

Aboservice: 07038 Stuttgart - www.motor-aktuell.de; Fotografiert von: Z. Z. / gpi

MOTOR SPORT aktuell

NR.14 / 22. MÄRZ 2017

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



Formel 1 Australien / Melbourne

Saisonstart

MotoGP Katar / Losail



FI-Interview: Pascal Wehrlein
**Sauber-Neuzugang
vor schwerem Start**

IMSA 12h-Rennen Sebring
**Cadillac-Dreifachsieg
und harte GT-Kämpfe**

MotoGP-Interview: Jonas Folger
**Große Ziele nach
starken Testfahrten**

Inhalt

Automobil:

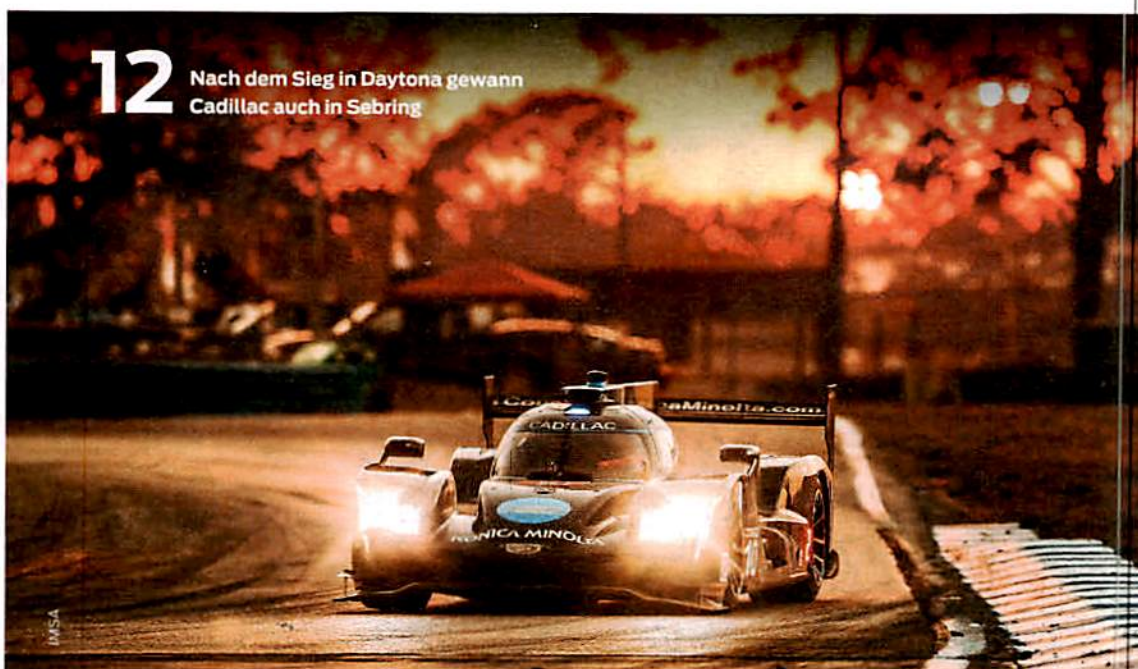
- Formelsport** Unsere Wunschliste zur neuen Formel-1-Saison **S. 4**
- Formelsport** Sauber-F1-Pilot Wehrlein im Interview **S. 8**
- Formelsport** Force Indias neues Kleid und weitere News **S. 10**
- Sportwagen** Cadillac auch in Sebring dominant **S. 12**
- Sportwagen** So gewann Corvette den GT-Krimi in Sebring **S. 14**
- Sportwagen** Mercedes souverän GTD-Sieger in Sebring **S. 16**
- Sportwagen** Offene Fragen in der VLN und mehr News **S. 18**
- Rallyesport** WRC-News, ÖRM-Auftakt und mehr **S. 20**
- Tourenwagen** Tests von DTM und WTCC & mehr News **S. 22**
- Leserwahl** Die Ergebnisse der Automobil-Kategorien **S. 26**

Motorrad:

- Rennkalender** Alle wichtigen Termine auf einen Blick **S. 24**
- Leserwahl** Die Ergebnisse der Motorrad-Kategorien **S. 28**
- MotoGP** Die große Vorschau auf die neue Saison **S. 30**
- Motorrad-WM** Interview mit Aufsteiger Jonas Folger **S. 34**
- Motorrad-WM** Wissenswertes zur neuen Saison **S. 36**
- Straßensport** So liefen Daytona 200 und Daytona TT **S. 37**
- Straßensport** Die neuesten Hintergründe aus IDM und Co. **S. 38**
- Motocross-WM** Gajser dominiert, Seewer WM-Leader **S. 40**
- Offroad** SuperEnduro-WM, Supercross-WM und mehr **S. 42**

Leserservice:

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



12 Nach dem Sieg in Daytona gewann Cadillac auch in Sebring



34 Interview: Jonas Folger möchte in der MotoGP auftrumpfen



22 Beim zweiten DTM-Test ging das große Versteckspiel weiter

In unserer Leserwahl stellen wir Ihnen die Gewinner vor

28



GETRIEBE IM FOKUS

Auch eine Woche nach der Rallye Mexiko wird das Getriebe im Ford Fiesta WRC von Sébastien Ogier untersucht. Der Ball liegt bei der FIA. Eine nachträgliche Disqualifikation hätte fatale Folgen. Welche, das lesen Sie auf **Seite 20**

HUFF FLIEGT ALLEN DAVON

Rob Huff dominierte die WTCC-Testfahrten in Monza nach Belieben. Wie sind die Zeiten einzuordnen? Und wie stark ist die Konkurrenz? Wir klären diese Fragen auf **Seite 22**

IMMER WIEDER ESCLICK

Beim 200-Meilen-Rennen in Daytona siegte einmal mehr Danny Eslick. Diesmal jedoch auf Yamaha. Sein schärfster Rivale, den er im Schlusspurt ausbeschleunigte, wurde vom Podest geworfen. Mehr auf **Seite 37**

40

Auf 2000 Meter Höhe läutete die Motocross-WM die dritte Runde ein



Unser Wunschzettel an die Formel 1

Hoffnung ist der stärkste Antrieb in der Formel 1. In einer Saison, in der alles neu sein soll, haben wir konkrete Wünsche an die Hauptdarsteller, was anders werden muss.

Von: **Elmar Brümmer**

Wohin adressiert man so einen Wunschzettel denn jetzt überhaupt? Die alte Adresse am Princes Gate im feinen Londoner Stadtteil Knightsbridge gilt ja jetzt nicht mehr. Dort residiert Bernie Ecclestone jetzt allein, samt der Handgranate, die dort den Rang eines Kunstwerks einnimmt. Die neuen Besitzer sind umgezogen innerhalb der Stadt, nahe an den Piccadilly Circus. Ein riesiger Kreisverkehr, das hat ja auch etwas Symbolhaftes. Aber mit dem Umzug verbindet sich schon der erste Wunsch: Bernie hat bei all seinen Schrulligkeiten als Erfinder der Motorsportvermarktung der Formel 1 unschätzbare Dienste geleistet, er hat aber auch die Modernisierung verhindert. Deshalb möge er das tun, was man mit 86 ungeniert tun kann: den Ruhestand genießen. Doch für einen Job als Frühstücksdirektor ist er sich zu schade, seiner Meinung nach vielleicht auch zu jung. Sein eigentlicher Sport sind die Politik und die Intrigen, und Flavio Briatore könnte sein Botschafter sein. Es wird also nicht lange dauern, bis wieder von Piratenserien und Gegenformeln die Rede ist. Das wird er genießen, nicht die Rente.

Unser Wunsch: Verabschiedet euch von den alten Zeiten, sonst wird das nix mit dem Neuanfang.

Den zweiten Wunsch können wir gleich im Anschluss abhaken, ist er doch artverwandt. Nico Rosberg hat es nur kurz ohne For-

mel 1 ausgehalten in seinem neuen Leben, schon stand er in Barcelona bei den Testfahrten wieder in der Boxengasse und bezeichnete die neue Rennwagengeneration als „richtige Monster“. Alles Zufall, alles Höflichkeit. Na klar. Schon laufen Wetten im Fahrerlager, wann man den abgetretenen Champion über seine Rolle als Mercedes-Botschafter hinaus wieder regelmäßig an der Piste sehen wird, vielleicht als Experten für einen Fernsehsender. Jederzeit lassen sich daraus Comeback-Gerüchte basteln. Das hält den 31-Jährigen im Geschäft, aber es hilft der Formel 1 nicht. Lewis Hamilton ist zwar um die Revanche gebracht, doch der verwaiste Thron und eine ganze Handvoll Kronprinzen verspricht auch bei den Fahrern eine andere Spannung.

Unser Wunsch: Dass die Formel 1 neue Stimmen bekommt.

Es ist eine schöne Ironie des Schicksals, dass die beiden Superhirne der Formel 1 in dieser Saison wieder vereint sind – allerdings in unterschiedlichen Rollen. Ross Brawn als neuer Sportdirektor hat jetzt darüber zu wachen, dass es Regeln gibt, die eine bessere Show ermöglichen (wozu er die überdimensionierten Haifischflossen hinter dem Cockpit ausdrücklich nicht zählt). Adrian Newey ist seiner Aufgabe treu geblieben, den Extremisten in der Aerodynamik zu geben, der jedes Schlupfloch im Reglement noch mit einem Zusatzflügelchen versieht. Brawn müsste den ehemaligen Rivalen im Sinne des Sports eigentlich unterstützen. Dazu muss man aber erst einmal sehen, welcher RB13 sich da in Melbourne vorstellt. Denn das Testauto war lediglich die Grundausrüstung, da kommen noch mal ein paar Extras ab Werk. Hoffentlich. Denn Red Bull Racing, das hat sich schon im letzten Jahr gezeigt, bringt jene Frische in den Titelkampf, die es nach einsamen

Jahren ganz in Silber dringend braucht. Newey braucht dazu kein großes Spektakel. Der Konstrukteur will das schaffen, in dem er einfach nur die Luftverwirbelungen kontrolliert.

Unser Wunsch: Dass der Segen der neuen Aerodynamik sich im direkten Duell nicht gegenseitig aufhebt.

Lewis Hamilton wieder allein zu Hause. Das soll jetzt nichts gegen Valtteri Bottas sein. Der Finne ist ein ordentlicher Fahrer mit Ambitionen und die bestmögliche Wahl, die Mercedes blieb. Ob das allein reicht, den Ex-Champion so herauszufordern, wie das Mercedes-Team es sich wünscht und braucht? Die Zeit der Doppelerfolge scheint vorbei. Hamilton hat gleich auf Harmonie gemacht, aber das hat wenig bis nichts zu bedeuten. Im besten Fall gesteht er seinem Nebensitzer die Rolle als Adjutant zu. Den Machtkampf gegen Rosberg hat er trotz verlorenem Titel gewonnen, den gegen sein Team auch. Auf dem Weg zu seinem vierten Titel, um das große Idol Ayrton Senna zu überholen, wird der bestimmende Fahrer der letzten Jahre weiter keine Rücksicht nehmen. Um den Kampfgeist muss man sich bei Hamilton aber keine Sorgen machen, als natural born Racer empfindet er das neue Reglement so, als sei es ausschließlich für ihn und seine Fähigkeiten gemacht.

Unser Wunsch: Egal von wem, Lewis Hamilton muss ans Limit gebracht werden.

Übergangsjahr, was für ein schreckliches Wort. So schlimm, dass es selbst Monisha Kaltenborn vom geretteten Sauber-Rennstall nicht in den Mund

nehmen will. Weil es nicht gerade von großen Ambitionen kündigt. Deshalb hat Renault – als Werksteam und als Motorenlieferant – auch kein Übergangsjahr mehr vor sich. Das hatte man nämlich schon. Jetzt fahren die Franzosen, vor allem der generalüberholte Motor, auf Bewährung. Das enorme Selbstbewusstsein muss an Leistungswerten ablesbar werden, einen Drehzahl-durchhänger, wie er in bestimmten Kurven festgestellt worden war, wird Konzernchef Carlos Ghosn nicht mehr akzeptieren – und Partner Red Bull Racing nach der gerade wieder gekitteten Zweckfreundschaft erst recht nicht. Zuverlässig schnell muss das Aggregat werden – und zwar schon vor dem Europastart in Barcelona, wo das nächste Update angesagt ist. Der Neu-Franzose Nico Hülkenberg ist der, dessen Karriere davon abhängt: endlich mal zur richtigen Zeit am richtigen Ort sein.

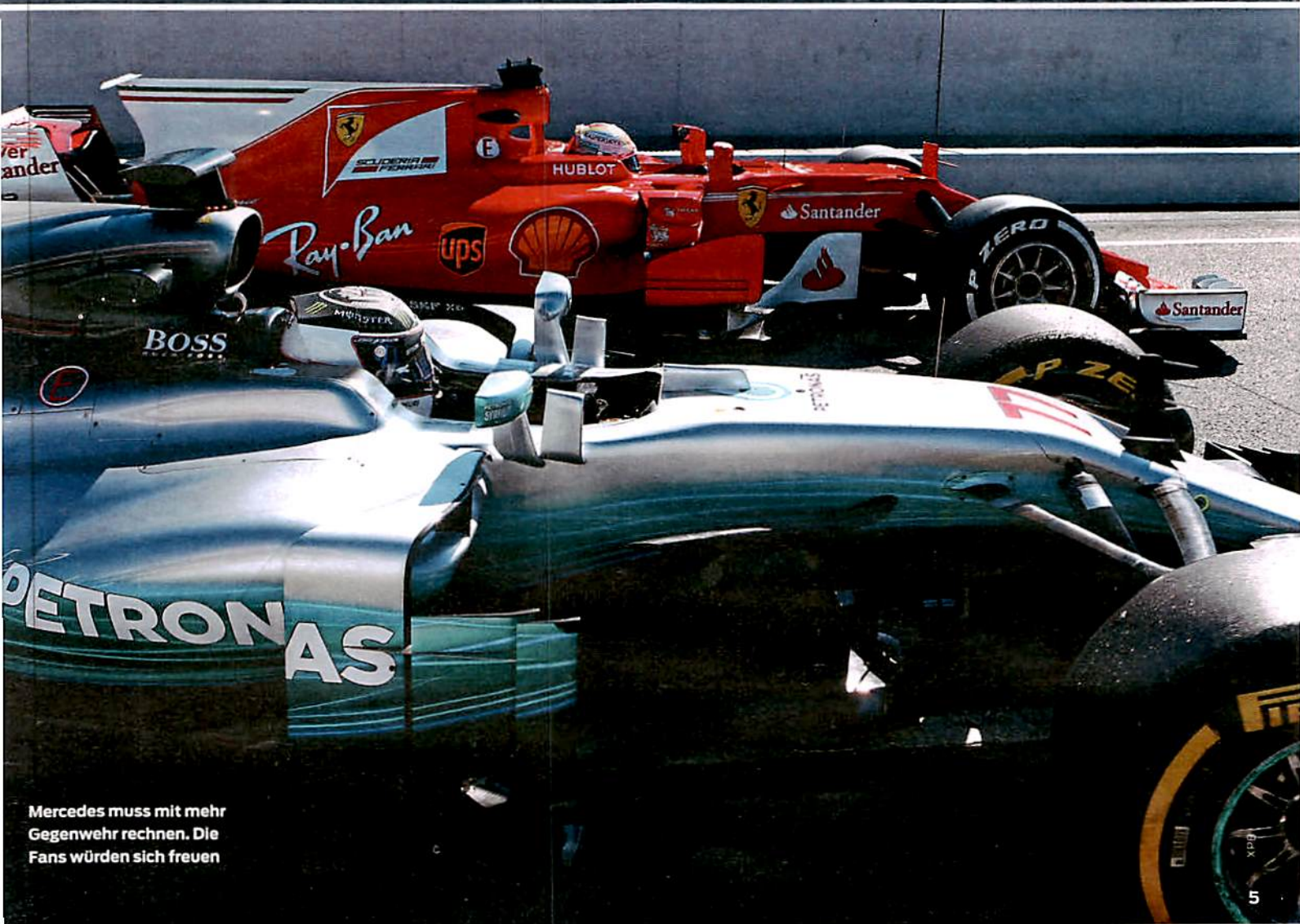
Unser Wunsch: Eine Aufholjagd der Konzerne wäre gut fürs Formel-1-Geschäft.

Rennfahrer, denen der Nackenschmerz und die darüber jubeln – das gab es schon lange nicht mehr. Tatsächlich ist die neue Formel 1 wesentlich anstrengender zu fahren. Aber die Betonung in diesem Satz liegt auf „fahren“. Nicht über die Lenkradknöpfe allein wird mehr über die Leistung entschieden. Der Pilot muss durch die neuen physikalischen Auswirkungen nicht nur das Steuer, sondern auch das Herz in die Hand nehmen. Schneller fahren, schneller reagieren, später bremsen, gezielter und früher Gas geben. Sie jubelten in Barcelona darüber wie die Kinder, Lewis Hamilton fühlte sich angesichts wachsender g-Kräfte und eines zickenden Hecks wie auf der Achterbahn. Für Sebastian Vettel wirkte die Emanzipation des Berufsstandes sogar wie ein Aspirin, das viele



Die Karten im Mittelfeld werden neu gemischt. Wer hat die Nase vorn?

BALDAUF



Mercedes muss mit mehr Gegenwehr rechnen. Die Fans würden sich freuen

5

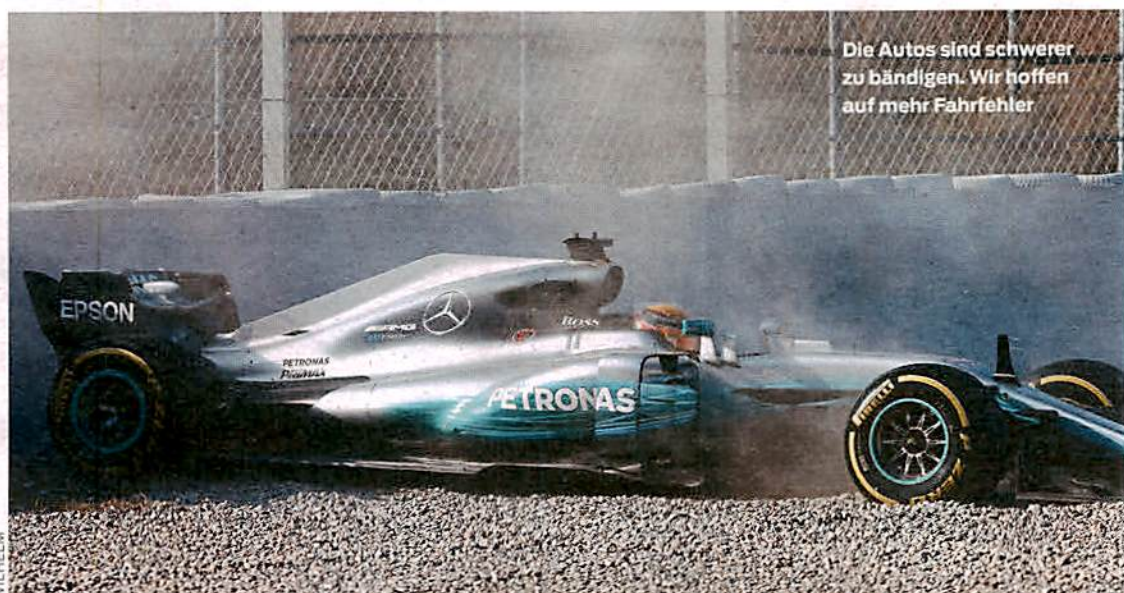
Probleme auf einmal gelöst hat. Das verspricht fahrerischen Hochgenuss – und auch manchen Fahrfehler. Beides gut für die Action.

Unser Wunsch: Fahrer, werdet Gladiatoren! Zelebriert das Freistil-Fahren!

Was wäre eine strahlende Zukunft, wie sie von den neuen Herren versprochen ist, ohne Sorgenkinder? Vielleicht ganz gut, dass Ron Dennis das nicht mehr als Teamchef miterleben muss, was aus McLaren-Honda geworden ist. Nicht, dass es ihn wundern würde: Honda fährt weiterhin hinterher. Vielleicht noch ein bisschen konsequenter. Wäre McLaren-Honda beim Comeback je richtig vereint gewesen, dann dürfte man jetzt von Spaltung sprechen. So aber ist der Graben zwischen dem britischen Team und dem japanischen Partner noch ein Stückchen breiter geworden. Ohne zuverlässige Power funktioniert die Formel 1 nun mal nicht. Würden die Ingenieure in Tokio einen Wut-Umwandler erfinden, wäre Fernando Alonso schon längst wieder Branchenprimus. So häufig wie der Spanier dementiert, dass er bei neuerlichen Hinterherfahrten weg ist aus Woking, muss ja was dran sein.

Unser Wunsch: Ein bisschen Drama darf ruhig sein.

Sehr still ist es um Ferrari gewesen im Winter, noch stiller um Sebastian Vettel. Schön, dass es dafür einen deutschen Ausdruck gibt: die Ruhe vor dem Sturm. Die Frage ist nur, ob die Roten endlich, endlich die Gegner auf der Piste wegblasen – oder ob wieder ein Orkan der Zerstörung durch die Gestione Sportiva selbst zieht. Zur ersten Zufriedenheit des polternden Firmen-geistes Sergio Marchionne sah es in Barcelona so aus, als hätten die Italiener sich den Wind zum Verbündeten gemacht. Noch nicht alles Potenzial zeigen, aber schon so viel, dass Niki Lauda und Lewis Hamilton über den Zweckpessimismus hinaus den Traditionsrennstall flugs zum Favoriten erhoben.



Die Autos sind schwerer zu bändigen. Wir hoffen auf mehr Fahrfehler



Wir hoffen auf enge Zweikämpfe und spektakuläre Überholmanöver

Unser Wunsch: Rot muss wieder eine echte Reizfarbe werden.

Beim Fußball werden im Mittelfeld die Spiele gewonnen. In der Formel 1 ist das Mittelfeld die Masse. Aber so, wie Daniel Ricciardo und Max Verstappen ganz vorn ihre Chance wittern und hoffentlich publikumswirksam nutzen, haben sich eine Menge Rennställe von Rang 4 bis Rang 10 formiert, bei denen es unmöglich vorherzusehen ist, wo sie am Ende landen. Es handelt sich um den großen Verschiebepark der Rennstrecke, auch ohne den Faktor Reifentaktik

haben fast alle Teams das Zeug dazu, das Feld aufzumischen. Der alte Dino Williams mit dem jungen Lance Stroll, HaasF1 angekommen in seinem zweiten Jahr, Toro Rosso wieder auf eigenen Wegen, selbst Sauber lechzt nach Punkten. Da sind eine Menge spannende Handlungsstränge möglich.

Unser Wunsch: Dass die alte Hackordnung Geschichte ist.

Was hätte nach Angeln, Rosenschneiden, Hausrenovieren auch noch anderes reizvoll sein können für Ross Brawn als ein Job als Formel-1-Sportchef? Ross Brawn

ist nicht der Bernie im neuen Dreigestirn zusammen mit Chase Carey und Sean Bratches. Er ist eben der Ross, der künftig die Reiter befehligt. Erst gut acht Wochen im Amt, aber schon soll er alle Probleme gelöst haben: das Geld besser verteilen, die Fans zurückgewinnen, die Motorenlautstärke erhöhen und, und, und. In seiner neuen Rolle muss er Techniker und Politiker zugleich sein – aber darin ist er ja bei Ferrari und Mercedes ausgebildet worden.

Unser Wunsch: Lasst den Mann doch erst mal machen!



eibach.com

Wir sagen
Danke!

