte zum ersten Mal einen zweiten Porsche 911 GT3 R mit Norbert Siedler und Ex-BMW-Pilot Lucas Luhr ein. Für das 24h-Rennen steht das Fahrer-Quartett nun auch fest: Klaus Bachler und Porsche-Werks-pilot Michael Christensen unterstützen die beiden.

VLN-1-ERGEBNIS OFFIZIELL

Nach dem ersten Lauf analysierte der DMSB gemäß des neuen Reglements Reifen von Michelin, Falken, Dunlop und Yokohama. Deshalb wurde das Ergebnis in der GT3-Klasse zunächst ausgesetzt. Da es bei der Nachuntersuchung keine Unregelmäßigkeiten gab, wurde das Resultat am Freitagabend vor dem zweiten Lauf als offiziell bestätigt.

NEUE BOXENSTOPPZEITEN

Weil mehrere Teams mit den neuen Sicherheits-Tank-verschlüssen länger zum Tanken brauchen, wurden die Minimum-Boxenstandzeiten für die GT3-Klasse verlängert. Um ohne Tankkannen für Gerechtigkeit am Ende des Rennens zu sorgen, gibt es eine weitere Tabelle mit Standzeiten von der 70. bis zur 30. Minute vor Rennende.

VLN, 2. LAUF, 42. DMV 4-STUNDEN-RENNEN

Pole-Position

#12 Mathieu Jaminet (Manthey Racing, Porsche 911 GT3 R, SP9) 8:00.619 min

Schnellste Runde

#49 Müller/Fässler/Frijns (Audi Sport Team WRT, Audi R8 LMS, SP9) 8:05.579 min

1.	#911 Makowiecki/Lietz	Manthey Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9	28 Runden
2.	#8 Alzen/Arnold/Götz	Haribo Racing Team Mercedes AMG	Mercedes AMG GT3	SP9	+ 4,535 sek
3.	#49 Müller/Fässler/Frijns	Audi Sport Team WRT	Audi R8 LMS	SP9	+ 7,400 sek
4.	#37 Mamerow/Verdonck/Pepper	Bentley Team Abt	Bentley Continental GT3	SP9	+ 57,361 sek
5.	#28 Mies/de Phillippi	Audi Sport Team Land	Audi R8 LMS	SP9	+ 59,684 sek
6.	#5 Stippler/Moller-Madsen/Busch/Rockenfeller	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9	+ 1,22,768 min
7.	#6 Christodoulou/Metzger/Buurman	Mercedes-AMG Team Black Falcon	Mercedes AMG GT3	SP9	+ 1,28,426 min
8.	#47 Buhk/Baumann/Mortara/Sandström	Mercedes-AMG Team HTP Motorsport	Mercedes AMG GT3	SP9	+ 1,53,381 min
9.	#4 Bachler/Ammermüller	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9	+ 1,53,644 min
10.	#43 Scheider/Félix da Costa	BMW Team Schnitzer	BMW M6 GT3	SP9	+ 2,41,777 min

IMSA-Serie / Dritter Saisonlauf in Long Beach

Chaos-Lauf in Long Beach

Das Rennen in Long Beach war Straßenschlacht pur: Viele Unfälle und fünf Safety-Car-Phasen machten das kürzeste IMSA-Rennen der Saison zur größten Lotterie.

Von: **Marcus Schurig**

Corvette-Pilot Oliver Gavin konnte es nicht glauben: „Was für ein verrücktes Rennen!“ Wohl wahr: Gavin und Teamkollege Tommy Milner siegten in der GTE-Klasse in Long Beach, obwohl sie nach einem verhegerten Qualifying von Startplatz sechs ins Rennen gegangen waren. 19 Minuten vor Rennende, beim Restart nach der fünften Gelbphase, hatten sie noch auf Platz fünf gelegen. Dann brachen die Dramen los: Martin Tomczyk im BMW M6 wurde in Führung liegend langsam – ein Elektronikproblem ließ den Motor erlahmen. Das Corvette-Duo Jan Magnussen und Antonio Garcia führte vor Milner und Gavin – bis

zur letzten Kurve der letzten Runde: Dort verspulten sich drei GTD-Autos von BMW, Acura und Lexus, durch den Rückstau mussten die GTE-Leader anhalten, und Garcia wählte die falsche Seite. Innen flutschte neben Teamkollege Milner auch noch der Ford GT von Westbrook/Briscoe und der Porsche von Vanthoor/Estre durch – Garcia wurde nur Fünf-

ter. Schon kurz nach dem Start hatte ein Unfall die drei besten GTE-Qualifikanten (Jan Magnussen in der Corvette, Dirk Müller im Ford und Toni Vilander im Ferrari) zurückgeworfen.

In der Prototypenklasse holte der Cadillac-DPI des Teams von Wayne Taylor den dritten Sieg – doch diesmal war es enger als in Daytona und Sebring: Der Whe-

len-Cadillac schied nach einem Unfall aus, lange führte der DPI-Nissan von Ryan Dalziel und Scott Sharp, doch fünf Minuten vor Rennende stellte Ricky Taylor die gewohnte Hackordnung wieder her. Doch immerhin standen erstmals 2017 mit Cadillac, Nissan und Mazda alle drei DPI-Hersteller auch auf dem Podium – ein klarer Fortschritt. ■



Oliver Gavin und Tommy Milner holten in der letzten Kurve des Rennens den Sieg – wegen eines Unfall-Rückstaus!

Sportwagen-WM / GTE-Klasse

BoP GTE-Klasse: Wie clever ist der Computer?

Mittlerweile haben ACO und FIA die Details der neuen „automatisierten“ BoP für die GTE-Klasse vorgestellt: Demnach sollen Algorithmen die Renndaten analysieren und bewerten – und dann vollautomatisch eine neue BoP erstellen. Kann das gut gehen?

Von: **Marcus Schurig**

Es ist ein Trend unserer Zeit, dass der Computer vieles von dem übernimmt, was zuvor Menschen gemacht haben. Das gleiche Prinzip soll nach dem Willen der Macher der Sportwagen-WM nun auch bei den Fahrzeugeinstufungen (Balance of Performance oder BoP) in der

GTE-Klasse zur Anwendung kommen – darauf haben sich die Regelgeber ACO und FIA sowie die Hersteller in der GTE-Klasse bei acht Meetings seit Oktober 2016 verständigt.

Einverständnis gibt es auch bei den Bewertungskriterien, anhand derer ein komplexer Algorithmus die Renn-Performance der Fahrzeuge bewertet: Als Referenz dient das schnellste Fahrzeug einer Marke, unabhängig vom Rennresultat, dessen Performance mit den anderen schnellsten Fahrzeugen jeder Marke verglichen wird. Ein zentrales Ordnungskriterium ist der Schnitt aus den 60 Prozent der schnellsten Rennrunden. Der hohe Prozentsatz wurde gewählt, um die Veränderungen im Reglement abzubilden, denn 2017 stehen den GTE-Herstellern nur noch vier statt bisher sechs Reifensätze zur Verfügung.

ENTSCHEIDEND FÜR DEN ERFOLG DES NEUEN BOP-SYSTEMS IST DIE KORREKTE BASIS-EINSTUFUNG.

Das wiederum bedeutet, dass alle Hersteller Doppelstints im Rennen fahren müssen, ergo hat man den Prozentsatz erhöht. Zusätzlich betrachtet werden auch die Topspeeds sowie die Sektorzeiten. Bei besonderen Wetterbedingungen wird die Analyse ausgesetzt. Noch nicht vollständig klar ist, ob Anpassungen zwischen jedem Rennen oder erst alle zwei Rennen getroffen werden. Jedenfalls verknüpft der Algorithmus die genannten Parameter mit definierten Anpassun-

gen: Wenn ein GT-Auto mehrere Zehntel schneller ist als andere, so werden „automatisch“ Anpassungen bei Gewicht und Leistung vorgenommen. Freilich muss immer noch definiert werden, ob schnellere Fahrzeuge zurückgebunden oder langsamere nachgezogen werden.

Entscheidend für den Erfolg des neuen BoP-Systems ist die bereits veröffentlichte Basiseinstufung: Sie basiert bei allen Autos auf dem letzten WM-Rennen 2016, nur der neue Porsche 911 RSR wird anhand zahlreicher Tests sowie der Rennen in der IMSA-Serie neu einsortiert. Die Regelgeber wollen die Daten der ersten beiden Rennen in Silverstone und Spa abwarten, bevor Änderungen für den Nürburgring-Lauf implementiert werden. Die Le-Mans-Einstufung soll nun doch außerhalb der Reihe vorgenommen werden. ■

Audi präsentiert GT4-Renner in New York

Audi präsentierte Anfang der Woche auf der New York Auto Show den neuen GT4-Renner auf Basis des R8-Modells. Damit sind alleine für nächstes Jahr mindestens vier neue Modelle im GT4-Sport verfügbar.

Die GT4-Klasse boomt: Mit GM (Camaro GT4.R), Ford (Mustang GT4) sowie BMW (M4 GT4) und jetzt auch Audi (R8 GT4) kommen alleine 2018 vier neue Modelle auf den Markt – zusätzlich zu Marken wie Porsche oder McLaren, die ihre Autos bereits im letzten Jahr für die neu formierte GT4-Klasse entwickelten.

Nach dem spektakulären Rückzug aus der LMP1-Klasse im

Oktober 2016 gab es leise Zweifel, ob der VW-Konzern sein Go für das neue zusätzliche Audi-Kundensportprogramm geben würde. Mit der Präsentation in New York ist nun klar, dass Audi am zweiten GT4-Einstufungstest im Juli 2017 teilnehmen kann – um das Auto für die kommende Saison zu homologieren. Beim ersten Einstufungstest im März 2017 wurden bereits die GT4-Flitzer von GM und Ford homologiert – beide Marken haben auch zugesagt, gegen Saisonende bei Testrennen in Europa anzutreten.

Der Audi-Einsatzplan für den neuen R8 GT4 ist noch nicht bekannt, doch im VLN-Fahrerlager konnte man schon hören, dass womöglich ein Einsatz beim 24h-Rennen geplant sei. Dort soll dann übrigens auch der neue BMW M4 GT4 antreten. ■ MCS

Starkes Aufgebot für den Titelkampf

Am 11./12. April wärmte sich das ADAC GT Masters bei den offiziellen Testfahrten in Oschersleben auf. Die Starterliste zeigt: Im Kampf um die Meisterschaft gibt es einige äußerst schlagkräftige Fahrerpaarungen.

Die Titelverteidiger im ADAC GT Masters heißen Christopher Mies und Connor de Phillippi von Land-Motorsport. In dieser Konstellation tritt das Duo auch in der neuen Saison an. Die Konkurrenz ist jedoch groß. Im eigenen Team machen Jeffrey Schmidt und Christopher Haase Dampf. Bei Mücke hat man Frank Stippler und Filip Salaquarda sowie Mike-David Ortmann und Markus

Winkelhock für die beiden Audis nominiert. Sebastian Asch und Stefan Mücke (bzw. vertretungsweise Lucas Auer) teilen sich den Mercedes.

Den einzigen BMW M6 GT3 im Feld pilotieren bei Schnitzer Philipp Eng und Junior Ricky Collard. Nur noch eine von insgesamt zwei Corvette stellt Callaway mit Jules Gounon und Daniel Keilwitz, die 2016 bis zum Finale um die Krone kämpften. Bei Lamborghini zählen Norbert Siedler und Marco Mapelli von HB Racing sowie Ezequiel Perez Compagnon und Mirko Bortolotti von Grasser zu den Favoriten.

Als Porsche-Vertreter sollte man Schütz mit Klaus Bachler, das Team75 Bernhard mit Mathieu Jaminet und Michael Ammermüller sowie Herberth mit Robert Renauer und Sven Müller im Auge behalten. ■ BLE

VLN / 24h-Rennen Nürburgring

Neue Reifen am Ring

Mit dem neuen Reifenreglement für VLN und 24h-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife haben die Hauptdarsteller Michelin und Dunlop ihr Sortiment umgestellt – das wirbelt das Setup einiger Teams durcheinander.

Von: Bianca Leppert

Vor der Saison war noch nicht abzusehen, welche Auswirkungen das neue Reifenreglement auf der Nürburgring-Nordschleife haben würde. Nach zwei VLN-Rennen steht fest: Für die Teams ist die Umstellung von Entwicklungsreifen auf sogenannte Kundenreifen größer als erwartet – vor allem bei den Michelin-Teams.

Das neue Produkt ist eine Art Premium-Kundenversion und unterscheidet sich vor allem durch die chemische Mischung. Daran müssen die Techniker das

Setup anpassen, was sich jedoch als schwierig herausstellt. Bei manchen Teams sind die neuen Pneus schon nach wenigen Runden ruiniert, während sie bei anderen locker einen Stint halten. Derzeit bietet Michelin die Mischungen Soft und Medium an und hat einen Regenreifen im Programm – davon einige wenige Entwicklungsexemplare, die bei Regenreifen erlaubt sind.

Einen Intermediate gibt es nicht, für Mischbedingungen werden die Soft-Slicks gecuttet. Dazu soll sich der Regenreifen lange bei trockenen Bedingungen fahren lassen.

Für das 24h-Quali-Rennen bringen die Franzosen eine Weiterentwicklung mit an den Ring. Der Soft-Reifen, der derzeit für Temperaturen ab 12 Grad Celsius ausgelegt ist, soll dann besser

für kältere Bedingungen geeignet sein.


Bei Dunlop hat man Soft, Medium sowie einen Intermediate und Regenreifen zur Auswahl. Bis zum 24h-Rennen soll es keine größere Ausbaustufe mehr geben. Vor allem beim Regenreifen war über den Winter viel Entwicklungsarbeit nötig, weil hier ein Rückstand auf die Konkurrenz bestand. ■



Risikosplitting: Viele GT3-Teams wie HTP Motorsport fahren mit einem Auto Dunlop – und mit dem anderen Michelin



Endlich Neuville!



Er kam erst am zweiten Tag in Schwung, dann fuhr Thierry Neuville im Hyundai endlich seinen ersten Saisonsieg. Der starke Belgier profitierte allerdings bei der ersten richtigen Asphalt-Rallye des Jahres auf Korsika auch vom Technikärger der Konkurrenz.

Beim vierten Anlauf holte der selbsterklärte WM-Favorit Thierry Neuville im Hyundai endlich seinen ersten Saisonsieg. Der starke Belgier profitierte allerdings bei der ersten richtigen Asphalt-Rallye des Jahres auf Korsika auch vom Technikärger der Konkurrenz.

Von: **Markus Stier**

Der Teamchef ließ sich verleugnen. „Ich soll dir ausrichten, Michel spricht an Samstagen nicht mehr mit dir“, sagt Pressesprecher Thomas Vilette verlegen grinsend. Es bleibt unklar, wie tief der Aberglaube bei Hyundai-Sportleiter Michel Nandan verwurzelt ist, aber tatsächlich trat er in Monte Carlo und Schweden am Samstagmittag brav zum Interview an, berichtete, warum sein i20 und sein Neuville so dominant sind, um eine Stunde später zu erfahren, dass sich sein Siegertyp auf der letzten Prüfung des Tages ins Aus geschossen hatte. Das Risiko, der MSA-Reporter könnte abermals Unglück bringen, wollte der Franzose nicht eingehen.

Immerhin hatte Nandans bestes Pferd im Stall dieses Mal keine halbe Minute Vorsprung, die Grund zu irgendwelchen Nachlässigkeiten gegeben hätte. Weltmeister Ogier saß Vizeweltmeister Neuville mit nur 2,2 Sekunden Rückstand direkt im Nacken. Es war also volle Konzentration und voller Einsatz vonnöten.

Dass Neuville überhaupt in Führung lag, war keine Selbstverständlichkeit. Am ersten Tag gab der Mann aus St. Vith im korsischen Asphaltgewirr alles und war glücklich mit seinem Sportgerät, nur stimmte was mit den Uhren nicht. Knapp 26 Sekunden Rückstand auf die Spitze vermeldete die Zeitnahme. „Das Auto ist perfekt, trotzdem werde ich es umbauen lassen. Ich muss irgendwas versuchen,“ sprach der Dritte des Klassements ratlos.

Es wäre unfair, die Ursache für den Rückstand nur Hyundai-intern zu suchen, zunächst ist festzuhalten, dass ein beeindruckend schneller Kris Meeke auf der ersten Etappe des vierten WM-Laufes das Tempo bestimmte. Seit das Citroën-Team vor zwei Jahrzehnten begann, im WM-Zirkus mitzumischen, weiß die Mann-

schaft aus Versailles, wie schnelle Asphaltautos zu bauen sind. Nach dem etwas überraschenden Sieg vor drei Wochen auf mexikanischem Schotter war Meekes Tempo auf Korsika kein unerwartetes Phänomen.

Der Ire hatte zudem noch eine Rechnung offen. Bereits im Vorjahr fühlte er sich im betagten DS3 gegen die übermächtigen VW pudelwohl, auf der kniffligen Pietrosella-Prüfung hatte er Platzhirsch Ogier schon halb den Schneid abgekauft, als ein Dreher dazwischenkam. Dieses Mal war Meeke 5,7 Sekunden schneller als der Champion. Die Auftaktbestzeit wühlte ihn so auf, dass er an der nächsten Zeitkontrolle umgehend nach vorn eilte, die Tür von Ogier-Beifahrer Julien Ingrassia aufriss und ihm entgegen schmetterte: „Ich habe euch doch gesagt, dass ich euch dieses Jahr hier schlage.“

Ende der Citroën-Show

Meeke ließ noch zwei weitere Bestzeiten folgen und baute seine Führung auf über 16 Sekunden aus, doch dann war die Citroën-Herrlichkeit vorbei. Einen Kilometer vor dem Ziel der sechsten Prüfung untersteuerte der C3 des Briten schlagartig, kurz darauf brannte die Ölwarnlampe. Ausgerechnet der Motor, der Hitze und Höhenluft in Mexiko besser überstand als jeder andere, sprühte sein Öl auf Reifen und Windschutzscheibe und hauchte nach dem Ziel der sechsten von zehn Prüfungen seinen Geist aus. Für Hersteller sind Motorschäden in Sachen Imagepflege der Supergau, dennoch dürfte es für den Fortgang der Saison wichtiger sein, dass Meeke dieses Mal unschuldig war und sein Selbstvertrauen bei zuvor vier Unfällen bei drei Rallyes keinen ernsthafteren Schaden nimmt.

Einen leichten Knacks dagegen bekam die Psyche von Teamkollege Stéphane Lefebvre. Trotz geliebtem Festbelag und Heimspiel blieb Frankreichs angebliches Toptalent blass und rutschte zudem von der Straße. Am Ende blieb Platz 50. Der zuletzt regelmäßig starke Craig Breen war schon früh durch eine streikende Gegensprechanlage gehandicapt. Auf der zweiten Prüfung musste der junge Ire komplett auf Sicht fahren und kassierte schon nach einem halben Tag eine knappe halbe Minute Rückstand. Zu allem Überfluss musste er sich am Ende sogar noch im Kampf um Platz vier beugen.

Den holte sich ein lange über sich selbst und sein Auto hadern der Jari-Matti Latvala. Technisch war sein Toyota völlig in Ordnung, aber dem sensiblen Finnen fehlte das Vertrauen beim späten Bremsen. Zudem untersteuerte der Yaris. Es war der Teamkollege, der half. Der nach einem Brückentreffer am Freitag wieder mal früh ausgeschiedene Juho Hänninen probierte beim Restart am Samstag alle möglichen Differenzialeinstellungen aus, die Latvalas Symptome merklich linderten. Nervenstark zog der Finne auf der finalen Prüfung nicht nur erfolgreich um eine winzige Zehntelsekunde an Breen auf Rang vier vorbei. Er gewann auch die Powerstage und kann sich mit den eroberten fünf Extrapunkten in der Tabelle weiter in Schlagdistanz zu Ogier auf Rang zwei halten.

Ogier auf der Achterbahn

Ogier musste neben all den Kurven auch noch eine Achterbahnfahrt überstehen. Erst untersteuerte sein Fiesta zu sehr, um Meeke zu folgen, als der ausgeschieden war, sackte die Hydraulik in den Keller. Ohne Handschaltung am Lenkrad und ohne Differenzialsteuerung kämpfte sich der Weltmeister ins Etappenziel. Nur eine Prüfung lang durfte er gegen Neuville am Sieg schnuppern, dann waren 36,5 Sekunden futsch.

Die M-Sport-Truppe wechselte am Abend das Getriebe. Eine Stunde stand Konstrukteur Chris Williams mit Technik-Direktor Christian Loriaux und Teamchef Malcolm Wilson um die ausgebaute Einheit herum und fahndete nach der Ursache. Vergeblich. Ein scheinbar identisches Problem hatte am Freitag schon Elfyn Evans im dritten Fiesta gebremst. „Da war es eine lose Schraube, aber bei Ogiers Auto muss es eine andere Ursache geben“, verriet Wilson.

Dennoch war er zuversichtlich, dass sein Held Ogier den zweiten Platz sicher nach Hause fahren würde, aber schon auf der ersten von zwei am Sonntag zu absolvierenden Prüfungen spinn die Elektronik. Ott Tänak musste schon wie in Monte Carlo zweitweilig mit drei Zylindern auskommen, bei Ogier schaltete das Mitteldifferenzial plötzlich auf starren Durchtrieb, womit auch die Handbremse ausfiel. Zu allem Überfluss fehlte es an Ladersruck. Ogier hatte aber ein Ersatzsteuergerät dabei, und nach dem



Kris Meeke brannte ein Feuerwerk ab, dann brannte der Motor durch



Zweiter und doch Sieger: Sébastien Ogier baut die Tabellenführung aus

! Die vierte Rallye, zum vierten Mal ein anderer Sieger und eine andere Siegermarke. Alle vier Hersteller führen Bestzeiten, mehr Ausgeglichenheit geht nicht.

Tausch konnte er mit der zweit-schnellsten Zeit in der Powerstage seinen verlorenen zweiten Rang plus vier Extrapunkte zurückerobern. Ogier wusste nicht, ob er jubeln oder granteln sollte: „Ich bin enttäuscht, dass ich nicht um den Sieg kämpfen konnte, aber Jari-Matti liegt hinter mir, und ich kann die WM-Führung ausbauen. Und jedes

Wochenende, wo mir das gelingt, ist ein gutes Wochenende.“

Tatsächlich liegt der Titelverteidiger nun 13 Punkte vorn. Korsika war die erste Rallye, wo M-Sport die Führung in der Marken-Wertung nicht ausbauen konnte. Tänak und Evans hatten nicht nur Technik-Ärger, sondern segelten auch beide von der Straße, so punktete nur Ogier gewohnt reichlich.

