

Aboservice: 70356 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. NKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR.9 2017

Formel 1: Interview

**Lance Stroll
über seinen Ruf
als Paydriver**

Sportwagen-WM: Interview

**WM-Chef Neveu
über die prekäre
Lage der WEC**

Ferrari in der Krise

Feuer unterm Dach

Deutschland €2,20

A €2,40 · CH sfr 3,50 · I €2,90

B, NL, LUX €2,60 · E €2,90



4 190525 902203 09



Rallye-Weltmeisterschaft
**Toyota-Pilot Latvala
siegt in Schweden**



Interview Marc Márquez
**So will der Champion
den Titel verteidigen**



Historie: 15 Jahre MotoGP
**Der rasante Wandel
in der Königsklasse**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Ferrari in der Krise und vor einem Schicksalsjahr S. 4
- Formel 1** FI-Neuling Lance Stroll im großen Interview S. 8
- Formelsport** Fahrwerk-Trick von Mercedes und mehr News S. 10
- Sportwagen** WEC-Chef Gérard Neveu im Interview S. 12
- Sportwagen** Kommentar: LMPI-Klasse ohne Zukunft? S. 14
- Rallyesport** Toyota und das Schweden-Wunder S. 18
- Rallyesport** WRC2 und weitere News aus Schweden S. 22
- Rallyesport** Neues aus Rallye- und Rallycross-WM S. 24
- Tourenwagen** Technik-Vergleich: DTM vs. Trophee Andros S. 26
- Tourenwagen** Hintergründe und News aus DTM und Co. S. 28

Motorrad:

- MotoGP** Interview mit Weltmeister Marc Márquez S. 30
- MotoGP** Die rasante Entwicklung seit dem Neuanfang S. 32
- Motorradsport** Hintergründe und Nachrichten S. 35
- Superbike-WM** Interview mit Neuzugang Stefan Bradl S. 36
- Straßensport** Hintergründe und Nachrichten S. 37
- Offroad** Alter Charme und neuer Boom beim Dirt Track S. 38
- Offroad** Supercross-WM und weitere Nachrichten S. 41
- Offroad** Eisspeedway-WM und weitere Hintergründe S. 42

Leserservice:

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



38 Dirt Track: Alle Hintergründe zum großen Indian-Comeback



22 WRC2 Schweden: Die nächste Rallye-Generation im Winterfest



42 Eisspeedway-GP Shadrinsk: Heiße Zweirad-Duelle bei minus 27°C



24 Rallycross-WM: Prominente
Neulinge kündigen sich an



FORMEL 1-STREIT

Ferrari kämpft mit aller Macht, aber bislang erfolglos gegen die Wunder-Fahrwerke von Mercedes und Red Bull. Wird dieser Streit über den WM-Titel entscheiden? Wir haben die letzten Informationen vor Beginn der Testfahrten. **Seite 4**

NEUER BOP-AUSSCHUSS

Die Technikkommission von ADAC, VLN und DMSB, die am Nürburgring unter anderem die Fahrzeugeinstufungen (BOP) für die GT3-Klasse verantwortet hat, wird für 2017 personell neu aufgestellt. Was bedeutet das für den Einstufungsprozess? **Seite 16**

DTM VS. TROPHÉE ANDROS

Äußerlich haben die Tourenwagen aus der DTM nicht viel mit den Eisdriftern der Trophée Andros gemeinsam. Renningenieur Laurent Fedacou mischt in beiden Serien mit und erklärt, wie sich die Autos technisch voneinander unterscheiden. **Seite 26**

HONDA

PRODRIVE

Die letzte Chance

Bei Ferrari brannte 2016 mehr als nur der Turbo-lader in Kimi Räikkönens Auto. Der Traditionsrennstall muss viele Feuer löschen, wenn er wieder vorne mitfahren will. 2017 wird für Ferrari ein Schicksalsjahr.

Von: **Michael Schmidt**

Maranello blieb stumm. Keine großen Ansagen, keine Zielvorgaben für die Saison, keine markigen Sprüche. Wir wissen nicht, wie viele Siege Ferrari einfahren muss, damit Rennleiter Maurizio Arrivabene barfuß nach Maranello läuft. Und ob er überhaupt ein Versprechen einlösen wird, sollte es mit dem Team wieder aufwärtsgehen. Wir wissen nur, dass Oberindianer Sergio Marchionne erst zufrieden ist, wenn Ferrari wieder Weltmeister wird.