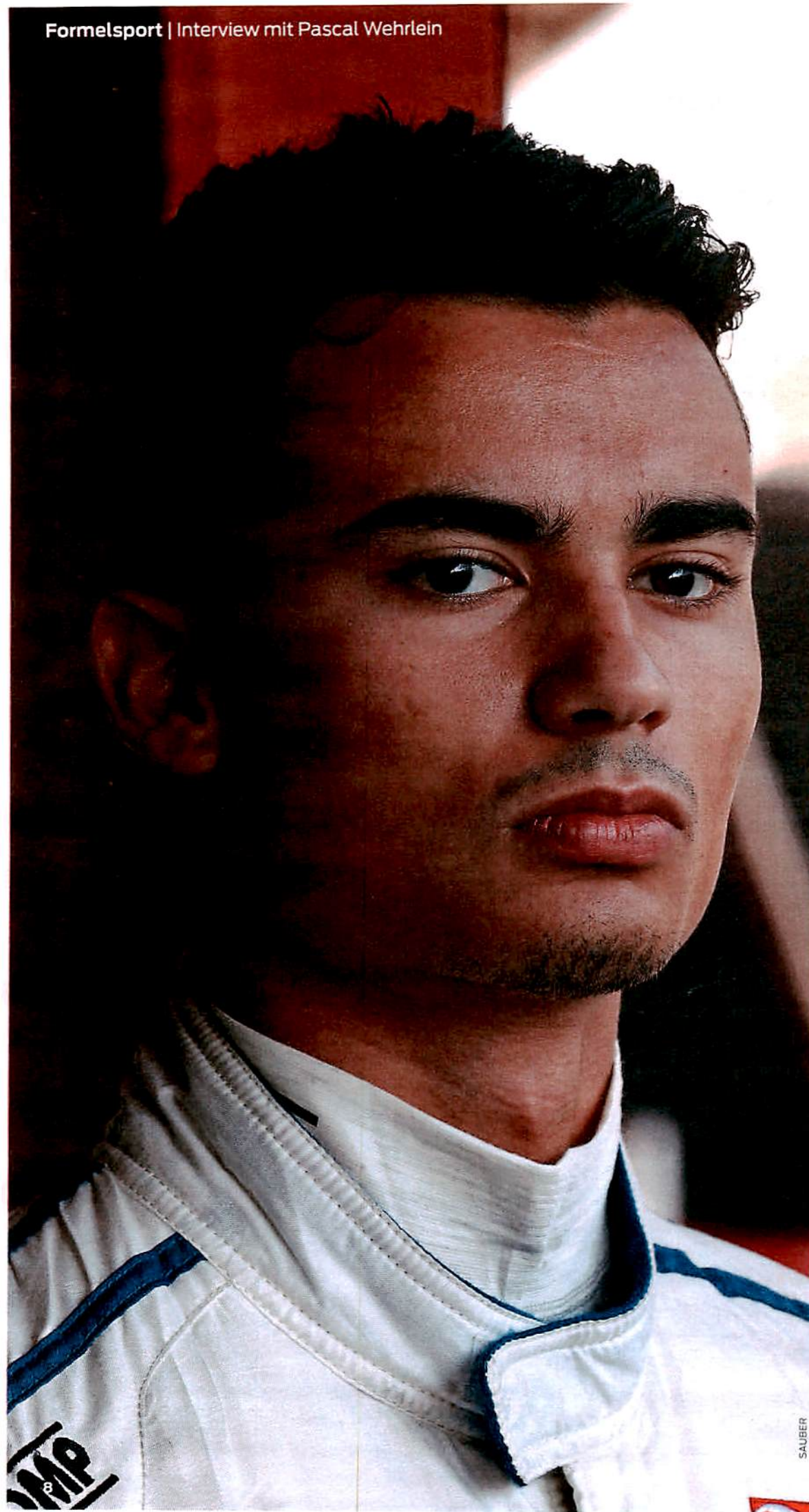


Vielen Dank für Ihr Vertrauen.

Wir freuen uns über den achten Titel „Best Brand Federn“.

Ihr Team Eibach

#WIR
SIND
EIBACH



Pascal Wehrlein geht 2017 für Sauber an den Start. Im MSA-Interview spricht der Mercedes-Junior über sein neues Team, den Unfall beim Race of Champions und das verpasste Cockpit von Nico Rosberg.

Von: **Tobias Grüner**

Ihr Winter war ereignisreich. Wie sind Sie eigentlich zum Sauber-Fahrer geworden?

Der erste Kontakt entstand letztes Jahr schon drei, vier Rennen vor Schluss. Die Gespräche habe ich nicht selbst geführt. Das ging alles von Mercedes aus. Der Rücktritt von Nico Rosberg hat dann natürlich alles noch mal verzögert. Endgültig entschieden wurde es Anfang Januar.

Wären Sie auch ohne die Insolvenz von Manor zu Sauber gewechselt?

Ja, auf jeden Fall. Kurz und mittelfristig ist Sauber einfach besser aufgestellt. Auch der Blick in die Vergangenheit zeigt, was für gute Resultate dieses Team einfahren kann.

Wie groß war die Hoffnung auf das Mercedes-Cockpit, als Rosberg seinen Rücktritt bekannt gegeben hat?

Ich wusste natürlich, dass ich ein Kandidat bin. Aber ich habe mir keine großen Gedanken gemacht. Es war ja nicht meine Entscheidung und ich konnte sie auch nicht beeinflussen. Ich habe mich nur auf mich konzentriert und mein Training durchgezogen.



Pascal Wehrlein

Geburtstag: 18. Oktober 1994
Geburtsort: Sigmaringen (D)
Wohnort: Worndorf

KARRIERE

2003–2009: Kartsport
2010–2011: ADAC Formel Masters (Meister 2011)
2012: Formel 3 – Mücke (2.)
2013: DTM – Mücke (22.)
2014: DTM – HWA (8.)
2015: DTM – HWA (Meister)
2015–2016: Formel-1-Testfahrer Mercedes
2016: Formel 1 – Manor (19.)
2017: Formel 1 – Sauber

„Ich bin nicht hier, um die zweite Geige zu spielen“

gen. Toto hat ab und zu angerufen, wenn es etwas Neues zu berichten gab. Aber ich war relativ entspannt. Es war ja klar, dass ich dieses Jahr in der Formel 1 fahren werde. Nur nicht wo.

Valtteri Bottas gehörte bisher nicht gerade zu den Überfliegern. Können Sie nachvollziehen, dass am Ende nur die Erfahrung gezählt hat?

Bei Bottas weiß man, dass er schon an seinem Limit angekommen ist. Er hat nach vier Jahren bei Williams ausgereizt. Ich bin noch in der Lernphase. Ein Jahr Erfahrung ist nicht genug. Man macht immer noch Fehler. Das ist ganz normal. Im zweiten Jahr gibt es normalerweise immer einen großen Sprung nach vorne. Ich verbessere mich stetig. Mercedes kann es sich nicht erlauben, einen Fahrer auszubilden.

Bei Red Bull hat es aber auch funktioniert. Verstappen hatte bei seinem Aufstieg nur zwei Rennen mehr und war deutlich jünger als Sie.

Ich glaube nicht, dass die Fälle vergleichbar sind. Bei Red Bull kam der Wechsel während der Saison und war zunächst sicher nicht geplant.

Wie lief die Eingewöhnungszeit bei Sauber?

Ich fühle mich schon richtig wohl. Ich bin super aufgenommen worden. Ich war seit Anfang Januar jede Woche ein- oder zweimal in der Fabrik. Von meiner Heimat am Bodensee sind es mit dem Auto ja nur zwei Stunden Fahrt bis Hinwil.

Wie unterscheidet sich die Sauber-Fabrik von Manor?

Sauber hat große Entwicklungsmöglichkeiten. Es gibt einen eigenen Windkanal, die Fabrik ist riesig. Es arbeiten deutlich mehr Leute dort. Das ist in allen Bereichen ein Schritt nach vorne. Jetzt hoffe ich nur, dass wir während der Saison gut entwickeln können. Das lief in den letzten Jahren nicht so, weil das Budget einfach nicht vorhanden war. Ich hoffe natürlich, dass wir die vor-

handenen Möglichkeiten voll ausschöpfen. Darauf freue ich mich schon. Es geht jetzt alles deutlich schneller. Ich gebe an der Rennstrecke das Feedback, und in der Fabrik wird sofort an neuen Teilen gearbeitet. Bei Manor waren wir immer von Zulieferern abhängig. Wir haben das Design zwar selbst gemacht, mussten aber immer auf die Produktion der Teile warten. Jetzt geht alles flüssiger.

Zwischen Manor und Sauber lag noch das Race of Champions. Wie schnell haben Sie gespürt, dass Ihr Unfall heftigere Folgen hatte?

Ich habe von Anfang an gemerkt, dass mir der Rücken wehtut. Aber ich habe mir zunächst keine größeren Gedanken gemacht. Bei einem Überschlag oder selbst nach einem langen Tag im Rennauto kann immer mal etwas wehtun. Aber in den Untersuchungen wurde dann leider doch etwas festgestellt. Dann war erst einmal Schonen angesagt.

»ICH GLAUBE, DASS ES MIT SAUBER LEICHTER WIRD, PUNKTE ZU HOLEN, ALS MIT MANOR.«

Sauber-Pilot Pascal Wehrlein

War es Ihr letztes Race of Champions?

Nein, ich denke nicht. Vielleicht fahre ich nicht gleich dieses oder nächstes Jahr. Aber so was kann einem immer passieren. Wenn ich an dem Wochenende snowboarden gewesen wäre, hätte ich auch blöd hinfallen können.

Wann war klar, dass es nicht für die ersten Tests reicht?

Erst kurz davor. Ich war bei verschiedenen Ärzten, die mir empfohlen haben, dass ich den Test wegen der Verletzung nicht fahren solle. Durch die Kräfte im Formel-1-Auto hätte die Verlet-



Pascal Wehrlein muss bei Sauber beweisen, dass er bereit ist für Mercedes

zung schlimmer werden können. Ich habe mich eigentlich bereit gefühlt. Aber es bestand die Gefahr, dass ich vielleicht das ganze Jahr mit Rückenproblemen kämpfe. Jetzt muss ich versuchen, so schnell wie möglich aufzuholen.

War der Rücken noch ein Thema bei den Testfahrten?

Nein, ich bin ohne Schmerzen gefahren. Der Rücken hat keinen Ärger mehr gemacht. Ich war etwas erschöpft nach den ersten Runden mit den neuen Autos. Aber das ist ganz normal.

Durch den alten Ferrari-Motor erwarten die Ingenieure, dass Sauber im Laufe der Saison etwas zurückfällt. Ist das in Ihrer Situation besonders ärgerlich?

Ich blicke eher auf die Rennen, bei denen wir konkurrenzfähig sein sollten. Das dürfte dieses Jahr andersrum laufen als letztes Jahr. Bei Manor hatte ich noch auf Strecken wie Spa, Monza oder Spielberg gehofft, auf denen es mehr auf Motorpower ankommt. Bei Sauber ist genau das Gegenteil der Fall.

Marcus Ericsson ist ein etwas undankbarer Teamkollege. Wenn man ihn schlägt, heißt das noch nicht viel. Er hat aber durch die Besitzerstruktur eine besondere Rolle im Team. Befürchten Sie, dass sie nur die zweite Geige spielen?

Nein, ich bin nicht hier, um die zweite Geige zu spielen. Ich konzentriere mich nur auf meinen Job. Ich versuche, mich so schnell wie möglich einzugewöhnen. Ich muss sehen, wie das Team arbeitet, wie das Auto funktioniert und in welchen Bereichen es sich am besten verhält. Da kann ich noch einiges von Marcus lernen.

Bei Manor haben Sie immer versucht, Punkte abzustauben. Sind die Ziele bei Sauber höher?

Wir müssen mal schauen, wo wir in den ersten Rennen stehen. Am Anfang der Saison kann immer noch viel Unerwartetes passieren. Irgendwann wird sich der Bereich einpendeln, in dem wir liegen. Dann müssen wir zusehen, dass die Upgrades, die wir ans Auto bringen, auch wirklich so funktionieren, wie wir das wollen. Dann denke ich schon, dass wir im einen oder anderen Rennen in die Punkte fahren. Ich glaube persönlich, dass es mit Sauber leichter wird, Punkte zu holen, als mit Manor.

Für wann peilen Sie den Aufstieg zum Mercedes-Werks-Team an?

Ich denke noch gar nicht weiter als dieses Jahr. Ich bin jetzt ein Sauber-Fahrer. Ich möchte das Maximum für dieses Team herausholen. Ich schaue momentan noch nicht einmal weiter voraus als ein paar Tage. Die volle Konzentration gilt dem Saisonstart in Melbourne. ■

NACHRICHTEN

LOWE GEHT ZU WILLIAMS

Williams verstärkt weiter sein Technik-Team. Nach Dirk de Beer, der als neuer Aero-Chef kam, heuert nun Paddy Lowe beim englischen Traditionsrennstall an. Der im kenianischen Nairobi geborene Brite fungiert künftig als Technischer Direktor und darf sofort seine Arbeit aufnehmen. Mercedes legt seinem alten Technikchef keine Steine in den Weg. Für Lowe ist es eine Rückkehr an alte Wirkungsstätte: Der 54-Jährige begann seine F1-Laufbahn 1987 bei Williams. Lowe kauft auch Anteile am Rennstall und bekommt einen Sitz im Aufsichtsrat.

PATRICK NÈVE GESTORBEN

Patrick Nève ist tot. Der Belgier starb am 12. März im Alter von nur 67 Jahren. Nève hielt 1977 mit seinem Sponsor Bellevue den neugegründeten Rennstall Williams Grand Prix Engineering am Leben. Williams setzte einen March 761 ein. Sein Debüt gab der Mann aus Lüttich beim GP Belgien 1976 in einem Ensign. Nève bestritt 10 Grands Prix und konnte sich dreimal nicht qualifizieren. Mit Tourenwagen-Rennen klang seine Karriere aus.

NATO SCHNELLSTER

Nach der Formel 1 probte auch die neue Formel 2, ehemals GP2, in Barcelona für die kommende Saison. Gefahren wurde vom 13. bis zum 15. März. Die schnellsten Zeiten erzielten die Piloten am letzten Testtag, schnellster Mann war Norman Nato. Der Franzose von Pertamina Arden umrundete den 4,655 Kilometer langen Kurs in 1.27,834 Minuten. Oliver Rowland war nur einen Hauch langsamer. 54 Tausendstel fehlten dem DAMS-Fahrer am Ende des dritten Testtages auf die Bestzeit. Den dritten Rang schnappte sich Alexander Albon (ART Grand Prix), der noch am Vortag die schnellste Rundenzeit hielt. Sein Rückstand: 0,105 Sekunden. Die nächsten Tests steigen Ende März in Bahrain.

Formel 1

Force India in Rosa

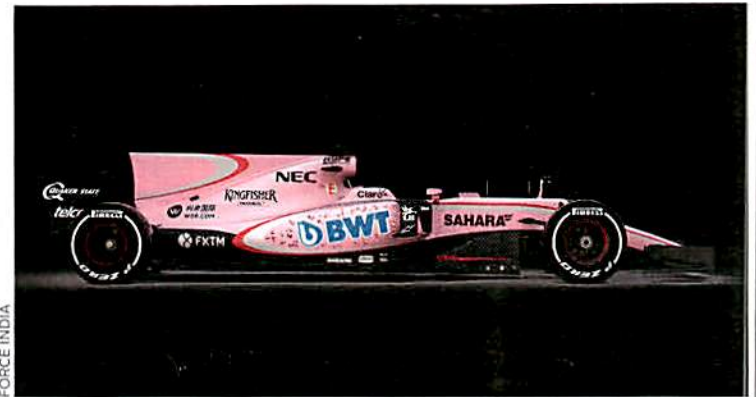
Force India hat für die Saison 2017 in BWT einen neuen Hauptsponsor gefunden. Der VJM10 verändert dadurch nachhaltig sein Aussehen.

Von: **Tobias Grüner**

Bei den Tests in Barcelona erstrahlte der Force India VJM10 noch in Silber. Für die Saison trägt das Auto einen Grundton in Rosa, den der neue Hauptsponsor des indisch-englischen Rennstalls mitbringt: Der österreichische Spezialist für Wasseraufbereitung BWT steigt prominent bei Force India ein. Ein lukrativer Deal, der sich mit Sponsorenlogos auf den Seiten-

kästen und eben der neuen Lackierung bemerkbar macht. „Die Ankunft von BWT ist eine große Nachricht. Sie stellt eine der wichtigsten Kooperationen in unserer zehnjährigen Teamgeschichte dar. Es zeigt, wie weit wir

uns mit guten Ergebnissen entwickelt haben“, erklärte Teambesitzer Vijay Mallya. DTM-Fans dürfte der Look nicht unbekannt sein: 2016 waren bereits die beiden Mercedes-Autos vom Mücke-Rennstall in Rosa unterwegs. ■



Der neue Dienstwagen von Sergio Pérez und Esteban Ocon ist rosa

Formel 1

Mercedes vor Ferrari

Die Rennsimulationen bei den F1-Tests in Barcelona haben die Rangliste der schnellsten Runden bestätigt. Mercedes und Ferrari liegen vor Red Bull.

Von: **Michael Schmidt**

Die harte Währung bei Testfahrten sind die Rennsimulationen. Nur dann lässt sich der Tankinhalt berechnen, bleibt das Setup gleich und sind die Reifen bekannt. Ferrari beeindruckte Mercedes. Die Silberpfeile und auch Red Bull tarnten ihre wahre Stärke durch eine Serie von Longruns, die von längeren Aufenthalten in der Garage unterbrochen wurden. Vettel fuhr eine Renndistanz, bei der 57 der 66 Runden verwertbar waren. Schnitt: 1.24,247 Minuten. Valtteri Bottas war bei seinem Longrun mit 1.23,634 Minuten zwar schneller, doch war der auch relevant? Lewis Hamilton schaffte in seiner Rennsimulation nur 1.24,757 Minuten im Mittel, Max Verstappen 1.25,306



Mercedes war auch bei den Longruns in Barcelona die stärkste Kraft

Minuten. Der Holländer hatte allerdings auch einen Longrun von 1.24,066 Minuten im Angebot. Das Verfolgerfeld ist auch bei den Rennsimulationen dicht gedrängt. Williams, Force India, Toro Rosso und Renault lieferten sich mit einem Abstand von 0,227 Sekunden ein enges Gefecht. HaasF1 lag rund acht Zehntel hinter dem Mittelfeld, Sauber noch deutlicher. McLaren-Honda war praktisch nicht zu bewerten. ■

FI-TESTS BARCELONA

Longrun-Analyse der Teams			
1.	Mercedes	1.23,634 Min	43 Rd.
2.	Ferrari	1.24,247 Min	57 Rd.
3.	Red Bull	1.25,306 Min	54 Rd.
4.	Force India	1.25,457 Min	59 Rd.
5.	Williams	1.25,499 Min	53 Rd.
6.	Toro Rosso	1.25,593 Min	67 Rd.
7.	Renault	1.25,684 Min	23 Rd.
8.	HaasF1	1.26,314 Min	43 Rd.
9.	Sauber	1.26,995 Min	48 Rd.
10.	McLaren	1.28,820 Min	16 Rd.

BEST BRAND 2016!

SONAX – EINE STARKE MARKE.



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

Ihr Manfred Hoffmann,
Geschäftsführender Gesellschafter SONAX GmbH



www.sonax.de

www.facebook.com/SONAXAutopflege

SONAX[®]
MADE IN GERMANY
XTREME

Dreifachsieg für Cadillac



Nach dem Doppelsieg in Daytona feierte Cadillac auch beim 12h-Rennen in Sebring einen lupenreinen Dreifachsieg. Die Konkurrenten stolperten über ihre eigenen Füße – trotzdem sorgte die Dominanz für Zwist hinter den Kulissen.

Von: **A. Cotton; MCS**

Cadillac hat mit seinen DPI-Prototypen die Topklasse in der IMSA-Serie fest im Würgegriff: Bei der 65. Ausgabe des 12h-Rennens in Sebring standen erstmals alle drei werksunterstützte Cadillac auf dem Po-

dium. Wie schon in Daytona siegte das Team von Wayne Taylor (Ricky Taylor, Jordan Taylor und Alex Lynn) mit einem Vorsprung von 13,6 Sekunden auf den Action-Express-Cadillac von João Barbosa, Christian Fittipaldi und Filipe Albuquerque.

Im Unterschied zum Daytona-Rennen schaffte es diesmal keiner der gegnerischen DPI- oder LMP2-Rennwagen aufs Podium, denn der dritte Platz ging an das Whelen-Team, das ebenfalls einen Cadillac DPI-V.R. einsetzte.

Dabei hatte Ausrichter IMSA die Cadillac in zwei Schritten über die Fahrzeugeinstufungen (BoP) einzubremsen versucht: Die Restriktoren schrumpften von 33,1 auf 31,0 Millimeter, was laut Aussagen von GM zu einem Leis-

tungsverlust von 70 PS führt. Dazu wurde das Gewicht um 20 Kilo erhöht und das Tankvolumen um sieben Liter auf 68 Liter gekappt, was die Stintlänge auf 35 Minuten reduzierte – zehn Minuten weniger als in Daytona.

Theoretisch hätte der 6,2-Liter-V8-Motor von Cadillac 30 PS weniger leisten müssen als der V8-Gibson-Einheitsmotor der LMP2-Gegner – trotzdem dominierte Cadillac. Als einziger Hersteller schaffte man im Rennen Rundenzeiten von 1.49 Minuten, während die LMP2- und DPI-Gegner bestenfalls Zeiten um 1.50 erreichten – und obendrein allesamt mit technischen Problemen zurück- oder ausfielen.

Natürlich darf der Entwicklungsvorsprung von Cadillac in

EIN OFFIZIELLER VON IMSA SAGTE, CADILLAC KÄME MIT EINEM GEWEHR ZU EINEM MESSERKAMPF – SO ÜBERLEGEN SEI IHRE RENNPERFORMANCE.

diesem Zusammenhang nicht unerwähnt bleiben: Die Amis sortierten ihre Autos seit September 2016 im Testbetrieb konsequent aus, während alle Gegner noch in der Findungsphase sind.



Cadillac dominierte das Geschehen in der Topklasse, während alle LMP2- und DPI-Konkurrenten in Sebring kläglich versagten

Die Taylor-Gang hatte ihr Auto konsequent auf die kühleren Bedingungen in der Nacht abgestimmt, als die Temperaturen um bis zu 20 Grad sanken. João Barbosa gab offen zu, dass er dem Taylor-Caddy am späten Abend nicht mehr folgen konnte.

WRT: Speed und Strategie

WRT-Schlussfahrer Ricky Taylor wollte nach dem kontroversen Ausgang in Daytona, wo er Felipe Albuquerque mit einem rüden Manöver von der Bahn rempelte, klarstellen, wer der Chef im Haus ist. „Ich wollte diesen Sieg, und zwar so, das hinterher keine Fragen offen bleiben“, sagte Ricky Taylor mit trotzigem Gesichtsausdruck nach dem Rennen.

Neben dem besseren Speed in der Schlussphase hatte der Taylor-Cadillac einen Vorteil bei der Reichweite, weil beim Action-Express-Team ein Ventil in der Tankanlage streikte – offenbar das gleiche Problem, das das siegreiche Wayne-Taylor-Team bereits in Daytona geplagt hatte. Somit dauerte das Nachtanken länger, außerdem gingen sechs Liter Sprit weniger in den Tank.

Dazu hatte das Taylor-Team die bessere Taktik, als man bei einer drohenden Gelbphase zu Rennende vor dem Schließen der Boxengasse zum Nachtanken kam – während Action Express erst während der Gelbphase zum Stopp abbog. Das verschaffte dem Taylor-Team den entscheidenden Vorteil bei der Track Position.

Theoretisch hätte sogar der dritte Caddy des Whelen-Teams um den Sieg kämpfen können: Das Auto markierte die schnellste Rennrunde und führte in der Anfangsphase, doch ein Unfall mit einem ESM-Nissan-DPI sorgte für drei Runden Rückstand.

