

Aboservice: 70338 Stuttgart, Postvertriebsstück: Einzel bez. ZKZ 0914

MOTOR SPORT aktuell

NR.8 2017

Formel 1: Interview

So will Renault- Chef Abiteboul aus der Krise

Formel 1: Historie

Die Schätze im geheimen BMW-Depot



Max Verstappen

Der Retter der Formel 1

Deutschland €2,20

A €2,40 · CH sfr 3,50 · I €2,90

B, NL, LUX €2,60 · E €2,90



2h-Rennen in Bathurst
**Ferrari siegt beim
GT-Gipfeltreffen**



Interview Jorge Lorenzo
**Ducati-Neuzugang
über Start-Probleme**



MotoGP-Analyse
**Die Technik-Tricks
der neuen Bikes**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Dem Verstappen-Geheimnis auf der Spur S. 4
- Formel 1** Interview mit Renaults Sportchef Cyril Abiteboul S. 8
- Formelsport** Halo-Diskussion und weitere Formel-News S. 10
- Sportwagen** So gewann Ferrari die 12h von Bathurst S. 12
- Sportwagen** Hintergründe aus der Prototypen-/GT-Welt S. 18
- Rallye** Schweden-Vorschau und weitere Hintergründe S. 20
- Tourenwagen** Der Status quo im großen Klassenkampf S. 22
- Tourenwagen** Die komplizierte neue NASCAR-Welt S. 24
- Tourenwagen** Ladass Rettung und weitere News S. 25
- Historie** Die geheime Schatzkammer von BMW S. 26

Motorrad:

- MotoGP** Viñales Schnellster der Testwoche in Malaysia S. 30
- MotoGP** Interview mit Ducati-Neuzugang Jorge Lorenzo S. 32
- MotoGP** Die feinen Technik-Tricks der Werksteams S. 34
- Motorrad** News und Storys aus GP- und Straßensport S. 37
- Offroad** Supercross, Eisspeedway und weitere News S. 40
- Offroad** Interview mit Langbahn-Weltmeister Erik Riss S. 42

Leserservice:

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



12 12h-Rennen Bathurst: Die Analyse des GT-Gipfeltreffens



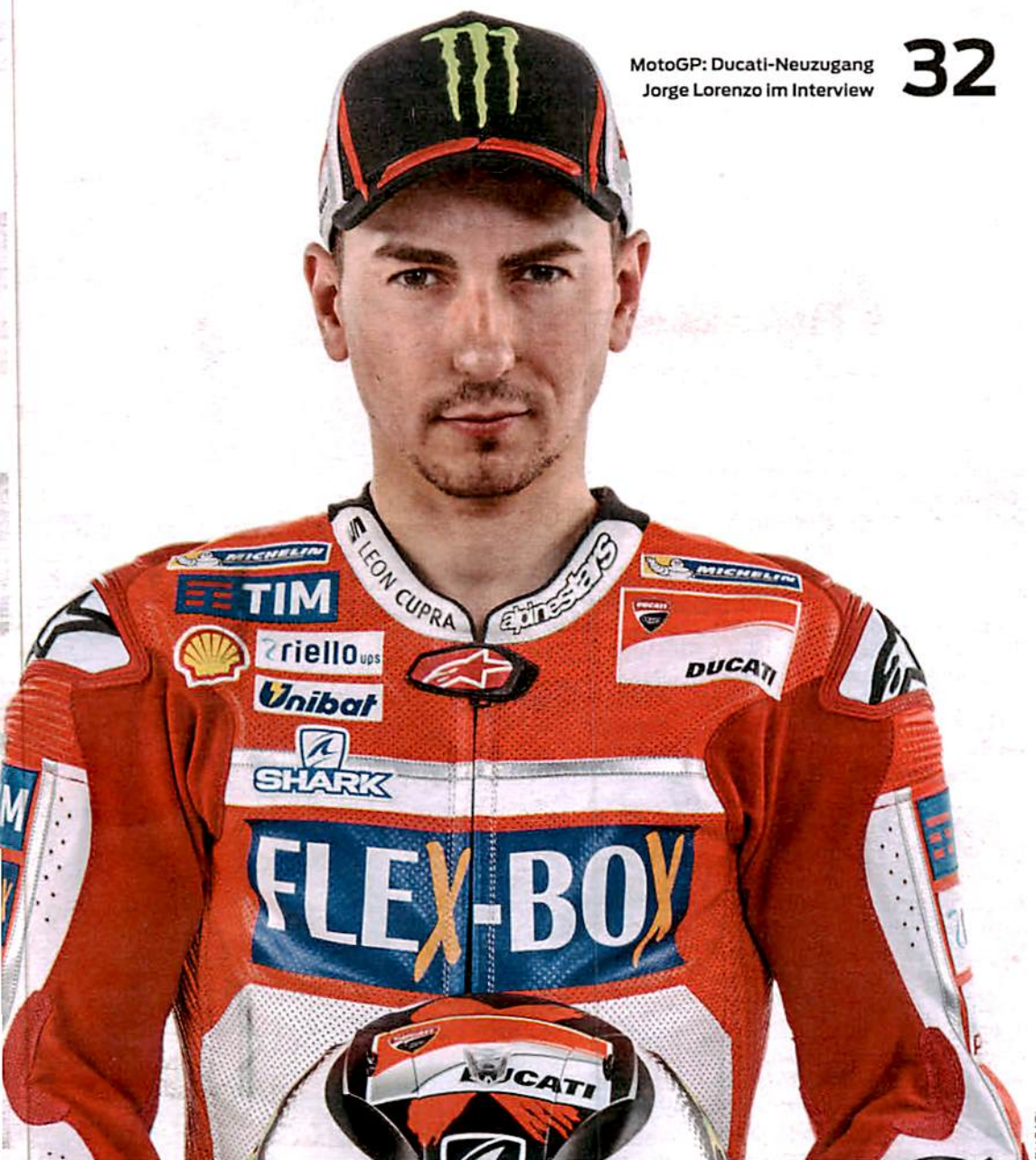
30 MotoGP: Die Technik-Geheimnisse der neuen Bikes



04 Formel 1: Das Phänomen Max Verstappen unter der Lupe

MotoGP: Ducati-Neuzugang
Jorge Lorenzo im Interview

32



RENAULT-NEUSTART

Beim Formel-1-Werksteam von Renault ging seit dem Comeback in der letzten Saison nicht viel voran. Dieses Jahr soll ein klarer Fortschritt zu erkennen sein, verspricht Cyril Abiteboul. Andreas Haupt hat den Sportchef im Interview gefragt, woran genau gearbeitet wurde. **Seite 8**

Vorschau WRC Schweden

Am kommenden Wochenende geht die Rallye-WM-Saison 2017 in ihre zweite Runde. Im Schnee von Schweden kann die neue WRC-Generation zeigen, wie schnell sie wirklich ist. Rainer Kuhn und Markus Stier haben die letzten Infos vor der winterlichen Skandinavien-Sause. **Seite 20**

TOURENWAGEN-CHAOS

Blicken Sie auch nicht mehr durch im Wirrwarr der vielen verschiedenen Tourenwagenklassen? Kein Problem! Nicht zuletzt durch die TCR könnte alles bald schon viel einfacher werden. Michael Bräutigam verrät den letzten Stand der Pläne und dröseln die Tourenwagen-Zukunft auf. **Seite 22**



Formel-1-Historie: Besuch in den
geheimen Hallen von BMW

26

Steht hier der neue Weltmeister?

Max Verstappen ist dem Wunderkind-Alter noch nicht mal entwachsen, da wird schon das nächste Wunder von ihm erwartet: Der 19-Jährige soll die Formel 1 retten. Und möglichst Weltmeister werden.

Von: **Elmar Brümmer**

Rasante Aufstiege ist Max Verstappen gewohnt, sie gehören zum Tempo seines Lebens. Seitdem Liberty Media und damit eine Marketing-Armada die Königsklasse übernommen hat, sind die Hoffnungen nicht nur sportlicher Natur. Tatsächlich soll der Gerade-Noch-Teenager jene Zielgruppe ansprechen, die der Formel 1 wegbriecht, kaum dass die jungen Leute den virtuellen Rennspielen entwachsen sind. Und wenn man sich den Fahrstil des Niederländers mal so anschaut, dann hat der alles, was ein Computerspiel ausmacht. Nur eben in echt und noch mit reichlich Emotionen gespickt.

Das hat Max Verstappen den anderen Nachwuchsfahrern wie Stoffel Vandoorne, Jolyon Palmer oder Pascal Wehrlein sicher voraus. Natürlich muss auch der Erfolg mitfahren, aber darüber machen sie sich weder im Bullen-Hauptquartier noch bei den Verstappens größere Sorgen oder überhaupt Gedanken. Das Rennjahr 2016, das er mit seinem ersten Formel-1-Sieg im ersten Rennen für Red Bull Racing, vier zweiten und zwei dritten Plätzen, 204 Punkten und Rang 5 in der Fahrerwertung abgeschlossen hat, soll nur ein Sprungbrett gewesen sein für höhere Aufgaben. Eine Art Basislager für die Mount-Everest-Besteigung: Tatsächlich, 2017 kann sein Jahr werden. Eine Art Retter der Formel 1, auf und neben der Rennstrecke. Über die Ambitionen muss man nicht groß sprechen. Die Chancen steigen nicht nur, weil ein Reglementwechsel ins Haus steht. Viel

lieber wäre ihm gleich ein Machtwechsel. Dass Mercedes nach dem Rücktritt von Nico „Mucki“ Rosberg nicht mehr so stark besetzt sein dürfte wie in der letzten Saison, spielt ihm zusätzlich in die Karten. Tatsächlich könnte das Duo Daniel Ricciardo/Max Verstappen künftig das fahrerisch beste im Zwanzigerfeld sein, von der jugendlichen Frische mal ganz abgesehen.

Lange bereit für den Titel

In der ersten Wortmeldung Verstappens in diesem Jahr, die im angesehenen niederländischen „Telegraaf“ zu finden war, gibt es eine programmatische Ansage auf die Frage, ob er sich denn bereit fühle für den Titel: „Absolut! Ich bin bereit, seit ich im Jahr 2015 mein erstes Rennen mit Toro Rosso bestritten habe.“

Er gibt aber gern zu, dass er in den vergangenen beiden Jahren noch ziemlich viel dazugelernt hat, vor allem auch auf der negativen Seite – Crashes, Materialprobleme, chaotische Boxenstopps – man erinnere sich nur an seinen eigenmächtig eingelegten Halt beim Großen Preis der USA. Und er machte intern, ob es das Team nun zugeben will oder nicht, seine Position klar. Die Rivalität zu Ricciardo, der sich im vergleichsweise biblischen Alter von 27 Jahren und in seiner achten Grand-Prix-Saison befindet, wird einer der spannendsten Punkte für die beiden Kontrahenten, für alle Zuschauer, aber auch

»DAS WICHTIGSTE IST, DASS MAN AN SICH SELBST GLAUBT – UND NICHT, DASS MAN ALLZU VIELE KOMMENTARE UND KRITIK LIEST.«

Max Verstappen

für Teamchef Christian Horner sein: „Spannungen werden da wohl nicht zu vermeiden sein“, weiß der Brite. Aber er fährt die Mercedes-Taktik: „Wir werden die Jungs weiterhin so behandeln wie bisher. Sie sollen fair und sauber gegeneinander fahren.“

Vorerst droht also keine weitere „Multi-21“-Affäre, wie bei den „Inteamfeinden“ Sebastian Vettel und Mark Webber. Im Gegensatz zu dem Heppenheimer und dem Australier mögen sich Verstappen und Ricciardo, nach Horners Eindrücken: „Daniel ist außerhalb des Autos wie ein großer Bruder für Max.“ Die Rennfahrgene wurden ihm natürlich von Papa Jos in die Wiege gelegt, der wie eine Eislaufmutter die Karriere des Sohnemannes betreut und vorangetrieben hat. Er selbst zwar kein überragender Grand-Prix-Pilot, aber einer, der die Gesetze des Geschäfts kennt. Das hat schon die frühe und richtige Orientierung hin zu Red Bull bewiesen. Das zeigen die öffentlichen Geplänkel mit Mercedes-Sportchef Toto Wolff. Und für alle Fälle hat man vermutlich auch schon ein Türchen nach Maranello geöffnet. Nicht nur für Liberty Media ist Max Verstappen ein wichtiger Aktivposten, auch für alle Rennställe mit Ambitionen geht es darum, die



78

Überholmanöver zählten Statistiker bei Max Verstappen in der Saison 2016. Seit der Erfassung der Daten im Jahr 1983 konnte noch kein Fahrer so viele Rivalen passieren.

gebauten Simulator zu Hause oder in der State-of-the-Art-Maschinerie in der Teamzentrale nicht lernen kann. Dabei handelt es sich schlichtweg um rohes Talent. Die letzten zehn Runden in Barcelona schlitterte er wie auf Eis, aber er rutschte eben nicht aus. Mit diesem Rückenwind und einem konkurrenzfähigen Auto unter sich, wirbelte er fortan das Establishment durcheinander. Wer nachträglich Formel-1-Berichte oder Aufzeichnungen der Rennen studiert, konnte seit dem späten Frühjahr den Eindruck bekommen, dass der Niederländer überholt wie kein anderer – von der Art, aber auch von der Anzahl her. Das trägt in keinsten Weise, wie die Statistik beweist: Mit 78 „echten“ Überholmanövern seinerseits sorgte

Zukunftsoptionen zu evaluieren. Gut möglich, dass zum Saisonende ein großer Ringtausch stattfindet. Solche Spekulationen meidet der Betroffene, wie er überhaupt ein Gemüt aus Kohlefaser zu besitzen scheint, was angesichts der vielen Zweikämpfe gegen alle Größen der Formel 1 und nach der Einführung einer „Anti-Verstappen-Überholregel“ gut zu besichtigen war. Max Verstappen hat mental und verbal eine ziemlich klare Linie, und jedwede Anfeindung aus dem Netz prallt an ihm ab: „Das Wichtigste ist doch, dass man an sich selbst glaubt – und nicht, dass man allzu viele Kommentare und Kritik liest.“ So früh im Stadium einer Karriere haben wirklich nur die später ganz Großen polarisiert – ob ein Senna, ein Schumacher oder ein Vettel. Natürlich geht der Traffic in den sozialen Netzwerken nicht spurlos an ihm vorüber, aber Verstappen hat sich selbst diszipliniert und in den Off-Modus geschaltet.

Kritik gibt Motivation

Das war ja nicht anders, als Toro Rosso damals die Verpflichtung des 17-jährigen bekannt gab. Heute erscheint die „Kindergarten“-Diskussion völlig überflüssig und weltfremd, aber sie kann einen etwas labileren Piloten schon ins Schwanken geraten lassen. Bei Verstappen wird Kritik offenbar grundsätzlich in Energie umgewandelt. Er holt sich zusätzliche Energie bei seinen Gegnern: „Ich habe damals einfach gedacht, dass ich es allen Kritikern beweisen muss.“

Sein Trick ist dabei die immer noch jugendliche Leichtigkeit, mit der er verhindert, dass daraus zwanghafter Ehrgeiz entsteht. Wie gut er diesen internen Verdrängungsmechanismus beherrscht, war sehr gut beim Großen Preis von Spanien im vergangenen Frühjahr zu sehen, als er seine Beförderung zu Red Bull gleich mit dem ersten Sieg krönte. „Ich dachte nur: Was für eine Erleichterung“, erinnert er sich heute abgeklärt. Schon auf dem Circuit de Catalunya aber zeigte sich, dass Verstappen nicht bloß ein wilder Gasfuß ist, sondern sich Rennen einteilen kann. Im taktischen Kampf gegen Kimi Räikkönen, den erfahrensten Piloten im Feld, teilte er sich die ihm zur Verfügung stehenden Reifensätze minutiös ein. Das sind Fähigkeiten, die man in den ausdauernden Stunden im selbst-



Keine Bange: Verstappen zeigt, was er von der Kritik seiner Kollegen hält



Respekt der Gegner: Verstappen löste Vettel als jüngsten GP-Sieger ab



Ein Team: Vater Jos und Sohn Max eint das gleiche Fahrtalent. Insider sagen: Der Junior ist cleverer auf der Strecke

WOLFGANG WILHELM

RED BULL

RED BULL



Die Nummer 1: Nach nur 24 Rennen gab es in Barcelona den ersten Siegerpokal. Mit dem Gewinnen war er so schnell wie Nelson Piquet

er für einen Rekordwert. Er legte dabei eine Attitüde an den Tag, die viel von der Unverfrorenheit eines Juan-Pablo Montoya oder Jacques Villeneuve besitzt – jenen beiden Ex-Stars, die überwiegend lobende Worte für den Shootingstar finden. Also ist der Kampf gegen das Establishment doch etwas Generationen-übergreifendes.

Superstar von São Paulo

Ein Husarenstück wie Verstappens Auftritt beim Großen Preis von Brasilien ist wenigen Newcomern vergönnt, die Leistung im launischen Regen von Interlagos war ein fahrerisches Gesamtkunstwerk. Die Kollegen von auto motor und sport bedauerten zutiefst, dass sie in ihrer Einzelkritik als Maximalpunktzahl nur eine „Zehn“ vergeben können – Verstappen hätte locker elf Punkte für seinen dritten Platz verdient gehabt. Aber auch ohne diese Ehre war das Schauspiel von São Paulo eines, das den Niederländer auf der großen Bühne etabliert – als einen der Hauptdarsteller. Eine Superstar-Werdung in 13 zum Teil gigantischen Manövern, die ihn nach Augenzeugenberichten wie einen Außerirdischen erscheinen ließen. Aber auch an den Fernsehschirmen war zu erkennen, mit

welchem Mut und vor allem: Instinkt sich Verstappen außen im Nassen eine Linie suchte, auf die sich offenbar sonst niemand traute. Er hatte mit dem Red Bull und frischen Regenreifen auch die besten Waffen, klar, aber trotzdem muss man in der Gicht erstmal so schlafwandlerisch die Linie mit dem besten Grip finden, die Verstappen Runde um Runde in das Schmuttelwetter zirkelte – und dabei auch mit reichlich Verkehr zu tun hatte.

Wer sich über ein paar Umläufe wehren konnte, durfte schon glücklich sein. Aber Niedergerungen wurden sie trotzdem. Solche Leistungen mussten selbst ehemalige Verstappen-Skeptiker wie Sebastian Vettel anerkennen, der sich von den Aktionen des Niederländers (besonders beim Großen Preis von Mexiko) zu überzogenen fahrerischen und verbalen Äußerungen hatte hinreißen lassen. Vereinfacht ausgedrückt traf da das F-Wort auf das V-Zeichen für Victory. Der junge Mann, der so polarisiert wie kein anderer und einen Fahrstil pflegt, als ob Lewis Hamilton, Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen zugleich in ihm stecken würden, hat etwas ungeheuer Gewinnendes an sich. Und damit ist nicht nur sein breites Lachen gemeint. ■



Wohnzimmer-Simulator: Verstappen übt unter Aufsicht des Dackels



Ein Mann für die Kids: Verstappen mobilisiert die Jugend

**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, 70182 Stuttgart, Brühlweg 11, Postfach 10153, 70113 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
Dr. Michael Reithy, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmens-AG Hamburg, HRB 39732.

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
	19
Straße, Nr.	
PLZ	Wohnort
Telefon	E-Mail

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die 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



Renault-Sportdirektor Cyril Abiteboul über die gesteckten Ziele und die Entwicklung für 2017, die Veränderungen in Enstone und seinen neuen Topfahrer Nico Hülkenberg.

Von: **Andreas Haupt**

Wie laufen die Vorbereitungen für die neue Saison?

Wir sind im Plan. Die drei großen Crashtests hat unser Chassi schon bestanden. Es ist viel Arbeit, das neue Auto nach den neuen Regeln aufzubauen. Jedes Teil ist neu, die Produktion läuft auf Hochtouren. Es ist eine sehr hektische und spannende Phase zugleich. Wir arbeiten in zwei oder drei Schichten – je nach Bereich und inklusive Wochenende. Bei uns kommt hinzu, dass wir den Rennstall zusätzlich umbauen.

Was wird verändert?

In den letzten fünf Jahren wurde nicht viel Geld investiert. Seit wir Lotus übernommen haben, ist die Teamgröße in Enstone von etwa 470 auf rund 580 Angestellte angewachsen. Wir werden noch mehr Ingenieure holen. Das müssen wir, um aufzuschließen. Wir haben wichtige Schlüsselpositionen besetzt. Zum Beispiel ist Ciaran Pilbeam von McLaren gekommen und übernimmt bei uns die Rolle als Chef-Renningenieur. In Enstone arbeiten wir an der Infrastruktur mit neuen Einrichtungen, wie zum Beispiel einer Lackiererei und besseren Werkzeugen. Alle Umbauten sind im Sommer hoffentlich abgeschlossen. Die größten Veränderungen in der Motoren-



Cyril Abiteboul

Geburtstag: 14. Oktober 1977

Geburtsort: Paris

Herkunftsland: Frankreich

KARRIERE

2001: Eintritt bei Renault

2007: Entwicklungsdirektor

(Business) Renault F1-Team

2010: Geschäftsführer

2011: Stellvertretender Sport-

direktor in Viry-Châtillon

2012: Teamchef Caterham

2014: Sportdirektor Renault

Sport F1

„Wir wollen Mercedes 2018 übertrumpfen“

fabrik in Viry-Châtillon haben wir letztes Jahr vorgenommen. Wir haben viel Geld investiert und besitzen drei Einzylinder-Prüfstände. Remi Taffin wurde Technikchef. Cyril Dumont kam von Porsche, wo er unter anderem Renningenieur von Nico Hülkenberg war. Er ist jetzt unser Einsatzleiter in Viry. Wir beschränken uns dort eher auf gezielte Verpflichtungen, um Zugang zu neuen Konzepten und Innovationen zu bekommen.

In welchen Bereichen werden Leute geholt?

In allen. Wenn wir mehr Aerodynamiker haben, die Ideen einbringen, brauchen wir auch neue Designer, die sie umsetzen. Und wenn man mehr Designer hat, braucht man größere Produktionsstätten, um die Teile in der vorgegebenen Zeit zu fertigen. Unsere Aerodynamikabteilung ist von etwa 80 auf 120, 130 Ingenieure gewachsen.

Frédéric Vasseur ist nicht mehr Teamchef. Sitzen Sie am Kommandostand?

Nein. Aber ich werde bei jedem Rennen sein und die Meetings der Teamchefs besuchen. Ich werde sicherstellen, dass die Harmonie in der Gruppe und zwischen den Fabriken in Enstone und Viry-Châtillon stimmt. Alan Permane und Ciaran Pilbeam werden die Aufgabe an der Boxenmauer bestens ausfüllen. Die Entscheidung, Frédéric nicht direkt zu ersetzen, beruht darauf, dass unser jetziges Management stark genug ist, die Aufgabe gemeinsam zu schultern.

Renault stellt sich neu auf, muss aber gleichzeitig ein wettbewerbsfähiges Auto bauen. Wie schwierig ist der Spagat?

Ob wir alles unter einen Hut gebracht haben, sehen wir auf der Strecke. Wir müssen akzeptieren, dass wir an zwei Fronten arbeiten. Aber wir suchen keine Ausreden. Wir möchten 2017 einen Schritt machen. Auf der anderen Seite muss das Manage-

ment an die mittelfristige und langfristige Zukunft denken. Wir müssen einen genauen Blick auf die Softskills werfen. Unsere Leute müssen sich in der Struktur wohlfühlen, weil der Erfolg an ihnen hängt.

Was sind die Ziele für 2017?

Unsere Roadmap ist gesteckt. 2020 wollen wir um die Meisterschaft fahren. Wenn wir dorthin wollen, müssen wir 2018 in der Lage sein, das ein oder andere Podest zu holen. Das bedeutet wiederum für diese Saison, dass wir im Mittelfeld mitmischen

»DIE MOTOREN WERDEN ZWISCHEN 900 UND 950 PS LEISTEN. WER MIT 1000 PS RECHNET, IST EIN BISSCHEN ZU OPTIMISTISCH.«

Cyril Abiteboul

müssen. Das ist alles andere als leicht. Aber wir haben berechnete Hoffnungen, zwischen Platz fünf und sieben zu landen.

Das bedeutet, regelmäßig zu punkten. Reicht das, um den Vorstand ruhig zu halten?

Renault ist nicht neu in diesem Sport. Wir kennen die Formel 1 seit 40 Jahren. Als die Entscheidung getroffen wurde, zurückzukehren, wussten alle, dass es knifflig wird. Das haben wir im letzten Jahr zu spüren bekommen. Aber wir haben eine langfristige Strategie. Wir müssen beweisen, dass wir auf der richtigen Flugbahn kreisen, und unsere gesteckten Ziele erreichen.

Warum ist Nico Hülkenberg der richtige Mann für diese Aufgabe?

