

Abonnement: 2018 Stuttgart, Postvertriebsstelle: E-Mail: bow.az.0919

MOTOR SPORT aktuell

NR. 6 2017

WM-Auftakt Monte Carlo

Ogier siegt beim Fiesta-Debüt

Formel 1: Interview
**Toto Wolff
erklärt den
Bottas-Deal**

Formel 1: Saison 2017
**Mehr Action
durch neue
Regeln?**



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



Race of Champions
**Vettel holt Nations
Cup im Alleingang!**



Vorschau 24h-Rennen Daytona
**Wie schnell sind die
neuen Prototypen?**



MotoGP-Präsentation
**So will Rossi 2017
den Titel gewinnen**

Inhalt

Automobil:

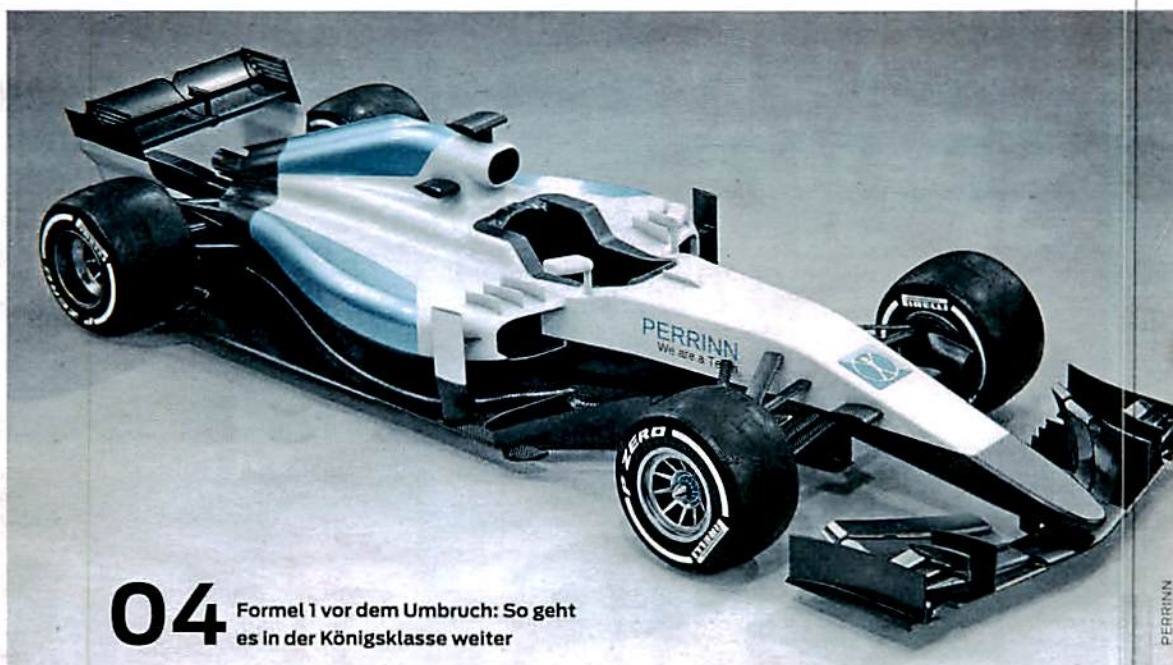
- Formel 1** Zehn Fragen zur neuen Formel-1-Generation S. 4
- Formel 1** Mercedes-Sportchef Toto Wolff im Interview S. 6
- Formelsport** Hintergründe aus Formel 1, Formel E und Co S. 8
- Sportwagen** Große Vorschau auf die neue IMSA-Saison S. 10
- Sportwagen** Interview mit GT-Champ Christopher Mies S. 12
- Sportwagen** Hintergründe aus der Prototypen-/GT-Welt S. 14
- Rallye** Weltmeister Ogier siegt für Ford in Monte Carlo S. 16
- Rallye** Weitere Hintergründe vom WM-Saisonauftakt S. 20
- Rallye** News und Storys aus der Welt des Rallyesports S. 22
- Rallye** Interview mit Monte-Sieger Sébastien Ogier S. 24
- Race of Champions** Wie Montoya in Miami gewann S. 26
- Tourenwagen** Die TCR-Meistermacher von Target S. 28
- Tourenwagen** Weitere Hintergründe und News S. 30

Motorrad:

- MotoGP** Präsentation des Yamaha-Werksteams S. 32
- MotoGP** Das Ducati-Team für 2017 wurde vorgestellt S. 34
- MotoGP** Die Feinheiten der Aerodynamik erklärt S. 36
- Motorrad-WM/Straßensport** News von der Rundstrecke S. 38
- Offroad** Roczen fällt verletzt aus und weitere Hintergründe S. 40
- Offroad** Die Dakar-Helden von Hero vorgestellt S. 42

Rubriken:

- Leserservice** Impressum, Leserbrief, Termine, Vorschau S. 46



04 Formel 1 vor dem Umbruch: So geht es in der Königsklasse weiter



10 Wo stehen die neuen DPI-Autos vor dem IMSA-Auftakt in Daytona?



36 Flügel-Verbot in der MotoGP: Was sagen die Ingenieure?

24 Sébastien Ogier:
Der Monte-Sieger im Interview



FORMEL-1-ÜBERNAHME

Die Tage von Bernie Ecclestone an der Spitze der Formel 1 sind gezählt. Die Machtübernahme durch Liberty Media schreitet zügig voran. Mehr zu den letzten Entwicklungen und was den Verkauf der Königsklasse noch stoppen kann lesen Sie auf **Seite 8**

ABRÜSTUNG IN DER LMP1

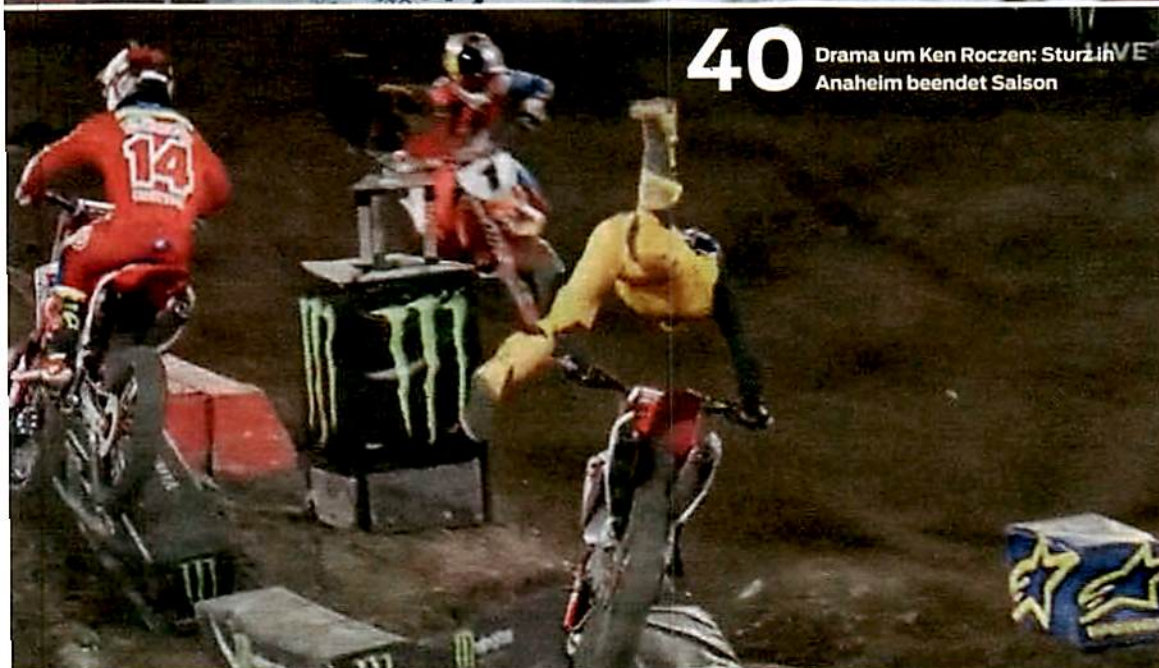
ACO-Präsident Pierre Fillon hat angedeutet, dass die Kostenkontrolle die zukünftige Entwicklung des LMP1-Regelwerks diktieren wird. So soll in der LMP1-Klasse ab 2020 nur noch ein Hybrid-system pro Auto erlaubt sein. Alle Hintergründe auf **Seite 15**

MOTOGP-PRÄSENTATIONEN

Maverick Viñales im Yamaha-Dress, Jorge Lorenzo in den Farben von Ducati – daran muss sich der Fan erst einmal gewöhnen. Den neuen Look der beiden Werksteams und letzte Infos von den Präsentationen der 2017er-Bikes finden sie ab **Seite 32**

DANIEL ROESELER

40 Drama um Ken Roczen: Sturz in
Anaheim beendet Saison



10 Fragen zur neuen Formel-1-Ära

01 Wie viel schneller werden die neuen Autos pro Runde?

Mehr Abtrieb und breitere Reifen lassen die Autos in Kurven auf dem Asphalt kleben. Laut FIA-Simulationen sollen die Geschwindigkeiten in schnellen Ecken um bis zu 40 km/h steigen. Frühere Mutkurven wie Copse-Corner in Silverstone oder Turn 3 in Barcelona gehen künftig Vollgas. Aus Sicherheitsgründen müssen an vielen Stellen Kerbs und Auslaufzonen erweitert werden. Strecken verändern damit ihren Charakter. Rundenzeiten auf kurvigen Pisten – wie zum Beispiel in Ungarn – sollen um vier Sekunden sinken.

02 Welche Top-Speeds werden die Autos erreichen?

Die Geschwindigkeiten in Kurven steigen, dafür sind die Autos auf den Geraden langsamer. „Vor allem durch die breiteren Reifen rechnen wir mit einem Anstieg des Luftwiderstands um fünf bis zehn Prozent“, verrät Force-India-Technikchef Andy Green. Wenn auf einer Geraden früher 330 km/h erreicht wurden, geht es künftig nur noch bis 310 km/h. Auf der Uhr ist der Effekt nicht negativ zu erkennen. Selbst auf kurvenarmen Highspeed-Strecken wie Monza werden die Rundenzeiten schneller.

03 Warum ist die Technik-Lernkurve steiler als erwartet?

Ingenieure vieler Teams zeigten sich erstaunt, dass bis zuletzt riesige Fortschritte in Sachen Abtrieb erzielt wurden. Einige Experten vermuten als Grund dafür, dass die Formel-1-Autos erstmals nach einer Regeländerung schneller und nicht langsamer werden. Ex-Williams-Technikchef Pat Symonds widerspricht: „Ich glaube, es liegt eher an den strengen Windkanal- und CFD-Restriktionen und dem kurzen Vorlauf. Die neuen Autos stecken beim Saisonstart praktisch immer noch in den Kinderschuhen.“

04 Welche Probleme müssen die Aerodynamiker lösen?

Die Ingenieure stehen mit dem 2017er-Reglement vor neuen Aufgaben. Der gefeilte Frontflügel muss die Luft möglichst effizient um die breiteren Vorderräder lenken. Eine große Herausforderung besteht auch darin, die Strömung durch die Lücke unter dem tieferen Heckflügel zu lenken. Dabei helfen sollen vor allem die größeren Bargeboards. Damit die Luft bei Kurvenfahrt wirbelfrei auf den Heckflügel trifft, feiern die Airbox-Segel ein Comeback.

05 Unterscheiden sich die Autos stärker voneinander?

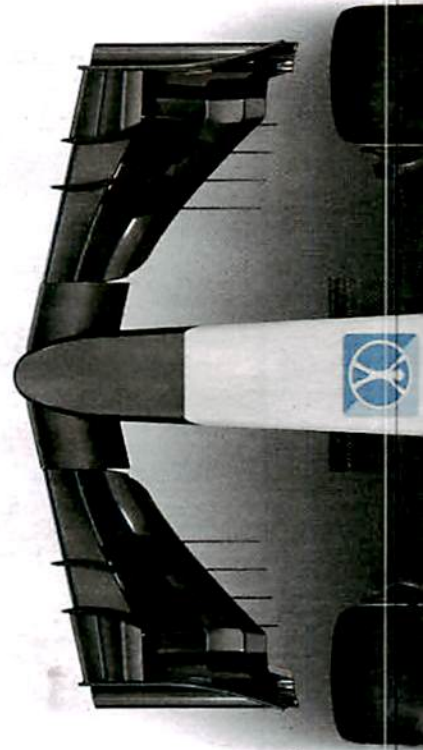
Bei größeren Änderungen im Technik-Reglement, gibt es immer auch eine erhöhte Chance, dass der ein oder andere Ingenieur individuelle Lösungen findet. Pat Symonds erwartet aber keine großen Überraschungen: „Die neuen Regeln sind sehr restriktiv. Nur im Bereich der Motorhaube und der Bargeboards gibt es Freiheiten. Stellt man alle Autos schwarz angemalt nebeneinander, dürfte es wohl wieder schwer werden, sie zu unterscheiden.“

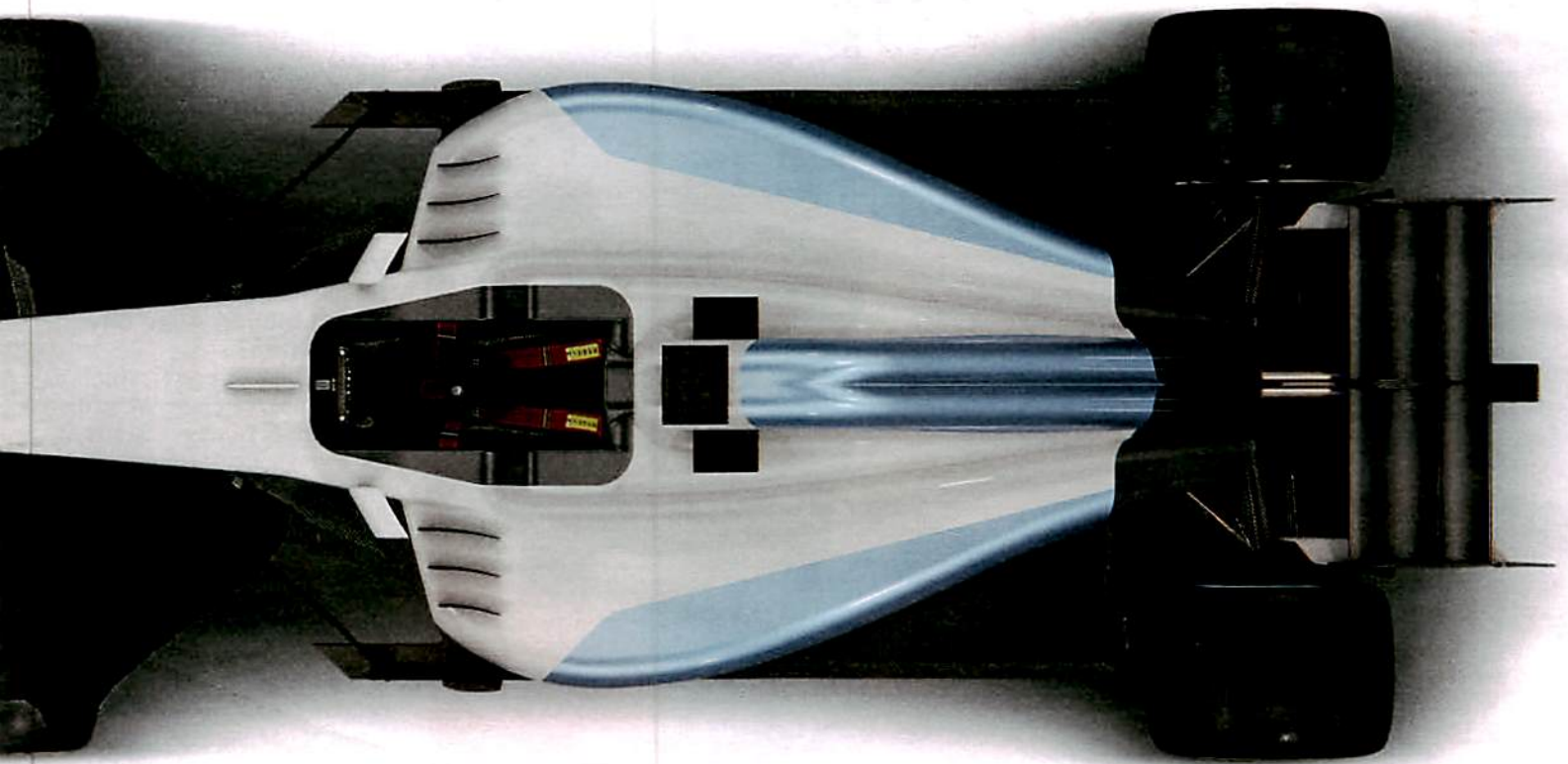
06 Was bedeuten die neuen Regeln für das Set-up?

Aktuell ist die Auswahl der Flügel relativ einfach. Bei den meisten Rennen ist maximaler Abtrieb verlangt. „2017 gilt das nur noch für Monaco, Budapest, Singapur und vielleicht Barcelona. Der Rest ist viel stärker differenziert“, prognostiziert Andy Green. Weil Heckflügel und Diffusor massiv wachsen und damit mehr zum Gesamtabtrieb beitragen, wird es für die Techniker schwieriger, eine neutrale Aerodynamik-Balance zu erreichen.

07 Wie wirkt sich der Wegfall der Motor-Token-Regel aus?

Die Einschränkungen bei der Motor-Entwicklung fallen 2017 weg. Alle Hersteller dürfen ihre Triebwerke nach Belieben modifizieren. Für Renault Motoren-Papst Mario Illien ändert sich damit aber nicht viel: „Jeder Fahrer hat ja nur vier Power Units pro Jahr. Damit ist die Anzahl an Upgrades automatisch begrenzt.“ Große PS-Sprünge sind im vierten Jahr der V6-Hybrid-Ära nicht mehr zu erwarten. Vor allem bei Mercedes wird die Luft langsam dünn.





08 Sorgen die breiten Reifen für weniger Boxenstopps?

Hinter den Reifen für 2017 steht noch ein großes Fragezeichen. Keiner weiß, wie gut die breiteren Pirelli-Schlappen mit den größeren Belastungen zurechtkommen. Die Italiener haben versprochen, dass die Gummis nicht so schnell überhitzen wie früher. Die Piloten können also etwas aggressiver zu Werke gehen. Bei der Zahl der Boxenstopps soll sich nichts ändern. Wir erwarten jedoch, dass Pirelli die Mischungen in der ersten Saison etwas konservativer backt.

09 Gibt es 2017 mehr oder weniger Überhol-Action?

Alle Anzeichen sprechen dafür, dass Überholen in der kommenden Saison schwieriger wird. Breitere Reifen und niedrigere Top-Speeds sorgen für kürzere Bremszonen. Der größere Einfluss der Aerodynamik erschwert es außerdem, dem Vordermann zu folgen. „Das Problem kann man natürlich mit DRS regeln. Aber das sind für mich keine echten Überholmanöver, an die man sich erinnert“, gibt Red-Bull-Technikchef Adrian Newey zu bedenken.

10 Wie sehr steigen die Belastungen für den Fahrer?

Experten sind sich einig: 2017 sind die Piloten im Cockpit wieder mehr gefordert. Größere Flügel und Reifen sorgen für höhere Fliehkräfte in den Kurven. „In einigen schnellen Ecken müssen die Fahrer ganz schön die Pobacken zusammenkneifen“, prognostiziert Adrian Newey. Die Belastung – vor allem für den Nacken – wird deutlich steigen. Chrom-Lackierungen auf Helmen, die bis zu 100 Gramm extra wiegen, sieht man wohl nicht mehr so häufig.

! Weil die neue F1-Generation erst Ende Februar aus den Garagen rollt, zeigen wir hier das 3-D-Modell von Perrinn Limited. Der Dienstleister für Rennsport-Design hat unter der Ägide von Ex-Williams-Ingenieur Nicolas Perrinn ein F1-Auto nach dem 2017er Reglement entwickelt. Jetzt wird nach Partnern gesucht, um das Projekt auf echte Räder zu stellen. Das Auto soll als Motoren-Testträger oder zur Ausbildung von Junior-Piloten eingesetzt werden.





Mercedes-Teamchef Toto Wolff über die Verpflichtung von Valtteri Bottas und den Rücktritt von Nico Rosberg.

Von: **Michael Schmidt**

Valtteri Bottas ersetzt Nico Rosberg. Ist Mercedes mit einem blauen Auge davongekommen?

Generell ist es besser, wenn es eine Planbarkeit gibt. Wenn dich einer deiner Fahrer in letzter Minute vor neue Tatsachen stellt, die so gar nicht absehbar waren, dann bedeutet das für uns, dass wir uns entsprechend schnell anpassen müssen. Das kann uns nur stärker machen. Wir haben alle nicht erwartet, dass wir so einen Dezember haben werden und mussten uns überlegen: Was bedeutet das für uns? Wofür stand Nico? Welche Qualitäten hat er ins Spiel gebracht? Wie können wir diese Vorzüge mit einem anderen Fahrer ausgleichen? Da geht es nicht nur um seinen Speed, sein technisches Verständnis, sondern auch um die Dynamik mit Lewis und den Entwicklungs-Input. Ich glaube, wir kommen gestärkt aus der Situation heraus.

Welche Gefahren birgt so ein später Fahrerwechsel?

Die Qualitäten der Fahrer und ihre Rolle innerhalb des Teams wägen wir sehr sorgfältig ab. Jetzt wurde aus einem funktionierenden System ein Klötzchen herausgezogen. Umso mehr mussten wir versuchen, dass wir das neue Klötzchen so einfügen,



Toto Wolff

Geburtstag: 12. 1. 1972
Geburtsort: Wien
Herkunftsland: Österreich

KARRIERE

1992–1994: Formel Ford A, D
2002: FIA-GT (6.)
2003: GT1 Italien
2004: FIA-GT
2006: Österreichische Rallye-Meisterschaft (2.), Sieg 24h von Dubai
2007: Vorstandsmitglied HWA
2012: Teamdirektor Williams
2013: Teamchef Mercedes

„Valtteri steht vor dem Mount Everest“

dass unser System genauso gut weiter funktioniert. Vielleicht auf eine andere Weise. Ich sehe das schicksalhaft. Die Dinge passieren, wie sie passieren müssen. Wer weiß? Vielleicht bekommen wir einen neuen Champion, der die Möglichkeit sieht, sich zu beweisen. Ob das Valtteri Bottas, Pascal Wehrlein oder Esteban Ocon ist, werden wir sehen.

Sind die Schuhe, in die Bottas tritt, nicht ein bisschen zu groß für ihn?

Valtteri steht vor dem Mount Everest. Er kommt spät in das Team, er kennt weder das Auto noch die Technik noch die Leute. Wir kennen seine Stärken nicht und müssen sie uns erst erarbeiten. Er tritt in die Schuhe des Weltmeisters, der eine wichtige Rolle in diesem Team hatte. Und er hat wahrscheinlich den stärksten Teamkollegen der Formel-1-Neuzeit, der noch dazu eine ganz spezielle Spezies ist. Valtteri weiß, was auf ihn zukommt. Ich habe ihm die nackte Wahrheit präsentiert. Es ist eine große Herausforderung für ihn, und ich wünsche mir nicht, in einem Jahr ein Gespräch zu führen, wie es mit Kvyat oder Kovalainen in der Vergangenheit passiert ist. Er hat eine Riesenchance, aber gleichzeitig auch eine sehr große Aufgabe vor sich.

Wehrlein oder Bottas: Hat Bottas gewonnen, weil er 77 gegen 21 GP-Starts und neun gegen null Podiumsplatzierungen hat?

Auch das. Aber wir wollen den Pascal nicht verbrennen. Wir haben einen Entwicklungspfad, der dahin zielt, dass es zwei bis drei Jahre braucht, bis ein Fahrer fehlerfrei richtig abschätzbar wird. Davon wollen wir nicht abweichen, nur weil jetzt diese Situation entstanden ist. Wir brauchen neben Lewis einen erfahrenen Piloten, der schnell ist, so wenig Fehler wie möglich macht und von der Dynamik her eine gute Kombination mit Lewis darstellt und somit den Nico-Faktor ausgleicht. Das ist mit dem Valtteri

zum jetzigen Zeitpunkt sicher mehr gewährleistet als mit Pascal.

Macht die Regeländerung 2017 die Aufgabe noch schwerer?

Ich finde, es ist leichter. Alle beginnen bei null, was die Performance des Autos betrifft. Für einen Rookie wäre die Aufgabe schwieriger gewesen, weil ihm die Referenzwerte fehlen. Die Erfahrung hat da auch für Valtteri gesprochen.

»ICH FINDE ES INSPIRIEREND, WENN SICH EINER AUF DEM HÖHEPUNKT SEINER KARRIERE AUS DIESEM HAMSTERRAD LÖSEN KANN.«

Toto Wolff

Wie hat Rosberg Ihnen eigentlich erzählt, dass er zurücktritt?