Die Cadillac-Gegner waren derweil mit sich selbst beschäftigt: Die Zuverlässigkeit war mau, von elf Prototypen sahen überhaupt nur sechs die Zielflagge. Das mit Neel Jani, Nick Heidfeld und Sébastien Buemi top besetzte Rebellion-Team, das einen Oreca-LMP2 mit Gibson-Einheitsmotor einsetzte, nahm das Rennen sogar von der Pole-Position in Angriff, doch als der Motor beim zweiten Stopp nicht anspringen wollte, vergrößerte sich der Rückstand erstmals. In der Folge sorgten drei Lichtmaschinenschäden für Frust – das Team röchelte sich mit 187 Runden Rückstand ins Ziel.

Der Multimatic-Riley-LMP2 des Visit-Florida-Teams von Marc

Goossens, René Rast und Renger van der Zande, dass in Daytona noch Platz drei erzielt hatte, beklagte Probleme mit dem Fly-by-Wire-Gaspedal, dazu stiegen nach und nach erst die Traktionskontrolle und dann die vorderen Raddrehzahlsensoren aus. Am Ende kam man mit 107 Runden Rückstand auf Platz 6 ins Ziel.

Die Nissan-DPI glänzten zwar in den freien Trainingssitzungen sowie im Qualifying mit hohen Topspeeds und guten Sektorzeiten, doch im Rennen verschwanden die ESM-Renner schnell im Nirwana: Das Auto von Scott Sharp, Ryan Dalziel und Luís Felipe Derani bekam die permanenten Ladedruckprobleme schon zu Rennbeginn nicht unter Kontrol-

le, der Schwesterwagen von Ed Brown, Johannes van Overbeek, Bruno Senna und Brendon Hartley kämpfte mit Öllocks, Kupplungsproblemen und schließlich mit einem Feuer im Auspuffbereich – Doppelausfall für Nissan.

Kaum besser erging es Mazda: Am Auto von Joel Miller sorgte ein komplettes Bremsversagen für einen heftigen Einschlag des Mazda-DPI vor der Zielkurve, das Schwesterauto litt unter Kühlproblemen. So kam überhaupt nur ein Nicht-Cadillac ohne Probleme über die Distanz, nämlich der JDC-Miller-MotorSports-Oreca von Stephen Simpson, Chris Miller und Misha Goikhberg – mit Platz 4 war das kleine Team Best of the Rest. ■



Beim Start führte der Rebellion-Oreca, der die Cadillac im Qualifying schlug



Best of the Rest: Der Miller-MotorSports-Oreca kam auf Platz 4 ins Ziel

IMSA SPORTSCAR CHAMPIONSHIP

12h-Rennen Sebring, Florida/USA

Ergebnis Prototypenklasse

		Cadillac-DPI	348 Runden
1.	Taylor/Taylor/Lynn	Cadillac-DPI	+13,614 sec
2.	Barbosa/Fittipaldi/Albuquerque	Cadillac-DPI	+2 Runden
3.	Cameron/Curran/Conway	Cadillac-DPI	+4 Runden
4.	Miller/Simpson/Goikhberg	Oreca-LMP2	+29 Runden
5.	Nunez/Bomarito/Pigot	Mazda-DPI	+107 Runden
6.	Goossens/Van der Zande/Rast	Riley-LMP2	DNF
7.	Guasch/Gutierrez/Kimber-Smith	Ligier-LMP2	DNF
8.	Long/Miller/Franchitti	Mazda-DPI	+181 Runden
9.	Buemi/Heidfeld/Jani	Oreca-LMP2	DNF
10.	Brown/Van Overbeek/Senna/Hartley	Nissan-DPI	DNF

Weil Cadillac so früh dran war, beeinflussten sie obendrein die Reifenentwicklung für die neue Prototypenklasse maßgeblich mit – noch ein Vorteil. Trotz der nachvollziehbaren Erklärungen waren die IMSA-Verantwortlichen nach dem Sebring-Rennen stinksauer: Ein Offizieller sagte, Cadillac käme mit einem Gewehr zu einem Messerkampf – so überlegen sei ihre Performance. Für die nächste Woche hat IMSA die GM-Verantwortlichen zum Gespräch einbestellt, und das Ergebnis werden vermutlich weitere harte BoP-Einschnitte bei den Fahrzeugeinstufungen sein.

Das Cadillac-interne Duell zwischen Wayne Taylor und Action Express wurde in den letzten drei Rennstunden entschieden:

Der Corvette-Sieg in Sebring war einer guten Fahrerleistung, starken Boxenstopps und der passgenauen Rennstrategie geschuldet



GT-Krimi in Sebring!

Die Hersteller-gestützte GT-LM-Klasse bot beim 12h-Rennen in Sebring ganz großes Rennkino: Vier Marken kämpften auf Augenhöhe um den Sieg, im Schlussspurt siegte Corvette knapp vor Ford und Ferrari. Der tragische Held war Porsche.

Von: **Marcus Schurig**

Nur im Optimalfall endet ein Autorennen mit einem spannenden Finale – das war in Sebring der Fall: Nach ultraharten Fights, großen Taktikspielen und vielen kleinen

Dramen siegten die Corvette-Piloten Antonio García, Jan Magnussen und Mike Rockenfeller.

Entscheidend war das „Wie“, denn das Rennen um den GTE-Sieg war so eng, dass alles passen musste: „Dieser Sieg war wirklich speziell“, sagte Corvette-Sportchef Doug Fehan nach dem Rennen. „Oft entscheiden die Fahrer ein Rennen, manchmal die Ingenieure mit der Strategie oder der Abstimmung, manchmal auch die Mechaniker mit dem Stopp. Aber bei diesem Rennen brauchte man zum Sieg alle Elemente – ohne Ausnahme.“

Schon vor dem Rennen war klar: Die Entscheidung wird zum Schluss fallen, denn die letzten drei Rennstunden finden in der Nacht statt, bei kühlen Bedin-

gungen. Alle Teams verwendeten ihren Hirnschmalz darauf, die Autos im Vorfeld auf die letzten drei Stunden abzustimmen. Und nach dem Qualifying war klar, dass mit Ford, Porsche, Corvette und Ferrari vier der fünf Hersteller wohl siegfähig sein würden.

Vier Stunden Dauerfeuer

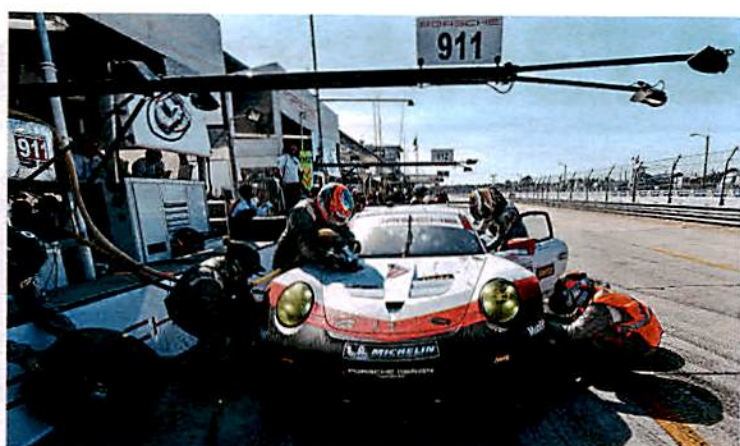
Folglich plätscherte das Rennen über neun Stunden vor sich hin, dann wurden die Messer gewetzt: Bei der vierten Gelbphase vier Stunden vor Rennende schien Porsche ins Klo gegriffen zu haben, denn sie waren mit dem Werks-Elfer für Patrick Pilet, Dirk Werner und Frédéric Makowiecki außerhalb der gängigen Boxenstoppsequenz und verpassten die Chance, auf den Rhythmus

der Gegner zurückzuwechseln. Letztlich war das nicht schlimm, denn es kam Gelbphase Nummer fünf – zweieinhalb Stunden vor Rennende. Da schoss Ford den Vogel ab: Obwohl alle Ford über 30 Minuten im Stint absolviert hatten, kam kein Ford unter Gelb zum Stopp, obwohl alle anderen GT-LM-Autos die Boxengasse anliefen – ein Fehler. Zwar etablierte man kurzfristig eine Dreifachführung, doch 30 Minuten später mussten die Ford dann unter Grün stoppen.

Noch schlimmer: Weil Corvette, Ferrari und Porsche den Braten rochen, dass Ford mit allen drei Autos auf eine weitere Gelbphase gesetzt hatte, pitteten sie zeitgleich oder kurz nach Ford – und übernahmen wegen



Ford verbuchte ein gutes Ergebnis, verlor aber den Sieg bei den Gelbphasen



Porsche hatte den Speed, um das 12h-Rennen in Sebring zu gewinnen

der geringeren Nachtankmenge – sie waren ja zuvor schon unter Gelb an der Box – die Führung.

Bei Ford wollte niemand den Strategie-Fehler zugeben, allerhand Ausflüchte wurden herumgereicht, um den Lapsus schönzureden. Noch war weit über eine Stunde zu fahren – doch was man da sah, konnte Ford nicht gefallen: Corvette war schneller als Ford, Porsche war sogar noch schneller als Corvette und Ford. Die Taktik bei Chip Ganassi hatte nicht gepasst, jetzt fehlte auch der Speed, um beim zweiten Lauf in Sebring den nächsten IMSA-GT-Klassensieg zu holen.

Nach dem Rennen gab es zwei Erklärungsversuche. „Ich habe es so gesehen, dass Corvette und Porsche am Rennende stärker aufdrehen konnten als wir“, so Ford-Pilot Dirk Müller, der zusammen mit Sébastien Bourdais und Joey Hand Platz zwei holte. „Das Gleiche war ja schon in Daytona passiert.“ Die Unterstellung: Corvette und Porsche spielen mit dem Mapping – und können so überproportional zulegen.

Zu wenig Grip am Ende?

Müllers Teamkollege Sébastien Bourdais offerierte eine andere Perspektive: „Wir hatten gehofft, dass wir unter den kühleren Bedingungen Rundenzeiten von 1.57 Minuten schaffen – so wie Corvette oder Porsche. Aber wir schafften nur Zeiten von 1.58 Minuten, und daher konnten wir nicht mithalten.“ Stefan Mücke, der den dritten Ford pilotierte, stützte die These: „Wir hatten am Abend massive Probleme, die Vorderreifen ins richtige Fenster zu kriegen.“ Untersteuern war die Folge, erst Anpassungen beim Luftdruck behoben das Problem.

Mücke konnte mit seinen Teamkollegen Olivier Pla und Billy Johnson davon aber nicht

mehr profitieren: Wegen eines schleichenden Plattfußes 20 Minuten vor Schluss ließ man das Rennen vorsichtig austrudeln und kam so nur auf Platz 5.

Derweil tobte 80 Minuten vor Rennende nach den vorletzten Stopps das Duell Corvette mit Antonio García gegen Porsche mit Patrick Pilet. Nach dem Stopp hatte der Franzose neun Sekunden Rückstand, zehn Minuten später waren nur noch knapp vier Sekunden übrig – der Elfer-Speed unter kühlen Bedingungen war unwiderstehlich.

„Und genau darauf haben wir das ganze Wochenende hingearbeitet“, so GT-Projektleiter Marco Ujhasi. Corvette-Sportchef Doug Fehan gab nach dem Rennen zu, dass der Porsche nicht zu halten gewesen wäre. Die Betonung liegt auf dem Konjunktiv: Nach der sechsten Gelbphase, als alle GT an die Box kamen, musste sich Pilet wegen Zeitverzugs beim Stopp von Platz 5 wieder vorwühlen – binnen 16 Minuten war er Zweiter. Doch 33 Minuten vor Rennende fing sich Pilet einen Plattfuß vorne links ein. Weil er beim Stopp den Schlauch für den Schlagschrauber überfuhr, kam gleich noch ein Strafstopp dazu – Absturz auf Platz 7 und lange Gesichter in der Porsche-Box, denn das Schwesterauto war bereits in Runde 168 mit einem Dämpferschaden zurückgefallen und spielte keine Rolle mehr.

Doch damit war der Spaß an der Spitze noch nicht vorüber: Jetzt versuchte Ford-Pilot Joey Hand auf Platz 2 alles, um den Druck auf die Corvette von Antonio García aufrechtzuerhalten. Doch der Spanier teilte sich die Sache gut ein, machte keine Fehler und konnte sich in den letzten Minuten sogar absetzen. Dahinter war Richard Westbrook im zweiten Ganassi-Ford in ein

! Das IMSA-Rennen in Sebring wird traditionell in der Nacht entschieden, wenn die Temperaturen sinken. Die Teams optimieren das Setup speziell für diese letzten drei Rennstunden.

herzhaftes Duell mit Ferrari-Pilot James Calado um Platz 3 verstrickt. Die Entscheidung fiel in der letzten Runde, mitten in der dunklen Nacht: Offenbar hatte Calado Westbrook schon überholt, als er das Heck des Ferrari touchierte und sich drehte. Bei Westbrook klingt die Story jedoch genau andersherum...

„Aus sportlicher Sicht war das ein fantastisches Rennen“, so Porsche-GT-Sportchef Frank-Steffen Walliser. „obwohl wir in Sebring leer ausgingen.“ Jeder Sieg gegen den angeblich übermächtigen Ford GT wird in der IMSA-Serie als Sieg für den Sport verkauft, man freut sich sogar

unverhohlen für den Gegner – solange der nicht Ford heißt. Fakt ist aber, dass Ford nicht nach Belieben dominiert, sonst hätten sie in Sebring trotz falscher Strategie und Reifenproblemen gewonnen. Ford stand in Florida unter Druck und konnte in der entscheidenden Phase nicht nachlegen.

BMW weit abgeschlagen

Letztlich geht Ford mit einem satten Punktevorsprung aus den ersten beiden langen Saisonrennen in Daytona und Sebring in die IMSA-Saison 2017. Müller führt die Meisterschaft zusammen mit Joey Hand klar an. „Natürlich hätte ich in Sebring lieber gewonnen, aber Platz 2 war mit Blick auf den Titel ein sehr gutes Resultat“, sagt Müller.

Wir hatten da was vergessen? Ach ja, BMW fuhr auch mit, oder besser hinterher. In der Schlussphase, als es ernst wurde, fehlten dem verbliebenen M6 GTLM, der es mit Glück in der letzten Gelbphase zurück in die Führungsrunde geschafft hatte, pro Runde 1,5 Sekunden auf Ford, Corvette, Porsche oder Ferrari. Angeblich soll BMW-Entwicklungsvorstand Klaus Fröhlich in Sebring ein paar ernste Worte mit den IMSA-Bossen gesprochen haben. Ob es hilft? Wir werden sehen. Fakt ist: Bei der Wettbewerbsdichte kann man mit einem modifizierten GT3-Auto nicht mithalten. ■

IMSA SPORTSCAR CHAMPIONSHIP

12h-Rennen in Sebring, Florida/USA

Ergebnis GT-LM-Klasse, 10 Autos gestartet

1.	Garcia/Magnussen/Rockenfeller	Corvette C7.R	334 Runden
2.	Müller/Hand/Bourdais	Ford GT	+4,453 sec
3.	Calado/Fisichella/Vilander	Ferrari 488 GTE	+13,543 sec
4.	Westbrook/Briscoe/Dixon	Ford GT	+21,104 sec
5.	Mücke/Pla/Johnson	Ford GT	+48,520 sec
6.	Auberlen/Sims/Wittmer	BMW M6 GT LM	+1.18,291 min
7.	Pilet/Werner/Makowiecki	Porsche 911 RSR	+1.35,582 min
8.	Estre/Vanthoor/Lietz	Porsche 911 RSR	+2 Runden

GT3: Mercedes-Dominanz

Der siegreiche Mercedes-AMG GT3 von Riley Motorsport spulte ein fehlerfreies Rennen ab



Die Mercedes-AMG GT3 dominierten beim 12h-Rennen das Geschehen in der GTD-Klasse: Pole-Position, schnellste Rennrunde, Klassensieg und Platz 3 beim Klassiker in Florida – mehr geht nicht.

Von: **Marcus Schurig**

Die GTD-Kategorie für GT3-Fahrzeuge stand in Sachen Spannung den großen Brüdern aus der GTE-Klasse (siehe Seite 14) in nichts nach. Eher im Gegenteil: In der letzten Rennrunde nach über 12 Stunden produzierte die GTD-Klasse sogar noch mehr Dramen und Überholmanöver als die werksunterstützten Profi-Teams der GTE-Klasse.

Trotz einer späten Gelbphase 68 Minuten vor Rennende und dem Umstand, dass sich beim Restart noch neun GT3-Fahrzeuge in der Führungsrunde befanden, gab es an der Antwort auf die Frage, wer dieses Rennen gewinnen würde, aber letztlich keinen ernsthaften Zweifel: Die Mercedes-AMG GT3 waren einfach einen Tick zu schnell.

Die Entscheidung um den Sieg ist schnell erzählt: Der über weite Strecken des Rennens führende AMG GT3 von Mario Farnbacher, Jeroen Bleekemolen und Ben Keating lag auch vor der sechsten und letzten Gelbphase in Front. Das erfahrene Einsatzteam von Bill Riley ließ beim Boxenstopp nichts anbrennen – dennoch fiel der aussichtsreichste Sieggandidat in der Gelbphase auf Platz 2 zurück: Das Ferrari-Team Scuderia Corse hatte nämlich hoch gepokert und keine Reifen gewechselt, während Mercedes-Schlussfahrer Jeroen Bleekemolen die letzten 50 Rennminuten mit frischen Pneu in Angriff nahm.

Turbulente Schlussrunde

Bereits drei Runden nach dem Restart schnappte sich Bleekemolen den Ferrari von Alessandro Balzan in einem knallharten Manöver, setzte sich sofort ab und verwaltete den kleinen, aber feinen Vorsprung routiniert.

Hinter Bleekemolen und Balzan ging es freilich hoch her: Drei Fahrzeuge lagen dicht gedrängt, der Lamborghini von Jeroen Mul, der Audi R8 des Land-Teams von Christopher Mies sowie ein weiterer Lamborghini

von Bryan Sellers. In der letzten Runde fabrizierte Mul einen Ausreutscher, gleich mehrere Fahrzeuge konnten sich vorbeipresen – und Christopher Mies sah wie der sichere Drittplatzierte aus. Doch von hinten stürmte mit Tristan Vautier ein weiterer Mercedes-Kutscher heran: Der Franzose hatte bereits im Qualifying eine Fabel-Polezeit errungen – sieben Zehntel schneller als alle Gegner – und lag nach dem letzten Restart auf Platz sieben, eilte aber mit Siebenmeilenstiefeln durchs Feld und lag in der Schlussrunde hinter Mies.

„Vautier hat mir hinten rechts eine gegeben, und so schlüpfte er durch“, erzählte ein enttäuschter Mies. Zwar versuchte sich der

27-Jährige gleich in der nächsten Kurve zu revanchieren, doch der Mercedes-Pilot zeigte sich unbeeindruckt und fuhr Platz 3 nach Hause. Den Mercedes-Durchmarsch in Sebring hatten Experten durchaus erwartet, denn die AMG GT3 hatten nach dem Saisonstart in Daytona trotz guter Performance größere Air-Restriktoren zugestanden bekommen (36,0 statt 34,5 mm).

Die Piloten der gegnerischen GT3-Teams stellten aber auch verblüfft fest, dass die Mercedes beim mechanischen Grip in einer anderen Liga spielten. Alle drei Mercedes schafften im Rennen Rundenzeiten unter 2.02 Minuten – das gelang sonst nur dem Ferrari sowie einem Audi. ■

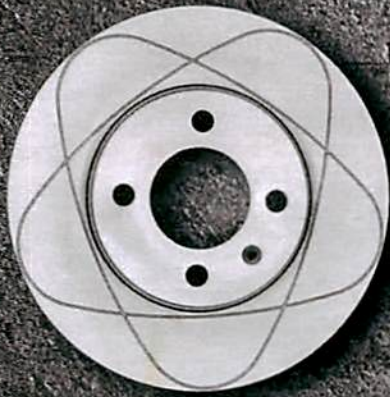
IMSA SPORTSCAR CHAMPIONSHIP

12h-Rennen in Sebring, Florida/USA

Ergebnis GTD-Klasse, 21 Autos gestartet

		Mercedes-AMG GT3	325 Runden
1.	Keating/Bleekemolen/Farnbacher		
2.	Nielsen/Balzan/Cressoni	Ferrari 488 GT3	+1 Runde
3.	Vautier/Habul/Said	Mercedes-AMG GT3	+1 Runde
4.	Mies/Gounon/De Phillippi	Audi R8 LMS	+1 Runde
5.	Sellers/Snow/Von Moltke	Huracán GT3	+1 Runde
6.	Lindsay/Bergmeister/McMurry/Heylen	Porsche 911 GT3 R	+1 Runde
7.	Aschenbach/Bell/Davies	Audi R8 LMS	+1 Runde
8.	Segal/Negri/Dyer	Acura NSX GT3	+1 Runde
9.	Engelhart/Ineichen/Antinucci/Bortolotti	Huracán GT3	+2 Runden
10.	Morad/Pumpelly/Christensen/Quesada	Porsche 911 GT3 R	+2 Runden

KFZTEILE24 BEST BRAND 2016!



BEST BRAND 2016
1. Platz kfzteile24.de



Wir feiern den Titel und sagen Danke:

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

Gutscheincode: **MSA2016**

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

kfzteile24
WIR SIND AUTO

Langstreckenmeisterschaft Nürburgring

VLN: Offene GT3-Fragen

Mit 187 eingeschriebenen Teilnehmern startet die VLN selbstbewusst in die neue Saison. Bei den Test- und Einstellfahrten blickte man aber noch in viele fragende Gesichter. Der Grund sind die vielen technischen Bulletins zu den Neuerungen in der GT3-Klasse.

Von: Bianca Leppert

Genau eine Woche vor dem Start der Langstreckenmeisterschaft sind 187 Fahrzeuge in der größten Breitensport-Rennserie eingeschrieben – 32 mehr als zum gleichen Zeitpunkt 2016. „Das Interesse an der Langstreckenmeisterschaft ist ungebrochen“, so Karl Mauer, Generalbevollmächtigter der VLN. „Die Anzahl der eingeschriebenen Fahrzeuge liegt damit deutlich über dem Vorjahresniveau.“ Doch alles ist noch nicht sortiert: In den letzten zwei

Wochen jagte ein DMSB-Bulletin zum Thema GT3-Sport das nächste. Die Bulletins regeln unter anderem die Details der Aerodynamik-Änderungen sowie das neue Reifen-Reglement. Bei der Aerodynamik setzt man nun neben der Beschneidung des Heckflügels auch an der Frontpartie an: Durfte hier ursprünglich nichts verändert werden, können

in Ausnahmefällen zur Wiederherstellung der Aero-Balance die Flics reduziert und Einleger am Frontdiffusor angebracht werden. Daneben müssen die Teams zu jeder Sitzung eine Liste führen, in der jede verwendete Reifenspezifikation aufgelistet werden muss. Diese wird unmittelbar danach an den Veranstalter übergeben. Die Reifenhersteller selbst

müssen 2017 einen Musterreifen jeder Spezifikation hinterlegen.

Die Reifenhersteller dürfen untereinander viermal im Jahr jeweils drei Reifentypen der Konkurrenz kaufen. Auch beim BoP-Ausschuss herrscht noch Unklarheit: Der vom DMSB benannte Mitarbeiter soll nun doch nicht mit dabei sein, ein Ersatz werde gesucht. ■



Einige Details zum Einsatz der GT3-Autos auf der Nordschleife sind kurz vor dem VLN-Saisonstart noch offen

Sportwagen-WM / GTE-Klasse

Neue Details zur automatisierten GTE-BoP

Die Sportwagen-Weltmeisterschaft stellt ihre Fahrzeugeinstufungen für die GT-Klassen in der Saison 2017 komplett um: Nach der Basiseinstufung zu Saisonbeginn soll ein komplexer Algorithmus die Differenzen zwischen den Herstellern aufspüren, bewerten – und dann neue Anpassungen erstellen.