Im letzten Jahr hat der große Fiat-Chef das so kommuniziert. Diesmal nicht. Er wollte wohl nicht wieder an die eigenen Vorgaben erinnert werden. Und die haben sich nicht geändert. Wenn die Sprache auf den WM-Titel 2017 kommt, dann kommt Ferrari in keiner Prognose vor. Das kann ein Pluspunkt sein, weil es die Erwartungshaltung herabsetzt. Es ist aber auch eine gute Zustandsbeschreibung des Patienten in Rot. Man traut Ferrari nicht mehr viel zu.

2016 wollte Ferrari gegen Mercedes um den WM-Titel kämpfen. Weit gefehlt. Am Ende reichte es nicht mal zu Platz zwei. Der selbst ernannte Herausforderer von Mercedes fiel dorthin zurück, wo man vor der Zeit mit Sebastian Vettel einmal war. In eine Saison ohne Sieg. Zum 15. Mal in 67 Jahren Formel 1. Eigentlich ein imposanter Schnitt. Doch für Erfolge in der Vergangenheit kann man sich nichts kaufen in der Königsklasse.

Nach Meinung vieler Experten und ehemaliger Ferrari-Fahrer wie Gerhard Berger ist der Rennstall der Herzen wieder in der Zeit angelangt, in der der selige Firmengründer noch lebte. In einem Klima der Angst, der Geheimhaltung, der Personalrochaden. Der Druck kommt aus der Chefetage. In grauer Vergangenheit von Enzo Ferrari, heute von Marchionne. Der 64-jährige Italo-Kanadier ist ein kühler Rechner. Ein Mann ohne Passion für das Auto und ohne Background im Motorsport. Seit der Fiat-Chef Ferrari an die Börse gebracht hat, fiel der Kurs. Marchionne braucht den Erfolg auf der Strecke, um die Investoren zu überzeugen. Sprüche wie „Ferrari muss vorne stehen. Alles andere ist nicht Ferrari“, machen aus einer kleinen Krise eine große.

Der Zwang, vor den Aktionären gut dazustehen, kann zum

Bumerang werden. Weil er Ferrari zum Erfolg und zum effizienten Wirtschaften zwingt. Das Budget für 2017 ist schon einmal eingefroren. Jetzt drohen auch noch Einnahme-Einbußen. Die neuen Formel-1-Besitzer von Liberty denken laut darüber nach, die Sonderzahlungen an die großen Teams einzufrieren. Marchionne versucht, das Thema auf die lange Bank zu schieben: „Ich denke, es wäre äußerst unklug, wenn man jetzt darüber diskutieren würde. Bis 2020 wird es keine Änderungen an den Verträgen zwischen der Formel 1 und Ferrari geben.“

Wenig Zuckerbrot, viel Peitsche. So hat Ferrari noch nie funktioniert. Auch Jean Todt musste in der Schumacher-Ära Erfolge abliefern. Auch der damalige Präsident Luca di Montezemolo hat plakativ Siege gefordert. Doch Todt hielt dem Team den Rücken frei. Gegen Montezemolo. Gegen die Presse. Gegen interne Heckenschützen. Technikchef Ross Brawn und Chefdesigner Rory Byrne haben im Technikbüro eine Kultur geschaffen, die auf dem Motto aufbaute: Ein Fehler ist erlaubt. Zweimal der gleiche nicht.

Bernie Ecclestone glaubt nicht, dass diese Ära mit

einer italienischen Führung machbar ist: „Italiener sind Italiener, so wie Deutsche Deutsche sind oder Briten eben Briten. Sie ändern sich nicht. Wenn sie ein Team in Eigenregie führen, dann funktioniert es nicht. Maurizio kann seine Ideen nicht umsetzen, weil jemand über ihm steht.“