Wir sind die ganze Nacht im Flugzeug gesessen, auf dem Weg von unserem Petronas-Termin in Kuala Lumpur zurück nach Frankfurt, und haben da viel geplaudert. Nach unserer Ankunft haben wir in Frankfurt um sechs Uhr morgens in der Lounge sogar noch zusammen gefrühstückt, bevor er weiter nach Wiesbaden ist und ich nach Stuttgart, um dort Dieter Zetsche und Niki Lauda zu treffen. Ich bin aus der Lounge raus, Richtung Bus, und da läutet mein Handy. Nico war dran, emotional aufgewühlt, und hat plötzlich erzählt, dass er nicht mehr will. Er traute sich nicht, es mir direkt ins Gesicht zu sagen, so sehr hat ihn die Sache aufgewühlt. Auf meine Frage, was er damit meint, hat er gesagt: Ich trete zurück. Ich wollte sofort zurück zu Nico, aber er hat gemeint, dass er seinen Ent-

schluss getroffen habe. Es war zu viel, zu intensiv – und er hat erreicht, was er erreichen wollte. Nach einer Minute ist mir klar geworden: Nico meint es ernst. Es ist zwecklos, ihn zum Bleiben zu überreden. Fast gleichzeitig schoss mir durch den Kopf: Das ist jetzt eine echte Herausforderung für das Team. Ich habe versucht, das Positive zu sehen.

Die Welt hat auf Rosbergs Rücktritt mit Bewunderung oder Unverständnis reagiert: Wo stehen Sie?

Ich finde es beeindruckend, wenn es einer schafft, sich am Höhepunkt seiner Karriere aus diesem Hamsterrad von mehr Erfolg und mehr Geld und mehr Macht zu lösen. Wir alle glauben doch, dass wir unersetzbar sind. Jeder will eine Marke sein. Dass Nico zum besten Zeitpunkt als Weltmeister zurücktritt, finde ich persönlich inspirierend. Da gibt es einen, der das nicht mehr will, der nicht dem Ruf des Geldes folgt und lieber zwei Jahre eine ruhige Kugel schiebt, statt diesem Selfie-Wahn und der Selbstvermarktung bis zur Grenze der Übelkeit zu folgen. Er hat einen Schlusstrich gezogen. Das verdient Respekt.

2018 sind Vettel, Alonso, Pérez und Sainz frei. Ein gewisses Ruhekitzen?

Natürlich. Trotzdem wünschen wir uns, dass die Variante Bottas klappt und sich die Frage nach einem neuen Fahrer nicht mehr

stellt. Wie man bei Nico sieht, kann morgen die Situation eine andere sein als heute. Wir werden schauen, wie sich Bottas im Vergleich zu Lewis schlägt und wie die anderen Fahrer unterwegs sind. Auch unsere eigenen Kids bei Sauber und Force India. Es gibt eine Menge Optionen und Spielvarianten ab 2018.

Mercedes hat sich von Paddy Lowe getrennt. Welche Rolle hatte er am Erfolg?

Paddy hatte wie viele andere im Team einen großen Anteil am Erfolg. Aber die Formel 1 ist nicht das Spiel einer einzelnen Person. Es ist die geballte Power aller Leute in dem Unternehmen. Und Paddy war ein wichtiger Baustein davon. Wenn er sich bei einem anderen Team mit einer anderen Mannschaft gut einfügen kann, wird er dort seinen Beitrag leisten.

Wann präsentiert Mercedes einen Nachfolger für Lowe?

Wir haben eine ganz starke Mannschaft im Technikbereich. Es geht also um eine Ergänzung, um eine Person, die sich in die Struktur gut einfügen kann, und nicht darum, einen Superstar von außen in dieses funktionierende Gefüge hineinzudrücken, der uns erklärt, wie das geht.

Heißt der Nachfolger James Allison?

Da müssen wir abwarten. Natürlich muss James für jedes Top-team auf dem Radar sein. ■



Mehr als nur ein Handschlagabkommen: Wolff begrüßt Bottas im Team

Formel 1

Grünes Licht für F1-Verkauf

Liberty Media hat den Kauf der zweiten Tranche der Formel-1-Holding und damit die Übernahme der Stimmrechte bestätigt. Die notwendige Billigung der FIA haben die Amerikaner auch schon. Nur die EU kann den Mega-Deal jetzt noch stoppen.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel-1-Übernahme ist so gut wie durch. Liberty Media hat bei einer Vorstandssitzung in Colorado am 17. Januar beschlossen, auch die zweite Tranche des Kaufs der Formel-1-Holding abzuwickeln. Danach wird Liberty 35,3 Prozent der Aktien und alle Stimmrechte besitzen. Die notwendige Billigung der Übernahme durch den Weltverband hat der US-Medienkonzern nun einen Tag später vom FIA-Weltkongress in Genf erhalten. Nun können nur noch die Wettbewerbsbehörden der EU den Verkauf der Königsklasse an den US-Medienkonzern stoppen. Finanzexperten sehen die Gefahr eines Interessenskonflikts auf

Seiten der FIA. Der Verband hält Anteile im Wert von knapp 70 Millionen Euro, die im Zuge der Übernahme automatisch den Besitzer wechseln. Bis spätestens Ende März soll eine Entscheidung fallen. Bis dahin soll auch über das Schicksal von Bernie Ecclestone entschieden werden.

Teams wollen keine Aktien

Liberty hat den Teams Aktien zu einem Vorzugspreis von 21,26 US-Dollar angeboten. Auf dem Markt wird sie rund acht Dollar höher gehandelt. Die beiden größten Anteilseigner sollen je einen Sitz im Vorstand der neuen Formel-1-Holding bekommen. Alle anderen Teams zusammen erhalten einen weiteren Platz. Doch die Rennställe zeigen nur wenig Interesse. Mit dem Kauf der Anteile sind zwei Fußangeln verbunden: Die Aktien müssen mindestens zehn Jahre gehalten werden. Und die Sitze im Vorstand gestatten den Teams nur einen Beobachterposten, aber keine Stimmrechte. „Ohne Einfluss auf die zukünftige Gestaltung und Vermarktung der Formel 1 nehmen zu können, ist für uns ein Kauf der Aktien wenig attraktiv“, ließ der Vertreter eines Topsteams durchblicken. ■



Liberty-Mann Chase Carey hat das Sagen. Was wird aus Bernie Ecclestone?

Formel 1

14 Fahrer mit Strafpunkten in die Saison

Trotz der Kritik an der Regulierungswut wird die Sünderkartei der FIA fortgeführt. 14 Fahrer haben Strafpunkte.

Die FIA kennt keine Amnestie. Verwarnungen und Strafpunkte werden in die neue Saison übernommen. 14 Formel-1-Piloten sind vorbelastet. Spitzenreiter ist Daniil Kvyat mit 8 Punkten. Der Russe muss noch bis zum 30. April 2017 zittern. Dann werden seine 3 Punkte vom GP Russland 2016 gestrichen. Bei 12 Punkten droht ein Rennen Sperre. Sebastian Vettel steht mit 6 Punkten in der Sünderkartei. Nico Ros-

berg übrigens auch. Dem Champion kann es egal sein. ■ MS

F1-SÜNDERKARTEI

Fahrer	Punkte	Verfallsdatum
Daniil Kvyat	8	30.4.2017
Sebastian Vettel	6	9.7.2017
Carlos Sainz	5	30.4.2017
Kevin Magnussen	4	14.5.2017
Jolyon Palmer	4	1.7.2017
Esteban Ocon	4	17.9.2017
Max Verstappen	4	28.11.2017
Valtteri Bottas	4	2.4.2017
Pascal Wehrlein	4	28.5.2017
Sergio Perez	3	17.9.2017
Kimi Räikkönen	2	18.6.2017
Marcus Ericsson	2	28.5.2017
Felipe Massa	2	12.11.2017
Nico Hülkenberg	2	16.4.2017

GP3

George Russell wird Silberpfeil-Junior

Mercedes hat das britische Talent George Russell in sein Junior-Programm aufgenommen. Der 18-jährige Nachwuchsmann wird 2017 mit ART Grand Prix in der GP3-Serie starten.

Mercedes setzt auf die Jugend. Neben Pascal Wehrlein und Esteban Ocon genießt ab sofort auch George Russell die Förderung der Stuttgarter. „George hat in den Nachwuchsklassen beeindruckende Leistungen abgeliefert. Deshalb haben wir schon seit einer Weile ein Auge auf ihn geworfen“, begründete

Mercedes-Sportchef Toto Wolff die Entscheidung.

GP3 und Simulator-Arbeit

Nach der Formel 3 EM, die der Junior 2016 auf Rang 3 beendete, folgt nun der Wechsel in die GP3. „Die Serie ist eine gute Bewährungsprobe für die Zukunft. Wir werden seine Fortschritte mit Interesse verfolgen“, so Wolff. Daneben soll Russell auch schon etwas F1-Luft schnuppern. „Ich habe bereits mit der Simulator-Arbeit für das Team begonnen“, erklärte der Youngster. „Dabei ist mir aufgefallen, dass ich mit den Besten in diesem Geschäft zusammenarbeite.“ ■ TG

Berlin sucht FE-Kurs

Berlin muss sich eine neue Strecke für das Formel-E-Rennen 2017 suchen. Eine Wiederholung des Events auf dem alten Stadtkurs im Bezirk Mitte wurde nicht genehmigt.

Von: **Tobias Grüner**

Am 10. Juni soll in Berlin wieder ein ePrix ausgetragen werden. Doch wo genau die fast lautlosen Elektrorenner in der Hauptstadt herumfahren werden, steht noch nicht fest. Ursprünglich hatten die Veranstalter geplant, wie schon

2016 einen Kurs auf der Karl-Marx-Allee unter dem Fernsehturm einzurichten. Doch die Berliner Bezirke Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg machten den Organisatoren einen Strich durch die Rechnung. Sie halten die umfangreichen Sperrungen und Einschränkungen für die Bewohner für unzumutbar. Verkehrsministerin Regine Günther erkannte die Beschwerde als berechtigt an und entzog dem Rennen die Genehmigung. Die parteilose Klimaexpertin, die für die Grünen im Senat sitzt, will alternative Antriebe im Automobilbereich eigentlich fördern. Deshalb kam es etwas überraschend, dass sie eine Ausnahme für die als

„Werbeveranstaltung für den Elektroantrieb“ deklarierte Veranstaltung ablehnte.

Rückkehr nach Tempelhof?

Nun wird fieberhaft nach einem alternativen Austragungsort gesucht. Möglich ist eine Rückkehr auf das alte Flugfeld in Tempelhof, wo in der Saison 2014 das erste Berliner Formel-E-Rennen ausgetragen wurde. Doch das riesige Gelände wird immer noch als Flüchtlingsunterkunft genutzt. Über eine Absage wird nach Aussage der Veranstalter noch nicht nachgedacht. Die ersten Tickets seien bereits verkauft. Auch am Termin werde nicht gerüttelt, heißt es. ■



2016 wurde der Formel E noch eine Ausnahmegenehmigung erteilt.

IndyCar

IndyCar-Teams 2017

Das IndyCar-Feld 2017 nimmt Formen an. Nur noch eineinhalb Plätze sind nicht besetzt.

Von: **Michael Schmidt**

KVSH sucht einen Fahrer mit Geld. Sonst muss das Team zusperrern. Auf der Wunschliste steht Pastor Maldonado. Ed Carpenter bietet sein zweites Auto nur für die Straßenkurse an. Auf den Ovalen fährt der Chef selbst. Der spektakulärste Wechsel ist die Verpflichtung von Carpenter-Pilot Josef Newgarden bei Penske. Amerikas größte Monoposto-

Hoffnung verdrängt damit Juan Pablo Montoya. Der Ex-Formel-1-Pilot hatte die Wahl: entweder eine ganze Saison bei KVSH oder das Indy 500 bei Penske. Montoya entschied sich für den einen Einsatz beim Saison-Klassiker: „Weil ich in einem Penske die größten Chancen habe, das Indy 500 zum dritten Mal zu gewinnen.“ Bei der Besetzung der restlichen Cockpits spielte auch die Motorsituation eine Rolle. A.J. Foyt wechselt von Honda zu Chevrolet. Deshalb musste Honda-Schützling Takuma Sato gehen. Er kommt jetzt als vierter Fahrer bei Andretti unter. Dort wurde ein Platz frei, weil Carlos Munoz bei Foyt anheuerte. ■

Carpenter:

J.R. Hildebrand, Ed Carpenter

KVSH: ?

Penske:

Will Power, Simon Pagenaud, Helio Castroneves, Josef Newgarden, Juan Pablo Montoya (nur Indy 500)

Foyt:

Carlos Munoz, Conor Daly

Andretti:

Ryan Hunter-Reay, Marco Andretti, Alexander Rossi, Takuma Sato

Ganassi:

Scott Dixon, Tony Kanaan, Gordon Kimball, Max Chilton

Coyne:

Sebastien Bourdais, Ed Jones

Rahal-Letterman:

Graham Rahal, Oriol Servia

Schmidt-Peterson:

James Hinchcliffe, Mikhail Aleshin

GASLY GEHT NACH JAPAN

Red-Bull-Junior Pierre Gasly wird 2017 in der japanischen Super Formula antreten. Der 20-jährige Franzose verzichtet damit auf die Verteidigung seines GP2-Titels. „Das wird alles sehr neu für mich. Ich habe keine Erfahrung mit dem Auto und den Strecken. Und ich weiß, dass die japanische Kultur und Arbeitsweise ganz anders ist. Ich freue mich aber schon auf diese fantastische Herausforderung.“ Den gleichen Weg war schon Gaslys Vorgänger Stoffel Vandoorne gegangen. Der GP2-Meister des Jahres 2015 beendete sein Japan-Jahr auf Rang vier, bevor er nun beim McLaren-F1-Team Jenson Button ersetzt. Neben den Auftritten in der Super Formula hofft Gasly auf gelegentliche F1-Einsätze als Red-Bull-Testfahrer. Für 2018 spekuliert er auf ein Cockpit bei Toro Rosso.

10 MILLIONEN VORSCHUSS

Force India ist wieder mal knapp bei Kasse. Das Team beantragte bei Bernie Ecclestone einen Vorschuss über 10 Millionen Dollar. Haas F1 legte jedoch ein Veto ein. Zuerst wollten die Amerikaner ihre Garantiesumme von 20 Millionen von der FIA zurück. Die Rückzahlung wäre Ende 2017 fällig gewesen. Die FIA zahlt dem Neuling einen Großteil der Bürgschaft schon jetzt zurück. Daraufhin hob Haas F1 auch sein Veto gegen den Vorschuss von Force India auf.

SAUBER MIT HONDA

Sauber hat seinen Motorenvertrag mit Ferrari nicht verlängert. Er läuft Ende 2017 aus. Das feuert die Gerüchte weiter an, dass Sauber ab 2018 mit Honda-Power fährt. Honda hat offiziell bestätigt, dass man 2018 ein zweites Team beliefern will. Derzeit werden die Kapazitäten in der englischen Filiale in Milton Keynes dafür ausgebaut. Die Japaner wollen bis zum GP Monaco Klarheit. Man hört, dass sich Sauber und Honda bereits angenähert haben.

Was können die neuen Daytona-Prototypen?



Diese Woche feiern die neuen Daytona-Prototypen beim 24h-Rennen in Florida ihre Rennpremiere. Jede neue Ära wirft Fragen auf: Sind die Autos zuverlässig? Wie gut funktionieren die Reifen? Und wie steht es um den Speed?

Von: **Andrew Cotton; MS**

Das 24h-Rennen in Daytona markiert eine Zäsur: Am kommenden Wochenende debütieren in der Gesamtsiegerklasse der IMSA-Serie die Daytona Prototypes International (DPI). Hier treten neben den modifizierten und werksunterstützten DPI-Wagen von Cadillac, Nissan und Mazda auch die neuen LMP2-Wagen aus Europa an. In der Nennliste stehen zwölf neue Autos, die gleich beim Saisonstart

über die Marathondistanz von 24 Stunden gehen müssen. Da werden Erinnerungen an das Debüt der alten Grandam-DP im Jahr 2003 wach – damals siegte ein GT-Auto, die neuen Prototypen waren wegen ihrer chronischen Unzuverlässigkeit beim Kampf um den Sieg chancenlos.

DPI: Drei Knackpunkte

Die bisherigen Testfahrten förderten drei Knackpunkte der neuen DPI- und LMP2-Autos zutage: Es gab haufenweise Elektronikprobleme, dazu hatten viele Teams Reifensorgen – und drittens könnten die traditionell wechselhaften Witterungsbedingungen für Ungemach sorgen.

Am meisten Kopfzerbrechen bereitete den DPI- und LMP2-Teams die Elektronik: Die LMP2-Autos fahren mit einer Einheits-elektronik von Cosworth, das Data Monitoring der IMSA erfolgt über ein Bosch-System. Dazu können die Herstellerteams

DER ELEKTRONIKBREI IN DER PROTOTYPENKLASSE WIRD IMMER VON ZWEI UNTERSCHIEDLICHEN KÖCHEN ANGERÜHRT.

in der DPI-Klasse die elektronische Steuerung eigenständig aufsetzen – der Elektronikbrei wird also sozusagen immer von zwei Köchen verrührt. Von den drei Herstellern nutzte nur Mazda die Option, ein eigenständiges System aufzusetzen, das von Life Racing und Motec stammt, Nissan und Cadillac setzen auf die Elektronik von Cosworth – ebenso wie die LMP2-Teams mit Gib-

son-Einheitsmotor. Doch die Motorelektronik muss mit dem Data-Logger der IMSA-Serie kommunizieren – und der kommt von Bosch. Der IMSA-Logger überwacht die BoP und damit die Chancengleichheit zwischen den Autos. Wie in der GTLM-Klasse wird die Leistungskurve der Turbotriebwerke an die Charakteristik der Saugmotoren angepasst.

Der Teufel steckt im Detail: Für die Turbomotoren von Mazda und Nissan gilt keine lineare Ladedruckkennlinie, sondern wie im GT-Sport üblich eine drehzahlabhängige. Folglich werden Ladedrucküberschreitungen bestraft, während die Saugmotoren wie früher über Restriktoren bei der Maximalleistung eingesteuert werden. „IMSA kontrolliert die Drehmoment- und Leistungskurve der Turbomotoren sehr streng“, so Sylvain Tremblay, Teamchef des Mazda-DPI-Teams SpeedSource. „Pro Trainingssitzung sind zum Beispiel nur fünf



Zeitsprung: Beim 24h-Rennen debütieren die neuen DP-Autos

IMSA

kurze Ladedruckspitzen erlaubt. Bei den Saugmotoren kann man mit dem fixierten Restriktor das Limit bei den Einstellungen viel besser ausloten. Letztlich hängt alles an der Genauigkeit der Messmethode – da wird es sicher noch Diskussionen geben.“

Das neu aufgesetzte Cosworth-Elektroniksystem umfasst ein neues Karbonlenkrad, einen Data-Logger und die Schaltvorrichtung samt Schalllampen. Doch leider sprach es bei den Dezembertests nicht die gleiche Sprache wie das Monitoring-System. Besonders Cadillac war hiervon betroffen, ein Ingenieur maulte: „Der Motor spricht nicht mit dem Getriebe, das Getriebe nicht mit der Traktionskontrolle – und das Dashboard sitzt schmollend in der Ecke und kommuniziert mit gar niemand!“ Ein neues Software-Update von Cosworth verschlimmerte die Sache weiter. Beim Roar-Test Anfang Januar hatten dann plötzlich auch

SANDBAGGING IST AUCH BEI DEN PROTOTYPEN ÜBLICH: DIE TEAMS FAHREN ZWEI SEKUNDEN LANGSAMER ALS VON DER IMSA PROGNOSTIZIERT.

LMP2-Teams wie PR1/Mathiasen mit Ligier vergleichbare Probleme. Viele Prototypen-Teams haben die Sorge, dass solche Probleme auch im Rennen auftreten könnten – zumal bei einem 24h-Rennen das Delta bei den Außentemperaturen sowie beim Luftdruck noch mal größer ausfallen wird als bei den Tests.

Der zweite Unsicherheitsfaktor besteht bei den Continental-

Einheitsreifen, wie sie nur in der IMSA-Serie verwendet werden. Während sich Dunlop und Michelin in der LMP2-Klasse der Sportwagen-WM einen Reifenkrieg liefern, setzt der IMSA-Einheitsausrüster Continental primär auf Sicherheit, weniger auf Performance. Bei den Tests ging die Rechnung vorerst auf: Es gab keine spektakulären Reifenplatzer – trotz des extremen Bankings im Daytona-Oval.

Reifentemperatur als Krux

Doch die Conti-Pneus sind sehr temperatursensitiv, weshalb die meisten Teams für Daytona befürchten, dass sie häufiger aus dem optimalen Temperaturfenster fallen werden, weil sich die Rahmenbedingungen wie die Außentemperatur über das Rennen stark verändern – das Delta kann bis zu 20 Grad betragen!

Auch für die Motoren sind die Temperaturen schwierig: „Das Rennen in Daytona fällt wegen der kalten Jahreszeit deutlich aus dem anvisierten Betriebsfenster“, so Richie Gilmore, der für ECR die Cadillac-V8-Motoren betreut. „Deshalb werden wir bei der Detailabstimmung sicher auf der konservativen Seite bleiben.“

Neben dem Thema Zuverlässigkeit beginnen schon vor dem Saisonstart wieder die Diskussionen um die Fahrzeug-Einstufungen (BoP), denn in der IMSA-Serie müssen die LMP2-Wagen aus Europa gegen die werksunterstützten DPI-Autos aus Amerika gebalanced werden, dazu kommen die Unterschiede zwischen Saug- und Turbomotoren. Bei den Cadillac-DPI wurden bereits die Topspeeds in Daytona von 317 auf 307 km/h zurückgebunden – Cadillac musste einen 30 Millimeter hohen Gurney auf der Motorabdeckung fixieren, was jedoch die Aero-Balance über den Haufen warf. Beim Roar-Test Anfang Januar markierte dann plötzlich Mazda die besten Topspeeds – wieder mit 317 km/h. Sofort forderten die Gegner Beschneidungen für Mazda.

Die BoP-Macher rechnen für die Prototypenklasse mit Rundenzeiten von 1.35-hoch – eine Verbesserung von vier Sekunden im Vergleich zu 2016. Bei den bisherigen Tests fuhr jedoch kein Team schneller als 1.37,9 Minuten. Die Teams sagen, sie hätten noch nicht den optimalen Kompromiss zwischen Speed und Haltbarkeit gefunden. Jede andere Aussage wäre ja auch eine Überraschung gewesen... ■

DIE GTLM-KLASSE

DIE SANDBAGGING-WM

Eine klare Vorhersage über die Kräfteverhältnisse in der werksunterstützten GTLM-Klasse für das Rennen in Daytona ist nahezu unmöglich: Beim Vortest wurden alle Teams von der IMSA offiziell verwarnt, weil sie viel langsamer führen als vorausberechnet! Keiner will sich in die Karten gucken lassen, denn jedes Highlight bei den Rundenzeiten könnte eine BoP-Maßnahme fürs Rennen zur Folge haben. Also fangen wir beim 24h-Rennen 2016 an: Da markierten Corvette und Ford die schnellsten Rundenzeiten, Corvette holte einen Doppelsieg, die flatschneuen Ford GT fielen aus. Man darf also davon ausgehen, dass Corvette wieder schnell sein wird – und dass Ford bei der Standfestigkeit mittlerweile sortiert ist. Dazu spricht für Ford die numerische Überlegenheit: Die Amis bringen heuer gleich vier Ford GT an den Start! Da die Ferrari-Teams nur halbherzig vom Werk unterstützt werden und der BMW M6 GT im letzten Jahr nichts gerissen hat und obendrein bereits 2018 durch ein neues Auto abgelöst werden soll, setzen die meisten Auguren auf Corvette und Ford als Favoriten. Eine Unbekannte bleibt: Wie wettbewerbsfähig ist der Porsche 911 RSR, das einzige neue Auto im GTLM-Feld? Beim Speed blieben die Elfer bei den Vortests noch unauffällig, bei der Zuverlässigkeit konnte man schon im letzten Jahr mit einem nahezu störungsfreien 50-Stunden-Test auf der Rüttelpiste in Sebring ein Ausrufezeichen setzen. Dennoch wäre es eher ungewöhnlich, wenn ein neues Auto beim Debüt siegte – noch dazu bei einem 24h-Rennen!



GT: Ford ist in der Favoritenrolle



Audi-Pilot Christopher Mies (27) gehört momentan zu den gefragtesten GT-Piloten. Ein Gespräch über seine Erfolgssträhne, die Nebenwirkungen der Reiserei, seinen Teamkollegen Enzo Ide – und Küchengeräte...

Von: **Bianca Leppert**

Das 24h-Rennen von Dubai liegt wenige Tage zurück, kommendes Wochenende steht Daytona an, kurz darauf die 12 Stunden Bathurst. Wissen Sie noch, wo Sie sind, wenn Sie aufwachen?

Ich habe tatsächlich Probleme damit. Mein Arzt stellte vor Kurzem fest, dass mein Melatoninspiegel durcheinander ist – der beeinflusst ja den Schlaf. Ich hatte mich noch gewundert, warum ich so schlecht schlafe, obwohl ich doch müde bin.

Man streitet sich darüber, wer derzeit der am meisten beschäftigte GT-Fahrer ist. Sie oder der Kollege Jeroen Bleekemolen?

Dieser Titel kann ruhig an Jeroen Bleekemolen gehen. Mir reicht die Anzahl meiner Einsätze. Es ist nicht mein Ziel, ihm da Konkurrenz zu machen.