Von: Marcus Schurig

Viele MSA-Leser waren vergangene Woche doch etwas verwirrt: Da hatten wir vermeldet, dass der BoP-Prozess für die GT-Klassen in der Sportwagen-WM automatisiert werden soll, sprich ein Computer

analysiert die Differenzen im Rennen, bewertet sie und erstellt mittels definierter Verknüpfungen „automatisch“ eine neue BoP für das folgende Rennen. Und nein, wir waren stocknüchtern beim Abfassen der Meldung, aber zugegeben: Letzte Woche konnten wir nur wenige, schemenhafte Details. Beim IMSA-Rennen in Sebring lichtete sich das Dunkel immerhin ein wenig.

Der Ansatz ist komplett neu und wurde in enger Zusammenarbeit zwischen ACO, FIA und Herstellern entwickelt. Um es gleich vorweg zu sagen: Eine automatisierte BoP, basierend auf Algorithmen, funktioniert nur dann, wenn die Basiseinstufungen passen – andernfalls würde man vermutlich acht Rennen benötigen, bis die Einstufungen halbwegs fair wären. Das heißt, das erste große Ziel besteht darin, die Basiseinstufung neu zu

DAS MITTEL AUS 60 PROZENT DER SCHNELLSTEN RENNUNGEN BILDET DAS KERNMASS DER BOP.

sortieren. Das geschieht gerade, und zwar mit einem starken Blick auf Daytona und IMSA, was noch im letzten Jahr nicht der Fall war! Auch der Sebring-Lauf soll mit einbezogen werden.

Erst nach dieser Basiseinstufung kommt die sogenannte Auto-BoP ins Spiel: Dazu nimmt man als Basis offenbar 60 Prozent der schnellsten Rennrunden. Die Parameter für die Bewertung der Daten ist vorab im Algorithmus definiert: Wenn zum Beispiel bei einem Hersteller zwei Zehntel

bei der Rundenzeit fehlen, könnte er automatisch einen Gewichts-nachlass von 10 Kilo erhalten. Eine ähnliche Verknüpfung könnte man zwischen Top-speed und Motorleistung etablieren.

Der hohe prozentuale Anteil der Rennrunden erklärt sich wohl aus dem Umstand, dass die GTE-Werksteams 2017 nur noch vier Reifensätze für Qualifying und Rennen verwenden dürfen. Damit gehören Doppelstints zum Pflichtprogramm – und dieser Performance-Aspekt soll über den hohen prozentualen Rennschnitt besser abgebildet werden.

Eine weitere neue Erkenntnis: Es wird überlegt, keine separate BoP für Le Mans mehr zu erstellen, weil die Aero-Kits für wenig Abtrieb bei allen GT-Teams prinzipiell gleich aufgebaut sind. Die bisherige Ansage, dass die 2017er BoP für Le Mans auf 2016 basiert, ist damit wohl vom Tisch. ■

Toyota fixiert Aufgebot für drittes LMP1-Auto

Toyota setzt 2017 in Le Mans alles auf eine Karte: Das Werksteam TMG aus Köln wird beim Saisonhighlight der Sportwagen-WM in Le Mans ein drittes Auto einsetzen. Mit an Bord ist dabei der vor zwei Jahren ausgemusterte Franzose Nicolas Lapierre.

Lange haben sie es geplant, jetzt setzen sie es endlich um: Toyota wird beim 24h-Rennen in Le Mans 2017 ein drittes LMP1-Fahrzeug an den Start bringen. Noch offen war bisher nur die Frage, wer den dritten Werkswagen pilotieren soll.

Französische Quellen haben mittlerweile bestätigt, dass definitiv zwei Toyota-Veteranen hinterm Lenkrad Platz nehmen

werden: Stéphane Sarrazin, der bis zum Ende der letzten Saison den zweiten regulären Werks-LMP1 von Toyota zusammen mit Mike Conway und Kamui Kobayashi pilotierte, war als Fahrer bereits quasi gesetzt, da er seinen WM-Stammplatz bei Toyota an den Argentinier José María López abtreten musste.

Dazu wird sein Landsmann Nicolas Lapierre für Toyota antreten: Der 32-jährige Franzose war bis Mitte 2014 Stammfahrer im Toyota-LMP1-Werksteam, verließ die Equipe aber nach einem Streit mitten in der laufenden Saison. Offenbar hat Lapierre immer noch einen gültigen Toyota-Vertrag, daher war die Verpflichtung naheliegend. Als dritter Pilot soll der letztjährige Champion der japanischen Super-Formula-Serie, nämlich Yuji Kunimoto, ebenfalls feststehen. ■ MCS

Kommt Lamborghini 2019 in die WM?

Die Spatzen pfeifen es schon seit längerer Zeit von den Dächern: Die Sportabteilung von Lamborghini würde gerne mit einem GTE-Auto auf Basis des Huracán-Modells in die Sportwagen-WM einsteigen. Die Vorbereitungen dafür laufen schon länger – allein die finale Entscheidung fehlt noch.

Bisher hat Lamborghini-Sportchef Giorgio Sanna immer gekonnt abgewiegelt, auch in Sebring blieb der Italiener seiner Taktik treu: Nein, es sei nichts entschieden, ja, man würde schon gerne, aber im aktuellen VW-Konzernumfeld gestalte sich das schwierig, denn die GTE-Klasse

bedeutet eben Werksport auf einem anderen Kostenniveau als GT3, und ein Return of Investment über Kundensport sei ja in dieser Klasse nahezu ausgeschlossen. Viele gute Argumente für ein Dementi – allein im Fahrerlager glaubt das niemand mehr.

Schließlich hat sich die Sportabteilung bereits 2016 per Fragebogen bei möglichen Reifenpartnern wie Michelin und Dunlop über Details für die Konstruktion eines GTE-Fahrwerks informiert.

Und das Design soll auch schon stehen, es kommt wohl von Dallara. Angeblich muss die Entscheidung bis Juni 2017 getroffen werden, um den Haushaltsplan für das GTE-Projekt bis September unter Dach und Fach zu bringen. Alles hängt wohl an der Profitabilität der Marke, es gilt: Desto höher die Gewinne, desto besser die Chancen. ■ MCS

Reifenprobleme bei Pirelli?

Beim offiziellen Test der Blancpain-GT-Rennserien in Paul Ricard gab es offenbar mehrere Reifenschäden bei der neuen Pirelli-Spezifikation für die Saison 2017. Vor allem an der Hinterachse bei Audi und Lamborghini soll es Probleme geben.

Von: Bianca Leppert

Bei den Blancpain-GT-Rennserien kommen ab dieser Saison neue Reifentypen von Ausrüster Pirelli zum Einsatz, die sich unter anderem auch in der Konstruktion – also beim Aufbau – vom Vorgänger deutlich unterscheiden sollen.

Nach den ersten Vorsaison-Testfahrten der Blancpain-GT-Serien im französischen Paul Ricard war nun zu hören, dass es schon zuvor bei privaten Tests von einigen GT3-Teams in Misano Reifenschäden mit

der neuen 2017er Variante gegeben haben soll.

Dabei brach offenbar die Lauffläche von der Mitte aus auf, der Gürtel darunter war jedoch unbeschädigt. Das Phänomen machte sich durch einen schleichenden Plattfuß bemerkbar.

Aus Teamkreisen war zu hören, das besonders häufig Audi- und Lamborghini-GT3-Fahrzeuge

an der Hinterachse betroffen sein sollen. Mancher vermutete Fehler bei der Fertigung der Reifen, andere sehen auch einen zu niedrigen Reifenluftdruck als eine mögliche Ursache des Problems an.

Der Reifenpartner Pirelli bestätigte auf Nachfrage immerhin die Symptomatik als solche, begründete diese aber mit ganz

normalen Problemen beim Testen von neuen Reifenkonstruktionen, zum Beispiel, wenn die Teams verschiedene Setup-Einstellungen durchprobieren und dabei auch die gesamte Spannweite der Einstellungsmöglichkeiten ausschöpfen.

Man werde diesen Aspekt weiterhin beobachten, so die erste offizielle Aussage von Pirelli. ■



Die Blancpain-GT3-Teams der SRO-Organisation von Stéphane Ratel traten in Paul Ricard zu ersten Testfahrten an

Rallye-WM

Ogier-Getriebe: Fehler bei M-Sport oder FIA?

Selten war eine Nachuntersuchung brisanter. Vom Ergebnis hängt nicht nur die Saison von Weltmeister Ogier ab.

Von: **Reiner Kuhn**

Über fünf Stunden haben die FIA-Inspektoren nach der Rallye Mexiko den Ford Fiesta WRC des Zweitplatzierten Sébastien Ogier geprüft. Erstmals seit Jahren ohne finales Ergebnis! Die Stewards unter der Leitung von Timo Rautiainen erklärten, dass das Fiesta-Getriebe für weitere Untersuchungen nach Europa geschickt werde. Nun ist es bei der FIA in Genf angekommen und wird dieser Tage dort mit jenem von M-Sport zur Homologation hinterlegten Bauteil verglichen.

„Das war unser ausdrücklicher Wunsch“, so M-Sport-Teamchef Malcolm Wilson. Inwieweit

das in Mexiko verwendete Getriebe vom Zulassungsmuster abweicht, will und darf Wilson nicht sagen. Nur so viel: „Wir wollen in dieser Sache schon aus dem Grund Transparenz, weil wir überzeugt sind, uns keinen unlauteren Wettbewerbsvorteil verschafft zu haben.“

Angeblich soll das Getriebe in Ogiers Auto nach der Rallye Mexiko zwar einige Gramm leichter gewesen sein als von M-Sport im Homologationsblatt angegeben; dabei allerdings deutlich über dem von der FIA final festgeschriebenen Mindestgewicht liegen. Sollte dies zutreffen, scheint nicht nur ein Wettbewerbsvorteil abwegig. Viel mehr dürften die Offiziellen mit ihren zahlreichen Detailänderungen im Schlussspurt der WRC-17-Zulassungen eine Mitschuld an der Misere tragen. Es wäre nicht das erste Mal: Toyota durfte und darf straffrei die hintere Dämpferaufnahme und die Ventile ändern. Besser noch: Bei der Nachkontrolle im



Sébastien Ogier und sein M-Sport-Team hängen in der Luft

Vorjahr auf Sardinien entsprachen die Heckscheiben am Siegerauto (Fünftürer) von Thierry Neuville nicht jenen (vom Dreitürer) im Homologationsblatt. Die FIA beließ es – wohl auch auf Grund eigener Versäumnisse – bei einer Geldstrafe. Sollte die

FIA Sébastien Ogier wegen der Verwendung eines illegalen Getriebes nachträglich disqualifizieren, wäre dies für M-Sport fatal und gleichbedeutend mit dem Saisonende. Denn Zulieferer Ricardo hat für den 2017er-WRC 25 identische Bauteile geliefert. ■

Rallye-WM

Citroën: Entspannung nach Mexiko-Sieg

Rückenwind durch den Sieg von Kris Meeke. Citroën-Teamchef Yves Matton kann bei seiner Strategie bleiben.

Der schwache Saisonstart scheint schon vergessen. „Der erste Sieg auf Schotter zeigt, dass der Citroën C3 WRC eine solide Basis ist und dass Citroën Racing bei der Entwicklung

gut gearbeitet hat“, sagt Teamchef Yves Matton und schaut nach vorne. „Unserer Strategie bleibt gleich: Auf Korsika werden wir erstmals drei C3 WRC an den Start bringen und in Argentinien ein letztes Mal nur mit zwei Autos für Kris Meeke und Craig Breen dabei sein.“ In Portugal kehrt zudem Hauptsponsor Khalid Al-Qassimi ins WRC-Cockpit zurück und man tritt mit vier Werkswagen an. ■ RK



Nach Nervosität herrscht bei den Roten wieder Routine

WRC2

Paddon legt Extra-schicht ein

Vom Toptalent zur dritten Kraft. Hayden Paddon kämpft um den Anschluss an seine Hyundai-Teamkollegen – und hat einen Plan.

Statt nach der starken Vorsaison durchzustarten, hinkt Hayden Paddon als WM-Neunter nicht nur seinen eigenen Erwartungen, sondern auch den Teamkollegen Dani Sordo und Thierry Neuville – beide anerkannte Asphaltglüher – hinterher. Deshalb will Paddon nicht bis zu den nächsten Schotterallies in Argentinien und Portugal warten, sondern noch vor dem Asphaltklassiker auf Korsika eine spezielle Sonderschicht einlegen. Um auf die Erfolgsspur zurückzukehren, tritt der Neuseeländer am Wochenende vor dem WM-Lauf bei der Rallye San Remo (29.3.–1.4.) an. Für den 28-Jährigen gleich in doppelter Hinsicht Neuland: Paddon wird

nicht nur im Hyundai i20 R5 ausrücken, mit Séb Marshall ist auch ein neuer Copilot an Bord. Bilde der Brite bisher mit Hyundai-Cheftester Kevin Abbring ein Team, spannt Marshall künftig mit Paddon zusammen. Denn dessen 58-jähriger Noch-Co John Kennard steigt nach zwölf gemeinsamen Jahren auf eigenen Wunsch aus dem WRC aus. Ihr letzter gemeinsamer Auftritt ist in Finnland. ■ RK



Hayden Paddon sitzt nach



Nach nervenstarkem Schluss-
spurt oben auf: Auftakt-Sieger
Baumschlager

ÖRM

Baumschlager im ÖM-Krimi vorn

Knallstart in Österreich: Auf den letzten Metern setzt sich Rekordmeister Raimund Baumschlager gegen Gerwald Grössing durch. Marijan Griebels EM-Vorbereitung verlief gut, blieb aber unbelohnt.

Von: **Reiner Kuhn**

Eineinhalb Tage hetzte Raimund Baumschlager im Skoda Fabia R5 den beiden scheinbar übermächtigen Ford Fiesta WRC von Gerwald Grössing und Hermann Neubauer hinterher. Letzterer hatte beim Auftakt zur Österreichischen Rallye Meisterschaft (ÖRM) schon über eine halbe Minute Vorsprung auf seine Verfolger herausgefahren, als er auf der 13. von 16 Wertungsprüfungen auschied. „Das geht voll auf meine Kappe“, gesteht der amtierende Champion selbstkritisch. „Ich hatte links hinten einen schleichenden Plattfuß und mir ist das Auto schon davor extrem quer gegangen. Dann habe ich in dieser einen Kurve das Heck komplett verloren, die Böschung tou-

chiert und das Hinterrad beschädigt.“, sagte Neubauer zerknirscht.

45 WP-Kilometer vor dem Ziel war wieder alles offen. Gerade einmal 1,5 Sekunden trennten den neuen Spitzenreiter Grössing und Jäger Baumschlager vor der letzten Prüfung der Rebenland-Rallye. Im spannungsgeladenen Finale behielt der Rekordmeister die Nerven und holte sich mit einer überragenden Bestzeit doch noch den Sieg. Grössing musste sich mit Platz zwei zufriedengeben.

Dass der steirische Lokalmatador Andreas Aigner nicht auf dem Podest stand, lag an einem Missgeschick am Ende des ersten Tages, bei dem er seinen Skoda Fabia R5 aufs Dach legte. Zwar konnte er am zweiten Tag wieder starten, jedoch mit fünf Minuten Strafzeit – umso erstaunlicher, dass er noch Platz 5 holte. So blieb es Niki Mayr-Melnhof (Ford Fiesta R5) vorbehalten, als bester Steirer als Gesamtdritter das Siegerpodest zu entern.

Junioren-Europameister Marijan Griebel nutzte den gut besetzten Saisonauftakt bei den Nachbarn zur Vorbereitung auf die EM-Saison. Erstmals im Skoda Fabia R5 bei einer Asphalt rallye

am Start, konnte er nicht nur viel ausprobieren, sondern auch sein Talent bestätigen. Kurz vor Schluss lag der Pfälzer auf Rang 3, als ein defekter Turbolader das vorzeitige Ende bedeutete. ■



DANIEL FESSLI

Erst top, dann hop: Neubauer



DANIEL FESSLI

Griebel: Trotz Ausfall zufrieden

TOYOTA: AB PORTUGAL MIT DREI WERKSWAGEN

Das schwache Schotterdebüt in Mexiko hat Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen abgehakt. Überhaupt schaut der Finne lieber nach vorne und verrät: „Auch wenn unser Junior Esepokka Lappi noch wenig hinterm Steuer des Yaris WRC saß und weitere Testkilometer braucht, planen wir, ihn ab Portugal neben Jari-Matti Latvala und Juho Hänninen mit einem dritten Werkswagen starten zu lassen. Er ist nicht umsonst WRC2-Weltmeister.“ Damit wären beim sechsten WM-Lauf 15 aktuelle World Rally Cars am Start.

RALLYE-EM LOCKT MIT WM-START IM WRC

Die Rallye-EM will sich als Sprungbrett in die WM etablieren. In der neu geschaffenen U28-Junior-Wertung kämpft unter anderem Marijan Griebel um 2018 einen WM-Lauf in einem 2016er-World-Rally-Car zu bestreiten. Die Konkurrenz ist groß. Allen voran peilen auch die Peugeot-Werksjunioren Pepe López und José Antonio den Ritt im WRC an. Aus Irland ist Josh Moffett im Ford Fiesta R5 mit dabei. Der Tscheche Jan Cerný, der Lette Ralfs Sirmacis sowie deren russischer Skoda-Kollege Nikolay Gryazin ließen in der Vergangenheit schon aufhorchen. Zudem sollen noch ein schneller Franzose und ein Pole hinzukommen.

LOEB NICHT ZU SCHLAGEN

Rekordweltmeister Sébastien Loeb schnappte sich Ehefrau Severine, einen fast 20 Jahre alten Peugeot 306 Maxi und düpierte die Konkurrenz bei der Rallye Haute Provence. WRC-Pilot Éric Fanguaire musste sich nach 116 WP-Kilometern mit Rang 2 zufriedengeben, Stéphane Conسانی landete im R5 auf dem dritten Platz. „Mit einem Fronttriebler fünf von acht Prüfungen gegen World Rally Cars zu gewinnen, ist nicht so schlecht“, freute sich Loeb nach seinem Auftritt.

DTM

Versteckspiel beim Test

Beim zweiten Test des Jahres in Vallelunga/Italien rückte nur Audi mit seinem neuen Auto aus. Bei BMW und Mercedes begnügte man sich mit Interim-Autos. Im Vordergrund stand das Kennenlernen der neuen Hankook-Reifen.

Von: **Claus Mühlberger**

Manchmal ist die DTM eine sehr eigenartige Welt. Ein schönes Beispiel dafür ist das Prozedere bei der Homologation. Stichtag war der 1. März 2017. Danach sind keine Änderungen mehr zulässig an allen jenen Teilen, die homologiert werden müssen. Im Falle der DTM auch der Karosserie. Doch in der deutschen Serie gibt es hier einen Zusatz-Passus. Demnach ist die Sportzulassung de facto zweistufig. Stufe 1 betrifft die Außen-

haut. Bei der zweiten Stufe geht es um die Luftführungen im Wageninneren. Bei Ersterer war tatsächlich am 1. März Schluss, die zweite Stufe wird aber erst Ende April endgültig festgelegt. Damit will sich der Promotor ITR Spielmasse sichern: Sollte sich herausstellen, dass einer der drei Hersteller krass unterlegen ist, habe man so die Möglichkeit, rasch nachzubessern, heißt es. Bei den gemeinsamen Testfahrten in Vallelunga, die am 13. März begannen, kreuzte nur Audi mit einem RS 5 auf, der (weitestgehend) dem 2017er-Stand entsprach. BMW und Mercedes brachten jeweils Interimsautos mit nach Italien.

Nur fünf Millimeter mehr

„Unsere Hauptaufgabe ist es derzeit, die Reifen und die mechanischen Teile zu verstehen“, erklärte Mercedes-Fahrer Gary Paffett. Die neuen Hankooks haben mehr Grip, aber Paffett mahnte zur Vorsicht: „Man muss aufpassen, wie man mit ihnen umgeht. Wenn man zu sehr angreift, bauen die Reifen zu stark ab. Die

größte Herausforderung in diesem Jahr ist es, die Reifen zu verstehen.“

Peu à peu werden mehr Details zum DTM-Reglement publik, die aus nicht nachvollziehbaren Gründen bislang unter der Decke gehalten wurden. So wurde etwa das Mindestmaß für die Bodenfreiheit um 5 Millimeter erhöht. „Viel zu wenig, denn das Ziel war es eigentlich, den Abtrieb deutlich zu senken“, meinen Kritiker. Weil die Autos in vielen Details weiterentwickelt wurden, haben die 2017er-DTM-Renner angeblich sogar mehr Downforce als ihre Vorgänger.

Auch das sportliche Format wurde modifiziert: Die Samstag-Rennen sind jetzt ebenso lang wie die Rennen am Sonntag (rund 200 km) und beinhalten einen (technisch nun auch notwendigen) Boxenstopp. Beim Reifenwechsel dürfen nur noch sechs Mann arbeiten: zwei Mann pro Seite plus je einer am Lollipop und der Luftlanze. Bislang waren beim Reifenwechsel bis zu 14 Mechaniker aktiv. ■



Nur Audi ließ in Vallelunga den Neuen aus der Garage

Tourenwagen-WM

Huff dominierte Tests – wo stehen die Gegner?

Rob Huff setzte bei den offiziellen Testtagen in Monza in allen vier Sitzungen die Bestzeit. Vor allem Honda hat jedoch noch Luft nach oben, während Volvo fleißig testen konnte.

Von: **Michael Bräutigam**

Weil Nick Catsburg schon in den unmittelbaren Vorbereitungen für die 12h von Sebring mit BMW steckte, stieg Yvan Muller in dessen Volvo, als wäre der vierfache Champ nie zurückgetreten. Er und die Polestar-Werkkollegen Nestor Girolami sowie Thed Björk sammelten dabei am fleißigsten Kilometer. Auf die Zeitenliste schaute man dabei eher nicht, vielmehr galt es, ein striktes Testprogramm abzuspulen. Die Zeitenjagd überließ man anderen.

Die gleiche Herangehensweise legte Honda an den Tag. Mit der Homologation des Fahrzeugs erst kurz vor dem Test fuhr keiner der drei Werkswagen auf dem vollen 2017er-Stand. Trotzdem waren die Zeiten aussagekräftig: Ziemlich genau eine Sekunde fehlte auf die Bestzeit von Münich-Citroën-Pilot Huff – auf einer alles andere als Hondafreundlichen Strecke, ohne volle 2017er-Spezifikation und, wie ebenfalls zu hören war, noch nicht mit voller Motorleistung.

Ehrlacher lässt aufhorchen

Huffs Frühform – er fuhr mit einer Bestzeit von 1:52,497 als Einziger unter die 1:53er-„Schallmauer“ – ist erstaunlich. Tom Chiltons Umstieg auf den C-Elysée fiel im Vorjahr deutlich schwieriger aus als der seines Landsmannes jetzt. Aber: Auch und vor allem mit den sehr speziellen Dämpfern des Citroën

kommt der Weltmeister von 2012 bestens zurecht. „Das Auto macht genau, was ich will!“

Für ein Ausrufezeichen sorgte aus Chevy-Sicht Tom Coronel mit der zweitbesten Zeit in der letzten Session. Eine mittlere Sensation war gar die Performance von Yann Ehrlacher, der es mit dem

einigen beim Test vertretenen Lada Vesta auf eine 1:53,364 brachte. Der Pilot des zweiten Lada, der in Marrakesch ggf. noch nicht am Start stehen wird, ist offiziell noch offen. Aber selbst WTCC-Promoter François Ribeiro gibt zu, dass Gabriele Tarquini die logische Wahl sei. ■



Münich-Pilot Rob Huff fuhr beim Monza-Test in einer eigenen Welt

Mit WTCC-Erfahrung zum Titel?

In den vergangenen beiden Jahren musste sich das Team Craft Bamboo Racing im Titelrennen jeweils geschlagen geben. 2017 tritt man mit einem Trio aus Ex-WTCC-Fahrern an.