In Sachen mannschaftlicher Geschlossenheit war Hyundai stärker. Dani Sordo kam als Dritter ins Ziel, muss sich aber die Frage gefallen lassen, warum einer der stärksten Asphalt-Fahrer der Welt mit dem schnellsten Auto im Feld ohne technische Probleme im Ziel eine knappe Minute Rückstand auf die Spitze hat. Sordo gesteht, dass er sich mit dem neuen i20 ausgerechnet auf Asphalt noch schwertut.

An falscher Reifenwahl kann es nicht liegen, denn die war am

vierten WM-Wochenende so einfach wie nie. Bei einem stabilen Hochdruckgebiet und damit konstant blauem Himmel kamen nur Trockenreifen zum Einsatz, und angesichts der langen und strapaziösen Strecken ohne jede nennenswerte Gerade war die härtere von zwei zur Wahl stehenden Mischungen die einzige Option.

Michelin bot trotz der stärkeren Autos keine neuen Asphalt-Reifen auf. Die Fahrer klagten zwar leise über einen Mangel an Traktion und Grip, wussten aber selbst, dass ein durchaus verfügbarer Asphalt-Gummi mit besserer Haftung keine Option gewesen wäre. „Den bin ich kürzlich in San Remo gefahren, sobald ein bisschen Dreck auf der Straße liegt, bist du damit aufgeschmissen“, verriet Hayden Paddon.

Wie die meisten kam auch der Dritte im Hyundai-Bunde trotz ausgiebiger Tests mit der Abstimmung nicht zurecht: „Alles, was



Eine Hydraulikpumpe vereitelt Ogiers Sieg. Die Mechaniker wechselten das Getriebe



Jari-Matti Latvala schlug sich im Toyota als Vierter achtbar



Gilsoul und Neville: Nach zehn Monaten Pause wieder die belgische Hymne

! Nachwuchs hin oder her: In Korsika spielten ausnahmslos die Teamleader die Hauptrollen. Ogier, Latvala, Neville und Meeke sind die Männer der Stunde.

ich probiert habe, hat nichts gebracht, und dann war das Selbstvertrauen weg“, gestand der Kiwi. Paddon wollte sich das Wochenende aber nicht schlechtreden lassen: „Gegenüber letztem Jahr hinke ich deutlich weniger hinterher.“ Er wurde am Ende Sechster.

Ganz vorn fuhr ab dem Samstag Teamkollege Neville wie in

Schweden und Monte Carlo auf und davon. Vier Bestzeiten setzte der selbsterklärte WM-Favorit und holte souverän seinen ersten Saisonsieg, der ihn in der Tabelle auf Rang drei katapultiert. Konnte der i20 über Nacht so viel schneller werden?

Nun, die Pisten des Samstags waren enger und schmutziger. „Das kennt er aus der Heimat wie aus dem Effeff“, lästerte die Konkurrenz über die Asphalt-Rallies im regnerischen Belgien. Neville redete um das Thema Abstimmung gekonnt herum, dennoch ließ sich die Sache klären: Eine etwas weichere Dämpfereinstellung brachte auf dem schlüpfrigen Belag mehr Traktion, ein weniger aggressiv zupackendes Mitteldifferenzial kaschierte ein ungeliebtes Untersteuern. Woher wir das wissen? Dem Reporter gelang es am Samstagabend doch noch, den Teamchef zu stellen und geständig zu machen. ■

RALLYE KORSIKA (6.–9.4.2017)

4. von 13 Läufen, 10 Wertungsprüfungen über 316,8 km

1.	Neville / Gilsoul (B/B) Hyundai i20 WRC	3:22.53,400 h
2.	Ogier / Ingrassia (F/F) Ford Fiesta WRC	+ 55,7 s
3.	Sordo / Marti (E/E) Hyundai i20 WRC	+ 56,0 s
4.	Latvala / Anttila (FIN/FIN) Toyota Yaris WRC	+ 1.09,6 min
5.	Breen / Martin (IRL/GB) Citroën C3 WRC	+ 1.09,7 min
6.	Paddon / Kennard (NZ/NZ) Hyundai i20 WRC	+ 2.16,3 min
7.	Mikkelsen / Jaeger (N/N) Skoda Fabia R5	+ 8.10,7 min
8.	Suninen / Markkula (FIN/FIN) Ford Fiesta R5	+ 9.17,0 min
9.	Sarrazin / Renucci (F/F) Skoda Fabia	+ 9.23,6 min
10.	Rossel / Fulcrand (F/F) Citroën DS	+ 12.57,1 min

Bestzeiten: Neville 4, Meeke 3, Ogier 2, Latvala 1

WM-STAND FAHRER

1.	Ogier	88
2.	Latvala	75
3.	Neville	54
4.	Tanak	48
5.	Sordo	47
6.	Breen	33
7.	Meeke	27
8.	Paddon	25
9.	Evans	20
10.	Mikkelsen	12



WM-STAND MARKEN

1.	M-Sport-Ford	129
2.	Hyundai	105
3.	Toyota	79
4.	Citroën	71

WRC2 Frankreich

Mikkelsen siegt auch beim zweiten Auftritt

Um seine Wettbewerbspraxis zu erhalten, enterte Andreas Mikkelsen auf Korsika erneut einen Werks-Skoda und bedankte sich neben einem ungefährdeten Start-Ziel-Sieg in der zweiten Liga mit Gesamtrang 7.

Von: **Reiner Kuhn**

Mit sieben von zehn möglichen Bestzeiten machte Andreas Mikkelsen auf Korsika da weiter, wo er in Monte Carlo zuvor aufgehört hatte. Sein einziges Problem auf dem Weg zum erneuten Start-Ziel-Sieg war, ohne die in der WRC2 verbotenen „Schotter-Spione“ auskommen zu müssen. „Ein komisches Gefühl, nicht zu wissen, ob hinter der Kurve Schotter liegt. Man muss überall eine gewisse Sicherheitsreserve haben“, so der 27-jährige Norweger, der Gegner und Tempo nach Belieben kontrollierte. Einzig Eric Camilli im offiziellen M-Sport-Ford konnte Mikkelsen anfangs folgen. Nur 5,8 Sekunden betrug dessen Rückstand, als Camilli seinen Dienstwagen auf WP3 gegen eine Brücke setzte.

Nach dem Restart am Samstag konnte der Franzose zwar noch die eine oder andere Duftmarke setzen, mehr als Rang 8 war allerdings nicht mehr drin. Zu wenig. Nach vier Starts ohne Sieg kann der als Mitfavorit in die Saison gestartete Camilli den WRC2-Titel fast schon abhaken. Ähnliches gilt für Skoda-Werksfahrer Jan Kopecký: Gleich zu Beginn der ersten, ohne jeglichen Servicestopp zu absolvierenden Tagesetappe quitierte die Servolenkung seines Skoda den Dienst, und der Tscheche fand sich ebenso wie Camilli in den Tiefen der Zeitlisten wieder. Bis ins Ziel arbeitete sich der Asphaltspezialist auf den siebten WRC2-Rang nach vorne.



Andreas Mikkelsen hatte im Werks-Skoda so wenig Gegenwehr, dass er fast die Landschaft genießen konnte

Der überlegen führende Mikkelsen kümmerte sich derweil um die Weiterentwicklung des Werksautos: „Auf Asphalt untersteuert der Fabia zu sehr. Wir haben das Fahrwerk verändert, aber richtig glücklich bin ich immer noch nicht.“ Neben dem ungefährdeten Start-Ziel-Sieg in der zweiten Liga stürmte Mikkelsen auf Gesamtrang 7. „Mit Skoda hier zu gewinnen, ist zwar schön, aber mein Ziel ist ganz sicher nicht der WRC2-Titel“, sagte der Unterforderte.

Stoischer Finne

Neben Mikkelsen standen zwei Jungtalente auf dem Siegerpodest. Clever sicherte sich M-Sport-Youngster Teemu Suninen den zweiten Rang. Nachdem er in Schweden noch mit der Umstellung vom Skoda auf den Ford gehadert hatte, stellte man ihm nun einen „perfekt auf mich abgestimmten Fiesta hin“. Damit ging Suninen sein eigenes Tempo und ließ sich weder von überhitzenden Bremsen noch von dem mit angeschlagenem Auto kilometerweit vor ihm her humpelnden Stéphane Sarrazin aus dem Konzept bringen. „Das war meine bisher beste Asphalt-Rallye“, freute sich der 23-jährige WRC2-Zweite des Vorjahres.

Auch der ein Jahr jüngere Yohan Rossel durfte jubeln. Der vom französischen Verband FFSA und Citroën unterstützte Franzose wurde bei seinem ersten WM-Start im DS3 R5 Dritter, wenn auch mit Respektabstand. ■



Nur kurz dauerte der Gaststart von Bryan Bouffier. Nach mehreren Aha-Momenten stellte der Korsika-Sieger von 2013 seinen Ford Fiesta R5 nach drei WPs frustriert ab. Nun wechselt der 38-jährige Franzose von der WRC2 in die Rallye-EM. Beginnend mit der Rallye Gran Canaria stehen sechs Saisonläufe auf seinem Programm.



Camilli: Spektakulär, aber Rad ab



Suninen: Cool auf Rang zwei

WRC2 KORSIKA

1.	Mikkelsen / Jäger (N)	3:31.04,1 h
	Skoda Fabia R5	
2.	Suninen / Markkula (FIN)	+ 1.06,2 min
	Ford Fiesta R5	
3.	Rossel / Fulcrand (F)	+ 4.46,4 min
	Citroën DS3 R5	

PUNKTESTAND NACH 4 LÄUFEN

1.	Pontus Tidemand (S)	50 Punkte
2.	Andreas Mikkelsen (N)	50 Punkte
3.	Eric Camilli (F)	46 Punkte
4.	Teemu Suninen (FIN)	36 Punkte
5.	Ole Christian Veiby (N)	25 Punkte

Rallye-WM

Die neue WRC-Generation war auf Korsika langsamer als befürchtet

Überraschung auf Korsika: Entgegen vieler Befürchtungen konnten die World Rally Cars der neuesten Generation bei der ersten reinen Asphaltstrecke weder ihre Leistung noch ihre Aerodynamik ausspielen. Die Gründe.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Rallye-WM bewege sich am Limit, befürchteten Beobachter nach dem Videostudium von Testfahrten im Vorfeld der Rallye Frankreich. Ihre These: Die mit deutlich mehr Motorleistung, breiteren Fahrwerken und mächtiger Aerodynamik daher kommenden World Rally Cars der 2017er-Generation könnten zu schnell werden und in ungesunde Geschwindigkeitsbereiche vorstoßen. „Es macht zwar einen Unterschied, ob man beim Gehen hinfällt oder beim Rennen“, sagt Weltmeister Sébastien Ogier, hält

die Bedenken aber für unbegründet. Und sollte Recht behalten, wie ein Zeitvergleich zeigt: Auf den identischen Strecken des Freitags waren die Werkspiloten in diesem Jahr nur knapp 0,7 Sekunden pro Kilometer schneller als 2016. Noch geringer war der Unterschied auf den engen und winkligen Samstag-WPs. „Weil mit den breiteren Autos mehr ‚gecuttet‘ wird, ist die Ideallinie nun viel dreckiger als früher“, erklärt Kris Meeke. Mindestens ebenso wichtig: „Wir

sind mit den gleichen Reifen unterwegs wie im Vorjahr. Konnten wir mit den Vorgängerautos meist bedenkenlos pushen, müssen wir nun viel sauberer fahren. Gerade in engen Ecken kann man sich mit den 80 Mehr-PS schnell mal die Reifen ruinieren“, ergänzt Korsika-Sieger Thierry Neuville – und freut sich. Weniger wegen des höheren Kurventempos, sondern weil man „mit den neuen Autos auf Asphalt einfacher einen Unterschied machen kann.“ ■



Die neuen World Rally Cars sahen schneller aus als sie waren

Rallye-WM

Korsika bleibt Stückwerk

Jubiläum hin oder her – auch im dritten Jahr nach der Rückkehr auf Korsika polarisiert der französische WM-Lauf. Das ganz spezielle Format des Klassikers stresst neben den Teams auch die Organisatoren.

Von: **Reiner Kuhn**

Passend zum unangepassten Stil der ‚Tour de Corse‘ zielt mit Che Guevara der weltweit bekannteste Revoluzzer das Logo der Rallye Frankreich. „Es ist der Wunsch des französischen Verbandes, dass wir an Traditionen wie Ausdauer erinnern“, sagt Organisator Dominique Serieys. „In sechs Monaten konnten wir wenig machen“, sagt er anlässlich des 60. Jubilä-

ums und wirbt um Verständnis, dass der WM-Lauf wie im Vorjahr an drei Tagen und mit nur zehn Wertungsprüfungen in Ajaccio, Bastia und Porto Vecchio nahezu alle Ecken der Mittelmeerinsel ansteuert.

Schon zur nächsten Ausgabe sind Änderungen geplant: „Auch wir sind logistisch am Anschlag. Um unser Personal nicht zu lange an der gleichen Stelle zu binden, werden wir mehr Wertungsprüfungen machen müssen.“

So soll 2018 bei gleicher Gesamtlänge an jedem Rallyetag mindestens eine WP mehr auf dem Programm stehen. „Zudem planen wir, in Bastia statt Ajaccio zu starten“, so Serieys.

Fraglich bleibt, ob es gelingt, die zeit- und kostenintensive Inselrundfahrt zu straffen. Denn gleich 13 im korsischen Touristenverband zusammengeschlossene Regional- und Städtepartner sind Sponsoren der Rallye – und die wollen beglückt werden. ■



Die Strecken auf Korsika sind großartig, vieles andere weniger

KOMMENTAR

TRADITION ALS ALPTRAUM

Die kurvenreichen Asphaltpisten auf der Mittelmeerinsel bieten den Piloten eine ganz besondere Herausforderung. Doch nicht nur die Fahrer und ihre Copiloten stöhnen über die „Tour de Corse“, sondern auch Hersteller, Teams, Fans und Medien. Allen voran muss der WM-Promoter auf die Zähne beißen. Schließlich holte FIA-Präsident Jean Todt die Rallye Frankreich höchstpersönlich nach Korsika zurück. Dass kein WM-Lauf in Mitteleuropa schwieriger und kostenintensiver zu erreichen ist, schert den traditionsversessenen Todt ebenso wenig wie aktuelles Sportmarketing. Auch nicht, dass das ungewöhnliche Format für skurrile Szenen sorgt: So drehten am Freitag im Servicepark in Bastia Mechaniker und Gäste Däumchen, während die Werkspiloten nach zwei WPs auf der anderen Seite der Insel an einer Reifenwechselzone für lediglich zwei weitere WPs Zeit totschlugen. Tradition als Alptraum – logistisch, sportlich und medial. Nicht nur die Fahrer müssen hier bis zu viermal ihre Unterkunft wechseln. Warum scheucht man Betreuer und Mechaniker mit Reifentrucks über die Insel und verbietet dann Service? Warum setzt man auf einige wenige Prüfungen, statt mit mehreren kürzeren für Spannung und ständige sportliche News zu sorgen? Immerhin, das von höchster Stelle protegierte Dilemma scheint mittlerweile auch die Organisatoren vor Ort zu belasten. Im kommenden Jahr will Rallyeleiter David Serieys nicht nur die Anzahl der WPs erhöhen, sondern auch die Route straffen. Womöglich können dann nicht nur jene mit über 30 Helikoptern quer über die Insel geflogenen VIP-Gäste die weltbesten Rallyefahrer mehr als zweimal am Tag in Aktion erleben.



Reiner Kuhn
Redakteur

AUS DEM SERVICEPARK

KRANKENSTAND

Statt seine Saisonpremiere in der WRC2 zu geben, lag Fabio Andolfi flach. Ausgerechnet beim heimischen Wettbewerbstest rund um San Remo zog sich der vom italienischen Verband massiv unterstützte Nachwuchsfahrer am Wochenende vor dem WM-Lauf eine böse Erkältung zu. Bitter für Andolfi. Denn nach 2015 im R2 enterte er im Vorjahr die korsischen Asphaltstrecken mit jenem Hyundai i20 R5, mit dem er hier diesmal für Furore sorgen wollte.

EXTRATOUR

Die Veranstalter auf Korsika beweisen Geschäftssinn. Statt den WM-Lauf mit einer nationalen Rallye zu belasten, luden sie betuchte Sportwagenfahrer zur viertägigen Gleichmäßigkeitsrallye. Für je 6000 Euro durften 85 Teilnehmer mit ihren Ferraris, Lamborghinis, Maseratis oder Porsches nach Start auf dem Festland die Rennstrecke von Le Castellet und nach der Fährüberfahrt hinter dem WM-Feld auch die Wertungsprüfungen 3 und 9 unter die Räder nehmen.

LOCKANGEBOT

Nach starkem Auftritt im privaten Skoda Fabia R5 würde Stéphane Sarrazin zu gerne auch bei der Rallye Deutschland starten, am liebsten im World Rally Car. Deswegen machte der ehemalige Formel-1-Testfahrer und Werksfahrer in der Rallye-WM, Langstrecken-WM sowie Formel E, dem vor Ort weilenden Toyota-Entwicklungsvorstand und Gazoo-Vizepräsident Koei Saga ein besonderes Angebot: Sollte er für Toyota in Le Mans gewinnen, würde er in Deutschland gerne im Werks-Yaris WRC ausrücken. Laut Sarrazin soll Saga zumindest zustimmend gelächelt haben.

ZWEISAMKEIT

Das Duell in der für heckgetriebene Sportwagen ausgeschriebenen FIA RGT gewann wie in Monte Carlo Porsche-Werksfahrer Romain Dumas im eigenen Porsche 911 GT3. Landsmann und Widersacher François Delecour wählte anfangs zu harte Reifen, später haderte der viermalige WM-Laufsieger mit Elektrik-Problemen an seinem Fiat 124 Abarth. ■ RK

Junior-WM

Tannert verpasst das Junior-WM-Podium

Der Spanier Nil Solans siegte beim Saisonauftakt der Junior-WM. Julius Tannert kam bei seiner WM-Premiere auf Rang vier.

Denkbar schlecht begann die Junior-WM-Saison für Julius Tannert. Schon auf der ersten Wertungsprüfung mussten der Sachse und Beifahrer Jürgen Heigl einen defekten Reifen wechseln. Auch danach kam das deutsch-österreichische Duo nur schwer in Fahrt. Zu groß war die Umstellung auf den Einheits-Ford Fiesta R2 und die

ungewohnten DMack-Reifen. „Mir fehlte das Vertrauen. Um richtig schnell zu sein, muss ich meinen Fahrstil umstellen“, schaut der 26-Jährige nach vorne. Auch deshalb hakt er Rang 4 beim Junioren-WM-Debüt als „Schadensbegrenzung“ ab.

Der Spanier Nil Solans, spielte seine Wettbewerbserfahrung mit den DMack-bereiften Fiesta aus und feierte einen Start-Ziel-Sieg. Nur der Franzosen Nicolas Ciamin könnte Nolans folgen und wurde mit 43,5 Sekunden Rückstand Zweiter. Thierry Folb auf Rang 3 hatte bereits über vier Minuten Rückstand. ■ RK



DMACK PRESSEBILD

Tannert: Trotz Plattfußes Vierter



DMACK PRESSEBILD

Schnell und fehlerfrei: Nil Solans

ÖRM

Turbulentes Finale im Lavanttal

Während Landesmeister Hermann Neubauer den ersten Saisonsieg feierte, strauchelten seine Verfolger gleich reihenweise.

Von: **Reiner Kuhn**

Hochspannung auch beim zweiten Lauf zur Österreichischen Rallye Meisterschaft: Nach acht von insgesamt zwölf Wertungsprüfungen lagen die Verfolger des souverän führenden Hermann Neubauer dicht beisammen.

Nur 5,6 Sekunden trennten den Ford Fiesta vom WRC-Kollegen Gerwald Grössing als Zweitplatzierten von Auftaktsieger Raimund Baumschlager im Skoda Fabia R5. Weitere 6,5 Sekunden dahinter lauerte dessen

Markenkollege Andreas Aigner in einem weiteren Fabia auf Rang 4. Eine WP später überschlugen sich die Ereignisse im wortwörtlichen Sinn: „In einer Kurve sind wir von der Linie abgekommen und haben einen Baumstumpf erwischt, der unser Auto aushebelte. Nach zwei Überschlägen sind wir auf der Dachkante liegen geblieben“, berichtet Raimund Baumschlager vom jähren Ende seiner Aufholjagd.

Doch nicht nur der Rekordlandesmeister blieb ohne Punkte: Wenige Kilometer später musste Gerwald Grössing sein World Rally Car auf der Verbindungsetappe zur zehnten Prüfung mit Motorschaden abstellen und zeigte sich frustriert: „Das ist jetzt das zweite Mal hintereinander, dass uns die Technik einen Platz an der Spitze wegnimmt.“



PRESSEBILD VERANSTALTER

Vorne fuhr Hermann Neubauer davon, dahinter lichteten sich die Reihen

Nutznieser des turbulenten Schlussspurts waren die Namensvetter Andreas und Gerhard Aigner. Auch weil sich Podiumsaspirant Niki Mayr-Melnhof bei einem Ausritt schon am Morgen des zweiten Tages ein Rad an seinem Ford Fiesta R5 abstreifte. 1.37 Minuten hinter dem mit neun Bestzeiten über-

legen agierenden Hermann Neubauer kam Andreas Aigner mit Beifahrerin Ilka Minor als Zweiter ins Ziel. Satte drei Minuten dahinter folgte ein überglücklicher Gerhard Aigner. Verständlich, durfte er beim zweiten Start im Ford Fiesta WRC doch erstmals vom Siegerpodest winken. ■

DRM 2. Lauf Hessen

Kreim macht es ungewollt spannend



Fabian Kreim blieb nicht fehlerfrei, legte aber trotzdem

Zunächst schien die Hessen Rallye Vogelsberg für Fabian Kreim ein Kinderspiel zu werden, doch dann machte er sein Heimspiel ungewollt spannend. Für Mitfavorit Christian Riedemann endete der zweite Lauf der Deutschen Rallye Meisterschaft im Krankbett.