Sie haben sicher einige Flugmeilen gesammelt. Haben Sie schon einen Staubsauger als Prämie ausgesucht?

Ha, nein. Aber einen Mixer. Damit mache ich mir morgens gerne einen Smoothie, weil ich sonst



Christopher Mies

Geburtsdag: 24.05.1989

Geburtsort: Velbert

Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2006: Toyota Yaris Cup

2007: Ford Fiesta ST Cup

2008: ADAC Procar (1.)

2009: FIA GT3 EM (1.)

2010–2011: ADAC GT Masters

2012: Blancpain Enduran (1.)

2013: ADAC GT Masters

2014: Blancpain Endurance

2015: 24h Nürburgring (1.)

2016: ADAC GT Masters (1.),
Blancpain Sprint (1.)

„Es hat mir geholfen, so viel im Auto zu sitzen“

nichts frühstücke. Und eine Kaffeemaschine. Ich selbst trinke gar keinen, so bin ich jedoch immer für Besuche vorbereitet.

Dabei sind Sie kaum zu Hause. Im vergangenen Jahr waren Sie in der Blancpain Sprint Series, VLN, ADAC GT Masters und der Australischen GT-Meisterschaft sowie bei einigen 24h-Rennen aktiv. Wie viele Wochenenden stehen für die Saison 2017 im Kalender?

Ich rechne mit der Blancpain-Serie, ADAC GT Masters, VLN, 24h-Rennen und einigen Rennen in den USA. Das werden wohl wieder über 30 Termine. Die Australische GT-Meisterschaft fällt wohl wegen zu vieler Überschneidungen weg.

Wie muss man sich die GT-Szene in Australien vorstellen? Wie sind die Strecken?

Ich bin wirklich sehr gerne dort gefahren. Die Strecken sind mega. Und du fährst immer vor vollem Haus. Das war schon eine gute Zeit.

Sie hatten dort sogar ein eigenes Appartement, oder?

Genau, ich hatte eine Wohnung in Melbourne, im Stadtteil Fitzroy. Obwohl es immer große Distanzen zu den einzelnen Rennen waren, habe ich das sehr genossen. Ich war im vergangenen Jahr den ganzen Januar dort und bin dann nach Bathurst weiter. Dieses Mal bleibe ich nach dem Rennen wieder für ein paar Tage, mein Appartement habe ich aber nicht mehr.

In Daytona sind Sie zum ersten Mal am Start. Wie war Ihr Eindruck von der IMSA-Serie beim Roar-Test?

Die Anlage in Daytona ist imposant. Die Strecke ist zwar fahrerisch nicht sehr herausfordernd, aber die Bankings sind cool. Im Fahrerlager herrscht eine offene Atmosphäre, die Fans campen ja direkt daneben. Allerdings war ich überrascht, wie extrem dort Sandbagging betrieben wurde.

Die IMSA hat einige Teams ermahnt. Ich hatte erwartet, dass es dort ausgeglichener zugeht.

War Ihr amerikanischer Teamkollege Connor De Phillippi ein guter Reiseführer?

Ich bin eineinhalb Kilo schwerer nach Deutschland zurückgekommen! Wenn man nicht die Genetik eines Connor De Phillippi hat, der alles essen kann, muss man auf die Figur achten. Wir waren natürlich am berühmten Daytona Beach laufen und haben dort das halbe Fahrerlager getroffen.

»BEI EINEM TEST MIT MATTIAS EKSTRÖM HABE ICH MEHR ÜBER SET-UP-ARBEIT GELERNT ALS IN ALLEN JAHREN ZUVOR.«

Christopher Mies

Mit ihm haben Sie den Titel im ADAC GT Masters geholt, Enzo Ide in der Blancpain Sprint zum Meisterschaftsgewinn verholten. Wie erklären Sie sich die Erfolgssträhne, und was macht Sie auf dem Audi R8 LMS so stark? Manchmal kommt eben alles in einem Jahr zusammen. Es hat mir sicherlich geholfen, dass ich so viel im Auto saß. Vor allem am Set-up arbeite ich intensiv mit. Ich hatte vor längerer Zeit mal einen gemeinsamen Test mit Mattias Ekström in Jerez. Dabei habe ich mehr über die Abstimmungsarbeit gelernt als die ganzen Jahre zuvor. Das hat mich einen großen Schritt weitergebracht.

Hat es geholfen, dass in Australien, der Blancpain Series und dem ADAC GT Masters mit Pirelli-Reifen gefahren wird?

Definitiv. Das haben wir beim 24h-Rennen in Dubai festgestellt. Dort sind wir mit anderen Reifen gefahren – und schon musst du dich wieder umgewöhnen, und die Suche nach dem idealen Set-up wird schwieriger.

Viele zählen Ihr Überholmanöver gegen Jörg Bergmeister beim fünften VLN-Lauf zu den Überholmanövern des Jahres. Sehen Sie das genauso wie die Fans?

Das hatte eine Vorgeschichte. Wir haben uns zuvor schon berührt. Da hat sich dann so viel Ärger angestaut, dass ich mir dachte: Er oder ich. Und dann habe ich den Überholversuch gestartet. Jörg wohnt ja in meiner Nähe, wir waren schon oft zusammen Mountainbiken. Zuletzt haben wir uns im Flieger nach Daytona gesehen. Da war das kein Thema mehr.

Der Aufreger des Jahres war Ihr Ausrutscher beim Titelkampf im ADAC GT Masters in Hockenheim. Die Meisterschaft stand auf der Kippe. Nagt das noch an Ihnen? Nein, darüber mache ich mir keine Gedanken mehr. Auf fast jeder anderen Strecke wäre das wahrscheinlich glimpflich ausgegangen, weil es kaum Kiesbetten gibt. Da hatte ich eben ausgerechnet diese Stelle erwischt.

Am selben Wochenende hat Ihr Teamkollege Enzo Ide mit der Unterstützung von Robin

Frijns als Ihr Ersatz den Titel in der Blancpain Sprint Series geholt und für eine kleine Sensation gesorgt. Was ist das für ein Typ?

Enzo ist wie James Hunt. Er feiert eben gerne. Als das Thema Meisterschaft ernst wurde, hat er sich jedoch sofort fokussiert. Dabei hatten wir vor der Saison nie damit gerechnet. Mal ein Sieg oder regelmäßige Top-5-Ergebnisse waren realistisch, nicht der Titel.

Ihr Hund Aaron ist oft auf Ihren Instagram-Bildern zu sehen. Beim Finale in Hockenheim war er sogar mit dabei. Hat Lewis Hamilton Sie mit seinem Roscoe inspiriert?

(Lacht) Nein, Hamilton war nicht das Vorbild. Es war eher die Ausnahme, dass Aaron mit an der Rennstrecke war. Normalerweise bleibt er bei meiner Mutter, wenn ich unterwegs bin. Zu Hause genieße ich die langen Spaziergänge durch den Wald mit ihm sehr.

Laurens Vanthoor, Ihr ehemaliger Audi-Kollege, ist kürzlich mit Porsche in die GTE-Klasse aufgestiegen. Reizt Sie das auch?

Das ist sicher irgendwann ein Ziel. Sowohl die GTE-Klasse mit Audi als auch die australischen V8-Supercars fände ich interessant. In dieser Serie einen Fahrerplatz zu finden, ist extrem schwierig – und das obwohl ich gute Kontakte nach Australien habe. Ich arbeite zurzeit noch daran. ■



Mit Land Motorsport holte Christopher Mies den Titel im ADAC GT Masters

ADAC GT Masters

Volles Haus im GT Masters

Wer im Winter schlecht arbeitet, steht im Sommer blöd da – das gilt gerade auch im Rennsport. Die deutsche Vorzeige-GT-Serie ADAC GT Masters ist im Januar schon recht weit, was das kommende Starterfeld im April betrifft: Bisher sind bereits 34 GT3-Autos voreingeschrieben.

Von: **Bianca Leppert**

Eigentlich rechneten viele mit einem Rückgang der Einschreibungen im ADAC GT Masters – nach dem Boom der neuen GT3-Generation im vergangenen Jahr. Doch mit über 30 Autos kann man beim ADAC vorläufig mehr als zufrieden sein. Wieder mit dabei ist beispielsweise auch das Team 75 von Porsche-LMP1-Pilot Timo Bernhard, das für die Saison 2017 seinen Einsatz verdoppelt – und gleich zwei Porsche 911 GT3 R einsetzen wird.

Bisher ist allerdings lediglich eine der beiden Fahrerpaarungen bekannt: Michael Ammermüller und Porsche-Zögling Mathieu Jaminet werden einen GT3-Elfer im Team des Porsche-LMP1-Piloten Timo Bernhard pilotieren. Zu den Neuzugängen bei den Teams gehört unter anderem auch Schnitzer Motorsport. Noch steht aber nicht fest, in welcher Konstellation – die

Frage, ob man einen oder zwei BMW M6 GT3 einsetzt, ist nämlich nicht final geklärt.

Mücke-Team bestätigt

Das Team Mücke Motorsport hat ebenfalls sein Engagement im ADAC GT Masters bestätigt, derzeit beschäftigt sich Teamchef Peter Mücke aber noch mit der Frage, mit welchem Hersteller

man in der deutschen Vorzeige-GT-Serie antreten wird. Ex-GP2-Pilot Marvin Kirchhöfer weiß indes bereits, dass er mit Mercedes in seine erste GT3-Saison gehen wird, kann aber noch kein Team verkünden. Ex-Callaway-Pilot Patrick Assenheimer geht auch neue Wege: Er tritt in Zukunft ebenfalls mit einem Mercedes AMG GT3 an. ■



Für 2017 haben 34 Teams Voreinschreibungen im GT Masters deponiert

IMSA-Serie

Daytona als Aero-Lotterie?

In der Prototypenklasse könnte es beim IMSA-Saisonauftritt in Daytona zu Überraschungen kommen: Die Aero-Einstufungen der DPI- und LMP2-Fahrzeuge sind mehr oder weniger ein Schuss ins Blaue.

Von: **Andrew Cotton; MS**

Der Veranstalter IMSA hat es beim Saisonauftritt in Daytona nicht leicht: In der Prototypenklasse sind sowohl die werksunterstützten DPI-Fahrzeuge aus Amerika als auch die LMP2-Autos aus Europa neu. Beide Fahrzeugtypen werden vermutlich am letzten Januar-Wochenende noch nicht einmal

über eine finale Homologation verfügen. Dazu ist die Strecke in Daytona aufgrund der hohen Topspeeds im Banking ein Spezialfall im Kalender. Und hier liegt der Hase im Pfeffer begraben – denn die Topspeeds haben in Daytona einen zentralen Einfluss auf die Rundenzeiten.

Kaum Daten, viel Raten

Das Ziel von IMSA besteht darin, die Topspeeds deutlich unter 200 Meilen (321 km/h) zu drücken. Doch bei den entscheidenden Einstufungen für die Aero-Spezifikation und die Motorleistung tappen die Regelhüter im Dunkeln, wie sie selber zugeben: „Wir haben bisher noch kaum verwertbare Anhaltspunkte“, so IMSA-Chef-Aerodynamiker Ben Wood. „Es gab bisher nur drei Tests. Im November und Dezember nah-

»WIR HABEN NUR KAUM VERWERTBARE ANHALTSPUNKTE FÜR DIE EINSTUFUNG BEI MOTORLEISTUNG UND DER AEROSPEZIFIKATION.«

IMSA-Aerodynamiker Ben Wood

men die Teams nur Shakedown vor, so bleiben nur die Daten vom Roar-Test Anfang Januar. Parallel nutzen wir die Daten aus dem Windkanal in Windhear und vom Motorprüfstand, doch die letzten Tests fanden hier erst im Januar statt. Die Kombination

dieser beiden Elemente bestimmt aber letztlich die Topspeedwerte im Banking von Daytona.“

Bei den letzten Einstufungen für die Aerodynamik in der DPI-Klasse kreiste daher fast alles um die Position und den Anstellwinkel des Heckflügelpaketes und des Heckflügelblattes sowie der Gurney-Flaps auf der Motorabdeckung. Zuerst identifizierte IMSA die Cadillac-DPI als Ausreißer beim Topspeed, daher musste Cadillac einen 30-mm-Gurney aufschrauben. Weil das die Beschleunigung kastrierte, bekamen sie einen größeren Restriktor. Beim Roar-Test markierten dann die Mazda-DPI die besten Topspeeds – prompt bekamen auch sie neue Anstellwinkel verpasst. Fazit: Viele Teams werden die wahren Topspeeds also vermutlich erst im Rennen auspacken. ■

Le Mans: Definitiv kein dritter LMP1-Porsche

Es war nie ein sonderlich starkes Gerücht, trotzdem hatten viele Fans die Hoffnung, dass Porsche und Toyota beim 24h-Rennen in Le Mans ein drittes LMP1-Auto an den Start bringen könnten. Für Porsche kann man das mittlerweile ausschließen.

Nachdem Audi im Oktober 2016 den Rückzug aus der LMP1-Klasse bekanntgegeben hatte, sondierten ACO und FIA sofort die Bereitschaft der beiden verbliebenen Hersteller Porsche und Toyota, beim Saisonhighlight in Le Mans 2017 ein drittes Auto an den Start zu bringen, um das schwächere LMP1-Hybridfeld

numerisch aufzuwerten. Das Toyota-Einsatzteam TMG hatte auch nie einen Hehl daraus gemacht, 2017 mit drei Autos antreten zu wollen – jedoch nur, wenn eine entsprechende Budgetbewilligung aus Japan erfolgen sollte.

Ein falsches Signal

Bei Porsche war der Einsatz eines dritten Autos eine Option für den Fall, dass Toyota drei Autos an den Start bringen würde. Jetzt scheint diese Hängepartie – der eine wartet auf den Schachzug des anderen – beendet zu sein: Bei Porsche gibt es keine Chance mehr auf den Einsatz eines dritten LMP1-Autos in Le Mans. Insider sagen, dass eine Budgetaufstockung für ein drittes Auto im aktuellen VW-Konzernumfeld das falsche Signal wäre. ■ MCS

GTE-Klasse: Kommen McLaren und Lambo?

Die Anzeichen verdichten sich, dass die GTE-Klasse weiteren Zuwachs erhält: Bei McLaren und bei Lamborghini laufen angeblich schon die Vorbereitungen für die Entwicklung eines GT-Autos nach Le-Mans-Reglement.

Noch vor wenigen Jahren stand die GTE-Klasse nach Le-Mans-Reglement auf der Kippe: Die Kosten stiegen immer weiter, der Kundensportgedanke trocknete aus, und die günstigere GT3-Klasse erwies sich als Verkaufsschlager. Heute sieht die Sache plötzlich ganz anders aus: Mit Aston Martin, Corvette, Ferrari, Ford und Porsche haben fünf Hersteller voll homologierte

GTE-Autos. 2018 wird auch BMW mit einem international homologierten GTE-Modell auf Basis des M8 in die Sportwagen-WM einsteigen. Und jetzt stehen noch zwei weitere Hersteller bereit.

Kommt Lamborghini?

Bei McLaren soll laut Insidern die Entwicklung eines reinrassigen GTE-Rennmotors bereits gestartet worden sein, eine Homologation könnte 2018 oder 2019 erfolgen. Und auch bei Lamborghini raschelt es vernehmlich: Der Technologie-Partner Dallara soll das Konzept für ein GTE-Auto auf Basis des Huracán-Modells bereits fix und fertig haben, dazu hat Lamborghini einen konkreten Fragenkatalog an die Reifenhersteller Dunlop und Michelin versendet. Das GT-Auto könnte ab 2019 einsatzbereit sein. ■ MCS

LMP1: Nur ein Hybridsystem?

Der Druck, die Kosten in der LMP1-Klasse deutlich zu reduzieren, könnte laut ACO-Boss Pierre Fillon dazu führen, dass die Anzahl der erlaubten Hybridsysteme pro Fahrzeug ab 2020 begrenzt wird. Damit sei die Frage erlaubt: Wohin steuert die LMP1-Klasse?

Von: **Marcus Schurig**

ACO-Boss Pierre Fillon hat in der französischen Presse bereits die Katze aus dem Sack gelassen: „Das LMP1-Technikreglement wird auch in Zukunft die technische Innovation ins Zentrum rücken, dabei aber auf mehrere Hybridsysteme verzichten. In Zukunft wird nur maximal ein Hybridsystem pro Auto erlaubt sein.“ Das ist der erste brauchbare Hinweis auf die zukünftige Weiterentwicklung des LMP1-Reglements. Das ursprüngliche Update für 2018, das

eine Steigerung der Hybridpower von 8 auf 10 MJ und eine Erhöhung der Anzahl der Rekuperationssysteme von zwei auf drei vorsah, wurde bereits gestrichen.

Mit den Aussagen von Fillon ist nun klar, dass das neue, für 2020 geplante Reglement-Update den Fokus auf Kostenkontrolle legen wird – und offenbar eben nicht auf Innovation. Denn an-

geblich sind nun auch die Pläne vom Tisch, ganz neue Technologien wie den Einsatz von Brennstoffzellen oder innovative Motorkonzepte zuzulassen.

ACO unter Zeitdruck

Ein Insider sagt: „Wir finden nur neue LMP1-Hersteller, wenn die Kosten sinken. Ohne Kostensenkung könnte die LMP1-

Klasse alsbald mausetot sein.“ Fillon behauptet, dass sich die Verhandlungen mit Peugeot in einem fortgeschrittenen Stadium befänden – doch der Sportwagen-WM geht langsam die Zeit aus: Man braucht bald eine definitive Zusage, denn der WM-Vertrag verlangt zwingend drei Hersteller in der LMP1-Klasse. ■

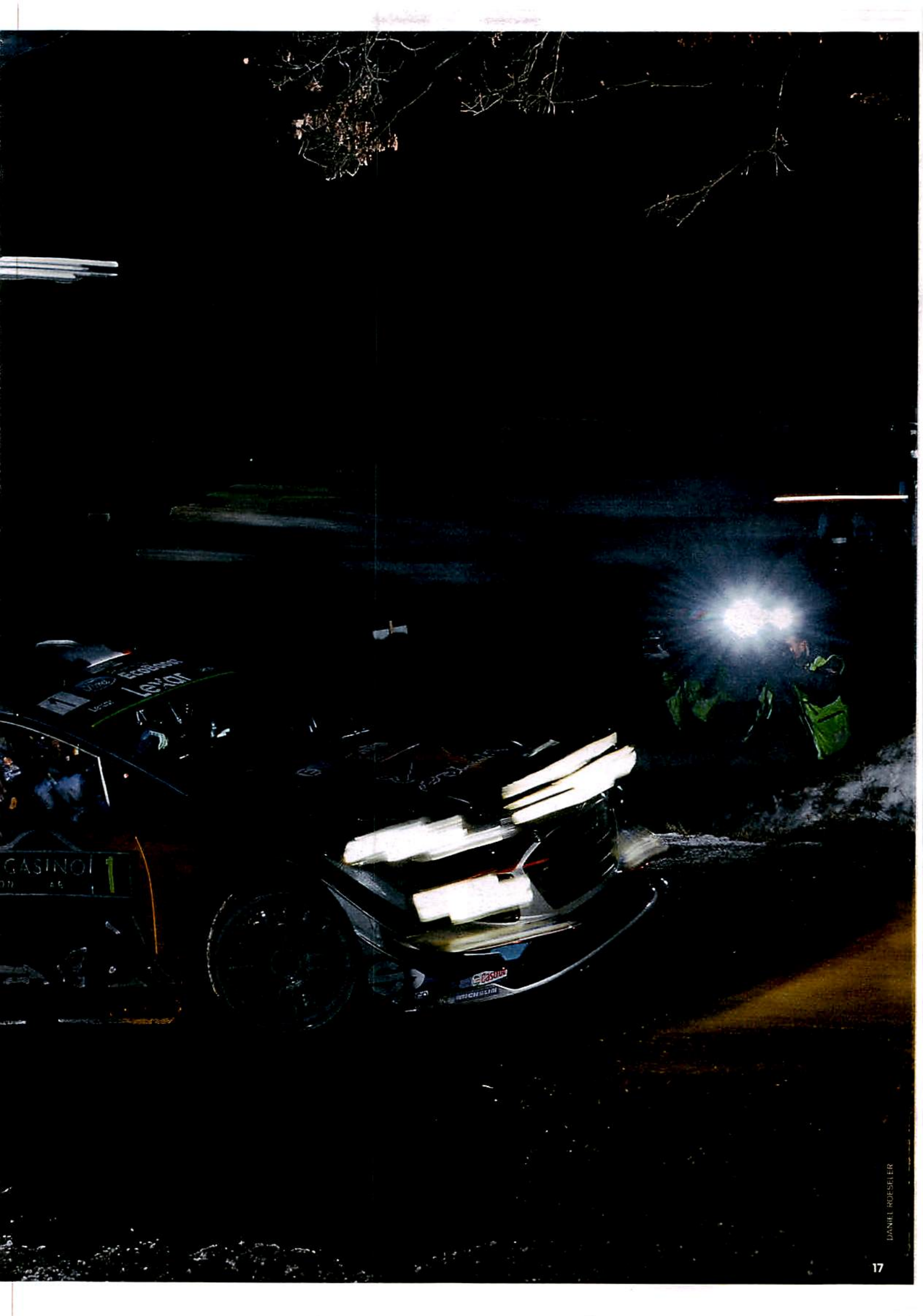


Die Anzahl der LMP1-Hybridsysteme soll ab 2020 reduziert werden

Des Kaisers neue Kleider

Die ehrwürdige ‚Monte‘ kleidete sich in ihr feinstes Winterkleid und bot alle Facetten ihrer Einmaligkeit. Sébastien Ogier kam damit am besten zurecht und beendete die fünfjährige Durststrecke seines neuen Arbeitgebers. Das neue Zeitalter in der Rallye-WM bot alles: von Action über Drama und leider auch bis hin zur Tragödie.

Von: **Michael Heimrich**
und **Reiner Kuhn**



Sébastien Ogier hatte es geahnt. „Die Vorbereitungszeit war viel zu kurz“, erklärte der Weltmeister am Vorabend der Rallye Monte Carlo. Nur zwei Tage konnte er seinen neuen Ford Fiesta WRC in den Seealpen ausprobieren. „Das ist definitiv zu wenig.“ Denn die Königin der Rallyes präsentierte sich mit winterlichen Bedingungen wie lange nicht. Am Freitagmorgen schienen sich die Befürchtungen des Titelverteidigers zu bestätigen. Ogier rodelte auf schneebedeckter Strecke in einen Straßengraben. Zwar konnte er sich mithilfe der Fans aus der eisigen Umklammerung befreien, doch eine halbe Minute war futsch. Ogier wurde nur noch als Neunter geführt. Das Tempo bestimmten plötzlich andere.

Tragödie zum Auftakt

Die neue Spannung tut der Rallye-WM gut, die einen traurigen Start in die neue Saison erlebt

hatte. Am Vorabend war Hayden Paddon in der Auftaktprüfung auf einer der gefürchteten Eisplatten ausgerutscht und hatte mit dem Heck einen Zuschauer erfasst, der sich trotz eindringlicher Warnungen anderer Besucher in einer Gefahrenzone aufhielt. Er erlag kurze Zeit später seinen Verletzungen, und Hyundai zog Paddon aus der Rallye zurück. „Es hilft jetzt nichts, mit dem Finger auf jemanden zu zeigen. Nach diesem tragischen Vorfall müssen wir alle zusammen dafür sorgen, dass sich so etwas nicht noch einmal wiederholt“, erklärte der Neuseeländer. Die erste Prüfung wurde nach dem Vorfall gestrichen.