Von: **Michael Bräutigam**

Als alte Bekannte bleiben dabei Pepe Oriola und James Nash an Bord. WTCC-Laufsieger Oriola musste sich 2015 erst im Finale von Macau Titelrivale Stefano Comini geschlagen geben. Das gleiche Schicksal ereilte 2016 Nash (WM-Dritter 2013), der denkbar knapp die Meisterschaft verpasste.

„Trotz vieler Fehler konnten wir 2016 die Team-Meisterschaft einfahren und Zweiter in der Fahrerwertung werden. Dieses Jahr möchte ich mich noch um



(v.l.) Oriola, Valente und Nash – das Erfolgstrio für Craft Bamboo Racing?

einen Platz verbessern“, so Nash. Nach zwei Jahren mit Sergey Afanasiev als drittem Piloten hat man sich für die kommende Woche beginnende Saison mit einem weiteren WTCC-erfahrenen Mann verstärkt: Hugo Valente.

Der letztjährige Lada-Werksfahrer freut sich auf die neue Herausforderung: „Ich wollte wieder zurück an die Spitze des

Feldes und um Siege und Titel kämpfen“, sagt Valente.

Sein neuer Teamchef freut sich ebenfalls auf den Neuzugang: „Ich denke, er wird sich schnell auf den Seat einstellen. Ich bin auch stolz darauf, dass Pepe und James für eine weitere Saison mit an Bord sind. Ich denke, einer unserer Fahrer wird um den Titel kämpfen können.“ ■

NASCAR

„Rocket Man“ holte ersten Chevy-Sieg

Beim vierten Saisonlauf in Phoenix durfte auch Chevrolet endlich den ersten Sieg 2017 bejubeln. Dank Childress-Pilot Ryan Newman, der eine lange Durststrecke beendete.

Von: **Michael Bräutigam**

Weil sich dieses Wortspiel so anbietet: „Phoenix aus der Asche“ beschreibt wohl am treffendsten den Weg zu Ryan Newmans und auch Richard Childress Racings erstem Sieg seit der Saison 2013. Nach jeweils mehr als drei vollen Saisons ohne Besuch in der Victory Lane wurde bei Team und Fahrer entsprechend gebuhlet. Schlüssel zum Sieg: ein frecher Schachzug von Newmans Crewchief Luke Lambert. Der ließ seinen Schützling

in der letzten Gelbphase und vor der Overtime auf altem Gummi draußen, während der Großteil des Feldes Reifen nachfasste.

Als sich dann mit Ricky Stenhouse und Martin Truex noch zwei ebenfalls altbereifte direkte Verfolger in die Quere kamen, konnte auch Kyle Larson (zwei neue) seinen Vorteil nicht mehr ausspielen und wurde zum dritten Mal in Folge Zweiter – übernimmt aber die Tabellenspitze.



Überraschungssieger Newman

Auslöser für die letzte Gelbphase war ausgerechnet Joey Logano, der die erste Stage noch gewinnen konnte. Ein geplatzter Reifen verkorkte den Rennabend jedoch final, nachdem schon im zweiten Segment die Formkurve steil abfiel.

Die zweite Stage ging an Kyle Busch, der auch vor der letzten Caution klar führte. Doch seine Entscheidung für neue Reifen zahlte sich nicht aus: Platz 3. ■

NASCAR CUP SERIES

Phoenix/Arizona (USA)

4. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Ryan Newman (USA)	Chevrolet
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Kyle Busch (USA)	Toyota
4.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Ford
5.	Brad Keselowski (USA)	Ford
6.	Kevin Harvick (USA)	Ford
7.	Daniel Suárez (MEX)	Toyota
8.	Erik Jones (USA)	Toyota
9.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet
10.	Denny Hamlin (USA)	Toyota

NACHRICHTEN

DTM: BERGER KOMMT

Die Beiratssitzung der ITR am 21. März (nach Redaktionsschluss) hat nur einen wichtigen Tagesordnungspunkt: Gerhard Berger, 57, soll als neuer starker Mann der DTM installiert werden und Hans Werner Aufrecht, 78, folgen, der seit 1983 als Chef der Tourenwagen-Serie fungierte. Darauf haben sich die Sportchefs von Audi, BMW und Mercedes offenbar bereits verständigt. Als erster Vorsitzender der ITR soll sich Berger vor allem um eine bessere Vermarktung der Serie kümmern. Eine weitere Priorität ist das Aushandeln eines neuen TV-Vertrags – der mit der ARD endet 2017. Der zehnmahlige GP-Sieger Berger besitzt viel Erfahrung im Motorsport-Management: Von 1998 bis 2002 arbeitete er (zusammen mit Mario Theissen) als BMW-Sportchef, später war er Teilhaber beim Formel-1-Team Toro Rosso.

TCR: TARQUINI ZU HYUNDAI

Vergangenen Monat verkündete Hyundai offiziell ein TCR-Programm. Nun hauen die Südkoreaner mit Motorsport-Sitz in Alzenau einen weiteren Hammer aus: Kein Geringerer als Gabriele Tarquini wird Chef-Testfahrer für das neue Projekt. Die Testarbeit soll bereits kommenden Monat beginnen.

TCR: COMINI RAUS

Die Luft für Stefano Comini wird dünner: Sein letztjähriges Team Leopard Racing hat dem Schweizer eröffnet, dass man 2017 nur ein Fahrzeug einsetzen wird – und dass er nicht der Pilot sein wird.

TCR: FINALE UND AUFTAKT

Beim Finale der TCR Middle East in Bahrain krönte sich Josh Files mit einem weiteren Doppelsieg zum Meister. Beim parallel stattfindenden Auftakt der TCR Asia in Sepang jubelten zwei Engstler-Golf-Piloten: Lauf eins gewann Katandhee Kusiri, den zweiten Teamkollege Diego Moran.

MotorradSPORT-Termine 2017



Monat	Datum	MotoGP	Superbike-WM	Moto3-Junior-WM/ Moto2-EM	Endurance-WM	Gespann-WM	IDM/ Northern Europe Cup*
Januar	01.						
	08.						
	15.						
	22.						
	29.						
Februar	05.						
	12.						
	19.						
	26.		Phillip Island				
März	05.						
	12.		Chang				
	19.						
	26.	Doha					
April	02.		Aragón				
	09.	Termas de Rio Hondo					
	16.						
	23.	Austin			Le Mans	Le Mans	
Mai	30.		Assen	Albacete			Assen*
	07.	Jerez					
	14.		Imola				Nürburgring
	21.	Le Mans		Le Mans			Oschersleben*
Juni	28.		Donington		Oschersleben	Oschersleben	Donington*
	04.	Mugello					
	11.	Catalunya					
	18.		Misano	Catalunya			
Juli	25.	Assen				Pannonia-Ring	
	02.	Sachsenring			Slowakia-Ring		Lausitzring/Sachsenring*
	09.		Laguna Seca	Valencia			
	16.						
August	23.						
	30.						
	06.	Brünn			Suzuka		Schleiz
	13.	Spielberg					Brünn*
September	20.		Lausitzring			Assen	Assen
	27.	Silverstone					
	03.			Estoril			Oschersleben
	10.	Misano					Silverstone*
Oktober	17.		Portimão	Jerez			
	24.	Aragón				Rijeka	
	01.		Magny-Cours				Hockenheimring/Assen*
	08.			Aragón			
November	15.	Motegi					
	22.	Phillip Island	Jerez				
	29.	Sepang					
	05.		Doha				
Dezember	12.	Valencia					
	19.			Valencia			
	26.						
	03.						
	10.						



Motocross-WM	Supercross-WM	Enduro-WM	Speedway-GP	Langbahn-WM	MX Masters	Enduro-IDM	Specials
							Rallye Dakar
	Anaheim						Rallye Dakar
	San Diego						
	Anaheim						
	Phoenix						
	Oakland						
	Arlington						
	Minneapolis						
Losail/Q	Atlanta						
Pangkal Pinang/RI	Toronto						
	Daytona					Itterbeck	
Neuquen/RA	Indianapolis						Daytona 200
	Detroit	Helsinki/FIN				Dahlen	
León/MEX	St. Louis						
	Seattle				Fürstlich Drehna		
Pietramurata/I							
Valkenswaard/NL	Salt Lake City	Murcia/E					
	New Jersey		Krško/SLO		Jauer		
Kegums/LV	Las Vegas		Warschau/PL		Mölln		IRRC Hengelo
Teusenthald/D							
Ernée/F		Spoleta/I	Daugavpils/LV	Herxheim/D			TT Isle of Man
							TT Isle of Man
Orlyonok/RUS			Prag/CZ				
				La Réole/F	Bielstein		Sachsenring Classic
Maggiora/I		Parádfürdő/H	Horsens/DK	Marianske Lazne/CZ			
Agueda/P		Puchov/SK					
				Mühdorf/D			IRRC Imatra
					Tensfeld		
Loket/CZ		Castelo Branco/P	Cardiff/GB				IRRC Chimay
Lommel/B						Burg	
Frauenfeld/CH			Mallilla/S				
Uddevalla/S				Eerum/NL			IRRC Schleiz
			Gorzow/PL	Berghaupten/D	Gaildorf		IRRC Horice
				Morizes/F			ISDE Brive-la-Gaillarde/F
TBA/USA							
Assen/NL			Teterow/D				
Villars-sous-Écot/F						Dachsbach	
		Hawkstone Park/GB	Stockholm/S		Holzgerlingen		IRRC Frohburg
							MX der Nationen
		TBC/RA	Toruń/PL				
		Zschopau/D				Zschopau	
			Melbourne/AUS				
						Woltersdorf	
							Macau GP



F1-Weltmeister und auch Meister der MSA-Leserherzen: Nico Rosberg



Porsche gewann in insgesamt sechs Kategorien – u. a. bei den Sportwagen

Rosberg auch

Sie haben gewählt, wir stellen vor: Das sind die Sieger der Wahl zum „Racer des Jahres“ – wie in der F1-WM stand auch bei Ihnen Nico Rosberg ganz oben auf dem Podest.

Von: **Michael Bräutigam**

Betrachtet man die reinen Prozentzahlen, so kann man sogar von einem lupenreinen Gesamtsieg für den Formel-1-Champion reden. Einen Wählerstimmenanteil von 45,7 Prozent erreichte sonst kein anderer Sieger – weder bei Fahrern noch Marken oder Modellen.

Einen erdrutschartigen Abstieg musste Ferrari-Pilot Sebastian Vettel hinnehmen. Ob da vielleicht auch wütende Funkgespräche eine Rolle spielten? Im Vorjahr noch mit einem Drittel der Wählerstimmen zum Sieger der F1-Kategorie gewählt, schaffte er es in diesem Jahr nicht mal aufs Treppchen. Sehr wohl steht dort aber Shootingstar Max Verstappen, komplettiert werden die Top 3 der F1-Wahl von Renault-Neuling Nico Hülkenberg.

In den weiteren Formel-Kategorien setzten sich André Lotterer (Formelsport) und Sébastien



Buemi (Formel E) durch. Während Buemi als Champion der Serie durchaus keine Überraschung ist, kommt Lotterers recht deutlicher Sieg doch etwas unerwartet. Lotterer war diesmal in der Formelsport-Kategorie aufgestellt, weil er in der Super Formula ein erfolgreicherer Jahr als in der WEC erlebt hatte. Und dafür erhielt er 19,3 Prozent.

In den insgesamt 22 Kategorien, von denen bei Marken und Fahrern eben erstmals auch die Formel E als eigene Kategorie zur Auswahl stand, gab es gleich 14 „Titelverteidiger“. Bei den Fahrern setzte sich in der Sportwagen-Kategorie wie im Vorjahr Mark Webber durch. Auch Sabine Schmitz (Langstrecke Nürburgring), Sébastien Ogier (Rallye) und Mick Schumacher (Nachwuchsfahrer) standen letztes Jahr bereits vorne.

Bei den Tourenwagen gewann im letzten Jahr nur knapp Pascal Wehrlein vor Mattias Ekström. Umso deutlicher setzte sich diesmal ein anderer DTM-Pilot durch: Marco Wittmann sammelte dabei fast doppelt so viele Stimmen

FAHRER DES JAHRES

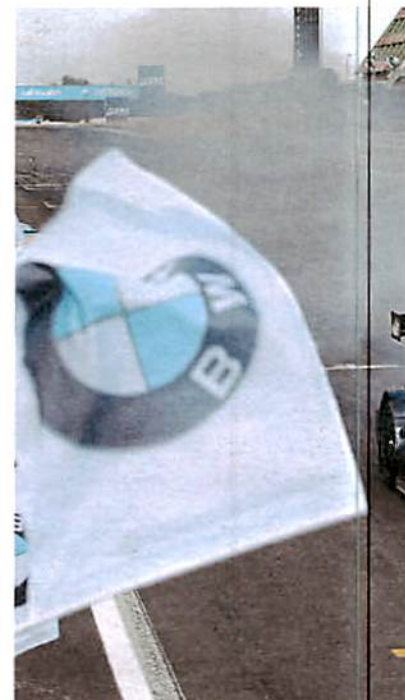
Formel 1	Formelsport	Formel E	Sportwagen	Tourenwagen
1. Nico Rosberg (45,8 %)	1. André Lotterer (19,3 %)	1. Sébastien Buemi (26,4 %)	1. Mark Webber (28,4 %)	1. Marco Wittmann (30,6 %)
2. Max Verstappen (13,2 %)	2. Maxim Günther (10,4 %)	2. Nick Heidfeld (20,1 %)	2. Timo Bernhard (14,3 %)	2. José María López (17,7 %)
3. Nico Hülkenberg (10,1 %)	3. Stoffel Vandoorne (9,2 %)	3. Daniel Abt (19,9 %)	3. Marc Lieb (12,9 %)	3. Yvan Muller (10,2 %)
4. Sebastian Vettel (7,5 %)	4. Lance Stroll (7,8 %)	4. Lucas di Grassi (8,7 %)	4. Marcel Fässler (8,1 %)	4. Edoardo Mortara (7,7 %)
5. Kimi Räikkönen (5,1 %)	5. J.-P. Montoya (7,5 %)	5. Steph. Sarrazin (2,4 %)	5. Neel Jani (5,1 %)	5. Jimmie Johnson (6,1 %)

MARKEN DES JAHRES

Formel 1	Formelsport	Formel E	Sportwagen	Tourenwagen
1. Mercedes-Benz (37,7 %)	1. Dallara (24,0 %)	1. ABT Audi (28,9 %)	1. Porsche (34,9 %)	1. BMW (29,6 %)
2. Ferrari (18,9 %)	2. Mercedes-Benz (17,0 %)	2. Schaeffler (19,9 %)	2. Audi (13,8 %)	2. Audi (17,0 %)
3. Red Bull (9,9 %)	3. Renault (15,5 %)	3. Renault (16,6 %)	3. BMW (7,0 %)	3. Citroën (8,9 %)
4. Force India (9,4 %)	4. Volkswagen (8,5 %)	4. Dallara (9,5 %)	4. Ferrari (6,1 %)	4. Mercedes-Benz (6,8 %)
5. Sauber (5,5 %)	5. Fiat/Abarth (7,1 %)	5. Williams (5,0 %)	5. Aston Martin (5,1 %)	5. Alfa Romeo (3,5 %)

MODELLE DES JAHRES

Mini Cars	Kleinwagen	Kompaktklasse	Obere Mittelklasse	Sportw./Luxusklasse
1. Opel Adam (42,0 %)	1. VW Polo (15,7 %)	1. BMW 1er/2er (19,0 %)	1. BMW 3er/4er (37,2 %)	1. Porsche 911 (16,3 %)
2. Fiat/Abarth 500 (33,9 %)	2. Audi A1/S1 (15,3 %)	2. Audi A3/S3/RS 3 (13,3 %)	2. Audi A5/S5/RS 5 (18,0 %)	2. Audi R8 (13,9 %)
3. Renault Twingo (11,9 %)	3. Ford Fiesta (14,0 %)	3. Opel Astra (12,1 %)	3. Merc. C-KL/Coupé (13,0 %)	3. Aston M. Vantage (9,8 %)
4. Kia Picanto (1,8 %)	4. Mini JCW (10,1 %)	4. Ford Focus (9,9 %)	4. Volvo S60 (12,9 %)	4. Mercedes-AMG GT (7,4 %)
	5. Cit. C-Elysée (7,4 %)	5. Honda Civic (6,4 %)	5. Ford Mondeo (5,7 %)	5. Ferrari 458/488 (6,4 %)



Drei Titel in einem Bild: Fahrer sowie Marke

bei den Lesern Champion



Mercedes-Benz

wie Tourenwagen-Weltmeister José María López.

Porsche räumt 6 „Titel“ ab

Bei den Marken gab es gegenüber dem Vorjahr gar nur einen neuen Sieger. Statt Ferrari wählten Sie das Weltmeistersteam von Mercedes zur besten Marke in der Kategorie Formel 1. Audi, obwohl 2016 noch gar nicht voll werkseitig engagiert, konnte sich in der erstmals ausgeschriebenen Formel-E-Wahl durchsetzen.

Dallara war dagegen ebenso wie im Vorjahr Sieger beim „Formelsport“ wie BMW bei den Tourenwagen und die ausgestiegenen Weltmeister Volkswagen in der Rallye-Abteilung. Großer Marken-Sieger wieder einmal: Porsche. Wie bei der letzten Leserwahl bekamen die Zuffenhausener gleich in drei Kategorien die meisten Stimmen: Sportwagen, Langstrecke Nürburgring und Markenpokale.

Allgemein nimmt Porsche die meisten „Titel“ mit. Neben den drei Marken-Bestplatzierungen sowie Mark Webber setzte sich mit Sven Müller auch der Doppel-



meister aus den Porsche-Markenpokalen im Votum durch. Das Sahnehäubchen stellt die Titelverteidigung des Porsche 911 in der Modell-Kategorie „Sportwagen/Luxusklasse“ dar.

Die knappste Entscheidung gab es ebenfalls bei der Wahl zu den Fahrzeugmodellen: Bei den Kleinwagen kam es zum Duell unter den Konzernbrüdern VW Polo und Audi A1/S1. Anders ausgedrückt: Rallye-Weltmeisterauto gegen Rallyecross-Weltmeisterauto. Der Polo heimste letztlich den Sieg ein – wenn es auch mit nur 0,4 Prozentpunkten Vorsprung denkbar knapp war. Der Vorjahressieger, Mini JCW, rutschte auf P4, noch hinter den Ford Fiesta, ab. Die erfolgreiche Titelverteidigung bei den Modellen gelang neben dem Porsche 911 auch dem Opel Adam bei den „Mini Cars“, dem BMW 1er/2er in der Kompakt- sowie dem BMW 3er/4er in der Mittelklasse.

Den höchsten Stimmenanteil eines nicht nominierten Kandidaten erhielt übrigens mit 2,8 Prozent in der Nachwuchs-Kategorie Daniela Neuhauser. ■

ZUBEHÖR-MARKEN

1. Sportauspuffanlagen



2. Rennsitze/-schalen



3. Sportsitze



4. Federn



5. Felgen



6. Helme



7. Nachrüst-Bremsen/- Bremsbeläge



8. Öle/Schmierstoffe



9. Pflegemittel



10. Rennreifen



11. Straßenreifen



12. Sport-Fahrwerke



13. Stoßdämpfer



14. Uhren



15. Zündkerzen



16. Spezialisierter Online-Versandhandel Autoteile



FAHRER DES JAHRES

Langstr. Nürburgring	Rallye	Markenpokale	Nachwuchsfahrer
1. Sabine Schmitz (24,8 %)	1. Sébastien Ogier (27,2 %)	1. Sven Müller (25,0 %)	1. Mick Schumacher (40,0 %)
2. Uwe Alzen (19,3 %)	2. Mattias Ekström (20,4 %)	2. Ch. Engelhart (16,3 %)	2. Marijan Griebel (8,7 %)
3. Bernd Schneider (11,2 %)	3. Sébastien Loeb (13,8 %)	3. Dennis Marshall (9,4 %)	3. Joey Mawson (7,5 %)
4. Jörg Müller (8,2 %)	4. Thierry Neuville (9,1 %)	4. Nico Menzel (8,9 %)	4. T. Lautenschlager (5,1 %)
5. Maro Engel (6,0 %)	5. S. Peterhansel (4,8 %)	5. Matteo Cairoli (6,7 %)	5. David Beckmann (4,8 %)

MARKEN DES JAHRES

Langstr. Nürburgring	Rallye	Markenpokale
1. Porsche (26,8 %)	1. Volkswagen (41,1 %)	1. Porsche (31,5 %)
2. Audi (18,6 %)	2. Ford (9,6 %)	2. Audi (8,5 %)
3. BMW (13,6 %)	3. Hyundai (6,1 %)	3. BMW (8,1 %)
4. Mercedes-Benz (9,9 %)	4. Audi (4,8 %)	4. Opel (6,2 %)
5. Aston Martin (6,2 %)	5. DS (4,0 %)	5. Renault (5,4 %)



Tourenwagen plus Modell Mittelklasse



Sieger bei den Mini Cars: Opel Adam



Sieger bei Kleinwagen: VW Polo



Nachwuchs-Sieger: Schumacher

Valentino Rossi ist weiterhin der

ZUBEHÖR-MARKEN

1. Auspuffanlagen



2. Bremsbeläge



3. Fahrwerke



4. Helme



5. Motorradbekleidung



6. Öle/Schmierstoffe



7. Pflegemittel



8. Rennreifen



9. Straßenreifen



10. Uhren



Valentino Rossi ist weiterhin der große Liebling der Motorradsport-Fans

Wenn er auch 2016 im Titelkampf gegen Marc Márquez unterlag: Bei den Fans steht Valentino Rossi weiterhin ganz oben. Kein anderer Fahrer konnte annähernd so viele Stimmen für sich gewinnen wie der neunfache Weltmeister.

Von: Imre Paulovits

Wer hätte dem heute 38-jährigen Valentino Rossi den WM-Titel 2015 nicht gegönnt? Rossi konnte 2016 zwar erneut Vizeweltmeister werden, so nah wie 2015 kam er aber nicht an den Titel heran. Dafür zeigte er mit seinen Siegen in Jerez und in Barcelona, dass er noch immer ein Meister der Fahrzeugbeherrschung und der Taktik ist. Dass er es nach 20 Motorrad-WM-Jahren noch immer gegen viel Jüngere aufnimmt und die gleiche Leidenschaft für seinen Sport hat, verdient Hochachtung. 58,7 Prozent unserer Leser schlossen sich dieser Meinung an, kein anderer Fahrer in den anderen Kategorien kam nur annähernd an dieses Ergebnis heran. Weltmeister Marc Márquez kam auf weniger als ein Fünftel der Stimmen, die Rossi einheimste, sein Vorgänger Jorge Lorenzo fiel gar aus den Top 5 heraus. Dafür wussten die Fans den Kampfgeist, den der scheidende Aprilia-Werkspilot Stefan Bradl, Suzuki-Shootingstar Maverick Viñales und LCR-Honda-Haudegen Cal Crutchlow an den Tag legten, zu würdigen und wählten sie auf die nächsten Plätze.

Jonas Folger konnte mit seinem Sieg in Brunn und mit seinen Leistungen, die er beim ersten MotoGP-Test in Valencia zeigte, die Leser überzeugen, sie wählten ihn zum Fahrer des Jahres in der Moto2. Tom Lüthi, der einen sagenhaften Schlusspurt hinlegte und mit vier Siegen Vizeweltmeister wurde, rangiert knapp dahinter auf Rang 2. Auch der Franzose Johann Zarco, der als erster Moto2-Weltmeister seinen Titel verteidigen konnte, überzeugte die Leser, sie wählten ihn auf den dritten Platz. Sandro Cortese und Marcel Schrötter vervollständigen die Top 5.



Moto2: Jonas Folger

In der Moto3 konnte Weltmeister Brad Binder die Leser genauso überzeugen, sie wählten ihn zum Fahrer des Jahres vor dem unermüdlichen Kämpfer Philipp Öttl, der zehnmal so viele Stimmen für sich gewinnen konnte wie der Dritte, Niccolò Antonelli.