Weil er ein toller Fahrer, Anführer und Botschafter ist. Ich denke, dass niemand seine fahrerischen



Cyril Abiteboul hat den Machtkampf gewonnen: Frédéric Vasseur ist weg

Fähigkeiten anzweifelt. Seine Leistungen sind bei Force India und aus seiner kurzen Zeit bei Porsche dokumentiert. Auf der anderen Seite ist er ein guter Botschafter und hat eine angeborene Führungsqualität. Genau das brauchen wir als Team, das neue Ingenieure, Talente und Sponsoren anziehen muss. Nico hat einen gewissen Level an Erfahrung, den er ins Team einbringt. Dadurch hilft er auch Jolyon. Gleichzeitig denke ich, dass sein Profil noch immer entwickelt werden kann, und dabei kann ihn Renault unterstützen.

Hat er Ingenieure von Force India mitgebracht?

Nein. Nico ist ein selbstbewusster Mensch, und ich denke, dass er sich in unserer Struktur bereits sehr wohlfühlt.

Renault baut für 2017 eine komplett neue Antriebseinheit. Wird die 1000-PS-Marke geknackt?

Ich denke, dass die Spitzenleistung der Antriebseinheiten zwischen 900 und 950 PS liegen wird. Die Teams, die mit 1000 PS rechnen, sind vielleicht ein bisschen zu optimistisch. Ich denke, nicht einmal Mercedes wird das schaffen. Aber diese Leistung ist innerhalb des aktuellen Reglements auf jeden Fall erreichbar. Wir haben einige radikale Konzepte in der Pipeline, um über diese Marke zu springen. Jedoch nicht für diese Saison. Dazu brau-

chen wir mehr Zeit.

Reicht der Schritt, um Mercedes einzuholen?

Wir nehmen nicht an, dass wir zum Saisonstart auf Augenhöhe mit Mercedes sind. Aber wir glauben gerne, dass wir nahe genug dran sind, damit Red Bull gegen sie kämpfen kann, wenn sie ein gutes Chassis bauen. Und ich bin sicher, das werden sie. Unser Ziel ist es, Mercedes 2018 beim Motor zu übertrumpfen. Dieses Jahr sollten wir noch etwas hinter ihnen zu sein.

Hilft es, dass die Token-Regelung abgeschafft wurde?

Wir haben 2016 die größten Fortschritte gemacht, obwohl wir die wenigsten Token eingesetzt haben. Das Token-System wurde hauptsächlich abgeschafft, weil es den Zweck nicht erfüllt hat, die Leistung zwischen den Herstellern anzunähern. Die Regeln sollten auch einfacher werden. Ich denke nicht, dass es unseren Entwicklungsprozess für diese Saison beeinträchtigt hätte, wenn das Token-System noch bestehen würde.

Abschließend noch ein Wort zu Bernie Ecclestone.

Ich habe die Zeit mit ihm genossen. Er hat die Formel 1 aufgebaut, er war selbst Teil der Show. Bernie war das System. Es gab für Liberty keine Alternative, als das Management auszutauschen, wenn sie etwas ändern wollen. ■

Formel 1

Halo: Mehr Schaden als Nutzen



Die Mehrheit der Fahrer lehnt den Halo ab. Die Teams sowieso. Der Weltverband gibt aber nicht so schnell auf – weil zu viel Geld in die Halo-Entwicklung investiert wurde. Doch die FIA sollte einsehen: Der Nutzen des Halo ist geringer als der Schaden, den er anrichtet.

Von: **Michael Schmidt**

Zugegeben: Ich bin befangen. Als ich das erste Mal den Halo sah, also jenen Heiligenschein rund um das Cockpit, da kam mir sofort in den Sinn: Dieser Halo darf nie kommen. Er wird uns noch die letzten Fans kosten, weil das kein Rennauto mehr ist. Dieses Provisorium über dem Fahrerkopf passt nicht zum Rest des Autos. Jede Eleganz darunter wird die Klobrille aus Titan optisch erschlagen. Wenn er nur hässlich wäre, wäre das ja erträglich. Über Geschmack lässt sich streiten. Nein, er sieht einfach lächerlich aus, so wie diese Ameisenbären-Nasen 2014. Und einem Rennauto kann man nichts Schlimmeres antun, als es lächerlich aussehen zu lassen. Meine schlimmsten Befürchtungen wurden durch die Testfahrten in der zweiten Saisonhälfte 2016 nur noch bestätigt. Die Autos mit Halo sind ein schlechter Witz. Aus der Perspektive der Cockpit-Kamera sieht es aus, als trüge das Auto einen Rettungsring.

Dann gleich Tempo 100

Jetzt aber mal ernst. Steht nicht alles, was Leben rettet, über dem Wunsch nach einer perfekten Optik? Ich finde: So einfach kann man es sich nicht machen. Mit diesem Argument müsste man ein Tempolimit von 100 km/h auf der Rennstrecke einführen. Weil man sich immer 100 Unfallszenarien ausdenken kann, bei denen ein Rennfahrer auch mit Halo stirbt.



Sieht so die Zukunft der Formel 1 aus? Halos zerstören die Optik der Autos

»MAN KANN EINEM RENNAUTO NICHTS SCHLIMMERES ANTUN, ALS ES LÄCHERLICH AUSSEHEN ZU LASSEN.«

Emotionen mal beiseite. Was bringt der Halo? Er würde zum Beispiel helfen, dass ein herumirrendes Rad den Fahrer nicht am Kopf trifft. Stimmt. Doch in der Formel 1 sind die Radträger bereits so gut am Auto festgezurr, dass selbst bei einem Mega-Unfall wie von Fernando Alonso in Melbourne alle Räder am Auto bleiben. Und in diesem Jahr halten die Radseile noch einmal zwei Tonnen mehr aus. In den kleinen Klassen wäre es billiger, stärkere Radseile einzubauen, als sie zu zwingen, einen Halo zu montieren. Ein Halo hält auch kleinere Objekte davon ab, den Fahrer zu treffen, sagt die FIA. Das bezweifle ich. Wir hatten seit 1950

drei Unfälle dieser Art. Tom Pryce und der Feuerlöcher Felipe Massa und die Feder. Justin Wilson und die Crashstruktur. Ich wage zu behaupten: Den Feuerlöcher hätte nichts aufgehalten. Und die Feder wäre möglicherweise auf Massas Körper abgeleitet worden – mit schlimmeren Folgen.

Bei Unfällen, bei denen das eine Auto auf das andere klettert, stehen die Chancen 50:50. Je nachdem, wie das gegnerische Auto über das Cockpit rutscht, kann es Leben retten oder zerstören. Man stelle sich vor: Das fliegende Fahrzeug hakt mit dem Frontflügel oder der Kufe des Unterbodens am Halo ein und reißt das andere Auto mit. Da wird der Unfallgegner schnell zum Totschläger. Der Unfall von Wilson hätte nie passieren dürfen. Eine Crashstruktur ist dazu da, sich zusammenzufalten, und nicht, in einem Stück abzufallen. Dallara hat an diesem Manko gearbeitet. Inzwischen werden die Knautschzonen von innen mit einem Seil gesichert.

Die FIA meint es mit ihrer Sicherheitskampagne gut. Keiner

kann den letzten beiden Präsidenten Max Mosley oder Jean Todt vorwerfen, sie hätten sich nicht genug um die Sicherheit gekümmert. Im Gegenteil: Sie haben sie revolutioniert. Doch manchmal muss man abwägen zwischen einem Nutzen für einen extrem unwahrscheinlichen Fall und dem Schaden, den man anrichtet. Auch wenn die Entwicklung des Halo viel Geld gekostet hat: Es war auch dann nicht umsonst investiert, wenn der Halo jetzt nicht kommt. Vielleicht gibt es etwas Besseres. Eine Cockpitkanzel zum Beispiel. Mit der könnte ich leben. Sieht wenigstens elegant und im Idealfall auch modern aus. Nico Hülkenberg ist einer der Halo-Gegner. Er bringt es auf den Punkt: „Der Halo passt nicht zur Formel 1. Das hat nichts mehr mit einem Rennauto zu tun.“ ■

RETURN TO SENDER

Thema: „Halo in der Formel 1“

Muss der Halo sein, oder kann die Formel 1 darauf verzichten? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Giovinazzi fährt Ferrari

Antonio Giovinazzi durfte in Fiorano erstmals einen Formel-1-Renner von Ferrari pilotieren. Auf das Renndebüt in der Königsklasse muss das italienische Talent noch warten.

Von: **Tobias Grüner**

Seit 2011 sehnt sich ganz Italien nach einem neuen Formel-1-Piloten. Damals absolvierten Jarno Trulli (Lotus) und Vitantonio Liuzzi (HRT) ihre letzten Rennen in der Königsklasse. Doch mit Antonio Giovinazzi ist nun endlich wieder ein vielver-

sprechendes Talent in Sicht. In seinem ersten GP2-Jahr verpasste der Rookie den Titel nur um acht Pünktchen. Zur Belohnung gab es die Beförderung in den Ferrari-Nachwuchskader. Als dritter Scuderia-Pilot steht vor allem Simulator-Arbeit auf dem Plan.

Italiener in einem Ferrari

Doch nun konnte der 23-Jährige sein Talent auch erstmals in einem echten F1-Auto zeigen. Auf der Teststrecke in Fiorano gab Giovinazzi in einem SF15-T aus der Saison 2015 sein F1-Debüt. Neben der Akklimatisierung mit dem V6-Hybrid-Renner stand die Daten-Korrelation zwischen dem Simulator und der Rennstrecke

auf dem Programm. „Wenn man als Italiener mit einem Ferrari die Garage verlässt, dann ist das natürlich eine großartige Erfahrung. Einfach ein tolles Gefühl“, strahlte der Neuling danach. Bis zuletzt hatte Giovinazzi gehofft, dass es schon 2017 mit einem Stammplatz in der Formel 1 klappen könnte. Der indonesische Ableger von KFC, der den Italiener in der GP2 als Sponsor unterstützte, war an der Übernahme des insolventen Manor-Teams interessiert. Doch die Gespräche wurden am Ende ergebnislos abgebrochen. Ob Giovinazzi neben seinem Ferrari-Job 2017 noch weitere Rennen fahren wird, ist noch nicht entschieden. ■

WIRD GP2 ZUR FORMEL 2?

Nach der Übernahme der Formel-1-Rechte durch Liberty Media hat die FIA einen neuen Anlauf gestartet, die GP2 unter ihre Fittiche zu bekommen. Schon 2017 könnte der Weltverband als Veranstalter auftreten und die höchste Nachwuchsklasse in Formel 2 umbenennen. Die FIA wollte die GP2 schon früher in das eigene Formel-System eingliedern. Das war aber bisher immer am Widerstand von Bernie Ecclestone gescheitert.

MCLAREN ÄNDERT NAMEN

Der neue McLaren wird die offizielle Typ-Bezeichnung „MCL32“ tragen. Er weicht damit von der gewohnten Nomenklatur des Rennstalls ab, die Ron Dennis 1981 eingeführt hatte. Der ehemalige Teamchef wählte für seine F1-Renner stets die Abkürzung MP4, gefolgt von der Seriennummer. Das Kürzel stand für „McLaren Project 4“. Mit der neuen Bezeichnung setzt McLaren ein Zeichen für das Ende der Ära von Ron Dennis.



Die Experten sind sich einig: Antonio Giovinazzi wird irgendwann in der Formel 1 fahren

Teams wollen weniger Strafen

Die vielen Strafen waren 2016 ein Ärgernis für Fans und Piloten. Doch die Formel 1 scheint aus ihren Fehlern zu lernen. 2017 soll wieder mehr Härte im Zweikampf erlaubt sein.

Von: **Michael Schmidt**

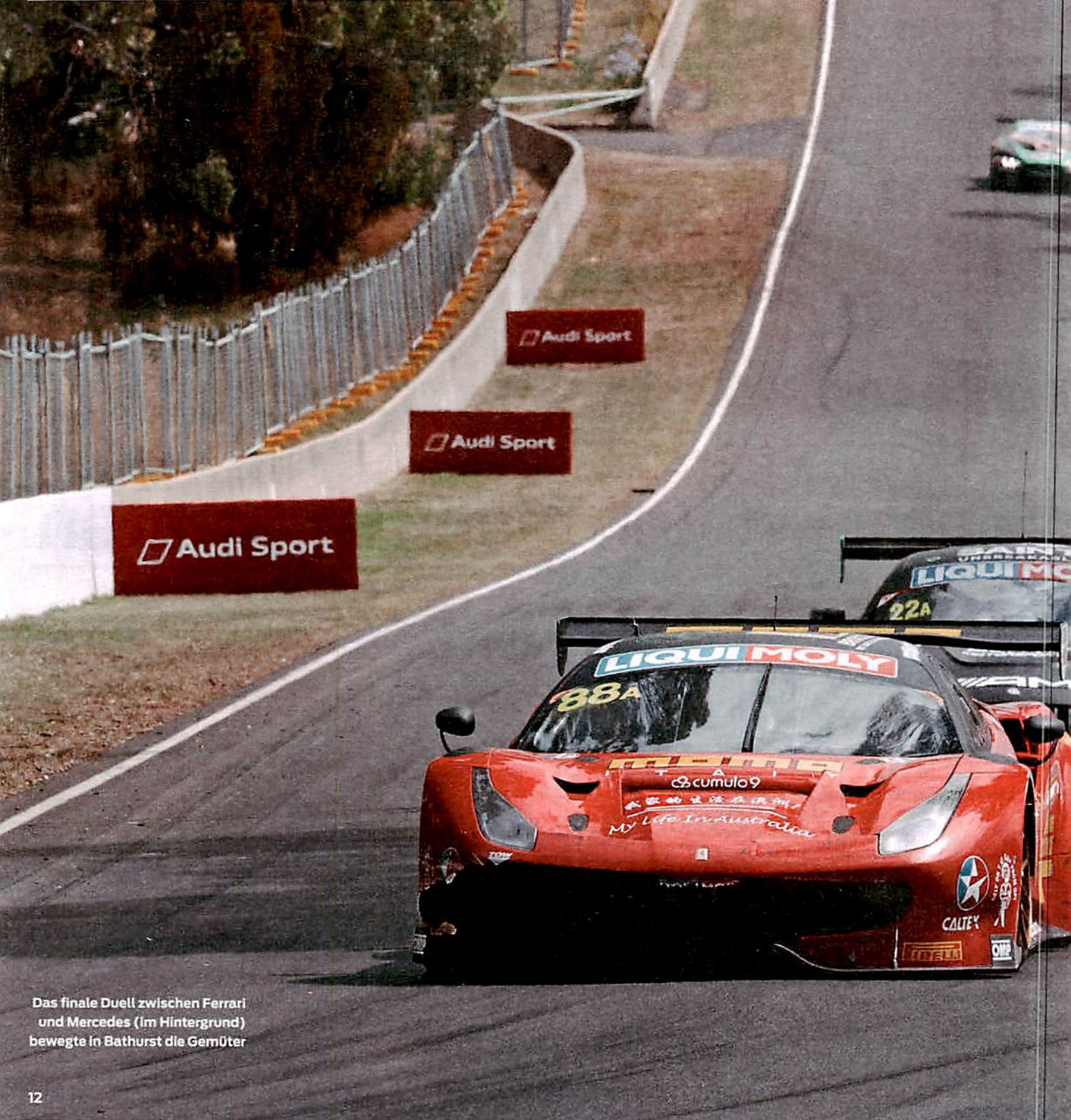
Die Teams haben erkannt: Strafen sind schlecht fürs Geschäft. Weil sie Ergebnisse verfälschen, für Konfusion sorgen und die Fahrer in Duellen vorsichtig werden. Nach dem GP Brasilien nahm sich deshalb die Strategieguppe des Themas an. Mit Erfolg: Bei ihrer Sitzung im Januar 2017 hat die F1-Kommission nun abgesegnet, dass die Sportkommissare nur noch einschreiten sollen, wenn es zu Un-

fällen kommt. Die Zahlen belegen, wie groß das Problem war. Im Verlauf der 2016er-Saison wurden in 21 Grands Prix insgesamt 139 Strafen ausgesprochen. Macht einen Schnitt von 6,6 pro Grand Prix. 31 davon entfielen auf Geldstrafen, 55 auf Versetzungen in der Startaufstellung, 39 auf Durchfahrt-, Zeit-, und Stop-and-Go-Strafen und 14 auf Verwarnungen. Zehn Fahrer bekamen gelbe Karten. Lewis Hamilton und Carlos Sainz mussten mit zwei Verwarnungen bis zum Schluss zittern. Bei der dritten hätte es Strafversetzungen gegeben. Im Sündenregister von Paris steht Daniil Kvyat an erster Stelle. Der Russe brachte es auf acht Strafpunkte. Beim angeblichen Bösewicht Max Verstappen sieht es dagegen nicht so schlimm aus. Verstappen bringt es auf vier Punkte und eine Verwarnung. ■

SO WURDE 2016 GESTRAFT

Grand Prix	Strafen gesamt	Geldstrafen	Startplatz- strafen	Zeit-/Boxen- strafen	Verwar- nungen
GP Australien	6	2 für 700 €	2	1	1
GP Bahrain	5	1 für 500 €	2	1	1
GP China	4	1 für 5000 €	2	1	–
GP Russland	9	3 für 1000 €	1	4	1
GP Spanien	4	2 für 1600 €	–	1	1
GP Monaco	9	1 für 700 €	5	3	–
GP Kanada	3	–	2	–	1
GP Europa	5	–	4	1	–
GP Österreich	8	3 für 800 €	7	4	4
GP England	8	3 für 2000 €	2	3	–
GP Ungarn	10	3 für 600 €	2	3	2
GP Deutschland	5	1 für 10000 €	3	1	–
GP Belgien	10	1 für 1000 €	8	1	–
GP Italien	7	3 für 700 €	2	2	–
GP Singapur	9	3 für 900 €	5	1	–
GP Malaysia	7	1 für 5000 €	3	3	–
GP Japan	5	–	3	–	2
GP USA	4	1 für 5000 €	–	2	1
GP Mexiko	5	–	1	4	–
GP Brasilien	3	–	1	2	–
GP Abu Dhabi	3	2 für 1200 €	–	1	–

Ferrari siegt beim GT3- Gipfeltreffen



Das finale Duell zwischen Ferrari und Mercedes (im Hintergrund) bewegte in Bathurst die Gemüter



Der GT3-Sport ist um eine Attraktion reicher: Das 12h-Rennen im australischen Bathurst hat sich nicht nur als Saisonstart der Intercontinental GT Challenge etabliert, sondern als eines der am besten besetzten GT3-Rennen – auf einer der besten Rennstrecken der Welt. Bei der 2017er-Ausgabe bissen sich sieben GT3-Herstellerteams an Ferrari die Zähne aus.

Von: **Marcus Schurig**

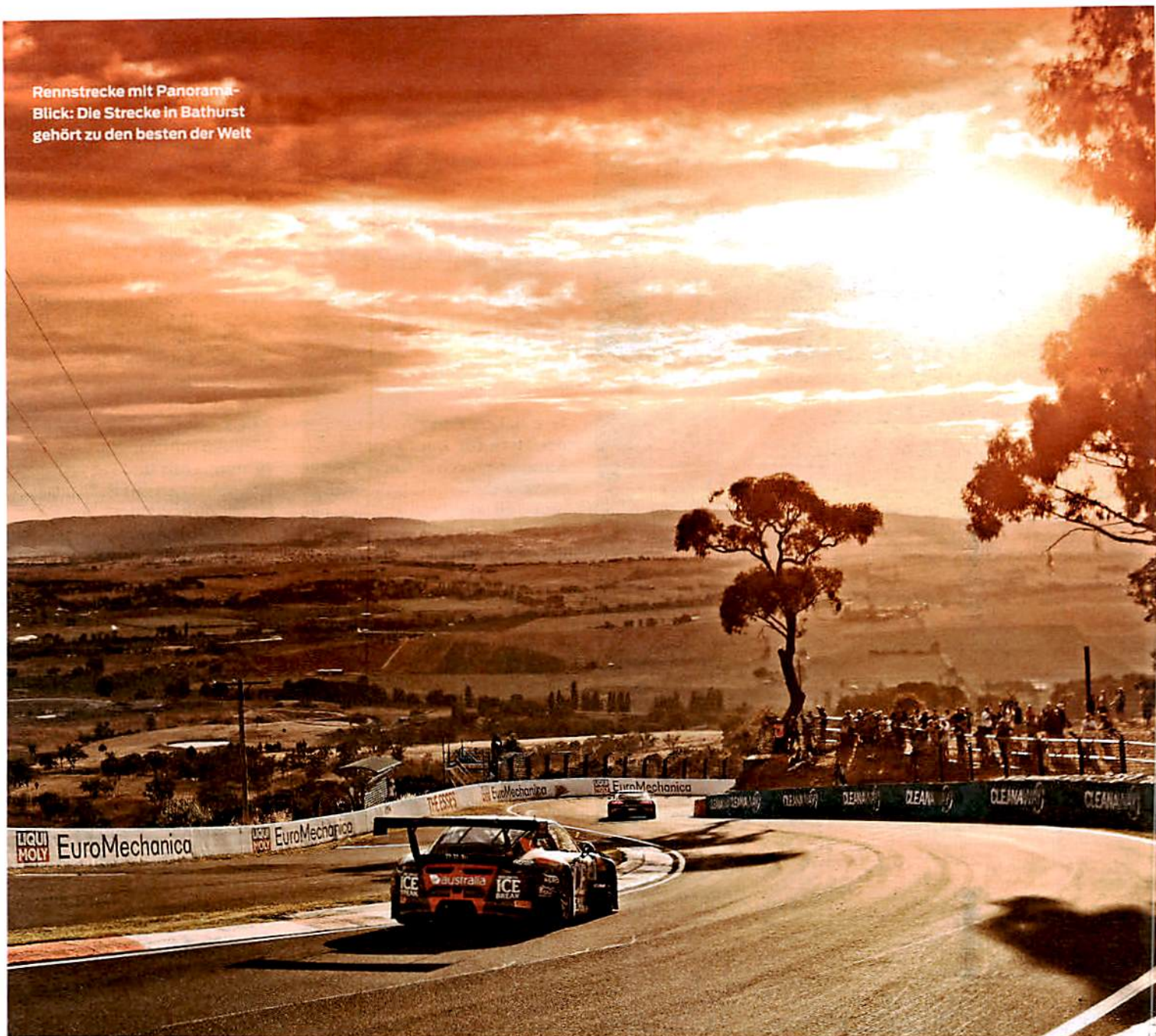
Nennen Sie, liebe Leser, als Motorsportfans und Insider, die besten GT3-Rennen der Welt: Können wir uns darauf verständigen, dass die beiden 24h-Klassiker am Nürburgring und in Spa sicher dazuzählen? Wenn man die üblichen Qualitätsfaktoren wie Güte der Strecke, Stärke des GT3-Feldes, Intensität der Werkseinsätze, Charakter des Events oder auch Zuschauerzuspruch als Maßstab anlegt, dann kommt hinter diesen beiden Rennen, wo GT3-Autos die Gesamtsiegerklasse stellen, nicht mehr viel, oder?

Falsch, denn die GT3-Landkarte hat ein neues, außergewöhnliches und spektakuläres Highlight – das 12h-Rennen im australischen Bathurst. Es hat ein paar Jahre gedauert, aber seit der 2017er-Ausgabe ist klar, dass das Rennen jetzt ein echter Klassiker ist: Acht Hersteller traten in Bathurst mit werksunterstützten GT3-Teams an, darunter mit Audi, Porsche, BMW und Mercedes auch die deutsche Topliga.

Das Rennen hat eine wechselhafte Geschichte, war ursprünglich ein Breitensport-Event, erst in den letzten Jahren gab es vermehrt Werkseinsätze. Aber der Durchbruch erfolgte in den letzten zwölf Monaten, als die Macher der australischen Tourenwagen-Serie V8 Supercars das Event unter ihre Fittiche nahmen und mit GT3-Promoter Stéphane Ratel eine internationale Neuausrichtung starteten. Jetzt bildet das 12h-Rennen in Bathurst den Saisonauftakt der Intercontinental GT Challenge (IGTC), zu der auch GT3-Rennen in Spa, Laguna Seca und Sepang zählen.

Das Konzept ist einleuchtend: Weil die GT3-Klasse eine globale Formel ist, hat Ratel die besten

Rennstrecke mit Panoramablick: Die Strecke in Bathurst gehört zu den besten der Welt



regionalen Events zu einer Serie verknüpft. Die Hersteller sollen ihre werksunterstützten Einsätze bei diesen Highlight-Rennen mit lokalen Teams vornehmen – das spart im Bathurst-Fall die extrem hohen Kosten für Fracht und Transport der Teams und Autos.