Von: **Michael Heimrich**

Mit einem munteren Bäumchen-wechsel-dich-Spiel an der Spitze be-

gann die Rallye Vogelsberg. Auf den vier Prüfungen stand jeweils ein anderer Fahrer ganz oben, das versprach Spannung. Doch nach der Übernachtungspause machte Meister Fabian Kreim am Samstagmorgen kurzen Prozess. Zwei Bestzeiten genühten dem Skoda-Fahrer, um sich an der Spitze deutlich abzusetzen.

Sein ärgster Konkurrent Christian Riedemann hatte ein zu kurzes Getriebe in seinen Peugeot bauen lassen und wollte den Nachteil durch erhöhtes Risiko ausgleichen. Die Folge: Auf der siebten Prüfung geriet er bei hoher Geschwindigkeit von der Strecke, sein Auto schlug stumpf in einen Graben ein und

hinterließ ein Trümmerfeld. Während Copilot Michael Wenzel aus eigener Kraft das Fahrzeug verlassen konnte, musste Riedemann von den Rettungskräften geborgen werden. Beide Fahrer klagten über starke Rückenschmerzen und wurden umgehend in Krankenhäuser gebracht. Riedemann musste bereits kurze Zeit später an der Wirbelsäule operiert werden, Wenzel folgte am Montag. Ob und wann die beiden wieder ins Rallyeauto zurückkehren können, ist aktuell noch völlig offen.

Nachdem die Rallye den Schock verdaut hatte, baute Kreim am Mittag seinen Vorsprung auf fast 40 Sekunden aus.

Die Spannung schien nun endgültig verfliegen. Doch auf der drittletzten Prüfung dann der dicke Patzer: Kreim schlug mit dem Heck an und aus dem linken Hinterrad entwich sämtliche Luft. Plötzlich lag Dominik Dinkel (ebenfalls Skoda) in Führung. Doch Kreim behielt die Nerven und stellte die alte Hackordnung umgehend wieder her. Mit fünf Sekunden Vorsprung sicherte er sich zum ersten Mal sein DRM-Heimspiel in Hessen. „Das war wirklich eine Achterbahnfahrt der Gefühle“, atmete Kreim im Ziel tief durch. Mit der Idealpunktzahl von 60 Zählern führt er die DRM weiter souverän an.

Schmerzhafte Erinnerung

Dinkel dachte in diesem Augenblick an sein Missgeschick vom Freitagabend, als er von der Piste abgekommen war und sich beim Kontakt mit einem Weidenzaun einen Platten eingefangen hatte. Die 30 Sekunden, die er durch diese Aktion verloren hatte, taten plötzlich noch einmal richtig weh. „So ist der Rallyesport manchmal“, ärgerte sich Dinkel.

Noch härter traf es René Mandel (Ford). Der bekam von seinem Mentor Armin Schwarz den Befehl, eine verschärfte Gangart zu wählen, schließlich fehlten nur wenige Sekunden zum Podium. Bei der Attacke überspannte Mandel jedoch den Bogen und rutschte auf der neunten Prüfung ins Unterholz. Routinier Sandro Wallenwein konnte im Skoda danach Tempo zurücknehmen und den dritten Rang souverän nach Hause fahren.

Die 2WD-Wertung ging am Vogelsberg nach einer souveränen Vorstellung ungefährdet an Carsten Mohe im Renault Clio R3T, der damit auch die Führung in der Division übernahm. Der Auftakt zum ADAC Opel Rallye Cup wurde zu einer sicheren Beute des Dänen Jacob Madsen, der sich gegen Tom Kristensson und Calvin Beattie durchsetzte. ■

ERGEBNIS HESSEN-RALLYE VOGELSBERG (07./08.04.2017), 12 WPS ÜBER 134,6 KM

Fahrer	Auto	Zeit
1. Kreim / Christian	Skoda Fabia R5	1:20:41,5 h
2. Dinkel / Kohl	Skoda Fabia R5	+ 5,1 s
3. Wallenwein / Poschner	Skoda Fabia R5	+ 38,2 s
4. Brugger / Becker	Ford Fiesta R5	+ 2:15,1 min
5. Knof / Rath	Peugeot 207 S2000	+ 2:22,4 min
6. Schumann / Centner	Mitsubishi Lancer Evo	+ 3:59,1 min
7. Berlandy / Schaaf	Peugeot 208 T16 R5	+ 4:13,1 min
8. Mohe / Hirsch	Renault Clio R3T	+ 5:35,4 min
9. Bleg / Moch	Mitsubishi Lancer Evo IX	+ 6:26,1 min
10. Schütte / David	Mitsubishi Lancer Evo VII	+ 6:55,7 min

DRM-STAND

1.	Kreim / Frank	60
2.	Wallenwein / Poschner	32
3.	Dinkel / Kohl	32
4.	Riedemann / Wenzel	21
5.	Brugger / Wicha	20
6.	Mandel / Zenz	19
7.	Knof / Rath	13
8.	Von Thurn und Taxis / Degandt	9
9.	Berlandy / Schaaf	8
10.	Mohe / Hirsch	6

Hondas perfekter Start ins Jahr



Doppelsieg im Hauptrennen von Marrakesch: Honda lieferte beim Saisonauftakt in Nordafrika perfekt ab

Honda hat mit einem Doppelsieg beim Auftakt in Marrakesch den Grundstein für die Titeljagd gelegt. Esteban Guerrieri feierte an gleicher Stelle einen fast sensationellen Sieg im Auftaktrennen.

Von: **Michael Bräutigam**

Mit Spannung war der Saisonstart erwartet worden, denn selten zuvor gestaltete sich im Vorfeld eine Prognose so schwierig wie in diesem Jahr. Volvo legte beim Vortest die Karten ebenso wenig auf den Tisch wie Honda. Klar war nur: Wenn Letztere in Marrakesch nicht gut aussehen, können sie die WM-Hoffnungen eigentlich schon begraben. Zu sehr kommt das Streckenlayout dem kompakten Civic entgegen, nirgends sonst ist der Nachteil des Steilhecks so gering. Die starke Honda-Show war also Pflicht.

Das JAS-Werksteam der Japaner gab in Nordafrika vom ersten

Moment den Ton an. Im ersten Training brummte Tiago Monteiro, der später auch Pole und Sieg im Hauptrennen einheimste, der Konkurrenz fast acht Zehntelsekunden auf. Sein direkter Teamkollege, der frischgebackene Vater Norbert Michelisz, lag im FP2 vorn, bevor ihm im Qualifying das letzte Quäntchen Selbstvertrauen fehlte. Doch P3 dort war die ideale Ausgangsposition, um am Start direkt den auf der Außenbahn startenden Néstor Girolami (Volvo) auszubeschleunigen und den Kurs zum Honda-Doppelsieg einzuschlagen. Mit dem perfekten Saisonstart haben die Civic-Piloten also auch im Kampf gegen Volvo vorgelegt.

Die Schweden schlugen sich auf dem engen Stadtkurs dabei durchaus beachtlich. Vor allem, wenn man sich aus dem Vorjahr in Erinnerung ruft, dass mechanischer Grip die große Schwäche des S60 Polestar TC1 war. Doch hier haben die Volvo-Mannen, die über den Winter personell und technisch mächtig aufgerüstet haben, ganze Arbeit geleistet.

Ein großer Anteil geht auch auf das Konto von Polestar-Edel-

tester Yvan Muller. Der hatte bereits 2010, nach seinem Wechsel von Seat zu Chevrolet, bei seinem neuen Arbeitgeber dafür gesorgt, dass man dem von Traktionsproblemen geplagten Cruze endlich Beine machen konnte.

Münnich mit Odyssee

Das Citroën-Potenzial war aus den Vorjahren bestens bekannt, obwohl die Weltmeister-Autos beim Auftakt als Einzige Zusatzgewichte mitschleppen mussten (plus 50 kg). Bei Sébastien Loeb Racing hat man mit Tom Chilton und Lokalmatador Mehdi Bennani dazu bekannte Größen an Bord. Und beim deutschen Münnich-Team, wo man sich über den Winter mit Rob Huff sowie eben dem C-Elysée – dem letztjährigen Werksauto von Yvan Muller – verstärkte, spulte man ein gewissenhaftes Testprogramm ab: Insgesamt sechs Testtage wurden absolviert, und dabei nicht weniger als 60 (!) Reifensätze verwendet.

In Marrakesch konnten die Früchte dieser harten Arbeit allerdings noch nicht geerntet werden. Die Odyssee, zu der das

Wochenende ausarten sollte, startete schon am Freitag, als man die technische Abnahme nicht bestand. Grund: Die Sicherheitsgurte entsprachen nicht mehr den ab 2017 geltenden Richtlinien. Über Nacht wurden bei Sabelt UK die entsprechenden Teile geordert und vom Chef persönlich – sowie unter Mithilfe der lokalen Behörden – nach Marrakesch befördert. Trotzdem verpasste man das erste Training.

Danach ging die Achterbahnfahrt nach oben: P4 und bester Citroën sowie bester Privatier im Qualifying. Doch im Rennen ging es wieder bergab: Durch eine Kollision in der Startphase des Eröffnungsrennens machte die Servolenkung schlapp. Nach der vorzeitigen Aufgabe war dementsprechend Mechaniker-Geschick gefragt. Weil man für die Reparatur aber die Parc-fermé-Regeln außer Kraft setzen musste, ging es im Hauptrennen von hinten los – und letztlich nur bis P9 vor.

Münnich-Teamchef Dominik Greiner nimmt es gelassen: „Es ist nicht das, was wir uns erhofft hatten, aber wenigstens haben wir noch ein bisschen was mitge-



Glücklicher Überraschungssieger im Eröffnungsrennen: Esteban Guerrieri



Die Konkurrenz sieht blau: Volvo zeigte sich schon in Marrakesch sehr stark

nommen. Und wir waren zu 80 Prozent im Bild“, kommentierte der gerade zum vierten Mal in Folge und einstimmig wiedergewählte Team- und Herstellervertreter in Anspielung auf den rundenlangen harten Zweikampf gegen Tom Coronel, welcher P8 bis zum Schluss verteidigte.

Sieg lässt Guerrieri hoffen

Bleibt noch die Erwähnung des ersten Saisonsiegers – dem des Eröffnungsrennens in Marrakesch. Esteban Guerrieri (Chevrolet) schien im Qualifying erst der Pechvogel zu sein: P11 im Q2

hätte bedeutet, dass er in beiden Rennen von diesem Platz aus hätte starten müssen. Doch dann wurden sowohl Yann Ehrlacher (Lada), der auf P10 die vermeintliche Reverse-Pole einheimste, als auch Ryo Michigami (Honda) sämtliche Q2-Zeiten gestrichen, weil sie nicht wie aufgefördert zum Wiegen erschienen waren.

Der große Glückspilz war Coronel, der statt Startplatz 12 die Reverse-Pole erbte. Guerrieri startete neben ihm auf Platz 2. Der Niederländer schien wie im Vorjahr an gleicher Stelle den Sieg einfahren zu können, doch Bremsprobleme sorgten für einen Ausrutscher und Coronel wurde im Verlauf des Rennens weit zurückgereicht. Guerrieri übernahm die Führung und machte den Sieg perfekt.

Für die weitere Saisonplanung war der Sieg von Guerrieri absolutes Gold wert. Mit seinem aktuellen Budget sind Starts bis einschließlich seines Heimrennens in Argentinien gesichert. Für die vier abschließenden Asien-Wochenenden hofft er, dass sich – u. a. eben durch den Sieg – noch weitere Sponsoren finden. ■

»ES IST NICHT DAS, WAS WIR UNS ERHOFFT HATTEN, ABER WENIGSTENS HABEN WIR NOCH EIN BISSCHEN WAS MITGENOMMEN UND WAREN ZU 80 PROZENT IM BILD.«

Dominik Greiner

WTCC MARRAKESCH (MA), ERÖFFNUNGSRENNEN

1. von 20 Läufen, 20 Runden à 2,971 km (15 gestartet, 11 gewertet)

1.	Esteban Guerrieri (RA), Campos	Chevrolet (T)	31:30,426 min
2.	Theo Björk (S), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 0,654 s
3.	Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 1,289 s
4.	Nick Catsburg (NL), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 1,921 s
5.	Norbert Michelisz (H), Castrol Honda Racing	Honda	+ 2,201 s
6.	Tiago Monteiro (P), Castrol Honda Racing	Honda	+ 2,803 s
7.	Tom Chilton (GB), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 14,032 s
8.	Tom Coronel (NL), Roal Motorsport	Chevrolet (T)	+ 20,390 s
9.	Néstor Girolami (RA), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 20,858 s
10.	Aurélien Panis (F), Zengo Motorsport	Honda (T)	+ 21,950 s
11.	Dániel Nagy (H), Zengo Motorsport	Honda (T)	+ 3 Rdn.
–	John Filippi (F), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 15 Rdn.
–	Rob Huff (GB), Münnich Motorsport	Citroën (T)	+ 17 Rdn.
–	Ryo Michigami (J), Honda Racing JAS	Honda	+ 18 Rdn.
–	Yann Ehrlacher (F), RC Motorsport	Lada (T)	+ 20 Rdn.

Schnellste Runde: 1:24,513 min (Nagy)

WTCC MARRAKESCH (MA), HAUPTRENNEN

2. von 20 Läufen, 23 Runden à 2,971 km (15 gestartet, 14 gewertet)

1.	Tiago Monteiro (P), Castrol Honda Racing	Honda	34:00,997 min
2.	Norbert Michelisz (H), Castrol Honda Racing	Honda	+ 0,751 s
3.	Néstor Girolami (RA), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 2,120 s
4.	Nick Catsburg (NL), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 3,702 s
5.	Tom Chilton (GB), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 4,519 s
6.	Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 4,847 s*
7.	Theo Björk (S), Polestar Cyan Racing	Volvo	+ 5,073 s
8.	Tom Coronel (NL), Roal Motorsport	Chevrolet (T)	+ 6,363 s
9.	Rob Huff (GB), Münnich Motorsport	Citroën (T)	+ 7,658 s
10.	Ryo Michigami (J), Honda Racing JAS	Honda	+ 12,197 s
11.	John Filippi (F), Sébastien Loeb Racing	Citroën (T)	+ 20,402 s
12.	Yann Ehrlacher (F), RC Motorsport	Lada (T)	+ 22,035 s
13.	Esteban Guerrieri (RA), Campos	Chevrolet (T)	+ 22,308 s
14.	Aurélien Panis (F), Zengo Motorsport	Honda (T)	+ 42,880 s
–	Dániel Nagy (H), Zengo Motorsport	Honda (T)	+ 19 Rdn.

Schnellste Runde: 1:23,624 min (Guerrieri)

* inkl. 2-Sekunden-Strafe (Kollision mit Catsburg)

(T) = Trophy (Privatier)

STAND FAHRER

1.	Monteiro	43 Punkte
2.	Michelisz	36
3.	Catsburg	28
4.	Bennani	26
5.	Guerrieri	25
6.	Björk	25
7.	Girolami	25
8.	Chilton	19
9.	Coronel	8
10.	Huff	4
11.	Michigami	1
12.	Panis	1

STAND PRIVATFAHRER

1.	Chilton	16 Punkte
2.	Bennani	16
3.	Guerrieri	13
4.	Coronel	11
5.	Huff	6
6.	Nagy	5
7.	Panis	4

STAND TEAMS

1.	Honda	96 Punkte
2.	Volvo	96



Pflicht erfüllt: Monteiro (r.) und Michelisz führen für Honda die WM an



Noch mehr Ideen für mehr Spektakel

„Doublefile“ beim Restart nach einer Safety-Car-Phase und Verbot des Boxenfunks: Dies sind weitere Maßnahmen, mit denen die DTM für mehr Furore auf der Strecke sorgen will.

Von: **Claus Mühlberger**

Was die Regeln angeht, startet die DTM mit einem gewaltigen Face-lift in die neue Saison (siehe auch die Kästen auf der rechten Seite). Doch beim Hockenheim-Medientag am letzten Donnerstag wurden noch nicht alle Ideen für mehr Spektakel offiziell vorgestellt.

Zwei Regeländerungen werden hinter den Kulissen zurzeit heiß diskutiert. Zum einem soll künftig nach einer Safety-Car-Phase „Doublefile“ gestartet werden. Die Autos nehmen also paarweise hinter dem Führungsfahrzeug auf, so wie früher in der DTM üblich, als fliegend gestartet wurde. Dies war zwischen 1984 bis 1997 sowie im Jahr 2000 der Fall. Vorzug dieser „Doublefile“-Regelung: Das Feld

bleibt näher beieinander. Nachteil: Die Unfallwahrscheinlichkeit in der ersten Kurve steigt. In der Fahrervereinigung DTMDA, der jetzt übrigens jetzt auch Mattias Ekström angehört, wurde dieses Thema bereits ausführlich diskutiert und mehrheitlich für gut befunden. „Man könnte aber nicht immer ‚Doublefile‘ starten“, schränkt Mercedes-Fahrer Gary Paffett ein. „Wenn beispielsweise nur die Ideallinie trocken ist, dürfte das keine gute

Idee sein. Denn dann ist Chaos in der ersten Kurve programmiert.“ Am letzten Testtag in Hockenheim wurde das „Doublefile“-Verfahren für den Restart in der Praxis ausprobiert.

Während das neue Prozedere für den Neustart hinter dem Safety Car sehr wahrscheinlich schon in der Saison 2017 realisiert wird, ist eine andere mögliche Modifikation erstmal vergraben: das Verbot des Boxenfunks. „Da es hier aber um ein ziemlich

sicherheitsrelevantes Thema geht, wird das Funkverbot in diesem Jahr wohl kaum kommen“, vermutet ein Fahrer. Zuerst müsse geklärt sein, wie die Fahrer zügig über etwaige Gefahren informiert werden. Denkbar wäre es, den Boxenfunk ausdrücklich auf Sicherheit tangierende Themen zu beschränken.

In diesem Fall müsste aber der Funkverkehr zwischen Fahrer und Box lückenlos überwacht werden – ein ziemlich personalintensives Unterfangen. Und ganz auszuschließen wäre es auch dann nicht, dass sich die Teams kreative Codes ausdenken, um eine etwaige Stallregie zu kaschieren.

Ziel: archaische Kämpfe

So oder so, die neuen Männer hinter den DTM-Kulissen wissen, dass die Show dann am besten ist, wenn ganz archaisch Mann gegen Mann gekämpft wird, ohne dass die Taktikexperten und Computerspezialisten an den Boxen Einfluss nehmen können. „Wir müssen echten Sport bieten“, fordert DTM-Geschäftsführer Florian Zitzlsperger.

Und sollte dies nach dem Motto „Planung ist das Ersetzen des Zufalls durch den Irrtum“ passieren – auch recht.

Gerhard Berger, der neue DTM-Chef, fasst den Wertekanon der DTM so zusammen: „Unsere Kernthemen sind ein ausgeglichenes Feld und Emotionen. Die Fahrer müssen im Vordergrund stehen.“ Bei dem



Beim Stopp sind nur noch acht Mann sowie zwei Schlagschrauber erlaubt

Die drei Sechser-Teams von Audi, BMW und Mercedes sind bereit für die große Show



Thema stecken die Hersteller etwas in der Zwickmühle, denn nach dem Verständnis vieler Marketingspezialisten muss vor allem die Marke glänzen. Und nicht der Mann im Cockpit.

Insofern sind die Verantwortlichen von Audi, BMW und Mercedes jetzt über ihren Schatten gesprungen, als sie die neuen

Regeln für 2017 verabschiedet haben. Denn egal, ob (gewünschter) „Drop“ bei der Reifen-Performance oder Verbot der Heizdecken, ob Wegfall des vorgeschriebenen Boxenstopp-Fensters oder Reduzierung des Boxenpersonals beim Stopp: All diese Maßnahmen dienen letztlich dazu, die Rennen weniger

vorhersehbar und dadurch noch spannender zu machen. Und die Leistung der Piloten in den Vordergrund zu rücken.

Dass die Herstellervertreter all diese Regeländerungen befürwortet haben, spricht dafür, dass in der DTM ein neuer Teamgeist herrscht. Die Erkenntnis (bzw. die Einsicht), dem Gemeinwohl

verpflichtet zu sein, und die Bereitschaft, eigene Interessen offenbar ein bisschen hintenanzustellen, zeigt, dass die Sportchefs Dieter Gass (Audi), Jens Marquardt (BMW) und Ulrich Fritz (Mercedes) genau wissen, welche Zutaten man braucht, um ein würziges Menü zuzubereiten. Es ist angerichtet! ■

INFO

Neue Technik-Regeln

- Weichere Reifen von Hankook
- Reifenheizdecken nicht mehr erlaubt
- 40 PS mehr Motorleistung
- Neuer Klappflügel
- Größere Bodenfreiheit (plus 5 mm)

INFO

Neu im Sport-Reglement

- Zwei Rennen über je 200 km
- Pflichtboxenstopp auch beim Samstagsrennen, kein „Fenster“
- Maximal acht Mann und zwei Schlagschrauber beim Boxenstopp
- Sechs statt fünf Reifensätze für zwei Qualifyings und zwei Rennen



KINDER UNTER 14 JAHRE
FREIER EINTRIT

21. - 23. APRIL 2017 | HOCKENHEIMRING



Tickets & Infos +49 (0)6205 950-222 | www.hockenheim-historic.de | Markenclubs +49 (0)6205 950-108

TCR

Wachablösung?

Beim Auftakt der TCR Int. Series im georgischen Rustavi machte nicht nur der Lokalmatador von sich reden. Auch die Youngster wussten zu beeindrucken.

Von: Michael Bräutigam

Der Blick auf die Tabellenstände zeigt: Vor allem die zwei ungarischen Nachwuchstalente Ferenc Ficza (20) und Attila Tassi (17) haben mächtig Eindruck hinterlassen. Der nach dem Auftakt auf Tabellenrang 2 liegende Tassi fuhr im Qualifying bereits auf P2 und musste nach verhaltenem Beginn im Regen von Lauf 1 am Ende mit P5 vorliebnehmen. Dafür gab es im zweiten Durchgang trotz Re-

versed Grid erneut einen zweiten Platz – wenn auch begünstigt durch die Valente-Strafe.