Bei den Superbikes wussten unsere Leser die Leistung von Weltmeister Jonathan Rea zu würdigen. Auf den Plätzen folgten Rookie Markus Reiterberger, der in seiner ersten Superbike-WM-Saison einzelne tolle Ergebnisse, aber auch eine schwere Verletzung hatte, Chaz Davies, Tom Sykes und Randy Krummenacher, der als Supersport-Rookie lange Zeit die WM anführte.

Im nationalen Straßensport würde der Superbike-IDM-Vizemeister Florian Alt Fahrer des Jahres vor SBK-IDM-Meister Marvin Fritz und Superstock-1000-Vize Luca Grünwald.

Ken Roczen mischte im Motocross die Leserwahl genauso auf wie zuvor die US-Motocross-Meisterschaft und gewann vor Max Nagl und Larissa Papenmeier.

Die Kategorie Bahnsport ging an Langbahn-Weltmeister Erik Riss vor Trial-Weltmeister Toni Bou und Speedway-Weltmeister Greg Hancock. Die Nachwuchsklasse gewann Moto3-Junior-Weltmeister Lorenzo Dalla Porta.

Es haben aber nicht nur die Fahrer und unsere glücklichen Gewinner bei der Verlosung der Preise gewonnen, sondern wir alle. Durch die Auswertung Ihrer Einsendungen haben wir die Interessen und Vorlieben unserer Leser noch besser kennengelernt, und deshalb wollen wir uns bei allen Teilnehmern herzlich bedanken. ■

Weltmeister der Herzen

DIE GEWINNER



Moto3: Brad Binder



Superbike-WM: Jonathan Rea



Motocross: Ken Roczen

Gewinner 1. Preis:
Alexander Heitzmann
D-79249 Merzhausen
1x1 VIP-Rennbesuch für zwei bei der Formel E

Gewinner 2. Preis:
Ulrich Kunzi
D-71364 Winnenden
1x1 RECARO Pro Racer

Gewinner 3. Preis:
Bernd Ernst
D-65527 Niedernhausen
1x1 KW Gewindefahrwerk

Gewinner 4. Preis:
Florian Stand
D-57319 Bad Berleburg
1x1 RC-Car Formel 1

Gewinner 5. Preis:
Robert Brening
D-53937 Schleiden
1x1 Reise mit SONAX zu WRX-Star Ken Block

Gewinner 6. Preis:
Christoph Meurer
D-51429 Berg.-Gladbach
1x1 Satz Dotz SP5-Räder

Gewinner 7.+8 Preis:
Mike Mädler
D-04618 Musterstadt
Hanna Retz
D-32051 Herford
je 1 Carrera DIGITAL 132 „Night Contest“

FAHRER DES JAHRES

MotoGP	Moto2	Moto3	Superbike/SSP/SST
1. Valentino Rossi (58,1%)	1. Jonas Folger (27,4%)	1. Brad Binder (42,2%)	1. Jonathan Rea (31,0%)
2. Marc Márquez (10,3%)	2. Thomas Lüthi (23,8%)	2. Philipp Öttl (34,3%)	2. Markus Reiterberger (18,8%)
3. Stefan Bradl (6,4%)	3. Johann Zarco (20,3%)	3. Niccolò Antonelli (3,4%)	3. Chaz Davies (15,5%)
4. Maverick Viñales (6,4%)	4. Sandro Cortese (6,9%)	4. Enea Bastianini (2,9%)	4. Tom Sykes (10,3%)
5. Cal Crutchlow (4,8%)	5. Marcel Schrötter (5,7%)	5. Fabio Di Giannantonio (1,7%)	5. Randy Krummenacher (5,9%)

Straßensport	Motocross	Offroad/Bahnsport	Nachwuchsfahrer
1. Florian Alt (33,8%)	1. Ken Roczen (35,2%)	1. Erik Riss (21,7%)	1. Lorenzo Dalla Porta (18,4%)
2. Marvin Fritz (27,1%)	2. Max Nagl (23,1%)	2. Toni Bou (10,9%)	2. Michael Härtel (11,0%)
3. Luca Grünwald (9,8%)	3. Larissa Papenmeier (10,5%)	3. Greg Hancock (8,1%)	3. Rene Hofer (5,9%)
4. Julian Mayer (3,6%)	4. Toni Cairoli (7,6%)	4. Matthias Walkner (7,9%)	4. Jan Allers (5,7%)
5. Jason Dupasquier (3,1%)	5. Jeremy Seewer (4,1%)	5. Laila Sanz (7,6%)	5. Marc Zellhöfer (5,7%)

MARKEN DES JAHRES

MotoGP	Moto2	Moto3	Superbike/SSP/SST
1. Yamaha (38,6%)	1. Kalex (59,5%)	1. KTM (66,4%)	1. Kawasaki (31,4%)
2. Ducati (21,9%)	2. Honda (18,4%)	2. Honda (14,3%)	2. Ducati (22,2%)
3. Honda (19,0%)	3. Suter (10,7%)	3. Mahindra (5,3%)	3. BMW (12,2%)
4. Suzuki (9,7%)	4. Speed-Up (2,2%)	4. Husqvarna (4,5%)	4. Honda (6,4%)
5. Aprilia (4,8%)	5. TSR (0,3%)		5. MV Agusta (6,4%)

Straßensport National	Motocross	Offroad/Bahnsport
1. BMW (33,1%)	1. KTM (42,8%)	1. KTM (32,9%)
2. Yamaha (13,6%)	2. Husqvarna (17,9%)	2. Husqvarna (12,6%)
3. Ducati (11,2%)	3. Honda (11,9%)	3. Jawa (8,8%)
4. Kawasaki (9,5%)	4. Suzuki (7,4%)	4. Yamaha (6,4%)
5. Honda (7,9%)	5. Yamaha (5,3%)	5. Honda (6,2%)

MODELLE DES JAHRES

Sportler	Enduro/Supermoto	Naked Bikes
1. Ducati Panigale R (18,1%)	1. KTM 450 SMR (12,6%)	1. Triumph Street Triple (58,8%)
2. Kawasaki ZX-10R Ninja (16,0%)	2. Beta RR 2T (8,1%)	2. Suzuki Gladius (25,7%)
3. BMW S 1000 RR (15,0%)	3. KTM 450 Rally (8,1%)	
4. Yamaha YZF-R1 (8,8%)	4. KTM EXC (7,8%)	
5. Aprilia RSV4 Factory (6,4%)	5. Beta RR 4T (6,4%)	



Yamaha: bester MotoGP-Hersteller



Beste Sportler: Ducati Panigale R



Beliebte Supermoto: KTM 450 SMR



Naked Bike: Triumph Street Triple

Bereit für nächsten Schlagabtausch

Die Testzeit ist vorbei: Am nächsten Wochenende stellen sich die Werke dem Kampf um die MotoGP-Weltmeisterschaft 2017.

Von: Imre Paulovits



Aleix Espargaró auf der Aprilia RS-GP: Viele Erwartungen übertroffen.

APRILIA



Starker Rückkehrer: Aleix Espargaró



Lernfähiger Rookie: Sam Lowes

Aprilia geht mit einer neuen Fahrerpaarung in die MotoGP-WM 2017. Die RS-GP wurde bei der Gewichtsverteilung verbessert, der Motor erfuhr Updates, und dank der Erfahrung von Aleix Espargaró konnte die Elektronik verbessert werden. Dazu erstrahlt die Aprilia in der Hoffnung auf starke Ergebnisse in den Landesfarben Italiens.



Neue Hoffnung: Jorge Lorenzo

DUCATI



Alte Stärke: Andrea Dovizioso

DUCATI



Jorge Lorenzo auf der Ducati D16 GP 17: zum Schluss gut dabei

DUCATI

Die Zeit der Entschuldigungen ist vorbei: Ducati hat mit Jorge Lorenzo einen fünffachen Weltmeister verpflichtet und will um Siege und um den Titel mitkämpfen. Wenn der Mallorquiner zunächst auch seine Umgewöhnungsprobleme hatte – bis zum Ende der Testphase konnte er auf die Allerschnellsten aufschließen.



Titelverteidiger Marc Márquez

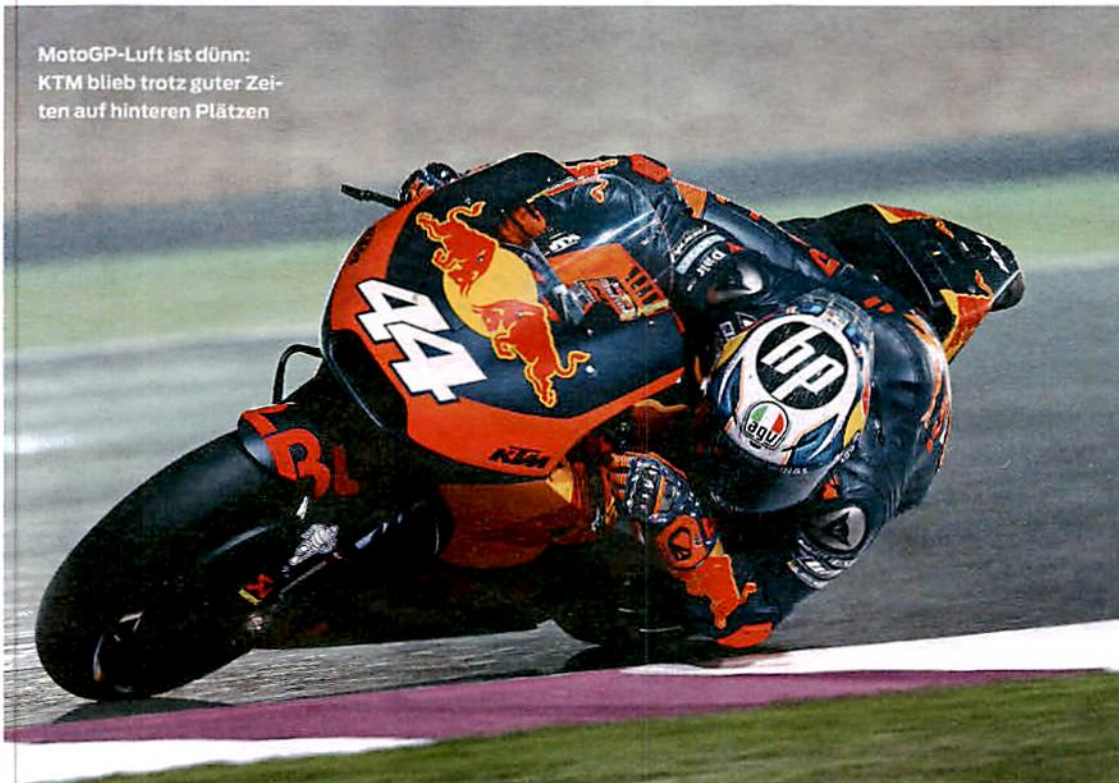


Marc Márquez: Stürze und Probleme behinderten seinen letzten Test



Wiedererstart: Dani Pedrosa

Honda hatte nach der Beschleunigungsschwäche der Motoren im Vorjahr umkonstruiert und neue Triebwerke mit geänderter Zündfolge fertiggestellt. Daher benötigten sie auch einen umfangreichen Testplan, bei dem viel Zeit für die Abstimmung der Elektronik aufgewendet wurde. Es lief gut, aber beim letzten Test hatte Marc Márquez plötzlich Probleme.



MotoGP-Luft ist dünn: KTM blieb trotz guter Zeiten auf hinteren Plätzen



Ehrgeizig: Pol Espargaró



Analytisch: Bradley Smith

Man muss vor KTM den Hut ziehen: Die Österreicher haben mit der Fertigstellung ihres MotoGP-Projekts eine logistische und technische Meisterleistung vollbracht. Aber ihr Debüt-Jahr wird kein Zuckerschlecken. Mit ihrem eigenständigen Fahrwerk müssen sie sehr viele Daten völlig neu erarbeiten, im engen MotoGP-Feld entscheiden ganz feine Nuancen.

SUZUKI



Reifer Draufgänger: Andrea Iannone

SUZUKI



Talentierte Rookie: Alex Rins



Andrea Iannone bewies bei den Tests, dass Suzuki gut gearbeitet hat

Mit neuer Fahrerpaarung geht Suzuki in die neue Saison. Andrea Iannone bewies sogleich, dass er auch mit der agilen Japanerin schnell fahren kann, und die Suzuki-Ingenieure haben bei der Motorleistung nun ganz auf die Konkurrenz aufgeschlossen. Auch Rookie Alex Rins hat nach anfänglichen Problemen die Pace der Schnellsten aufnehmen können.



Maverick Viñales war bei allen vier Wintertests problemlos Schnellster

YAMAHA



Unermüdllich: Valentino Rossi



Neuer Titelfavorit: Maverick Viñales

Yamaha hat die M1 in typischer Tradition in kleinen, aber entscheidenden Details weiterentwickelt. Neuzugang Maverick Viñales fühlte sich auf ihr gleich wohl und markierte bei allen vier Wintertests die Bestzeit. Dazu hat der 22-jährige Spanier eine unglaubliche Rennpace. Valentino Rossi tat sich schwerer, aber an Renntagen wird er immer schneller.

Nakagami und Morbidelli eng beisammen

Die Moto2-Piloten hatten beim letzten Vorsaisontest mit den Naturgewalten zu kämpfen. Takaaki Nakagami und Franco Morbidelli machten es am besten.

Der erste Testtag in Losail wurde vom Regen verwaschen, nach guten Bedingungen am zweiten Tag wehten am dritten starke Winde, zum Schluss brach gar ein Sandsturm über die Strecke herein. So konnte nur ein Tag wirklich gearbeitet werden, aber die Favoriten, die

sich bei den Tests zuvor herauskristallisiert hatten, waren auch in der Wüste die Schnellsten.

Tom Lüthi war am Schlußtag sogar Zweitschnellster hinter Morbidelli, der Vizeweltmeister hat sich wieder dahin gearbeitet, wo er die letzte Saison beendet hat. Sein neuer Teamkollege Jesko Raffin hat sich sagenhaft gesteigert, am letzten Tag fehlte ihm nur etwas mehr als eine Sekunde zur Bestzeit.

Marcel Schrötter und Sandro Cortese haben viele ihrer Probleme mit der Suter abgearbeitet, dafür fehlte in Losail Dominique Aegerter die Pace. ■

TESTZEITEN

Moto2-Test Losail (Q), 17.–19.03.2017, Bestzeiten

Fahrer	Motorrad	Bestzeit	Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	2:00,187	6. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	2:00,901
2. Franco Morbidelli (I)	Kalex	2:00,240	11. Marcel Schrötter (D)	Suter	2:01,268
3. Álex Márquez (E)	Kalex	2:00,427	13. Sandro Cortese (D)	Suter	2:01,311
4. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	2:00,771	16. Jesko Raffin (CH)	Kalex	2:01,444
5. Miguel Oliveira (P)	KTM	2:00,861	23. Dominique Aegerter (CH)	Suter	2:01,938

Fenati ist eindrucksvoll zurückgekehrt

Nach seinem Rausschmiss bei VR46 nimmt Romano Fenati seinen neuen Karriere-Anlauf sehr ernst. Philipp Öttl war auch in Losail konstant schnell.

Den Moto3-Piloten machte der starke Wind am dritten Testtag am meisten zu schaffen, und so konnten die Teams ihre Testprogramme nicht wirklich durchziehen. Ob so das Bild, das drei Honda-Piloten an der Spitze der Zeitentabelle zeigt, die wirklichen Kräfteverhältnisse

reflektiert, wird sich am Rennwochenende zeigen.

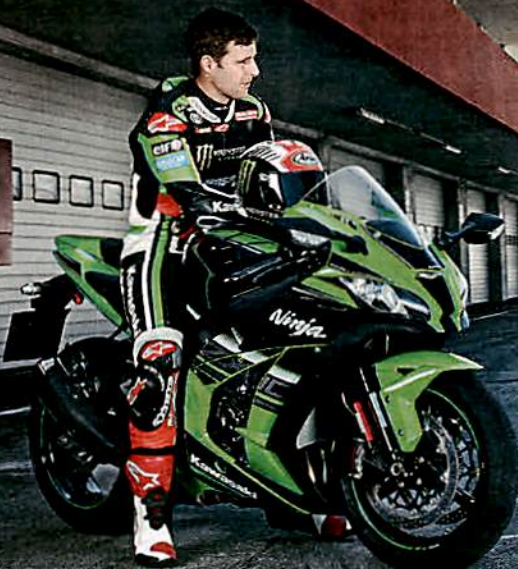
Philipp Öttl machte in Losail das Beste aus der Situation und zeigte, dass sich an seiner Tendenz aus den vorangegangenen Tests nichts geändert hat. In Losail fuhr er seine schnellste Zeit ganz ohne Windschatten, dazu konnte er viele schnelle Runden am Stück fahren. Teamchef Peter Öttl ist auch zuversichtlich: „Philipp hat seine Konstanz bei den Rundenzeiten, die er schon letztes Jahr hatte, auf eine noch höhere Ebene bringen können“, so Öttl sr. „Ich denke, wir sind bereit für die Saison.“

TESTZEITEN

Moto3-Test Losail (Q), 17.–19.03.2017, Bestzeiten

Fahrer	Motorrad	Bestzeit	Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1. Romano Fenati (I)	Honda	2:06,690	6. Nicolò Bulega (I)	KTM	2:07,086
2. Jorge Martín (E)	Honda	2:06,729	7. Ayumu Sasaki (J)	Honda	2:07,140
3. Aron Canet (E)	Honda	2:06,749	8. Niccolò Antonelli (I)	KTM	2:07,150
4. Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	2:06,957	9. Juanfran Guevara (E)	KTM	2:07,162
5. Livio Loi (B)	Honda	2:07,068	10. Philipp Öttl (D)	KTM	2:07,176

DANKE VON JONATHAN. DANKE VON UNS!



Das Erfolgsmodell:
Ninja ZX-10R



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

Weitere Infos: www.kawasaki.de



www.facebook.com/kawasaki.deutschland

Kawasaki

„Trotz vielversprechender Tests müssen wir den Ball flach halten“

Nach einer sensationellen Testseason sind die Erwartungen an den deutschen MotoGP-Rookie Jonas Folger sehr hoch. Der 23-jährige Deutsche ist auch voll motiviert, warnt aber vor zu hohen Erwartungen.

Von: Imre Paulovits

Wie fühlst du dich nach den Wintertests auf deine erste MotoGP-Saison vorbereitet?

Ich glaube, ich bin so weit gut vorbereitet, sowohl was meine körperliche Vorbereitung als auch was die Tests angeht. Ich denke, besser hätten wir es nicht machen können. Deswegen freuen wir uns auch schon riesig auf das erste Rennwochenende und sind schon scharf auf das Fahren.

Wieweit hat es dich überrascht, wie nah du in Katar an die Bestzeiten herangekommen bist?

Das hat uns alle überrascht, trotzdem müssen wir den Ball flach halten und am Wochenende für das Rennen nicht zu viel erwarten, sonst geht der Schuss nach hinten los.

Was erwartest du von dem Rennen in Katar nach deiner Rennsimulation?

Die Erwartungen sind nach der Rennsimulation vielleicht ein bisschen gestiegen, ich hoffe, dass sich alles so anfühlen wird wie beim Test. Dieser war sehr positiv, und ich denke, dass wir uns da eine sehr gute Basis für das nächste Rennwochenende geschaffen haben.

Wo liegen noch deine Schwächen?

Das ist jetzt schwierig zu sagen, weil bisher alles sehr gut gelaufen ist. Nach dem ersten Rennen wird sich zeigen, wo noch Nachholbedarf besteht. Da können wir dann weiter dran arbeiten.

Musst du deinen Fahrstil noch irgendwo verbessern, oder hast du dich mittlerweile völlig an das MotoGP-Bike umgewöhnt?



Jonas Folger: „Denke, dass wir realistisch unter die ersten zehn kommen können“

Ich habe meinen Fahrstil ganz gut der MotoGP anpassen können. Vom Fahrstil gibt es nicht mehr viel nachzuholen. Am Anfang hatte mir das Team noch viele fahrerische Tipps gegeben, jetzt konzentrieren wir uns auch ganz auf die Abstimmung.

Was war bei der Umstellung am schwierigsten?

Das Schwierigste war besonders am Anfang für mich, den Fahrstil beizubehalten. Wenn ich es ein paar Runden richtig gemacht habe und dann wieder rausgesehen bin und instinktiv versucht habe, schnelle Rundenzeiten zu fahren, bin ich wieder in den alten Fahrstil zurückgefallen und war nicht ruhig genug. So war es das Schwierigste, den Stil mit der M1 zu verinnerlichen und es automatisch zu machen, ohne großartig nachzudenken.

Wie schätzt du dich derzeit im MotoGP-Feld ein?

Wo ich wirklich stehe, wird sich am Wochenende zeigen. Ich denke aber nicht, dass bei den Tests irgendjemand geblufft hat. Des-

halb denke ich schon, dass wir realistisch unter die ersten zehn kommen können.

Wie stark glaubst du, bist du im Vergleich zu den anderen MotoGP-Rookies?

Ich denke, dass ich und Johann Zarco uns am schnellsten umgestellt haben. Aber ich bin mir auch sicher, dass Alex Rins sehr stark wird. Der war schon am letzten Tag in Australien sehr schnell unterwegs. Sam Lowes wird sicherlich auch sehr schnell sein. Der braucht noch etwas Zeit, ich glaube, die Aprilia ist auch nicht ganz so einfach zu fahren. Ich denke aber, dass unser Team bislang von den Rookies die meisten Fortschritte gemacht hat.

Was hast du dir für die Saison vorgenommen?

Das Team und ich haben uns einfach vorgenommen, dass wir uns kontinuierlich steigern und uns an jedem Rennwochenende behaupten. Wenn uns das gelingt, können wir vielleicht auch für die eine oder andere Überraschung sorgen. ■

GASTKOMMENTAR

DIE MOTOGP-SAISON

wird sicherlich wieder spannend. Yamaha hat sich im Winter sehr stark gezeigt, und glücklicherweise ist auch Valentino Rossi wieder mit dabei. Maverick Viñales hat sich in unglaublich kurzer Zeit ganz nach vorn manövriert. Aber ich denke, Marc Márquez wird trotzdem nicht zu unterschätzen sein. Honda hatte schon all die Jahre eine ganz andere Strategie bei der Entwicklung gehabt als Yamaha. Während bei Yamaha behutsam auf die Basis vom Vorjahr aufgebaut wird, schmeißt man bei Honda das letztjährige Material mehr oder weniger weg und fängt mit neuem Material und oft auch mit neuen Leuten wieder ganz von vorne an. Da bleibt nicht aus, dass sie erst nach ein paar Rennen zur Spitze aufschließen können. So wird es zu Saisonbeginn schwierig zu bestimmen, wie stark sie wirklich sind. Bei den Tests war auch Suzuki gut dabei, und ich denke, Ducati wird ein sehr starker Gegner für die Japaner werden. Jorge Lorenzo war bei den Tests vielleicht nicht so stark, aber wer Lorenzo kennt, der weiß, dass er sich lieber einen Finger abbeißt, als dass er sich damit zufriedengibt, dass er derzeit noch hinter seinem Teamkollegen ist. Was Jonas Folger über den Winter geleistet hat, finde ich super, der hat gezeigt, dass er seinen MotoGP-Platz verdient hat. Wenn er sich nicht verletzt, denke ich, wird er für gute Platzierungen gut sein. In der Moto2 freut es mich, dass Dominique Aegerter mit der Suter wieder gut zurechtkommt. Für ihn habe ich eine persönliche Sympathie, denn er hat wie ich selbst aus dem Motocross in die Straßen-WM gewechselt. In der Moto3 kommen sicherlich wieder neue Talente, ich hoffe, dass Philipp Öttl den letzten Schritt ganz nach vorn schafft und dann weiterkommt.