Die Strecke ist der Star

Die Rechnung scheint aufzugehen: In Bathurst waren 14 GT3-Autos von acht Herstellern mit reinrassigen Profi-Besatzungen genannt, dazu kamen sechs Fahrzeuge mit Pro-Am-Paarungen. Zusammen mit den GT4-Autos und lokalen GT-Klassen starteten 51 Fahrzeuge am berühmten Mount Panorama. Ein Grund für den großen internationalen Zuspruch ist natürlich die Strecke:

Die 6,213 Kilometer lange Piste zwei Fahrstunden westlich von Sydney gilt als die Miniaturausgabe der Nürburgring-Nordschleife: Wüst schlängelt sich die Piste den Mount Panorama rauf, rechter Hand die Felsvorsprünge, linker Hand harte Mauern, dazu extrem anspruchsvolle Kurven und zwei lange Geraden.

„Für mich ist das eine der besten Rennstrecken der Welt“, sagt Marc Lieb, der in einem Pro-Am-911 an den heiligen Berg des australischen Motorsports zurückkehrte. Fast alle Profis hatten ein Dauergrinsen im Gesicht, Lieb erklärt den Grund „Hier werden Fehler noch bestraft, da es keine Auslaufzonen gibt – das ist eine große Herausforderung.“ Der morgendliche Kaltstart am



Die Strecke am Mount Panorama gilt als der Heilige Gral des australischen Motorsports, auch wegen des traditionsreichen 1000-KM-Rennens der V8-Supercars. Die Höhendifferenz beträgt 174 Meter – bei nur sechs Kilometern Länge!

Renntag um 5.45 Uhr verdeutlicht das Gesagte: Nach nur sechs Rennrunden landete Audi-Pilot Frank Stippler, der sich einen Profi-R8 mit Robin Frijns und Markus Winkelhock teilte, nach einem minimalen Fahrfehler in der Mauer. Der Einschlag knockte Stippler kurz aus, sodass er eine Nacht zur Beobachtung im Hospital verbringen musste.

In der Tonart lief es für Audi das ganze Wochenende: Schon im Training fehlte Speed, man schaffte es nicht mal in das Top-10-Shootout. „Wahrscheinlich habe ich das Autofahren verlernt“, ätzte Christopher Mies, der den zweiten R8 mit Garth Tander und Christopher Haase pilotierte.

Mies hatte nach drei Stunden Feindkontakt, die Reparatur kos-

12H-BATHURST



Bentley schlüpfte dank des Mercedes-Crashes noch auf den dritten Rang



Die BMW-M6-Armada scheiterte mit Unfällen und Technikproblemen



Mercedes hatte alle Chancen auf Platz 2, aber Gisbergen patzte im Finale



Lieb, Long, Campbell und Calvert-Jones holten im Porsche den zweiten Platz

»JEDER FEHLER WIRD HIER, AM MOUNT PANORAMA, GNADENLOS BESTRAFT – DAS IST FÜR DIE PILOTEN EINE ECHE HERAUSFORDERUNG.«

Porsche-Pilot Marc Lieb

tete sieben Runden, damit war der Fisch für Audi geputzt. GT-Kundensportchef Chris Reinke verwies darauf, dass die BOP einen Teil zur Performance beitrug. Dazu reagiert der Audi R8 empfindlich auf Hitze – und am Renntag lagen 36 Grad an.

Das nächste prominente Opfer war Porsche: Nach zwei Stunden verhedderte sich Earl Bamber im einzigen Profi-Elfer im Verkehr, das Lenkgetriebe war beschädigt – Feierabend. Vorjahressieger McLaren fiel mit Technikgebrechen zurück, bei Nissan gab es an beiden Fahrzeugen Getriebe Probleme – innerhalb weniger Stunden konnte man mehrere Hersteller aus der Liste der Sieganwärter ausradieren.

Besonders bitter lief das Rennen für BMW, die zwei Profi-M6 GT3 und ein Nachwuchsauto mit Nico Menzel, Ricky Collard und „Ausbilder“ Jörg Müller genannt hatten. Das letztgenannte Auto konnte wegen eines Unfalls von Collard im Training erst gar nicht starten. Trotzdem blickten die Bayern mit Vorfreude aufs Rennen, weil sie beide Profi-M6 und ein Amateur-Auto mit Chaz Mostert ins Top-10-Shootout gebracht hatten.

Der Speed von BMW sorgte für hochgezogene Augenbrauen im Fahrerlager. Australische Medien hatten im Vorfeld berichtet, dass die BMW nach Tests in Bathurst zahlreiche Updates erhalten haben sollen. Fakt ist, dass ihnen im Vergleich zur Einstufung beim GT3-Weltcupfinale in Macau mehr Laderuck zugestanden worden war.

Der Speed war jedenfalls da, das Ergebnis aber nicht: Der M6 von DTM-Champ Marco Wittmann, Steve Richards und Mark Winterbottom kam im Rennen nur auf Platz 14, da man viele Runden mit der Reparatur der Servolenkung verloren hatte. Der

zweite Profi-M6 von DTM-Fahrer Timo Glock, Mark Skaife, Russell Ingall und Tony Longhurst schied zur Rennhälfte nach einem Mauereinschlag von Ingall aus.

Apropos Rennhälfte: Nach sechs Stunden lagen noch fünf Autos von fünf Herstellern (Mercedes, Ferrari, Porsche, Nissan und Bentley) in der Führungsrunde, vier davon reine Profiteams. Porsche stellte mit dem Kunden-911 GT3 R von Marc Lieb, Patrick Long, Matt Campbell und David Calvert-Jones das einzige Pro-Am-Auto im Spitzenpulk. Das Team Competition Motorsport setzte auf Umsicht, spielte seine Stärken wie die gute Reichweite – 80 Minuten Fahrzeit mit einer Tankfüllung – aus und lag fast übers ganze Rennen auf Podiumskurs.

Mit Ausnahme von vier Durchfahrtsstrafen und einem leichten Unfall von Campbell, der beim Abbremsen von Turn 1 vom Bremspedal abrutschte und einen Gegner als Prellbock nutzte, fuhr man ein fehlerfreies Rennen. „Wir haben gut mit den Bremsen gehaushaltet, was uns einen Tausch erspart hat. Und wir Profis hatten auch die Aufgabe, die Reifen zu schonen – so ist die Rechnung, uns aufs Podest hochzuarbeiten, letztlich aufgegangen“, freute sich der amtierende LMP1-Weltmeister Lieb.

Ferrari: Speed-Benchmark

Das ist eine ziemliche Untertreibung, denn mit dem spät geerbten zweiten Platz im Ziel war das Quartett das einzige Pro-Am-Auto in den Top 5! „Mehr als Platz zwei war auch nicht drin“, bilanzierte Marc Lieb, „denn der Ferrari war völlig unantastbar.“

Diese Feststellung traf es auf den Punkt. Der Ferrari 488 GTE des Teams Maranello Motorsport erwischte ein Bilderbuchwochenende: Pole-Position, schnellste Rennrunde, die meisten Führungsrunden und letztlich der Sieg. Toni Vilander, der sich das Auto mit den beiden V8-Supercar-Cracks Jamie Whincup und Craig Lowndes teilte, war voll des Lobes für sein Team und das Auto: „Wir hatten ein absolut perfektes Rennen, wenn ich von einer Durchfahrtsstrafe und einem kleinen Ausrutscher mal absehe“, erklärte der Finne.

Der Ferrari war dank der BOP überlegen: Bei der schnellsten Rennrunde war man fünf Zehntel schneller als McLaren, beim Mittel der 20 Prozent der schnellsten Rennrunden übertrumpfte man die Konkurrenz



Morgendämmerung: Das 12h-Rennen in Bathurst startet zur unchristlichen Zeit um 5.45 Uhr

um mindestens 0,4 Prozent. Am Ende wurde es aber trotzdem noch mal spannend, weil sich ein Auto nicht abschütteln ließ: der Mercedes AMG GT3 von Shane van Gisbergen, Craig Baird und Maro Engel. Die 16 Gelbphasen erlaubten es Ferrari nicht, sich allzu weit abzusetzen, auch musste Ferrari die Bremse tauschen und benötigte einen Vorsprung. Der schnellste Ferrari-Treter musste es richten: Toni Vilander fuhr in seinem fast dreistündigen Stint bis knapp zwei Stunden vor Rennende ein 30-

Sekunden-Polster heraus. In der letzten halben Stunde kreuzten sich dann die Strategien des Mercedes und des Ferrari: James Whincup ließ beim letzten Stopp eine Stunde vor Schluss neue Reifen aufziehen, van Gisbergen im AMG GT3 ließ bei seinem Stopp die gebrauchten Reifen drauf – und ging so in Führung.

Aber nur kurz: Eine Runde später passierte Whincup seinen V8-Supercar-Teamkollegen auf der Conrod Straight, wobei ihn van Gisbergen bei 280 km/h noch kurz

auf die Wiese drückte. „Shane ist halt ein harter Hund, der fährt immer so“, gab Whincup nach dem Rennen zu Protokoll.

Und er gibt auch niemals auf: Wenig später löste van Gisbergen selbst die letzte Gelbphase aus, weil er einen Porsche von der Strecke räumte. Beim Restart war er wieder in direkter Schlagdistanz zum Ferrari und wollte mit aller Gewalt dranbleiben. Dabei feuerte er seinen Mercedes AMG GT3 in die Mauer – 19 Minuten vor Rennende.

Weder das STM/HTP-Team noch die Teamkollegen waren über den wüsten Auftritt des baumlangen Kiwis und V8-Supercar-Meisters besonders erfreut: „Das steht so sicher nicht im Lehrbuch des Motorsports“, grantelte Teamkollege Maro Engel im australischen Fernsehen. Und fügte spitz hinzu: „Ich habe schon das ganze Wochenende viele Fehler von Shane gesehen.“

Gute Zukunft für Bathurst

Der Ausfall kurz vor Schluss sorgte also für dicke Luft und beförderte den drittplatzierten Pro-Am-Porsche von Lieb, Long, Campbell und Calvert-Jones noch auf Platz 2. Und auch Bentley

»WAS FÜR EIN RENNEN! UND WAS FÜR EINE RENNSTRECKE! HIER WERDEN WIR SICHER NOCH SEHR LANGE HERKOMMEN!«

GT-Promoter Stéphane Ratel

staubte dank gütiger Mithilfe von Mercedes noch einen Podestplatz ab: Oliver Jarvis, Steven Kane und Guy Smith hatten damit nicht wirklich gerechnet: „Am Freitag waren wir nirgendwo und beendeten das Qualifying auf Platz 24“, schüttelte Jarvis den Kopf. „Jetzt stehen wir hier auf dem Podest – unfassbar!“ Der Bentley Continental GT3 hatte zu Rennbeginn guten Speed, dann sorgte ein ABS-Problem für einen leichten Performance-Abfall und Untersteuern. Das letzte Wort hat Promoter Stéphane Ratel: „Was für ein Rennen! Was für eine Strecke! Hier werden wir sicher noch sehr lange herkommen!“ ■

INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE

12h-Rennen in Bathurst, Australien

Streckenlänge: 6,213 Kilometer; Renndistanz: 1801,77 Kilometer

Rang	Fahrer	Auto	Runden
1.	Vilander/Lowndes/Whincup	Ferrari 488 GT3	290 Runden
2.	Calvert-Jones/Campbell/Lieb/Long	Porsche 911 GT3 R	+1 Runde
3.	Kane/Smith/Jarvis	Bentley GT3	+1 Runde
4.	Talbot/Martin/Padayachee	Porsche 911 GT3 R	+1 Runde
5.	Parente/Bell/Ledogar	McLaren 650S GT3	+1 Runde
6.	Lago/Owen/Russell	Lamborghini GT3	+2 Runden
7.	Samadi/Gaunt/Halliday	Audi R8 LMS	+2 Runden
8.	Strauss/Kelly/Mardenborough	Nismo GT-R GT3	+2 Runden
9.	Cini/Holdsworth/Fiore	Audi R8 LMS	+3 Runden
10.	Manolis/Millier/Capelli/Canto	Lamborghini GT3	+5 Runden
11.	Koundouris/Koundouris/Marshall/Evans	Audi R8 LMS	+6 Runden
12.	Soucek/Soulet/Abriel	Bentley GT3	+7 Runden
13.	Tander/Mies/Haase	Audi R8 LMS	+8 Runden
14.	Richards/Winterbottom/Wittmann	BMW M6 GT3	+9 Runden
15.	Grant/Okeeffe/West	Porsche GT3 Cup	+16 Runden

**MOTOR
SPORT**
aktuell

POLE POSITION

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

Carrera GO!!! Set GT Speed

Actiongeladener Fahrspaß mit Porsche GT3 Lechner Racing 7
und Ferrari 458 Italia GT2 AF Corse No.51 im Maßstab 1:43
mit 2 Handreglern mit Turbo-Button für mehr Geschwindigkeit,
inkl. Rundenzähler, Engstelle, Kreuzung, Fly-Over, Looping.
Streckelänge: 5,3 m, Aufbaumaße: 170 x 90 cm, Zuzahlung 1,-€.

Motor Pressen Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registrengerecht Stuttgart HRK 9302, Geschäftsführer: Dr. Viktor Bredl, Norbert Lehmann.
Vertrieb: Belieferung, Genehmigung und Frachtkosten entfallen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, 10000 Berlin (Postfach), Christina Dörmann,
Dr. Michael Rumpel, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, ab September 2011: Dr. Michael Rumpel, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, HRB 93774.



**Carrera
GO!!!**

NEU

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. 1579511

Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 93,50 € zzgl. einmalig 1,-€ Zuzahlung. Mein Extra, das **CARRERA GO!!! Set "GT Speed"**, 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 für 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@dvp.de widerrufen.

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

IBAN	_____
BIC	_____ Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubigeridentifikationsnummer DE772220000004985, 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 rechtzeitig Abendsendenes eindeutige Erklärtes Entschlüsseln, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORSPORT aktuell AboService, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: + 49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dvp.de

Datum	Unterschrift
_____ X	_____ X

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

Sportwagen-WM

Dritter Toyota in Le Mans

Der Le-Mans-Veranstalter und WM-Ausrichter ACO überbrachte gute und weniger gute Nachrichten bei seiner jährlichen Pressekonferenz: Schön, dass Toyota ein drittes LMP1-Auto in Le Mans einsetzen wird, aber nein, ein Ersatz für Audi in der LMP1-Klasse ist noch nicht in Sicht.

Von: **Andrew Cotton**

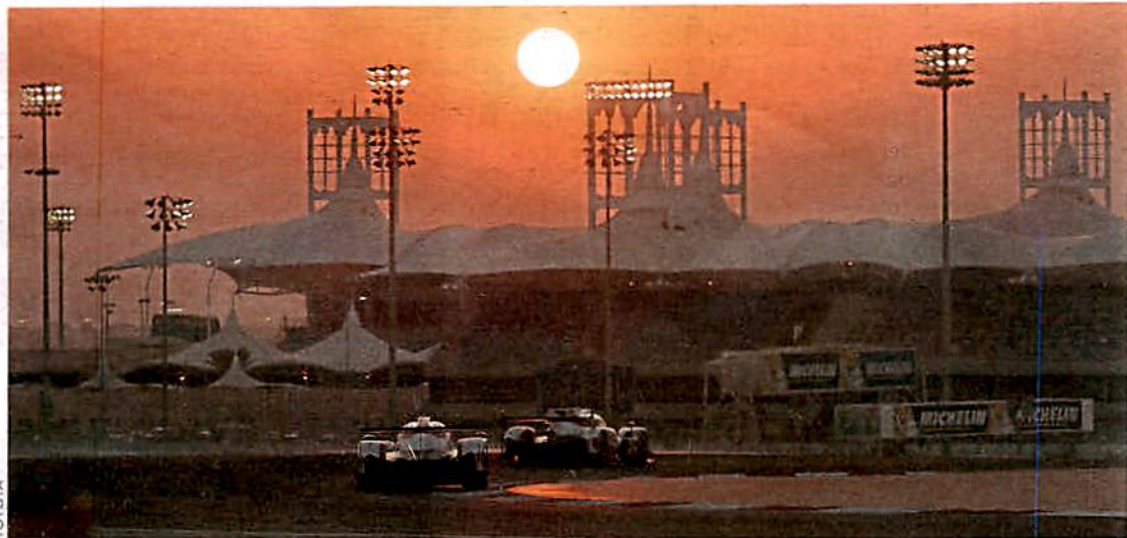
Beginnen wir mit den guten Nachrichten: Der WM-Ausrichter ACO und das TMG-Werksteam in Köln haben bestätigt, dass Toyota nun doch ein drittes LMP1-Fahrzeug für das 24h-Rennen in Le Mans an den Start bringen wird. Stéphane Sarrazin ist bisher als einziger Pilot gesetzt, seinen bisherigen Stammsitz im zweiten WM-Auto übernimmt wie erwartet der Argentinier José María López. Über einen möglichen Einstieg von Peugeot in die LMP1-

Klasse gab es keine Neuigkeiten, laut ACO-Insidern steht man aber nach wie vor in konkreten Verhandlungen, um einen Ersatz für den LMP1-Aussteiger Audi zu finden. Bis es so weit ist, müssen sich die Fans mit kümmerlichen vier (WM) beziehungsweise fünf (Le Mans) LMP1-Rennwagen zufriedengeben. Für Le Mans hat der ACO eine Starterliste von 60

Fahrzeugen veröffentlicht, für die Sportwagen-WM haben sich 28 Teams eingeschrieben – ein Rückgang um fünf Nennungen.

Allerdings finden sich in der bisherigen WM-Starterliste noch einige Wackelkandidaten. Die LMP2-Liste sorgte für besonders große Verblüffung, denn darin finden sich ausschließlich Oreca-LMP2-Autos – und keine Nennun-

gen der drei anderen LMP2-Konstrukteure Ligier, Dallara oder Riley. „Wir sind sehr zuversichtlich, dass wir in der LMP2-Klasse noch weitere Hersteller im Laufe der Saison 2017 an den Start bringen können“, hofft WM-Promoter Gérard Neveu. „Dafür werden wir über die Ausgabe von Wildcards die notwendigen Voraussetzungen schaffen.“ ■



Obwohl Toyota 2017 drei Autos stellt, präsentiert sich das LMP1-Feld in Le Mans übersichtlich

Sportwagen-WM

GTE-Am ohne Zukunft?

Trotz deutlich sinkender Starterzahlen in der Sportwagen-WM will Promoter Gérard Neveu offenbar die GTE-Am-Klasse für Privatfahrer in Zukunft entfallen lassen.

Von: **Andrew Cotton**

Manchmal kommen Promoter im Rennsport auf ziemlich seltsame Gedanken. Das jüngste Beispiel: Auf Nachfrage von Motorsport aktuell ließ Gérard Neveu, Promoter der Sportwagen-WM, durchblicken, dass er für die GTE-Am-Klasse in der WM langfristig offenbar keine große Zukunft mehr sieht. „Wenn in Zukunft noch mehr neue Hersteller

in die GTE-Pro-Klasse einsteigen sollten, könnte das dazu führen, dass uns irgendwann der Platz für die GTE-Am-Kategorie ausgeht.“

Gérard Neveu glaubt, dass sich die Teams dann eventuell umorientieren müssen – zum Beispiel in die European Le Mans Series oder auch in die amerikanische IMSA-Serie.

„Im Moment haben wir noch den Platz für beide GT-Klassen, aber wenn zum Beispiel drei neue Hersteller in die GTE-Pro einsteigen würden, dann hätten wir bis zu acht GT-Hersteller mit 16 Fahrzeugen am Start – und dann könnte es mit dem Platz wirklich eng werden.“

Die Aussagen von Gérard Neveu dürften in der Szene der Amateur-GT-Teams mit Verwunderung aufgenommen werden.

»WENN MEHRERE NEUE HERSTELLER IN DIE GTE-PRO-KLASSE EINSTEIGEN SOLLTEN, KÖNNTE ES MIT DEM PLATZ FÜR DIE GTE-AM ENG WERDEN.«

WM-Promoter Gérard Neveu

Aktuell hat der ACO einen Nennrückgang von fünf Fahrzeugen zu verkraften (siehe oben) – da sollte man eigentlich für jeden Starter dankbar sein, zumal die TV-Verträge auch ein unteres Limit definieren. Und das könnte schon in dieser Saison schnell

erreicht werden, wenn sich wie befürchtet einige WM-Teams in der Starterliste als Wackelkandidaten herausstellen sollten.

Außerdem sind Aussagen dieser Art ziemlich ungeschickt zu einer Zeit, in der sich auch große Lücken in den anderen WM-Klassen auftun: In der LMP1-Klasse fahren nur noch vier Fahrzeuge die volle Saison, und die Privatier-LMP1-Klasse ist ebenfalls fast ausgestorben.

Zudem haben die GTE-Am-Teams seit der Neugründung der WM im Jahr 2012 ihren Teil zur Stabilität des Produktes Sportwagen-WM beigetragen – man denke hier nur an Teams wie Proton Competition, wo auch der Deutsche Christian Ried seit Jahren zu den WM-Dauerstartern zählt. Diese Teams müssen sich vorzukommen, als würden sie jetzt

Bentley: Planung für GT3-Nachfolger läuft

Bentley wird das Engagement im GT3-Sport auch in Zukunft fortsetzen und auf Basis des neuen Continental-Modells wieder ein GT-Rennauto auflegen. Sämtliche Pläne für ein DPI-Programm in der IMSA-Serie liegen dagegen momentan auf Eis.

Beim Bentley Continental steht 2017 der Modellwechsel vor der Tür, dann nutzt die britische Edelschmiede die neue Leichtbauplattform mit dem VW-internen Kürzel MSB, auf der auch der Porsche Panamera basiert. Die naheliegende Frage, ob Bentley dann auch ein neues GT3-Modell auf Kiel legen wird, scheint jetzt geklärt: Insider bestätigten, dass

Bentley das Okay vom VW-Konzern erhalten hat, das Kundensportprogramm in Zukunft fortzusetzen. Vom gegenwärtigen GT3-Modell konnte die Sportabteilung bisher 28 Fahrzeuge verkaufen. 2017 wird der Fokus auf die Intercontinental GT Challenge und die Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife justiert.

Still geworden ist es dagegen um das angedachte Projekt eines DPI-Autos für die nordamerikanische IMSA-Serie. Das Vorhaben fiel offenbar dem Sparkurs im VW-Konzern zum Opfer. Insider sagen, dass das Projekt eh nie über den Rang einer Machbarkeitsstudie hinausgekommen sei.

Im Zuge des VW-Abgasskandals wurden alle neuen Motorsportprojekte ohne direkten Kundensportbezug ausgesetzt – auch das Bentley-DPI-Projekt. ■ MCS

Ferrari: Shootout für Bruni-Nachfolge

In dieser Woche macht Ferrari ernst und lässt vier Piloten zum Test im 488 GTE antreten. Dabei soll ein Nachfolger für Gianmaria Bruni gefunden werden, der Ferrari offenbar in Richtung Porsche verlassen hat.

Seit Monaten pfeifen es die Spatzen von den Dächern, jetzt ist es offenbar so weit: Gianmaria Bruni hat Ferrari verlassen, diese Woche findet in Italien ein Shootout um seine Nachfolge statt. Eingelesen wurden der GT-Spezialist Alessandro Pier Guidi, der zweifache Kart-Weltmeister und GP3-Pilot Nyck de Vries, Ex-DTM-Pilot Miguel Molina sowie der ehemalige Porsche-Junior Alex Riberas.

Bruni hat angeblich bereits seit Ende der Saison 2016 ein Angebot von Porsche vorliegen. Der kurzfristig angesetzte Shootout bei Ferrari legt nun nahe, dass sämtliche Versuche, den italienischen Top-GT-Piloten bei Ferrari zu halten, gescheitert sind.

Bruni hatte angeblich bereits vor zwei Jahren ein lukratives Angebot von Porsche vorliegen, doch er verlängerte damals seinen Ferrari-Kontrakt um fünf weitere Jahre. Jetzt müsste dieser Vertrag vorzeitig aufgelöst werden, was laut Insidern dazu führen könnte, dass Bruni in den Monaten nach der Vertragsauflösung vorläufig keine Rennen für einen anderen Hersteller bestreiten darf. Ob diese Regelung auch zutrifft, wenn Bruni wirklich zu Porsche wechseln sollte, ist indes noch unklar. ■ MCS

24h-Rennen Nürburgring

BMW: Starkes Ring-Aufgebot

Das 24h-Rennen auf dem Nürburgring genießt bei BMW Motorsport seit jeher besonders hohe Priorität. Jetzt haben die Bayern ihr Fahreraufgebot finalisiert und starten mit einem beeindruckenden Kader auf der Nordschleife. Dazu gibt es auch noch ein paar Neuverpflichtungen.

Von: Marcus Schurig

Mit insgesamt 19 Gesamtsiegen beim 24h-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife hat BMW einen guten Ruf zu verteidigen. Für das sportliche Ziel, 2017 den 20. Gesamtsieg zu holen, wurde der Fahrerkerker noch mal deutlich aufgestockt: Exakt 21 Piloten stehen auf der Liste von BMW Motorsport, darunter mit Marco Wittmann, Augusto Farfus, Maxime Martin, Tom Blomqvist und Bruno Spengler gleich fünf aktuelle DTM-Werkschleifenpiloten.