Nicht minder beeindruckend ist die Performance von WTCC-Umsteiger Ficza. Der trat im von Zoltan Zengo unterstützten Zele-Team mit einer Notlösung in

Form eines noch von Macau gezeichneten Seat an, bevor ab Spa der Kia Cee'd zum Einsatz kommt. Mit dem verbeulten Leon TCR fuhr er im ersten Lauf knapp hinter dem Sieger auf P2. Die neue Tourenwagen-Generation rückt also zur Wachablösung an... ■



Die „großen drei“ in Georgien (v.l.): Tassi, Lokalmatador Kajaia und Ficza

TCR

„Schwerer“ Start für den Audi RS3 LMS

Die Premiere des Audi RS3 LMS in der TCR International Series in Georgien war schwer – im übertragenen und wörtlichen Sinne.

Das es nach Stefano Comini überraschendem Podium im ersten Lauf direkt den ersten Ausfall zu verzeichnen gab, lag an der Kollision mit Jean-Karl Vernay nach (!) ebendiesem Rennen (wir berichteten). Der Hauptgrund, warum der neueste TCR-Renner in Rustavi aber

sein Potenzial nur in Ansätzen zeigen konnte, war ein anderer.

„Wir haben noch nie so schwer getestet“, sagte der technische Projektleiter Detlef Schmidt und spielt damit auf das höchste BoP-Gewicht (plus 45 kg) an. „Das Fahrzeug ist völlig unterdämpft.“ Im Verlauf des Wochenendes sammelte man dennoch wertvolle Erfahrungen und konnte das Setup weiterentwickeln. Zu den Rennen in Bahrain am kommenden Wochenende werden BoP-Änderungen erwartet. Neben Audi hofft auch Opel (plus 40 kg) auf „Erleichterung“. ■ MBR



Nach Vernay-Kollision: Comini betrachtet den Schaden am Audi RS3 LMS

NACHRICHTEN

ERSTER PEUGEOT-SIEG

Peugeot ist im Kreis der Sieger in den TCR-Kategorien angekommen. Beim 12h-Rennen am Red Bull Ring holte das Altran-Team einen Klassen-Doppelsieg. Auch das aus der ETCC bekannte deutsche Team Pfister Racing (Seat) feierte einen Klassenerfolg.

CHAOS IN TASMANIEN

Beim ersten Lauf der Supercars in Symmons Plains gab es bei nassen Bedingungen einen Massencrash, in den zwölf Fahrzeuge involviert wurden – u. a. der Nissan von Simona de Silvestro. Daraufhin wurden keine Punkte vergeben. Im zweiten Durchgang gab es einen Penske-Doppelsieg durch Fabian Coulthard und Scott McLaughlin. Tabellenführer bleibt – trotz Strafe und P9 – Shane van Gisbergen.

NASCAR

Johnson: Erst Pokal, dann ins Spital

Endlich: Der amtierende Champion Jimmie Johnson sicherte sich in Texas seinen ersten Saisonsieg. Doch der war so hart erkämpft, dass es noch ins Medical Center ging.

Grund für den Abstecher zwischen der Fahrt in die Victory Lane und dem Gang zur Pressekonferenz war die Dehydrierung, die Johnson erlitten hatte. Sein Trinksystem war ausgefallen und so musste er ohne Flüssigkeitsaufnahme die 334 Runden überstehen.

Auf dem Weg zum Sieg musste sich Johnson zudem mühsam vorkämpfen. Ein Dreher im Qualifying sorgte für einen Start vom Ende des Feldes. Doch schon nach der zweiten Stage war der siebenfache Cup-Champion wieder in die Top 10 vorgefahren.

Blaney wirft Sieg weg

Zweiter wurde, schon zum vierten Mal in dieser Saison, Tabellenführer Kyle Larson. Auch der

Ganassi-Fahrer musste von weit hinten starten, weil sein Auto durch die technische Abnahme vor dem Qualifying gefallen war. Die Aufholjagd wurde durch eine weitere Rückversetzung erschwert, weil er bei einem Stopp zu früh seine Box ansteuerte und zu viele andere Boxen durchfuhr.

Großer Pechvogel wurde Ryan Blaney im Wood-Brothers-Ford. Der Youngster hatte nach Siegen in den ersten beiden Stages seinen ersten Cup-Triumph auf dem Fuß. Beim letzten Stopp rutschte er jedoch zu weit, verlor viel Zeit und dadurch Track-Position. Am Ende reichte es zu P12. ■ MBR

NASCAR CUP SERIES

Fort Worth/Texas (USA)

7. von 36 Meisterschaftsläufen		
1.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Joey Logano (USA)	Ford
4.	Kevin Harvick (USA)	Ford
5.	Dale Earnhardt Jr. (USA)	Chevrolet
6.	Brad Keselowski (USA)	Ford
7.	Jamie McMurray (USA)	Chevrolet
8.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
9.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
10.	Kurt Busch (USA)	Ford

CHAMPIONS

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

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registregericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann
 Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inklusiv durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH (GmbH) Geschäftsweg (Vorstr.) Christina Dörmann,
 Dr. Michael König, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als feststehender Unternehmer, AG Hamburg, HBR 95192.



Für Sie zur Wahl

2 LEGO Speed Champions Ford Mustang GT

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

NEU



1 LEGO Speed Champions Mercedes-AMG GT3

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

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 15% Preisvorteil

selbst lesen. Best.-Nr. 1603887

verschenken. Best.-Nr. 1603888

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

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

1. LEGO Speed Champions Mercedes-AMG GT3 2. LEGO Speed Champions Ford Mustang GT

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname Geburtsdatum

Straße, Nr.

PLZ Wohnort

Telefon E-Mail

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab 1 GRATIS-Ausgabe

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.

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

Name, Vorname Geburtsdatum

Straße, Nr.

PLZ Wohnort

Die Belieferung soll frühestens ab dem beginnen. (Optional)

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

Datum Unterschrift

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

Und dies war der zweite Streich



Yamaha-Rookie Maverick Viñales gewann auch das zweite Rennen der Saison. Auch Jonas Folger zeigte eine eindrucksvolle Leistung.

Von: Imre Paulovits

Die Steine flogen, es gab hässliche Schleifgeräusche. Marc Márquez war wie eine Rakete gestartet, hatte bereits nach der ersten Runde 1,3 Sekunden Vorsprung. Und als Maverick Viñales sich bis auf den zweiten Platz vorgearbeitet hatte, waren es bereits über zwei Sekunden. Doch der amtierende Weltmeister pushte unverdrossen weiter, und in der vierten Runde wurde ihm Turn 2 zum Verhängnis. Dort war er bereits am Freitag gestürzt, nun klappte ihn auf gleiche Weise das Vorderrad weg. „Es war klar mein Fehler, aber ich hatte mich auf dem Bike so wohlgeföhlt“, entschuldigte sich Márquez. „Wir hatten im Warm-up das Motorrad stark verbessert

und ich fühlte mich sehr stark. Ich muss wohl einen kleinen Fehler gemacht haben, den ich so teuer bezahlen musste.“

Wie teuer, wird sich im Lauf der WM-Saison noch zeigen. Da Márquez aber nicht der einzige WM-Favorit war, der umkippte, sind die Yamaha-Werksfahrer an der WM-Spitze erst einmal mächtig enteilt. Der Sieg von Maverick Viñales war von dem Moment an, als er vorn war, nicht mehr gefährdet. So hat der 22-jährige Spanier nebenbei einige alte Rekorde eingestellt. Seit Wayne Rainey 1990 ist keinem Yamaha-Piloten mehr gelungen, die ersten beiden WM-Läufe für sich zu entscheiden. Und zuletzt hat es 1999 Kenny Roberts Jr. geschafft, als Marken-Umsteiger die ersten beiden Grands Prix der Saison zu gewinnen.

Die Art, wie Viñales an diesem Wochenende überlegen war, war wieder beeindruckend. Allerdings nur, so lange es trocken war. Im Regen musste der Yamaha-Werksfahrer eine Traktionsschwäche seiner Yamaha M1 feststellen,

»ICH FÜHLTE MICH SEHR STARK, MACHTE ABER EINEN KLEINEN FEHLER.«

MARC MÁRQUEZ

weswegen er im verregneten Qualifying auch nicht über Startplatz 6 hinauskam.

Aufwind für Valentino Rossi

Tatsächlich könnte der WM-Leader vor allem von seinem Teamkollegen Valentino Rossi die härteste Konkurrenz bekommen. Der 38-Jährige, der in Argentinien seinen 350. Grand Prix fuhr, hatte auf den Michelin-Vorderreifen mit steiferer Karkasse gehofft, doch der stand nicht zur Verfügung (siehe Seite 36). Rossi schlug sich wieder mit den gewohnten Problemen an der Front herum. Der neunfache Weltmeister musste gar durch die Q1, um sich für einen der ersten zwölf Start-

plätze zu qualifizieren. Doch gerade dort zeigte er, dass er immer dann, wenn es sein muss, zulegen kann. Und das setzte er im Rennen weiter fort. Es war erstaunlich, wie Rossi plötzlich schneller fahren konnte, doch genauso offensichtlich war, was ihm fehlt. Lange steckte er hinter Cal Crutchlow fest, weil er seine Stärke, auf der Bremse einzubiegen und dann die Linie zu halten, nicht einsetzen konnte. Als er an Crutchlow vorbei war, fuhr er auch gleich schnell wie Viñales. Wenngleich der so weit vornweg war, dass er nichts mehr riskieren musste. „Ich steckte lange hinter Cal fest, aber ob ich sonst das Tempo von Maverick hätte gehen können, weiß ich nicht“, gab Rossi zu. „Wir haben im Warm-up noch einen großen Schritt nach vorn getan, und ich habe mich auch körperlich besser geföhlt als in Katar, weil ich zwischenzeitlich noch einmal härter trainiert habe.“

Und genau das ist der Punkt. Auch in seiner 21. Saison hat Rossi nichts von seiner Entschlossenheit



Marc Márquez: Der Höhenflug endete mit einem spektakulären Sturz



Valentino Rossi: Freude über P2



Keine Angst vor großen Namen: Jonas Folger (#94) zu Beginn des Rennens zwischen Pedrosa und Dovizioso

eingebüßt. Er tut alles, um den zehnten Titel zu schaffen. Und dazu gehört auch, dass er sich dafür einsetzt, den Reifen zu bekommen, den er zum Siegen braucht. So sehr er auch seine letztjährige Yamaha lobt, die ihm das Team direkt wieder geben würde: Er will nur das, was ihn weiterbringt. „Maverick zeigt mit dem 2017er Motorrad, wie viel Potenzial es hat, da muss ich auch hinkommen. Es macht keinen Sinn, vorübergehend mit dem letztjährigen Bike schneller zu sein.“

Ducati: Rabenschwarz

Das Ducati-Werksteam wurde an diesem Wochenende arg gebeutelt. Nicht nur, dass sich Jorge Lorenzo gleich in der ersten Kurve mit Andrea Iannone verhasste und stürzte, und Andrea Dovizioso wie im Vorjahr abgeschossen wurde, diesmal von Aleix Espargaró, der sich umgehend entschuldigte – die Startplätze 13 und 16 für die Werkspiloten waren ein Tiefschlag für die Bologneser. Und nachdem fast alle Kunden mit den GP15 und GP16 schneller waren,

allen voran der erstaunliche Karel Abraham, der auf Startplatz 2 fuhr, wird Gigi Dall'Igna sicherlich einige schlaflose Nächte über dem Konzept der GP17 haben.

Folger toller Sechster

Natürlich halfen die Stürze vor ihm, aber das Tempo, das Jonas Folger zum Schluss vorlegte, war beeindruckend. Dazu war er gesundheitlich angeschlagen, weil auch ihm das Magenvirus, das in Termas grassierte, zusetzte. Auf dem sechsten Platz kam er im Ziel gar noch gefährlich nah an seinen Teamkollegen Johann Zarco heran, der wieder ein spektakuläres Rennen fuhr, sich aber genau damit die Reifen ruinierte. „Dieser sechste Platz macht mich sehr glücklich“, strahlte Jonas Folger. „Leider machte ich in der dritten Runde einen Fehler, der mich einige Positionen kostete. Abgesehen davon war meine Pace von Beginn an sehr gut, und ich konnte jederzeit einen guten Rhythmus fahren.“ Schon in zwei Wochen kann er in Austin hieran anschließen. ■

3 FRAGEN AN MAVERICK VIÑALES



HATTEST DU NACH DEM STURZ VON MARC MÁRQUEZ EIN LEICHTES RENNEN?

Nein, es war wirklich kein leichtes Rennen. Zuerst musste ich vom sechsten Startplatz aus einen Weg finden, die Fahrer vor mir zu überholen, und bei Cal Crutchlow war dies nicht leicht. Dann habe ich gepusht, um Márquez einzuholen. Als er gestürzt ist, habe ich versucht, den gleichen Rhythmus zu fahren wie im Warm-up. Aber auch so konnte ich mich nur langsam von Cal absetzen.

WIE HAST DU DEINE KONZENTRATION AUFRECHTERHALTEN KÖNNEN?

Ich habe während des Rennens viel nachgedacht. Wie man die Mappings am besten einsetzt,

um die Reifen zu schonen, falls doch jemand von hinten kommen sollte und ich noch mal pushen müsste. Aber ich habe das Rennen gut eingeteilt, und meine Boxencrew hat mir gute Signale gegeben.

GLAUBST DU, DASS DU MARC MÁRQUEZ IN AUSTIN SCHLAGEN KANNST?

Marc ist dort sehr stark. Aber Austin ist auch eine meiner Lieblingsstrecken, eine, auf der ich schnell bin. Die schnellen Kurvenwechsel dort kommen mir entgegen. Wir werden versuchen, mit derselben Mentalität dorthin zu gehen wie zu den letzten beiden Rennen. Wir werden versuchen, ein gutes Setup hinzubekommen. Wir wissen bereits, dass wir ein sehr konkurrenzfähiges Motorrad haben. Wir müssen es möglichst gut nutzen.

YAMAHA

YAMAHA

TECH3

Wegen Sicherheit kein neuer Reifen

Michelin hatte zwar einen neuen Vorderreifen mitgebracht, dieser wurde aber von der Safety-Commission abgelehnt.

Von: **Imre Paulovits**

Nicht nur Valentino Rossi, auch fünf weitere Fahrer hatten sich nach dem Grand Prix von Katar bei Michelin über ein ungutes Gefühl beim Einlenken geäußert, deshalb entschieden sich die Franzosen, den Reifen mit steiferer Karkasse, der bei den Tests in Valencia ebenfalls als Prototyp probiert worden war, als vierten Vorderreifen im Angebot mit nach Argentinien zu bringen. Die regulären Reifen waren aber bereits vor Ort und die Nachsendung steckte im Zoll fest, daher traf sie erst am Samstag an der Strecke ein.

Da für den Samstag Regen und für den Sonntag wieder trockenere Wetter vorhergesagt wurde und so ein Testen des Reifens vor dem Rennen nur im Warm-up möglich gewesen wäre, bezogen die Fahrer, die am Freitag an der Sitzung der Safety-Commission teilnahmen, klar Stellung gegen den Einsatz dieses Reifens. Im



Michelin-Techniker in der Yamaha-Box: Es gab keinen neuen Vorderreifen

Reglement sind klar drei Sorten vorgeschrieben, mit einem vierten sahen sie bei den Umständen ein Sicherheitsrisiko.

Alles nur für Rossi?

Natürlich kam im Fahrerlager auch gleich die Verschwörungstheorie auf, dass der Reifen nur Valentino Rossi begünstigen soll. Ob das der Grund war oder nicht: Der Italiener blieb der Sitzung der Fahrer diesmal fern. Es ist

auch fraglich, ob der Reifen tatsächlich für das Rennen hätte eingesetzt werden können. Er hat zwar die härtere Karkasse, aber eine weichere Gummimischung. Ob das für die Rennstrecke gut gewesen wäre, hätte erst herausgefunden werden müssen.

Ob Michelin den Reifen in Austin bringt, erst nach Jerez, oder gar erst zum Test nach dem Jerez-GP, ist noch unklar. ■

KOMMENTAR

WIRKLICH KEINE LANGEWEILE

kam in der MotoGP in Argentinien auf. Es ist einfach schön zu sehen, wie bei der Leistungsdichte der höchsten Motorrad-Klasse immer wieder Überraschungen entstehen. Der Laie wunderte sich und der Fachmann staunte, als im zweiten freien Training plötzlich der Name Karel Abraham an dritter Stelle der Zeitenliste auftauchte. Über ihn diskutierte vor der Saison so manch einer, ob er nach einer völlig tristen Superbike-WM-Saison überhaupt etwas in der MotoGP zu suchen hätte. Doch der Tscheche, der sogleich in die Q2 kam, setzte dort noch einen drauf und fuhr im Regen die zweitschnellste Zeit hinter Quali-König Marc Márquez! Beide Ducati-Werksfahrer blieben hingegen in der Q1 hängen. Überraschungen wird es dieses Jahr sicherlich noch einige geben. Dafür haben schon jetzt die Stürze vieler Favoriten im Rennen von Argentinien gesorgt.



Imre Paulovits
Leiter
Motorrad-sport

AUS DEM FAHRERLAGER

ÜBER DEN WOLKEN

Am Dienstag und Mittwoch vor dem Argentinien-GP konnten sich Jack Miller, Yonny Hernández und Jorge Martín in besonderer Weise auf die Gegend um Termas de Río Hondo einstimmen. Der Schweizer Andy Hediger, im Jahr 2000 Weltmeister im Paragliding, gab ihnen Schnellunterricht, wie man mit Flügeln fliegt, die ja ab diesem Jahr in der MotoGP verboten sind. Am Dienstag durften die drei GP-Piloten sich am Steuer eines Sportflugzeuges probieren, dann machte Hedige Tandem-Sprünge mit ihnen. Einen Tag später wurde es dann ernst: Die drei mussten nach einem Schnellkurs auch alleine aus dem Flieger springen und mit dem Fallschirm zu Boden gleiten.

LAND UNTER

Zwar hatte der Regen diesmal nur am Samstag die Laune des Fahrerlagers getrübt, doch die Region war zuvor von schwerem Unwetter gebeutelt worden. Noch als der GP-Tross in Termas de Río Hondo eintraf, waren einige Felder unter Wasser. Zuvor wurden zahlreiche Straßen überschwemmt und Dörfer von der Außenwelt abgeschnitten.

BAUCHSCHMERZEN

Im Fahrerlager grassierte ein Magenvirus, der auch vor den Fahrern keinen Halt machte. Jonas Folger erreichte es in der Nacht von Samstag auf Sonntag. Von den Moto2-Fahrern erwischte es Andrea Locatelli am schlimmsten. Der Italtrans-Pilot war am Sonntag so entkräftet,

dass er das Rennen nach sieben Runden aufgeben musste

HEIMRENNEN

Im Publikum waren viele brasilianische Flaggen zu sehen, und wo sie waren, bekam MarcVDS-Pilot Franco Morbidelli ständige Anfeuerungstürme. Der WM-Leader stammt zwar aus Italien, seine Mutter ist aber Brasilianerin.

GANZ NORMALER WAHNSINN

Franco Morbidelli, Yonny Hernandez, oder gar Lokalmatador Gabriel Rodrigo in der Moto3 – es gab einige Fahrer, denen die südamerikanischen Fans die Daumen drücken konnten. Doch auch in Argentinien hatte niemand einen solchen Rückhalt im Publikum wie Valentino Rossi. Das Gebrüll der MotoGP-Bikes wurde vom

Beifall übertönt, als Rossi sich an die Spitze von Q1 setzte, und noch einmal, als er im Rennen Cal Crutchlow vom zweiten Platz verdrängte. Selbst während der argentinischen Nationalhymne wurden neben den argentinischen Flaggen die von Rossi geschwenkt. Auf einem riesigen Plakat prangte das Bild von Rossi neben dem von Volksheld Diego Maradona. ■ IP



Miller, diesmal entspannt im Flug

MOTOGP-ERGEBNISSE

Termas de Río Hondo (RA) – 9. April 2017 2. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 120,150 km über 25 Runden à 4,806 km. 23 Fahrer gestartet, 16 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 25 Grad. Schnitt des Siegers: 172,6 km/h

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	schnellste Rdn.	Reifen v./h.	Punkte
1. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	25	41:45,060	326,8	1:39,694	M/M	25
2. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	25	2,92	329,6	1:39,877	M/M	20
3. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	25	3,75	324,6	1:39,751	H/M	16
4. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 16	25	6,52	333,9	1:39,811	M/M	13
5. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	25	15,50	326,7	1:39,959	M/H	11
6. Jonas Folger (D)	Yamaha YZR-M1	25	18,24	325,0	1:40,275	M/M	10
7. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 17	25	20,05	328,9	1:40,103	H/H	9
8. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP 16	25	25,48	331,1	1:40,643	M/H	8
9. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	25	25,67	326,5	1:40,457	H/M	7
10. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 15	25	26,40	326,5	1:40,417	H/M	6
11. Loris Baz (F)	Ducati D16 GP 15	25	26,95	323,8	1:40,408	M/M	5
12. Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	25	41,88	326,5	1:41,211	H/M	4
13. Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP 16	25	42,77	332,2	1:40,719	M/M	3
14. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	25	43,09	330,5	1:41,012	M/M	2
15. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	25	43,45	323,2	1:41,277	M/M	1
16. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	25	46,22	325,8	1:40,242	M/M	-
Nicht gewertet:							
Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 17	14	11 Rdn	330,4	1:39,893	H/M	-
Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	14	11 Rdn	330,1	1:40,060	H/M	-
Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	13	12 Rdn	326,0	1:39,740	H/M	-
Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	11	14 Rdn	322,3	1:41,299	H/H	-
Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	11	14 Rdn	321,5	1:40,623	H/M	-
Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	3	22 Rdn	323,2	1:39,848	H/M	-
Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP 17	-	-	-	-	M/M	-

QUALIFYING (KOMBINIERT)

Fahrer	Zeit
1. Marquez	1:47,512
2. Abraham	1:48,275
3. Crutchlow	1:48,278
4. Petrucci	1:48,908
5. Pedrosa	1:49,008
6. Vinales	1:49,218
7. Rossi	1:49,272
8. A. Espargaró	1:49,323
9. Baz	1:49,630
10. Bautista	1:49,724
11. Folger	1:49,825
12. Iannone	1:50,725
13. Dovizioso	1:49,488
14. Zarco	1:49,916
15. Redding	1:50,048
16. Lorenzo	1:50,310
17. Miller	1:50,319
18. P. Espargaró	1:50,673
19. Smith	1:50,676
20. Rabat	1:50,910
21. Barbera	1:51,058
22. Lowes	1:51,199
23. Rins	1:52,340

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Viñales	50
2. Rossi	36
3. Dovizioso	20
4. Redding	17
5. Crutchlow	16
6. Folger	16
7. Miller	15
8. Márquez	13
9. Bautista	13
10. Pedrosa	11

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Yamaha	50
2. Ducati	33
3. Honda	29
4. Aprilia	10
5. Suzuki	7
6. KTM	2

WM-STAND TEAMS

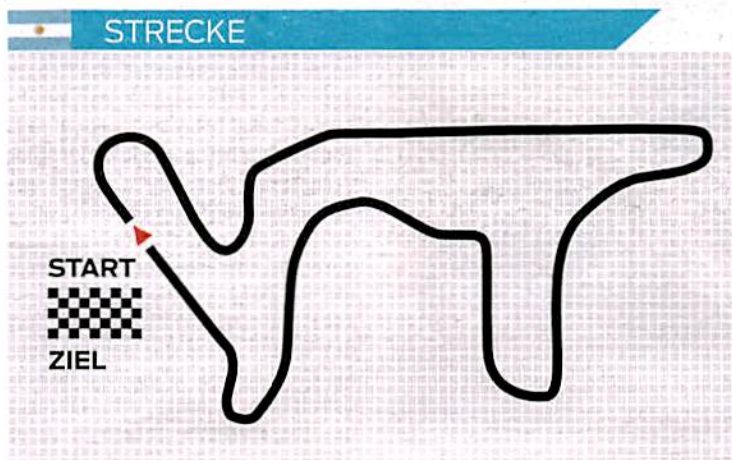
Team	Punkte
1. Movistar Yamaha MotoGP	86
2. Monster Yamaha Tech3	27
3. Octo Pramac Racing	26
4. Ducati Team	25
5. Repsol Honda Team	24
6. Pull&Bear Aspar Team	21
7. EG 0,0 Marc VDS	20
8. LCR Honda	16
9. Reale Avintia Racing	15
10. Aprilia Racing Team Gresini	10

»ICH HABE ZWAR EINEN VORSPRUNG, ABER WIR SIND GERADE ERST ZWEI VON 18 RENNEN GEFAHREN.«

Maverick Viñales

Rundenrekord: **1:39,019, Valentino Rossi (Yamaha), 2015**
Quali-Rekord: **1:37,683, Marc Márquez (Honda), 2014**
Topspeedrekord: **334,4 km/h, Danilo Petrucci (Ducati), 2017**

TERMAS DE RIO HONDO (RA) 4,806 KM



Viñales (#35) vor Crutchlow und Rossi: WM-Leader, -Fünfter und -Zweiter

Moto2

Franco Morbidelli wieder fern

Katar-Sieger Franco Morbidelli war auch in Argentinien nicht zu knacken. Er hatte es diesmal aber schwerer.