Dieter Braun (74), zweifacher Weltmeister

DEIN MOTORRAD WARTET SCHON

Endlich geht's wieder los! Begrüßen Sie mit Europas größter Motorradzeitschrift die neue Saison: Aktuellste Tests, Neuheiten im Vergleich und die besten Tipps für den perfekten Motorrad-Frühling. Das ist **MOTORRAD**. Gedruckt, online und als App.

**JETZT
IM HANDEL**

» MOTORRADONLINE.DE



Motorrad-WM

Wissenswertes zur Weltmeisterschaft 2017

TERMINE 2017

26. März:	GP Katar/Losail
9. April:	GP Argentinien/Termas del Rio Hondo
23. April:	GP of the Americas/Austin
7. Mai:	GP Spanien/Jerez
21. Mai:	GP Frankreich/Le Mans
4. Juni:	GP Italien/Mugello
11. Juni:	GP Katalonien/Barcelona
25. Juni:	GP Niederlande/Assen
2. Juli:	GP Deutschland/Sachsenring
6. August:	GP Tschechien/Brünn
13. August:	GP Österreich/Red Bull Ring
27. August:	GP Großbritannien/Silverstone
10. September:	GP San Marino/Misano
24. September:	GP Aragón/Motorland
15. Oktober:	GP Japan/Motegi
22. Oktober:	GP Australien/Phillip Island
29. Oktober:	GP Malaysia/Sepang
12. November:	GP Valencia/Valencia

ZEITPLAN

GP Katar/Losail (alle Zeitangaben in MEZ)			
Donnerstag, 23. März 2017			
16.00-16.40	Moto3	1. freies Training	
16.55-17.40	Moto2	1. freies Training	
17.55-18.40	MotoGP	1. freies Training	
18.55-19.35	Moto3	2. freies Training	
19.50-20.35	Moto2	2. freies Training	
Freitag, 24. März 2017			
16.00-16.45	MotoGP	2. freies Training	
17.00-17.40	Moto3	3. freies Training	
17.55-18.40	Moto2	3. freies Training	
18.55-19.40	MotoGP	3. freies Training	
Samstag, 25. März 2017			
16.00-16.40	Moto3	Qualifying	
16.55-17.40	Moto2	Qualifying	
17.55-18.25	MotoGP	4. freies Training	
18.35-18.50	MotoGP	Qualifying 1	
19.00-19.15	MotoGP	Qualifying 2	
Sonntag, 26. März 2017			
14.50-15.10	Moto3	Warm-up	
15.25-15.45	Moto2	Warm-up	
16.00-16.20	MotoGP	Warm-up	
17.00	Moto3	Rennen, 18 Rd.	
18.20	Moto2	Rennen, 20 Rd.	
20.00	MotoGP	Rennen, 22 Rd.	

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2017

MotoGP			
Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
4	Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP 17
5	Johann Zarco (F)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1
8	Héctor Barberá (E)	Reale Avintia Racing	Ducati D16 GP 16
9	Daniilo Petrucci (I)	Octo Pramac Racing	Ducati D16 GP 17
17	Karel Abraham (CZ)	Pull & Bear Aspar Team	Ducati D16 GP 15
19	Álvaro Bautista (E)	Pull & Bear Aspar Team	Ducati D16 GP 16
22	Sam Lowes (GB)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP
25	Maverick Viñales (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
26	Dani Pedrosa (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V
29	Andrea Iannone (I)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR
35	Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda	Honda RC 213 V
38	Bradley Smith (GB)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
41	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP
42	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR
43	Jack Miller (AUS)	Marc VDS Racing Team	Honda RC 213 V
44	Pol Espargaró (E)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
45	Scott Redding (GB)	Octo Pramac Racing	Ducati D16 GP 16
46	Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
53	Tito Rabat (E)	Estrella Galicia Marc VDS	Honda RC 213 V
76	Loris Baz (F)	Reale Avintia Racing	Ducati D16 GP 15
93	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V
94	Jonas Folger (D)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1
99	Jorge Lorenzo (E)	Ducati Team	Ducati D16 GP 17

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM

Moto2

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
2	Jesko Raffin (CH)	Garage Plus Interwetten	Kalex
5	Andrea Locatelli (I)	Italtrans Racing Team	Kalex
7	Lorenzo Baldassarri (I)	Forward Racing Team	Kalex
9	Jorge Navarro (E)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex
10	Luca Marini (I)	Forward Racing Team	Kalex
11	Sandro Cortese (D)	Dynavolt Intact GP	Suter
12	Thomas Lüthi (CH)	CarXpert Interwetten	Kalex
19	Xavier Siméon (B)	Tasca Racing Scuderia Moto2	Kalex
21	Franco Morbidelli (I)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex
23	Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Suter
24	Simone Corsi (I)	Speed Up Racing	Speed Up
27	Iker Lecuona (E)	Garage Plus Interwetten	Kalex
30	Takaaki Nakagami (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
32	Isaac Viñales (E)	SAG Team	Kalex
40	Fabio Quartararo (F)	Pons HP40	Kalex
41	Brad Binder (SA)	Red Bull KTM Ajo	KTM
42	Francesco Bagnaia (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex
44	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM
45	Tetsuta Nagashima (J)	Teluru SAG Team	Kalex
47	Alex Bassini (I)	Speed Up Racing	Speed Up
49	Axel Pons (E)	RW Racing GP	Kalex
52	Danny Kent (GB)	Kiefer Racing	Suter
54	Mattia Pasini (I)	Italtrans Racing Team	Kalex
55	Hafizh Syahrin (MAL)	Petronas Raceline Malaysia	Kalex
57	Edgar Pons (E)	Pons HP40	Kalex
62	Stefano Manzi (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex
68	Yonny Hernández (COL)	AGR Team	Kalex
73	Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex
77	Dominique Aegerter (CH)	Kiefer Racing	Suter
87	Remy Gardner (AUS)	Tech 3 Racing	Tech3
89	Khairul Idham Pawi (MAL)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
97	Xavi Vierge (E)	Tech 3 Racing	Tech3

Moto3

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
4	Patrik Pulkkinen (FIN)	Peugeot MC Saxoprint	Peugeot
5	Romano Fenati (I)	Marinelli Rivacold Snipers	Honda
6	Maria Herrera (E)	AGR Team	KTM
7	Adam Norrodin (MAL)	SIC Racing Team	Honda
8	Nicolò Bulega (I)	Sky Racing Team VR46	KTM
11	Livio Loi (B)	Leopard Racing	Honda
12	Marco Bezzecchi (I)	CIP Mahindra	Mahindra
14	Tony Arbolio (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda
16	Andrea Migno (I)	Sky Racing Team VR46	KTM
17	John McPhee (GB)	British Talent Team	Honda
19	Gabriel Rodrigo (RA)	RBA Racing Team	KTM
21	Fabio di Giannantonio (I)	Del Conca Gresini Racing Moto3	Honda
23	Nicolò Antonelli (I)	Red Bull KTM Ajo	KTM
24	Tatsuki Suzuki (J)	SIC58 Squadra Corse	Honda
27	Kaito Toba (J)	Honda Team Asia	Honda
33	Enea Bastianini (I)	Estrella Galicia 0,0	Honda
36	Joan Mir (E)	Leopard Racing	Honda
40	Darryn Binder (SA)	Platinum Bay Real Estate	KTM
41	Atirathphuvapat Nakarin (T)	Honda Team Asia	Honda
42	Marcos Ramírez (E)	Platinum Bay Real Estate	KTM
44	Aron Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda
48	Lorenzo Dalla Porta (I)	Aspar Mahindra Moto3	Mahindra
58	Juanfran Guevara (E)	RBA Racing Team	KTM
64	Bo Bendsneyder (NL)	Red Bull KTM Ajo	KTM
65	Philipp Öttl (D)	Südmotall Schedl GP Racing	KTM
71	Ayumu Sasaki (J)	SIC Racing Team	Honda
75	Albert Arenas (E)	Aspar Mahindra Moto3	Mahindra
84	Jakub Kornfeil (CZ)	Peugeot MC Saxoprint	Peugeot
88	Jorge Martín (E)	Del Conca Gresini Racing Moto3	Honda
95	Jules Danilo (F)	Marinelli Rivacold Snipers	Honda
96	Manuel Pagliani (I)	CIP Mahindra	Mahindra

Daytona 200

Danny Eslick: Dritter Sieg mit dritter Marke

Nach 2014 auf Triumph und 2015 auf Suzuki gewann Danny Eslick die 200 Meilen von Daytona in diesem Jahr auf Yamaha.

Es war ein Kampf bis ins Ziel: Danny Eslick und Cory West lieferten sich das ganze Rennen ein Duell, das bis zum Zielstrich ging. West kam als Erster aus der letzten Schikane heraus, doch Eslick scherte nach der Steilkurve aus dem Windschatten aus und gewann um eine Motorradlänge. Das Gleiche machte Vorjahressieger Michael Barnes mit Kyle Wyman im Kampf um den dritten Platz. Doch dann war Barnes

plötzlich Zweiter und Wyman Dritter, denn bei der technischen Überprüfung wurde bei West ein regelwidriger Luftfilter entdeckt.

Das Rennen wurde dreimal nach nur einer Runde mit der roten Flagge abgebrochen, dann ging es aber bis zum Ziel. Ex-Moto2- und Supersport-WM-Pilot Valentin Debise hatte damit Glück im Unglück, denn seine Hinterradbremse war defekt, konnte zum dritten Restart aber repariert werden. Mit zwei Runden Rückstand hetzte der 25-jährige Franzose los, war mit Abstand Schnellster, holte so eine Runde wieder auf und wurde schließlich Fünfter. Der slowenische MotoGP-TV-Journalist Bostjan Skubic wurde bei seiner 17. Daytona 200 Zehnter. ■



Danny Eslick: Im Duell mit West für die letzte Runde die richtige Taktik

RESULTATE

76. Daytona 200 (USA), 18.03.2017, 57 Runden = 321,913 km

1.	Danny Eslick (USA)	Yamaha YZF-R6	2:11:30,583
2.	Michael Barnes (USA)	Yamaha YZF-R6	+24,319
3.	Kyle Wyman (USA)	Suzuki GSX-R 600	+24,371
4.	Shane Narbone (USA)	Yamaha YZF-R6	+1 Runde
5.	Valentin Debise (F)	Suzuki GSX-600	+1 Runde

Daytona TT

Indian Wrecking Crew ist eindrucksvoll zurück

64 Jahre, nachdem Bill Tuman die letzte Grand National Championship für Indian gewann, ist die Marke mit einem Doppelsieg in Daytona zurückgekehrt.

Das Dröhnen der Zweizylinder vermischte sich mit dem Knallen des Feuerwerks, das nach dem Zieleinlauf des Zweizylinder-Finales gezündet wurde. Das andere Feuerwerk, das zuvor Indian-Werksfahrer Jared Mees gezündet hatte, wird in die Geschichte eingehen.

2017 ist ein neues Kapitel in der Geschichte des amerikanischen Motorsports. Mit der Rückkehr von Indian und der Neuentfaltung des Kampfes zwischen Indian und Harley-Davidson wurde die Premier-Klasse der US-Dirt-Track-Meisterschaft bei allen 18 Läufen nur für Zweizylinder



Jared Mees flog die Indian zum Sieg

ausgeschrieben und die altherwürdige Grand National Championship in American Flat Track (AFT) umgetauft. Der Auftakt erfolgte im historischen Daytona, allerdings auf der im Infield des Superspeedways neu errichteten TT-Strecke, einer 600 Meter langen Dirt-Track-Bahn mit zwei

engen Kehren, einer Schikane und einem Sprunghügel.

Jared Mees fuhr vom Start weg allen davon, und nachdem sein Verfolger Jarod Vanderkooi (Kawasaki) vier Runden vor Schluss mit Kettenriss ausfiel, machte Bryan Smith den Indian-Doppelsieg perfekt. ■

RESULTATE

Daytona TT (USA), 16.03.2017, Finale AFT Twins

1.	Jared Mees (USA)	Indian	12:40,162
2.	Bryan Smith (USA)	Indian	+9,174
3.	Henry Wiles (USA)	Kawasaki	+9,583
4.	Jake Johnson (USA)	Harley-Davidson	+10,100
5.	Bronson Bauman (USA)	Kawasaki	+10,376



BELIEBTESTE MARKE IM
MOTORRAD RENNSPORT

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

OHLINS.EU | OHLINSRACING

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



Die neue IDM lebt !

Jetzt ist es auch Schwarz auf Weiß unterschrieben. Die IDM geht in die nächste Runde. Mit einem neuen Promoter und dem Motorrad action team als Veranstalter. Die Geburt war mehr als schwierig.

Von: **Anke Wiczorek**

Es war eine Herausforderung, dass die Arbeitsgruppe Motorsport, in der BMW, Honda, Kawasaki, Suzuki und Yamaha unter dem Dach des IVM vereint sind, mit dem Motorrad action team einen Konsens findet. Seit Monaten wurde an Modalitäten gefeilt, die teilweise einer Erbsenzählerei ähnelten. Doch herausgekommen ist ein

Konstrukt, das eine Zukunft hat. Die Arbeitsgruppe Motorsport agiert dabei als Promoter, der den Ausführungsvertrag der Serie mit dem DMSB unterschrieben hat. Das Motorrad action Team ist als Veranstalter tätig, sorgt für die Vermarktung, die Sponsorenbetreuung, die Öffentlichkeitsarbeit und den Vertrieb. Das action team gibt es schon über 30 Jahre. Unter der Leitung des motorrad-sportverrückten Chefs Matthias Schröter kam bereits das Konzept des Triumph-Cups zustande. Dass die neue IDM jetzt auf der letzten Rille auf die Ideallinie geschoben werden muss, darüber sind sich alle Parteien im Klaren. Bei der Motor-Presse Stuttgart, wo das action team herkommt, hat das Projekt höchste Priorität. Schröter: „Bis hoch in die Geschäftsführung ziehen alle an einem Strang. Es gibt eine genaue



Jetzt kann die IDM losgehen

Aufteilung, wer welche Aufgaben zu erledigen hat. Unser Vorteil ist, dass wir unter anderem über eine ganz tolle Datenbank verfügen.“ Noch in dieser Woche findet ein Besuch auf dem Nürburgring statt, auf dem das erste Rennen ausgetragen wird. ■

Zahlen und Fakten: Vom Nenngeld bis hin zum festen Terminkalender

Alle Unklarheiten sind beseitigt, die Preise und Termine auf dem Tisch.

Von: **Anke Wiczorek**

Die IDM 2017 umfasst sechs Veranstaltungen. In den Prädikatsklassen Superbike, Superstock 600, Superstock 300 und Sidecar werden je zwei Läufe ausgetragen.

Das Nenngeld liegt bei 750,00 Euro brutto (SBK), 675,00 Euro brutto (STK 600) sowie 400,00 Euro brutto (STK 300). Darin enthalten ist auch das freie Training am Freitag vor den Rennen. Die obligatorische Einschreibgebühr für die Meisterschaft kostet 450,00 Euro inklusive Boxenschild. Die Superbike-Klasse wird zusätzlich im Rahmen der Superbike-Weltmeisterschaft auf dem Lausitzring antreten, was einer gesonderten Abrechnung bedarf. Die IDM-Nennformulare werden auf der Homepage www.idm.de veröffentlicht.

Am Ostersonntag und Ostermon-

tag wird im Rahmen des Motorrad action team-Traings auch das IDM-Frühjahrstraining durchgeführt. Anmeldungen sind unter info@actionteam.de möglich.

Im Rahmenprogramm der IDM fahren vier Markencups: Der traditionelle Yamaha R6-Dunlop-Cup ist bereits rappendvoll und ausverkauft. Für den Suzuki GSX-R 1000 Cup gibt es derzeit 18 Interessenten. BMW hat für seinen R nine T-Cup etwa 30 Pakete an Vertragshändler ausgegeben.

Und für den gemischten Cup aus Suzuki SV 650, Kawasaki Ninja 650 und Honda CB 650 besteht ebenfalls Nachfrage.

Die IDM-Termine:
12.-14.05. Nürburgring
07.-09.07. Zolder
28.-30.07. Schleiz
11.-13.08. Assen
01.-03.09. Oschersleben
29.09.-01.10. Hockenheim
Für die Superbiker kommt vom 18.-20. August die Teilnahme bei der WM in der Lausitz dazu. ■



Ein Team: IDM-Industriepartner und Motor-Presse-Stuttgart

IDM: VERANSTALTERTEAM

Ein Großteil des Veranstalterteams, das auch auf sämtlichen Rennstrecken vor Ort sein wird, steht bereits fest und in den Startlöchern. Serienmanager ist Norman Broy. Er hat schon Veranstaltungen wie die High Performance Days in Hockenheim sicher bewältigt. Radio Victoria aus Krefeld wird für die technischen Abläufe zuständig sein und Video-Clips für die IDM-Seite fertigen. Bewährtes Personal wie bei der Fahrerlagereinteilung wurde übernommen. Auch für eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit ist bereits gesorgt, was noch fehlt, ist ein Assistent für den Serienmanager. Die Stelle wird öffentlich ausgeschrieben.

IDM: TEST THE BIKE

Highlight am Wochenende: Neben Pitwalk und Autogrammstunden haben die Industriepartner ein Sahnehäubchen im Programm. Mit ihren ausgestellten Motorrädern können nach dem offiziellen Rennbetrieb Probefahrten mit Instruktor direkt auf der Strecke gemacht werden. Ein Masterplan garantiert, dass während des ganzen Wochenendes immer Bewegung herrscht.

IDM: NOTFÄLLE

Mit Anne Eirich wird es 2017 eine permanente Ärztin auf allen Rennstrecken geben. Die erfahrene Notärztin hat somit den Überblick über sämtliche Verletzungs- und Heilungsvorgänge.

IDM: TICKETS

Wie auch in den letzten Jahren wird es für die IDM-Besucher ein offenes Fahrerlager geben. Bei den öffentlichen Pressekonferenzen besteht die Möglichkeit, die Sieger aus nächster Nähe zu erleben. Die Eintrittspreise sind mit 13,00 Euro pro Tag äußerst freundlich kalkuliert. Um möglichst viele Interessenten zu locken, ist der Eintritt bis zum 18. Lebensjahr sogar frei.

BIS ZUM 30.06.2017 TICKETS BESTELLEN UND 20 % SPAREN!
TICKETS UNTER: 0180 5311210* ODER WWW.AVD-OGP.DE

45. AvD OLDTIMER GRAND PRIX

Über 30 hochkarätige Läufe in 3 Tagen

Freier Zugang zum Fahrerlager

Neu! Attraktive Vorteils-Aktionen
und mehr Programm-Highlights



RACING. PUR. NÜRBURGRING ERLEBEN. 11.-13.08.2017

Partner und Sponsoren



Medienpartner

Motor
Klassik



Automobilclub
von Deutschland

In Zusammenarbeit mit



Freier Eintritt für Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre in Begleitung eines Erwachsenen. *(0,14 €/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 €/Min.)

Weltmeister Tim Gajser erlebte auf 2000 Meter Höhe sein Comeback



Höhenflug in Patagonien

Der Meister ist zurück! Mit zwei eindrucksvollen Siegen in Villa La Angostura meldete sich MXGP-Weltmeister Tim Gajser zurück. Zwei Wochen nach seinem Debüt-GP-Sieg ist Jeremy Seewer nun auch MX2-WM-Spitzenreiter.

Von: Alex Hodgkinson

Die Mechaniker hatten alle Hände voll zu tun bei ihrer Ankunft in den Anden, um die Schäden von Indonesien zu bereinigen. SEL hatte die Fracht inzwischen nach Luxemburg zurückbefördert, aber keines der Teams hatte in Europa Zugang zu den Motorrädern und fast ohne Ausnahme mussten die Bikes mit neuen Motoren, Elektronik, Federung und Bremscheiben vom Rahmen neu aufgebaut werden. Das Risiko eines mechanischen Ausfalls nach der Schlammschlacht in Südostasien und im Transit war einfach zu hoch.

Der leichte Schneefall eine Woche zuvor im herrlichen Tal 2000 Meter über N.N. in der Nähe der chilenischen Grenze währte nur kurz, und Temperaturen über 20 Grad bei Sonnenschein grüßten die Teams auf der mit Abstand besten Strecke der Welt. KTM-MX2-Leader Pauls Jonass, der einen Rückschlag beim letzten Rennen gutmachen musste: „Von Indonesien hierher ist es wie Tag und Nacht. Dies ist echtes WM-Motocross mit tollen Sprüngen und temporeichen Kurven.“

Herlings: Kein Sturz mehr

Max Nagl, vor zwei Jahren Sieger in Villa La Angostura, war zunächst optimistisch und hoffte auf die Kehrtwende seiner bisher verkorksten Saison: „Wir fanden nie ein optimales Setup in Katar und Indonesien war eine Katastrophe. Aber hier sind wir bei der Musik dabei.“

Von den Werksfahrern wusste allein Herlings, dass er noch nicht als Sieger in Frage kam: „Ich hoffe auf die Top Five, mehr nicht. Meine Hand wird immer besser, aber es sind erst fünf Wo-

chen seit dem Unfall und es tut noch weh. Es ist keine Ausrede, aber ich kann mir keinen Sturz mehr leisten.“

Schon während der Qualifikation war klar, dass das Überholen schwer würde: Nagl: „Es ist eine tolle Strecke mit vielen Spuren, aber die Leistungsdichte in diesem Jahr ist so groß. Mithalten geht, aber vorbeiziehen wird schwierig.“ Und der Oberbayer sah schon nach der Qualifikation schwarz, als er, gemeinsam mit seinen Husqvarna-Teamkollegen Gautier Paulin und Max Anstie, in der Startkurve zu Boden ging.

Zurück auf dem Bike waren Nagls Rundenzeiten identisch mit der Spitze, aber es blieb nur Startplatz 12 für die #12: „Meine Starts waren gut, aber davon hat man keinen Nutzen in der schnellen Startkurve.“

Nach Platz 8 und 6 in den beiden Wertungsläufen bleibt Max nur Zwölfter in der WM und es fehlen ihm schon 60 Punkte zu WM-Spitzenreiter Tim Gajser.

Nach mäßigen Ergebnissen in den ersten beiden GPs nutzte der Slowene die beiden Wochen seit Indonesien, um sich zu erholen,

und war mit dem Sieg in der Qualifikation und den beiden GP-Läufen eine Klasse für sich. „Ein perfektes Wochenende. Es ist eine Freude, diese Strecke zu fahren, und ich hatte von der ersten Runde an einen guten Rhythmus.“ Und nach zwei Holeshots und einem zweiten Platz in Lauf 2 war er nicht zu halten.

Vor dem Rennen fehlten Gajser 12 Punkte zu Tony Cairoli, aber der Italiener konnte in Argentinien nur 28 Punkte holen, und der Altmeister liegt jetzt 10 Punkte zurück.

! Auf 2000 Meter Höhe, mitten in den Anden. Ausgerechnet in der „argentinischen Schweiz“ erfüllte sich Jeremy Seewer seinen Traum von der WM-Führung.

Zweimal rutschte der KTM-Fahrer schon in der Startrunde aus und musste sehenswerte Aufholjagden von der 22. bzw. 15. Position hinlegen, um als Neunter und Fünfter ins Ziel zu fahren.

Auf seiner Lieblingsstrecke war Pauls Jonass in der MX2-Qualifikation unantastbar, aber es wäre ein Fehler gewesen, wenn der Letzte WM-Spitzenreiter Julien Lieber und Jeremy Seewer unterschätzt hätte. Am Renntag zeigte Jonass ebenfalls seine Stärken. In beiden Läufen konnte er schon

nach wenigen Kurven seinen jungen KTM-Teamkollegen Jorge Prado von der Spitze verdrängen, und genauso wie beim WM-Auftakt in Katar zeigte er seine Verteidigungskunst.