Dazu hat BMW mit Martin Tomczyk, Alexander Sims und John Edwards auch wieder drei Piloten aus dem Kader des Rahal-GT-Werksteams in der US-amerikanischen IMSA-Serie nominiert.

Aus dem GT-Kader werden Nick Catsburg, Kuno Wittmer, Markus Palttala, Jesse Krohn (aus dem BMW Motorsport Junior Programm), Jörg Müller, Jens

Klingmann, Philipp Eng und Richard Westbrook einen BMW M6 GT3 am Nürburgring pilotieren. Außerdem gehört Formel-E-Pilot António Félix da Costa zum Ringaufgebot der Bayern.

Dass somit nahezu alle arri- vierten Fachkräfte aus dem GT- und TW-Kader von BMW zum Einsatz kommen, ist schon Indiz genug, dass BMW es ernst meint.

Doch darüber hinaus hat man sich zusätzlich gezielt verstärkt: Neu an Bord sind der Ex-DTM-Audi-Pilot Timo Scheider sowie der Nordschleifenspezialist Marc Basseng, der bisher ebenfalls bei Audi unter Vertrag war. Dazu ergänzte BMW das Aufgebot um zwei britische Piloten, den GT-Spezialisten Tom Onslow-Cole sowie GP2-Pilot Alex Lynn. ■



BMW hat für den Saisonhöhepunkt auf dem Nürburgring personell nachgerüstet

Citroën

So sehen Sorgen aus

Nach dem enttäuschenden Saisonauftakt will und muss Citroën in Schweden verlorenen Boden gutmachen. Doch nicht nur mit der Technik des neuen C3 WRC hadert die Werks-Equipe. Speerspitze Kris Meeke zeigt Nerven und legte beim Abschluss-test am Sonntag seinen Dienstwagen aufs Dach.

Von: **Reiner Kuhn**

Bei Citroën herrscht nicht nur Rede-, sondern auch Handlungsbedarf. Die Rallye Monte Carlo verlief alles andere als wunschgemäß. Als Topfavorit gehandelt, musste das Team rasch erkennen, dass der neue C3 WRC im Wettbewerb alles andere als reibungslos funktioniert. Mal war es die Lenkung, dann das Getriebe, die Einspritzung oder Zündung. Doch nicht

nur technische Probleme sorgten für Rückschläge. Unter den Augen des Konzernchefs Carlos Tavares sorgten beim WM-Auftakt auch Fahrfehler für kollektiven Verdross. „In unserer Analyse der Rallye Monte Carlo erkannten wir, dass unser schlechter Auftritt das Ergebnis von mehreren Dingen war, die nichts miteinander zu tun haben. Ein grundlegendes Problem gibt es nicht“, sagte Teamchef Yves Matton.

Meeke mit Testunfall

In Schweden soll alles anders werden. Beim zweiten WM-Lauf kommen zwei neu aufgebaute C3 WRC zum Einsatz (Chassis 4 und 6), die möglichst frei von Kinderkrankheiten sein sollen. Schon Anfang Januar testete Citroën unter optimalen Bedingungen. Damit nicht genug, spulte die französische Werks-Equipe am Wochenende vor Ort weitere Testkilometer ab. Doch ausgerechnet Speerspitze Kris Meeke überspannte am Sonntag den Bogen und legte den brandneuen Dienstwagen aufs Dach. Nicht



Kris Meeke wechselte beim Schweden-Test die Perspektive – um 180 Grad

zum ersten Mal. Schon im Spätherbst feuerte der Brit bei einem Schottertest den neusten Testträger so vehement ins Gelände, dass fortan nur noch ein älterer Prototyp zur Verfügung stand. Sollte Meeke auch bei der Rallye Schweden patzen, dürfte nicht nur er unter Druck und Erklärungsnot stehen, sondern

auch und vor allem Teamchef Matton. Anstatt sich nach dem VW-Rückzug um die Dienste des französischen Weltmeisters Sébastien Ogier zu bemühen, lässt er neben Meeke die beiden Youngster Craig Breen und Stéphane Lefebvre ran. Die Sorgen dürften dadurch kaum geringer werden. ■

Östberg

Östberg will die Werksfahrer aufmischen

Rechtzeitig zum skandinavischen Heimspiel sitzt auch Mads Östberg in einem WRC Jahrgang 2017 – und hat Großes vor. Verständlich, stürmte der Norweger hier seit 2011 fünfmal aufs Podium.

Von: **Reiner Kuhn**

Während der Norweger Andreas Mikkelsen weiter ohne Top-Cockpit dasteht, hat es sein Landsmann Mads Östberg geschafft und wird bei der Rallye Schweden erstmals in einem World Rally Car der neusten Generation am Start stehen. Nachdem der

29-Jährige keinen Werksvertrag mehr ergattern konnte, spannt Östberg mit WM-Privatier Martin Prokop zusammen, dessen Team den Ford Fiesta WRC 2017 unter der Flagge von M-Sport einsetzt. Ex-Werkspilot Östberg ist hochmotiviert. „Sollten wir eine problemfreie Rallye erleben, kann ich ganz vorne mitmischen“, sagt er selbstbewusst und peilt „mindestens die Top 5 an.“ Die Zuversicht gründet auch auf einer intensiven Vorbereitung. Im Januar gönnte sich Östberg im privaten R5-Fiesta gleich drei Starts bei nationalen Winterrallyes, um sich optimal auf die ganz speziellen Bedingungen bei der Rallye Schweden einzustellen. Nachdem M-Sport den Ford vergangene Woche auslieferte, nutzte der

Norweger das Wochenende, um an zwei Testtagen den Erfahrungsrückstand gegenüber den Konkurrenten aufzuholen. Wie

gut ihm das gelungen ist, wird sich schon am Donnerstag bei der Shakedown genannten Test-WP zeigen. ■



Mangels Werkscockpit spannt Mads Östberg mit Martin Prokop zusammen

TOYOTAS TEST-TRICK

Auf keinen anderen WM-Lauf bereiten sich die Werksteams so akribisch vor wie auf die Rallye Schweden. Beispielsweise weilte M-Sport für zwei jeweils fünftägige Sessions im winterlichen Skandinavien, einmal vor Weihnachten und einmal nach dem WM-Auftakt in Monte Carlo. Letztere Tage gehen von dem von der FIA für das Jahr 2017 von 42 auf 55 Testtage erhöhten Kontingent ab. Gleiches gilt für Citroën und Hyundai, nicht aber für Toyota! Denn die finnische Werkstruppe um Tommi Mäkinen hat beim Weltverband als Basistestareal Schotterpisten nahe dem heimischen Jyväskylä nominiert. Dort finden die Toyota-Werksfahrer aktuell nahezu gleiche Bedingungen vor wie in Schweden und haben folglich mehr Testkilometer abgespult als jedes andere Team.

OPEL-TRIO PLUS DAME

Zwar tritt Opel erneut mit drei Werks-Adam R2 in der Junioren-Rallye-Europameisterschaft an, nach zwei Jahren ist das ADAC Opel Junior Team allerdings Geschichte. Denn neben Junior-Europameister Marijan Griebel hat mit Julius Tannert auch der zweite Deutsche die Rüsselsheimer verlassen, und Opel peilt nach 2015 (Emil Bergkvist) und Marijan Griebel (2016) den Titel-Hattrick mit einem internationalen Fahrer-Trio an. Allen voran hofft der 22-jährige Engländer Chris Ingram nach dem Vize-Titel beim dritten Anlauf endlich die Junior-Krone zu erobern. Doch Vorsicht: Der gleichjunge Finne Jari Huttunen hat mit sechs von sieben Siegen im letztjährigen Opel Adam Cup bewiesen, dass er nicht nur auf heimischen Schotterstrecken, sondern auch auf Asphaltstrecken zu den schnellsten Nachwuchspiloten zählt. Zudem steigt nach einem Lehrjahr im Adam R2 die intensiv geförderte 19-jährige Tamara Molinaro aus Italien ins offizielle Werksteam auf.



Vorschau Rallye Schweden

Exklusive Nagelprobe

MCALEIN

Ein Umzug machte Sinn: Denn anders als im schwedischen Karlstad heißt es im nördlicheren Torsby nicht nur „Ski und Rodeln gut“. Dank besonders schmaler Spike-Reifen an ihren World Rally Cars können die weltbesten Rallyepiloten nun wieder mit Vollgas über eisige Waldpisten toben und dem schnellsten Wintersport der Welt frönen.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Rahmenbedingungen bei der Rallye Schweden sind ebenso exklusiv wie der Kreis der bisherigen Sieger. Bei der einzig echten Winterhitz im WM-Kalender haben traditionell die Skandinavier die Nase vorn. Nur Sébastien Loeb (2004) und Sébastien Ogier (2013, '15 und '16) ist es bisher gelungen, die bis ins Jahr 1950 zurückreichende Vorherrschaft von Finnen, Norwegern und Schweden zu durchbrechen. Das liegt auch am Wissen, wie man die speziellen Spike-Reifen am besten nutzt. Denn nur hier kommen 15 Zoll

kleine Spezialräder mit Nägeln zum Einsatz. Trotz deutlich schmalere Bauart als die 18-Zöller vom WM-Auftakt, ist ein Pneu mit 384 Nägeln bestückt. Ragten die Spikes bei der Monte zwei Millimeter aus dem Gummi, sind es in Schweden nun satte sieben. Bei Spitzengeschwindigkeiten um die 200-km/h-Marke stehen aber auch Motor, Getriebe, Antriebsstrang und die Aerodynamik der neuen World Rally Cars im Fokus. Das weiß auch Weltmeister und Monte-Sieger Ogier. „Wenn wir es erneut aufs Podium schaffen, wäre das ein fantastischer Start, der all unsere Erwartungen so früh im Jahr übertreffen würde. Wir erreichen hier unglaubliche Tempi. Mit den neuen Autos wird es in diesem Jahr sogar noch schneller“, ist sich der 33-Jährige sicher und erklärt: „Das bedeutet, dass man sich keine Fehler erlauben darf und sehr präzise sein muss.“

Neue Route, neues Highlights

Volle Konzentration ist auch aus einem anderen Grund gefragt: Rund sechzig Prozent der Route sind neu. Auch weil das Rallyezentrum und der Servicepark von Karlstad ins nördlichere Torsby wechselten. Die 18 Wertungsprüfungen (WP) über insgesamt 331,74 WP-Kilometer bilden



Mads Östberg will nach ganz vorn

knapp ein Viertel der Gesamtstrecke von 1415,18 Kilometern. Am Freitag wird neben neuen Prüfungen weitgehend im benachbarten Norwegen gefahren. Am Samstag stehen bekannte Klassiker rund um Hagfors auf dem Programm, bevor am Sonntag die Power-Stage als finales Highlight erstmals direkt am Servicepark endet. An der Spitze des 46 Teams zählenden Startfeldes formieren sich elf von den Herstellern eingesetzte World Rally Cars der dritten Generation. Dahinter folgen vier WRC '16 (u.a. mit Citroën-Werkspilot Stéphane Lefebvre und Edelprivatier Lorenzo Bertelli) sowie 14 in die WRC2 eingeschriebene und topbesetzte R5-Turbo-Allradler. Favorit Pontus Tidemand (Skoda) trifft erstmals auf die Titelwidrsacher Teemu Suninen und Eric Camilli (beide M-Sport Ford), aber auch auf einige heimische Spezialisten. ■



Schlaraffenland für Privatteams und -fahrer: Dank der TCR-Kategorie gibt es Abwechslung und viel Rennaction für relativ kleines Geld

Klassen-Kampf beendet?

Nach Jahren, in denen viele Serien ihr eigenes Süppchen kochten, wird die Tourenwagenszene wieder einheitlicher – nicht zuletzt dank der TCR. Wir dröseln auf, wer wo wie unterwegs ist, und wie die Zukunft aussehen könnte.

Von: **Michael Bräutigam**

Es gab Zeiten, da war alles ganz einfach. Da gab es ein Tourenwagen-Reglement, das im Prinzip weltweit genutzt wurde. Sei es nun die Gruppe A in den 80ern, die Supertourenwagen in den 90ern oder die S2000-Autos in den 2000er-Jahren. Aber, wie in MSA mehrfach berichtet, die Welt der „Tin Tops“, wie der Brite so schön sagt, hat sich gewandelt. 2016 fuhr die STCC mit den TTA-Autos und die BTCC mit ihrem national höchst

erfolgreichen Next Generation Touring Car (NGTC), das viele Einheitsteile und Gleichmacher beinhaltet, aber doch noch Freiheiten zulässt. Dazu die S2000-Evolutionsstufe mit dem Zusatz „TC1“ in der Tourenwagen-WM (WTCC). Die DTC hatte ihr eigenes Superproduction-Reglement am Start, und der europäische Tourenwagen-Cup (ETCC) hat die TCN2 eingeführt. Vor fünf Jahren waren all diese Serien bzw. Events noch mit S2000-Boliden unterwegs.

Schon 400 TCR-Autos

Die DTM, die seit ihrer Neuaufgabe im Jahr 2000 mit ihren Prototypen ohne einen Sonderstatus hat, sei an dieser Stelle und in dieser Story zunächst mal ausgeklammert. Ansonsten stehen viele Zeichen auf eine Wiedervereinlichung, auch und vor allem dank Marcello Lotti. Er hob 2014 mit der TCR eine neue, bezahlbare Kategorie aus der Taufe. Einfaches Rezept: Zweiliter-Turbo (max. 350 PS), zwei Antriebsräder, mindes-

! Ein Beleg für den TCR-Boom: In der ADAC TCR Germany musste man für 2017 die Teilnehmerzahl bei 44 deckeln, weil in Oschersleben nicht mehr Autos zulässig sind.

tens 4,2 Meter Länge, vier oder fünf Türen/Sitzplätze. Den Rest regelt die BoP über Gewicht, Fahrhöhe und Motorleistung.

In diesem Jahr werden weltweit über 15 TCR-Meistertitel ausgeschrieben. Etwa 400 nach TCR-Regularien aufgebaute Autos sind bereits rund um den Globus im Einsatz. In der ADAC TCR Germany musste man die

Einschreibungen für dieses Jahr auf 44 deckeln (es gibt sogar eine Warteliste), weil Oschersleben als kürzeste Strecke im Kalender nicht für mehr Autos zugelassen ist. Zum Vergleich: Die DTM tritt 2017 mit 18 Autos an, in der WTCC wird man – da wohl doch keine WTCC2 ausgetragen wird (siehe S. 25) – wahrscheinlich noch knapp darunter liegen.

Lotti also als Revolutionär der Tourenwagenwelt? Zumindest hat er den Privatteams wieder gegeben, was sie wollen: bezahlbaren, actionreichen Rennsport.

Dass seine Idee – praktisch eine Tourenwagen-Version von Stéphane Ratels GT3-Konzept – so gut funktioniert, hätte sich auch der Italiener nicht vorstellen können, wie er MSA verrät: „Wir haben geglaubt, dass die TCR Erfolg haben wird. Aber wir haben nicht mit demmaßen großem Erfolg gerechnet“, so Lotti.

Kein Wunder also, dass auch die FIA die Regularien längst adaptiert und auf Basis der TCR-

Technik das Reglement für die TCN2-Klasse aufgelegt hat. Da in diesem Jahr auch in der TCR ein FIA-Sicherheitstank vorgeschrieben ist, beschränkt sich der technische Unterschied zwischen beiden Regelwerken im Prinzip auf höhere Anforderungen beim seitlichen Aufprallschutz. Andersrum: Man kann aus jedem TCR-Auto ein TCN2-Auto machen, aber auch einen eigenen TCN2-Renner auf Kiel legen.

Um übrigens die angesprochenen Kosten mal zu beziffern: In der TCR International Series kostet eine Saison ca. 350 000 Euro pro Auto, die Saison ADAC TCR Germany in etwa 150 000 Euro. Auch hier ein Vergleich: In der WTCC wird für eine Saison mit dem TC1-Boliden selbst im Idealfall eine Million (!) Euro fällig. Will man noch ein wenig testen und rechnet ein paar Schäden ein, können es aber auch schnell an die zwei Millionen werden.

Der Wirrwarr lichtet sich

Neben den Einsatzkosten gibt es auch bei den Kaufpreisen große Unterschiede. Der Audi RS3 LMS kostet als TCR-Variante knapp 130 000 Euro. In der WTCC muss man rund 400 000 Euro einplanen – zuzüglich Leasing des Motors mit 150 000 Euro pro Jahr.

Und wo fahren sie nun? Wie sieht es in den eingangs genannten Serien aus? Nun, die STCC wird

»WIR HABEN GEGLAUBT, DASS DIE TCR ERFOLG HABEN WIRD. ABER WIR HABEN NICHT MIT DER-MASSEN GROSSEM ERFOLG GERECHNET.«

Marcello Lotti

2017 mit TCR-Regularien ausgeschrieben. Die BTCC bleibt ihren NGTC-Autos treu. Übrigens: Auch von denen gibt es in Form der „TCN1“ eine FIA-Adaption, die aber bisher effektiv ungenutzt ist. In der WTCC kämpft man sich mit einem Feld auf oder knapp unter DTM-Niveau mit TC1-Autos weiter durch. Die DTC geht in der Superproduction-Klasse den gleichen Weg wie die ETCC – den zur TCN2.

Ein bisschen einheitlicher ist die Tourenwagenwelt also schon. Und sie könnte sich noch klarer gestalten. Die TCR/TCN2 zielt klar auf Kundensport und somit auf Privatteams und -fahrer. Die NGTC/TCN1 ist für Private wie Werke geeignet, wie die BTCC

zeigt, was aber vermutlich nur auf der Insel funktioniert. Was definitiv fehlt, ist ein einheitliches Reglement für Werke, die sich im Tourenwagensport profilieren wollen, ohne horrenden Entwicklungskosten fürchten zu müssen. Die DTM und auch die TC1 sind zu teuer für ihre doch sehr begrenzten Einsatzgebiete.

Für beide könnte die Lösung „Class One“ heißen. Mit dieser würde der mögliche Herstellerpool zumindest aus sämtlichen in der DTM, WTCC und auch Super GT engagierten Marken bestehen. Noch ist das Zukunftsmusik. Aber in gar nicht allzu ferner Zukunft könnten sich derartige Überlegungen sehr stark konkretisieren. Für 2019 wäre der Neustart denkbar.

Ist der Klassenkampf innerhalb der Tourenwagenszene also beendet? Nein – aber zumindest auf dem Sektor der Nicht-Werks-teams geht es stark in die richtige Richtung. Der Markt für TCR-Fahrzeuge wird mittelfristig auf rund 2000 geschätzt, es ist also auch hier noch Luft für weitere entsprechende Serien, zumal auch die VLN, die 24h Nürburgring oder die 24h Series bzw. TCES eigene TCR-Klassen aus-schreiben. Gelingt nun auch noch ein Durchbruch in Sachen Werks-sport, dann steht einer schönen, neuen Tourenwagen-Welt nicht mehr viel im Wege. ■

ZUM THEMA

USA: NASCAR ÜBER ALLES

Tourenwagen in den USA: Da führt kein Weg an NASCAR vorbei. Seit 2013 fährt die aktuelle Fahrzeuggeneration der „Gen6“ vorwiegend in den Nudeltöpfen zwischen Ost- und Westküste. 2016 wurde die Leistung der 5,7-Liter-V8-Motoren um rund 120 auf ca. 725 PS reduziert. Um die Action zu verbessern, wird in diesem Jahr der aerodynamische Abtrieb um etwa ein Viertel gegenüber dem Standard-Aeropackage des Vorjahres reduziert. Es gibt auch in den USA „echte“ Tourenwagen. In der USTCC ist dabei jedoch vom Ford Mustang bis zum Fiat 500 praktisch alles zugelassen, was irgendwie ins Reglement passt. Aktuell gibt es Überlegungen und Anstrengungen, die TCR auch in den USA an den Start zu bringen. Eine der derzeit denkbaren Möglichkeiten: In der Continental Sports Car Challenge wird die momentane ST-Klasse 2018 durch eine TCR-Klasse ersetzt.

AUSTRALIEN: SUPERCARS

2017 wird für die australischen Hardcore-Fans möglicherweise ein sehr hartes. Die Regeln für die aktuellen „Gen2“-Fahrzeuge werden aufgeweicht und damit auch der Weg für zwei-/dreitürige Autos (die aber in Australien verkauft werden müssen) sowie andere Motoren als die bisher verwendeten V8-Triebwerke frei. Aus diesem Grund heißt die erste australische Tourenwagen-Liga seit Juli 2016 auch nur noch „Supercars“ und nicht mehr „V8 Supercars“. Ansonsten bleibt das Rezept unverändert: Heckantrieb, über 600 PS, schmale Reifen und ganz wenig Aerodynamik. Für die Puristen gibt es 2017 zunächst weiterhin nur den charismatisch sägenden V8-Sound zu hören. Doch für 2018 soll scheinbar Kia über einen Einstieg mit dem gerade vorgestellten Stinger nachdenken. Sollte es so kommen, würden die Koreaner mit V6-Turbomotoren antreten.



WTCC: Die TC1-Autos sind wie die DTM zu teuer und zu wenig universell – und so fast nur für Werksteams interessant

Jetzt wird's kompliziert in der NASCAR-Welt

In den obersten NASCAR-Ligen müssen sich Teams, Fahrer und Fans an viel Neues gewöhnen: Neben dem neuen Hauptsponsor und wilder herumrutschende Autos auch an ein neues Punkte- und Playoff-System, welches für Action sorgen soll.

Von: **Michael Bräutigam**

Echte NASCAR-Fans haben es sowieso schon getan. Aber auch für die Gelegenheits-Zuschauer gibt es nun einen Grund, jeweils das ganze Rennen statt nur der entscheidenden Schlussphase anzuschauen – das zumindest ist ein Gedanke hinter dem neuen Rennformat. Dieses beinhaltet, dass ein Rennen in drei Segmente unterteilt ist und am Ende eines jeden bereits Punkte verteilt werden.

Nach den 26 Rennen in der Regular Season wird dann bereits der erste Meister gekürt. Doch natürlich geht es danach noch in den zehn Playoff-Rennen weiter, die in diesem Jahr auch wirklich so heißen – der „Chase“ ist also Geschichte. Das System ist dabei grundlegend gleich. Aber: Wer in der Saison besonders gut gepunktet hat, hat mehr davon als bisher. Die Top 10 der Regular Season bekommen Playoff-Punkte gutgeschrieben, die sie entsprechend mitnehmen.

Weitere Extrapunkte gibt es am Ende der jeweiligen Rennsegmente, den sogenannten „Stages“. Der Sieger von Stage 1 und 2 erhält jeweils einen Playoff-Punkt, der Rennsieger fünf.

Mehr Lohn für gute Saison

Die Playoff-Punkte werden zu Beginn jeder Playoff-Runde wieder gutgeschrieben, sodass das in der Saison zuvor Erarbeitete nicht wie bisher weitgehend verpufft. Erst zum Finale in Homestead werden die Punkte der vier Finalisten gleichgesetzt. Neben der dank neuem Hauptsponsor



Die Zuschauer sollen in diesem Jahr noch mehr Action geboten bekommen, wenn die NASCAR-Boliden Gas geben

nun „Monster Energy NASCAR Cup“ genannten ersten Liga gelten die Änderungen auch für die Xfinity- und Truck-Serie.

„Nach diesen Änderungen haben sich die Fans gesehnt“, konstatierte NASCAR-Vizepräsident Steve O'Donnell anlässlich der Verkündung der weitreichenden Veränderungen. Der Cup-Champion von 2012, Brad Keselowski, beleuchtet den sportlichen Reiz: „Man muss noch perfekter sein, um in einem Rennen die maximale Punktzahl einzufahren. Doch wenn es einem gelingt, ist der Lohn umso größer“, bewertet der Penske-Pilot die Lage. Die größere Belohnung für bessere Leistung in der Regular Season weiß wohl nicht nur Brad Keselowski – der z.B. 2014 als Fahrer mit den meisten Saisonsiegen nicht ins Finale kam – sehr zu schätzen.

Weitere Änderungen zum Start der „Monster-Ära“ betreffen die Technik. Der Heckspoiler wird von 3,5 auf 2,375 Zoll beschnitten.

Insgesamt soll der aerodynamische Abtrieb um rund ein Viertel reduziert werden, was für noch mehr Rennaction sorgen dürfte. Unverändert bleibt der Heckspoiler jedoch auf den Superspeedways Daytona und Talladega. Bei Rennen dort wird zudem die Restrictor Plate um 1/16 Zoll verkleinert, was Windschatten noch wichtiger macht.

In Sachen Sicherheit geht man auf den Superspeedways zudem einen weiteren Schritt, indem der Fußbereich verstärkt und eine Dachluke zum Notausstieg installiert werden müssen.