Danach übernahm Hyundai-Teamkollege Thierry Neuville das Kommando und setzte sich an der Spitze Stück für Stück ab. An seine Fersen heftete sich zunächst Citroën-Werksfahrer Kris Meeke. Doch der Nordire stand sich beim ersten Auftritt im C3

»WIR HÄTTEN DEN SIEG VERDIENT GEHABT. SCHLIESSLICH HABEN WIR GEZEIGT, DASS WIR DIEJENIGEN WAREN, DIE ES ZU SCHLAGEN GALT«

Thierry Neuville

WRC erneut selbst im Weg. Eigentlich hatte er sich geschworen, das Abenteuer Seealpen ganz entspannt anzugehen, vielleicht auch nicht der richtige Weg. Auf Prüfung vier krachte er mit solch einer Wucht gegen eine Böschung, dass die Aufhängung des rechten Hinterrads brach. Zuvor war bereits sein Teamkollege Sté-

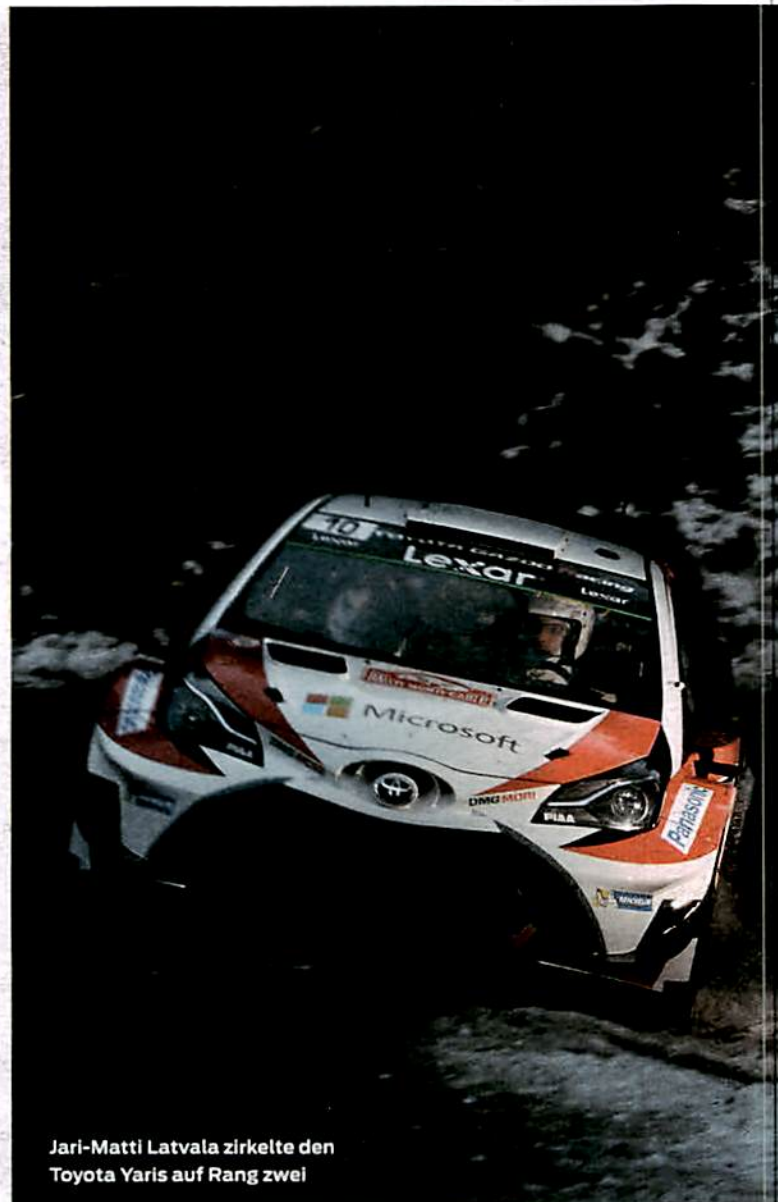
phane Lefebvre im Aus gelandet und wurde auf Rang 64 geführt. Auch am Samstag musste sich Teamchef Yves Matton ein paar gute Argumente einfallen lassen, schließlich weilten PSA-Konzernboss Carlos Tavares und Citroën-Chefin Linda Jackson persönlich vor Ort. Sie hatten erwartet, dass ihr Team nach monatelanger Vorbereitung um den Sieg kämpft und mussten erkennen: Hier spielt man die vierte Geige. Denn mit Kupplungsproblemen bei Lefebvre und Zündungsausfall bei Meeke gab es wieder keine glücklichen Momente. Meekes Leidensweg endete noch am Samstagnachmittag, als ein anderes Auto seinen C3 auf einer Verbindungsetappe rampte und die Hinterradaufhängung zerstörte.

Ganz anders Toyota: Über keine andere Mannschaft war im Vorfeld mehr spekuliert worden. Als auch noch bekannt wurde, dass die FIA im Homologations-



Nach Unfällen und Problemen verschwand Citroën in der Ferne

DANIEL ROESELER



Jari-Matti Latvala zirkelte den Toyota Yaris auf Rang zwei

prozess einige Punkte moniert hatte, fühlten sich die Skeptiker prompt bestätigt (siehe Seite 21). Das neu formierte Team durfte dennoch starten und zeigte sich beim allerersten Auftritt auf den Punkt einsatzbereit. Damit hatten nicht viele gerechnet. Als dann auch noch Juho Hänninen auf dem dritten Platz lag, schwanden selbst die Zweifel an der Konkurrenzfähigkeit des Autos. Der Finne brachte sich aber um alle Chancen, nachdem er auf der neunten Prüfung gegen einen Baum krachte und die Aufhängung vorne links beschädigte.

In die Bresche sprang Jari-Matti Latvala. Auch über seine Zukunft bei Toyota wurde viel spekuliert. Dem Verhältnis zwischen dem sensiblen Fahrer und seinem aufbrausenden Teamchef traute kaum jemand eine erfolgreiche Zukunft zu. Man sollte sich erneut täuschen. Latvala wirkte gelöst – und das bei einer Rallye, zu der er seit Jahren eine

»ICH BIN DAVON ÜBERZEUGT, DASS DIE VERPFLICHTUNG VON SÉBASTIEN (OGIER) JENER SCHUB WAR, DEN UNSER UNTERNEHMEN GEBRAUCHT HAT.«

Malcolm Wilson

Hassliebe pflügt. Im Ziel strahlte er wie ein kleines Kind: „Ein unglaublicher Beginn, und ich sitze hier in einem Rallyeauto, das aus Finnland kommt.“

Mittendrin im Reigen der neuen World Rally Cars turnte ein Vorjahresauto. Immer wenn Craig Breen ohne Druck antritt, ist er besonders schnell. Auf den

winterlichen Streckenabschnitten war es zudem egal, ob man in einem modernen Boliden umherrutschte oder in dessen Vorgänger. Breen fasste sich ein Herz, erhöhte das Risiko und balgte sich mit Hyundai-Asphaltglüher Dani Sordo um Rang vier. Erst auf den trockenen Strecken des Sonntagmorgens gelang es dem Spanier, an Breen vorbeizukommen. Der nahm die Sache gelassen: „Ich brauche jetzt einfach mehr Leistung!“

Ein paar Stunden zuvor lag Neuville noch fest auf Siegfürs. Dann fuhr er ausgerechnet auf der 13. Prüfung eine schnelle Linkskurve einen Tick zu scharf an. „Meine Eisspione hatten mich auch noch vor der Stelle gewarnt“, fluchte der Belgier später. Sein i20 Coupé bricht auf dem losen Schotter aus, und das rechte Hinterrad touchiert die Brüstung einer Brücke. Die Aufhängung knackt, und Neuville muss stoppen. Weil der Veran-

stalter am Sonntag keinen Neustart unter Rally2-Regularien erlaubt, muss er es unbedingt zurück in den Service schaffen. Nach endlosen 30 Minuten hat Neuville das Hinterrad notdürftig fixiert und kann weiterfahren. Der Traum vom Monte-Sieg war jedoch dahin. „Wir hätten ihn verdient gehabt. Schließlich haben wir gezeigt, dass wir diejenigen waren, die es zu schlagen galt“, gibt sich Neuville trotzig. Die Bestzeit auf der abschließenden Power-Stage bringt fünf WM-Zähler und etwas Balsam für die Seele.

Die Probleme von Neuville hatten Ogier an die Spitze gebracht. Nach seinem frühen Rückstand freundete sich der Franzose immer besser mit dem Fiesta WRC an und startete in unnachahmlicher Weise zur Aufholjagd. Der neue Ford Fiesta WRC scheint hinter dem Hyundai das zweitbeste Auto der neuen Generation zu sein. Nicht nur Ogier gab das Tempo vor, auch sein Teamkollege Ott Tänak war ganz vorne dabei. Elfyn Evans im dritten Fiesta vermasselte zwar durch einen Ausrutscher den Auftakt, legte dann aber alle Hemmungen ab und kämpfte sich auch dank einer cleveren Reifenwahl vom zwölften auf den sechsten Platz nach vorn und fuhr sogar drei Bestzeiten.

Im Finale musste Ott Tänak noch einmal gewaltig zittern. Wegen einer defekten Zündung lief der Motor seines Autos plötzlich nur noch auf drei Zylindern. Platz zwei ging an Latvala verloren, doch mit einem gewaltigen Einsatz rettete der Este seine Podiumsplatzierung. Als er im Ziel der letzten Prüfung erfuhr, dass er noch Dritter wurde, überkamen ihn die Emotionen.

Im Servicepark konnte Teamchef Malcolm Wilson sein Glück kaum fassen. Kurz nach Tänak schlitterte Ogier über die Ziellinie und holte sich den Sieg. „Ich kann meine Gefühle im Moment nicht in Worte fassen“, sagte ein überglücklicher Wilson und erklärte: „Es ist fünf Jahre her, dass wir zum letzten Mal auf dem Podium ganz oben standen. Ich bin davon überzeugt, dass die Verpflichtung von Sébastien Jener Schub war, den unser Unternehmen gebraucht hat. Dieser Erfolg unterstreicht die Klasse unseres Autos, Teams und der Fahrer, ist aber vor allem der Lohn harter Arbeit. Und ich kann versprechen: Wir werden alles geben, um weiter ganz vorne mitzumischen.“ ■



Thierry Neuville war eine Klasse für sich – bis auf einen Fehler

DANIEL ROESELER

RALLYE MONTE CARLO

1. von 13 Läufen, 16 Wertungsprüfungen über 355,9 km

1. Ogier/Ingrassia (F/F) Ford Fiesta WRC	4:00.03,6 h
2. Latvala/Anttila (FIN/FIN) Toyota Yaris WRC	+ 2.15,0 min
3. Tänak/Jarveoja (EST/EST) Ford Fiesta WRC	+ 2.57,8 min
4. Sordo/Marti (E/E) Hyundai i20 WRC	+ 3.35,8 min
5. Breen/Martin (IRL/GB) Citroën DS3 WRC	+ 3.47,8 min
6. Evans/Barritt (GB/GB) Ford Fiesta WRC	+ 6.45,0 min
7. Mikkelsen/Jaeger (N/N) Skoda Fabia R5	+ 9.32,7 min
8. Kopecky/Dressler (CZ/CZ) Skoda Fabia R5	+ 12.58,1 min
9. Lefebvre/Moreau (F/F) Citroën C3 WRC	+ 14.43,8 min
10. Bouffier/Giraudet (F/F) Ford Fiesta R5	+ 16.09,4 min

WM-STAND FAHRER

1. Ogier	25
2. Latvala	18
3. Tänak	15
4. Sordo	13
5. Breen	10
6. Evans	10
7. Mikkelsen	6
8. Lefebvre	6
9. Neuville	5
10. Kopecky	4



WM-STAND MARKEN

1. M-Sport-Ford	40
2. Toyota	24
3. Hyundai	20
4. Citroën	10

DANIEL ROESELER

Sieg im Vorbeigehen

Das Skoda-Werksteam bleibt in der zweiten Liga das Maß aller Dinge. Um erfolgreich an den Klassensieg vor 40 Jahren anzuknüpfen, holten die Tschechen Australiensieger Andreas Mikkelsen ins Team. Der ehemalige VW-Werkspilot fuhr zu einem überlegenen Start-Ziel-Sieg.

Von: **Reiner Kuhn**

Selten hat ein Fahrer den Klassenunterschied zwischen der Weltspitze und der zweiten Liga so deutlich aufgezeigt, wie Andreas Mikkelsen bei seinem Monte-Gaststart in der WRC2. Schon im Shakedown ließ der Norweger mit der zweitbesten Zeit – wohl gemerkt im Gesamtklassament – aufhorchen. Auch bei der Rallye fuhr er in einer eigenen Liga. Zehn von 15 möglichen WP-Erfolge unterstreichen seine Überlegenheit ebenso wie ein Blick auf die Zeitenlisten. Knapp dreieinhalb Minuten und damit eine Sekunde pro WP-Kilometer hat er bis zur Zielrampe seinem Werkskollegen Jan Kopecký abgenommen, der Zweiter wurde. Der Skoda-Doppelsieg hätte besser nicht geplant werden können. Aus Anlass des Klassensiegs eines Skoda 130 R bei der Rallye Monte Carlo 1977 traten die Werks-Fabia in historischer Lackierung auf. Schaffte es Václav Blahna damals bis auf Gesamttrang zwölf, stürmte Mikkelsen vierzig Jahre später gar bis auf Platz sieben nach vorn und nahm die Leistungsschau gelassen: „Um ehrlich zu sein, freue ich mich mehr für Skoda, als für mich. Ich musste nie ans absolute Limit gehen, konnte schnell einen Vorsprung rausfahren und diesen bis zum Ende verwalten.“

Konkurrenz ohne Chance

Die durchaus namhafte Konkurrenz hatte Mikkelsen nichts entgegenzusetzen. Mit 6:36,7 Minuten Rückstand enterte Bryan Bouffier im Ford Fiesta R5 hinter Kopecký den letzten Podiums-



Andreas Mikkelsen fuhr bis auf Rang sieben der Gesamtwertung

DANIEL ROESELER

platz in der WRC2. Der nach einer unterirdischen WRC-Saison in die zweite Liga versetzte M-Sport-Pilot Eric Camilli lag als WRC2-Vierter schon fast zehn Minuten zurück. Direkt vor ihm taucht im Gesamtergebnis noch der hier nicht für die WRC2 nominierte, ab Schweden aber um den Titel fahrende Skoda-Werksfahrer Pontus Tidemand auf. So viel zum für Außenstehende kaum verständlichen Unterschied zwischen nominierten WRC2-Startern und „normalen“ R5-Klassenkonkurrenten. Auch Kevin Abbring startete im i20 R5 außer Konkurrenz. Ausgerechnet an seinem 28. Geburtstag eckte der Hyundai-Werksfahrer aber gleich zweimal an, musste lange schrauben und schlich auf Klassenrang 13 ins Ziel.

Andere konnten selbst davon nur träumen. Darunter das Gros der mit R5-Schwestermodellen von Citroën und Peugeot angetretenen Fahrer. Nach Motorschäden bei Testfahrten erhielten die Teams zwar eine neue Motorelektronik, neben dem amtierenden Junior-Weltmeister Simone Tempestini und WRC2-Mitfavorit Quentin Giordano mussten am zweiten Rallyetag auch Yoann Bonato und José María López mit ähnlichen Defekten vorzeitig einpacken. Auch für Armin Kremer,

der in den Vorjahren jeweils auf dem WRC2-Podium stand, war die Monte früh zu Ende. Nach einem harmlosen Ausrutscher am Freitagmorgen blieb der Mecklenburger mit seinem Skoda Fabia R5 in einer verschneiten Wiese stecken. Doch anstatt unter Rallye-Regeln am nächsten Tag weiterzufahren, packte Kremer gleich ganz ein und kritisierte die Macher der WRC2. ■

Armin Kremers Kritik an Werkseinsätzen in der WRC2 ist nicht neu. Ein Novum aber ist, dass bei der Monte erstmals nominierte und nicht nominierte Teams in der Startreihenfolge gemischt wurden. Eine Einschreibung in die zweite WM-Liga bietet für die Privatfahrer immer weniger Vorteile.



DANIEL ROESELER

Probleme für Hyundai und Abbring



DANIEL ROESELER

Bryan Bouffier fuhr auf Rang drei



DANIEL ROESELER

Armin Kremer war früh draußen

Toyota

FIA fordert von Toyota Änderungen am Yaris WRC

Kein Hersteller reizte das Technische Reglement so sehr aus wie Toyota. Nach der Vorinspektion zu Saisonbeginn verlangt die FIA nun Änderungen am Yaris WRC. Bis Schweden am Chassis, bis Mexiko am Motor.

und stellt klar: „Unser Auto ist ohne Probleme durch die Abnahme gekommen.“ Aber das war nur die halbe Wahrheit.

Drei WM-Läufe Zeit

Denn schon bei der Vorinspektion im Dezember gab es zwischen den Toyota-Ingenieuren und FIA-Inspektoren unterschiedliche Ansichten zur Reglement-Inter-

pretation. Ergo muss Toyota nachbessern. Bis zur Rallye Schweden muss die Position des oberen Befestigungspunktes der hinteren Stoßdämpfer tiefer sein. Schwieriger wird der Austausch der nicht reglementkonform produzierten Ventile. Deshalb verlangt die FIA deren Austausch spätestens bis zur Rallye Mexiko. ■

Von: Reiner Kuhn

Während die Wettbewerber ihre neuen World Rally Cars schon am Mittwoch vor dem WM-Auftakt zur Schau stellten, blieben die Tore am Toyota-Service geschlossen. Schnell machte das Gerücht die Runde, die Yaris WRC hätten es nicht durch die technische Abnahme geschafft. Für Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen ein Affront: „Eine böswillige Falschmeldung. Nur weil der Yaris so spektakulär daherkommt und wir bis zur letzten Minute an ihm arbeiten wollten, sind wir doch keine Betrüger“, zürnt der Finne



Die Maße vom Unterboden zum Federbeindom sind beim Toyota zu lang

Volkswagen

Vorerst kein Polo WRC '17

Andreas Mikkelsens Management wird seine Pläne mit einem privat eingesetzten Polo WRC 2017 begraben müssen. Die in die Rallye-WM eingeschriebenen Hersteller sind mehrheitlich gegen eine Ausnahmegenehmigung.

allen WM-Läufen mit mindestens zwei Autos dabei. Kaum verwunderlich blieb das grüne Licht von Citroën, Hyundai, M-Sport und Toyota erst einmal aus.

Viele offene Fragen

„Das ist keine Entscheidung gegen Volkswagen. Aber die Regeln sind eindeutig und sollten von allen respektiert werden“, fasst Hyundai-Teamchef Michele Nandan zusammen. FIA-Rallye-Direktor Jarmo Mahonen, ein Befürworter der Sonderregelung für den Polo, respektiert die Haltung der Teams. „Es war ein offenes Gespräch, in dem sie ihre Bedenken äußerten“, so der Finne. „Jetzt spreche ich mit Volkswagen und dann treffen wir uns erneut.“ Neben der befürchteten Wettbewerbsverzerrung ging es um die sechsstellige Einschreibgebühr der Hersteller, die Beschränkung von Testtagen, oder die ebenfalls vom Reglement vor-

geschriebene mehrfache Verwendung von Bauteilen. Ebenso strittig ist der Status von Andreas Mikkelsens, dessen Management für den Einsatz des Polo kämpft. Um in einem neuen World Rally Car antreten zu dürfen, müssen künftig selbst Privatiers wie Mads Östberg oder Martin Prokop von einem Werksteam genannt werden. ■



Begehrt, aber nicht legal: 17er-Polo

KOMMENTAR

NICHTS IST UNMÖGLICH

Was haben wir dem Start in die neue Ära der Rallye-WM entgegengefeiert. Und ja, die Rallye Monte Carlo bot beste Unterhaltung und sorgte für jede Menge Überraschung. Die positivste für mich: Toyota. Was hat man in den letzten Monaten nicht über das Team von Tommi Mäkinen spekuliert. Wie oft wurde die Entscheidung kritisiert, das Projekt nach Finnland zu vergeben? Wie sehr das Aussehen des Autos belächelt? Stunden vor dem Start noch Gerüchte, der Yaris WRC wäre bei der technischen Abnahme gestrauchelt. Alles Geschichte. Die von den arbeitsintensiven Wochen und Monaten vor dem Saisonstart gezeichnete Truppe bot bei ihrem allerersten Einsatz eine starke Vorstellung, gekrönt vom zweiten Gesamtrang durch den nicht gerade als ‚Monte‘-Spezialist geltenden Jari-Matti Latvala und der drittschnellsten Zeit auf der abschließenden Power-Stage durch dessen WM-unerfahrenen Teamkollegen Juho Hänninen. Was mich dabei besonders beeindruckt hat, war die Art und Weise, wie das neuformierte Team, ungeachtet der ihnen entgegengebrachten Skepsis, dabei agierte. „Ihr alle habt bis hierher eine unglaubliche Arbeit geleistet. Deshalb bleibt relaxt und cool. Egal, was an diesem Wochenende passiert, ich will in jedem Gesicht ein Lächeln sehen“, motivierte der als wenig ausgeglichen bekannte Teamchef Tommi Mäkinen seine Truppe vor dem Start – und wurde belohnt. Zum Überschwang sollte die japanisch-finnische Werkstruppe aber nicht neigen. Auch der Mini WRC schaffte es bei seinem WM-Debüt in Monte Carlo auf Rang zwei und offenbarte auf den in der Rallye-WM bevorzugten Schotterpisten später deutliche Schwächen.

Von: Reiner Kuhn

Die Hersteller-Runde im Vorfeld der Rallye Monte Carlo drehte sich nur um ein Thema: Befürwortet man eine Sonderlösung zur Homologation des VW Polo WRC 2017? Denn ohne Zustimmung der Konkurrenz würde die FIA dem Auto kaum den Segen erteilen. Volkswagen ist weder in die Rallye-WM eingeschrieben, noch bei



Reiner Kuhn
Redakteur

AUS DEM SERVICEPARK

TEMPERATURSTURZ

Um rechtzeitig zur Streckenbesichtigung in Monte Carlo zu sein, fuhr Romain Dumas in Buenos Aires statt über die Dakar-Zielrampe direkt zum Flughafen. Nach Platz acht im hochsommerlichen Südamerika folgte in den winterlichen Seealpen eine weitere Erfolgsfahrt: Trotz frühem Ausrutscher reichte dem Langstrecken-Weltmeister im privaten Porsche 911 RGT Platz 26 zum Klassensieg. Ebenfalls aus Argentinien kamen die Dakar-Zweiten Sébastien Loeb und sein monegasischer Copilot Daniel Elena, Mini-Werkspilot Mikko Hirvonen sowie Dakar- und WM-Privatier Martin Prokop zum WM-Auftakt.

ENTZUGERSCHENUNG

„Ich wollte mir die neuen WRCs anschauen“, verriet Robert Kubica beim Besuch im Servicepark. „Gerne würde ich so ein Auto ausprobieren. Ein Test macht aber nur dann Sinn, wenn ich auch einen Rallyestart bekomme“, so der Ex-Formel-1-Pilot und WRC2-Weltmeister von 2013. „In der zweiten Liga gibt es aber auch schöne

Autos“, scheint der Pole die Rallye-WM zu vermissen und auch über eine Rückkehr in die WRC2 nachzudenken.

„SILBERHOCHZEIT“

Unter den zahlreichen deutschen Rallyefans, die in die französischen Seealpen strömten, waren auch die Eifeler Rennfahrer Christian Menzel und Timo Kluck. „Wir feiern hier unsere Silberhochzeit“, scherzen die beiden und versichern, dass sie 1993 erstmals zusammen zur „Monte“ reisten. „Damals standen auch zwei Ford und ein Toyota auf dem Siegerpodest. Allerdings siegte Auriol im Toyota vor dem Ford-Duo Delecour und Biasion“, beweist Porsche-Testfahrer Kluck Fachwissen.

DEUTSCHER AUFSTEIGER

Gute Nachricht aus Monte Carlo für Julius Tannert. Als erster Teilnehmer erhielt der deutsche EM-Junior von M-Sport und DMack die Nennbestätigung zur Junior-WM. Ergo wechselt der bisherige Opel-Werksfahrer in einen Ford Fiesta R2 und tritt 2017 bei sechs WM-Läufen an, darunter die Rallye Deutschland. ■ RK

Fiat Abarth 124 Rally

Falsches Terrain für neuen Abarth 124 RGT

Genau 41 Jahre nach dem letzten Einsatz des Abarth 124 gab nun eine RGT-Version des neuen Italo-Renners sein Rallyedebüt.

Im Frühjahr zeigte Fiat einen ersten Prototyp des Abarth 124 Rally. Nun folgte das Debüt des heckgetriebenen Zweisitzers, der von Abarth nach RGT-Reglement aufgebaut wurde. Neben Privater Gabriele Noberasco und Youngster Fabio Andolfi sollte „Monte“-Routinier Francois Delecour das Potenzial des 150 000

Euro teuren Sportwagens aufzeigen. Ohne Erfolg. Erst setzte am Freitag Andolfi seinen 300 PS starken Abarth an einen Baum, eine Prüfung später stellte Delecour seinen 124er mit kaputtem Antriebsschaden ab. Schon zuvor taten sie sich mit ihren 1050-Kilo-Leichtgewichtigen schwer, trotz fünfstufiger Traktionskontrolle den späteren Klassensieger Romain Dumas im 400 Kilo schwereren und ohne Turbo oder Fahrhilfen ausgestatteten 911er abschütteln. „Korsika ist eher unser Terrain“, hofft Delecour auf eine WM-Revanche. ■ RK



Die Abarth 124 kamen trotz Traktionskontrollen nicht richtig vorwärts

Rallycross-WM

Audi unterstützt Ekström

Nun bekennt sich auch Audi zur Rallycross-WM. Künftig erhalten Weltmeister Mattias Ekström und sein EKS-Team Werksunterstützung aus Ingolstadt.

Von: Reiner Kuhn

Kaum war bekannt, dass der zweimalige Weltmeister Petter Solberg von Volkswagen Motorsport unterstützt wird, kann auch Mattias Ekström Vollzug melden. Anfang 2014 hatte der Schwede sein Rallycross-Team EKS gegründet und innerhalb von nur drei Jahren an die Weltspitze geführt. Ekström gewann mit dem Audi S1 EKS RX Quattro im Vorjahr sowohl die Fahrer- als auch die

Team-Weltmeisterschaft. Damit sich der Erfolg fortsetzen lässt, bekommt er nun die erhoffte Werksunterstützung aus Ingolstadt. „Uns ist klar, dass es für EKS immer schwieriger wird, gegen die Werksteams zu bestehen, daher haben wir uns für ein verstärktes Engagement in der Rallycross-WM entschieden“, sagt Audi-Motorsportchef Dieter Gass.