Vor allem im zweiten Lauf wollte Prado nicht klein begeben und setzte Jonass unter enormen Druck. Jonass: „Es war mehrmals ziemlich eng. Ich glaube, unsere Bosse haben graue Haare davongetragen.“ Vor allem Teammanager Dirk Gruebel. Prado musste für seinen Einsatz bezahlen: „Ich

habe so viel Energie verbraucht; ich war völlig fertig.“

Nach Platz 5 in Lauf 1 konnte Seewer die Auseinandersetzung der beiden KTM im zweiten Lauf aus nächster Nähe betrachten: „Endlich ein guter Start. Das war bisher unsere Schwäche in diesem Jahr, aber es scheint, wir haben eine Lösung gefunden.“

In den ersten Runden hielt der Schweizer sich zurück: „Ich wollte auf keinen Fall dazwischenfunken. Es war klar, dass Jorge bald müde wird, und ich konnte Pauls

unter Druck setzen, aber ohne Fahrfehler der Gegner kommt man hier nicht vorbei. Ich kann mich trotzdem freuen. Zum ersten Mal bin ich WM-Leader! Die Saison wird noch lang, aber Konstanz wird der Schlüssel zum Titel sein.“

Julien Lieber kollidiert in Lauf 1 mit Adam Sterry, Benoit Paturel stürzte im zweiten Lauf und Jack Martens war stinksauer auf seine beiden Thomas' – Olsen und Covington –, die in Lauf 2 kollidierten. ■



Holeshot für Prado Garcia, dahinter lauert schon KTM-Kollege Jonass



Echtes Motocross: Jeremy Seewer in den Anden erstmals WM-Leader

MOTOCROSS-GP PATAGONIEN / MXGP

Neuquen (RA): 19. März; 3. WM-Lauf; Wetter: sonnig/22 Grad. 1. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet; 19 Runden à 1,550 km (= 29,450 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	19	35:25,581 min = 49,878 km/h
2. Jeremy van Horebeek	Yamaha	19	+ 7,150 sec
3. Clément Desalle (B)	Kawasaki	19	+ 10,968 sec
4. Romain Febvre (F)	Yamaha	19	+ 12,239 sec
5. Evgeny Bobryshev (RUS)	Honda	19	+ 14,082 sec
6. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	19	+ 15,046 sec
7. Max Anstie (GB)	Husqvarna	19	+ 18,326 sec
8. Max Nagl (D)	Husqvarna	15	+ 19,268 sec
9. Valentin Guillod (CH)	Honda	19	+ 58,733
33. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	3	+ 16 Runden

MOTOCROSS-GP PATAGONIEN / MX2

Neuquen (RA): 19. März; 3. WM-Lauf; Wetter: sonnig/22 Grad. 1. Lauf: 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet; 19 Runden à 1,550 km (= 29,450 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	19	35:21,092 min = 49,984 km/h
2. Benoit Paturel (F)	Yamaha	19	+ 4,318 sec
3. Juan Prado Garcia (E)	KTM	19	+ 7,107 sec
4. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	19	+ 8,386 sec
5. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	19	+ 10,398 sec
6. Darian Sanayei (USA)	Kawasaki	19	+ 24,237 sec
7. Brent Van Donink (B)	Yamaha	19	+ 27,793 sec
8. Thomas Covington (GB)	Husqvarna	19	+ 33,721 sec
9. Michele Cervellini (I)	Honda	19	+ 35,480 sec
10. Vsevolod Brylyakov (RUS)	Kawasaki	15	+ 35,534 sec

MOTOCROSS-GP PATAGONIEN / MXGP

2. Lauf: 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet; 18 Runden à 1,550 km (= 27,900 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	34:07,642 min = 49,052 km/h
2. Evgeny Bobryshev (RUS)	Honda	18	+ 5,315 sec
3. Jeremy van Horebeek	Yamaha	18	+ 6,723 sec
4. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	18	+ 8,878 sec
5. Tony Cairoli (I)	KTM	18	+ 17,959 sec
6. Max Nagl (D)	Husqvarna	18	+ 22,477 sec
7. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	+ 23,506 sec
8. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	+ 26,071 sec
11. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+ 36,891 sec
15. Valentin Guillod (CH)	Honda	18	+ 1:01,377 min

MOTOCROSS-GP PATAGONIEN / MX2

2. Lauf: 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet; 18 Runden à 1,550 km (= 27,900 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	18	34:04,845 min = 49,119 km/h
2. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	18	+ 3,278 sec
3. Juan Prado Garcia (E)	KTM	18	+ 25,893 sec
4. Darian Sanayei (USA)	Kawasaki	18	+ 29,301 sec
5. Julien Lieber (B)	KTM	18	+ 34,137 sec
6. Brent Van Donink (B)	Yamaha	18	+ 36,225 sec
7. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+ 40,989 sec
8. Vsevolod Brylyakov (RUS)	Kawasaki	18	+ 42,865 sec
9. Benoit Paturel (F)	Yamaha	18	+ 46,656 sec
10. Adam Sterry (GB)	Kawasaki	18	+ 48,515 sec

WM-STAND MXGP

1. Tim Gajser (SLO)	106 Punkte
2. Tony Cairoli (I)	96
3. Clément Desalle (F)	91
4. Jeremy van Horebeek (B)	84
5. Evgeny Bobryshev (RUS)	82
6. Gautier Paulin (F)	72
7. Romain Febvre (F)	65
8. Kevin Strijbos (B)	56
9. Shaun Simpson (GB)	55
12. Max Nagl (D)	46

1. Honda	106 Punkte
2. Yamaha	103
3. KTM	100

WM-STAND MX2

1. Jeremy Seewer (CH)	110 Punkte
2. Pauls Jonass (LV)	107
3. Benoit Paturel (F)	104
4. Julien Lieber (B)	99
5. Thomas Kjer Olsen (DK)	99
6. Brent Van Donink (B)	73
7. Samuele Bernardini	70
8. Juan Prado Garcia (E)	67
9. Michele Cervellini (I)	62
10. Vsevolod Brylyakov (RUS)	59

1. KTM	142 Punkte
2. Suzuki	110
3. Yamaha	109

SuperEnduro-WM Albi

Colton Haaker schafft Titelverteidigung

Der US-Amerikaner Colton Haaker konnte beim Finale der SuperEnduro-WM im französischen Albi seinen Titel erstmals verteidigen.

Von: **Robert Pairan**

Dabei war der Husqvarna-Fahrer diese Saison nicht so dominierend: Erst beim letzten Lauf hatte ihm der Spanier Alfredo Gomez elf Punkte abgenommen, und das war genau der Vorsprung vor dem Finale.

Bei der Superpole, die schon die ersten WM-Punkte bringt, konnte Haaker, selbst hinter Johnny Walker, den Spanier noch hinter sich halten. Auch im ersten der drei Wertungsläufe klappte das noch im direkten Duell. Als die Überraschungen anstanden, kam Haaker besser durch und konnte einen so großen Abstand herausfahren, dass ihm auch ein eigener Sturz nicht mehr schaden konnte. Doch Gomez schlug schon in Lauf 2 mit einem Sieg zurück. Nach vier Runden war der Spanier in Führung, während Haaker länger nach vorn brauchte und dann Gomez nicht mehr einholen konnte.

den konnte. Doch Gomez schlug schon in Lauf 2 mit einem Sieg zurück. Nach vier Runden war der Spanier in Führung, während Haaker länger nach vorn brauchte und dann Gomez nicht mehr einholen konnte.

Quereinsteiger Fünfter

Obwohl Gomez auch den dritten Lauf gewann, konnte sich Haaker noch auf Platz 3 kämpfen. Somit reichte der Punktsieg für den KTM-Fahrer zwar nicht zum Titel, aber doch zum zweiten Tagessieg in Folge.

Quereinsteiger Pascal Rauchenecker belegte in seiner ersten SuperEnduro-Saison Gesamtrang 5; Der Österreicher machte fehlende Erfahrung durch spektakuläre Sprünge im Motocross-Stil wett. Der Deutsche Manuel Lettenbichler war nach seiner verletzungsbedingten Operation erst seit fünf Wochen wieder im Sattel – trotzdem fuhr er auf Tagesplatz 4 und belegte den sechsten WM-Rang. ■



Trotz der Aufholjagd von Gomez reichte es für Haaker zur Titelverteidigung

SUPERENDURO-WM

Albi (F)

4. WM-Lauf

1.	Alfredo Gomez (E), KTM	55
2.	Jonathan Walker (GB), KTM	55
3.	Colton Haaker (USA), Husqvarna	51
4.	Manuel Lettenbichler (D), KTM	37
5.	Mario Roman (E), Sherco	30
6.	Mike Brown (USA), Husqvarna	25
7.	Pascal Rauchenecker (A), Husqvarna	24
8.	Xavier Leon Sole (E), Husqvarna	23
9.	Eloi Salsench (E), Beta	22
10.	Aurelien Adesso (F), Beta	13

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 4 Rennen

1.	Colton Haaker	216 Pkt.
2.	Alfredo Gomez	209
3.	Jonathan Walker	201
4.	Mario Roman	128
5.	Pascal Rauchenecker	101
6.	Manuel Lettenbichler	99
7.	Mike Brown	81
8.	Eloi Salsench	70
9.	Tadeusz Blazusiak (PL), KTM	58
10.	Ranar Uusna (EST), KTM	55

Supercross-WM Indianapolis

Tomac fehlen nur noch 12 Punkte

Nach seinem vierten Sieg in Folge ist Eli Tomac auf Schlagdistanz an Titelverteidiger Ryan Dungey herangekommen.

Von: **Thomas Schiffner**

Vier KTM unter den ersten sechs – eigentlich ein Traumergebnis für die Mattighofener in Indianapolis, hätte nicht Kawasaki-Star Eli Tomac mit seinem sechsten Saisonsieg KTM-Speerspitze Ryan Dungey weitere fünf Punkte seines Vorsprungs abgeknabbert. Mit einem Heatgewinn und gutem Start im Finale nahm Tomac seine Form aus den letzten drei Siegen mit. Den Holeshoot gewann Blake Baggett. Dungey musste sich durchs Semifinale quälen, hatte aber einen passablen Start im Finale und lauerte hinter Baggett und Tomac. Doch einen Fehler Dungeys im Mittelteil nutzte ausgerechnet Team-

kollege Marvin Musquin, der als Zweiter aufs Podium fuhr und damit Dungey 2 weitere WM-Punkte Rückstand bescherte. „Diese Saison ist das, wovon du träumen kannst“, strahlte Tomac. „Außer, du träumst von der Meisterschaft.“ Fünf Rennen sind noch zu fahren. Wenn Dungey immer Zweiter würde, müsste Tomac auch die nächsten vier Rennen gewinnen, um die 12 Punkte Vorsprung von Dungey aufzufressen. „Wir tun, was wir tun können“, sagt Tomac. ■

SUPERCROSS-WM

Indianapolis (USA)

11. WM-Lauf

1.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
2.	Marvin Musquin (F)	KTM
3.	Ryan Dungey (USA)	KTM
4.	Blake Baggett (USA)	KTM
5.	Cole Seely (USA)	Honda
6.	David Millsaps (USA)	KTM
7.	Chad Reed (AUS)	Yamaha
8.	Broc Tickle (USA)	Suzuki
9.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
10.	Justin Barcia (USA)	Suzuki

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 11 Rennen

1.	Ryan Dungey (USA)	234 Pkt.
2.	Eli Tomac (USA)	222
3.	Marvin Musquin (F)	185
4.	Cole Seely (USA)	185
5.	Jason Anderson (USA)	155
6.	David Millsaps (USA)	136
7.	Blake Baggett (USA)	131
8.	Chad Reed (AUS)	130
9.	Broc Tickle (USA)	116
10.	Ken Roczen (D)	51



Sieg Nummer 6: Eli Tomac

NACHRICHTEN

SUPERENDURO: HARTMANN EUROPAMEISTER

Mit zwei weiteren Laufsiegen verteidigte der Deutsche Mike Hartmann auf Husqvarna beim SuperEnduro in Albi seinen letztjährigen Titel. Am Ende wurde es sogar ein rein deutsches Podium mit Marcel Teucher als Vize-Meister und Felix Bräuer (Platz 3).

SUPERCROSS: RÜCKKEHR NACH PARIS

Nach dreijährigem Aufenthalt in Lille kehrt im Herbst das Supercross Paris in die Hauptstadt zurück. Aber nicht ins Bercy-Stadion, sondern in die nagelneue Arena-92 in Nanterre-La Defense. Das Stadion, neues Zuhause des Rugby-Vereins „Racing-Metro-92“, bietet ein US-ähnliches, überdachtes Areal. Für das SX am 18./19.11. finden 24 000 Zuschauer pro Abend Platz.

MOTORSPORT
aktuell

POLE POSITION

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus plus **Carrera-Rennbahn** sichern!

Carrera GO!!! PUSH'N PASS

Rennbahn mit Kurven, Steilkurven, Fly-Over, Looping u.v.m., Handregler mit Turbo-Button für mehr Geschwindigkeit, Streckenlänge: ca. 8,9 m, Aufbaumaße: 220 x 98 cm, Zuzahlung 16,40 €.



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Viktor Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inzasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschöke (Vorort), Christina Dohmann, Dr. Michael Richter, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als bestellender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95152.

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
 selbst lesen. Best.-Nr. 1603885 verschenken. Best.-Nr. 1603886

Ich bestelle das Jahresabo von **MOTORSPORT aktuell** (50 Ausgaben) und meine Prämie, die **Carrera GO!!! PUSH'N PASS Rennbahn**, für zusammen zzt. nur 109,90 € (D), das entspricht einer Zuzahlung von 16,40 € (D). Meine Prämie erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres wird **MOTORSPORT aktuell** weiterhin geliefert, für jährlich zzt. nur 93,50 € (D) statt 110,- € (D) im Einzelkauf. Ich kann diesen Folgebezug jederzeit kündigen, Geschenkabos enden automatisch. Jahresabopreise Ausland: 102,- € (A), 149.00 Sfr. (CH). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab 2 GRATIS-Ausgaben

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer 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 Mandatreferenz 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 Geschenkaboo ausfüllen)

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

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

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

H



BMW

20" Radsatz 5er BMW, liquid black (schwarzverchromt), neuwertig, sehr selten, neue Dunlop (0 km) 275/30/R 20 hi., 245/35/R 20 vo., NP 4640,-, für 2320,-, 0162/2798129 markus.kamm@ebnerstolz.de



BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400

H



Isuzu



Isuzu D-Max 4x4 Delta-Body Lift 100, EZ 04/15, 11000 km, Diesel, 120 kW, Automatik, Klima, Tempomat, Bordcomputer, 100 mm Höherlegung, LM-Felgen 18x9", Reifen 305/60-18", Doppelrohrbügel, Zusatzscheinwerfer PIAA 520 Night Tech, 35.990,- € MwSt. ausweisbar. Ernst Laube & Söhne GmbH & Co., Rahlstedter Str. 34, 22149 Hamburg, www.lausse.de, info@lausse.de, 040/67370716

H



Mercedes



ML63 AMG 700 PS COMAND Online, Alcantara, EZ 2/2013, 56000 km, 515 kW (700 PS), Obsidian, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 315/252R23, 69.999,- EUR (MwSt.) Tel. 06162/915563

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37769

CLS AMG S4 M. -47%, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 31000 km, NP: 160.000,-, VB 84.000,-, T. 0171/3491847



Porsche

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

H

964 RS, 24900 km, schwarz, Neuzustand u. 964 Speedster, 38900 km, rot, Neuzustand. Gebote an: porsche964rs@gmx.de

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

H



Renn/Rallye

FAHRERPLATZ PORSCHE 991 CUP/VLN
TELEFON: 00 49 151 / 118 119 27
MAIL: info@landgraf-motorsport.de
www.landgraf-motorsport.de



Sport- & Rallyereifen

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

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

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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

BBS Motorsport GmbH
Im Mühlegrün 10
D-77716 Haslach i. K.
Tel.: +49 (0) 78 32 / 96 09 5-0
info@bbs-motorsport-gmbh.com
www.bbs.com

LESERWAHL
BEST BRAND 2016
KATEGORIE AUTOMOBIL
Felgen

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Danke!



CLS 63 AMG - Brabus Veredelung
2012/06, 30186 km, 386 KW/525 PS, diamantweiss, Vollausstattung, Vollerleder schwarz, Carbon innen u. außen; Brabus Monoblock-R, 20 Zoll, titan; NP 165.000,- EUR, VP 65.500,- EUR. Chiffre 1124342

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H



Panamera 4S, EZ 9/2011, 43500 km, carbongrau-metallic, unfallfrei, VB 54.900,- €. Tel. 0173/9682121

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefax: +49 (0)711 182 1958
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
 Chefredaktion: Marcus Schurig
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew
 Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
 Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
 Markus Stier, Anke Wiecezorek
 Fotografen: sutton-images.com, XPB
 Grafik und Produktion: Michael Heinz
 (Leitung), Bernd Adam (Stv.), Daniel Göhrer
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 1820
 MOTORSPORT aktuell gehört zum
 Geschäftsbereich Automobil
 Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Birgit Priemer (Stv.)
 Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Ramms, 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 Sandtorkal 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



Nummern auf Heckflosse

Zu den neuen Formel-1-Autos
 MSa 12/2017

Seit über 20 Jahren besuche ich Formel-1-Rennen vor Ort in Deutschland und Europa. Als großer Fan erkenne ich die Fahrer natürlich schon am Helm. Aber es gibt immer neue oder nicht so erfahrene Zuschauer, die kaum wissen, wer gerade vorbeifährt. Es ist genug Platz auf den Autos, um gut sichtbare Startnummern aufzubringen an den Seiten. Einzig positiv sticht hier Sauber hervor. Wenn man auf der Tribüne sitzt, ist die Startnummer auf der Fahrzeugnase nicht zu erkennen. Derzeit bietet sich doch die hässliche Rückflosse für die Startnummer an. Red Bull hat zwar auch seitliche Startnummern, aber viel zu klein.
 Armin Meyer,
 per E-Mail

Kräfte für 2018 bündeln

Zu F1-Testfahrten Barcelona
 MSa 13/2017

Wenn es Sebastian dieses Jahr nicht schafft, dann nie mehr. Man kann für Ferrari nur hoffen, dass sie das gute Tempo auch halten können. In den letzten Jahren hat Mercedes immer wieder während der Saison

zulegen können. Oder die Zuverlässigkeit hat bei Ferrari einfach nicht gestimmt. Selbst wenn sie das erste Rennen gewinnen, glaube ich noch längst nicht, dass es nach Schumacher mal wieder zu einem Titel reicht. Dafür musste man als Ferrari-Fan in den vergangenen Jahren zu viel leiden. Sollten sie es wieder in den Sand setzen, kann man Sebastian nur wünschen, zu Mercedes zu wechseln und sein persönliches Leid zu beenden. Ich drücke dennoch fest die Daumen.

Bernd Maassen,
 per E-Mail

Das Jahr kann Sauber jetzt schon abschreiben. Der alte Motor, der verspätete Beginn mit der Entwicklung und der personelle Aderlass in der letzten Saison sind einfach nicht zu kompensieren. Ich befürchte, dass es noch deprimierender wird als 2016. Letztes Jahr konnte man ja wenigstens noch Manor regelmäßig schlagen. Die sind aber leider nicht mehr dabei. Und einer muss ja Letzter werden. Die Verantwortlichen sollten es so machen wie Renault letztes Jahr: Einfach früh aufgeben und alle Kräfte für 2018 bündeln, damit es dann nächstes Jahr endlich ins Mittelfeld geht. Ich hoffe nur, dass sie dann einen konkurrenzfähigen Motor haben. Man sollte

mal bei Mercedes nachfragen. Einen Mercedes-Fahrer haben sie ja jetzt schon. Und nach der Pleite von Manor sollte ja Mercedes noch Kapazitäten für ein Kundenteam haben.

Konrad Leibst,
 per E-Mail

Rallycross-Hype

Zum Motorsport aktuell-
 Inhalt,
 MSa 13/2017

Berichten Sie auch über die FIA World Rallycross Weltmeisterschaft oder allgemein über Rallycross? Da ja es immer mehr zum Hype wird und sehr viel gutes Feedback gibt, und es immer mehr Rallycross-Fans gibt.

Patrick Etzel,
 per E-Mail

Anmerkung der Redaktion:

Freuen Sie sich jetzt schon auf die MSa-Ausgabe 15/2017. Neben einem Ausblick auf die kommende Rallycross-Saison haben wir ein Interview mit Petter Solberg fest eingeplant.

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

Vorschau

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 23. März		
12.25	ISCC/12h Sebring, Highlights	motorsport.tv
Freitag, 24. März		
01.55	Formel 1 Australien, 1. freies Training LIVE	Sky Sport 2
05.15	Rallye – die tödlichen Jahre (Doku)	n-tv
05.55	Formel 1 Australien, 2. freies Training LIVE	Sky Sport 2
06.25	Formel 1 Australien, freies Training	n-tv
Samstag, 25. März		
03.55	Formel 1 Australien, 3. freies Training LIVE	Sky Sport 2
06.00	Formel 1 Australien, 3. freies Training	RTL
06.45	Formel 1 Australien, Qualifying LIVE	RTL
06.50	Formel 1 Australien, Qualifying LIVE	Sky Sport 2
10.10	Motorsport – die tödlichen Jahre (Doku)	n-tv
Sonntag, 26. März		
06.00	Formel 1 Australien, Vorber./Rennen LIVE	Sky Sp. 1/RTL
ca. 06.25	Formel 1 Australien, Vorber./Rennen LIVE	ORF 1/SRF 2
09.45	Formel 1 Australien, Rennen (Wh.)	RTL
11.30	Formel 1 Australien, Rennen (Wh.)	Sky Sport 1
13.45	Formel 1 Australien, Rennen (Wh.)	Sky Sport 2
20.05	NASCAR Truck Series, Atlanta	Motorvision TV
21.00	NASCAR Cup Series, Fontana LIVE	Motorvision TV
Montag, 27. März		
18.00	Formel 1 Australien, Rennen (Wh.)	Sky Sport 2

Motorrad

Donnerstag, 23. März		
ab 07.00	MXGP-/MX2-WM Argentinien, die Rennen	motorsport.tv
15.00	Motorrad-WM 2016, Highlights	Eurosport 2
ab 16.00	Motorrad-WM Doha, freie Trainings LIVE	Eurosport 2
Freitag, 24. März		
ab 16.00	Motorrad-WM Doha, freie Trainings LIVE	Eurosport 1
Samstag, 25. März		
15.30	Motorrad-WM Doha, Vorberichte	Eurosport 1
ab 16.00	Moto3-/Moto2-WM, Doha, Qualifying LIVE	Eurosport 1
ab 17.45	MotoGP Doha, FP4 & Qualifying LIVE	Eurosport 1
Sonntag, 26. März		
14.00	Motorrad-WM Doha, Vorberichte	Eurosport 1
ab 14.45	Motorrad-WM Doha, Warm-up LIVE	Eurosport 1
ab 17.00	Motorrad-WM Doha, die Rennen LIVE	Eurosport 1
Montag, 27. März		
ab 20.05	Motorrad-WM Doha, die Rennen	Eurosport 1

Livestreams

Samstag, 25. März		
08.15	VLN/Langstr. Nürburgring	www.vln.de

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

25.3.	VLN/Langstrecke Nürburgring	D
26.3.	Formel-1-WM, Melbourne	AUS
26.3.	NASCAR Cup Series, Fontana/Kalifornien	USA

Motorrad

25.3.	AMA Supercross, Detroit/Illinois	USA
25.3.	X-Trial/Trial-WM, Marseille	F
25./26.3.	Enduro-GP, Helsinki	FIN
26.3.	Motorrad-WM, Doha-Losail	Q
26.3.	Enduro-DM, Dahlen	D



Die Formel 1 startet am kommenden Wochenende in ihre 68. Saison



Alle jagen Márquez und Honda: Alles zum MotoGP-Saisonauftritt in Katar



Großes Interview mit dem norwegischen Rallycross-Ass Petter Solberg



Erstes Rennen in der Eifel: Die VLN stürmt die Nürburgring-Nordschleife

XPB

HONDA

FIA RX

STEFAN BALDAUF



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

 **AKRAPOVIČ**