Stewart-Haas mit Ford

Bei den Teams und deren Zusammensetzung wird auch eine Eingewöhnungsphase nötig sein, denn über den Winter 2016/2017 hat sich doch einiges verschoben. Lange bekannt – schon beim Saisonstart 2016 – war der Wechsel von Stewart-Haas-Racing zu Ford. Der Anblick von Kurt Buschs

Monster-Ford beim Race of Champions oder Kevin Harvicks Freaky-Fast-Fusion bei den Testfahrten in Phoenix vergangene Woche war trotzdem noch ein wenig befremdlich.

Eines der Überraschungsteams des Vorjahres, Furniture Row, wird einen zweiten Wagen für Xfinity-Aufsteiger Erik Jones einsetzen, welcher damit im Gibbs-Kunden-Toyota Teamkollege von Martin Truex Jr. wird.

Mit dem legendären Wood-Brothers-Ford für Ryan Blaney wird ein Auto in diesem Jahr in Vollzeit an den Start gebracht, das sich viele Fans gewünscht hatten. Den entsprechenden Charter gab's von Go Fas Racing.

Die Hardcore-Fans werden bis zum Saisonstart in Daytona (26. Februar) diese und alle weiteren Änderungen sicher draufhaben. Aber es gibt ja nun für jeden Anreize, die Rennen zu schauen – zumindest, wenn der Plan der NASCAR-Macher aufgeht. ■

WTCC

Dank SMP und mit Tarquini: Lada dabei

Lada ist gerettet. Wie MSA erfuhr, hat sich SMP dabei miteingeklinkt. Das Fahrertrio wird von Gabriele Tarquini angeführt und lässt auf Erfolge hoffen.

Von: Michael Bräutigam

Es war ein langes Ringen, doch nun scheint der Fisch geputzt. Lada ist gerettet – tritt aber gar nicht als Lada an. Die weiterhin von Viktor Shapovalov geleitete Truppe wird unter SMP-Banner antreten. Die Fahrzeuge werden dann als „SMP Vesta“ firmieren. Damit kehrt man zu seinen Wurzeln zurück. Das damals noch „Russian Bears“ genannte SMP-Team startete schon 2007 und 2008 in der WTCC und setzte 2008 drei Lada 110 ein.

Wie zu hören ist, wird das Fahrertrio von Altmeister Gabriele Tarquini angeführt. Der am

2. März 55 (!) Jahre alt werdende Italiener kann seinen bereits verlängerten Vertrag also doch erfüllen. Mit Esteban Guerrieri soll auch der zweite Pilot bereits feststehen. Der Argentinier schlug bei einem Gaststart 2016 in Termas wie eine Bombe ein und dürfte somit auch im SMP-Renner für die eine oder andere Überraschung gut sein.

Als dritter Fahrer wird auf jeden Fall ein Russe das Team komplettieren. Favorit soll IndyCar-Pilot Mikhail Aleshin sein.

Wie angedeutet sorgt die Lada-Rettung auch für ein ausreichend großes Feld an TC1-Fahrzeugen. Damit gibt es keinen Grund mehr, es mit der „WTCC2“ aufzufüllen. Eine Bestätigung dafür gibt es aber noch nicht. ■



Können dank SMP nun doch weitermachen: Shapovalov (l.) und Tarquini

NACHRICHTEN

WTCC: PANIS BEI ZENGO

Aurélien Panis, Sohn des Monaco-GP-Siegers von 1996 Olivier, steigt 2017 in die WTCC ein. Der 22-jährige Formel-Umsteiger wird einen Honda Civic des Zengo-Teams steuern. Auch Landsmann John Filippi hat seine Pläne für mittlerweile konkretisiert: Er wechselt von Campos in einen Citroën von Sébastien Loeb Racing. Der dadurch vakante Platz im Campos-Chevrolet wird vom argentinischen WM-Rookie José Manuel Urcera besetzt.

TCR: WEITERE FAHRER FIX

Mit einem Großaufgebot von sechs VW Golf startet das Engstler-Team 2017 in der ADAC TCR Germany. Als Fahrer stehen bislang Luca Engstler sowie die beiden Poulsen-Brüder Kristian und Roland fest. Auch beim Opel-Team Lubner Motorsport ist alles fix: Neben Jasmin Preisig, die dem Team treu bleibt, wird der mehrfache Clio-Cup-Meister Dino Calcum einen weiteren Astra steuern.

DTM

Warum Maro Engel wirklich zurückkehrt

DTM-Rückkehrer Maro Engel hat im Gespräch mit MSA verraten, dass er nach fünf Jahren Pause nicht mit einem DTM-Comeback gerechnet hatte. Offenbar gab seine Nationalität den Ausschlag.

Engel selbst hatte – wie auch viele Experten – Felix Rosenqvist wegen seiner guten Leistungen als Ersatzmann für den mitten in der 2016er-Saison in die Formel 1 aufgestiegenen Esteban Ocon auf dem Zettel. Wie MSA aber aus dem Umfeld von Rosenqvist erfahren hat, gab letztendlich nicht – wie berichtet – sein Formel-E-Vertrag den Ausschlag, sondern die Tatsache, dass er im Gegensatz zu Engel kein deutscher Staatsbürger ist.

Und genau der fehlte bei Mercedes-AMG, als feststand, dass Lucas Auer, Paul Di Resta, Gary Paffett, Robert Wickens und Neuzugang Edoardo Mortara fünf der nur noch sechs Cockpits 2017 besetzen. Engel setzte sich aber nicht zuletzt auch wegen seiner herausragenden Leistungen bei GT3-Sprint- und Langstreckenrennen gegen die bisherigen Piloten Maximilian Götz und Christian Vietoris durch. ■ AW



Engel: Rückkehr überrascht viele

DTM

Das ist der Fahrplan der drei Audi-Teams

BMW und Mercedes-AMG haben wie berichtet ihre Fahrer, Teams und die jeweilige Zuteilung offiziell bereits bekannt gegeben – Audi immerhin schon seine Piloten und die Einsatzmannschaften. Vor den nächsten gemeinsamen DTM-Testfahrten in Portimão (20. bis 24.2.) wird auch Audi seine Teamzuteilung verkünden.

MSA-Leser erfahren an dieser Stelle exklusiv, was die Ingolstädter, die 2017 als einziger Hersteller mit drei Teams antreten, planen: Beim Audi Sport Team Abt Sportsline bleibt alles beim Alten: Die mit fünf Fahrertiteln erfolgreichste Audi-Mannschaft

in der DTM-Geschichte, die zudem als bisher einziges DTM-Team drei Titel in Folge (2007 mit Mattias Ekström sowie 2008 und 2009 mit Timo Scheider) gewonnen hat, wird – wie 2016 – erneut mit dem zweimaligen Champion Mattias Ekström sowie mit Nico Müller an den Start gehen.

Das Audi Sport Team Phoenix hofft, mit Mike Rockenfeller sowie dem französischen Neuzugang Loïc Duval auf den dritten Titelgewinn nach 2011 (Tomczyk) und 2013 (Rockenfeller).

Im Audi Sport Team Rosberg soll Jamie Green nach P3 (2016) und P2 (2015) endlich für den ersten Titelgewinn der Neustädter Mannschaft sorgen. An der Seite des Briten kann René Rast, der 2016 bereits als guter Ersatzmann auffiel, zeigen, dass er die richtige Wahl für eines der sechs Audi-Cockpits war. ■ AW



Die geheime Schatzkammer

Früher tobten sie sich auf den Rennstrecken dieser Welt aus, verzückten die Fans und hämmerten in deren Gehörgängen herum. Heute stehen sie sich in einem geheimen Lager die Reifen eckig. BMW hat die Tore für sein geheimes Depot aufgesperrt und uns an alten Formel-1-, Formel-2-, Formel-3- sowie Tourenwagen schnuppern lassen.

Von: **Andreas Haupt**
Fotos: **Uwe Fischer**

Sie nächtigen in ihrem eigenen Benzingeruch. Irgendwo im Münchner Umland. Die Öffentlichkeit soll ihren genauen Standort nicht kennen. Weil in BMWs Lager über 1000 alte Autos stehen, die zusammen Hunderte Millionen kosten. Sie sind zwar alle versichert, aber kein Geld der Welt kann ihren ideellen Wert aufwiegen.

In dem unscheinbaren Industriekomplex lagern neben Straßenautos und Prototypen auch viele Rennwagen aus dem Tourenwagen- und Langstreckensport. Aus Zeiten in der Formel 1, Formel 2 und Formel 3. Die meisten von ihnen brachten BMW-Mitarbeiter in einem Las-

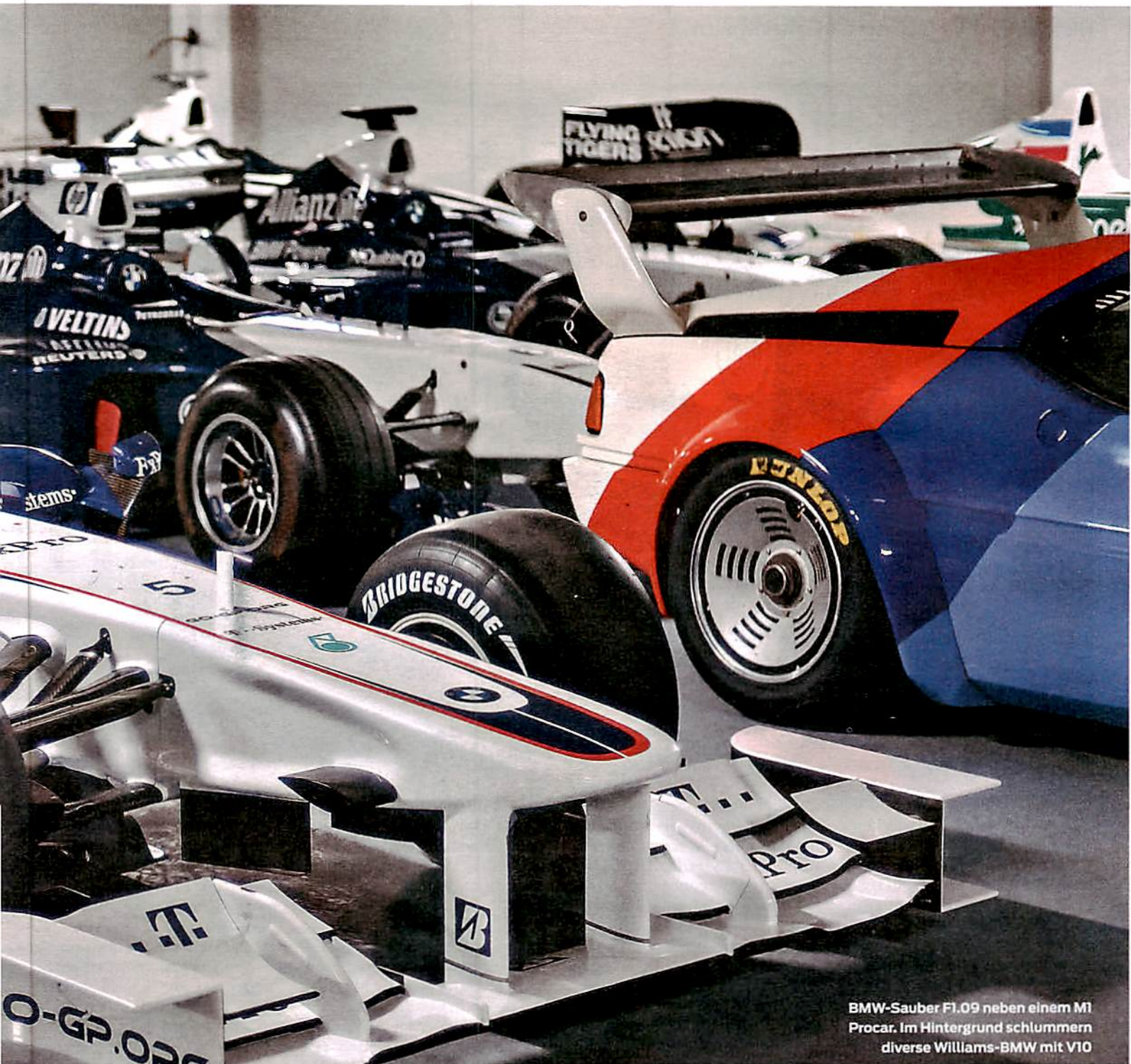
tenaufzug, der bis zu 4500 Kilogramm schleppt, in den dritten Stock in eine Klimakammer. Dort stehen sie jetzt Nase an Nase, wie zum Beispiel der Benetton B186 und der Le-Mans-Sieger von 1999 BMW V12 LMR.

Parkhaus mit Klimaanlage

Das Ambiente erinnert an ein Parkhaus mit grauem Betonboden, verstreuten Ölflecken, Reifenspuren und weißen Stützpfeilern. An den Wänden und der Decke hängen silberne Rohre. Nur quetschen sich die Rennwagen hier noch dichter aneinander, stellen sich längs und quer in die Lücken. Im Hintergrund brummt ein schwarzer Kasten, der den Raum dauerhaft auf 21

Grad Lufttemperatur und 50 Prozent Luftfeuchtigkeit hält. Es ist der perfekte Kompromiss, um die Autos überleben zu lassen. „Eigentlich will man die Luftfeuchtigkeit so niedrig wie möglich haben, um Rostbildung zu vermeiden“, erzählt ein BMW-Mitarbeiter. „Aber die Dichtungen, Gummiteile und Schläuche brauchen Feuchtigkeit, sonst werden sie spröde.“ Nicht alle Rennautos passen in die Klimakammer. In dem temperaturregulierten Schutzraum versammeln sich die empfindlichsten und wertvollsten Modelle – dazu noch bedeutende Concept- und Art-Cars.

Ein ganz bedeutender Rennwagen für BMW ist der Brabham BT7 mit dem vielsagenden Bei-



BMW-Sauber F1.09 neben einem Mi Procar. Im Hintergrund schlummern diverse Williams-BMW mit V10

namen „Rekordwagen“. Das umgebaute Formel-1-Auto ebnete einst BMWs Einstieg in die Formel 2 und später in die Formel 1. Mit dem BT7 bestritt Brabham 1963 und 1964 zwei Saisons in der Königsklasse. Es sprangen 1964 – angetrieben von einem Climax-V8-Motor – die ersten beiden GP-Siege in Frankreich und Mexiko für den englischen Rennstall heraus. 1966 kaufte die BMW-Rennabteilung um Alexander von Falkenhausen Brabham ein gebrauchtes Chassis ab und verpflanzte einen BMW-Vierzylinder mit zwei Litern Hubraum,

zwei obenliegenden Nockenwellen und 16 Ventilen in das Chassis.

Einstieg in die Formel 2

Es war der berühmte Apfelbeck-Motor von Konstrukteur Ludwig Apfelbeck mit Vierventil-Zylinderkopf, in dem die Ein- und Auslassventile jeweils kreuzweise gegenüberlagen. Das unzuverlässige Triebwerk, dessen Ansaugtrichter wie kleine Zacken einer Krone hinter dem Überrollbügel aus der Verkleidung wuchsen, entfesselte 290 PS bei 8500/min.

BMW jagte mit dem umgebauten BT7 in Hockenheim einem gewissen Carlo Abarth zwei Geschwindigkeitsrekorde ab – über die Viertelmeile und 500 Meter.

! Die Temperatur in der Klimakammer beträgt konstant 21 Grad. Die Luftfeuchtigkeit wird auf 50 Prozent gehalten. Es ist der beste Kompromiss, damit alle Teile der Rennwagen in Schuss bleiben, nicht spröde werden und nicht rosten.

Der gebürtige Wiener konterte im Oktober 1966 in Monza. BMW schlug zwei Monate später an gleicher Stelle zurück. Diesmal mit Rennfahrer Hubert Hahne statt von Falkenhausen hinter dem Steuer. Der 460 Kilogramm leichte Rennwagen sauste wiederum zur Bestmarke in der Zweiliter-Klasse über die Viertelmeile und 500-Meter-Distanz und flitzte gleichzeitig in 19,98 Sekunden einen Kilometer ab, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 180,18 km/h entspricht.

1967 wagte sich BMW in die Formel 2. Die großen Erfolge blieben zunächst aus. 1968 wurde das Engagement ausgeweitet, Paul Rosche überarbeitete den Vierzylinder grundlegend. Das



Apfelbeck-Konzept wurde verworfen, ein neuer Zylinderkopf gefertigt. Der Vierzylinder mit 1,6 Litern Hubraum (Typ M12) und 220 PS wanderte in ein Lola-Chassis. Das Auto wurde zum Lola BMW F 268.

Der weiße Flitzer mit zwei dunkelblauen Streifen auf der Verkleidung und zwei Endrohren, die weit nach hinten ragen, hat es nicht in die Klimakammer geschafft. Im vierten Stock muss sich der bis zu 260 km/h schnelle Rennwagen mit den normalen Witterungsverhältnissen im Depot herumschlagen. Er ist in bester Gesellschaft. Der F 268 schnüffelt am Heck des March BMW 732 – knallrot und mit einer so großen Theke im Heck, dass man darauf glatt ein Candle-Light-Dinner anrichten könnte.

Reifen an Reifen

Das Rennauto von 1973 hätte gemessen an seinen Erfolgen durchaus einen Platz in der Klimakammer verdient. Elf von 17 Läufen der Formel 2 gewann der March-BMW – sieben davon mit dem späteren Meister Jean-Pierre Jarier. Das Chassis war in allen Belangen überlegen: in der Bremsphase, beim Beschleunigen und in der Kurve. Der Reihenmo-

tor mit vier Zylindern hatte den vom Reglement vorgeschriebenen Hubraum von zwei Litern. Rund 275 PS randalierten bei 9000/min im Renner mit 450 Kilogramm, der 280 km/h Topspeed erreichte und von Scheibenbremsen eingefangen wurde.

Vor dem 732 lungert der March BMW 712 mit Monocoque-Chassis und Eifelland-Schriftzug. Das Auto wurde nach dem vorläufigen BMW-Werksrückzug Ende 1970 von einem „Untergrund-Team“ um Paul Rosche und mithilfe des Wohnwagenherstellers 1971 in der Formel 2 eingesetzt. Dieter Quester errang den dritten Rang in der Fahrerwertung. Ronnie Peterson holte sich den Titel – ebenfalls auf einem March-Chassis, allerdings mit Cosworth-Motor.

Rad an Rad kuscheln außerdem noch der BMW Monti Bergspider, dessen Flügel sich wie ein Dach über den frei stehenden Vierzylinder-Reihenmotor legt, ein March BMW 763 Formel 3 von 1976, der HH 49-Formel-2-Rennwagen von

1949 und der Williams-BMW FW26. Das Formel-1-Auto des Traditionsrennstalls aus Grove mit seiner Walrossnase floppte 2004. Die Mission WM-Titel musste Williams-BMW früh abblasen. Eine Nasen-OP erfolgte mitten in der Saison beim GP Ungarn. Einziger Saisonserfolg: Juan-Pablo Montoya beim GP Brasilien.

Zurück in der Klimakammer: Hier hat BMW noch weitere Autos aus der gemeinsamen Zeit mit Williams gehortet.

Sie begann 2000 und endete 2005. Unter anderem lauschen der FW24, FW25 und FW27 dem brummenden Klimakasten, statt selbst mit ihren Zehnzyklindern zu kreischen. Ein Versuchsträger von 1999 mischt sich in die Meute. Der Williams FW21 war in der Saison 1999 noch mit einem Supertec-V10 mit 72 Grad Bankwinkel ausgestattet. Für Testzwecke baute Williams das Auto um, um den BMW-V10 zu integrieren.

Heckteil des BMW-Sauber F1.07 mit V8 drin, Motorabdeckung obendrauf und Flügelwerk hintendran





Mit dem BT54 gewann Piquet in Frankreich 1985. Die Pirellis arbeiteten nur in der Hitze gut



Die können sich gut riechen: Die Nasen des Benetton B186 Turbo von 1986 und des BMW V12 LMR von 1999 mit schmaler Niere



Bayerisches Kraftpaket: Der Vierzylinder-Turbo mit 1,5 Litern Hubraum entfesselt in seinen besten Tagen 1400 PS. Hier sitzt der Motor im Arrows A8

Ein weiterer Versuchsträger steht auf der anderen Seite. Es handelt sich um einen BMW F1.07 mit Kers-Bausteinen. Das Energierückgewinnungssystem wurde für das 2009er-Auto ausprobiert, dann aber nur vier Rennen lang eingesetzt.

Nur bedingt Auslauf

Mit Brabham holte BMW 1983 den ersten Titel eines Autos mit Turbo-Motor in der Formel 1. Noch vor Pionier Renault. Der Brabham BT52 hat seinen Platz im BMW-Museum. Das Weltmeisterrauto von Nelson Piquet ist ein gern gesehener Gast auf Veranstaltungen. Im Gegensatz zu vielen seiner Rennkollegen hat der BT52 regelmäßig Auslauf. Der Arrows A8 – ebenfalls mit BMW-Vierzylinder-Turbo – hat sich im Lager bereits seine Goodyear-Vorderreifen platt gestanden.

Wann und ob die alten Rennautos bewegt werden, hängt von Events und der Komplexität ihrer Technik ab. Auf dem Goodwood Festival of Speed 2016 rollte beispielsweise Riccardo Patrese im Brabham BT52 um den Kurs. BMW feierte mit einer großen Ausstellung den 100. Firmengeburtstag. Die DTM-Legende M3 E30 oder das M1 Procar werden

häufig für Taxifahrten auf der Rennstrecke gebucht. Modernere Rennautos erfordern besondere Maßnahmen „Für einen BMW-Sauber brauchen wir vier Mechaniker, um das Auto überhaupt anzulassen.“ Den BT52 betreut auf Terminen meist Peter Voll – früher Elektrikspezialist der BMW-Rennabteilung, scherzhaft „der Elektrische“ genannt.

Mit dem BT54, der im Renntrimm rund 860 PS entfachte, gewann Nelson Piquet in Frankreich 1985 sein letztes Rennen für Brabham-BMW. Es war zugleich der erste Sieg für Reifenhersteller Pirelli seit 1957 in der Formel 1. Den letzten Sieg des legendären BMW-Vierzylinder-Turbos, der in seiner Blütezeit bis zu 1400 PS freisetzte, errang Gerhard Berger auf Benetton.

Von Zeit zu Zeit werden die Rennautos im Lager aufbereitet. Bei all ihrer Geschichte und ihrem Wert wäre es für PS-Fanatiker sogar ein Traumjob, nur die Karosserien abstauben zu dürfen. Egal ob sie nun erfolgreich waren oder nicht: Alle Rennwagen im BMW-Depot führten einst ein Highspeed-Dasein in der Öffentlichkeit. Heute schlummern sie vor sich hin – ohne dass jemand davon wissen soll. ■



BT7-Rekordwagen: Das Chassis stammt von Brabham, die Antriebseinheit von BMW. Der Vierzylinder leistete 290 PS bei 8500/min



Titel für Marc Surer: Mit dem March BMW 792 feierte der Schweizer 1979 den Titel in der Formel-2-Europameisterschaft. Das Auto ist 300 PS stark



Viñales brilliert erneut

Nach Casey Stoners Bestzeit am ersten Tag war Andrea Iannone auf der Suzuki am zweiten Testtag Schnellster. Schließlich holte wieder Maverick Viñales vor Marc Márquez die Test-Bestzeit. Doch die Zeiten sind nah zusammengerückt.

Von: **Imre Paulovits**
und **Dian Sulistyowati**

In der schwülen Hitze von Sepang rückten immer wieder dunkle Wolken heran, jederzeit konnte ein kurzer Schauer über einen Streckenteil niederprasseln. Doch während dies früher nur kurze Unterbrechungen mit sich brachte und der Asphalt in der Hitze in Minutenschnelle wieder abtrocknete, trocknet die vor einem Jahr aufgetragene, neue Asphaltsschicht nur sehr langsam ab. So langsam, dass die Grand-Prix-Kommission laut über

Maßnahmen nachdenkt, denn sie hat Angst vor unberechenbaren Verzögerungen am Rennwochenende. Regenreifen sind bei den wenigen nassen Stellen unbrauchbar, aber für Slicks stellen diese eine unzumutbare Gefahr dar. „Vor dem Grand Prix soll die Oberfläche so behandelt werden, dass das Wasser schneller verdunsten kann“, sagte Dorna-Sicherheitsexperte Loris Capirossi. „Wenn das nicht hilft, sollte man über eine Neuasphaltierung nachdenken.“

Viñales überlegen

Der letzte Testtag begann aber trocken. Andrea Dovizioso war der Erste, der unter zwei Minuten fuhr. Doch bereits in seinem dritten Stint legte Maverick Viñales zwei 1:59,5er-Zeiten hin und kam damit nah an Andrea Iannones Bestzeit vom Tag zuvor (1:59,452) heran. Dann legte Marc Márquez 1:59,506 vor, bevor Maverick Viñales kurz nach Mittag noch einmal zulegte und mit 1:59,368 die schnellste Zeit des diesjährigen Tests markierte.