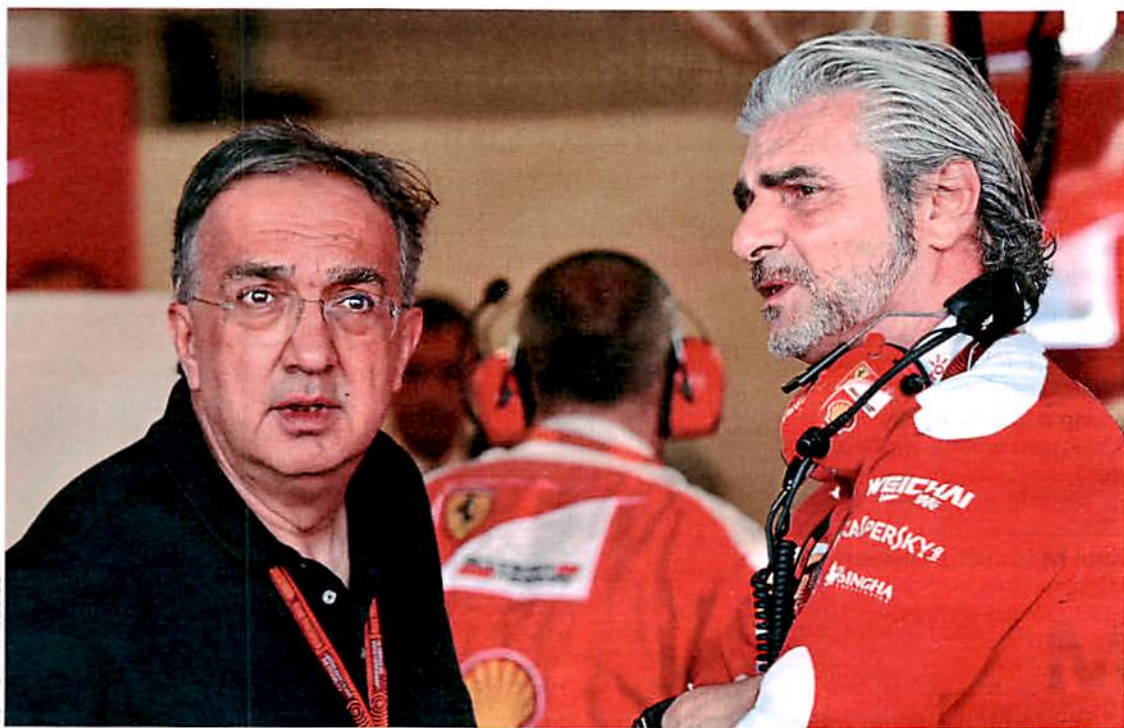


Jean hat seine Ideen so an Montezemolo verkauft, dass der am Ende geglaubt hat, es seien seine eigenen. Das ist die Kunst.“

Seit drei Jahren sieht man an den roten Autos nichts mehr, das ein Alleinstellungsmerkmal hätte. Wer Angst vor dem Scheitern hat, traut sich nichts zu. Weder am CFD-Computer noch am Kommandostand.

Der letztjährige Ferrari SF16-H war ein Puzzle von Konzepten anderer. Nur beim Motor ging Ferrari Risiken ein. Weil man irrtümlich glaubte, der Mercedes von Mercedes begründe sich allein auf der Antriebseinheit. Es dauerte bis zum GP Kanada, bis Ferrari die Kinderkrankheiten seines V6-Turbos aussortiert hatte. Sie lagen hauptsächlich im Bereich des Turboladers und der MGU-H. Doch seltsamerweise begann exakt nach dem Rennen in Montreal die Abwärtsspirale.

Teamleitung und Fahrer schoben es nun auf Defizite in der Aerodynamik und beim Fahrwerk. Offenbar wieder eine Fehleinschätzung, wie GPS-Messungen der Konkurrenz zeigen. Ferrari hat im Rennbetrieb deutlich die Leistung des Motors zurückgenommen. Am Ende des Jahres hatte sogar der Renault V6-Turbo im Rennbe-



Chefetage: Marchionne legt den Schlachtplan fest. Arrivabene ist sein Statthalter