Nicht nur technisch

„Dass EKS nun von Audi werkseitig unterstützt wird, freut mich sehr“, so Ekström, der als DTM-Fahrer für Audi seine 17. Saison in Angriff nimmt. Schon direkt nach dem Titelgewinn in Buxtehude hat der frischgebackene Rallycross-Weltmeister mit seinem Team eine Wunschliste erstellt. „Wenn du einmal gewonnen hast, willst du das



In der Rallycross-WM fahren Audi und VW künftig offiziell gegeneinander

wieder“, gesteht der Schwede und lacht: „Wir waren noch betrunken, als wir einfach mal alles aufgeschrieben haben, was uns eingefallen ist. Das fängt mit einem anderen Lenkrad an und hört beim Motor auf. Es geht aber nicht nur um die Technik und Weiterentwicklung un-

seres Autos. Hilfe kann auch finanziell, bei der Medienarbeit oder Events erfolgen. Dass EKS nun von Audi werkseitig unterstützt wird, freut mich sehr. Ich bin überzeugt, dass Rallycross eine große Zukunft hat, auch im Hinblick auf eine mögliche Elektrifizierung.“ ■

**MOTOR
SPORT
aktuell**

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

15%
PREISVORTEIL



GRATIS
für Sie zur Wahl

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

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN	Geldinstitut
BIC	

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77220000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung

Ich wähle folgenden Gutschein: (bitte nur 1 Kreuz machen)
 1. Amazon.de, Wert: 30,- € (nur in D und A bestellbar) 2. JET, Wert: 30,- € (nur in D bestellbar) 3. BestChoice, Wert: 30,- €

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
	X

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



Monte-Carlo-Sieger Sébastien Ogier im Interview über seine Zeit mit VW, Gedanken ans Aufhören, einen schwierigen Winter und einen grandiosen WM-Auftakt.

Von: **Markus Stier**

Zum Jahresende haben viele gesagt, diese vier Jahre mit VW seien etwas ganz Besonderes gewesen. Wie geht es dir damit?

Ich bin mir ziemlich sicher, nie wieder so ein Team zu haben, vor allem, wenn du so ein Racer bist wie ich. Schau dir allein die Statistik an. Im Rückblick sieht alles nach solchen Erfolgen ganz einfach aus, aber wir waren von Anfang an so schnell, und ich bin stolz, dass ich meinen Beitrag dazu geleistet habe. Dieses Team hat einfach an jedes Detail gedacht, das macht dir das Leben als Fahrer so viel leichter.

Wie realistisch war der Gedanke, nach dem VW-Rückzug aufzuhören?

Es war definitiv eine Option. Es fällt mir immer schwerer, meinen kleinen Sohn zurückzulassen. Am Ende hatte ich, ehrlich gesagt, nicht allzu viele Möglichkeiten. Hätte ich nicht so viel Potenzial bei M-Sport gesehen, wäre ich daheimgeblieben.

Gab es einen Plan B?

Dazu blieb schlicht zu wenig



Sébastien Ogier

Geburtsdag: 17.12.1983

Geburtsort: Gap (F)

Herkunftsland: Frankreich

KARRIERE

2005: Sieger beim Nachwuchswettbewerb „Rallye Jeunes“

2007: Peugeot 206 Cup

2008: Junioren-Weltmeister

2009: Citroën-Junior-Team

2010: Erster WM-Sieg

2011: Citroën-Werksfahrer

2012–2016: Rallye-Weltmeister mit VW

2017: Rallye-WM mit M-Sport

HOBBYS

Skifahren, Sohn Tim

„Ich bin sehr stolz“

Zeit, und ich bin in der Rallye-WM zu Hause, das ist mein Sport.

Als du in Wales spekuliert hast, dass du vielleicht eines Tages für Malcolm Wilson fahren könntest, hattest du da schon eine Ahnung?

Ich wünschte, ich hätte da schon etwas gewusst, aber das war nicht so. Ich habe das einfach so gesagt.

Du warst schon mal nah dran, bei M-Sport zu unterschreiben...

Sogar zweimal. Das erste Mal Ende 2010 und dann Ende 2011. Da war es wirklich knapp. Ich hatte die Wahl zwischen VW und Ford. Bei VW war man aber noch nicht so weit, und so musste ich das erste Jahr mit dem Skoda S2000 fahren. Das war erst mal schwer zu schlucken. Aber ich habe bei VW die größere Perspektive gesehen.

Was war dein erster Eindruck nach dem Fiesta-Test im November?

Ich habe mich noch nicht so zu Hause gefühlt wie in meinem Polo, aber ich habe schnell gesehen, dass das Auto nicht so schlecht ist.

Anders als der Toyota?

Ich bin sicher, dass sie bei Toyota das Auto auf den Weg bringen, aber ich glaube, dass das Team noch ein wenig Zeit braucht. Ich denke, der aktuelle Ford ist besser als der 17er Toyota.

Und wie ist der Ford im Vergleich zum Polo?

Sagen wir es so: Der Motor ist definitiv stärker als der meines 16er VW Polo, aber sonst ist es schwer zu vergleichen.

Du bist der bei Weitem erfolgreichste Fahrer und amtierende Weltmeister. Man würde meinen, dass dir alle Türen offen standen. War es keine Enttäuschung, dass es nur diese zwei Optionen gab?

Da musst du die anderen Teams fragen. Aber mir war schon klar, dass die Lage zu diesem

Zeitpunkt nicht einfach war. Einige Teams hatten ihre Verträge unter Dach und Fach. Man muss klar sagen, dass der Enthusiasmus, mich zu bekommen, bei M-Sport am größten war. Und ich bin gern da, wo man mich wirklich will. Jetzt liegt es an mir, die anderen Teams zu schlagen.

Du hast mit der Unterschrift dennoch lange gewartet. Wie groß war die Hoffnung, dass mit VW doch noch was geht?

Klar wäre ich gern auch dieses Jahr den Polo gefahren. Ich habe tatsächlich so lange wie möglich gewartet, aber als kurz vor Einschreibeschluss nichts kam, war mir klar, in dieser Richtung würde nichts mehr passieren.

»ES IST MIR IMMER LIEBER, WENN MICH LEUTE RESPEKTIEREN, ALS WENN SIE MICH FÜR EIN ARSCHLOCH HALTEN.«

Sébastien Ogier

Jeder erwartet, dass du nur ein Jahr bei M-Sport bleibst. Gibt es eine realistische Chance, dass du verlängerst?

Es stimmt, im Moment geht es erst mal um ein Jahr. Aber wenn du Erfolg haben willst, ist Stabilität ein wichtiger Faktor. Und wer weiß, wenn es dieses Jahr gut läuft ...

Könnte es sein, dass dir die Rolle des Underdog sogar gefallen könnte?

Sagen wir es so: Wenn ich gewinne, finde ich das immer gut.

Gibt es irgendeine Vereinbarung oder Verhandlungen mit Citroën für 2018?

Nichts dergleichen.

Viele Leute haben dir Respekt gezollt, dass du dich

gegen das große Geld bei Toyota entschieden hast und zu einem Privatteam gegangen bist. Bedeutet dir das etwas?

Es ist mir immer lieber, dass mich die Leute respektieren, als wenn sie mich für ein Arschloch halten. Und was das Finanzielle betrifft: Ich habe meine Zukunft schon gesichert. Wäre das meine erste Saison, hätte ich mich vielleicht anders entschieden.

Hast du eigentlich schon irgendeine Idee, was du nach deiner Fahrer-Karriere machen willst?

Ehrlich? Ich habe noch nie darüber nachgedacht. Ich merke aber, dass es mir mehr und mehr wichtig ist, Zeit mit meiner Familie zu verbringen. Wenn eines für mich heute klar ist, dann, dass ich als Vater nicht versagen will.

War die letzte Prüfung dieser Monte Carlo die vorsichtigste Power-Stage deiner Karriere?

Die Bedingungen sind mit jedem Auto schwieriger geworden. Klar nehme ich Punkte in der Power-Stage immer gern mit, aber diesmal war klar oberste Priorität, das Auto heil nach Hause zu bringen und diesen unglaublichen Sieg zu holen.

Hast du vor dem Saisonstart erhöhten Druck gespürt? Schließlich fährst du für ein Team, das lange nicht gewonnen hat und enorm hohe Erwartungen in dich setzt...

Ich habe nicht mehr Druck gefühlt als sonst auch. Klar hat M-Sport eine lange Phase ohne Sieg hinter sich, aber ich hatte schon die Hoffnung, dass ich das ändern kann.

Und das hast du. Bedeutet dir dieser Monte-Sieg mehr, weil du nicht in einem Werksauto sitzen konntest?

Wenn du dir das vorstellst: Es ist unglaublich, was wir an diesem Wochenende geschafft haben. M-Sport ist sicher ein sehr außergewöhnliches Privatteam, aber nichtsdestotrotz ein Privatteam. Ganz ehrlich, mit der geringen Vorbereitungszeit hätte ich nicht gedacht, dass so etwas möglich gewesen wäre. Aber da sind wir. Ich bin sehr stolz, der Mannschaft diesen Sieg zu schenken.

Die nächste Rallye ist Schweden. Wie siehst du dort deine Chancen?

Schweden ist eine meiner liebsten Rallyes. Ich habe dort immer gut ausgesehen. Ich glaube, ich bin der erfolgreichste Nicht-Skandinavier in Schweden. ■



Das gab es fünf Jahre nicht: Siegerfoto mit M-Sport-Team



Montoya schlug den ROC-Dinosaurier

ROC-Rookie Montoya (l.) besiegte im Finale „Dino“ Kristensen (r.)

Bei seinem „Heimspiel“ gelang dem früheren Formel-1-Piloten Juan Pablo Montoya ein Überraschungs-Coup. Der Kolumbianer gewann praktisch vor seiner Haustür die Einzelwertung des 28. Race of Champions. Überschattet wurde der Erfolg allerdings von einem spektakulären Unfall, an dem Pascal Wehrlein beteiligt war.

Von: **Arno Wester**

Bevor die Stars aus diversen Rennserien bei dem Show-event, der sportlich kaum Wert hat, ihr Können auf insgesamt acht verschiedenen Fahrzeugen demonstrierten, sorgten sie bei einem Medientermin auch dank der für einmal fehlenden

„Pressepolizei“ für gute Stimmung. „Auf der Strecke geben wir es uns so richtig, abseits der Rennen ist alles komplett easy“, freute sich der viermalige Formel-1-Weltmeister Sebastian Vettel, der zudem im Nationen-Cup (s. rechts) mit Wehrlein vermeintlich einen neuen Partner an seiner Seite begrüßte.

Der 22-Jährige, der zum dritten Mal eine Einladung zum ROC erhalten hatte, glaubte im Vorfeld zu wissen, worauf es besonders ankam. „Wenn ich es richtig verstanden habe, dann hat derjenige die besten Chancen bei diesem Wettbewerb, der es am Abend zuvor am heftigsten krachen lässt“, erklärte Wehrlein in Anspielung auf die Geburtstagsfeier von Jenson Button, der zuvor 37 Jahre alt geworden war.

Der Brite bestätigte die Einschätzung von Wehrlein, als er scherzhaft feststellte: „Mein Teamkollege (David Coulthard) fährt immer am besten, wenn er

ganz wenig geschlafen hat. Und ‚DC‘ sieht hier nicht so aus, als wäre er wirklich ausgeschlafen.“

Einen ernst gemeinten Seitenhieb in Richtung seines letztjährigen Arbeitgebers McLaren konnte sich Button auch nicht verkneifen. „In diesem Jahr geht

! Zum ersten Mal gastierte das seit 1988 bestehende Race of Champions in den Vereinigten Staaten. Eine weitere Premiere war der Austragungsort: Noch nie zuvor fand der Event in einem Baseball-Stadion statt.

es für mich um ganz viele Dinge, nur nicht mehr um die Formel 1“, erklärte der F1-Weltmeister von 2009 und stellte dabei in Aussicht, auch weiterhin Rennen fahren zu wollen. Kürzlich hat Button in Sebring ein Honda Civic Coupé getestet und Interesse an der US Global Rallycross Championship (GRC) signalisiert!

Montoya mit „Heimvorteil“

Zurück zum ROC. Die 20 Fahrer waren sich in einem Punkt wie selten einig: Wir werden eine Menge Spaß haben, hieß es unisono. Diese Feststellung hatte Connie Montoya ihrem Ehemann Juan Pablo ebenfalls mit auf den Weg gegeben und noch hinzugefügt: „Fahr bloß anständig!“ Ob sie dabei an die nur wenige Autominuten dauernde Anfahrt vom heimischen Domizil im noblen Miami-Vorort Coral Gables bis zum Marlins Park dachte oder den Spaß-Wettkampf an sich, blieb offen.



So knapp war's: Montoya mit Siegerfaust vor Kristensen im Ziel



Im Einzel früh raus: Vettel



Schrecksekunde erlebt: Wehrlein



Gut dabei, aber nicht im Finale: David Coulthard, Sieger des ROC 2014

Apropos Marlins Park: Erstmals fand das ROC in einem Baseball-Stadion statt. Premieren waren zudem der erste Auftritt in den USA und dabei in Miami – der zwölften Austragungsstätte seit 1988. Weitere Besonderheit: Die mit 613 Metern kürzeste Strecke der ROC-Historie, die mit sich überkreuzenden Fahrbahnen für zusätzliche Action sorgen sollte.

Die so aber sicher keiner sehen wollte. Denn wie schnell aus Spaß Ernst werden kann, bewies um ein Haar eine von Wehrlein verursachte Kollision mit F1-Kollege Felipe Massa nach der Zieldurchfahrt! Wehrlein verlor die Kontrolle über seinen „Slingshot“. Das Dreirad wurde nach Kollision in die Luft katapultiert und landete schließlich nach einem spektakulären Überschlag auf einer Begrenzungsmauer.

„Wichtig ist, dass alle wohltaun sind“, spielte Wehrlein den gefährlichen Zwischenfall herunter: „Die Geschwindigkeiten sind

ja zum Glück nicht allzu hoch. Außerdem sind die Autos extrem sicher.“ Der Worndorfer, sein Beifahrer – ein Fan, der an einem Gewinnspiel teilgenommen hatte – sowie Massa blieben unverletzt.

Für Wehrlein war nach zwei Niederlagen und nur einem Sieg in der Gruppenphase ebenso vorzeitig Feierabend wie für Titelverteidiger Sebastian Vettel. Auch der Ferrari-Star konnte nur einen von drei direkten Vergleichen für sich entscheiden.

Besser machte es Montoya. Der 41-Jährige gewann insgesamt acht Duelle und gegen Tom Kristensen auch das Finale. Der Däne konnte auch beim 15. ROC-Start (Rekord) nicht gewinnen und musste sich wie 2005, 2011, 2012 und 2015 mit P2 begnügen. Damit wäre „JPM“ hochzufrieden gewesen – nicht aber seine Fans. Sie feierten den Publikumsliebbling frenetisch. Vielleicht bekommt der jetzt endlich ein „anständiges“ Angebot für 2017. ■

Vettel im Alleingang

Mit einem lupenreinen „Sweep“ hat der viermalige Formel-1-Weltmeister Sebastian Vettel den Nationen-Cup für Deutschland gewonnen und dabei seinen insgesamt achten ROC-Sieg gefeiert.

Von: Arno Wester

Im deutschen Team musste Vettel den Alleinunterhalter spielen, weil sein ursprünglich vorgesehener Partner Pascal Wehrlein kurzfristig ausfiel. Der Neuzugang des Schweizer Sauber-Teams folgte dem Rat der Ärzte und verzichtete auf einen Start im Nationen-Cup. Nach seinem Crash im Einzelwettkampf (s. links) hatte Wehrlein über leichte Beschwerden geklagt. „Es tut mir sehr leid, dass ich nicht antreten kann“, ließ der frühere DTM-Champion über den Veranstalter mitteilen: „Ich fühle mich eigentlich gut, aber natürlich höre ich auf die Ärzte. An erster Stelle steht für mich die kommende Formel-1-Saison.“

Auf dem Weg ins Finale bezwang Vettel seine beiden früheren Formel-1-Rivalen Jenson Button und David Coulthard, die im Team des Titelverteidigers Groß-

britannien ebenso chancenlos waren wie das skandinavische Duo mit Le-Mans-Rekordgewinner Tom Kristensen und Ex-Rallye-Weltmeister Petter Solberg sowie die Mannschaft aus Kolumbien, die dank Einzelsieger Juan Pablo Montoya überraschend das Halbfinale erreicht hatte. Im Finale hatte dann auch das US-Team mit den beiden NASCAR-Stars Kyle und seinem älteren Bruder Kurt Busch mit 0,4 bzw. 1,1 Sekunden das Nachsehen.

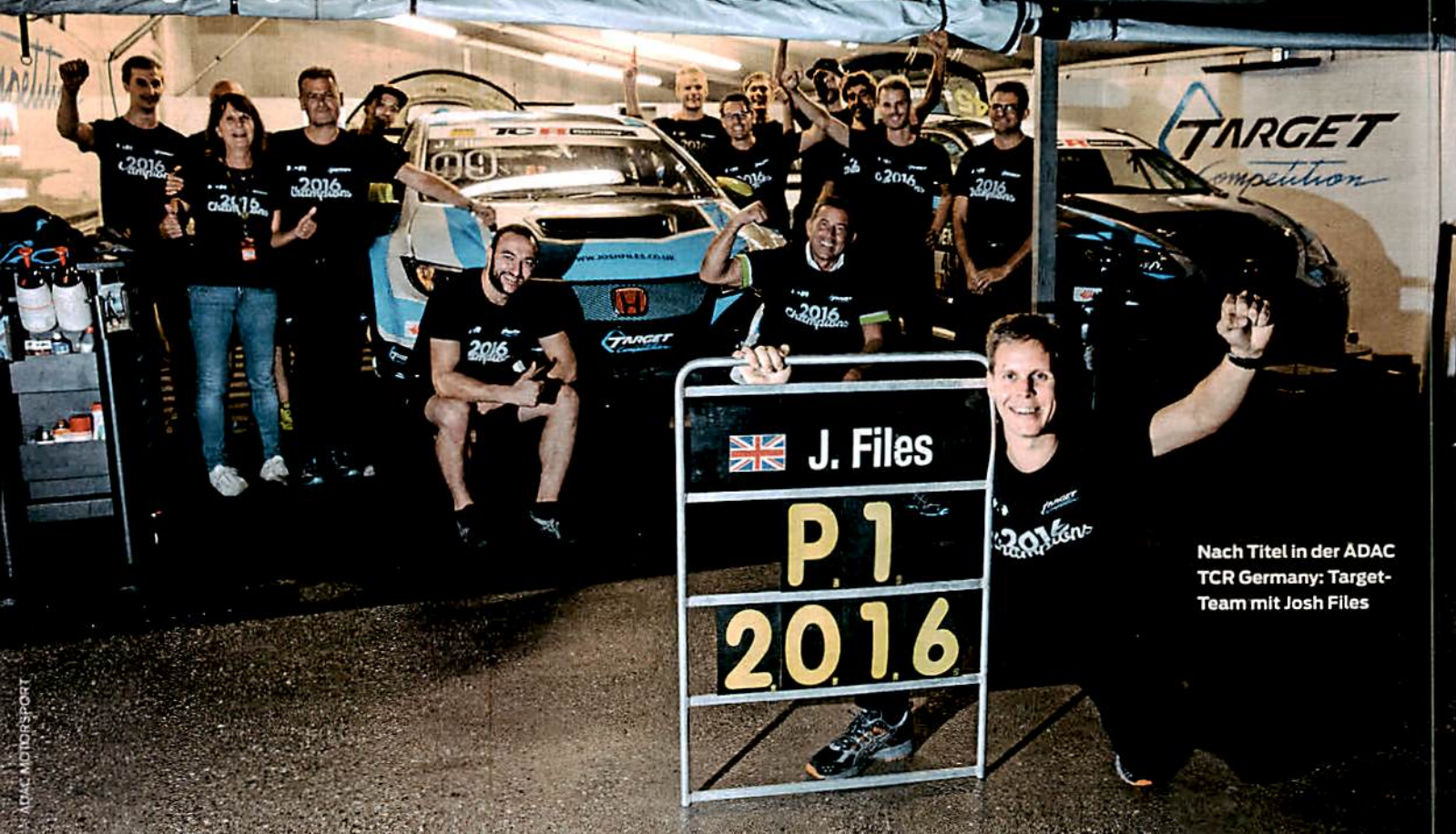
Eine Geste an Schumi

Der Heppenheimer, der den Nationen-Cup zwischen 2007 und 2012 stets mit F1-Rekordweltmeister Michael Schumacher gewonnen hatte, sorgte für Gänsehaut-Stimmung, als er seines alten Kumpels gedachte. „Er hat mich hierher gebracht. Es wäre schön, wenn er heute hier wäre, wir alle vermissen ihn“, sagte Vettel, der bei den US-Fans großes Ansehen genießt und nicht nur wegen ein paar Donuts, die er auf seiner Ehrenrunde drehte, äußerst beliebt ist.

Geht es nach Vettel, der 2015 für den bislang einzigen deutschen Erfolg in der Einzelwertung gesorgt hat und mit nun insgesamt acht Siegen Rekordgewinner des ROC ist, findet auch die 29. Auflage des Race of Champions wieder in Miami statt. ■



Als Einzelkämpfer zum Nations-Cup-Sieg: Vettel zwischen den Buschs



Nach Titel in der ADAC TCR Germany: Target-Team mit Josh Files

Die TCR-Meistermacher

Das Team Target Competition aus Südtirol stellte die Premierenmeister sowohl in der TCR International Series als auch in der ADAC TCR Germany. 2017 bringt man mindestens sechs Autos im deutschen Championnat an den Start und plant auch einen Start in der International Series. MSA stellt die erfolgreiche Mannschaft vor.

Von: **Michael Bräutigam**

Denkt man an Südtirol, dann hat man vieles im Sinn: Berge, Wiesen, Wintersport, Weinbau – aber Racing ist für die überwiegend deutschsprachige Region Italiens eher ungewöhnlich. Wie nun aber der geneigte MSA-Leser weiß, ist man nirgends vor dem Motorsportbazillus wirklich sicher, so auch die Familie Gummerer aus dem 1000-Seelen-Örtchen Andrian nicht. Vater Walter legte in seiner Zeit als Bergrennfahrer den Grundstein dazu, dass seine Zwi-

lingssöhne Markus und Andreas ebenfalls eine gehörige Portion Benzin ins Blut bekamen. Seit 2006 machen Vater und Söhne die Rennstrecken Europas unsicher. Anfangs mit Renault Clio waren die heute 30-jährigen Zwillinge zunächst selbst im Cockpit aktiv und sammelten in diversen Clio Cups Rennerfahrungen.

Die von den Gummerers vorbereiteten Autos fuhren dabei so schnell zu Erfolgen, dass andere Fahrer Interesse hatten, sich bei den Südtirolern einzuklinken. Der Sprung vom „kleinen“ Markenpokal-Team hin zum größeren Tourenwagensport folgte 2013, als man für Mario Dablander einen Seat Leon Supercopa im europäischen Tourenwagen Cup (ETCC) einsetzte und dort mit dem österreichischen Piloten in der Single-Make-Trophy gewann. Parallel absolvierte man im Clio Cup Bohemia die letzte Saison mit den französischen Kleinwagen sehr erfolgreich.

TCR-Team erster Stunde

2014 stieg man in den neu ins Leben gerufenen Seat Leon Eurocup ein – mit dabei Stefano Comini, der zuvor die Speerspitze der Clio-Armada war und 2014

»MARCELLO LOTTI WEISS SCHON, WAS ER MACHT. DASS ER ABER DIE TCR SO SCHNELL AUFGEBAUT HAT, IST BEWUNDERNSWERT.«

Andreas Gummerer

im Eurocup mit drei Laufsiegen Gesamtvierter wurde. Der Beginn der TCR-Ära zur Saison 2015 bedeutete auch für Target Competition eine große Entscheidung. Trotz des völlig neuen Konzepts von TCR-Macher Marcello Lotti setzte man auf diese Karte – es sollte sich bewähren. Aber war das nicht zu Anfang ein großes Risiko? „Wenn man Marcello kennt, dann weiß man: Er weiß schon, was er macht“, sagt Andreas Gummerer. „Dass er aber alles so schnell aufgebaut hat, ist sehr bewundernswert.“

Zusammen mit Craft Bamboo Racing und West Coast Racing etablierte sich Target als eines

der drei Topteams in der Kategorie. Die Basis war dabei mit dem Seat Leon Cup Racer, den man zuvor schon im Leon Eurocup einsetzte, bestens bekannt.

Und auch bei Comini wusste man, woran man ist. Der drückte der Saison seinen Stempel auf und besiegelte mit einem Sieg in Macau den Titel. Auch der Teamtitel ging nach Andrian.

2016 war ein Doppelprogramm in International Series und der neuen ADAC TCR Germany geplant. Doch wegen der anfänglichen Probleme bei Opel blieb es bei sporadischen Einsätzen in der internationalen Serie – immerhin gab es dank Roberto Colciago aber einen Sieg in Malaysia –, und es ging zurück zu Seat sowie dann hauptsächlich Honda. Mit Josh Files hatte man zudem einen adäquaten Nachfolger für Comini gefunden.