Von: Imre Paulovits

Da kann ja nichts mehr schiefgehen – Franco Morbidelli hatte sich auch in Termas wieder vorne abgesetzt. Es konnte aber doch etwas passieren. In den letzten Runden kam sein Teamkollege Álex Márquez immer näher. In der vorletzten Runde war der Moto3-Weltmeister von 2014 am WM-Leader dran, eine Gewaltaktion ließ der jüngere Márquez-Bruder diesmal aber aus. Doch Morbidelli legte in der letzten Runde noch einen Zahn zu, und da passierte es: Márquez gab in Turn 5 zu früh Gas, die Kalex brach aus. Márquez konnte diesen ersten Rutscher noch abfangen, ging danach unter dem

Adrenalin gleich noch einmal beherzt ans Gas, und diesmal warf ihn das Motorrad im hohen Bogen ab. Der 20-jährige Spanier konnte das Rennen zwar fortsetzen, aber mehr als Platz 21 war so nicht drin. „Ich wollte diesen Sieg, und ich bin mir nicht so sicher, was in dieser Kurve genau passiert ist, aber so ist es eben manchmal“, versuchte sich Márquez zu trösten. „Jetzt muss ich davon noch stärker zurückkommen.“

Morbidelli hatte den Sturz seines Teamkollegen erst nach dem Zieleinlauf mitbekommen und hatte Mitleid mit ihm. „Es tut mir wirklich leid für ihn, dass sein Rennen so geendet ist“, versicherte Morbidelli. „Ich sah ihn näherkommen, war für den Kampf bereit und habe deshalb in der letzten Runde noch einmal härter gepusht.“

Lüthi wieder auf Podest

Hinter dem erstaunlichen Miguel Oliveira, der die KTM-Moto2 bei ihrem zweiten Rennen auf



Vorn die beiden Marc-VDS-Piloten Franco Morbidelli (#21) und Álex Márquez (#23)

Platz 2 brachte, war Tom Lüthi der glückliche dritte Mann auf dem Podest. „Ich bin glücklich über diesen Podestplatz“, verbarg Lüthi seine Freude nicht. „Ich habe am Anfang des Rennens sehr schnell gemerkt, dass ich dem Spitzen-Trio nicht folgen kann. Aber wieder auf dem

Podest zu stehen, ist ein guter Start in die Meisterschaft – aber wir müssen definitiv noch arbeiten um die halbe Sekunde rauszuholen, die uns seit den ersten Tests auf Morbidelli fehlt.“

Bei Sandro Cortese ging bei diesem Rennen richtig der Knopf auf. 18 Runden lang führte er

MotoGP/Moto2

Viel Freude für die neuen KTM in Argentinien

Beide MotoGP-Piloten in den Punkten, Miguel Oliveira Zweiter in der Moto2. Die KTM-Fahrer bereiteten ihren Bossen viel Freude.

Von: Imre Paulovits

Er ist wie ein Bluthund. Als Miguel Oliveira im abtrocknenden Qualifying seine Chance witterte, ergriff er sie und bescherte der Moto2-KTM an ihrem zweiten Rennwochenende ihre erste Pole-Position. Und dass dies keine Eintagsfliege war, zeigte der 22-Jährige eindrucksvoll im Rennen. In der Schlussphase drehte er die schnellsten Runden, und es sah fast so aus, dass er die beiden Kalex an der Spitze einholen kann. Wenn seine Reifen dafür auch zu sehr aufgebraucht waren, spülte ihn der Márquez-Sturz auf Platz 2. „Dieser zweite Platz ist fantastisch“, freute sich der Moto3-Vizeweltmeister von 2015. „Zunächst konnte ich mit

den beiden vor mir nicht mithalten. Aber dann hatte ich eine bessere Pace und holte wieder auf. Aber selbst wenn ich sie eingeholt hätte – ob es zum Überholen gereicht hätte, weiß ich nicht. Márquez' Sturz hat mich dann doch

auf den zweiten Platz gespült, dies ehrt unsere gute Arbeit, die wir in den letzten Monaten gemacht haben.“

Sein Teamkollege Brad Binder wurde Neunter, was insofern übermenschlich ist, als dass sich

die Platte in seinem linken Arm gelöst hat, die ihm wegen eines Teststurzes im Winter eingesetzt wurde und er dadurch das ganze Wochenende Schmerzen hatte. Jetzt steht dem Moto3-Weltmeister wahrscheinlich eine zweite OP bevor.

Espargaró und Smith cool

In der MotoGP kamen gleich beide Piloten in die Punkte, und die RC16 zeigte mit dem viert-schnellsten Topspeed im Rennen, dass zumindest ihr Motor ganz vorn angekommen ist. Pol Espargaró war zeitweilig 13. mit Blickkontakt nach vorn, musste sich aber schließlich mit P14 zufriedengeben. „Ich hatte einen hohen Topspeed im Windschatten, der hat aber noch immer nicht gereicht, um Tito Rabat und Héctor Barberá zu überholen“, erzählte Espargaró hinterher. „Ich denke, ich hatte die bessere Pace als die beiden. Aber wir haben Geschichte geschrieben, wir sind in die Punkte gefahren und gleich mit beiden Bikes.“ ■



Miguel Oliveira: Erste Pole-Position und dann Platz 2 für die KTM-Moto3

Carlos zum Sieg



Hinter beginnt Miguel Oliveira (#44), sich von Tom Lüthi abzusetzen

den Pulk an, der um Platz 6 kämpfte und wurde schließlich 8. „Vielleicht wäre mehr drin gewesen, aber das komplette Gefühl fehlt einfach noch“, stellte Cortese fest. „Dass ich heute viele Rennrunden die Gruppe angeführt habe, das hat mir wieder Selbstvertrauen gegeben.“

Das Intact-Team konnte zufrieden heimfliegen, denn Marcel Schrötter fuhr in der gleichen Gruppe und wurde 11. „Wir hatten eine gute Pace und jetzt müssen wir schauen, was wir besser machen können“, so Schrötter. „Manchmal fehlt nur ein kleines Bisschen, um besser zu sein.“ ■

NACHRICHTEN

HOHE WAGEN BEI JESKO

RAFFIN: Der 20-jährige Schweizer hatte das ganze Wochenende eine gute Pace und qualifizierte sich bei den schwierigen Verhältnissen für den fünften Startplatz! Der Zürcher verlor in den ersten Runden zwar einige Plätze, kämpfte sich zum Schluss aber wieder nach vorn und wurde schließlich 13. „Mein Start war nicht schlecht“, bekannte Raffin. „Leider hatte ich aber bald Probleme mit dem Hinterreifen, der zu hohen Luftdruck hatte. Ich habe mich bald in einer Gruppe wiedergefunden, die um den 15. Platz gekämpft hat. Ich konnte einige Fahrer überholen, aber ich hätte weiter vorne sein können, wenn man sieht, dass ich das Rennen nur zwei Sekunden hinter dem fünften Platz beendet habe.“

LANGE GESICHTER GAB ES

nach dem Rennen in der Box

von Dominique Aegerter. Der 26-jährige Schweizer hatte noch am Freitag fulminant losgelegt und war im ersten freien Training Viertschnellster. Zwar fiel er im hektischen Qualifying bis auf Platz 18 zurück, das Team rechnete trotzdem mit einer Pace, die den Schnellstarter Aegerter in die Top 10 bringen sollte. Schließlich konnte der Rohrbacher auf Platz 14 abgewunken werden. „Es war ein sehr schwieriges Rennen“ erzählte Aegerter. „Ich habe jederzeit alles gegeben und war immer am Limit. In unserer großen Gruppe konnte ich nie wirklich attackieren, weil ich körperlich sowie mit dem Motorrad ständig am Limit war. Wir müssen hart weiterarbeiten, um das Gesamtpaket voranzubringen. Ich freue mich aber schon auf Austin, wo ich die Strecke sehr mag.“ Das Team wurde auch sonst nicht verschont: Danny Kent stürzte.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Termas de Río Hondo (RA) – 9. April 2017 2. WM-Lauf; 110,538 km über 23 Runden à 4,806 km. 32 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 26 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn.Rd.	Pkte.
1.	Franco Morbidelli (I)	Kalex	23	39:50,036	1:43,562	25
2.	Miguel Oliveira (P)	KTM	23	1,683	1:43,414	20
3.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	23	10,551	1:43,910	16
4.	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	23	15,577	1:44,090	13
5.	Xavi Vierge (E)	Tech3	23	24,527	1:44,408	11
6.	Simone Corsi (I)	Speed Up	23	24,783	1:44,310	10
7.	Francesco Bagnaia (I)	Kalex	23	24,965	1:44,340	9
8.	Sandro Cortese (D)	Suter	23	25,156	1:44,507	8
9.	Brad Binder (SA)	KTM	23	25,622	1:44,317	7
10.	Hafiz Syahrin (MAL)	Kalex	23	25,933	1:44,573	6
11.	Marcel Schrötter (D)	Suter	23	26,139	1:44,286	5
12.	Luca Marini (I)	Kalex	23	26,456	1:44,555	4
13.	Jesko Raffin (CH)	Kalex	23	26,697	1:44,514	3
14.	Dominique Aegerter (CH)	Suter	23	27,461	1:44,515	2
15.	Jorge Navarro (E)	Kalex	23	27,628	1:44,339	1
16.	Edgar Pons (E)	Kalex	23	36,690	1:44,385	-
17.	Isaac Vinales (E)	Kalex	23	39,132	1:44,755	-
18.	Julian Simon (E)	Kalex	23	39,297	1:44,707	-
19.	Tetsuya Nakashima (J)	Kalex	23	39,444	1:44,688	-
20.	Mattia Pasini (I)	Kalex	23	43,908	1:44,244	-
21.	Álex Márquez (E)	Kalex	23	44,165	1:43,500	-
22.	Yonny Hernández (COL)	Kalex	23	45,719	1:45,063	-
23.	Stefano Manzi (I)	Kalex	23	52,618	1:45,305	-
24.	Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	23	59,071	1:45,408	-
25.	Axel Bassani (I)	Speed Up	23	1:02,113	1:45,725	-
Nicht gewertet:						
	Danny Kent (GB)	Suter	14	9 Rdn	1:44,504	-
	Andrea Locatelli (I)	Kalex	7	16 Rdn	1:47,480	-
	Xavier Siméon (B)	Kalex	2	21 Rdn	1:44,786	-
	Axel Pons (E)	Kalex	1	22 Rdn	-	-
	Fabio Quartararo (F)	Kalex	1	22 Rdn	-	-
	Takaaki Nakagami (J)	Kalex	1	22 Rdn	-	-
	Remy Gardner (AUS)	Tech3	0	23 Rdn	-	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Morbidelli	50
2. Lüthi	36
3. Oliveira	33
4. Baldassarri	21
5. Vierge	18
6. Nakagami	16
12. Cortese	8
14. Aegerter	7
17. Schrötter	5
18. Raffin	5

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	50
2. KTM	33
3. Tech3	18
4. Suter	13
5. Speed Up	10

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Oliveira	1:45,616
2. Morbidelli	1:45,715
3. Marquez	1:45,864
4. Lüthi	1:45,990
5. Raffin	1:46,053
6. Pasini	1:46,144
7. Cortese	1:46,145
8. Vierge	1:46,173
9. Simeon	1:46,197
10. Baldassarri	1:46,420
11. Marini	1:46,482
12. Kent	1:46,719
13. Bagnaia	1:46,768
14. Syahrin	1:46,815
15. A. Pons	1:46,832
16. Schrötter	1:46,834
17. Quartararo	1:46,864
18. Aegerter	1:46,902
19. Corsi	1:46,943
20. Navarro	1:46,970
21. Vinales	1:47,190
22. Nakagami	1:47,343
23. E. Pons	1:47,64
24. Binder	1:47,855
25. Gardner	1:47,899

Moto3

Diesmal hält Öttl bis zum Sc

Joan Mir gewann auch das zweite Rennen dieser Saison. Philipp Öttl führte mehrmals und wurde schließlich Vierter.

Von: Imre Paulovits

Die Wut von Philipp Öttl nach seinem Sturz in Katar hatte sich in Argentinien wieder gelegt, und der deutsche Moto3-Pilot knüpfte in Argentinien dort an, wo er vor dem Sturz gewesen war: in der Spitzengruppe. Zwar brauchte er am ersten Tag noch etwas, bis er seinen Rhythmus gefunden hatte, bis zum dritten freien Training stieß er aber bis auf den achten Platz vor, im Qualifying war er Zehnter. Von dort aus fuhr er im Rennen aber schnell nach vorn. In der sechsten Runde setzte er sich an die Spitze, und diesmal brauchte er keinen Kummer vor der langen Geraden zu ha-

ben. Ganz im Gegenteil, Öttl platzierte sich meist so geschickt, dass er an deren Ende am besten herauskam. Er raufte bis zum Schluss eifrig in der fünf Mann starken Spitzengruppe mit, und es sah ganz nach Podium aus. Doch zwei Runden vor Schluss verlor er etwas den Anschluss an Joan Mir, John McPhee und Jorge Martín, und so musste er mit dem vierten Platz vorliebnehmen. „Ich verlor zum Schluss etwas an Grip“, erklärte Öttl. „Besonders in den schnellen Kurven verlor ich so an Boden und hatte keine Chance, in der letzten Runde noch einmal anzugreifen. Aber meine KTM lief im Rennen prima, da hat mein Team einen tollen Job gemacht. Insgesamt kann ich mit meinem Rennen wirklich zufrieden sein, und ich will diese Leistung in zwei Wochen in Austin weiterführen.“

Honda-Piloten unter sich

An der Spitze blieben zum Schluss drei Honda-Piloten, und

wie schon in Katar, setzte sich Joan Mir vor John McPhee und Jorge Martín durch. „Es war wieder ein geiles Rennen“, grinste der 19-jährige Spanier, der nach einem missglückten Qualifying vom 16. Startplatz aus losfahren musste, dabei aber ganz die Nerven bewahrte. „Ganz ehrlich hätte ich nicht gedacht, dass ich von so weit hinten so schnell nach vorne komme. Ich hatte versucht, so ruhig wie möglich zu bleiben. Als ich in der vorderen Gruppe ankam, wusste ich, dass ich bei diesen Windschattenkämpfen nicht wegfahren kann, so habe ich mich darauf konzentriert, das Rennen so gut wie möglich zu managen. Aber obwohl uns das bestens gelungen ist, müssen wir auf dem Boden bleiben. Wir haben die Weltmeisterschaft zwar mit zwei Siegen begonnen, aber die WM kann sich mit einem Schlag wenden. Aber erst einmal will ich diesen Sieg genießen, der mich sehr glücklich macht.“ ■



SCHEDL RACING

Moto3

Peugeot verpasst die Punkteränge

Wieder kein Glück für das Saxoprint-Peugeot-Team. Jakub Kornfeil verlor zu Rennbeginn zu viele Plätze, als dass er um die Punkte kämpfen konnte.

Er hat den Speed, die Erfahrung und den Biss, und trotzdem musste Peugeot-Speerspitze Jakub Kornfeil auch aus Argentinien punktlos heimfliegen. Und es war wieder das gleiche Problem wie in Katar. „In den Windschattenkämpfen habe ich in den ersten Runden so viele Plätze verloren, dass der Anschluss an die Gruppe vor mir, deren Pace ich eigentlich hatte, verlorengegangen ist“, knirschte der 24-jährige Tscheche.

Nachdem Kornfeil so zu Rennbeginn zwischen den Plätzen 19 und 21 hin und her gependelt ist, schaffte er es schließlich, nach vorn aus der Gruppe zu fahren,

doch so folgte für ihn ein einsames Rennen, das schließlich auf Platz 18 endete.

Sein Teamkollege, der erst 16-jährige Finne Patrik Pulkkinen, hatte mehr Erfolgserlebnisse zu feiern. Er konnte sich über das gesamte Wochenende steigern, mehr über das Moto3-WM-Feld und über sein Motorrad lernen und beendete das Rennen schließlich als 26. ■ IP



Einsames Rennen für Jakub Kornfeil

MotoGP/Superbike-WM

Argentinien: Nach GP jetzt Superbike-WM

Nach der erfolgreichen Wiedereinführung der MotoGP strebt Argentinien die absolute Vormachtsstellung im südamerikanischen Motorsport an. 2018 folgt ihr Superbike-WM-Lauf.

Von: Imre Paulovits

Zwischen 1999 und 2014 herrschte Dürre in der Pampa, zumindest für die argentinischen Motorsport-Fans. So lange dauerte es, bis nach dem letzten Rennen in Buenos Aires eine Struktur wieder aufgebaut und eine brandneue Strecke errichtet war, die das Land wieder auf die motorsportliche Weltkarte gehoben hat. Die Begeisterung der Fans in Südamerika kennt kaum Grenzen, die stark wachsenden Motorradmärkte sind für die Hersteller ein wich-

tiger Teil ihrer Zukunftsplanung. Und da die Dorna mit der Arbeit der argentinischen Partner rundum zufrieden war, hat sie mit der Regierung der Provinz San Juan einen Dreijahres-Vertrag für die Superbike-WM unterschrieben. Nahe der Stadt Albardón entsteht am Fuße der Anden eine neue, 4,2 Kilometer lange Rennstrecke mit 11 Links- und 8 Rechtskurven: der Villicum Circuit.

Dorna-Chef Carmelo Ezpeleta und Sergio Uñac, Gouverneur der Provinz San Juan, stellten das Projekt im Rahmen des Argentinien-GP vor. Bereits 2018 soll das Rennen im Superbike-WM-Kalender einen Platz finden. Uñac stellte bei der Konferenz die Motorsport-Tradition seiner Region heraus, durch die die Dakar Rally jedes Jahr durchzieht und auf begeisterte Anhänger trifft, und die mit dem El Zonda Circuit bereits über eine traditionsreiche Rennstrecke verfügt. ■

luss vorn mit



Öttl (#65) In Führung vor dem späteren Sieger Joan Mir (#36)

MotoGP Rookies Cup

Heiße Kämpfe schon vor Saisonbeginn

Bald geht es wieder los. In Aragón testeten die 24 auserwählten MotoGP-Rookies-Cup-Piloten vor dem Saison-Auftakt.

Während das WM-Feld im fernen Südamerika weilte, fuhren die Junglinge im spanischen Aragón einen dreitägigen Test, bevor sie am ersten Mai-Wochenende in Jerez im Rahmen der MotoGP ihren Saisonauftakt feiern werden.