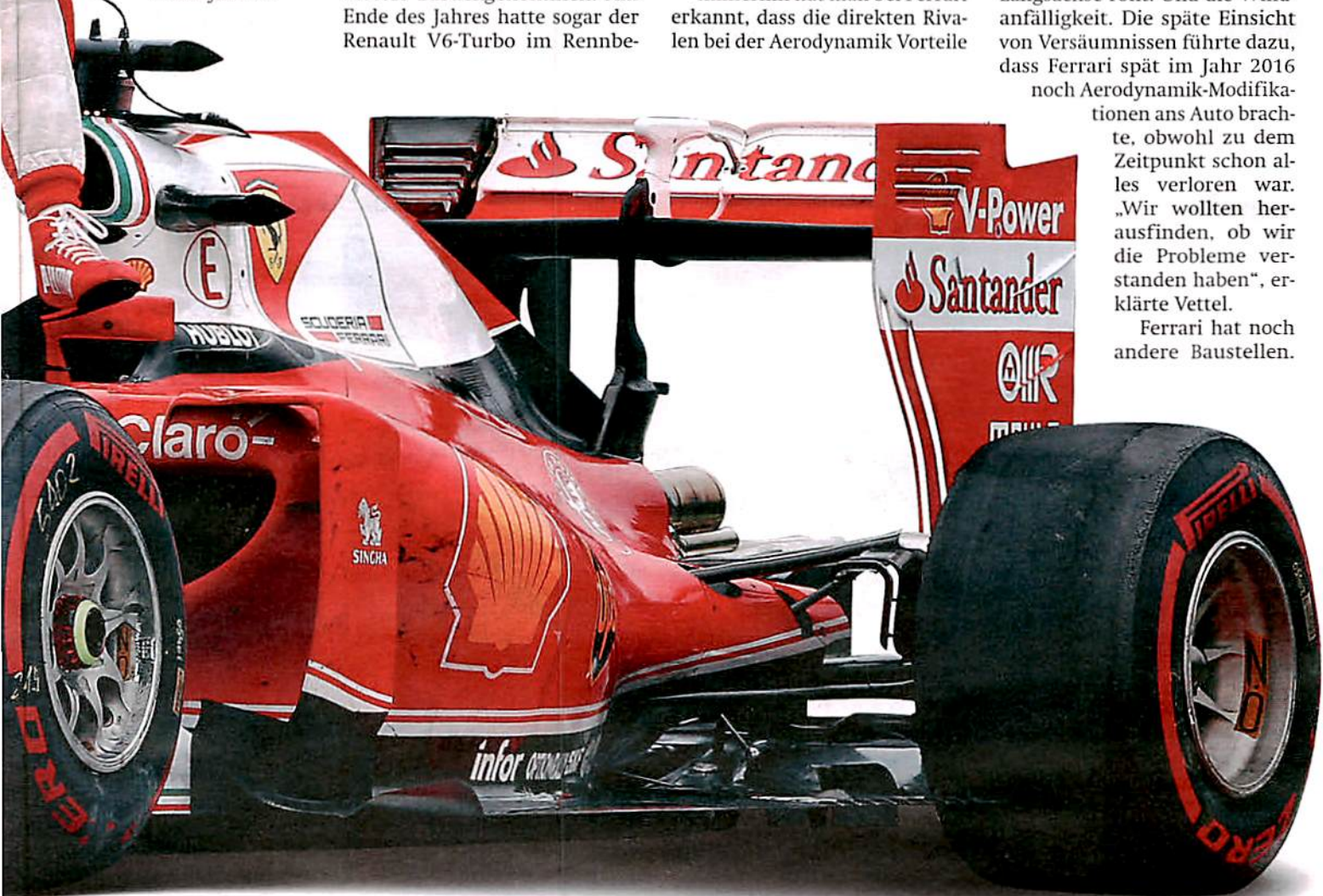
trieb mehr Punch als der Ferrari-Sechszylinder. Offenbar musste Ferrari mit der Leistung haushalten, um mit den Motoren über die Runden zu kommen.

Immerhin hat man bei Ferrari erkannt, dass die direkten Rivalen bei der Aerodynamik Vorteile

haben. Und auf die wird es 2017 verstärkt ankommen. Größtes Problem war der schwankende Abtrieb in lang gezogenen Kurven, wenn das Auto um die Längsachse rollt. Und die Windanfälligkeit. Die späte Einsicht von Versäumnissen führte dazu, dass Ferrari spät im Jahr 2016 noch Aerodynamik-Modifikationen ans Auto brachte, obwohl zu dem Zeitpunkt schon alles verloren war.

„Wir wollten herausfinden, ob wir die Probleme verstanden haben“, erklärte Vettel.

Ferrari hat noch andere Baustellen.