Der Brite legte in seinem „Feile“ getauften Honda eine vergleichbar starke Saison im deutschen Championnat hin und wurde dort der Premierenmeister. Abgerundet durch den Teamtitel auch hier. Der Tessiner Comini und der Brite Files weisen dabei nicht nur in Sachen Speed Parallelen auf: „Von der Persön-

lichkeit sind sie beide fast identisch: sehr verrückt, sehr locker. Sie sind einfach nicht so verbissen und haben ein natürliches Talent“, sagt Gummerer. „Teilweise kommt es in den Medien nicht so rüber, aber sie sind beide herzensgute Personen. Sie sind so, wie sie vielleicht nicht sein sollten – aber die Fans lieben einfach diese Typen.“

Know-how aus der DTM

Ob es auch 2017 mit Files, der seine Titelverteidigung angekündigt hat, weitergeht, ist noch offen. Die fünf Piloten und eine Pilotin für die vier Audi RS3 LMS und zwei Honda Civic TCR stehen fest. „Josh hat einige Optionen, auch die TCR Germany. Man muss noch etwas abwarten. Aber wir haben immer noch einen Honda im Stall, der eingesetzt werden könnte“, so Gummerer vielsagend. Auch die eigene Programmplanung ist noch nicht final abgeschlossen. Denn die TCR International möchte man nach Möglichkeit in diesem Jahr wieder komplett bestreiten.

Feststeht dagegen die Kerntruppe des Teams. Neben Vater Walter als Teammanager, den Söhnen Andreas und Markus als

Teamchefs sowie fünf fest angestellten Mechanikern ist auch der Technische Direktor Albert Deuring weiter mit an Bord. Der ist mit 16 Jahren DTM-Erfahrung einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren. „Albert ist eine große Bereicherung. Er ist noch ein richtiger Ingenieur. Er schaut auch auf die Reifen und nicht nur in den Computer. Dadurch, dass er selbst DTM-Autos gebaut hat, verfügt er natürlich über ein extremes Know-how.“

Kennengelernt hat man sich dabei schon vor rund sieben Jahren – beim Skifahren. „Wir verkaufen Motorsportaufleger, und als er dann einen für Abt Sportline gesucht hat, haben wir uns noch besser kennengelernt“, erinnert sich Andreas. Durch Deuring, der heuer in sein drittes Jahr mit der italienischen Truppe geht, kam also der Kontakt zu Audi und letztlich eben die Erweiterung der Fahrzeugpalette zustande. „Wir waren im letzten Jahr schon mit Audi in Kontakt, bevor wir überhaupt mit Honda in Kontakt standen. Aber wir sind mit Honda ja eigentlich sehr zufrieden, auch mit dem Support.“

Also bleibt man in diesem Jahr weiter beim zweigleisigen Kon-

zept. Nicht mehr mit Seat und Honda, sondern mit Audi und Honda. Das hat in einer so engen Rennserie noch einen weiteren Vorteil: „Man weiß nie, wie die BoP aussieht. So hat man immer zwei Eisen im Feuer und hat im-

mer ein Auto, mit dem man um den Sieg fahren kann.“

In der vergangenen Woche holte man bei Audi zwei weitere RS3 LMS ab, womit der Fuhrpark für die kommende Saison nun komplett ist. Um die Boliden besser kennenzulernen und vielleicht auch im Detail zu optimieren, werden sie in den heimischen Hallen komplett zerlegt und wieder zusammengefügt.

„TCR genau das Richtige“

Bei so gewissenhafter Vorbereitung und einem starken Fahrerangebot ist bereits jetzt klar, dass das Team Target Competition auch in diesem Jahr zu den großen Favoriten in der ADAC TCR Germany – und eventuell International – zählen muss.

Und was könnte die Zukunft sonst noch bringen? „Erst mal hat die TCR absolute Priorität. Und ich sehe rein aus Teamsicht auch wenige gute Alternativen“, hält Gummerer fest. „Ansonsten geht man in die Langstrecke oder in die GT3. Aber in der GT3 wird die Luft natürlich schon sehr dünn. Auch die TC1 in der WTCC ist für ein Privatteam praktisch nicht finanzierbar. Insofern ist die TCR genau das Richtige für uns.“ ■

222 Punkte

Target-Honda-Pilot Josh Files holte bei seinem Titel in der ADAC TCR Germany 222 Punkte. Damit lag er am Ende mehr als 50 Punkte vor seinem ersten Verfolger Hari Proczyk.



Rennfamilie: Mutter Annelies, Vater Walter, Markus und Andreas Gummerer



Die Werkstatt: 2017 werden hier Honda und Audi vorbereitet



WTCC

Münnichs Coup mit Huff

Rob Huff kehrt zum Rennstall von René Münnich zurück. Dort fährt er mit einem Citroën C-Elysée um seinen zweiten WM-Titel. Michigami wird Huffs Nachfolger bei Honda.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Coup ist perfekt: Rob Huff fährt 2017 für den Münnich-Rennstall aus Friedersdorf – wie schon 2013. Damals landete „Huffy“ als amtierender Weltmeister trotz des unterlegenen Seat Leon auf dem vierten WM-Rang und konnte zwei Laufsiege einfahren. Denkbar besser ist die Ausgangslage bei seiner Rückkehr zu seinen „Freunden“, wie er sagt. Denn gleichzeitig konnten Münnich und Teammanager Dominik Greiner einen der begehrten Citroën C-Elysées ergattern und werden diesen privat einsetzen.

Das Ziel für die Saison 2017 kann also für Rob Huff nur lauten, den zweiten WM-Titel nach

2012 einzufahren. „In dieser Saison besteht eine realistische Chance, als Privatteam Weltmeister in der FIA WTCC zu werden, und das ist unser klares Ziel für diese Saison“, sagte Huff.

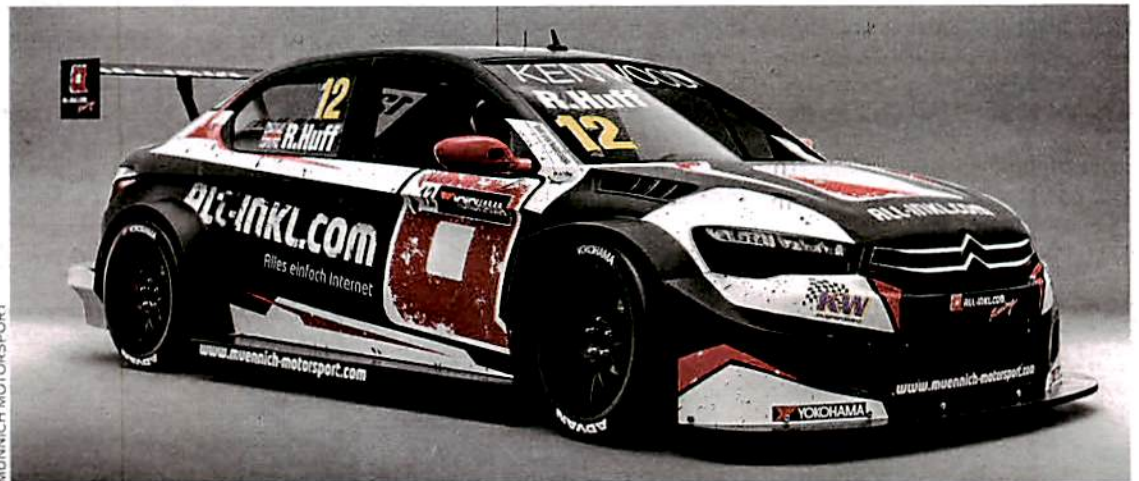
Das Einwagen-Team, das im Februar und März umfassende Testfahrten absolvieren wird, möchte dabei seine DNA nicht grundlegend ändern. „Wir schauen aktuell, wie wir uns sinnvoll verstärken können, aber es gibt

keine komplette Neustrukturierung“, so Greiner. Wie der Support von Citroën aussehen wird, muss sich noch zeigen, er wird sich aber in Grenzen halten.

Honda testet in Aragón

Die Lücke, die Huff bei Honda hinterlässt, füllt Ryo Michigami. Der langjährige Honda-Werksfahrer fuhr bereits 2016 in Motegi mit und wird den dritten der weiterentwickelten Civics

neben denen von Norbert Michelisz und Tiago Monteiro pilotieren. Die Honda-Mannschaft, der zusammen mit Volvo die geteilte Favoritenrolle für zumindest den Hersteller-WM-Titel 2017 zugeschrieben wird, testen in dieser Woche in Aragón – allerdings in jungfräulich-weißem Gewand. Die meisten neuen Fahrzeugdesigns, so auch das von Honda, werden erst beim offiziellen Test in Monza im März gezeigt. ■



Münnich-Citroën für Rob Huff: Das designierte Weltmeister-Auto für die Saison 2017?

DTM

Wer fährt den Stern?

Mercedes-AMG plant, seinen DTM-Fahrerkader für 2017 in dieser Woche zu präsentieren. Wir wagen deshalb vorab einen Blick in die Kristallkugel.

Von: **Arno Wester**

Als weitere Fahrer neben dem einzigen bisher feststehenden Ex-Audi-Mann Edoardo Mortara gelten Gary Paffett, DTM-Champion 2005, Robert Wickens, Viertplatzierte 2016, sowie der letztjährige Lausitz-Sieger Lucas Auer als gesetzt. Das Trio hat bereits Neuentwicklungen des 2017er Autos im spanischen Jerez de la Frontera getestet. Dies gilt als klares Indiz für die Weiterverpflichtung. Zudem kann man davon aus-

gehen, dass auch ein deutscher Fahrer zum Aufgebot der Stuttgarter gehört. Kandidaten sind Christian Vietoris und Maxi Götz, obwohl ihnen der erhoffte Durchbruch auch 2016 nicht gelungen ist, sowie Maro Engel.

Der frühere DTM-Pilot hat mit Siegen am Nürburgring (24h) und in Macau (FIA GT World Cup)

auf sich aufmerksam gemacht und auch beim Jerez-Test einen guten Eindruck hinterlassen. Allerdings hat Engel ebenso wie der letztjährige Mercedes-DMT-Neuzugang Felix Rosenqvist inzwischen einen Formel-E-Vertrag unterschrieben. Was das bedeutet, können Sie in der nächsten Ausgabe lesen. ■



Mercedes beim Test in Jerez – wer bekommt ein festes Cockpit?

NACHRICHTEN

WTCC: LADA GERETTET?

Wie aus gut informierten Kreisen zu hören ist, scheint die „Rettungsaktion“ für Lada (siehe MSA 50/2016) erfolgreich gewesen zu sein. Dank der drei Ladas könnte es also wieder ein volles Starterfeld mit TC1-Autos geben. Das wiederum bedeutet nach MSA-Informationen das Aus für die gerade erst ins Leben gerufene WTCC2-Kategorie.

TCR: MIT VAN DER LINDE

Sheldon van der Linde startet 2017 in der ADAC TCR Germany. Der jüngere Bruder von Ex-GT-Masters-Champion Kelvin startet für das ProSport-Team in einem Audi RS3 LMS. Sein Teamkollege wird ein für ihn bekannter Weggefährte: Max Hofer. Mit dem Österreicher duellierte sich „vdL“ 2016 bereits im Audi Sport TT Cup.



JETZT IN PS:

DIE GROSSE

LESERWAHL 2017

Wählen Sie das Sportmotorrad des Jahres und gewinnen Sie tolle Preise im Gesamtwert von rund 20 000 Euro!

**Hauptpreis:
SUZUKI
GSX-R 1000**



AUCH ALS E-PAPER ERHÄLTICH

www.ps-online.de

**JETZT NEU
AM KIOSK**

„Wir wollen erneut Gesch



Mit neuer Grafik und neuem Elan präsentierte sich das Yamaha-Werksteam. Und will alle drei MotoGP-Titel zurückerobern.

Von: **Imre Paulovits**

Der Slogan war unmissverständlich: „We choose to make history“ – wir haben uns entschlossen, Geschichte zu schreiben. Deutlicher hätte es kaum ausgesprochen werden können, was das Yamaha-Werksteam und der spanische Telekommunikationsriese Movistar im vierten Jahr ihrer Kooperation erreichen wollen. Im großen Vortragssaal der gigantischen

Firmenzentrale in Madrid hatten sie alles auf das digitale Zeitalter getrimmt: Auf großen Plakaten waren Valentino Rossi und sein neuer Teamkollege Maverick Viñales wie die Figuren des Tron-Videospiels abgebildet, die M1 wurde als Computer-animiertes Gittermodell gezeigt.

Doch als die beiden Werkspiloten den Schleier von ihren Motorrädern lüfteten, war die reale Welt voll und ganz wieder da. Die Yamaha M1 strahlt weiterhin im Königsblau der Yamaha-Werksrenner, nur das grüne M des Hauptsponsors ist neu gestaltet und dominanter, sowohl auf der Verkleidung der Bikes als auch auf den Kombis der Fahrer. Das Bekenntnis des spanischen Telekommunikationsriesen zur

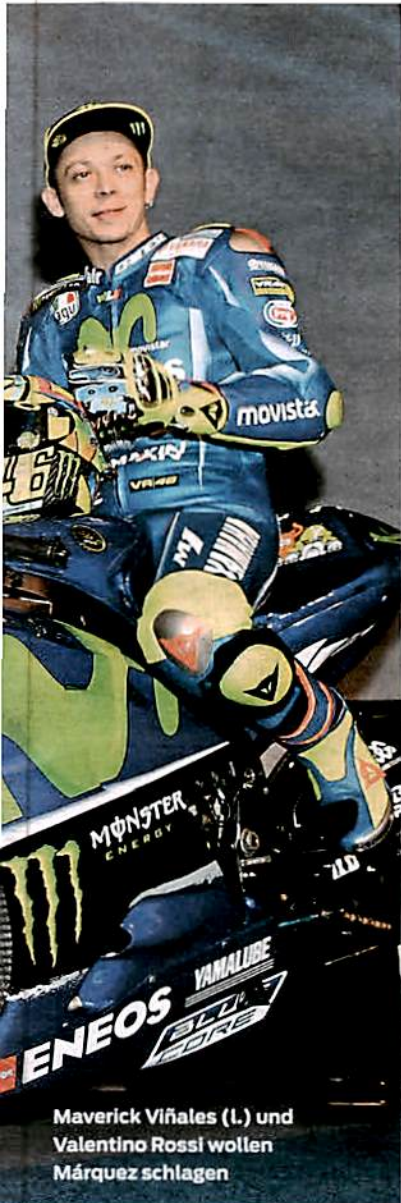
! Bei den Testfahrten unter Ausschluss der Öffentlichkeit waren die Yamaha-Piloten in Sepang noch schneller als zuvor in Valencia. Um Marc Márquez und Honda zu schlagen, ist bereits die nächste Entwicklungsstufe der M1 fertig.

MotoGP und zum Yamaha-Werksteam wurde auch deutlich herausgestellt – nach fünf gemeinsamen Titeln in den letzten drei Jahren ist dies aber kaum verwunderlich.

Politik der Konstanz

Wie die weitergeführte Zusammenarbeit mit dem Hauptsponsor soll auch die bewährte Technik der MotoGP-Yamaha ihre Fortführung finden, Projektleiter Kouichi Tsuji stellt aber klar: „Die Stärke der M1 sind ihre Bremsstabilität, ihr Kurvenwilligkeit und ihr Kurvenspeed“, so der Japaner. „Auf diese Tugenden haben wir uns auch für dieses Jahr konzentriert, und beide Fahrer haben uns bestätigt, dass die Entwicklungsschritte in die

ichte schreiben“



Maverick Viñales (L.) und Valentino Rossi wollen Márquez schlagen



Valentino Rossi und Maverick Viñales: Zwei Fahrer mit Titelambitionen



Projektleiter Kouichi Tsuji, Rennleiter Lin Jarvis, Teamchef Massimo Meregalli

richtige Richtung gehen. Dabei haben wir die letzten Schritte erst jetzt für die nächsten Tests gemacht.“

Bislang hatte Yamaha die Ergebnisse der Testfahrten in Sepang, die nach dem Valencia-Test durchgeführt wurden, geheim gehalten. Doch Valentino Rossi und Maverick Viñales hielten nun nicht mehr hinter dem Berg, dass die dort erreichten Zeiten noch besser waren als die von Valencia, wo Neuling Viñales bereits die Bestzeit hatte. Dort konnten sie das Potenzial des 2017er Modells weiter ausschöpfen. Wenn Viñales nun über die M1 sprechen darf, kommt gleich ein Leuchten in seine Augen: „Sie hat so viel mehr Traktion als die Suzuki, die ich vorher gewohnt war, dass mir die

Rundenzeiten ganz leicht gefallen sind“, verrät der 22-jährige Spanier. Er fügt jedoch gleich hinzu: „Aber Marc Márquez wird sicherlich wieder sehr stark werden. Wenn wir ihn schlagen wollen, dann müssen wir alle unser Maximum geben und zusammenarbeiten.“

Damit war man auch gleich beim Thema: Wird das Klima zwischen Rossi und Viñales besser werden als zuvor mit Jorge Lorenzo? „Als ich zu Yamaha zurückkam, war auch mein Verhältnis zu Lorenzo bestens“, sagt Rossi. „Es hat nur am Ende der Saison 2015 gelitten. Ich denke, ich werde mit Maverick ein starkes Team sein.“

Genau darauf baut auch Yamaha-Rennleiter Lin Jarvis.

„Maverick hat uns alle mit seinem Talent, seiner Reife und seinen sehr präzisen Aussagen beeindruckt“, schwärmt Jarvis von seinem neuen Piloten. „Zusammen mit der Erfahrung, die Valentino mit der Yamaha hat, können sie voneinander profitieren und die Entwicklung der M1 vorantreiben.“

Natürlich hat Valentino Rossi seinen Traum vom zehnten WM-Titel noch nicht ausgeträumt und diesen ins Visier genommen. Genau wie Viñales, der sich nun reif genug sieht, um den Titel zu kämpfen. Aber genau dies ist die beste Basis dafür, was sich Yamaha für 2017 zum Ziel gesetzt hat: Wie 2015 den Fahrer-, den Hersteller- und den Team-WM-Titel zu gewinnen. ■

NACHRICHTEN

ÖSTERREICH: GRAND PRIX DES JAHRES

Jeder, der nach 17 Jahren die Rückkehr der Motorrad-WM nach Österreich erleben konnte, war von der Veranstaltung begeistert. Nun ist es offiziell: Dorna, IRTA und FIM haben den Österreich-Grand-Prix zum besten des Jahres 2016 erklärt. 215 000 Zuschauer über das Wochenende, eine tolle Infrastruktur und das unvergleichliche Ambiente haben den Ausschlag für die Entscheidung gegeben.

MOTOGP AUF DEM HAHNENKAMM

Während die Konkurrenz von Ducati und Yamaha bei spektakulären Events ihre Teamstruktur und ihre Farben für die diesjährige Saison vorstellten, zog Marc Márquez auf nicht minder spektakuläre Weise die Aufmerksamkeit auf sich. Auf Einladung von Red Bull wagte sich der amtierende MotoGP-Weltmeister mit seiner Honda RC213V auf die legendäre Abfahrtspiste des Hahnenkamms bei Kitzbühel. Österreichs Eisspeedway-Legende Franz Zorn hatte eigens per Hand Reifen mit Eisspeedway-Spikes für die MotoGP-Honda präpariert. Und nachdem sich Márquez gemeinsam mit dem TV-Ski-Experten Armin Assinger die Piste angesehen hatte, startete er vom Zielhaus in Richtung Gipfel, teils gegen 85 Prozent Steigung. „Es war wirklich schwierig, das Bike unter Kontrolle zu halten, aber ich bin jung und habe Spaß dabei, verrückte Dinge auszuprobieren. Die Piste war super präpariert. Ich konnte richtig Gas geben und hatte ein tolles Feeling. Der Grip war unglaublich, sogar für einen Wheelie!“, grinste Márquez hinterher.



„Die Zeit der Ausreden ist vorbei“



Jorge Lorenzo in ungewöhnlichen Farben: „Fühle mich schon zu Hause.“

Ducati präsentierte sein diesjähriges Team mit Multi-Weltmeister Jorge Lorenzo. Mit ihm soll der WM-Titel wieder zurück nach Bologna.

Von: Imre Paulovits

Nachdem Ducati-CEO Claudio Domenicali zuerst der Erdbebenopfer in seinem Heimatland gedacht hatte und gleich anschließend eine feurige Rede über das erfreuliche Geschäftsjahr von Ducati und der Rückkehr der Bologneser auf die oberste Stufe des MotoGP-Podests hielt, setzte Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna gleich noch einen drauf: „Die Zeit der Ausreden ist vorbei“, so der spitzbärtige Ingenieur. „Wir haben letztes Jahr wieder gewinnen können, wir haben von unserer Firma den Rückhalt, den wir brauchen, und mit Jorge Lorenzo haben wir einen mehrfachen Weltmeister engagiert, der das letzte Rennen des Vorjahres gewonnen hat. Daran werden wir gemessen. Wir haben hart gearbeitet, wir wollen bereit für Siege sein und auch im Titelkampf mitreden, wenn dies bei der enormen Konkurrenz auch sehr schwierig ist.“

Jorge Lorenzo, der erstmals öffentlich über die Desmosedici GP17 reden durfte, zeigte sich sehr gut gelaunt. „Natürlich war es erst einmal ein Schock, den ich in Valencia erlebt habe“, so der fünffache Weltmeister. „Wenn du neun Jahre von den gleichen Leuten umgeben warst und das gleiche Motorrad gefahren bist, Teil seiner Entwicklung warst, dann ist es schwierig, wenn du plötzlich all die Dinge mit anderen Leuten teilen musst. Und jedes Motorrad hat seine eigene DNA, da hat es sich natürlich erst einmal fremd angefühlt. Aber bei der Power und dem Speed habe ich auf der Geraden nur noch geginst. Und nach den zwei Testtagen bin ich mir sicher, dass auch die Ducati GP17 ein Motorrad ist, mit dem ich all meine Stärken ausspielen kann. Natürlich liegt noch viel Arbeit vor uns, aber genau so eine Neuerung bringt neue Motivation mit sich. Wenn man Jahr für Jahr das Gleiche macht, dann lodert das Feuer immer ein kleines bisschen weniger. Durch diese neue Aufgabe bin ich nun wieder ganz heiß.“



Italienisches Spektakel: Jorge Lorenzo (l.) und Andrea Dovizioso unter Lichteffekten in Szene gesetzt



Gut drauf: Jorge Lorenzo, Ducati-CEO Claudio Domenicali und Andrea Dovizioso wollen dieses Jahr siegen

Marketing-Chef Paolo Ciabatti, der auch in den mageren Jahren große Sponsoren halten konnte und sich seit der Übernahme von Ducati durch Audi auf eine solide Basis verlassen kann, hatte ganz leuchtende Augen, als er verkündete, dass das Werksteam durch sein neues Zugpferd noch mehr Unterstützung und weitere neue Partner bekommen hat.