Nicht weniger als 13 neue Gesichter hat der Cup dieses Jahr, der 13-jährige Deniz Öncü, Punk-

teleader des Asia Talent Cups und Zwillingsbruder des bereits im Cup aufgenommenen Can Öncü, kam im letzten Moment hinzu, um den 16-jährigen Finnen Peetu Paavilainen zu ersetzen, der sich bei einem Rennen daheim verletzt hat. Die türkischen Junglinge aus der Nachwuchs-Arbeit von Kenan Sofuoglu stellten sich gleich als schnell heraus, aber davon wollen sich die erfahreneren Cup-Teilnehmer nicht beeindrucken lassen. Gut dabei waren auch die beiden Deutschen, Matthias Meggle und Kevin Orgis, die in diesem Jahr beide ihre zweite Rookies-Cup-Saison bestreiten. ■



Kevin Orgis: Für Jerez gut vorbereitet



Deniz Öncü (#52) auch mit dabei

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Termas de Río Hondo (RA) – 9. April 2017 2. WM-Lauf; 100,926 km über 21 Runden à 4,806 km. 31 Fahrer gestartet, 27 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 24 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn.Rd.	Pkte.
1.	Joan Mir (E)	Honda	21	38:33,377	1:49,473	25
2.	John McPhee (GB)	Honda	21	0,261	1:49,455	20
3.	Jorge Martin (E)	Honda	21	0,339	1:49,723	16
4.	Philipp Öttl (D)	KTM	21	0,641	1:49,429	13
5.	Andrea Migno (I)	KTM	21	0,890	1:49,745	11
6.	Livio Loi (B)	Honda	21	7,598	1:49,638	10
7.	Romano Fenati (I)	Honda	21	7,761	1:49,415	9
8.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	21	7,831	1:49,603	8
9.	Juanfran Guevara (E)	KTM	21	12,000	1:49,704	7
10.	Kaito Toba (J)	Honda	21	12,079	1:49,667	6
11.	Aron Canet (E)	Honda	21	12,278	1:49,951	5
12.	Darryn Binder (SA)	KTM	21	12,294	1:49,498	4
13.	Nicolò Bulega (I)	KTM	21	12,480	1:49,837	3
14.	Marcos Ramirez (E)	KTM	21	12,620	1:49,643	2
15.	Tony Arbolino (I)	Honda	21	13,083	1:49,624	1
16.	María Herrera (E)	KTM	21	14,393	1:49,831	-
17.	Adam Norrodin (MAL)	Honda	21	18,861	1:50,024	-
18.	Jakub Kornfeil (CZ)	Peugeot	21	20,573	1:49,993	-
19.	Marco Bezzecchi (I)	Mahindra	21	26,774	1:50,290	-
20.	Ayumu Sasaki (J)	Honda	21	26,905	1:50,472	-
21.	Manuel Pagliani (I)	Mahindra	21	27,400	1:50,300	-
22.	Jules Danilo (F)	Honda	21	27,534	1:50,460	-
23.	Bo Bendsneyder (NL)	KTM	21	27,612	1:50,383	-
24.	Nakaran Atiratphuvapat (T)	Honda	21	35,218	1:50,238	-
25.	Albert Arenas (E)	Mahindra	21	50,124	1:50,535	-
26.	Patrik Pulkkinen (FIN)	Peugeot	21	1:18,379	1:51,344	-
27.	Enea Bastianini (I)	Honda	21	1:20,064	1:49,781	-
Nicht gewertet:						
	Fabio di Giannantonio (I)	Honda	12	9 Rdn	1:49,851	-
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Mahindra	12	9 Rdn	1:50,216	-
	Gabriel Rodrigo (A)	KTM	11	10 Rdn	1:49,773	-
	Niccolò Antonelli (I)	KTM	1	20 Rdn	-	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Mir	50
2. McPhee	40
3. Martin	32
4. Migno	21
5. Fenati	20
6. Canet	18
7. Loi	14
8. Öttl	13
9. Ramirez	10
10. Antonelli	9

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. McPhee	1:49,094
2. Bulega	1:49,248
3. Martin	1:49,323
4. Canet	1:49,463
5. Di Giannantonio	1:49,486
6. Fenati	1:49,493
7. Guevara	1:49,782
8. Migno	1:49,830
9. Suzuki	1:49,843
10. Öttl	1:49,860
11. Binder	1:49,901
12. Loi	1:49,927
13. Rodrigo	1:49,935
14. Antonelli	1:49,974
15. Bastianini	1:49,978
16. Mir	1:50,025
17. Bendsneyder	1:50,042
18. Toba	1:50,067
19. Arenas	1:50,093
20. Herrera	1:50,107
21. Norrodin	1:50,126
22. Kornfeil	1:50,163
23. Bezzecchi	1:50,250
24. Arbolino	1:50,328
25. Sasaki	1:50,668
26. Dalla Porta	1:50,681
27. Ramirez	1:50,727
28. Danilo	1:50,781
29. Pagliani	1:50,783

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	50
2. KTM	23



Joan Mir: WM-Führung ausgebaut

Start in eine neue Ära



Vor 15 Jahren startete in Suzuka das erste MotoGP-Rennen. Dieses Ereignis warf aus heutiger Sicht viele Schatten voraus.

Von: **Imre Paulovits**

Fünfundzwanzig Jahre waren die Zweitakter die Alleinherrscher in der Motorrad-WM. Doch dann wollten die Hersteller, allen voran Honda, nicht mehr in diese Technologie investieren, die im Straßenbild längst zurückgedrängt wurde und im Hinblick auf immer strenger werdende Abgasvorschriften noch härteren Zeiten entgegensah. So forderte die MSMA, die Königsklasse für Viertakter auszuschreiben.

Sie machten gleich Nägel mit Köpfen. 990 Kubikzentimeter, bis zu sechs Zylinder, fein gestaffelt mit unterschiedlichen Mindestgewichten, hieß die neue Formel, und so war klar, dass die 500er-Raketen von vornherein technisch ausgebootet werden sollten. Die Dorna hatte den passenden Namen bereits geschützt. Die MotoGP sollte mit einem Jahr Verspätung das neue Jahrtausend im Motorsport einläuten.

Wer hat die Nase vorn?

Nur noch ein Jahr lang durften die Zweitakter mitfahren. Es gab die unterschiedlichsten MotoGP-Konzepte, man sah sie gelegentlich auch fahren, doch im Frühjahr 2002 stellten sich alle Fans die Frage, ob diese Neuentwicklungen in der Lage sein würden,

die 15 Kilo leichteren und ausgereiften, reinrassigen Zweitaktgeschosse zu schlagen, und ob es wohl Reifen geben würde, die ihrer Leistung Herr werden.

Als in Suzuka die Trainings losgingen, waren die Karten noch gut gemischt. Die 990er-Viertakter waren auf den Geraden zwar 10 km/h schneller, doch die flinken Zweitakter hielten bei den Rundenzeiten gut mit. Sie hatten auch zehn Liter mehr Sprit für die Renndistanz, und mit ihnen wusste man die Reifen einzuteilen. Im letzten Qualifying setzte Valentino Rossi mit der fünfzylindrigen Honda RC 211 V mit 2.04,226 die Bestmarke, aber keine zwei Zehntelsekunden dahinter lauerte schon Loris Capirossi mit der NSR 500. Die ersten zwölf Fahrer waren innerhalb einer Se-

kunde, sieben auf Viertaktern, fünf auf Zweitaktern.

MotoGP dominiert

Doch am Renntag kam der Regen, und als die Startampel auf Grün sprang, hatten die Zweitakter mit einem Schlag ausgedient. Man hatte die Erfahrung der japanischen Ingenieure unterschätzt. Honda und Yamaha hatten vorher sowohl Motorrad- als auch Formel-1-Viertakt-Motoren gebaut, bei den Superbikes und in der technisch großzügigeren japanischen TT-F1-Meisterschaft hatten sie es gelernt, wie und wie weit die Leistung bei einem großen Viertakter für zwei Räder fahrbar gemacht werden musste. So machten sie nicht den Fehler wie Aprilia, die Entwicklung an Formel-1-Techniker zu vergeben, und



Start frei zum ersten MotoGP-Rennen der Geschichte: In der ersten Startreihe Rossi, Capirossi, Itoh und Checa

REULEMANS



Die Überraschung: Ryo führt auf der Suzuki vor den Hondas von Itoh und Rossi



Yamahas Viertakter: Max Biaggi (#3) stürzte, Carlos Checa wurde Dritter

RENNERGEBNIS MOTOGP

Suzuka (J): 7. April 2002; 1. WM-Lauf; 122.241 km über 21 Rdn. à 5,821 km; 21 Fahrer gestartet, 12 gewertet; Wetter/Piste: Regen, 15°C; Asphalt: 17°C

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Valentino Rossi (I)	Honda RC 211 V	49:32,766
2. Akira Ryo (J)	Suzuki GSV-R	+1,550
3. Carlos Checa (E)	Yamaha YZR-M1	+8,353
4. Shinichi Itoh (J)	Honda RC 211 V	+10,829
5. Norifumi Abe (J)	Yamaha YZR 500	+20,423
6. Alex Barros (BR)	Honda NSR 500	+32,259
7. Nobuatsu Aoki (J)	Proton KR 500	+39,633
8. Régis Laconi (F)	Aprilia RS ³	+1 Runde
9. Loris Capirossi (I)	Honda NSR 500	+1 Runde
10. Daijirō Kato (J)	Honda NSR 500	+1 Runde

im Regen zeigte sich, dass die für unfahrbar gehaltenen Monster ganz anders als erwartet waren.

An der Spitze brummte es nur, die kreischenden 500er fielen immer weiter zurück. Dazu bahnte sich eine Sensation an. Suzuki-Testpilot Akira Ryo, der die beiden Werksfahrer Kenny Roberts jr. und Sete Gibernau

schon an den trockenen Trainingstagen hatte alt aussehen lassen, setzte sich an die Spitze vor den favorisierten Fünfzylinder-Hondas. Sein Honda-Kollege Shinichi Itoh folgte, dann kam Valentino Rossi.

Und die Sturz-Eskapaden begannen. Garry McCoy eröffnete in der zweiten Runde, zwei Run-

den später folgte Jürgen van den Goorbergh. In der sechsten Runde ging Max Biaggi als erster Fahrer in die Geschichte ein, der in einem Rennen ein MotoGP-Bike wegwarf, dicht gefolgt von Kenny Roberts. John Hopkins kippte gleich dreimal um, schaffte es aber bis ins Ziel.

Schließlich sahen nur zwölf der 21 Fahrer die Zielflagge. Valentino Rossi übernahm fünf Runden vor Schluss die Führung und gewann vor Ryo, Checa kassierte noch Itoh, so standen auf dem ersten MotoGP-Podest die Fahrer von drei verschiedenen Marken. Norick Abe, ein Suzuka-Experte und Regenteufel, wurde mit 20 Sekunden Rückstand als Fünfter bester Zweitakt-Pilot. Der einzige Viertakter, der keine Chance hatte, war Aprilias wilde

RS³, Régis Laconi büßte eine ganze Runde ein.

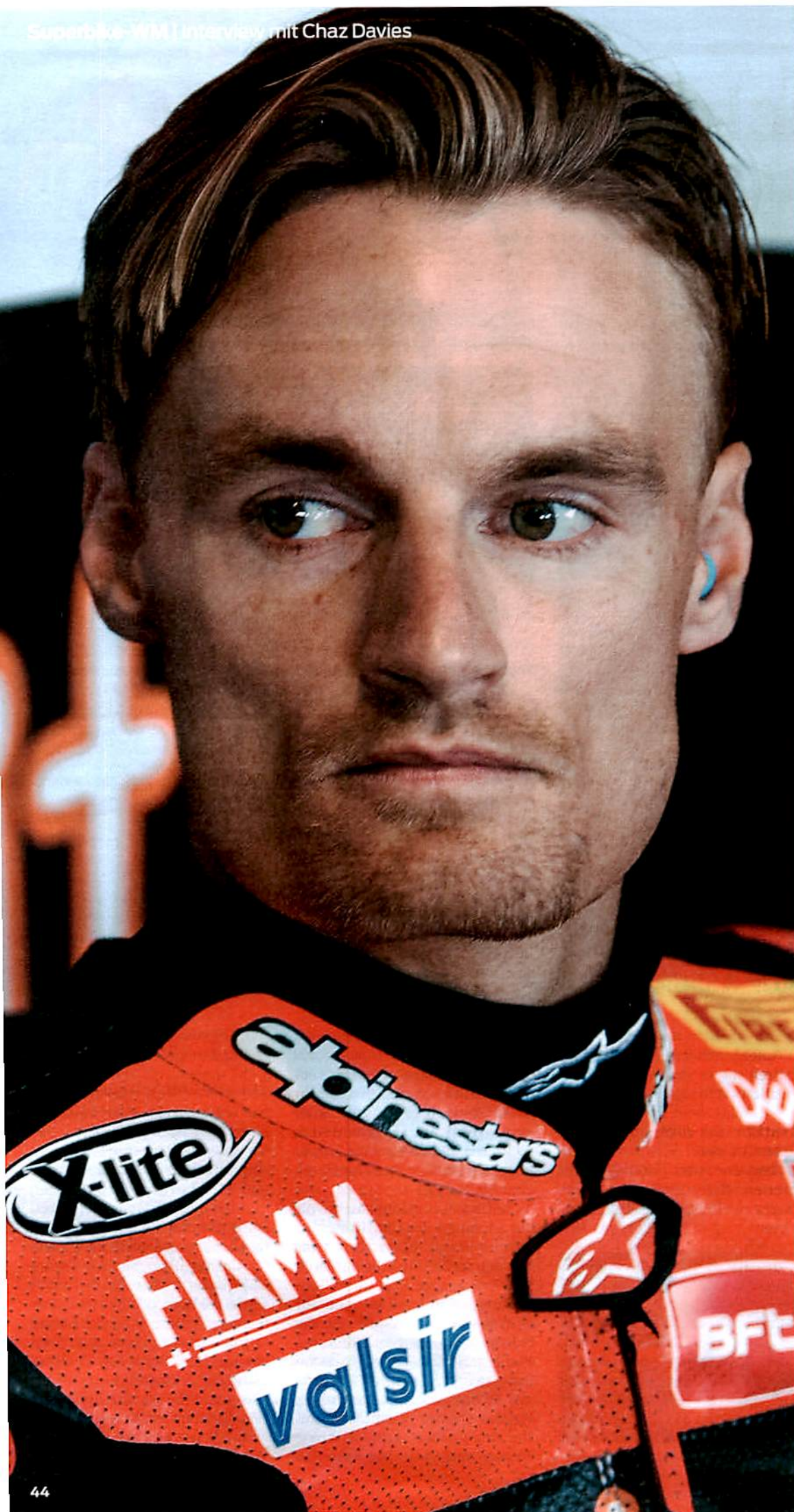
Träume und Schäume

Nie wieder sollte ein Zweitakter einen GP in der Königsklasse gewinnen. Auf dem engen Sachsenring führten zwar Olivier Jacque und Alex Barros mit den leichten und handlichen Maschinen, doch dann räumten sie sich gegenseitig ab, so wurde auch diese letzte Chance vergeben. Suzukis Traum währte nur in Suzuka, die GSV-R zerriss die Dunlop-Reifen und raubte Kenny Roberts jr. jegliche Motivation. Yamaha musste auch noch einen langen Weg gehen, doch der Mann, der den ersten MotoGP-Lauf gewonnen hat, strahlt bis heute. Und die MotoGP sollte mit ihm zur besten Show heranreifen, die die Motorrad-Welt je gesehen hat. ■

DIE JAPANISCHEN INGENIEURE WUSSTEN, WIE EIN GROSSER VIERTAKTER AUF ZWEI RÄDERN FAHRBAR WIRD.



Abe: auf Position 5 bester Zweitakter



Ducati-Werkspilot Chaz Davies hat im zweiten Rennen von Aragón die Siegesserie von Weltmeister Jonathan Rea beenden können und erlebte danach einen erfreulichen Testtag. Im MSA-Interview verrät der 30-jährige Brite, warum er hinter die Kawasaki zurückgefallen war und was sich bessern könnte.

Von: **Imre Paulovits**

Was hast du nach deinem Sieg in Aragón am Montag getestet?

Wir hatten eine Menge Dinge zum Probieren. Marco (Melandri, d. Red.) hat nach den Wintertests eine andere Schwinge verwendet als ich. Diese wurde noch einmal modifiziert, und diese Variante habe ich jetzt getestet. Sie fühlte sich gut an, und wir konnten auch eine gute Abstimmung für sie finden. Wir hatten auch noch andere Elektronik-Strategien und Dämpfungs-Abstimmungen probiert, um die Traktion meiner Panigale zu verbessern. Ich muss sagen, dass die Ducati-Corse-Ingenieure einen guten Job gemacht haben, die Sachen waren alle gut. Wir brauchten auch ein positives Erlebnis nach den schwierigen Rennen zu Saisonbeginn. Ich habe das Gefühl, dass dieser Test eine positive Wende gebracht hat, und das motiviert mich für Assen sehr.



Chaz Davies

Geburtstag: 10.02.1987
Geburtsort: Knighton (GB)
Herkunftsland: Großbritannien

KARRIERE

2010: SSP-WM, Triumph (4.)
2011: SSP-WM, Yamaha (1.)
2012: SBK-WM, Aprilia (9.)
2013: SBK-WM, BMW (5.)
2014: SBK-WM, Ducati (6.)
2015: SBK-WM, Ducati (2.)
2016: SBK-WM, Ducati (3.)
2017: SBK-WM, Ducati (z. Zt. 3.)

HOBBYS

Motocross, Surfen, Skateboard

„Vielleicht fängt die WM für uns jetzt erst richtig an“

War der Sieg im zweiten Rennen von Aragón eine große Erlösung für dich?

Das war es wirklich. An diesem Wochenende wurden wir vom Schicksal nur so gebeutelt. Am Freitagmorgen konnten wir keine Runde fahren, am Sonntag im Warm-up auch nur drei, am Samstag bin ich im Rennen gestürzt. Entsprechend war die Stimmung des Wochenendes. Wir hatten das Gefühl, dass es einfach nicht funktioniert. Da war es wirklich wichtig, noch einen krönenden Abschluss für das Wochenende gefunden zu haben.

Was hattest du dabei für ein Gefühl?

Neben der Freude war auch etwas Enttäuschung dabei, denn wir waren seit Saisonbeginn einfach nicht so stark, wie wir es erwartet hatten. Wir waren gut, aber nicht gut genug. Der Sieg war großartig, aber ich konnte es trotzdem nicht aus meinem Hinterkopf verdrängen, dass wir noch viel Arbeit vor uns haben. So schön Siege auch sind, wir sind dieses Jahr angetreten, um die Weltmeisterschaft zu gewinnen. Und ich wusste, dass wir uns dafür verbessern müssen.

Ende letzten Jahres wart ihr sehr stark. Wie ist das Kräfteverhältnis zwischen Kawasaki und Ducati jetzt?

Dieses Jahr sind die Karten neu gemischt. Sie haben einen starken Schritt nach vorn gemacht, deswegen müssen auch wir uns weiter verbessern und mit unserem Motorrad noch effizienter werden. Wir müssen am Kurveneingang, in der Kurvenmitte und beim ersten Gasanlegen zu sehr ans Limit, um mitzuhalten. Unser Toppspeed ist jetzt gut. Wir müssen es aber schaffen, unser Motorrad etwas besser einzusetzen. Das ist ihr starker Punkt. Sie haben ein komplettes Paket. Wir haben Schwachpunkte, wenn wir an anderen Stellen auch Stärken haben. Denke ich für die ganze Saison, haben wir auch Strecken, die uns besser liegen, aber wir müssen unsere Schwachpunkte weiter reduzie-

ren. Nach dem Testtag hatte ich ein gutes Gefühl. Ich hoffe, dass sich das bei den nächsten Rennen bestätigen wird.

War es schwierig, von so weit hinten in der Startaufstellung nach vorn zu fahren?

Das war vor allem wegen dem starken Wind schwierig. Wenn man im Windschatten von vielen Bikes fährt, diese einbiegen und einen plötzlich in der Kurve der Gegenwind trifft, fühlt es sich an, als hätte man voll in die Bremse gegriffen. Das ist dann an vielen Stellen passiert. So war auch das Überholen schwierig, weil man hinter den anderen so viel Extra-Speed aufgebaut hatte und dann plötzlich gegen den Wind arbeiten musste. Es war auch nicht immer klar, von wo er kommen würde. Schließlich waren aber doch wieder die gleichen Fahrer vorn. Die umgekehrte Startaufstellung war gut für die Yamaha-Jungs, so

»BEIM TEST HATTEN WIR EINE POSITIVE WENDE. DAS MOTIVIERT MICH FÜR ASSEN SEHR.«

Chaz Davies

konnten sie lange führen. Sie waren an diesem Wochenende aber ohnehin stark.

Hattest du auch im zweiten Rennen zum Schluss dieses schwammige Gefühl mit dem Vorderreifen?

Nicht mehr so stark. Ich habe versucht, den Reifen schon vorher besser zu managen. Ich hatte dann das Gefühl, dass er mir genügend Reserven lässt, sodass ich angreifen kann. Es war in Ordnung, aber noch nicht so, wie ich es gerne hätte. Ich würde gerne mein Potenzial überall voll ausschöpfen können. Ich hatte das Gefühl, dass ich noch Speed-Reserven in der Tasche habe, aber das Bike ließ sie mich noch nicht entfalten.



Chaz Davies (#7) vor Jonathan Rea: „In Aragón hatten wir das Paket zum Sieg“

Was hältst du von dem Überholmanöver von Jonathan Rea in der letzten Schikane?

Ich hatte so etwas erwartet. Ich hatte ihn ja hinter mir gehört. Ich habe in der letzten Runde in Turn 5 einen Fehler gemacht, als mich eine Windböe erwischte. Ich bin weit rausgetragen worden. Dann ist mir auch noch ein Gang rausgesprungen, und ich habe das Zurückschalten verpasst. So habe ich Johnny die Tür aufgemacht, und danach war er hinter mir. Ich habe das Manöver in der Schikane erwartet. Ich wollte ihn aber nicht blockieren, denn ich wollte nicht, dass er danach besser auf die lange Geraden beschleunigen kann. Ich habe es einfach passieren lassen, um dann so schnell es geht auf der Innenseite wieder vorbeizukommen. Meine Beschleunigung war das ganze Wochenende an dieser Stelle sehr gut, und so konnte ich vorbei. Wir hatten zwar ein leichtes Problem an dieser Stelle im zweiten Rennen, aber es hat immer noch gereicht. Wir hatten einen neuen Motor eingebaut, und das Gefühl am Gas war nicht perfekt. Ich habe das Drehmoment nicht ganz gespürt. Dann kam es plötzlich, aber zu stark. Ich musste einen Weg finden, um das zu umgehen. Ich habe versucht, das Mapping zu wechseln, das hat aber wenig gebracht. Dann habe ich aber eine Lösung gefunden. Vor allem, wenn ich meine eigenen Linien fahren konnte, war es in Ordnung.

Habt ihr dieses Problem beim Test lösen können?

Es war nur ein Problem in diesem zweiten Rennen, wir hatten es vorher noch nicht. Und auch, als wir die neuen elektronischen Strategien probiert haben, ist es nicht aufgetreten.

Wie siehst du deine WM-Chancen?

Es ist leicht zu sagen: „Hätte ich im ersten Rennen in Aragón nur die Punkte heimgebracht.“ Wenn man sich immer nur mit dem zweiten Platz zufriedengibt, ist man nie gut genug, um Weltmeister zu werden. Sicherlich braucht man für den Weltmeistertitel Konstanz, aber man muss auch Rennen gewinnen. Und dort hatte ich das Paket dafür. Vielleicht war der Sturz auch ein Weckruf zur richtigen Zeit. Wir haben bei dem Test richtig gut gearbeitet. Und vielleicht fängt die WM für uns jetzt erst richtig an.