WOLFGANG WILHELM

Zum Beispiel das Reifenmanagement. Jedes Mal wenn sich das Wetter während des Wochenendes änderte, standen die Ingenieure im Wald. Dann verfehlte Ferrari das Grip-Fenster. Das Auto, das tags zuvor noch schnell war, verlor über Nacht rätselhafterweise an Speed. Wer seine Reifen nicht einschätzen kann, macht zwangsläufig strategische Fehler. Insgesamt sieben Mal wurden Punkte am Kommando-stand verschenkt.

Dazu immer wieder Defekte. Räikkönen brannte in Melbourne der Turbolader ab. Vettel platzte in Bahrain der Motor. Viermal wurden Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen wegen eines Getriebewechsels um je fünf Startplätze zurückkomplimentiert. In Singapur startete Vettel wegen eines Aufhängungsproblems aus der letzten Reihe.

Mitten in der Saison rollten Köpfe. Technikdirektor James Allison und Aerodynamikchef Dirk de Beer mussten gehen. Mattia Binotto leitet die Technikabteilung. David Sanchez ist der neue erste Mann im Aerodynamikbüro. Von Sauber wurde ein Reifenexperte angeheuert. An Mercedes-Technikchef Paddy Lowe war Ferrari nicht interessiert. „Wir haben gute Leute im Haus“, beharrt Teamchef Arrivabene. Ferrari verzichtet auf Neueinkäufe, um die Wogen zu glätten. Vielleicht ein guter Schachzug. Zusätzliche Unruhe hätte das Pulverfass möglicherweise zum Explodieren gebracht.

Sebastian Vettel ist hart gelandet. Seine Körpersprache hat viel erzählt. Auch seine Funksprüche. Sie wurden von Mal zu Mal ungeduldiger, so als wollte Vettel das Unmögliche erzwingen. Dem Ex-Champion dämmerte, dass die Krise bei Ferrari nicht über Nacht lösbar ist, weil sie tief in den Wurzeln sitzt.

Die Abschottung nach außen ließ wenig aus Maranello an die Öffentlichkeit dringen. Italienische Zeitungen wollen wissen, Ferrari habe mithilfe von Mahle und Magneti Marelli ein neues Einspritzsystem und neu geformte Brennkammern entwickelt. Dazu soll es neue, widerstandsfähigere Kolben aus einer neuen Stahl-Legierung statt aus Aluminium geben. Schon beim ersten Prüfstandslauf soll er die gleichen Leistungsdaten erzielt haben wie sein Vorgänger.

Im Chassisbereich herrscht Verunsicherung. Ferrari war zu Ohren gekommen, dass ein Team

! Ferrari verzichtet auf Neueinkünfte, um die Wogen zu glätten. Vielleicht ein kluger Schachzug. Zusätzliche Unruhe hätte das Pulverfass möglicherweise zum Explodieren gebracht.



SUTTON-IMAGES.COM

Neuer Technikchef: Mattia Binotto ist ein guter Organisator



WOLFGANG WILHELM

Erfahrung im Cockpit: Vettel und Räikkönen haben 430 GP-Starts



WOLFGANG WILHELM

Das Team der Herzen: Die Tifosi feierten zuletzt nur zweite und dritte Plätze

2017 mit einem extrem langen Radstand plant. Vergeblich versuchte man dahinterzukommen, wer das sein könnte. Nun sollen sich die Ingenieure zum goldenen Mittelweg entschlossen haben. Länger, aber nicht extrem lang. Das geheimnisvolle Fahrwerk von Mercedes und Red Bull treibt Ferrari ebenfalls um. Es kontrolliert hydraulisch die Rollsteifigkeit und die Bodenfreiheit und sorgt so für eine perfekte Anströmung des Autos. Ferrari-Ingenieure bombardierten die FIA mit Anfragen, was erlaubt ist und was nicht, um über die Antworten einkreisen zu können, was hinter der Technik steckt. Der Versuch, die FIA auf strengere Fahrwerksregeln einzuschwören, scheiterte. Ferrari fand nur vier Mitstreiter.