Teamchef Davide Tardozzi schwärmte ebenfalls von der neuen Zeit, die jetzt auf Ducati zukommt. „Mit Casey Stoner haben wir einen Testfahrer auf einem Niveau, den niemand von der Konkurrenz hat. Nicht nur, dass er noch immer einer der schnellsten Piloten der Welt ist. Er hat sehr viel Erfahrung mit Ducati und hat es sich zur Aufgabe gemacht, Jorge in allen Belangen zur Seite zu stehen und ihm nicht nur in der Zeit der Umgewöhnung, sondern auch im Kampf um den WM-Titel zu helfen.“

„Sicher ist der Titel mein Ziel“, stellte Lorenzo klar. „Ich bin überzeugt, dass ich an den richtigen Tagen Rennen gewinnen kann. Aber ich weiß auch, wie viele zusammenkommen müs-

! Jorge Lorenzo hatte sich lange überlegt, ob er Ramon Forcada mit zu Ducati nehmen sollte. Er hat sich aber für einen völligen Neuanfang mit Cristian Gabbarini entschieden, der mit Casey Stoner zweimal Weltmeister wurde.

sen. Letztes Jahr hatte jeder an anderen Wochenenden Stärken und Schwächen. Ich denke, das wird auch dieses Jahr so sein. Wie gut wir sind, und wie oft ich gewinnen kann, wird sich zeigen. Marc Márquez, Valentino Rossi und Maverick Viñales werden sicherlich sehr stark sein, aber ich denke, wir sind ebenfalls sehr gut aufgestellt.“

Ducati zeigt nicht alles

Die Ducati Desmosedici stand erstmals seit zwei Jahren ohne Flügel da, aber die in Bologna bei der Teamvorstellung gezeigte Verkleidung ist sicher noch nicht die, mit der Jorge Lorenzo und Andrea Dovizioso die WM in Katar beginnen werden. Von der alten Schale wurden lediglich die Flügel abmontiert. Man darf bei den Tests in Sepang, die schon in der nächsten Woche beginnen, eine Vielzahl von Varianten erwarten, mit denen Ducati versuchen wird, den aerodynamischen Vorteil aufrechtzuerhalten. ■

MOTOGP: TESTBEGINN SCHON DIESE WOCHE

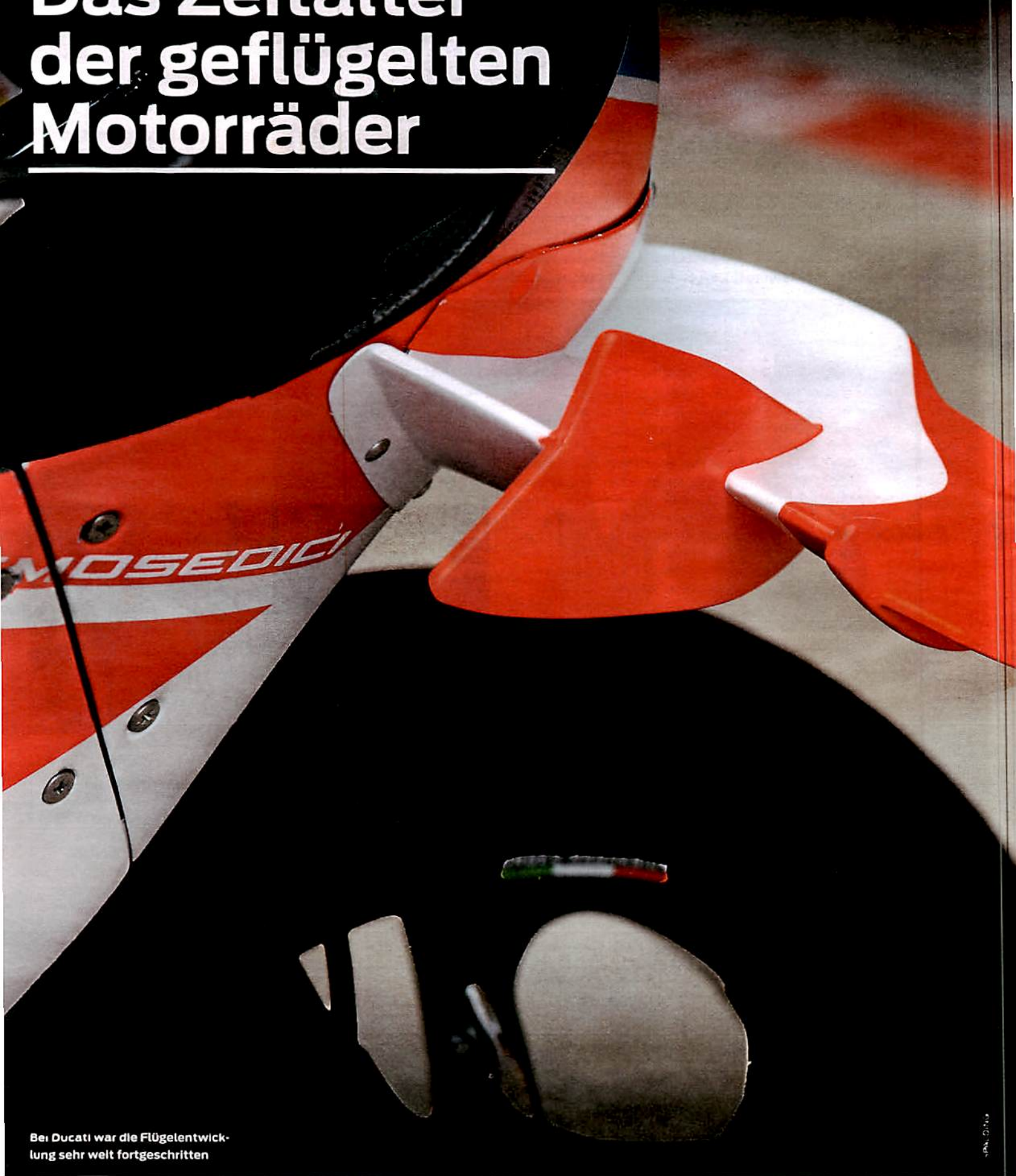
Die langerwarteten ersten Tests der MotoGP-Stars in diesem Jahr beginnen zwar erst nächste Woche Montag (30. Januar) in Sepang, doch auf der malaysischen Strecke brüllen schon diese Woche die Motoren. Casey Stoner und Michele Pirro werden Mittwoch und Donnerstag die neuen Teile und Vorabstimmungen für Jorge Lorenzo und Andrea Dovizioso aussortieren. Auch die japanischen Testfahrer werden ihre Arbeit aufnehmen. Valentino Rossi und Maverick Viñales sind bereits auf PR-Tour in Südostasien.

MOTO2: LÜTHI UND CO. IN DEN BERGEN

Während die MotoGP-Teams von Ducati im Werk in Bologna und von Yamaha bei Movistar-Telefonica in Madrid vorgestellt wurden, wählte das Schweizer Moto2-Team von CGBM Evolution eine nicht minder spektakuläre, heimatliche Umgebung, um das diesjährige Team mit Tom Lüthi, Jesko Raffin und dem Spanier Iker Lecuona vorzustellen. Im verschneiten Skiort Verbier standen die Fahrer strahlend vor der Kalex-Moto2 und berichteten von ihrer intensiven Vorbereitung für die neue Saison. „Ich bin viel mehr Motorrad gefahren als in den vergangenen Jahren“, verriet Lüthi, „speziell Motocross in Italien. Ich möchte, wenn die Saison losgeht, dort anknüpfen, wo ich letztes Jahr aufgehört habe.“ Die drei Fahrer werden in drei verschiedenen Farben antreten: Lüthi mit carXpert Interwetten, Raffin mit Garage Plus Interwetten, und Lecuona mit Unicar Interwetten.



Das Zeitalter der geflügelten Motorräder



Bei Ducati war die Flügelentwicklung sehr weit fortgeschritten

SPN 01/13

Ab diesem Jahr sind Flügel an Grand-Prix-Motorrädern verboten. Dabei hatten die aerodynamischen Helfer letztes Jahr eine rasante Entwicklung durchgemacht und die Techniker werden versuchen, die mit ihnen gewonnenen Vorteile in Zukunft mit anderen Mitteln zu erreichen.

Von: **Neil Spalding**

Das Regelwerk für Verkleidungen stammte eigentlich aus dem Jahr 1958, als die FIM die Vollverkleidungen, die die Front der Motorräder komplett verhüllten, verbot und verlangte, das Vorderrad, den Fahrer und mindestens die Hälfte des Hinterrads frei zu lassen. In fast 60 Jahren hat das zu einem Design geführt, das wir heute bei Sport- und Rennmotorrädern für selbstverständlich erachten. Doch in den letzten zwei Jahren wurde in der MotoGP durch Flügel an den Verkleidungen nach aerodynamischem Abtrieb gesucht, und dies hat auch das Erscheinungsbild der Bikes verändert.

Mit 1000 ccm, 22 Litern Benzin für die Renndistanz und sieben Motoren pro Jahr auch für die Top-Hersteller stieg

die Motorleistung in einen Bereich, dass sie nie ganz eingesetzt werden kann. Ducati arbeitet mit einer Schaltdrehzahl von 18000/min, was einer mittleren Kolbenbeschwindigkeit von 29 m/s und über 10 000 G Kolbenbeschleunigung entspricht, was ganz nah an der Belastungsgrenze der aktuellen Renntechnologie liegt. Dabei wird so viel Leistung erzeugt, dass das Motorrad nicht mehr dann am schnellsten auf der Geraden ist, wenn die Verkleidung für den geringstmöglichen Luftwiderstand sorgt, sondern für einen Abtrieb, der das Motorrad daran hindert, vorne hochzusteigen, und es möglichst auf den Boden drückt.

Ducati hatte in der MotoGP schon immer die Taktik, auf den Geraden möglichst schnell zu sein. Dafür hatten sie anfangs eine windschlüpfrige Verkleidung mit langen Seitenflächen, die dafür dem schnellen Schräglagen-



Ducati: Flügel an Seiten und Front

wechsel in Kurven einen seitlichen Widerstand entgegenbrachte. Da Ducati nach Casey Stoner keinen Fahrer fand, der ihr Motorrad effektiv einsetzen konnte, wurde viel an der Kurvenwilligkeit gearbeitet, so wurden auch die Verkleidungen kürzer.

Flügelentwicklung

Als Gigi Dall'Igna für die GP15 den besten Kompromiss bei der Gewichtsverteilung gefunden hatte, stellte er fest, dass er ein Problem mit der Bremsstabilität hat, und dies versuchte er mit aerodynamischer Hilfe abzuwenden – er entwarf Flügel für die Seiten der Verkleidungen. Da diese nicht weiter herausstehen dürfen als die breiteste Stelle der Verkleidung, wurden diese vor den Händen der Fahrer breiter gemacht. Dabei stellte sich heraus, dass die Flügel nicht nur für Bremsstabilität sorgen, sondern auch gegen die Wheelie-Neigung arbeiten, und so mehr Leistung eingesetzt werden kann. So begann die Weiterentwicklung der Flügel. Zuerst kamen Endplatten dran, dann gab es erste Doppeldecker, und dann Flügel auch an der Verkleidungsfront.

Ein Motorrad hat einen Gewichtsschwerpunkt und einen aerodynamischen Schwerpunkt. Um genügend Schräglagenfreiheit zu haben, liegen beide recht hoch, und bei Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 350 km/h drückt so viel Wind gegen die



Keine Abweiser bei Suzuki



Umgedrehtes Flügelprofil bei Aprilia

Fläche oberhalb des aerodynamischen Schwerpunkts, dass es das Motorrad nach hinten kippt. Um dem entgegenzuwirken, wurde die Verkleidungsfront schon seit längerem abgeschrägt, aber die Flügel brachten noch einmal eine neue Dimension.

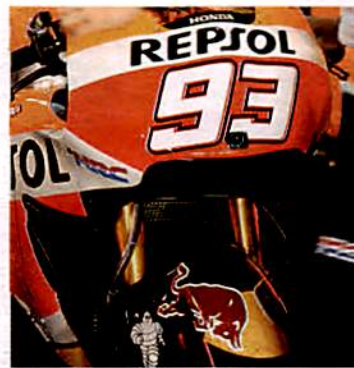
Bis zum Ende der Saison hatte Ducati die Aerodynamik so weit entwickelt, dass nicht nur für jede Strecke andere Flügel montiert waren, sondern auch noch asymmetrisch angeordnet waren.

Die Konkurrenz zog nach. Yamaha hatte bald Schaufeln an



Seitliche Schaufeln bei Yamaha: Wirken beim Bremsen und Beschleunigen

der Verkleidungsfront, die so ausgearbeitet war, dass es bei zusammengedrückter Gabel als Deflektor beim Bremsen hilft, aber bei ausgefahrener Gabel als Flügel der Wheelie-Neigung entgegenwirkt. Honda hatte zunächst kleine Deflektoren an den Verkleidungsseiten, kopierte aber



Erste, kleine Variante bei Honda

! Dorna und FIM wollten die Flügel nur reglementieren. Da bei den Herstellern aber kein Konsens gefunden werden konnte, wurden sie ganz verboten. Dies unterbindet nun viel Pionierarbeit für die Aerodynamik-Entwicklung bei Serienmotorrädern. „Schade, dabei liegt dort noch so viel Entwicklungspotenzial brach“, bedauert Ducati-Konstrukteur Gigi Dall'Igna.

schließlich die Yamaha-Idee. Suzuki brachte mehrere Deflektoren an den Verkleidungsseiten an. Aprilia arbeitete mit umgedrehten Flügelprofilen an der Verkleidungsfront.

2017 alles anders

Nun gehört all das der Vergangenheit an. Das 2017er-Reglement verbietet Flügel und flügelähnliche Elemente, die aus der Verkleidung herausstehen. Die Hersteller werden versuchen, Formen zu finden, die den gleichen Effekt erzeugen wie ihre ausgearbeiteten Flügel. Doch sie müssen es so gut wie möglich für alle Strecken machen, denn die Verkleidung und der vordere Kotflügel werden vor dem ersten Rennen homologiert, und es ist nur ein Update für das ganze Jahr erlaubt. Mal sehen, wer diesmal das meiste herausholt. ■

Superbike-WM

Das Testen geht wieder los

Die Winterpause ist vorbei: Schon in dieser Woche testen die Superbike-WM-Teams an vier Testtagen. Dann bleiben nur noch zwei weitere, bis alles Material nach Australien verladen werden muss.

Von: Imre Paulovits

Superbike-Weltmeister Jonathan Rea bringt es auf den Punkt: „Natürlich geben wir beim Wintertraining alle einhundert Prozent, damit wir bestmöglich vorbereitet sind, aber trotzdem kann es jeder kaum erwarten, wieder auf dem Rennmotorrad zu sitzen.“

Die Fahrer sind aber nicht die einzigen, die froh sind, dass es wieder losgeht. Die Techniker wollen genauso wissen, ob das, was sie während des Testverbots ausgearbeitet haben, auch funktioniert, und der knappe Zeitplan von sechs Testtagen innerhalb

von weniger als zwei Wochen wird für alle zu einem Logistik-Marathon.

Wenn Sie, liebe Leser, diese Ausgabe in den Händen halten, fahren die Piloten bereits in Jerez, am Samstag und am Sonntag haben sie zwei Testtage in Portimão in Portugal, und nächste Woche Mittwoch und Donnerstag (1. und 2. Februar) können sie noch einmal in Jerez fahren.

Gespannt auf neue Honda

Stefan Bradl und Nicky Hayden werden in Jerez erstmals auf der lang erwarteten neuen Honda CBR 1000 RR SP sitzen. Alle Augen werden darauf gerichtet sein, wie die Superbike-Version der erstmals seit acht Jahren runderneuerten Fireblade im Vergleich zur Konkurrenz dasteht.

Genauso interessant wird aber sein, wie die WM-Rivalen Kawasaki und Ducati über den Winter gearbeitet haben, das neue Milwaukee-Aprilia-Team dasteht, und man kann auch gespannt auf das Superbike-WM-Debüt von Randy Krummenacher sein. ■



Stefan Bradl: Diese Woche endlich mit der neuen Fireblade testen

Superbike-WM

Raffaele De Rosa weiter mit Althea-BMW

Obwohl kein Budget für eine volle Superbike-WM-Saison gesichert wurde, wird Raffaele De Rosa bei Althea-BMW bleiben.

Althea-Besitzer Genesio Bevilacqua wollte unbedingt einen Weg finden, seinen Schützling und amtierenden Superstock-1000-FIM-Cupsieger Raffaele De Rosa in die Superbike-WM zu bringen. Doch das Budget, eine dritte BMW S 1000 RR neben Markus Reiterberger und Jordi Torres einzusetzen, konnte nicht aufgetrieben werden. Trotzdem wird De Rosa für Althea in der Superbike-WM antreten.

Der 29-jährige Neapolitaner wird als Entwicklungsfahrer für die BMW S 1000 RR tätig sein und bei vereinzelt Superbike-WM-Läufen als dritter Fahrer des

Teams starten, beziehungsweise als Ersatzfahrer bereitstehen, falls Reiterberger oder Torres ausfällt.

Bevilacqua hat die Hoffnung, dass De Rosa mehr als nur dieses Programm abspulen kann, aber noch nicht aufgeben. „Ich werde weiter versuchen, alles dafür zu tun, dass wir die bestmögliche Lösung für Raffaele finden. Er ist ein großartiger Fahrer.“ ■ IP



De Rosa: Althea-Entwicklungsfahrer

Superbike-WM

Brookes und West mit Wildcard beim Auftakt

Die beiden australischen Asse Josh Brookes und Anthony West haben Wildcard-Möglichkeiten für den WM-Lauf auf Phillip Island gefunden.

Brookes, British-Superbike-Champ von 2015, konnte nach einer enttäuschenden Saison auf der Milwaukee-BMW keinen Festplatz mehr in der Superbike-WM finden. Für sein Heimrennen hat der 33-jährige Australier alle Hebel in Bewegung gesetzt und mit dem Team ER Motorsports seine Yamaha R1 von 2015 gekauft, mit der er Britischer Meister wurde. „Ich habe große Anstrengungen unternommen, damit der Deal und der Transport zustande kam“, verrät Brookes. „Es wird nur ein kleines Team sein, das mich bei diesem Rennen betreut,

aber es sind großartige Jungs, die bei diesem Projekt helfen, und ich hoffe, dass wir Erfolg haben werden. Auf diesem Bike fühle ich mich wohl und ich will die Fans nicht enttäuschen.“

Anthony West, der in seiner WM-Karriere alles von 125er, 250er, MotoGP, über die Moto2 und Supersport 600 bis zu den Superbikes gefahren ist, hat sich wie im Vorjahr mit einer Yamaha R6 im eigenen Team für sein Heimrennen angemeldet. Letztes Jahr wurde er sensationeller Dritter und konnte die Saison gar in der Superbike-WM fortsetzen. Der immer noch allseits beliebte, mittlerweile 35-jährige hat noch keine weiteren Pläne für die Saison und hofft, nach einem guten Ergebnis wieder eine Möglichkeit zu finden, eine weitere Saison in einer der WM-Klassen bestreiten zu können. ■ IP

Schmitter kommt

Von der Superbike-WM in die IDM. Von Kawasaki zu Suzuki. Dominic Schmitter gibt den Traum vom Welt- ruhm längst nicht auf. Der 22-jährige Schweizer will neu durchstarten.

Von: **Anke Wiczorek**

In der Superbike-WM fuhr Schmitter im vergangenen Jahr mit unterlegenem Material drei Mal in die Punkte. Der Rheintaler hatte auch einen Vorvertrag für 2017, aber er kam nicht zustande. Die Plätze im Grillini-Team wurden anderweitig vergeben. Mit

Schmitter, der auch keine Chance sah, mit der Privatmaschine weiter nach vorne zu kommen, trennte man sich einvernehmlich. Schmitter redete mit Teams aus der Superstock-1000-EM, der Supersport-WM und auch der IDM Superbike. In der IDM war die Verlockung besonders groß. Nun hat er beim HPC-Power Suzuki Racing Team angedockt.

Ebenfalls an Bord: Vittorio Iannuzzo, 34 Jahre und kein Unbekannter. Er fuhr für das HPC-Team 2014 schon in der IDM Supersport und war immer in Kontakt geblieben. Teamchef Denis Hertrampf schätzt den Italiener, der zuletzt in der British Superbike auf einer Kawasaki unterwegs war und drei Punkte



Schmitter (li.) und Hertrampf

holte, als sehr guten Entwicklungsfahrer.

Schmitter, der erst seine zweite Saison auf einem Superbike bestreiten wird, erwartet die brandneue Suzuki GSX-R 1000. „Es wird ein Entwicklungsjahr“, sagt Hertrampf eindeutig. „Motorräder wie auch Zubehörteile werden erst spät geliefert. Vor März können wir nicht anfangen.“ Zuerst trifft das Standardmodell ein, wovon jeder Fahrer eines erhält. In etwa acht Wochen kommt die R-Variante, auf die dann sofort gewechselt wird. ■

Neugier auf die Yamaha hat gesiegt

Daniel Kartheininger wechselt 2017 Team und Motorrad. Er fährt für BCC Heilbronn eine Yamaha R1 in der IDM Superbike 1000.

Von: **Anke Wiczorek**

Als Gesamt-Neunter verabschiedete sich der 24-jährige Memminger in der letzten Saison in der Superstock-1000-Klasse. Für 2017 wechselt Kartheininger vom Kawasaki Schnock Team Motorex zu BCC Heilbronn, hinter dem Andreas Gerlich steht. Der Schwabe betreibt ein Motorradgeschäft und seit einigen Jahren auch ein Racing-Team. 2013 stellte er mit Dominik Engelen den Meister im Yamaha R6-Dunlop-Cup. 2015 fuhr Dominic Schmitter bei einem Gaststart

für das BBC-Team aufs Podium beim IDM Superstock-600-Finale. Und mit dem mäßig erfolgreichen Toni Finsterbusch bestritt Gerlich 2016 den Superstock 1000 FIM Cup.

Mit Kartheininger peilte er zunächst die Superstock-EM an, doch der Plan scheiterte an den Finanzen. „Für mich war es einfacher, Sponsoren für die IDM als für die EM zu finden“, be-

richtet Kartheininger. Kennen gelernt haben sich die beiden bei der Superbike-WM auf dem Lausitzring 2016, als die IDM im Rahmenprogramm fuhr. „Ich hatte mir daraufhin für die Verhandlungen 2017 alles offengelassen. Kawasaki Schnock und Andreas Gerlich liefen parallel. Aber ich wollte einfach auch mal wissen, wie das mit der Yamaha so ist.“ ■



Daniel Kartheininger (li.) und Andreas Gerlich fahren zusammen IDM

MOTORRAD-WM:

Der Kalender der Motorrad-WM wurde von der FIM endgültig bestätigt, nachdem die noch offenen Verträge für Silverstone und Jerez unterschrieben wurden. Die WM beginnt am 26. März in Katar und endet am 12. November in Valencia. Der Sachsenring-Grand-Prix findet am 2. Juli, der Österreich-GP auf dem Red Bull Ring am 13. August statt.

SUPERSPORT-WM:

Einer, der bei den Tests in dieser Woche nicht dabei sein wird, ist Supersport-Rekord-Weltmeister Kenan Sofuoglu. Der 32-jährige Türke hat sich am Sonntag in Italien beim Supermoto-Training das rechte Handgelenk gebrochen. Das Röntgen hat den Bruch klar bestätigt, die Ärzte müssen jetzt abwarten, bis die Schwellung zurückgeht, und können dann erst sagen, ob eine Operation nötig ist und wann Sofuoglu wieder fahren kann.

EUROPEAN SUPERSPORT CUP:

Rob Hartog, Sohn des fünf-fachen 500er-GP-Siegers und zweifachen 500er-WM-Vierten Wil Hartog, wird in diesem Jahr auf Kawasaki den European Supersport Cup, der als Sonderwertung im Supersport-WM-Feld gefahren wird, bestreiten. Der 24-jährige Holländer war 2014 holländischer Supersport-Meister und ist im Vorjahr den Superstock 1000 FIM Cup gefahren, konnte aber lediglich bei seinem Heimrennen in Assen als Zehnter punkten und beendete die Saison als 27. Bei den 600ern hofft der 24-jährige Holländer, Anschluss an die Spitze zu finden.

BRITISH TALENT CUP:

Talentcoach Alberto Puig will eine eigene Nachwuchs-Serie für die Britischen Inseln machen. Diese soll 2018 nach dem Vorbild des Asia Talent Cup starten, die Sieger sollen in der Moto3-WM aufsteigen.

Supercross-Weltmeisterschaft

Absturz von Ken Roczen

Die Supercross-WM ist für Ken Roczen gelaufen. Nach zwei eindrucksvollen Siegen in den ersten beiden Läufen erlitt er in Anaheim einen mehrfachen Bruch des linken Unterarms.

Von: Alex Hodgkinson

Der 22-Jährige stürzte auf Platz 3 in der zehnten von 22 Runden, als er versuchte, nach einem verpatzten Start weiteren Boden gutzumachen. Während Titelrivale Ryan Dungey einen Bombenstart von Startgatter 13 hinlegte blieb Roczen zuerst auf Platz 7 hängen.

Schon in der fünften Runde war der Deutsche auf Rang 3 hinter Dungey und Cole Seely vorgedrungen, aber bei leichtem Regen fand er keinen Weg vorbei an seinem Honda-Teamkollegen.

Roczen fuhr ständig abseits der Ideallinie und versuchte, Seelys Strahl zu entkommen. Dies wurde ihm zum Verhängnis. Nach heftigen Regenfällen während der Woche waren die Streckenverhältnisse sehr schwierig. Das Hinterrad bekam beim Absprung in einer Rhythmussektion einen „Kicker“, und Roczen musste in der Luft absteigen.

Er landete hart und ungünstig. Zwei Stunden später bestätigte American Honda, dass ihr Starpilot einen mehrfachen Bruch des linken Unterarms erlitten hat. Weitere Details wurden nicht gemeldet, aber der Deutsche kann die Supercross-WM abschreiben und hoffen, dass er vor Beginn der Freiluftsaison Mitte Mai wieder genesen ist.

Guter Beginn für Roczen

Der Abend hatte für die Roten so hoffnungsvoll angefangen, als Roczen in seinem Vorlauf einen klaren Sieg verbuchen konnte, während das KTM-Spitzen duo Ryan Dungey und Marvin Musquin erst über den Hoffnungslauf ins Finale einzog.

Dungey ging schon in der Startrunde seines Vorlaufs zu Boden und musste mit beschädigtem Gashahn aufgeben, während Musquin, zusammen mit Husqvarnas Jason Anderson, Opfer einer rüden Attacke des Rabauken Vince Friese wurde. Andersons Vergeltungsschlag nach dem Rennen führte bei den Sportkommissaren zu seinem Ausschluss vom Renntag.