Was machst du bis Assen?

Ich lebe in Andorra, wie auch andere Rennfahrer. Dort haben wir gute Trainingsmöglichkeiten. Ich werde etwas ausspannen und dann mein Training fortsetzen. Ich habe auch eine Straßen-Panigale. Ich werde versuchen, Trackdays zu finden, wo ich mit ihr fahren kann. Ich kann kaum erwarten, dass es in Assen weitergeht, ich bin sehr motiviert. ■

Superbike-WM

Bradl: Honda wird besser

Wenn an der Spitze der Zeitentabelle auch wieder die Kawasaki-Fahrer und Ducati-Werkspilot Chaz Davies regierten: Bei Stefan Bradl geht die Entwicklung in die richtige Richtung.

Von: Imre Paulovits

Die Honda-Box glich einer Baustelle. Sowohl auf der Seite von Stefan Bradl als auch Nicky Hayden wurden die Motorräder immer wieder zerlegt. Öhlins-Techniker Steve Jenkner brachte immer wieder neu zusammengesetzte Gabeln und Federbeine, dazu wurden unterschiedliche Brücken und Schwingen probiert. Erstmals in dieser Saison drehte sich nicht alles um die Elektronik, es war an der Zeit, an der Fahrwerksabstimmung zu arbeiten. „Wir haben hinten Traktion gefunden, und das Bike lenkt sich besser ein“, stellte Nicky Hayden fest.

„Wir haben ein neues Basis-Setup an der Gabel erarbeitet“, erklärte Öhlins-Mann Steve Jenkner. „Bislang ist man mit der Grundabstimmung aus dem Vorjahr gefahren, weil keine Zeit da war, größere Änderungen zu probieren. Die alte und die neue Fireblade sind zwar ähnlich, haben aber eine andere Gewichtsverteilung. Jetzt hatten wir Zeit, und wir haben die Gabel darauf angepasst. Das Motorrad lässt sich damit besser einlenken, und gleichzeitig ist hinten noch etwas mehr Traktion dazugekommen.“

Stefan Bradl konnte dies nur bestätigen. „Diese Tatsachen bestätigten sich während unserer Rennsimulation mit mehr als zwei Dritteln der Renndistanz“, so Bradl. „Unsere Rundenzeiten waren konstant schneller. Außerdem war meine schnellste Runde beim Test schneller als am Rennwochenende. Wir beanspruchen auch den Vorderreifen weniger. Wir sind auf ein Setting gekommen, von dem wir sagen können,

dass wir einen kleinen Schritt vorwärts gemacht haben.“ Vor dem Heimrennen des Teams in Assen gehen sie in zwei Wochen noch einmal in Portimão testen.

Krankheiten und Stürze

Der Wind vom Vortag war komplett abgeflaut, die Temperaturen angenehm, so konnten die Fahrer unter optimalen Bedingungen testen, und am Ende des Tages stand Tom Sykes ganz oben in der Zeitenliste. Der bärtige Brit war deutlich besser gelaunt als am Wochenende. „Meinem Magen geht es zehn Prozent besser, und das macht bei der Kraft sehr viel aus“, stellte er fest. „Gestern Abend kam mein Crewchief Marcel Duinker in mein Motorhome und hat mich bei einem Film unterbrochen, was mir gar nicht gefiel, aber er hatte die Daten angeschaut und eine Idee gehabt, wie er das Motorrad und meinen Fahrstil besser zusammenbringen kann. Das haben wir heute gut umgesetzt, meine beste Zeit bin ich auf Rennreifen gefahren.“

Jonathan Rea arbeitete sich durch neue Dämpfungsabstimmungen, aber obwohl er nur zwei Hundertstel langsamer als sein Teamkollege war, zeigte sich bei diesem Test, wie sehr ihn die Grippe geschwächt hatte. Er fuhr weniger Runden als geplant, erholte sich zwischen den Stints im Wohnmobil, am Ende musste ihn sein Crewchief Pere Riba mit dem Roller vom Wohnmobil bis zum Auto fahren.

Chaz Davies wirkte nach dem Test erleichtert. „Wir haben neue Elektronikstrategien probiert und Dämpferabstimmungen, und unser Paket ist besser geworden“, freute sich der Sieger des zweiten Laufs. Sein Teamkollege Marco Melandri wollte daran arbeiten, dass seine Panigale besser einlenkt und weniger Vorderreifen verbraucht, hatte aber nach 26 Runden einen bösen Highsider, nach dem sein Testtag beendet war. Yamaha probierte neue Chassis-Teile und Setups, vor allem Michael van der Mark steigerte sich bei diesem Test. ■



Tom Sykes: Körperlich besser drauf, Bestzeit und viel probiert



Honda: An Stefan Bradls Fireblade wurde viel am Fahrwerk probiert



Marco Melandri: Halskrause nach schwerem Sturz in Turn 2

ERGEBNISSE

Superbike-WM-Test Aragón (E), 03.04.2017, Bestzeiten

Rang	Fahrer (Land)	Motorrad	Bestzeit
1.	Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1:49,368
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1:49,388
3.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	1:49,536
4.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	1:50,074
5.	Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	1:50,306
6.	Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	1:50,438
7.	Stefan Bradl (D)	Honda CBR 1000 RR SP2	1:50,685
8.	Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	1:50,708
9.	Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	1:50,837
10.	Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	1:50,884
11.	Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	1:50,886
12.	Leandro Mercado (ARG)	Aprilia RSV4 RF	1:50,978
13.	Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 F4	1:51,047
14.	Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	1:51,267
15.	Randy Krummenacher (CH)	Kawasaki ZX-10RR	1:51,403
16.	Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	1:51,596
17.	Alex de Angelis (RSM)	Kawasaki ZX-10RR	1:52,317
18.	Ayrton Badovini (I)	Kawasaki ZX-10RR	1:52,748

Reiterberger out

Nach den drei enttäuschenden Rennwochenenden und dem ebenso verlaufenen Test hat sich Markus Reiterberger vom Althea-BMW-Team getrennt.

Von: **Imre Paulovits**

So niedergeschlagen wie nach dem Test in Aragón hat man Markus Reiterberger schon lange nicht gesehen. In den letzten Monaten hatte sich für den 23-Jährigen zu viel angesammelt. Hatte man miterlebt, wie kühl die sonst so feurigen und ambitionierten Italiener ihren Piloten bedienten, wie abgeschottet er in dem Team war, war abzusehen, dass diese Situation in der Superbike-WM, wo die geringste Schwäche bereits viele

Plätze Verlust bedeutet, für beide Seiten eine unaufhaltsame Abwärtsspirale mit sich bringen wird. So zog der zweifache IDM-Superbike-Meister letzte Woche die Reißleine.

In der offiziellen Stellungnahme bedauert Teameigner Genesio Bevilacqua den Entschluss und führt die Situation darauf zurück, dass Reiterberger sich nach der Rückenverletzung in Misano im letzten Sommer körperlich und mental noch immer nicht voll erholt hat. Nun wird ab Assen Raffaele de Rosa die BMW S 1000 RR fahren.

Markus Reiterbergers Manager Werner Daemen versucht nun eine Lösung zu finden, damit sein Schützling sich wieder wohlfühlt und Selbstvertrauen findet. Dabei sucht Daemen sowohl nach Möglichkeiten in der Superbike-WM als auch in der



Markus Reiterberger: Neu orientieren

IDM. „Mir ist erst einmal wichtig, dass Markus ein Umfeld findet, mit dem er wieder auf sein altes Niveau kommt“, erklärt Daemen. „Derzeit weiß ich noch nicht, wie es weitergeht, wir sind nach allen Seiten offen. Bis Ende der Woche oder in der nächsten Woche sollten wir mehr wissen.“ ■

IDM Superbike 1000

Mayer: „Nur mitfahren reicht nicht, wir wollen mit Suzuki aufs Podium“

Luca Grünwald ist der erste Suzuki-Fahrer in der IDM, der auf der neuen GSX-R 1000 das Rollout vollzogen hat. Er glaubt, damit aufs Podium fahren zu können.

Von: **Anke Wieczorek**

Vor knapp zwei Wochen traf die Kiste mit der nagelneuen 1000er bei Teamchef Thomas Mayer ein. Er baute sie sofort rennfertig für die neue Superbike-Klasse um. Teamneuzugang Luca Grünwald testete das Motorrad jetzt auf dem Pannonia-Ring. Die Bedingungen waren keineswegs optimal: acht Grad Lufttemperatur, Wind, kalter Asphalt. Nach anderthalb Tagen und 50 Runden auf der 4,74 km langen Strecke war wegen des einsetzenden Regens Schluss. Grünwalds erste Erkenntnisse: „Die 1000er ist kompakt wie eine 600er und brutal leicht zu bewegen. Der Motor hat zu jeder Zeit



Gute Basis, aber keine Ersatzteile: Grünwald auf der Suzuki GSX-R 1000

Druck von unten.“ Mayer äußerte sich ebenfalls begeistert. „Ich bin das Motorrad 40 Kilometer auf der Straße eingefahren. Im Vergleich zu Konkurrenz-Modellen, die ich bewegt habe, ist die Suzuki eine Kampfmaschine. Grünwald ist mit ihr immer schneller geworden.“ Dabei ist derzeit nur die Standard-Elektronik verfügbar, wie sie auch im

normalen Serienmotorrad eingebaut ist. Die Kit-Elektronik kommt erst 2018. Auch in Sachen Ersatzteilversorgung brennt das Team auf Sparflamme. Bisher ist nur eine Verkleidung vorhanden. Welche Chancen rechnet sich Mayer jetzt in der IDM aus? „Wir treten an, um aufs Podest zu fahren, auch wenn es anfangs schwer sein könnte.“ ■

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM: LEON HASLAM

wird in Donington Park am 26.–28. Mai mit einer Wildcard im Puccetti-Team neben Randy Krummenacher antreten. Der Superbike-Vizeweltmeister von 2010 (damals auf Suzuki) und fünffache Laufsieger, der derzeit die Britische Superbike-Meisterschaft anführt, hatte bereits vor der Saison nach der Verletzung von Krummenacher die Testaufgaben für das Team übernommen, nun will er mit dem dort erarbeiteten Paket vor Heimpublikum eine gute Leistung zeigen.

IDM SUPERBIKE 1000

Freude sieht anders aus: Stefan Ströhlein wurde als Gesamtsieger der Suzuki GSX-R 750 Challenge von 2016 eine nagelneue GSX-R 1000 als Preis versprochen. Doch bisher gebe es keine Kommunikation mit dem ehemaligen Serienveranstalter noch mit dem Importeur. Der E-Mail-Verkehr lief bisher einseitig ab. Ströhlein fürchtet um seine geplante Saison in der IDM Superbike 1000. „Ich bin mit meiner kleinen Firma nicht in der Lage, das Bike aus der Kiste zu holen und wie die Großen der Szene alles innerhalb von zwei Wochen auf die Beine zu stellen.“

IDM SUPERSTOCK 600

Jonas Geitner will seine Karriere im Kawasaki Schnock Team Motorex fortsetzen. Der letztjährige Gesamt-Neunte der Superstock-600-Klasse kämpft aber noch mit dem Budget. In der 300er-Klasse wird mit Philipp Cavegn ein 16-jähriger Nachwuchsfahrer aus der Schweiz antreten. Team-Chefmechaniker Roman Raschle hat für ihn eine Ninja 300 aufgetrieben. Desweiteren stehen bei Raschle drei 1000er-Maschinen. Eine ist für seinen Landsmann Damien Raemy. Kawasaki Deutschland will einen Topfahrer verpflichten. Es gibt ihn bereits, aber ohne Vertragsunterschrift macht Kawasaki ein Geheimnis daraus.

Supercross-WM Seattle

Machtwechsel in Seattle

Marvin Musquin beendete in Seattle Eli Tomacs Siegesserie, aber das Kawasaki-As ist drei Rennen vor Saisonende neuer Supercross-WM-Spitzenreiter.

Von: Alex Hodgkinson

Es war Musquins zweiter Saisonsieg, und er wirkte auch als Schützenhilfe für seinen KTM-Teamkollegen Ryan Dungey, der nach einer Kollision in der Startkurve zum dritten Mal in dieser Saison das Podest knapp verfehlte.

Im Main Event über 20 Runden übernahm der Franzose bald die Führung von Jason Anderson und baute gleich einen komfortablen Vorsprung auf, während sich die beiden Titelkandidaten durch das Feld arbeiten mussten.

Tomac befand sich in der Startrunde auf Platz 10, während Dungey nach einer Kollision in einer fragwürdig konzipierten Startkurve Letzter war.

Schon zur Halbzeit befand sich Tomac, dessen Rundenzeiten eine Sekunde schneller als alle

anderen waren, auf Podestkurs. Aber ein weiterer Fahrfehler in Runde 11, als er abseits der Strecke sprang, warf ihn erneut hinter Anderson zurück. Der Star-Pilot von Kawasaki konnte sich erst in der vorletzten Runde Platz 2 endgültig sichern.

Dungey rettete Platz 4

Dungey arbeitete sich mühsam durch das Feld und war in Runde 7 unter den ersten Zehn. Fünf Runden vor Schluss war er erst Sechster, aber ein Sturz des zweitplatzierten Cooper Webb und ein Pass in der letzten Runde gegen David Millsaps retteten Rang 4.

Tomac und Dungey stehen drei Rennen vor Saisonende mit je 294 Punkten gleichauf an der WM-Spitze. Doch Tomac wird kommendes Wochenende in Salt Lake City wegen seiner Überzahl an Tagessiegen die rote Nummerntafel des WM-Leaders erstmals auf seiner Kawasaki tragen.

Musquin fehlen bei maximal 75 zu vergebenden Punkten 42 Zähler zum Spitzenduo. Der Franzose hat nur noch theoretische Chancen auf den Titel. Cole Seely war wegen eines Trainingssturzes nicht am Start. ■



Wenn zwei sich streiten ... gewinnt Marvin Musquin zum zweiten Mal

SUPERCROSS-WM

Seattle (USA)

14. WM-Lauf

1.	Marvin Musquin (F)	KTM
2.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
3.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
4.	Ryan Dungey (USA)	KTM
5.	Davi Millsaps (USA)	KTM
6.	Broc Tickle (USA)	Suzuki
7.	Blake Baggett (USA)	KTM
8.	Cooper Webb (USA)	Yamaha
9.	Chad Reed (AUS)	Yamaha
10.	Dean Wilson (USA)	Husqvarna

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 14 Rennen

1.	Eli Tomac (USA)	294 Punkte
2.	Ryan Dungey (USA)	294
3.	Marvin Musquin (F)	252
4.	Cole Seely (USA)	211
5.	Jason Anderson (USA)	208
6.	Blake Baggett (USA)	177
7.	Davi Millsaps (USA)	176
8.	Broc Tickle (USA)	158
9.	Dean Wilson (USA)	147
20.	Ken Roczen (D)	51

CrossCountry-Rallye-WM Abu Dhabi

Dakar-Sieger gewinnt Saisoneroöffnung

KTM-Pilot Sam Sunderland gewann nach der Dakar-Rallye in der Wüste von Abu Dhabi auch den ersten Lauf der Rallye-WM-Saison.

Von: Thomas Schiffner

Nach fünf Tagesetappen und dem Super Special hatte der erste britische Dakar-Gewinner einen Vorsprung von über sechs Minuten auf den chilenischen Husqvarna-Fahrer Pablo Quintanilla. Vor dem fünften und letzten Tag lagen mit Sunderland, Quintanilla, Paulo Gonçalves, Matthias Walkner und Pierre Alexandre Renet nicht weniger als fünf Piloten innerhalb von zwei Minuten. Der Ar-

gentinier Kevin Benavides, der die vierte Etappe gewonnen hatte, musste am letzten Donnerstag die undankbare Führungsarbeit übernehmen.

„Heimsieg“ für Sunderland

Der nur viertplatzierte Sunderland startete als Letzter, konnte aber einen nach dem anderen vor sich kassieren und gewann den entscheidenden Tag schließlich mit fast sechs Minuten Vorsprung auf WM-Titelverteidiger Quintanilla. „Auf diesen Sieg habe ich lange gewartet, und es ist großartig, zu Hause zu gewinnen. Heute früh wusste ich, dass ich im ersten Teil der Strecke hart attackieren musste“, sagte der Brite, der in Dubai lebt.

Quintanilla erklärte seine knappe Niederlage so: „Derjenige, der den Prolog gewinnt, hat

eine 80-prozentige Chance, das Rennen zu gewinnen.“

Der ehemalige Weltmeister Matthias Walkner sorgte für die zweite KTM auf dem Podium, mit einem Rückstand von acht Minuten auf den Sieger: „Das war ein ziemlich gutes Resultat. Dünen gehören nicht zu meinem bevorzugten Terrain.“ Vor dem letzten Tag hatte noch Honda-Pilot Gonçalves vor Walkner und Renet geführt! Der Portugiese verlor zwölf Minuten und wurde auf Rang 4 durchgereicht. ■

RALLYE-WM

Abu Dhabi Desert Challenge 01.–06.04.

1.	Sam Sunderland (GB), KTM	18:14.32,5 h
2.	Pablo Quintanilla (RCH), Husq	+6:13,7 m
3.	Matthias Walkner (A), KTM	+8:16,1 m
4.	Paulo Gonçalves (P), Honda	+11:10,3 m
5.	Pierre A. Renet (F), Husqvarna	+14:50,8 m



Premiersieg für Sunderland

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 Lauf

1.	Sam Sunderland (GB)	31 Punkte
2.	Pablo Quintanilla (RCH)	23
3.	Matthias Walkner (A)	19
4.	Paulo Gonçalves (P)	16
5.	Pierre A. Renet (F)	15

Belgischer Leader

Der belgische Pfeil-Kawasaki-Pilot Jens Gettemann sicherte sich den Auftakt der Masters-Saison 2017.

Von: **Thomas Schiffner**

Jens Gettemann, Miro Sihvonen und Max Palsson heißen die Sieger des Saisonauftaktes 2017 des ADAC MX Masters in Fürstlich Drehna. Bei bestem Rennwetter gab es in allen drei Klassen ausschließlich ausländische Siegfahrer. In den zwei Masters-Läufen ging es überaus turbulent zu. Im ersten Lauf kam es gleich in der Startkurve zu einem Crash, den der Däne Nikolaj Larsen ausgelöst hatte.

Larsen-Revanche in Heat 2

Neben ihm selbst forderte dieser letztlich harmlose Unfall zwei weitere prominente Leidtragende – Lokalmatador Christian Brockel und den Gaststarter aus der MX2-WM, Jorge Prado Garcia, der das Qualifikationstraining

gewonnen hatte. Die drei Involvierten verbesserten sich noch auf die Plätze 7 (Prado), 8 (Brockel) und 12 (Larsen), doch beim Kampf um den Tagessieg waren sie außen vor. Der belgische Kawasaki-Pilot Jens Gettemann gewann den Lauf vor Masters-Titelverteidiger Dennis Ullrich und Henry Jacobi.

In Heat 2 revanchierte sich Nikolaj Larsen mit dem Laufsieg und schaffte damit als Dritter den Sprung aufs Podium. Ullrich kam erneut als Zweiter ins Ziel, das reichte in der Tageswertung „nur“ zu Rang 2. Mit Platz 3 in Lauf 2 sicherte sich die Neuverpflichtung im Monster Energy Kawasaki Elf Team Pfeil, Jens Gettemann, den Tagessieg. ■



Nicht in Holland, sondern Fürstlich Drehna: Sieger Jens Gettemann

ADAC MX MASTERS

1. Lauf

1.	Jens Gettemann (B)	Kawasaki
2.	Dennis Ullrich (D)	KTM
3.	Henry Jacobi (D)	Husqvarna
4.	Bence Szvoboda (H)	KTM
5.	Angus Heidecke (D)	KTM

2. Lauf

1.	Nikolaj Larsen (DK)	KTM
2.	Dennis Ullrich (D)	KTM
3.	Jens Gettemann (B)	Kawasaki
4.	Brian Hsu (D)	Husqvarna
5.	Cedric Grobden (B)	KTM

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 Rennen

1.	Jens Gettemann (B)	45 Punkte
2.	Dennis Ullrich (D)	44
3.	Nikolaj Larsen (DK)	34
4.	Brian Hsu (D)	33
5.	Henry Jacobi (D)	30

X-Trial der Nationen Pau

Elf plus elf gleich Toni Bou

Spanien holte den erwarteten elften Nationen-Sieg. Das deutsche Duo schlug sich achtbar.

Von: **Thomas Schiffner**

Wie von niemandem anders erwartet, gewann das iberische Duo mit dem frischgekrönten X-Trial-Champion Toni Bou und Montesa-Honda-Teamkollege Jaime Busto in Pau mit haushohem Vorsprung das Indoor-Nationen-Trial vor Großbritannien und

Gastgeber Frankreich. Bou ergänzte damit seine elf Einzel- um elf Team-Titel.

Silber für die Briten

Der „überirdische“ Katalane kassierte einen einzigen Strafpunkt auf der zweiten Runde.

Hier schafften es die Briten James Dabill/Jack Price, trotz 15 Strafpunkten einen Punkt vor dem französischen Duo Alexandre Ferrer/Benoit Bincaz zu bleiben und damit Silber zu gewinnen. Dass der WM-erfahrene Franz Kadlec und der weniger routinierte Jarmo Robrahn in diesem Fünferfeld keine Chancen

hatten, war kalkulierbar. Doch die Deutschen unterlagen Italien nur um 8 Punkte, und in der ersten Runde blieben sie sogar vor Grattarola/Petrella! ■

NATIONEN-X-TRIAL-WM

1.	SPANIEN	6 Strafpunkte
	Toni Bou, Montesa	1
	Jaime Busto, Montesa	5
2.	GROSSBRITANNIEN	21 Strafpunkte
3.	FRANKREICH	22 Strafpunkte
4.	ITALIEN	27 Strafpunkte
5.	DEUTSCHLAND	35 Strafpunkte
	Jarmo Robrahn, Beta	25
	Franz Kadlec, GasGas	10

NACHRICHTEN

MOTOCROSS: ERSATZ FÜR ROCZEN NOMINIERT

Honda USA hat eingesehen, dass der Gesundheitszustand von Ken Roczen die Verteidigung seines amerikanischen Freilufttitels nicht zulässt. Christian Craig wurde als Ersatz an der Seite von Cole Seely für die komplette Serie zwischen Mai und August verpflichtet. Der 25-jährige Christian, Sohn des ehemaligen ADAC-SX-Stars Mike, ist Sechster der 250ccm-SX-Ostküstenmeisterschaft auf Geico-Honda, hat aber schon reichlich Erfahrung auf einer 450er gesammelt.