Der Yamaha-Werksfahrer war denn auch zufrieden. Nicht nur seine Zeit war die schnellste, er hatte auch die schnellste Pace – zehn seiner 72 Runden am letzten Testtag waren unter zwei Minuten, was keinem anderen Fahrer nur annähernd gelang. „Wir haben viel an der Racepace gearbeitet“, gab Viñales zu. „Aber ich war selbst überrascht, wie ich die 1:59er-Zeiten halten konnte. Wir haben an diesen drei Tagen sehr viele Dinge probiert und ein gutes Paket herausgearbeitet. Ich bin sehr glücklich. Unser Bike ist sehr schnell, für den nächsten

»ICH WAR SELBST ÜBERRASCHT, WIE ICH DIE 1:59ER-ZEITEN HALTEN KONNTE. WIR HABEN EIN GUTES PAKET.«

Maverick Viñales

Test in Australien haben wir eine sehr gute Ausgangsbasis.“

Valentino Rossi büßte bei seiner schnellsten Zeit zwar nur zwei Zehntel auf die Bestzeit seines neuen Teamkollegen ein, doch die Pace von Viñales hatte er nicht. Trotzdem war der neunfache Weltmeister zufrieden mit seinem Motorrad. „Wir haben viele gute Dinge gefunden“, freute sich der bald 38-jährige Italiener. „Wir haben am neuen Chassis gearbeitet und ich fühle mich damit wohl. Fast alle neuen Teile, die Yamaha gebracht hat, haben sich bewährt.“

Wenn Marc Márquez auch die zweitschnellste Zeit hatte, liegt vor dem Weltmeister doch noch viel mehr Arbeit als vor seinem neuen Herausforderer. „Wir sind noch nicht auf unserem besten Level“, gab Márquez zu. „Wir müssen nun die drei Testtage in Australien intensiv nutzen. Derzeit sind wir dabei, die einzelnen Dinge an unserem Bike Schritt für Schritt zu verstehen. Wir müssen vor allem an der Elektronik noch viel arbeiten. Wir müssen



Der neue Belag von Sepang trocknete nur langsam ab und sorgte so für Verzögerungen beim Test. Dennoch loben ihn die Fahrer wegen seines guten Grips, vor allem bei Nässe.

die Leistungskurve unseres Motors noch optimieren, die Wheelie-Seite hinbekommen und unsere Beschleunigung noch verbessern. Aber der neue Motor ist ein großer Fortschritt. An den drei Tagen in Sepang haben wir seine Problemzonen herausgearbeitet, nun haben die Ingenieure in Japan viel Arbeit vor sich.“

Schnelle Suzuki

Andrea Iannone konnte zwar seine Dienstag-Zeit nicht mehr verbessern, dennoch hat der Italiener gezeigt, dass er und Suzuki mit zu den Anwärtern auf den Sieg gehören. „Ich habe am dritten Tag nicht die neuen, weichen Reifen benutzt, um die Zeiten zu pushen“, gab Iannone zu. „Wir haben uns auf die Racepace konzentriert, und bei dieser haben wir uns stark verbessert, besonders mit gebrauchten Reifen.“

Andrea Dovizioso blieb nicht nur innerhalb von zwei Zehntelsekunden zur Bestzeit, der Ducati-Pilot fiel auch durch konstant schnelle Runden auf. Der Italiener freute sich aber am meisten über das Fahrgefühl mit der Ducati: „Ich kann jetzt richtig mit dem Motorrad spielen“, verriet er. „Und was das Wichtigste ist: Wir konnten unser komplettes Testprogramm durcharbeiten. Natürlich müssen wir noch einiges verbessern. Aber ich bin sehr glücklich, wie konkurrenzfähig wir bereits sind.“

Weniger konkurrenzfähig ist auf der anderen Seite der Ducati-Box Jorge Lorenzo. Aber dass er noch Zeit braucht, überrascht Casey Stoner, der ihm als Berater zur Seite steht, nicht: „Außer Dani Pedrosa hat keiner so lange Zeit mit nur einer Marke im MotoGP-Paddock verbracht wie Jorge. Dazu ist die Yamaha, was Motorleistung und Fahrwerk betrifft, genau das Gegenteil von der Ducati. Deshalb braucht Jorge noch

mehr Zeit, um sich umzugewöhnen. Er geht sehr ruhig an die Sache heran und macht alles Schritt für Schritt.“

Folger überglücklich

Jonas Folger konnte zwar, wie er schon erwartet hatte, seine siebte Position vom ersten Testtag nicht halten, blieb aber innerhalb einer Sekunde zur Bestzeit und beendete den Test als 15. Der deutsche MotoGP-Rookie konnte auch eine Rennsimulation absolvieren und strahlte danach: „Es war mein erster richtiger Long-run mit 16 Runden am Stück. Bis auf zwei Runden, als einmal Loris Baz unmittelbar vor mir seine Runde abgebrochen hat, waren meine Rundenzeiten konstant im Bereich von 2:00“, freute sich der 23-Jährige. „Die meisten sind am letzten Testtag mit frischen Reifen und wenig Tankinhalt auf Zeitenjagd gegangen. Wir dagegen haben uns voll und ganz auf die Performance über die Rennstrecke konzentriert. Deshalb bin ich mit dem Verlauf und auch mit dem Ausgang dieser drei Testtage überglücklich.“

Große Leistungsdichte

Hatte es letztes Jahr schon acht verschiedene MotoGP-Sieger gegeben, ist das Feld nun noch einmal näher zusammengerückt. Gegenüber Jorge Lorenzos Bestzeit vom letzten Februar war Maverick Viñales um zwei Zehntel schneller. Damals war der Mallorquiner aber der Einzige, der unter zwei Minuten fuhr. Dieses Jahr schafften es nicht weniger als elf Piloten, inklusive dem amtierenden Moto2-Weltmeister Johann Zarco. 16 Piloten blieben innerhalb einer Sekunde zum Schnellsten. Während 2016 noch 3,9 Sekunden zwischen dem Ersten und dem 23. lagen, waren diesmal 28 Piloten nur um 2,8 Sekunden voneinander getrennt. Als vor zwei Jahren genauso viele Fahrer auf der Strecke waren, betrug die Differenz noch 4,8 Sekunden.

Man darf allerdings auch nicht zu viel aus dem ersten Test der MotoGP schließen. Vor zwei Jahren war Marc Márquez Schnellster, die WM wurde aber zwischen Valentino Rossi und Jorge Lorenzo ausgefochten. Letztes Jahr lautete die Reihenfolge Jorge Lorenzo vor Danilo Petrucci und Héctor Barberá. Marc Márquez lag damals 1,2 Sekunden zurück, wurde aber Weltmeister. Wie wir wohl Ende der Saison auf die diesjährigen Tests zurückblicken werden? ■



Marc Márquez und Andrea Dovizioso: Zum Schluss beide konstant schnell



Jonas Folger: Wieder weniger als eine Sekunde hinter der Bestzeit

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Sepang (MAL), 30.01.–01.02.2017, Bestzeiten

Rang	Fahrer (Land)	Motorrad	Bestzeit
1.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	1:59,368
2.	Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	1:59,452
3.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1:59,506
4.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP17	1:59,553
5.	Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	1:59,578
6.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1:59,589
7.	Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP16	1:59,628
8.	Casey Stoner (AUS)	Ducati D16 GP17	1:59,639
9.	Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	1:59,728
10.	Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP16	1:59,767
11.	Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	1:59,772
12.	Alex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	2:00,057
13.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	2:00,108
14.	Daniilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP17	2:00,310
15.	Jonas Folger (D)	Yamaha YZR-M1	2:00,312
16.	Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP16	2:00,352
17.	Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	2:00,439
18.	Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP16	2:00,445
19.	Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP16	2:00,645
20.	Loris Baz (F)	Ducati D16 GP15	2:00,873
21.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	2:01,338
22.	Bradley Smith (GB)	KTM RC16	2:01,338
23.	Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	2:01,341
24.	Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP17	2:01,382
25.	Katsuyuki Nakasuga (J)	Yamaha YZR-M1	2:01,658
26.	Takuya Tsuda (J)	Suzuki GSX-RR	2:01,812
27.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZR-M1	2:02,187
28.	Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	2:02,189



Nach dem ersten Test in Sepang steht fest: Ex-Weltmeister Jorge Lorenzo hat mit der Ducati noch einen langen Weg vor sich. Im MSA-Interview spricht der 29-jährige Mallorquiner offen über seine Lage und erklärt, was er für diese Saison erwartet.

Von: **Imre Paulovits**
und **Dian Sulistyowati**

Was ist dein Resümee vom Sepang-Test?

Die Rundenzeit, die ich am letzten Tag gefahren bin, war nicht berauschend, aber wir haben uns in allen Belangen verbessert. Ich verstehe das Motorrad mit den Kilometern auch immer besser und kann immer schneller fahren. Wir haben viel mit dem neuen Motorrad gearbeitet, und auch die Rennsimulation habe ich damit gemacht. Bei der Simulation war das Motorrad zwar noch nicht perfekt abgestimmt, aber es ging uns auch hauptsächlich darum, viele Runden am Stück zu fahren und die Dinge darüber zu verstehen.

Was muss für die Zukunft an der Ducati verbessert werden?

Wir haben viele Informationen bekommen, wir müssen an kleinen Details arbeiten. Wir haben



Jorge Lorenzo

Geburtstag: 4. Mai 1987
Geburtsort: Palma, Mallorca
Herkunftsland: Spanien

KARRIERE

2002: 125GP, Derbi (21.)
2003: 125GP, Derbi (12.)
2004: 125GP, Derbi (4.)
2005: 250GP, Honda (5.)
2006: 250GP, Aprilia (1.)
2007: 250GP, Aprilia (1.)
2008: MotoGP, Yamaha (4.)
2009: MotoGP, Yamaha (2.)
2010: MotoGP, Yamaha (1.)
2011: MotoGP, Yamaha (2.)
2012: MotoGP, Yamaha (1.)
2013: MotoGP, Yamaha (2.)
2014: MotoGP, Yamaha (3.)
2015: MotoGP, Yamaha (1.)
2016: MotoGP, Yamaha (3.)

HOBBYS

Autos, alte Renn-Bekleidung

„Die Ducati muss aggressiver gefahren werden“

wie gesagt auch einen Longrun gemacht, und von meiner Seite waren einige Dinge nicht so, wie ich es gerne gehabt hätte. Zum Beispiel die Abstimmung der Elektronik. Aber wir verbessern uns Stück für Stück.

Was musst du selbst an deinem Fahrstil ändern?

Ich habe bereits einiges verändert. Die Ducati muss anders gefahren werden, aggressiver. Man muss mehr mit dem Gas spielen. Man muss auch anders bremsen. Die langsamen Kurven muss ich anders fahren als bisher gewohnt, in den schnellen Kurven kann ich auch mit der Ducati viel Kurvenspeed fahren. Wir müssen auch das Bike in einigen Bereichen noch verbessern, und die Ingenieure wissen, wo. Wir haben aber auch unsere starken Punkte, von denen wir in Zukunft profitieren können.

Was war dein Problem am ersten Testtag in Sepang?

In Valencia konnte ich das Motorrad mehr instinktiv, mit meinem natürlichen Fahrstil fahren. Da gibt es aber auch nicht solche Bremszonen und keine Haarnadelkurven. Deshalb musste ich in Sepang meinen Fahrstil komplett umkrempeln, um auf gute Rundenzeiten zu kommen.

Ich war es gewohnt, mit meiner Fahrweise immer schnell und konkurrenzfähig zu sein. Ich war es nicht gewohnt, 17. und so weit weg von der Spitze zu sein. Ganz ehrlich hat mich das überrascht, ich hätte es nicht erwartet. Aber von den Rundenzeiten der anderen Ducati habe ich gesehen, dass das Motorrad Potenzial hat, und ich wusste, wo wir hinkommen müssen. Ich habe dann meine Daten mit denen der anderen Ducati-Piloten verglichen und festgestellt, dass ich die meiste Zeit beim Bremsen verloren habe. In der Kurvenmitte nichts, beim Beschleunigen war ich an einigen Stellen sogar schneller als die anderen. Dann habe ich begonnen, mich anzupassen, und ich musste sehr viel ändern. Wenn man bei der Duca-

ti die Bremse früh rauslässt und versucht, viel Kurvenspeed heranzutragen, wie ich es mit der Yamaha gewohnt war, will die Ducati einfach nicht um die Kurve. Deshalb musste ich nach einer anderen Art suchen, gute Rundenzeiten zu erreichen. Aber das passiert halt, wenn man zwischen derart komplexen Motorrädern wechselt. Bevor ich ins Bett ging, habe ich lange über das Motorrad nachgedacht. Ich habe dann verstanden, dass ich später und härter bremsen muss. Das war die größte Änderung, die ich beim Fahren machen musste.

»MICHELE PIRRO HAT MIR GUTE RATSCHLÄGE GEGEBEN. WIR HABEN ENTSCHIEDEN, DASS ER MEIN TRACK-ANALYST WIRD.«

Jorge Lorenzo

Was ich noch verbessern muss, ist besonders den Grip von neuen Reifen besser zu nutzen. Derzeit bin ich mit gebrauchten Reifen noch fast genauso schnell. Wenn ich das Motorrad besser kenne, werde ich bei Zeitenjagden sicherlich besser aussehen.

Hast du noch einen langen Weg vor dir, bis zwischen dir und der Ducati alles passt? Oder glaubst du, dass du den größeren Teil bereits hinter dir hast?

Es ist eine Frage der Zeit. Der erste Tag war ein großer Schock, da dachte ich, ich würde länger brauchen, als ich zuerst erwartet hatte. Aber wir haben danach in nur zwei Tagen einen großen Fortschritt erzielt. Ich denke aber, dass wir noch sehr weit von unserem Limit weg sind. Wir sind trotzdem bereits schnell. Das bedeutet, wenn wir da sind, wo wir hinwollen, werden wir



Lorenzo in Sepang: Böse Überraschung am ersten Tag, dann viel verbessert

sehr schnell sein. Das ist zumindest, was ich erwarte. Es ist ein sehr professionelles Team. Ich arbeite sehr gerne mit Cristian (Gabbarini) zusammen. Michele (Pirro) und Casey (Stoner) geben sehr viele Ratschläge, um unseren Prozess zu beschleunigen.

Ich habe viel Spaß mit dem Motorrad, denn man muss es anders fahren, man slidet mehr, man erfreut sich an der Leistung. Ich habe es an den letzten beiden Testtagen wirklich genossen.

Glaubst du, dass du einen neuen Coach brauchst, so wie du ihn früher mit Wilco Zeelenberg hattest?

Wilco ist unglaublich. Als Person und als einer, der Dinge erklären kann. Ich bin auch dank ihm Weltmeister geworden. Aber ich bin genauso sehr erstaunt über Michele Pirro. Er fährt das gleiche Motorrad wie ich, kann konkurrenzfähige Rundenzeiten fahren, und er weiß genau, was man machen muss, um sich schnell an das Bike zu adaptieren. Er ist bereits seit vier oder fünf Jahren bei Ducati, und zu Beginn hat er mehr oder weniger das Gleiche gefühlt wie ich jetzt, denn auch er hat den Kurvenspeed bevorzugt. Er hat mir gute Ratschläge gegeben, was sich auf der Strecke gut und was sich schlecht auf die Rundenzeiten auswirkt. Daher haben wir entschieden, dass er für mich als Track-Analyst fungiert. Ich bin sehr glücklich, dass ich Michele habe. Und ich denke, dass wir in

Zukunft ein großartiges Team bilden werden.

Hat sich das Motorrad mit der Box hinter der Sitzbank anders angefühlt?

Ich war glücklich mit diesem neuen Motorrad, es hat einige positive Dinge. Aber wir hatten nicht genügend Zeit, es optimal abzustimmen und sein ganzes Potenzial zu nutzen. Deshalb haben wir noch eine Marge bis zu seinem Limit, und ich denke, dass wir mit diesem Bike in Zukunft viele Vorteile haben sollten.

Hast du die neuen Michelin-Reifen getestet?

Nur die am zweiten Tag. Die hatten bessere Traktion im Pickup-Bereich. Der Seitengrip war ähnlich wie bisher, aber vor allem Kurveneingang und -ausgang haben sich mit diesen Reifen verbessert. Es gab am dritten Tag noch einmal einen neuen Reifen, dafür hatten wir aber keine Zeit. Wir konnten ja auch sonst nicht alles durchtesten, was wir hatten.

Glaubst du weiter daran, dass du mit Ducati die Weltmeisterschaft gewinnen kannst?

Es gibt derzeit noch eine Menge Dinge, die wir verbessern müssen. Wir werden sicher Rennen gewinnen können. Aber um überall gewinnen zu können und so um den Titel kämpfen zu können, müssen wir uns noch verbessern. Dann werden die Resultate aber von selbst kommen. ■

Verschiedene kleine Ideen im Kampf um die Spitze

Im zweiten Jahr der aktuellen MotoGP-Regeln wird es an der Spitze noch enger. Jeder Hersteller versucht andere Tricks, um sich einen Vorteil zu verschaffen.

Von: Neil Spalding

Dieses Jahr gilt es, neben der eingefrorenen Motorenentwicklung ab dem ersten Grand Prix das Verbot der Flügel zu kompensieren. Und die Hersteller müssen die Bikes noch mehr auf die Michelin-Reifen optimieren, denn in ihrem zweiten Jahr werden die Franzosen viel ähnlichere Konstruktionen brin-

gen – es geht darum, zu verstehen, wonach diese verlangen.

Aprilia setzt höher

Letztes Jahr erstmals mit einem reinen Prototyp-Motor unterwegs, brauchte das italienische Werk, das mit einem weit geringeren Budget operiert als die WM-Spitze, lange, um ein Basis-

Set-up zu finden. Gegen Ende der letztjährigen Saison wurde entdeckt, dass der Schwerpunkt zu niedrig ist. Das ganze Motorrad zu erhöhen, hätte auch den Winddruckpunkt höher gesetzt und damit neue Probleme geschaffen. So musste der Motor höher in den Rahmen. Dabei wollte man das wichtige Verhält-



Aprilia

Der Motor wurde im Rahmen höher gesetzt. Dass er dabei um die Ritzelwelle gedreht wurde, erkennt man gut an der geänderten Aussparung für den Steckstarter an der Verkleidung. In Sepang hatten sie nur einen neuen Prototyp. In diesem Jahr soll es drei Leistungsupdates für den Motor geben. Espargaró probierte in Sepang Stufe 1.



Ducati

Beide Querverstrebungen an der Schwingenaufnahme wurden weggelassen. Dafür musste der Heckrahmen und die Motoraufhängung geändert werden. Ein Geheimnis bleibt, was sich im Kasten hinter der Sitzbank befindet. Bislang hatte Ducati schmale Tankverkleidungen vor dem Fahrer, Lorenzo bevorzugt eine breitere Variante.

nis zwischen dem vorderen Kettenrad und dem Schwingendrehpunkt nicht verändern, so musste der Motor um die Ritzelwelle gedreht werden. Am neuen Motorrad sind ein geänderter hinterer Aufhängungspunkt und etwas kürzere vordere Motorhalterungen zu sehen sowie die geänderte Position des Steckstarters.

Dass Ducati dieses Jahr aufs Ganze geht, ist auch bei der Entwicklung nicht zu verkennen – und die Italiener waren auch ohne Flügel schneller als erwartet. Wenn Ducati sein MotoGP-Motorrad auch nur noch Desmosedici nennt, bleiben wir doch bei der bisherigen Nomenklatur. Da

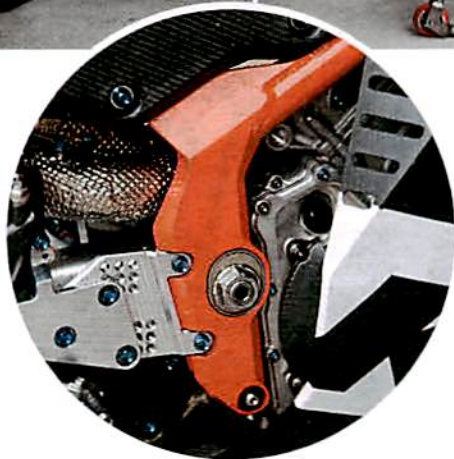
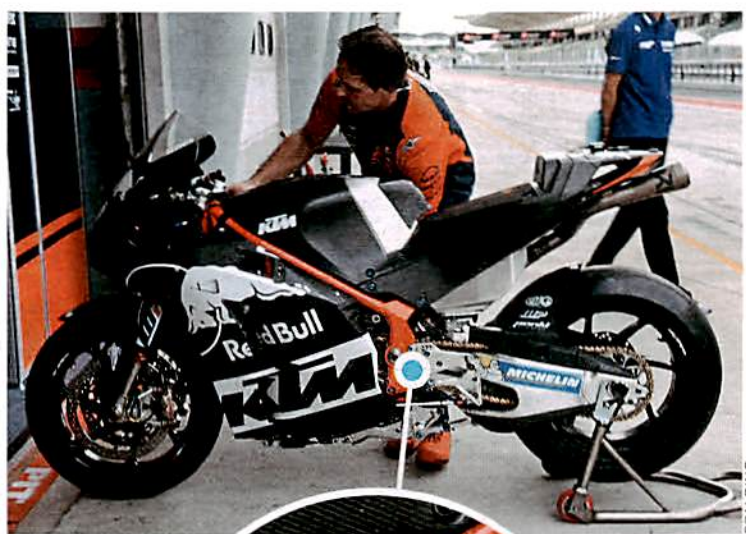
in Sepang bereits die zweite Version der GP17 probiert wurde, nennen wir diese GP17.1. Letztes Jahr wurde am Aluminium-Rahmen die obere Querstrebe an der Schwingenaufnahme weggelassen, eine Strategie, die Yamaha schon länger verfolgt. Jetzt gingen die Italiener noch weiter und ließen auch die untere weg. Damit gibt der Rahmen noch mehr nach, wohl um besser mit den Michelin zu arbeiten. Dies verlangt aber nach einem anderen Heckrahmen, um den Motor zu stützen. Das Motorrad wurde um einiges komplizierter, dies könnte aber gerade dem Fahrstil von Jorge Lorenzo entgegenkommen. Unklar ist, was sich in der Box

! Die Kosten für die Entwicklung der Flügel auf der Innenseite der Verkleidung und andere Kompensationsversuche könnten viel teurer kommen als die nun verbotenen äußeren Flügel.

hinter der Sitzbank befindet – es könnte ein HD-Datalogger sein, aber auch ein Hochgeschwindigkeitskreisel, um der Wheelie-Neigung beim Beschleunigen entgegenzuwirken. Wir haben von Ducati noch nicht die endgültige aerodynamische Lösung gesehen. Wahrscheinlich werden sie diese auch nicht vor Katar präsentieren.

Harte Arbeit am Motor

Honda hat Sepang in den letzten drei Jahren unfertig verlassen, aber zweimal davon wurden sie Weltmeister. Dieses Jahr arbeiteten sie intensiv am Motor, um bis zum Einfrieren der Entwicklung beim WM-Auftakt in Katar nicht



Honda

Honda hat zwei Leistungsvarianten des neuen Motors. Die Werksteams arbeiteten mit unterschiedlich langen Rohren für die einzelnen Zylinder, in die Krümmer der hinteren Zylinderbank ist ein Helmholtz-Resonator integriert. Während alle anderen Fahrer den neuen Rahmen lobten, blieb Márquez weiter beim 2014er-Modell.

KTM

Die Österreicher führen in Sepang mit mehreren Rahmen- und Schwingenvarianten. Dazu wurde sehr viel an der Chassis- und der Motor-Peripherie gearbeitet, um die offensichtlich ausreichende Motorleistung auf den Boden zu bringen. Durch den Ex-Aprilia-Fahrwerkstechniker Marco Bertolatti werden noch mehr Lösungen diskutiert.

wieder danebenzuliegen. Wahrscheinlich hat der neue Motor eine um 70 Grad gekröpfte Kurbelwelle, mit der eine extreme Big-Bang-Zündfolge gewährleistet wird. Es gab in Sepang zwei Leistungsstufen dieses Motors. Honda arbeitete mit Auspuffanlagen unterschiedlicher Längen für die zwei Zylinder jeder Bank, dazu hatte die der hinteren Zylinderbank einen Helmholtz-Resonator. Zudem hatte Honda auch einen neuen Rahmen: die Weiterentwicklung der Version mit den dünnen Profilen. Und diese schien allen Fahrern zu gefallen.

KTM brachte dieses Mal unterschiedliche Rahmen und Schwin-

gen mit. Sie arbeiteten viel an der Ballance, an der Hebelumlenkung und der Elektronik, diese Dinge müssen perfekt funktionieren, damit man die Motorleistung auf den Boden bringt. Die Österreicher haben Marco Bertolatti von Aprilia als Fahrwerkstechniker abgeworben, der mehr als ein Jahrzehnt Erfahrung im Grand-Prix-Sport mitbringt.