In Maranello wissen alle Häuptlinge, dass der nächste Schuss sitzen muss. Wenn Ferrari ein weiteres Jahr in die Auspuffrohre von Mercedes und Red Bull und vielleicht noch von McLaren-Honda schaut, brennt in Italien der Baum. Dann wird auch Vettel nicht zu halten sein. 2018 wird bei Mercedes möglicherweise ein Cockpit frei. Gerhard Berger fürchtet: „Ich sehe nicht, dass sich bei Ferrari viel verändern wird. Dann muss sich Vettel neu orientieren.“ ■

**MOTOR
SPORT
aktuell**

ZEITVORTEIL

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



Für Sie
zur Wahl



30%
PREISVORTEIL

1. PROSS-Sport-Chronograph

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

2. HÄUSSER-Sportuhr „Discovery“

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

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beilehring, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Mils Owerschelp (Vorstand), Christina Dopmann, Dr. Michael Rathjke, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95732.

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

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

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

Ich bezahle per Bankeinzug.

IBAN	
BIC	Geldinstitut

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

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

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

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORSPORT aktuell 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



Williams-Neuling Lance Stroll wehrt sich gegen Vorwürfe, nur das Geld seines Vaters habe ihn in die Formel 1 gebracht. Der 18-jährige Kanadier erzählt im MSA-Interview, warum er seinen Platz in der Königsklasse verdient hat.

Von: **Michael Schmidt**

Wann kamen Sie erstmals mit Motorsport in Kontakt?

Ich war immer ein Fan und schaute mir F1-Rennen im TV an. Das erste Mal, dass ich ein Kart auf einer Strecke fuhr, war an einem Ort namens Mont-Saint-Hilaire, 45 Kilometer außerhalb von Montreal. Da war ich fünf Jahre alt. Danach bekam ich ein Kart und bin dann in Mont-Tremblant, der Strecke meines Vaters gefahren. Nicht auf der Strecke selbst, sondern auf dem Parkplatz, wo wir ein paar Pylonen aufstellten.

Michael Schumacher hat Sie inspiriert. Warum?

Wenn du jung bist, schaust du immer zu den Champions auf. Natürlich gab es auch andere großartige Fahrer im Feld, aber was mich an Schumacher begeistert hat, war seine Art. Er war ein Champion auf und neben der Strecke, ein großer Sportler einfach. Und er saß in einem roten Auto. Alles, was er tat, war außergewöhnlich. Er war mein Held.

Ab wann wussten Sie: Ich will Rennfahrer werden?

Mit acht Jahren habe ich begonnen, an Rennen teilzunehmen. Wir sind im Sommer in Quebec



Lance Stroll

Geburtstag: 29. Oktober 1998

Geburtsort: Montreal

Herkunftsland: Kanada

KARRIERE

2008–2013: Kartsport

2010–2015: Mitglied der Ferrari Driver Academy

2014: Meister Formel 4 Italien

2015: Platz 5 Formel 3 EM

2016: Meister Formel 3 EM,

Williams-Junior-Pilot

2017: F1-Pilot Williams

„Andere haben Sponsoren, ich meinen Vater“

gefahren und im Winter in Florida. Aber mehr zum Spaß. Dann hat mich Ferrari kontaktiert und gefragt, ob ich nicht international fahren will. Mein Vater meinte aber, ich sei viel zu jung dafür. Als ich elf wurde, wollte ich es wirklich. Wir haben noch ein Jahr gewartet, bis wir endlich zugesagt haben. Dann bin ich in die Schweiz gezogen und begann, den Formel-1-Traum zu leben.

War der Umzug nach Genf eine große Sache?

Er hat mein Leben verändert. Erst musste die ganze Familie gefragt werden. Alle haben große Opfer gebracht. Wir haben unsere gewohnte Umgebung verlassen und sind in eine neue Welt gezogen. Nur um mir meinen Traum zu erfüllen. Von Kanada aus wäre das nicht gegangen. Fast jede Woche fand ein Kartrennen statt. Das war für mich ein neues Erwachen. Ich hätte nie gedacht, dass der Wettbewerb in Europa so eng und hart ist. Die Jungs meiner Altersstufe waren alle schon weiter als ich. Ich musste am Anfang froh sein, überhaupt in die Finalläufe zu kommen.

Mit welchen Zielen ging es in die erste Formel-3-Saison?