MXGP: RUSSLAND-GP GESICHERT

Der 10. Lauf der MXGP-WM am 11. Juni in Orlyonok (RUS) wird definitiv durchgeführt. Viele WM-Teilnehmer hatten einen Ausfall befürchtet, weil es seit der Bekanntgabe des Termins ruhig geworden war. Vertreter der Organisation im Sportkomplex umweit des Olympia-Ortes Sotschi werden am Wochenende beim GP Trentino vor Ort sein.

SPEEDWAY: DEUTSCHER SIEG IN WITTSTOCK

Beim internationalen Paar-Speedway in Wittstock gewann ausgerechnet das einzige rein deutsch besetzte Team: Tobias Kroner (14+5 Punkte) und der erst 17-jährige Lukas Fienhage (15) gewannen mit 4 Punkten Vorsprung auf die dänisch-deutsche Kombination Mads Hansen (17+1)/Christian Hefenbrock (8+1). Sie siegten im Stechen um Platz 2 gegen Darrel de Vries (NL) und den überragenden Kai Huckenbeck, der alle seiner sieben Läufe gewann.

LANGBAHN-GP: WILDCARD FÜR MAX DILGER

Für den Auftakt zur Langbahn-Weltmeisterschaft am 25. Mai im pfälzischen Herxheim erhielt der Badener Max Dilger (27) die Veranstanter-Wildcard. Mit Michael Härtel und Stephan Katt starten somit drei Deutsche.

„Weitere Siege folgen, wenn wir hart arbeiten“

Jeremy Seewer fährt am Wochenende als MX2-WM-Leader zum ersten europäischen GP des Jahres in Trentino.

Von: Alex Hodgkinson

Erster GP-Sieg, WM-Leader – dieses Jahr ist alles schnell gelaufen.

Ja, letztes Jahr war ich so oft Zweiter und so nah dran; vor allem in Frauenfeld war der Sieg möglich. Es ist schön, dass alles so früh im Jahr gekommen ist, vor allem nach dem schlechten Start in Katar. Da lief nichts, und wir hatten gleich 25 Punkte Rückstand. Aber es lag vor allem an den Starts – und da haben wir aufgeholt. Wir haben einiges erreicht, aber wir müssen weiterhin hart arbeiten und fokussiert bleiben.

Pauls Jonass scheint dein Hautgegner zu sein?

Ja, aber ich habe in Mexiko bewiesen, dass ich ihn im direkten Kampf schlagen kann. Schon in Argentinien war ich an ihm dran. Wir müssen daran arbeiten, dass wir in den ersten drei Runden den direkten Anschluss finden, dann werden weitere Siege von selbst folgen.



Jeremy Seewer

Geburtstag: 18.07.1994
Geburtsort: Bülach (CH)
Herkunftsland: Schweiz

KARRIERE

2006: Schweizer Meister 65 ccm
2008: Schweizer Meister 85 ccm
2011: Jun.-WM 125 ccm Pl. 2
2012: EMX 250 ccm Platz 5
2013: EMX 250 ccm Platz 2
2014: MX2-WM Platz 10
2015: MX2-WM Platz 5
2016: MX2-WM Platz 2 (Suzuki)
2017: MX2-Führender (Suz.)

Wer kann sonst noch gefährlich sein?

Neben Jonass ist Benoit Paturel der gefährlichste Gegner. Julien Lieber kann immer für Überraschungen sorgen – und gegen Ende der Saison könnte Thomas Olsen richtig gefährlich sein. Er ist noch nicht siegverdächtig, aber er fährt schon sehr konstant.

»MIR HILFT MEINE BERUFSERFAH-RUNG; DIE GEGNER SIND IMMER NUR MOTOCROSS GEFAHREN.«

Jeremy Seewer

Wie steht es mit deinen Starts?

Eigentlich sind wir ganz gut aus dem Startgatter, obwohl es für alle in der Höhenlage von Argentinien und Mexiko schwierig war. Das Gatter selbst ist bei jedem Überseelauf anders gewesen. In Asien waren da große Löcher mit viel Grip und es war schwieriger, die Drehzahl zu kontrollieren. In Argentinien gab es kleine Löcher und das Hinterrad drehte durch. Es sind viele Faktoren, die zusammenkommen müssten. Ich glaube, beim Topspeed sind wir auf einer Höhe mit KTM; sicherlich haben wir keine Nachteile.

Wo bist du im Vorteil?

Meine Erfahrung, nicht nur als Rennfahrer, aber auch im normalen Leben. Ich glaube, dass ich als Person eine gewisse Reife mit meiner Berufserfahrung habe, während die Gegner immer nur Motocross gefahren sind. Ich hatte nie jemanden außer meinem Vater als persönlichen Berater und habe mir selbst vieles beigebracht. Natürlich habe ich Stefan Everts als Teamchef, aber er ist nicht allein für mich da. Trotzdem, wenn es darauf ankommt, weiß er natürlich, wo der Schwerpunkt im Team liegt.

In Mexiko warst du richtig gut drauf. Wie erklärst du das?



Jeremy Seewer (links) mit seinem deutschen Mechaniker Basti Krieg



Seewer: Nicht nur schnell, auch akrobatisch begabt

Ich flog zum ersten Mal Business-Klasse und habe das selbst bezahlt. Die Entscheidung habe ich im letzten Moment getroffen. Ich bin zwei Tage vor der Abreise beim Training auf meinen linken Unterarm gestürzt, und am nächsten Morgen war alles ein bisschen steif. Ich wollte mir die Strapazen eines Zwölf-Stunden-Fluges in der Economy-

Klasse nicht zumuten. Die Investition hat sich gelohnt.

Erwartest du viel Unterstützung in Trentino?

Ja, ich hoffe es. Arco ist nicht so weit von der Schweiz. Ich glaube, es werden viele rot-weiße Fahnen da sein und Kuhglocken zu hören sein. Ich freue mich schon darauf. ■

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



GT Giulia 2.9 V6 Bi-Turbo 510 PS, EZ 10/2016, 5500 km, 375 kW, Alcantara, 3D Navi, Heckspoiler, Diffuser, Komfort-Paket, 900 Watt Anlage, VB 83.990,- € (MwSt. awb.), 52396 Heimbach, Tel. 02446/809531, baba4769@web.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38285

Audi

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

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

BMW

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

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

Z3 Coupé gesucht. 0171/4167106

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

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

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600

www.bmw-gebrauchtwagen.com

www.mariani.de

Sound, Leistung, Felgen + Fahrwerke
Das Tuningprogramm für Individualisten. mariani - Familienbetrieb seit 1985. Tel. +49 (0) 5264 / 8601 @:info@mariani.de

BMW Alpina

Roadster S gesucht. 0171/4167106

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400

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

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700

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

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

Jaguar

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

Lamborghini

Silhouette gesucht. 0171/4167106

Lexus

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

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

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERTREBS GMBH

G 500 4x4* NEUWAGEN, MY 2017, EZ 01/2017, dt. Auslieferung, SOFORT - HOHER NACHLASS! Inz. mögl. 219.888,- € MwSt. awb. Verbr. l/100 km: in,orts 17,2; auß.orts 12,3; komb. 13,3; CO2 komb. 323g/km, CO2-Effizienz: G. Tel. 08151-28808
AVG Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38211

SLK 55 AMG wenig km gesucht.
0171/4167106

CLS AMG S4 M. ü.50%, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led., sw., 35000 km, NP: 160.000,-, VB 79.800,-. T. 0171/3491847

www.mariani.de

Osterpreise für alle 500er und AMG Auspuff / Sound, Felgen, Leistung, etc. Rufen Sie jetzt an: +49 (0) 5264 / 8601 mariani - Familienbetrieb seit 1985 @:info@mariani.de

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

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

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

Mercedes

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



Arktikweiß - der lässt keinen kalt! Vito 119 CDI Mixto - „HARTMANN VP Spirit“, Messefahrzeug mit High Class Ausstattung, EZ 02/2017, ca. 2000 km, dynamischer VP Spirit Spoilersatz, Sportradsatz 19 Zoll, luxuriöse Handbelegung im Karostepp-Design (schwarz), einmalige Innenraumveredelung komplett schwarz, 5-Sitzer mit LKW Zulassung, Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, Klima, AHK abnehmbar u.v.m., Verbr. l/100 km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb. 157 g/km, CO2-Effizienz A, 78.200,- € (MwSt. abw.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38212

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



Vans- sportlich- einzigartig "VAN-SPORTS Camper" HARTMANN VP Spirit (Vito 119 CDI) - Hubbaldach u. Klappbett, 4 Schlafplätze, Küchenblock, Möbel jederzeit herausnehmbar! EZ 09/2015, ca. 16000 km, Aerodynamikpaket VP Spirit für die Optik, Sportfedersatz, Alu-Sportradsatz mit 245/45 R20 für die Dynamik, V8 Sound, Leistung, Leder u. weitere Pakete für die edle Sportlichkeit, Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m., 73.000,- € (MwSt. abw.) VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38214

Michalak



Michalak C7 Sammler, 1 x komplett aufgebaut und zugelassener Michalak C7 Roadster auf Smart Roadster Basis EZ 08, 61 PS, 79000 km + 1 x kompletter Bauplatz/Ersatzträger aller Teile und Smart Roadster Basis inkl. Anleitung. 13.500,- €. Tel. 0170/3157669
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38309

Mini

Leistungskits inkl. Vmax für alle MINI! Ganz neu: MINI F56 Cooper S bis 235 kW/320 PS 450 Nm. www.wintertuning.de H

Morgan

Aero gesucht. 0171/4167106 H

Oldtimer

Kaufe gerne Oldtimer/Exoten. Bitte alles anbieten! 07131/579275 o. 0172/7683296 H

Porsche

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



Cayman GT4, 2000 km, Indischrot, Vollausstattung, Neuzustand, aus Sammlung, keine Rennstrecke. Gebote an SchweizerA@web.de

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

911 993, Cabriolet, blau-metallic, Tiptronic, EZ 6/1994, 200 kW (272 PS), Klimaautomatik, 125000 km, seit 1999 in 3. Hand, Garagenwagen, nur von April bis Okt. genutzt, Top-Zustand, Nichtraucherfahrzeug, Preis VB. 38126 Braunschweig, Tel. 0173/9341941, h.tenzer@brunswick-marketing.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38165

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

Boxter GTS/Spyder ges. 0171/4167106 H

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

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



997 GT2, 16000 km, silber, aus Sammlung, Neuzustand, keine Rennstrecke. Gebote an SchweizerA@web.de

968 CS gesucht. 0171/4167106 H

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

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



speedART SP91-480EVO auf Basis Porsche 991 Carrera S, EZ 04/16, 480 PS, 21" Räder, Sport-Auspuff mit Active-Sound System, Exklusiv-Interieur uvm., 139.991,- € (Mwst. ausw.). speedART Automobil Design UG (haftungsbeschränkt), Im Stöckach 22, 70839 Gerlingen, Tel 07156-1774262, www.speedART.de H

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Renn/Rallye

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

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

ISA-RACING MOTORSPORTZUBEHÖR



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

SCHARF und SCHNELL:
www.CATCAM.S BE
TEL: +32 (0)3 320.25.80
° **NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR**
[Ventilfeder, -Teiler, NW-Räder, ...]
° **RENN PLEUEL**
[SAE 4340, geschmiedet]

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

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

ZF MOTORSPORT
Renn- und High Performance Kupplungen
Service - Verkauf -
Wartung & Instandsetzung - Beratung
bsa CORSE
TECHNOLOGY FOR SPORT
e-mail: info@bsa-corse.de

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

Renntransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, kippbar, 100 km/h, Ladaklappen, elektr. Seilwinde. Neu! Ab 17.900,- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211-54169751 oder Mobil +49 (0)172-7186266 H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Seat

www.autodiscount-nrw.de H

Skoda

www.autodiscount-nrw.de H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Volvo

Fa. Osmann kauft Ihren Volvo. Tel. 0171/5244461 H

VW



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

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 Helmrich, Alex Hodgkinson,
Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
Imre Paulovits, Thomas Schiffler, 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 Rammes, Kai Feyerabend (Stv.),
Burkhard Knopke
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger

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

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

ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1613
Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379

Druck:
Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180
78467 Konstanz
Vertrieb:

DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
Am Sandtorkai 74
20457 Hamburg
Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)

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

F1-Fanwünsche Zum F1-Kommentar, MSa 16/2017

Ich bin seit nunmehr genau 44 Jahren F1-Fan und möchte hiermit ein paar Zeilen zu Ihrem guten Kommentar loswerden.

Ja, die Autos sehen in der Rundumsicht toller denn je aus, größer, breitere Reifen – ein richtiger Schritt. ABER: Diese Finne auf der Airbox zerstört meines Erachtens den ganzen neuen Look. Bei Sportwagen in der WEC lasse ich mir das eingehen, aber nicht bei der Formel 1. Da finde ich den Halo, oder was auch immer kommen wird, ja noch schöner, als Ästhet.

Insgesamt gesehen ist mir die neue Formel 1 seit 2014 aus technischer Sicht viel zu kompliziert und zu teuer für die Teams. Wobei ich betonen möchte, dass ich alternativen Antrieben durchaus sehr aufgeschlossen bin (Formel E gefällt mir sehr gut, bis auf den Look der Autos). Aber man sieht es ja auch in der WEC – Hybrid-Technik ist so, im Moment, zu kostspielig. Und der Abstand in der Formel 1 zwischen Mercedes, Ferrari, Red Bull und vielleicht noch Williams zu den anderen Teams wird immer größer.

Was mich aber am meisten an der modernen Formel 1 stört, sind diese DRS-Zonen bei den Rennen – künstliche Überholmöglichkeiten, ein Krampf für mich – sowie ganz erheblich die Flügelchen hinten und Flügelchen vorne und da und dort und oben und unten an den Autos, zumindest die letzten Jahre.

Die von der Technik her von mir geschätzte Formel E schießt da für mich jedoch den Vogel ab, ein unförmigeres Design gibt's für mich nicht. Diese Autos schauen für mich mal richtig ätzend aus.

Warum braucht es denn diese DRS-Zonen? Hat es jahrzehntelang in der F1 nicht gebraucht!

Und warum ist die F1 im Design nicht etwas einfacher, wie die von mir früher verehrte „alte“ Formel 5000 beziehungsweise nun die neue „New Australien F 5000 Series“?

Wolfgang Troll, per E-Mail

Ein kompletter Neuanfang in der Formel 1 wäre übertrieben, wir wünschen uns erst einmal folgende Änderungen: höhere Anforderungen, um die Superlizenz zu erhalten; Mindestalter von 21 Jahren für die Fahrer; einen infernal Powersound – Mann, was hat früher der Harthwald gezittert und die Eifel gewackelt; mindestens zwei Reifenhersteller – am besten fänden wir, wenn die Reifenmarken vor jedem Rennen an die Teams verlost würden.

Ellen und Olli Wirtz,
D-41517 Grevenbroich

Mit Sorge habe ich das Formel-1-Rennen in Australien verfolgt. Was bringt es dem Fan, wenn die Autos um circa 4 bis 5 Sekunden pro Runde schneller sind, aber aufgrund der noch ausgeklügelteren Aerodynamik nicht mehr überholt werden können?

Die DRS-Zonen länger zu machen, ist komplett am Thema Rennsport vorbei. Die Autos müssen mit einer so einfachen Technik gebaut werden, dass endlich wieder ohne Hilfe des klappbaren Heckflügels überholt werden kann. Es kann doch nicht sein, dass aufgrund verwirbelter Luft nur im Abstand von 100 Metern hintereinander hergefahren werden kann. Wenn überholen selbst dann nicht klappt, wenn der Hintermann 2 Sekunden pro Runde schneller ist, dann läuft etwas falsch. Beim Bau der neuen Autos für 2017 ist somit eine große Chance vertan worden. Auch die Hybrid-Motorentechnik ist viel zu kompliziert und teuer. Zudem bringt man aus diesem Motorenkonzept keinen Rennsport-Sound zu den Fans. Wie wichtig der

„Ton“ ist, kann bei Ihnen ab der Saison 2014 in vielen Leserbriefen verfolgt werden.

Michael Pfrommer, per E-Mail

DTM-Status Zur Lage in der DTM, MSa 16/2017

Es ist schon erstaunlich: Die eine Serie, bei der es dringend Verbesserungen im sportlichen wie technischen Bereich braucht (F1) wird wohl noch Jahre benötigen bis man sich auf ein vernünftiges Reglement einigt. Im Gegensatz dazu ist man in der DTM offensichtlich der Meinung, fast im Zwei-Jahres-Rhythmus alles über den Haufen werfen zu müssen.

Als ob der Verlust von gleich sechs Autos für den Fan nicht schon schwer genug zu verdauen wäre, wird wieder an der Aerodynamik und am sportlichen Ablauf rumgedoktert, wie üblich ohne sichtbare Verbesserung der Rennen, aber garantiert wieder Grundlage für endlose Diskussionen. Leute, lasst das Reglement sich doch einfach über ein paar Jahre entwickeln! Auch das leidige Thema Internationalisierung Richtung Asien und USA sehe ich kritisch: Klar sind das wichtige Märkte, nur war das Interesse in Japan von Beginn an sehr halbherzig, und es glaubt ja wohl niemand ernsthaft, dass sich NASCAR-USA von den Deutschen erklären lässt, wie Tourenwagenrennen aussehen sollen. So ein Versuch ist unter dem Kürzel ITC schon einmal grandios gescheitert.

Marc Ziegler,
D-76287 Rheinstetten

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, 13. April

19.25 Rallye-WM Frankreich, Power Stage (Wh.) Sport 1+

Freitag, 14. April

12.55 F1 Bahrain, FP1 **LIVE** (Wh: 15.15/20.30) Sky Sport 1

16.55 F1 Shanghai, FP2 **LIVE** n-tv/ORF1

16.55 F1 Shanghai, FP2 **LIVE** (Wh: 18.45) Sky Sport 1

Samstag, 15. April

09.30 ADAC Hessen Rallye Vogelsberg (Wh.) n-tv

12.05 Formel 2 Bahrain, Rennen 1 **LIVE** Sky Sport 1

12.10 Formel-3-EM Silverstone, Rennen 2 **LIVE** n-tv

13.30 Langstr.-WM Silverstone, Quali **LIVE** Sport 1

13.55 F1 Bahrain, FP3 **LIVE** (Wh: 15.30) Sky Sport 1

15.15 ELMS, Silverstone **LIVE** motorsport.tv

16.50 F1 Bahrain, Qualifying **LIVE** (Wh: 18.30) Sky Sport 1

16.55 F1 Bahrain, Qualifying **LIVE** RTL/ORF1/SRF2

20.00 TCR Int. Series Bahrain, Rennen 1 motorsport.tv

Sonntag, 16. April

10.10 Formel-3-EM Silverstone, Rennen 3 **LIVE** n-tv

12.30 Langstr.-WM, Silverstone **LIVE** (w.: 15.25) Sport 1+

12.45 Langstrecken-WM, Silverstone **LIVE** motorsport.tv

13.10 Formel 2 Bahrain, Rennen 2 **LIVE** Sky Sport 1

14.30 Langstr.-WM, Silverstone **LIVE** (w.: 16.45) Sport 1

16.55 F1 Bahrain, Rennen **LIVE** (Wh: 19.15) Sky Sport 1

17.00 F1 Bahrain, Rennen **LIVE** RTL/ORF1/SRF2

18.00 Langstrecken-WM, Silverstone **LIVE** Eurosport 1

23.40 TCR Int. Series Bahrain, Rennen 2 motorsport.tv

Motorrad

Samstag, 15. April

14.45 Langstr.-WM, Le Mans **LIVE** (weiter: 23.00) Eurosport 2

Sonntag, 16. April

07.00 Langstr.-WM, Le Mans **LIVE** (weiter: 13.00) Eurosport 2

19.55 MX2-WM Trentino, Rennen 1 **LIVE** motorsport.tv

20.45 MXGP-WM Trentino, Rennen 1 **LIVE** motorsport.tv

21.40 MX2-WM Trentino, Rennen 1 **LIVE** motorsport.tv

22.35 MXGP-WM Trentino, Rennen 1 **LIVE** motorsport.tv

Montag, 17. April

ab 21.00 Brit. Superbikes Brands Hatch, die Rennen Eurosport 2

Livestreams

Samstag, 15. April

15.25 TCR Int. Series Bahrain, Rennen 1 tcr-series.tv

Sonntag, 16. April

11.15 TCR Int. Series Bahrain, Rennen 2 tcr-series.tv

12.30 Langstrecken-WM, Silverstone sport1.de

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

15./16.4. Formel 2, Sakhir BRN

15./16.4. Formel-3-EM, Silverstone GB

15./16.4. TCR Int. Series, Sakhir BRN

16.4. Formel-1-WM, Sakhir BRN

16.4. Langstrecken-WM, Silverstone GB

Motorrad

15.4. Speedway-Bundesliga, Pocking D

15./16.4. Langstrecken-WM, 24h Le Mans F

16.4. Motocross-WM, Pietramurata/Trentino I

17.4. Speedway-Bundesliga, Landshut D

Vorschau



WEC 6h Silverstone: Wer gewinnt Runde 1 im Duell Porsche gegen Toyota?



EWC 24h Le Mans: Nach den Testbestzeiten geht YART als Favorit ins Rennen



Formel-1-GP Bahrain: Wüstenschlacht zwischen Vettel und Hamilton



TCR Bahrain: Der Tourenwagen-Zirkus gastiert am Persischen Golf

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, 70182 Stuttgart, Registereintrich Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Brand, Norbert Lehmann, Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Überschiele, Christina Dohmann, Dr. Michael Rätzke, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als bestellender Unternehmer, 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. 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, 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-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, Glibukiger-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.

Ich wähle folgenden Gutschein: (bitte nur 1 Kreuz machen)
 1. Amazon.de, Wert: 30,- € (nur in D und A bestellbar) 2. JET, Wert: 30,- € (nur in D bestellbar) 3. BestChoice, Wert: 30,- € (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 Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: **MOTORSPORT aktuell** AboService, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum _____ Unterschrift _____

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