Suzuki hatte einen neuen Motor mit mehr Leistung dabei, ansonsten testeten die beiden Werkspiloten mit den verschiedenen Rahmenvarianten aus dem Vorjahr. Die Testfahrer arbeiteten dazu intensiv an der Elektronik.

»DIE VERKLEIDUNGEN DÜRFEN MAXIMAL 600 MILLIMETER BREIT SEIN, AN DER SITZBANK MAXIMAL 450 MILLIMETER. FLÜGEL AUSSEN SIND VERBOTEN.«

Danny Aldridge,
Technischer Direktor der IRTA

Flügel nun innen

Die spektakulärste Neuerung gab es bei Yamaha. Ab dem zweiten Tag verwendeten sie eine Verkleidung, die die maximal erlaubte Breite von 600 Millimetern nutzt und innen einen Kanal hat, in dem Flügelprofile eingesetzt sind. Dies könnte in Mode kommen. Man muss die Luft vom vorderen Kotflügel so sauber wie möglich dorthin leiten. Es gab auch einen neuen Rahmen. Yamaha benutzt CNC-gefräste Profile, man konnte in der Nähe der Schwingenaufnahme Stellen entdecken, wo die Oberfläche wärmer war, dort sollte der Rahmen am flexibelsten sein. ■



Suzuki

Der neue Motor war mit einem Drehmomentsensor ausgestattet. Es wurden viele Daten gesammelt, die Testfahrer tüftelten an der Elektronik. Die Werksfahrer arbeiteten auch die Rahmenvarianten aus dem Vorjahr durch. Suzuki hatte keine Flügel, die Frage ist, ob sie noch eine Aerodynamik-Lösung auf Lager haben.



Yamaha

Revolution bei der Aerodynamik? Yamaha hat einen Kanal für die Flügel innen in die Verkleidung gelegt. Wenn man den Luftstrom dorthin gebläht bekommt, könnten diese Flügel noch effizienter sein als außen liegende. Yamaha hatte auch neue Rahmen dabei, die an der Schwingenaufnahme stärker nachgeben.

MotoGP

KTM trotz Rückstand weiter im Plan

Die Plätze 21 und 22 beim Test in Sepang beunruhigen die KTM-MotoGP-Truppe nicht. Der Rückstand ist gar kleiner als erwartet.

Von: Imre Paulovits

Über mangelnden Einsatz ihrer Piloten durfte KTM nicht klagen: Bradley Smith und Pol Espargaró waren in Sepang bei ihrer schnellsten Runde auf die Tausendstelsekunde gleich schnell! Ihnen fehlten jedoch genau 1,97 Sekunden auf die Bestzeit. Dies bereitet Teamchef Mike Leitner jedoch keine Sorgen. „Jeder war anwesend und jeder hat gepusht. Die anderen Hersteller haben viel Erfahrung auf dieser Strecke, die dazu noch eine der schwierigsten im Kalender ist, und für uns war es völliges Neuland. Es war uns sehr wichtig, alle Ideen hierher zu bringen, die wir seit Valencia hatten. Das war zwar für die Rundenzeiten nicht förderlich, aber so



Pol Espargaró: Auf die Tausendstel gleich schnell wie Teamkollege Smith

hatten wir einen sehr guten Input. Mika Kallio hat in der Woche zuvor hier einen guten Job gemacht, den die Werksfahrer weitergeführt haben.“

Technik-Direktor Sebastian Risse ergänzt: „Unsere Aufgabe für diese insgesamt sechs Testtage war, alles Material durchzutesen. Dann sollten die Probleme, die die Fahrer letztes Jahr geschildert haben, beseitigt werden. Wir haben im Winter verschiedene Ideen ausgearbeitet und es hat sich gezeigt, dass wir

richtig lagen. Auch unsere Werksfahrer waren mit den Sachen glücklich.“

Pol Espargaró bestätigte dies: „Wir haben uns seit dem ersten Test deutlich verbessert. Phillip Island wird wieder eine neue Strecke für KTM sein, sie ist anspruchsvoll und sehr schön zu fahren, es wird interessant sein zu sehen, wozu wir dort in der Lage sind.“ „Nur 1,9 Sekunden auf einer so langen Strecke zu verlieren, ist ein guter Ausgangspunkt“, ergänzte Bradley Smith. ■

Moto2

Entwicklung beginnt

Diese Woche wird IntacGP die ersten Tests mit der neuen Suter Moto2 machen, dem eine ganze Reihe weitere folgen werden.

Von: Imre Paulovits

In der Teamzentrale in Memmingen ist das 2017er-Material von Suter Mitte Januar eingetroffen, es wurden zwei komplette Motorräder für die Testfahrten aufgebaut. „Wir testeten diese Woche Mittwoch und Donnerstag in Valencia, auch Suter-Projektleiter Alessandro Giussani wird dabei sein“, verrät Teamchef Jürgen Lingg. „Danach

testeten wir am 18. und 19. Februar noch mal in Valencia und am 22.–23. Februar in Jerez, bevor im März die IRTA-Tests beginnen.“

Beim ersten Test wird nur Marcel Schrötter fahren. Sandro Cortese wurde im Dezember am Sprunggelenk operiert. „Die Heilung zieht sich etwas, er hat gerade erst den Gips abgenommen bekommen“, so Lingg. „Er muss jetzt Aufbautraining machen, aber bis zum zweiten Test sollte er wieder genesen sein.“

Kiefer auch bereit

Auch beim Kiefer Racing Team ist das Material für Dominique Aegerter und Danny Kent eingetroffen, derzeit werden zwei Motorräder aufgebaut, die auch ihre

endgültige Lackierung erhalten, denn am Samstag, 11. Februar findet auf dem Nürburgring die Teampräsentation statt. Danach werden die Motorräder verladen und nach Spanien gefahren.

„Am 18.–19. Februar testeten wir in Valencia, am 22.–23. Februar in Jerez, und dann noch einmal am 27.–28. Februar in Jerez, bevor wir die Motorräder zu Hause noch einmal checken und dann an den IRTA-Tests teilnehmen“, verrät Teamchef Stefan Kiefer.

Bei Dominique Aegerter leiten Jochen Kiefer und Jan Lauten, der letztes Jahr für Miguel Oliveira gearbeitet hat, die Technikertruppe, für Danny Kent Lucio di Castro. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Die Pechsträhne von Tito Rabat, Moto2-Weltmeister von 2014, erreichte beim Test in Sepang seinen vorläufigen traurigsten Höhepunkt. Der 27-jährige Spanier stürzte am Nachmittag des zweiten Testtages in Turn 11 und brach sich neben der rechten Speiche und dem fünften rechten Mittelhandknochen noch einen Zeh rechts, aber am schlimmsten erwischte es sein linkes Knie. Ein großes Stück Haut wurde weggeschürft, dazu wurde die Sehne des Oberschenkelmuskels beschädigt. Rabat wurde umgehend nach Barcelona geflogen und am Mittwochabend in der Universitätsklinik von Dr. Xavier Mir zwei Stunden lang operiert. Der Honda-Pilot blieb im Krankenhaus und bekam wegen der Knieverletzung intravenös Antibiotika. Diese Woche wird entschieden, wie seine Rehabilitation aussehen soll, und wann er wieder fahren kann.

MOTOGP

Michelin brachte neue Reifen zum Sepang-Test, die eine Weiterentwicklung der letzten Version des Vorjahres sind, die mehr Seitengrip erlauben, ohne an Bremsstabilität zu verlieren. Laut Rennleiter Nicolas Goubert wurde dies erreicht, ohne die Seitenwand weicher zu machen. Über die neuen Mischungen äußerten sich die Fahrer durchweg positiv.

EUROPEAN TALENT CUP

Die Dorna hat die Teilnahmebedingungen der neuen Talent-Serie, die im Rahmen der Moto3-Junior-WM ausgetragen wird, detailliert. Teilnehmen können Fahrer, die zwischen 2000 und 2004 geboren sind. Gefahren wird mit Honda NSF 250 R, nur Auspuff, Lenker, Fußrasten und Bremsteile dürfen geändert werden. Die ersten fünf der Endabrechnung 2017 bekommen von der Dorna Unterstützung für die Moto3-Junior-WM 2018.

Superbike-WM

Rea regiert allein in Jerez

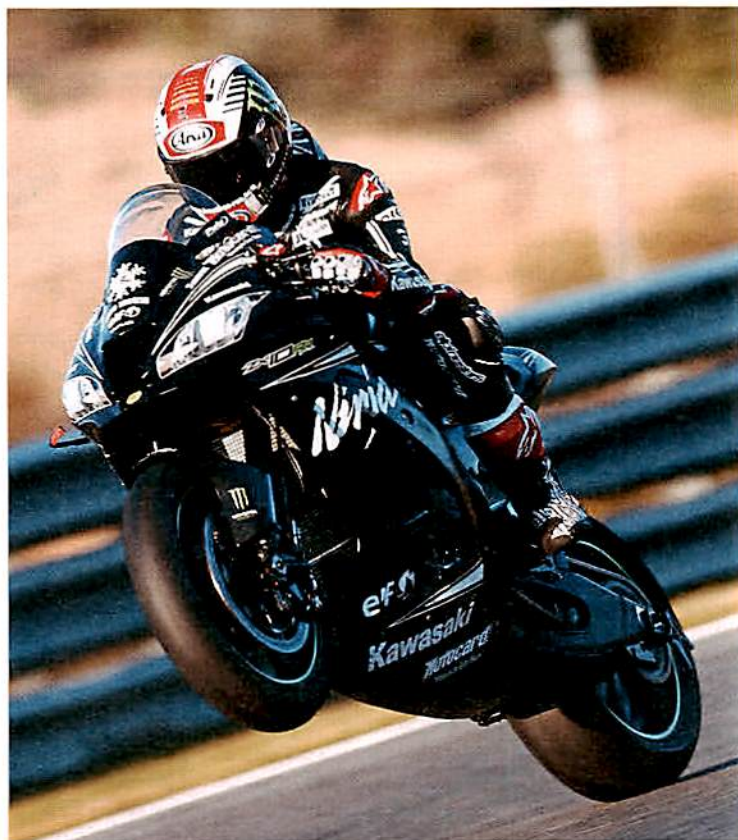
Auch beim letzten Superbike-WM-Winterstest auf europäischem Boden war Weltmeister Jonathan Rea ein Klasse für sich. Der Nordire geht voller Zuversicht auf Titelverteidigung.

Von: Imre Paulovits

Wenn diesmal die Werksteams der anderen Hersteller auch nicht dabei waren und er auch seine Fabelzeit vom letzten November nicht verbessern konnte, schloss Weltmeister Jonathan Rea seine Testserie in Jerez mit dem höchstmöglichen Faktor ab: immer als Schnellster. Die letzten beiden Testtage letzte Woche Mittwoch und Donnerstag waren teils verregnet. Dies hinderte den 29-jährigen Nordiren aber nicht daran, sein Testprogramm durchzuziehen. Er bekam sogar eine Menge Daten im Regen und war auch dort Schnellster. Am ersten Testtag wartete der amtierende

Weltmeister ab, bis die Strecke abtrocknete, spulte allerdings am Nachmittag nicht weniger als 61 Runden ab und war in seiner schnellsten mit 1:39,248 nicht weniger als 1,672 Sekunden schneller als sein Teamkollege Tom Sykes.

Als es am zweiten Tag nass war, machte Sykes den Großteil der Testarbeit und spulte nochmals 40 Runden im Regen ab, testete unterschiedliche Abstimmungen und kam auf 1:53,343. Jonathan Rea beließ es bei ganzen 11 Runden, aber dies reichte ihm, um die Regenzeit auf 1:52,976 zu drücken. „Dieser Test war wirklich gut“, freute sich Rea. „Am ersten Tag mussten wir zwar lange warten, hatten danach aber wertvolle Testzeit, in der wir verschiedene Dämpfungseinstellungen probiert haben, mit der 2016er-Gabel als Ausgangsbasis. Wir hatten einige Ideen und wissen jetzt, mit welcher Basisabstimmung wir in die Saison gehen. Wir sind bereits gewappnet für den WM-Start auf Phillip Island.“ ■



Tendenz steigend: Jonathan Rea ist unter allen Bedingungen schnell

Superstock-1000-EM

Erster Kawasaki-Test für Marc Moser

Superstock-1000-Umsteiger Marc Moser konnte sich in Jerez erstmals an die Kawasaki ZX-10R gewöhnen.

Seine endgültige Maschine, die neue 2017er-Kawasaki ZX-10RR, wurde zwar noch nicht ausgeliefert, der 23-jährige Student aus Frankfurt übte mit seinem Team aber schon mal gemeinsam mit seinem neuen Triple-M-Racing-Teamkollegen, dem 20-jährigen Ukrainer Illia Mykhalchuk, in Jerez mit der 2016er-ZX-10R.

Moser, bislang in der Superstock-1000-Klasse mit Ducati Panigale unterwegs, war begeistert vom Vierzylinder. „Wir hatten zwar nur einen halben Tag im Trockenen, aber die Kawasaki lässt sich wirklich fahren und wir

hatten keinerlei Probleme gehabt. Ich habe bei der Umgewöhnung vor allem mit der Drehzahl noch meine Probleme, weil die bei der Ducati deutlich niedriger liegt und die mehr Drehmoment in mittleren Drehzahlen hat, damit hatte ich noch etwas Probleme. Aber die Kawasaki führt sich gut und hat ein sehr gutes Fahrwerk, obwohl wir die 2017er-Sachen erst bekommen.“ ■ IP



Marc Moser: Noch umgewöhnen

Endurance-WM/Superstock-1000-EM

Volles Programm für Marvin Fritz

IDM-Supersport-Meister Marvin Fritz fährt in dieser Saison die Endurance-WM mit YART, dazu die Superstock-1000-EM mit Bayer-Bikerbox Yamaichi.

Am Wochenende war der 23-Jährige aus Neckarzimmern in Italien bei der Teamvorstellung von YART, wo er gemeinsam mit Broc Parkes und dem Japaner Kouta Nozane, der als das Talent in Japan schlechthin gilt und neuerdings im MotoGP-Testteam von Yamaha unterwegs ist, die Endurance-WM fahren wird. „Wir werden in den nächsten Wochen mehrfach testen, aber wo genau, steht noch nicht fest“, verriet Fritz.

Mit IDM-Team in die EM

Für die Superstock-1000-EM hat

das Team von Bayer-Bikerbox Yamaichi die neuen R1 gerade geliefert bekommen, die Motorräder werden jetzt aufgebaut, im März geht Fritz mit ihnen testen. „Wir müssen völlig neue Motorräder aufbauen, denn in der IDM lässt das Reglement vor allem bei der Elektronik, wo wir eine Motec-Werks-Elektronik verwendet haben, viel mehr Freiheiten“, erklärt Fritz. „Im März sind zwei Tests in Aragón vorgesehen, Das sollte zusammen mit den Tests, die ich mit YART habe, eigentlich reichen, dass wir gut für die Saison vorbereitet sind. Wenn andere auch schon getestet haben, läuft bei uns alles nach Plan, und ich freue mich schon auf die Saison. Dass meine Karriere nach dem IDM-Titel nun mit internationalen Abenteuern weitergeht, ist wie ein Traum.“ ■ IP

Leon ganz in Familie

Die neue IDM wächst. Zwar gibt es immer noch kaum Informationen über die neugestaltete Serie, aber der Glaube an eine gesunde Zukunft ist hoch. Mit Leon Langstädtler meldet sich der nächste Kandidat für die Superbike-1000-Klasse an.

Von: **Anke Wiczorek**

Der 18-jährige Langstädtler wagt nach drei Jahren im ADAC Junior Cup sowie zwei im Yamaha R6-Dunlop-Cup den direkten Einstieg in die IDM-Topklasse, deren eigentliches Superstock-Reglement durch Superbike-Elemente ein paar mehr Freiheiten erlauben soll. Langstädtler hat sich mit Teamchef Stefan Schmidt vom Motorrad-Center Altendiez geeinigt.

Schmidt verspricht sich nach einem Test mit der BMW S1000 RR einiges von dem Newcomer, der auch ins Sportförderprogramm von BMW eingebunden ist. Auch Schmidt selbst ist kein Unbekannter. Er führte 2003 schon den Südtiroler Markus Wegscheider zum Vizetitel in der Superbike-Klasse. Und höchstpersönlich gewann er 2016 im Team mit Lucy Glöckner und Patrick Schnitzer die legendären 1000 km von Hockenheim. Glöckner wurde lange als Superbike-1000-Favoritin im Team MCA Altendiez gehandelt, zumal sie letztes Jahr bereits Gastauftritte absolvierte und dabei auf dem Lausitzring aufs Podium fuhr. Aber Glöckner ist abgesprungen.

Schwester Jessica im Cup

Die Verbindung zu Langstädtler, der nur 30 km von Schmidt entfernt wohnt, hatte Glöckner aber noch eingestiebt. Dazu kommt

Leons große Schwester Jessica. Auch die Karriere der 23-Jährigen begann im ADAC Junior Cup und führte über die Moto3-Klasse in den Yamaha-Cup, wo sie jetzt als voraussichtlich einzige weibliche Teilnehmerin weitermacht.

Stefan Schmidt über sein IDM-Comeback: „Ich will eine Nachwuchsschmiede aufbauen.“ ■



Mutig: Leon Langstädtler

IDM Superbike 1000

Frau unter Männern: Sarah Heide eisern

Acht Jahre in der IDM Supersport 600 sind genug. Nun will sich Sarah Heide ganz oben in der Superbike 1000 beweisen. Aber gefahren auf dem großen Motorrad ist sie noch keinen einzigen Meter.

Von: **Anke Wiczorek**

Von der neuen GSX-R1000 fehlt noch jede Spur. Damit geht es Teamchef Stefan Laux nicht besser als seinen ganzen anderen Suzuki-Händlerkollegen. Das Motorrad soll gute 200 PS haben und locker über 300 km/h fahren. Aber es wird spät geliefert. Damit sich Heide überhaupt damit anfreunden kann, überlegt Laux, „dass Sarah am 16.

April die 1000 Kilometer von Hockenheim mit ihrem Mentor Jörg Teuchert und Michael Galinski bestreitet. Wenigstens im Serientrain, da wir nicht wissen, welche Teile bis dahin verfügbar sind.“ Heide brauchte nach der langen Supersport-600-Zeit einen Tapetenwechsel. Da Suzuki die GSX-R600 wegen der neuen Euro-

4-Norm ohnehin bald vom Markt nimmt, war der Klassenwechsel beschlossene Sache. „Dass die Jungs keine Rücksicht auf mich nehmen“, ist der 28-Jährigen klar. „Wir werden uns erst mal hinten anstellen müssen“, weiß auch Laux, „ich habe schon meine Bedenken, aber Sarah hat richtig Bock auf die 1000er.“ ■



Ein gewaltiger Schritt mit vielen Fragezeichen: Sarah Heide wird Superbikerin

IDM SIDECAR

Jetzt herrscht für die Interessengemeinschaft Gespannfahrer (IGG) Sicherheit: Die Sidecars sind fester Bestandteil der neuen IDM und bleiben eine Prädikatsklasse. Um die Voraussetzungen für ein volles Feld zu schaffen, wurde auf der IGG-Mitgliederversammlung letzte Woche Kontakt mit dem niederländischen Verband KNMV aufgenommen. Ziel ist die Ausrichtung einer gemeinsamen Meisterschaft. Hauptklasse sind die FI-Gespanne mit 1000-ccm-Motoren nach Stocksport-Reglement. Sollten sich jedoch mehr als fünf 600er-Gespannfahrer anmelden, würde für diese neue Klasse eine eigene Wertung angeboten.

ADAC JUNIOR CUP

Der ADAC Junior Cup feiert 2017 sein 25-jähriges Jubiläum. Bis zum 12. Februar sind für 13- bis 21-jährige Talente noch Einschreibungen möglich. Als Rennmaschine wird zum vierten Mal die KTM RC 390 eingesetzt. Zum ersten Mal findet der Einführungslehrgang auf dem World Circuit Misano Marco Simoncelli statt. Bei drei von acht Rennen werden die Teenager im Rahmen von Grands Prix um Punkte fahren.

SUPERBIKE-WM

Red Bull verleiht Flügel, und darauf hoffen Stefan Bradl und Nicky Hayden in dieser Saison besonders. Ihr Team heißt dieses Jahr Red Bull Honda, bei der Präsentation im Hangar 7 in Salzburg präsentierten sie sich ganz in den Farben des österreichischen Energy-Herstellers.



Supercross-WM Oakland

Zweiter Triumph für Tomac

Die Supercross-WM bleibt offen. Mit seinem zweiten Sieg in Folge hat Eli Tomac den Abstand zu WM-Leader Ryan Dungey auf 17 Punkte verkürzt.

Von: **Alex Hodgkinson**

Die Spuren der regennassen Strecke waren extrem gefährlich und Dungey fuhr lieber auf der sicheren Seite. Er fuhr nur die neunte Zeit im Training und konnte sich erst im Hoffnungslauf für das Finale qualifizieren. Der KTM-Leader setzte alles auf einen guten Start im Main Event, übernahm schon in der zweiten Kurve die Führung von Privatfahrer Vince Friese und führte 16 Runden lang, bevor Tomac ihn mühelos überholte und sich seinen zweiten Sieg in Folge sicherte.

Dungey: „Es bildeten sich tiefe Rillen, die extrem gefährlich waren. Ich glaube, niemand fühlte sich besonders wohl. Ich konnte einen komfortablen Vorsprung herausfahren, aber ich merkte schon aus dem Augenwinkel,

dass Eli an einigen Stellen schneller war. Als er zur Attacke ansetzte, habe ich versucht seine Innenlinie zu blockieren, aber er fuhr noch tiefer und war vorbei.“

Überlebenskünstler

Tomac untermauerte seinen Ruf als Risiko-Fahrer mit einer Reihe unglaublicher Überholvorgänge auf seinem Weg von Platz 8 in der Startrunde, nachdem ihm in der Startkurve einige Gegner in die Quere kamen: „Für mich ist es das, was unseren Sport so aufregend macht. Ich konnte meine Spuren konstant fahren, blieb die ganzen 20 Runden konzentriert und wurde erneut mit dem Sieg belohnt.“

Überlebenskünstler Dungey akzeptierte seine Niederlage; im Ziel betrug Tomacs Vorsprung zehn Sekunden.

Yamaha-Rookie Cooper Webb bestätigte ebenfalls seinen Ruf als einer der tapfersten Teilnehmer und sicherte sich den ersten Podestplatz seiner Karriere in der 450-ccm-Klasse.

Marvin Musquin kam nur als Neunter ins Ziel. Dem Franzosen fehlen 25 Punkte zu KTM-Teamkollege Dungey in der WM. ■



Erster Saisonsieg für Kawasaki und Eli Tomac

SUPERCROSS-WM

Oakland (USA)
5. WM-Lauf

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

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 5 Rennen

1.	Ryan Dungey (USA)	111 Punkte
2.	Eli Tomac (USA)	94
3.	Marvin Musquin (F)	86
4.	Cole Seely (USA)	85
5.	Davi Millsaps (USA)	70
6.	Jason Anderson (USA)	65
7.	Cooper Webb (USA)	64
8.	Chad Reed (AUS)	62
9.	Ken Roczen (D)	51
10.	Dean Wilson (USA)	48

Enduropale Le Touquet

Die nächste Generation

Der erst 21-jährige Daymond Martens gewann das Strandrennen an der französischen Nordatlantikküste.

Von: **Robert Pairan**

Le Touquet gilt als Mutter aller Strandrennen und Großmutter aller Langstrecken-Motocross-Rennen: Bei der 42. Auflage standen wieder mehr als 1000 Teilnehmer gleichzeitig am Start. Den Holeshoot am Ende der kilometerlangen Strandgeraden gewann der Belgier Daymond Martens. Von diesem Zeitpunkt an waren zunächst nur noch Suzuki-Fahrer Steve Ramon und Yamaha-Pilot Camille Chapelière

in Tuchfühlung mit dem Führenden. Doch technische Probleme nach einem Unfall ließen Chapelière ausfallen und Ramon bekam schon früh Sichtprobleme, weil er die Brille verlor.

Dakar-Vierter auf Platz 2

Erst nach zwei Stunden schob sich Vorjahressieger Adrien van Beveren auf den zweiten Platz. Der Belgier hatte klug seine Kräfte in diesem 3-Stunden-Rennen eingeteilt und so kam der dreifache Sieger und aktuell Vierte der Dakar sogar bis auf eine halbe Minute an Martens heran. Doch bis ins Ziel konnte dieser dann den Abstand wieder auf fast vier Minuten vergrößern.

Martens war 2016 bereits Zweiter geworden: „Ich kann es noch gar nicht glauben. Ich wer-

de sicher immer noch unterschätzt, aber heute habe ich bewiesen, dass ich stärker bin als die anderen“, freute er sich.