Weltmeister Dungey blieb konzentriert und übernahm mit einem phänomenalen Einsatz in der Startkurve sofort die Oberhand im Finale. Der KTM-Leader konnte mit Ruhe und taktischer Überlegenheit sofort einen kleinen Vorsprung herausfahren und ging dann kein Risiko ein. Dungey: „Nach den Regenfällen der letzten Tage und dem Nieselregen während des Rennens war die Strecke extrem rutschig. Nach den Vorfällen in den Qualifikationsläufen hätte es ein böser Abend für uns sein können, doch wir wurden mit dem Tagessieg und der Meisterschaftsführung belohnt. Aber es gibt noch 14 Rennen, und wir müssen voll konzentriert bleiben.“

Dungey führt die Meisterschaft mit 69 Punkten an, 7 Punkte vor Teamkollege Musquin, der kurz nach Roczens Sturz Seely Rang 2 abnahm. Dem WM-Dritten Seely fehlen schon 18 Punkte zu Dungey, während Eli Tomac als Achter erneut enttäuschte. ■

SUPERCROSS-WM

Anaheim (USA)

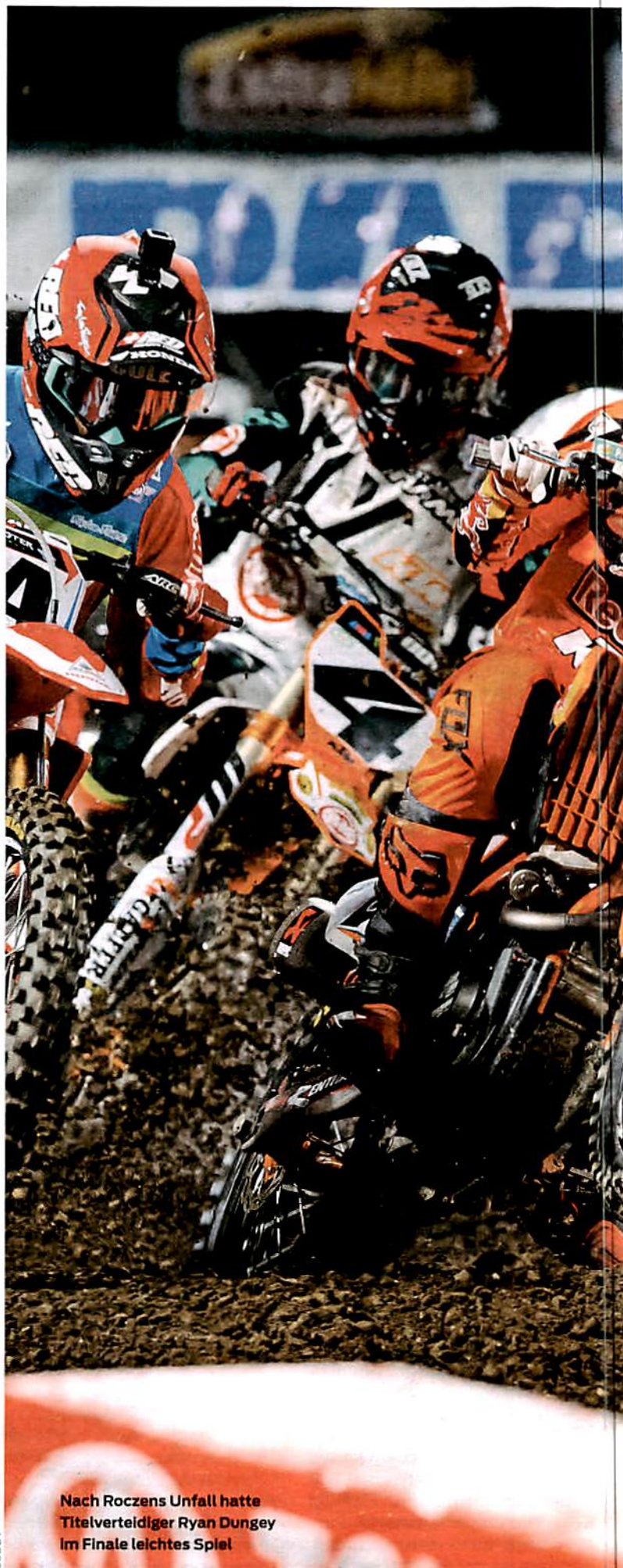
3. WM-Lauf

1.	Ryan Dungey (USA)	KTM2
	Marvin Musquin (F)	KTM
3.	Cole Seely (USA)	Honda
4.	Cooper Webb (USA)	Yamaha
5.	Weston Peick (USA)	Suzuki

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 Rennen

1.	Ryan Dungey (USA)	69 Punkte
2.	Marvin Musquin (F)	62
3.	Ken Roczen (D)	51
4.	Cole Seely (USA)	51
5.	Eli Tomac (USA)	44



Nach Roczens Unfall hatte Titelverteidiger Ryan Dungey im Finale leichtes Spiel

CUDBY



Eisspeedway Steingaden

Franky Zorn wieder in Frühform

Beim Natureis-Klassiker in Steingaden stellte Franz Zorn erneut unter Beweis, dass er noch immer bester Westeuropäer ist.

Das Rennen bei traumhaften Bedingungen (Sonne, +2 Grad) zeigte eine Zweiklassengesellschaft. Und durch die Absage von Jan Klatovsky fehlte sogar erstmals ein Fahrer im 16er-Feld, während in Champex zeitgleich die Schweizer Meisterschaft gefahren wurde. Franz Zorn und Günther Bauer machten in Heat 20 den Tagessieg unter sich aus, wobei der 46-jährige Österreicher dem Bayern vom Start weg keine Chance ließ.

Max Niedermaier erfüllte die Erwartungen, Tobias Busch steigerte sich in seinem dritten Eisrennen trotz Sturz am Vortag erneut deutlich. Hans Weber war durch eine Verletzung der linken Hand gehandicapt. ■ TS



Franz Zorn (vor Jell) war überragend

ISSPEEDWAY

Steingaden (D)

22. Januar 2017

1.	Franz Zorn (A)	15 Punkte
2.	Günther Bauer (D)	14
3.	Max Niedermaier (D)	13
4.	Charly Ebner jun. (A)	11
5.	Stefan Pletschacher (D)	11
6.	Tobias Busch (D)	9
7.	Markus Jell (D)	9
8.	Josef Kreuzberger (A)	7
9.	Sebastian Gegenbauer (D)	7
10.	Hans Weber (D)	7

Eisspeedway - Schweizer Meisterschaft

Eis-Revival im Wallis nach vier Jahren

Ronny Häring gewann im Wallis den ersten Schweizer Titel seit vier Jahren bei einer gelungenen Premiere zwischen Montblanc und Matterhorn.

Das Experiment auf dem zugefrorenen See in Champex-Lac auf 1470 Metern Höhe gelang: 2000 Zuschauer pro Tag waren begeistert. Am Samstag musste zwar das Interrennen nach 15 der geplanten 20 Läufe abgebrochen werden, da die Schneerillen mangels passendem Bahnfahrzeug nicht ausgekehrt werden konnten. Günther Bauer fuhr zum Maximum und siegte vor Josef Kreuzberger und Max Niedermaier.

Am Sonntag stand die SM im Mittelpunkt, rund 100 Helfer hatten die verkürzte Piste in Bestzustand gebracht. Der 23-jährige Aargauer Ronny Häring (am Samstag Neunter) löste Philip Weiss als Schweizer Meister ab,

der letztmalig 2013 in Flims vor eben Häring gesiegt hatte. Immerhin zehn Schweizer, die meisten aus der Supermoto-Szene, und zwei Gastfahrer gingen ins Rennen. Für den entscheidenden Finallauf qualifizierten sich Häring, Exmeister Simon Gartmann sowie die Supermoto-Piloten Jarno Möri und Dani Müller. In dieser Reihenfolge endete die SM. Der Flimser Thomas Cavigelli verpasste das Finale knapp. ■ TS

ISSPEEDWAY

Champex-Lac (CH)

Schweizer Meisterschaft 22.01.2017

1.	Ronny Häring (CH)
2.	Simon Gartmann (CH)
3.	Jarno Möri (CH)
4.	Dani Müller (CH)
5.	Thomas Cavigelli (CH)

Internationales Rennen 21.01.2017

1.	Günther Bauer (D)	12 Punkte
2.	Josef Kreuzberger (A)	9
3.	Max Niedermaier (D)	9
4.	Charly Ebner (A)	9

NACHRICHTEN

ROCZEN: TRÜMMERBRUCH, OP AM MONTAG

Vor Redaktionsschluss dieser MSA kam aus dem Klinikum in Anaheim, wo sich Ken Roczen befindet, die Nachricht, dass er sich einen Trümmerbruch des linken Unterarms zugezogen und zusätzlich den Ellenbogen ausgekugelt hat. Eine OP, bei der die verschobenen Knochen gerichtet werden sollen, war für Montag vorgesehen. Ein Ausfall für Wochen oder sogar für die gesamte SX-Saison (bis 6. Mai) ist unvermeidlich.

GP-STRECKE LIEROP WIRD GESCHLOSSEN

Traurige Nachricht aus den Niederlanden: Die berühmte Sandstrecke „Herselsebos“ in Lierop soll ab dem 1. Juni nach richterlichem Beschluss geschlossen werden. Trotz breiter Unterstützung der örtlichen Bevölkerung seit 1982 hat die Justiz einem einzelnen Bewohner wegen vermeintlicher Lärmbelästigung stattgegeben. Die Strecke war zwischen 1994 und 2013 Austragungsort von 16 GP in allen Soloklassen. Zahlreiche GP-Stars wie MX2-Weltmeister Jeffrey Herlings und KTM-Fahrbetreuer Joel Smets unterstützen eine Online-Petition für eine Umkehrung des Beschlusses.

ISSPEEDWAY-GP-WILDCARD FÜR HANS WEBER

Für große Überraschungen sorgte die Vergabe der beiden permanenten GP-Wildcards durch die FIM: Nicht der schon 2016 wegen Verletzung durchs Sieb gefallene Harald Simon erhielt ein Ticket, sondern der in Strömsund Siebtplatzierte Hans Weber und der Achte von Ylitornio, der Schwede Svensson. Damit wären erstmals in der Historie vier Deutsche im GP gestartet. Doch Stefan Pletschacher brach sich am Sonntag in Steingaden im Finale ein Schultergelenk und wird voraussichtlich bis zum GP-Start am 4. Februar nicht fit sein. Für ihn käme als erster Nachrücker Harald Simon ins GP-Feld.

Die neuen Helden der Dakar

Die beiden Motorräder des indischen Herstellers Hero lieferten die Überraschung der diesjährigen Dakar. Doch sie sind das Produkt langjähriger Erfahrung und stecken voller deutscher Technik.

Von: Imre Paulovits

Die Freude war überschäumend. Der Portugiese Joaquim Rodrigues und der Inder C.S Santosh führen nebeneinander durch die Straßen von Buenos Aires bis zur Zielrampe, und das ganze Hero-Team lag sich in den Armen. Die indische Marke hatte bei ihrem ersten Dakar-Auftritt beide Fahrer ins Ziel gebracht, Rookie Joaquim Rodrigues kam gleich auf Platz 10 bei seiner ersten Dakar.

Doch so neu der indische Hersteller bei der schwierigsten Rallye der Welt auch war: Erfahrenen Rallye-Besuchern kamen die Motorräder genauso bekannt vor wie die Truppe, die sie betreute. Gebaut und vorbereitet wurden sie bei Speedbrain im bayerischen Weißenburg und haben bereits eine lange Entwicklungsgeschichte.

Speedbrain unter der Leitung von Wolfgang Fischer war einst für die Rallye-Einsätze von BMW und dann von dessen Tochterfirma Husqvarna verantwortlich. Nachdem Husqvarna an KTM verkauft wurde, entwickelte Speedbrain die Rallye-Motorräder in Eigenregie weiter und absolvierte mit ihnen erfolgreiche Kundeneinsätze. „Die Rallye-Husqvarna hatte Speedbrain selbst konstruiert, so konnten wir sie auch weiter einsetzen, indem wir sie als Speedbrain homologierten“, erzählt Wolfgang Fischer.

Rallye-Einsatz für Weltfirmen

Daneben wickelte Speedbrain aber auch den Werkseinsatz von Honda ab. Ex-Husqvarna-Presseschef Martino Bianchi war von Honda als Rallye-Teamchef engagiert worden. Er kannte die Expertise des deutschen Spezialisten und brachte sie in das Honda-Projekt mit ein.

„Doch als Honda seine Zentrale



Guter Rookie: Joaquim Rodrigues behielt kühlen Kopf und wurde Zehnter

»WIR SIND STRATEGISCHER PARTNER VON HERO UND HABEN EINEN VERTRAG FÜR MEHRERE JAHRE. DIE DAKAR WAR NUR DER ANFANG.«

Wolfgang Fischer

für MotoGP, Rallye und Trial in Barcelona eingerichtet hatte, übernahmen sie den Rallye-Einsatz selbst, und wir sahen uns nach einem neuen Partner um“, so Fischer. „Dabei kam uns entgegen, dass zur gleichen Zeit Dr. Markus Braunsperger, der aus unserer Ecke kommt, von BMW zu Hero ging und dort Entwicklungs-

vorstand wurde. Er hat in Indien ein Entwicklungszentrum für 500 Ingenieure eröffnet, denn Hero will nicht mehr nur kleine Motorräder bauen, sondern als größter Zweiradhersteller Indiens auf dem Markt der großen mitmischen.“

Die Dakar passte dabei gut ins Konzept, denn Hero hatte gerade ein Werk in Kolumbien für den südamerikanischen Markt eröff-

net. Speedbrain hatte ein einsetzbares Motorrad, dessen Weiterentwicklung wiederaufgenommen wurde.

Das tolle Ergebnis soll aber erst der Anfang gewesen sein. „Unser Vertrag läuft für mehrere Jahre“, verrät Fischer. „Wir sind strategischer Partner von Hero und werden die Bikes für sie weiterentwickeln.“ ■



Die Motorräder wurden von Grund auf bei Speedbrain in Weißenburg gebaut

**MOTOR
SPORT**
aktuell

TOP AUSSTATTUNG

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus
plus **MANNESMANN-Werkzeugbox** sichern!

MANNESMANN-Werkzeugbox

Die 155-teilige Box bietet Ihnen alle gängigen Schraubwerkzeuge und Feinmechaniker-Zangen, besonders übersichtlich sortiert in einem stabilen Stahlblechkoffer. Ebenfalls enthalten: kompletter Steckschlüsselsatz, Hammer, Bandmaß, Klein-eisensortiment, Rollgabelschlüssel u.v.m.
Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm
Zuzahlung 1,- €.

BRÜDER
MANNESMANN
WERKZEUGE



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Miss Owerschlep (Worsitz), Christina Dohmann, Dr. Michael Rütty, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 15% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1579513

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 93,50 € zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung. Mein Extra, die Werkzeugbox, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,- € (A), 149.00 Sfr. (CH). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihren Töchtern 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 DE77220000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum	Unterschrift
	X

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



Audi S5 Liebhaberfahrzeug, EZ 4/2009, 75000 km, 260 kW (354 PS), Meteorgrau Perfekt, Teilleder, Navi, Tel., Klima, Xenon, NR-Fahrzeug, VB 28.990,- EUR. Tel. 0172/7325428, jens.witzel@jens-witzel.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37022

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

Z3 M gesucht. 0171/4167106 H

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

H

JETZT SCHWENKBARE KÜPLUNG für 3er -4er -5er inkl. fachgerechter Montage u. Codierung für ab 920,- €. www.kupplung-vor-ort.com
Tel. 099333-902023 H

Z3 2,0, Bj. 99, 6 Zyl., 150 PS, 22000 km, topasblau, Leder schwarz, M-Ausstattung, VB 19.900,- €. Tel. 04122/81381

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

BMW

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

Z4 M gesucht. 0171/4167106 H

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

Z3 Coupé gesucht. 0171/4167106 H

BMW Alpina

Roadster S gesucht. 0171/4167106 H

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

alle Modelle mit wenig km gesucht, bis Baujahr 2005. 0171/4167106 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Corvette

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

1991er Coupé/Targa, quasar-blau-metallic, 5,7 Liter, Schaltgetriebe, Rennauspuff, 11000 km, US-Brief, Neuzustand, nie auf nasser Strasse gefahren. € 25.000,-. Fax 0034/968/134427

De Tomaso

Guara gesucht. 0171/4167106 H

Ferrari

328 GTS gesucht. 0171/4167106 H

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

308 GT4 gesucht. 0171/4167106 H

348 Spider gesucht. 0171/4167106 H

360 Challenge Stradale ges. 0171/4167106 H

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

kaufe jdn. grünen Ferrari. 0171/4167106 H

Jaguar

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

XJ 220 gesucht. 0171/4167106 H

Lotus

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

Maserati

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

Maserati Spyder wenig km ges. 0171/4167106 H

Mercedes

SLK 55 AMG wenig km gesucht. 0171/4167106 H

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

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

Originale AMG-Fahrzeuge gesucht, bis Baujahr 2000 - 0171/4167106 H

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

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

H

Mini

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

Porsche

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

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

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

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

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

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

www.sportscar-unit.de
Original Porsche Winterräder - Tel. +49(0)178/5091066 H

993 Targa gesucht. 0171/4167106 H

928 mit Handschaltung ges. 0171/4167106 H

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

968 CS gesucht. 0171/4167106 H

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

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

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 MOTORSPORT aktuell gehört zum
 Geschäftsbereich Automobil
 Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Jens Katemann, 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).
 Abonentenservice:
 Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 3206 8888,
 Telefax +49 (0)711 182 2550,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Leserbriefe

Quantensprung Zum MSA-Relaunch, MSA 5/2017

Gratuliere zum Relaunch von Motorsport aktuell. Sehr übersichtlich, gut gelungen. Kompliment!
 Walter Oberhauser,
 I-39057 Eppan

Ich freue mich sehr, dass Motorsport aktuell endlich wieder auf die Beine kommt. Ich hoffe, MSA hebt sich künftig endlich wieder ab vom Internet mit schönen und hintergründigen Geschichten. Die Ausgabe in dieser Woche war ein sehr gelungenes Beispiel: Besonders gerne habe ich die Geschichte über die CanAm-Rennserie gelesen. Ich hoffe auf viele weitere historische Geschichten – am besten jede Woche eine!
 Frank Lehmann,
 D-93059 Regensburg

Ich behaupte, einer der wenigen Leser zu sein, der alle, ja wirklich alle Ausgaben von Motorsport aktuell in den Händen gehalten und mehr oder weniger intensiv gelesen hat – von Ausgabe eins bis heute. Ein alter Leser also, deshalb empfinde ich es persönlich besonders schwer, mich an das neue Layout zu gewöhnen. Trotzdem muss ich anerkennen: Chapeau, die Umstellung ist gelungen, das Layout, Papier- und Druckqualität wurden der Zeit angepasst und übersichtlich. Für den seitherigen MSA-Standard ein Quantensprung – Bravo! Erlauben Sie mir trotzdem ein paar Anmerkungen: Zum Preis möchte ich nichts sagen, die Erhöhung war meines Erachtens schon länger überfällig. Fernsehprogramm und Panorama vermissen ich, aber Sie haben ja schon Besserung gelobt. Was ich noch kritisch sehe, ist, ob nicht durch die großzügigere Platz-, Druck- und Bildgestaltung Raum für Informationen verloren geht. Ich vermissen

die vielen Vier- und Sechszeler, die jede Menge an zusätzlichen Informationen gebracht haben. Aber unterm Strich: Die Neugestaltung ist gelungen, und den treuen Leser Frank Mentel werden Sie deshalb nicht verlieren.
 Frank Mentel,
 D-74206 Bad Wimpfen

Als Powerslide- beziehungsweise MSA-Abonnent seit über vier Jahrzehnten bin ich positiv überrascht über die Neugestaltung. Als ehemaliger Motorsportfunktionär am Österreicher interessiert mich natürlich nicht nur die Hintergrundberichte, sondern auch die bis jetzt sehr ausführlichen Ergebnislisten. Denn diese sind nur in der MSA ausführlich dargestellt worden. Wenn ich mir nun den Bericht über die 24h-Series aus Dubai ansehe, habe ich die Befürchtung, dass in Zukunft nur mehr die Erstplatzierten zu sehen sind. Die Saison fängt ja erst an, daher diese Bitte. Dass die MSA nun einen Tag später im Briefkasten liegt, nehme ich für eine ausführliche Berichterstattung gerne in Kauf.
 Peter Hirtler,
 A-8720 St. Margarethen

Nach den zahlreichen Reaktionen auf das neue Layout fühle auch ich mich genötigt, meinen Senf dazuzugeben. Grundsätzlich kann ich nur Küchenpapst Alfons Schubeck zitieren: „Wos wuist'n do meckern?“ Material und Bilder toll. Qualitativ definitiv eine Aufwertung. Sehr positiv ist der Wegfall der fliegenden Blätter durch die Klammerung. Über die Berichterstattung gab es noch nie Negatives zu sagen. Einen Kritikpunkt habe ich, der hat aber nichts mit dem neuen Erscheinungsbild zu tun: Ich würde mir für die Zukunft eine umfangreichere Berichterstattung zum Thema NASCAR wünschen. Ich denke, die Fangemeinde ist in den letzten Jahren im deutschsprachigen Europa stark gestie-

gen, nicht zuletzt durch die tollen TV-Übertragungen.
 Mike Schilde, CH-7247 Saas i.P.

Zunächst einmal möchte ich Ihnen ein großes DANKE sagen für die neue Aufmachung der MSA, die ich seit 1982 lese. Sehr gelungen, sowohl was die Bildqualität und auch den Textinhalt betrifft. Hier möchte ich besonders Michael Schmidt hervorheben – ein Fachmann vom Allerfeinsten! Vielen Dank für den grandiosen Bericht über die Can-Am-Serie! Zum Thema Electric-GT-Meisterschaft: Wenn das die Zukunft sein sollte, dann ist es nicht mehr meine Welt! Wer jemals einen Matra MS 670 in Spa, einen Jaguar XJR 9 LM auf der Hunaudières-Geraden in Le Mans oder einen V12 Ferrari F1 in Monaco hat erleben dürfen, der weiß, was ich meine: Gänsehaut pur! Motorsport muss laut und brachial klingen – und nicht wie mein Haarfön!

Andreas Ringel, per E-Mail

Ich war sehr überrascht vom neuen Erscheinungsbild. Nach anfänglicher Skepsis bin ich sehr erfreut über die Verbesserungen. Das neue Layout ist erfrischend, die Papierqualität ist deutlich verbessert. Auch die spektakulären Bilder sind noch schöner im Heft abgebildet. Der Inhalt ist wie immer präzise, aktuell und gut recherchiert. Ich sehe den Relaunch als vollen Erfolg und werde weiterhin die einzig verbliebene Fachzeitschrift, die ein solch breites Spektrum anbietet, lesen und weiterempfehlen.
 David Oßwald, D-90766 Fürth

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 25. Januar

11.20	Formel-3-EM, Best of 2016	Motors TV
14.40	Asian Le Mans Series Zhuhai	Sport 1+
15.35	Asian Le Mans Series Fuji	Sport 1+
16.30	Asian Le Mans Series Buriram	Sport 1+

Donnerstag, 26. Januar

18.05	ROC Miami, Einzel	Sport 1+
21.10	ROC Miami, Nations Cup	Sport 1+

Freitag, 27. Januar

05.15	Rallye Monte Carlo, Special Stage	Sport 1+
06.15	Rallye Monte Carlo, Live Stage	Sport 1+
07.15	Rallye Monte Carlo, Power Stage	Sport 1+
12.10	ADAC GT Masters, Best of 2016	Motors TV

Samstag, 28. Januar

13.30	Macau Grand Prix 2016, Highlights	Motors TV
20.00	ISCC/24h Daytona, Rennen LIVE	Motors TV

Sonntag, 29. Januar

13.00	24h Daytona, Rennen LIVE	Motors TV
-------	---------------------------------	-----------

Montag, 30. Januar

18.15	Rallye Monte Carlo, Highlights	Motors TV
19.05	ISCC/24h Daytona, Rennen Highlights	Motors TV

Dienstag, 31. Januar

01.55	FIA WEC, Best of 2016	Motors TV
-------	-----------------------	-----------

Motorrad

Freitag, 27. Januar

03.40	Supermotocross R&M Cup	Motors TV
-------	------------------------	-----------

Samstag, 28. Januar

14.20	Le Touquet Enduropale 2016	Motors TV
-------	----------------------------	-----------

Livestreams

Samstag, 28. Januar

20.30	ISCC/24h Daytona, Rennen LIVE	
	www.imsa.com	

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

28.1.	Eisrennen/Trophée Andros, Clermont-Ferrand	F
28./29.1.	Sportwagen/ISCC, 24h Daytona/Florida	USA
5.2.	Langstrecke/12h Bathurst	AUS

Motorrad

28.1.	AMA Supercross, Phoenix/Arizona	USA
28.1.	Eisspeedway, St. Johann	A
29.1.	Motocross, Riola Sardo	I
29.1.	Eisspeedway, Weißenbach	A
4.2.	AMA Supercross, Oakland/Kalifornien	USA
4./5.2.	Eisspeedway GP, Togliatti	RUS
5.2.	X-Trial/Trial-WM, Barcelona	E
5.2.	Enduro du Touquet/Enduropale	F

Vorschau



Die IMSA-Serie gibt beim 24h-Rennen in Daytona ihr Saisondebüt 2017



In Malaysia beginnen die Tests mit den neuen MotoGP-Bikes



Interview: Gerhard Berger über die Zukunft der Formel 1



Trophée Andros: Das Finale der spektakulären Eisdrifter

KW competition

„Die Technik, und nur
die Technik hat mich überzeugt.“



OLAF MANTHEY

Manthey-Racing 5-facher Gesamtsieger
24h-Rennen Nürburgring

WEIL AUF DER
NORDSCHLEIFE DAS
RICHTIGE FAHRWERK
ENTSCHEIDEND IST

FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK.

KW automotive GmbH
Aspachweg 14
74427 Fichtenberg
Telefon: +49 7971 9630-0
Telefax: +49 7971 9630-191

KW automotive (Schweiz) AG
Industriestrasse 13
CH-6343 Rotkreuz
Telefon: +41 41 798 11 05
Telefax: +41 41 798 11 06



www.KWsuspensions.de