Nach schlechtem Start kämpfte sich Richard Fura noch auf Platz 3 nach vorn. Der Franzose hatte in Le Touquet bisher immer besonderes Pech. Der Honda-

Fahrer in der französischen Beach-Race-Meisterschaft auf Platz 2 – hinter Daymond Martens! Insgesamt fast 2500 Teilnehmer von den Junioren über Vintage bis zu den Veteranen starteten an diesem Wochenende im Sand, vor erneut geschätzten über 300 000 Zuschauern. ■



Junger Sieger: Daymond Martens

STRANDRENNEN ENDURO

Le Touquet (F) – 5. Februar 2017

1.	Daymond Martens (B), 14 Rd.	Yamaha
2.	Adrien Van Beveren (B), 14	Yamaha
3.	Richard Fura (F), 14	Honda
4.	Yentel Martens (B), 14	Husqvarna
5.	Stephane Watel (F), 14	KTM
6.	Victor Brossier (F), 14	Yamaha
7.	Milko Potisek (F), 14	Yamaha
326.	Marco Patock (D), 9	KTM
559.	Oliver Fischer (D), 7	KTM
961.	Stefan Laschinger (D), 3	Husaberg

Zorn kratzt an Dominanz

Beim Eisspeedway-Grand-Prix-Auftakt im russischen Togliatti setzte sich die Dominanz der Russen fort. Franky Zorn schaffte es am Sonntag bis ins Finale und führte sogar anfangs.

Von: **Jesper Veldhuizen**

Nach den ersten Rennen an der Wolga liegt der Weltmeister von 2015, Dmitry Koltakov, der am Samstag gewann und am zweiten Tag Zweiter wurde, mit 37 Punkten in Führung. Titelverteidiger Dmitri Khomitsevitich, der im Finale am Sonntag den Spieß umdrehte, liegt nur 1 Punkt zurück.

Bauer bester Deutscher

Günther Bauer fuhr in Superform. Beim ersten GP konnte er sich mit 7 Punkten für die Semifinals qualifizieren – trotz eines kapitalen Motorschadens in Lauf 4. Am zweiten Tag kam der beste Deutsche mit 6 Punkten nur auf Platz 11. „Das Eis am Sonntag

war katastrophal, aber es war für alle Fahrer gleich. Ich bin zufrieden“, sagte Bauer.

Franz Zorn schaffte es am Samstag ins Halbfinale, in dem er als Dritter scheiterte. Am Sonntag bezwang er Iwanov und Toloknov und stand neben drei Russen im Finale. Von Gelb übernahm der Pinzgauer sogar die Führung, musste sich dann aber durchreichen lassen. Max Niedermayer war mit 9 Punkten gut dabei. Hans Weber musste an der weißrussischen Grenze mehrere Stunden warten und verpasste das Training. Harald Simon gab nach einem Sturz am Sonntag auf. Ob er in Shadrinsk starten kann, stand noch nicht fest. ■



Am Sonntag bis ins Finale: Franz Zorn mischte sich unter die Russen

EISSPEEDWAY-WM

Togliatti (RUS) – 4./5. Februar 2017

1. WM-Lauf

1.	Dmitry Koltakov (RUS)	18 Punkte
2.	Dmitri Khomitsevitich (RUS)	18
3.	Daniil Iwanov (RUS)	17
4.	Igor Kononov (RUS)	15
5.	Franz Zorn (A)	12
8.	Günther Bauer (D)	7
12.	Max Niedermaier (D)	4
13.	Harald Simon (A)	3

2. WM-Lauf

1.	Dmitri Khomitsevitich (RUS)	18 Punkte
2.	Dmitry Koltakov (RUS)	19
3.	Dinar Valeev (RUS)	16
4.	Franz Zorn (A)	11
5.	Daniil Iwanov (RUS)	13
11.	Günther Bauer (D)	6
12.	Max Niedermaier (D)	5
13.	Harald Simon (A)	4

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 Rennen

1.	Dmitry Koltakov (RUS)	37 Punkte
2.	Dmitri Khomitsevitich (RUS)	36
3.	Daniil Iwanov (RUS)	30
6.	Franz Zorn (A)	23
8.	Günther Bauer (D)	13
12.	Max Niedermaier (D)	9
13.	Harald Simon (A)	7
16.	Hans Weber (D)	1

X-Trial-WM Barcelona

Bou baut Serie aus

Zum Auftakt der X-Trial-Weltmeisterschaft hieß beim 40. Indoor-Trial in Barcelona der Sieger zum elften Mal Toni Bou.

Von: **Thomas Schiffner**

Nichts deutet nach der Winterpause darauf hin, dass der zehnfache Indoor-Trial-Weltmeister etwas von seiner Dominanz eingebüßt hätte. In der Olympiahalle Palau Sant Jordi traf der Montesa-Honda-Pilot in der Qualifikation auf die Welt-Nummer 2, Adam Raga, der zwar unterlag, aber in der ersten Sektion kassierten beide eine Fünf, bevor sie im weiteren Verlauf fehlerfrei blieben. Der einzige deutsche Weltklasse-Trialer Franz Kadlec schied in sei-

nem Debütjahr im X-Trial schon hier im Duell gegen den ebenfalls 19-jährigen Jamie Busto auf Platz 8 aus.

7-mal ohne Strafpunkte

Im Finale blieb der 30-jährige Katalane Toni Bou in sieben der acht Sektionen fehlerfrei. In drei Sektionen kassierte er als Einziger keine Strafpunkte. Damit blieb er 16 Punkte vor Landsmann Raga, der zum sechsten



Elfter Barcelona-Sieg: Toni Bou

Mal in Sant Jordi Zweiter wurde. Der einzige TRS-Fahrer hätte besser abschneiden können, wenn er nicht als einziger in der abschließenden Wasser-Sektion gepatzt hätte.

Mit dem Kampf um den Tagesieg hatten der Drittplatzierte Jeroni Fajardo und Albert Cabestany nichts zu tun. Fajardo gewann den Tie Break in der Speed Sektion gegen den punktgleichen Cabestany und steuerte damit die Vertigo aufs Podium.

Für Bou war es der neunte Triumph in Barcelona am Stück. ■

X-TRIAL-WM

Barcelona (E) – 5. Februar 2017

1.	Toni Bou (E), Montesa	5 Punkte
2.	Adam Raga (E), TRS	21
3.	Jeroni Fajardo (E), Vertigo	24
4.	Albert Cabestany (E), Sherco	24
8.	Franz Kadlec (D), GasGas	20 (Qual.)

NACHRICHTEN

KEN ROCZEN: OPERATION NUMMER 7

Ken Roczen erholt sich zurzeit zu Hause in Florida, aber der Leidensweg des Superstars der US-Crossszenen ist längst nicht zu Ende. Trotz ursprünglich vier geplanten OPs sind schon sechs absolviert und eine siebte steht für kommende Woche nach seiner Rückkehr in die Denver-Klinik von Doktor Randall Viola auf dem Programm. Trotzdem bleibt der 22-Jährige positiv: „Ich sitze vor dem Fernseher und absolviere Fingerübungen. Die Muskeln im Arm waren nach dem Sturz total hinüber und ich konnte die Finger nach den OPs vor Schmerzen kaum bewegen.“ Trotz der zu erwartenden längeren Auszeit für den Thüringer wird Honda voraussichtlich keinen Ersatzfahrer suchen.

„Meine Energie will ich in neue Ziele stecken“



Langbahn-Weltmeister Erik Riss erklärt, warum er als Titelverteidiger auf die WM verzichtet und sich mit 21 Jahren ganz auf Speedway konzentriert.

Von: **Thomas Schiffner**

Deine Ankündigung, als amtierender Weltmeister auf die Langbahn-WM zu verzichten, hat hohe Wellen geschlagen. Da muss doch mehr dahinterstecken als fehlende „innerliche Erfüllung“?

Ich bin nun 21 Jahre alt. Ich bin bereits zweifacher Langbahnweltmeister. Und ich bin an einem Punkt angekommen, an dem ich neue Ziele für mein restliches Leben gesetzt habe. Ich konnte mir nach der Saison 2016 nicht vorstellen, mein Leben so weiterzuführen. Es hatte mich einfach nicht mehr erfüllt und sorgte bei mir für Unzufriedenheit. Viele glauben, es sei so einfach für mich gewesen, Langbahnweltmeister zu werden, aber so funktioniert das nicht. Zudem habe ich bereits Anfang des Jahres der Öffentlichkeit



Erik Riss

Geburtstag: 13. September 1995
Geburtsort: Memmingen (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2012: Erstes Rennen, Deutscher Langbahn-Vizemeister
2013: Bundesliga-Meister
2014: Langbahn-Weltmeister, Team-Weltmeister
2015: Langbahn-WM Platz 2, Langbahn-Team-WM Platz 2
2016: Langbahn-Weltmeister, Speedway-U21-WM Platz 6, Bundesliga-Meister

HOBBYS

Motocross, Fußball



Mit Fokussierung auf Speedway will Erik Riss in die Weltelite

mitgeteilt, dass ich davon überzeugt bin, Ende des Jahres Weltmeister zu sein. Und das habe ich auch eingehalten. Ich mache keine Versprechungen, an die ich nicht zu 100 Prozent glaube. Und aus diesem Grund hat die Öffentlichkeit auch dieses Vertrauen in mich. Es ist jedoch nicht so leicht, wie es scheint. Hinter jedem Erfolg steckt viel Arbeit und investierte Zeit. Ich habe vor allem 2016 meine ganze Energie in den Langbahnsport gesteckt. Deswegen war ich erfolgreich. Nun habe ich neue Ziele und werde auch dort meine ganze Energie und Zeit investieren.

Du bist diese Saison Mitglied des City-Teams in der „Speedway Best Pairs“-Serie. Das Heimrennen in Landshut überschneidet sich mit dem Langbahn-GP-Auftakt in Herxheim. War das der eigentliche Grund für die WM-Absage?

Nein. Ich hatte bereits die Entscheidung bezüglich der Langbahn-WM getroffen, als das Angebot vom City Team kam.

Im Langbahn-GP starten nach deiner Absage nur zwei Deutsche: Katt und Härtel. Steht der Langbahnsport kurz vor dem Exitus?

Exitus? Ich verstehe nicht, was diese Diskussion soll. Wer 2016

»ICH KONNTE MIR NACH DER SAISON 2016 NICHT VORSTELLEN, MEIN LEBEN SO WEITERZUFÜHREN.«

Erik Riss

auf einem Langbahn-GP war, hat doch gesehen, dass genügend Zuschauer da waren. Die meisten Leute, die negativ über die Langbahn-WM reden, suchen irgendwas, über das sie sich aufregen und schlecht reden können. Aus fahrerischer Sicht sehe ich das auch positiv. Michi (Härtel, Anm. d. Red.) hat in Vechta schon gezeigt, was er kann und dass er für Furore sorgen kann. Ich bin davon überzeugt, dass er der nächste deutsche Langbahnweltmeister werden könnte.

Du bleibst 2017 mit deinem Bruder Mark für eine weitere Saison für Edinburgh in der Zweiten Britischen Liga. Ist das die richtige Plattform, um in die Nähe des Speedway-GP zu kommen?

Meiner Meinung nach auf jeden Fall. Meine Meinung ist, dass es als deutscher Speedwayfahrer notwendig ist, ein bis zwei Jahre in den britischen Ligen zu fahren. Als ich 2015 nach England gegangen bin, hat es einige Zeit gedauert, bis ich konstant Punkte einfuhr. Die meisten Strecken dort sind technisch sehr anspruchsvoll. Das ist zu Anfang eine riesige Herausforderung, aber dieser musst du dich stellen, wenn du dich weiterentwickeln willst. Es zahlt sich aus.

Du bist einer von nur einer Handvoll deutscher Speedway-Profis. Ist es schwierig, als Speedwayfahrer zu (über-)leben?

Nein. Ich bin glücklich. Ich habe mein Hobby zum Beruf gemacht und liebe, was ich tue. Ich bin im Speedway noch nicht auf Weltklasse-Niveau und dementsprechend ist das Einkommen geringer. Ich brauche jedoch nicht viel zum Leben. Für meinen Beruf verzichte ich gerne auf Dinge. ■

NACHRICHTEN

FMX-WM: PODMOL STOPPT MELEROS SIEGESSERIE

Bei WM-Lauf 2 und 3 in Berlin setzte sich am Samstag Titelverteidiger Maikel Melero vor Libor Podmol und WM-Rückkehrer Dany Torres durch. Marc Pinyol, Ryan Brown und Pat Bowden stürzten bzw. patzten alle am ersten Tag. Am Sonntag startete der grippekranke David Rinaldo, schied aber schon in der Quali aus. Melero verschaltete sich im Finale beim Anlauf zu seinem letzten Sprung, fiel aus der Zeit und rutschte auf Platz 3 ab. Der Tscheche Podmol gewann vor Torres und beendet damit Meleros zwölffmalige Siegesserie.

MXGP: MAX NAGL GEWINNT IN HAWKSTONE PARK

Max Nagl holte in Hawkstone Park/GB seinen ersten Sieg in 2017. Der MXGP-WM-Dritte jagte IceOne-Husqvarna-Teamkollege Max Anstie in Lauf 1 ins Ziel,

dominierte den zweiten Lauf um 18 Sekunden und gewann vor Gautier Paulin. Anstie wurde in der Tageswertung Zweiter vor Suzuki-Werksfahrer Arminas Jasikonis und Kevin Strijbos, die die neuen 2018er RMZ-450 WS zum ersten Mal einsetzten.

MX ITALIAN OPEN: TONI CAIROLI ERNEUT SIEGREICH

Toni Cairoli war beim 2. Lauf der italienischen Open-Meisterschaft wieder nicht zu schlagen. Nicht einmal ein Sturz im Superfinale in Malagrotta bei Rom konnte den achtfachen Weltmeister aus der Ruhe bringen. Der KTM-Werksfahrer benötigte nur 20 Minuten, um die Stars aus den Honda- und Yamaha-Werksteams wieder zu bezwingen. Jeremy van Horebeek wurde zweimal Zweiter. Einen weiteren Sieg für KTM gab es in der MX2-Klasse durch den Belgier Julien Lieber, der erstmals seit 18 Monaten triumphierte.

THRON FOLGER

Alle Jahre wieder: Sechs SX2-Titel bei den letzten acht SX Cups!

Sie haben es schon wieder getan: Das Monster Energy Kawasaki Elf Team Pfeil holt sich den Titel „Prinz von Dortmund“ und in der SX2-Gesamtwertung 2016/2017 gleich alle drei Podestplätze. Der Sieger in beiden Wertungen heißt Stephan Büttner auf KX250F. Respekt vor dieser Leistung. Unser Dank an Teamchef Harald Pfeil und an alle, die diese unglaublichen Erfolge möglich gemacht haben.

Alles zu unseren KX-Bikes: www.kawasaki.de

Kawasaki

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

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

H



S5 Cabrio - Einzelstück von Senner, EZ 4/2013, 69000 km, 245 kW (333 PS), Scheckheft + Rechnungen vorh., VB 42.900,-, Tel. 0179/7351749

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37209

BMW

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

H

www.bmw-gebrauchtwagen.com

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

H

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

H

Corvette

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

Ferrari

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

Jaguar

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

H

Jaguar E 3,8 Coupé LHD, Bj. 1961, flat floor, Restauration zu 80% abgeschlossen, viele Spezialteile verbaut, div. Gebrauchtteile wie 2. Motor, Getriebe, Hinterachse werden mitgeliefert. Preis 160.000,- €. Tel. 0160-1546766

Mercedes

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

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

H

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

SLK 55 AMG, wenig km, gesucht. 0171/4167106

H

Oldtimer

Kaufe gerne Ihren Oldtimer/Exoten. Bitte alles anbieten! Auch ganze Sammlungen. Tel. 0172/7683296 o. 01731/579275

H

Porsche

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

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

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

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

H

18" Cayman GTS-Rad mit Winterreifen, 4 orig. 18" Porscheräder mit Pirelli Winterreifen mit RDK, 6,5 mm, NP 3025,- €, Abholpreis 1280,- €. PLZ 67063 Tel. 0172-6352502, wolfgangstrickler@t-online.de

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatz. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de

H

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Renn/Rallye

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

DUNLOP
MOTORSPORT

Sport- & Rallyereifen

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

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

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

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



Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.

Service - Verkauf - Beratung

BSA-Motorsport.com
Viernhelm
e-mail: info@bsa-motorsport.com

Seat

www.autodiscount-nrw.de

Skoda

www.autodiscount-nrw.de

Smart

www.berlin-tuning.com

Service
Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

www.Rennsportshop.com

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

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 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 Eibinger
 Anzeigenleitung:
 Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
 Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379
 Druck:
 Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180
 78467 Konstanz
 Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
 Am Sandtorkai 74
 20457 Hamburg
 Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)
 Jahresabonnement:
 € 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10
 Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90
 (CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten
 erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-
 bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil
 von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von
 € 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).
 Abonentenservice:
 Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 3206 8888,
 Telefax +49 (0)711 182 2550,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

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

Leserbriefe



Die Red-Bull-Air-Race-Saison beginnt am Wochenende (10.2.) in Abu Dhabi

Würdiger Champ Zur Bottas-Verpflichtung, MSa 5/2017

Ich persönlich finde es schade, dass Nico Rosberg zurückgetreten ist, er ist aus meiner Sicht ein absolut würdiger Champion. Denn wer gegen einen Lewis Hamilton – noch dazu im gleichen Team – den Titel erringt, dem kann man nur gratulieren. Technische Ausfälle, Teamfehler hin oder her, der Tüchtige hat auch das Glück. Ich gratuliere Nico zu seiner Entscheidung und wünsche ihm und seiner Familie im zweiten Leben alles Gute. Für Hamilton hätte ich mir Max Verstappen als Teamkollegen gewünscht. Schau'n mer mal, ob es Bottas gegen den Überflieger Lewis zum Vizeweltmeister schafft.

Erwin Egger,
 A-9853 Gmünd

Natürlich ist Nico Rosberg ein wahrer Champion! Er hat mit Ehrgeiz, Siegeswillen und Talent gezeigt, dass er eine Weltmeisterschaft gewinnen kann, auch wenn er dafür länger brauchte als andere. Dass jemand nach elf Saisons und 206 GP vielleicht mal genug hat, ist nachvollziehbar. Jensen Button fuhr ja auch nur 99 GP mehr und gewann nach seinem Titel 2009 keinen einzigen mehr. Besser im Erfolgstau-

mel abtreten als irgendwann im Mittelfeld um den zehnten Platz mitzufahren! Jedenfalls muss Rosberg jetzt kein zweiter Alonso werden. Der fährt nach zwei Titeln auch nur noch hinterher.

Christian Radeloff,
 D-10415 Berlin

Mauerblümchen Zum WRC-Auftakt, MSa 6/2017

Voller Vorfreude und Spannung auf den Auftakt zur diesjährigen Rallye-WM in Monte Carlo musste ich leider feststellen, dass der erste WM-Lauf nicht im Free TV übertragen wurde. Nicht einmal eine Zusammenfassung war am Sonntagabend im selbsternannten „Rallye-Sender Nr. 1“ Sport1 zu sehen. Was für eine Enttäuschung! Es ist wieder einmal bezeichnend, dass mit dem plötzlichen Ausstieg des mehrjährigen Teilnehmers und Seriensponsors Volkswagen nach dessen Ausscheiden das mediale Interesse hierzulande scheinbar wieder gegen null tendiert. Wen wundert es da, dass der Rallye-Sport in Deutschland in der Nach-VW-Ära im Gegensatz zu Frankreich, Benelux und Spanien in Gefahr gerät, wieder zum Mauerblümchen zu verkümmern. VW sei Dank!

Stefan Knauber,
 D-66450 Bexbach

Eine Wohltat Zum MSa-Relaunch, MSa 5/2017

Eigentlich wollte ich Anfang 2017 mein Abo kündigen. Dann kam euer Relaunch. Top gelungen. Ich bleib dabei. Weiter so.
 René Grunwald,
 D-06889 Lutherstadt Wittenberg

Ganz großes Lob für die Neugestaltung Eures Heftes. Als Ü-50 ist es eine Wohltat, vernünftig große Buchstaben auf weißem Grund vorzufinden. So lässt sich auch bei nicht perfekten Lichtbedingungen noch alles lesen. Und den Blättersalat werde ich auch nicht wirklich vermissen... Wenn ich in „unserem Sport“ auch den guten alten Zeiten nachtrauer, bei der Lektüre meiner Lieblingszeitschrift bestimmt nicht! Weiter so!!!

Georg Irrgang,
 D-41066 Mönchengladbach

Der Relaunch muss leider bisher wegen der verschlechterten Detailinformationen als missglückt bezeichnet werden. Die neue Gestaltung und auch die Preiserhöhung können akzeptiert werden. Jedoch keinesfalls die fehlenden Ergebnislisten, die Resultate von Sonderprüfungen und alle Testzeiten. Gerade diese Informationen waren über Jahrzehnte die Seele von MSa. Ich hoffe, Sie ändern Ihren Relaunch noch einmal dahingehend ab, damit MSa auch weiterhin die beste Motorsportzeitschrift bleibt.

Friedrich Kutter,
 D-87761 Lauben

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, 8. Februar

16.05 ADAC GT Masters 2016, Best of Motors TV

Donnerstag, 9. Februar

20.00 Rallye-WM Schweden, 1. Etappe **LIVE** Sport 1+

Freitag, 10. Februar

22.30 Rallye-WM Schweden, Highlights d. Tages Motors TV
22.35 NASCAR Sprint Cup New Hampshire Motorvision TV

Samstag, 11. Februar

22.30 Rallye-WM Schweden, Highlights d. Tages Motors TV

Sonntag, 12. Februar

12.00 Rallye-WM Schweden, Power Stage **LIVE** Sport 1+
22.30 Rallye-WM Schweden, Highlights d. Tages Motors TV

Dienstag, 14. Februar

22.15 Rallye Dakar, Reportage ANIXE

Motorrad

Freitag, 10. Februar

13.55 Enduropale Le Touquet 2017, Highlights Motors TV

Samstag, 11. Februar

16.05 FIM Super Enduro WM, Riesa Motors TV

Dienstag, 14. Februar

13.00 FIM MXGP, Best of Motors TV
16.55 Enduro/Roof of Africa Motors TV

Livestream/Internet

Freitag, 10. Februar

22.00 Rallye-WM Schweden, Highlights d. Tages redbull.tv

Samstag, 11. Februar

14.50 Rallye-WM Schweden, Super Stage **LIVE** redbull.tv
22.00 Rallye-WM Schweden, Highlights d. Tages redbull.tv

Sonntag, 12. Februar

22.00 Rallye-WM Schweden, Highlights d. Tages redbull.tv

Die nächsten Rennveranstaltungen

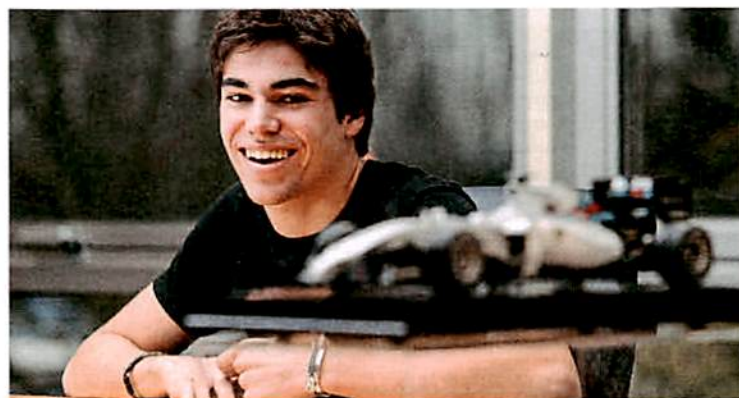
Automobil

9.-12.2. Rallye-WM/Rallye Schweden S
10.2. TCR Middle East, Abu Dhabi UAE
10./11.2. GT3 Cup Challenge Middle East, Abu Dhabi UAE
18.2. Formel E, Buenos Aires ePrix RA

Motorrad

11.2. AMA Supercross, Arlington/Texas USA
11./12.2. Eisspeedway GP, Shadrinsk RUS
12.2. MX Lacapelle Marival F
12.2. MX Ottobiano I
18.2. AMA Supercross, Minneapolis/Minnesota USA
18./19.2. Eisspeedway GP, Almaty KAZ

Vorschau



DANIEL REINHARD

Formel 1: Williams-Neuzugang Lance Stroll über seine Formel-1-Zukunft



RED BULL

Rallye-WM: Die WRC rast beim zweiten Saisonlauf durch Schweden



MotoGP: Weltmeister Marc Márquez zum Unternehmen Titelverteidigung



SCHOKE

Tourenwagen: Technik-Vergleich der Trophée Andros mit der DTM

MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

15%
PREISVORTEIL



GRATIS
für Sie zur Wahl

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9002, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Invasio erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Niels-Oberschelp (Vorstand), Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmensleiter, AG Hamburg, HRB 90752.

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

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum 19 _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

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

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE7722Z00000004965, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

Ich wähle folgenden Gutschein: (bitte nur 1 Kreuz machen)

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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