Ich wusste, dass es 2015 eine harte Meisterschaft wird. Es ging mit den Plätzen 5 und 6 gut los. Dann wurde ich ungeduldig, wollte unbedingt mein erstes Rennen gewinnen. Ich habe zwei wilde Unfälle in Spa und Monza fabriziert. Das hat mich geerdet. Keiner glaubte mehr an mich. Ich war sauer auf mich. Aber nach der Hälfte der Saison hatte ich mich wieder gefangen. Dann kamen die ersten Podien und der erste Sieg. Das hat mein Selbstvertrauen genug gestärkt, um im zweiten Jahr den Titel anzugreifen. Ich wollte in der ersten Saison in den Top 5 landen und wurde am Ende Fünfter. Und zweitbester Rookie hinter Charles Leclerc.

Die Unfälle haben Sie gut weggesteckt?

Besser als den Frust über die Fehler. Zum Glück bin ich unverletzt davongekommen. Es waren mas-

sive Crashes. Dummerweise sind sie vorne im Feld passiert. Jede Kamera hat sie eingefangen. Ich habe es aber geschafft, das abzuhaken und bei null zu beginnen.

War der Titel 2016 ein Muss?

Absolut. Ich war der bestplatzierte Fahrer von 2015, der 2016 angetreten ist. Weil ich im besten Team gefahren bin, war ich automatisch der Favorit. Jeder hat den Titel erwartet. Anfangs war es ein Auf und Ab. Aber die Saison in der Formel 3 ist lang. Ab den Rennen in Österreich hat es Klick gemacht. Dann lief es wie geschmiert. In Imola habe ich den Titel dann fix gemacht. Mit dem größten Vorsprung, den es je gab.

»DIE LEUTE SCHAUEN NATÜRLICH GENAUER HIN. SIE WOLLEN WISSEN, OB ICH MIR DIE POSITION AUCH VERDIENE, IN DER ICH BIN.«

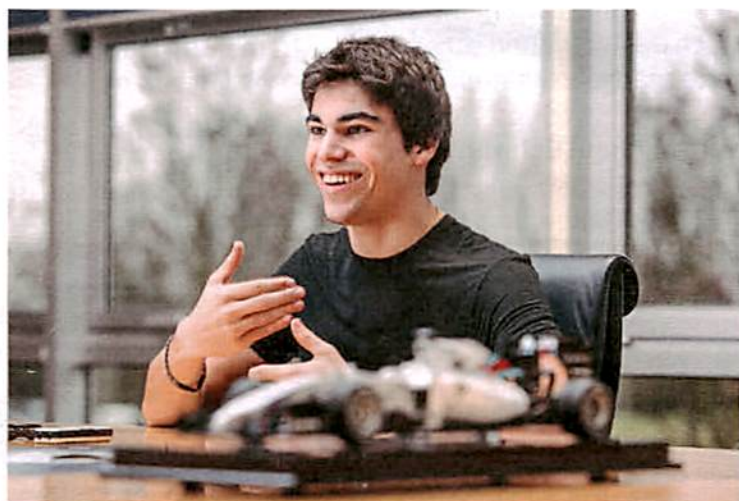
Lance Stroll

Wie wichtig war das Team?

Du brauchst in jeder Serie ein gutes Team. Schauen Sie sich Alonso an. Sein McLaren war kein Siegerauto, also kann er auch nicht gewinnen. Auch der beste Fahrer braucht ein gutes Auto. Das ist in der Formel 3 nicht anders. Am Ende braucht es den besten Fahrer, das beste Auto, den besten Motor.

Warum haben Sie sich von Ferrari getrennt?

Bei Ferrari habe ich die Grundlagen gelernt, wie zum Beispiel Fitnesstraining. Williams hat mir ein konkretes, maßgeschneidertes Programm geboten. Da durfte ich beim Grand Prix mit dem Team arbeiten und im Simulator fahren. Außerdem wusste ich, dass Williams an junge Fahrer glaubt. Villeneuve, Button, Hulkenberg, Bottas haben dort ange-



Lance Stroll will bei Williams schnell den Stempel des Paydrivers ablegen

fangen. Bei Williams hatte ich eine Perspektive. Ferrari nimmt nur erfahrene Piloten.

Wie viele Tests im Williams von 2014 sind Sie gefahren?

Bis Weihnachten waren es je zwei Tage in Monza, Spielberg, Budapest, Barcelona und Abu Dhabi. Dazu noch ein eintägiger Shake-down in Silverstone. Vor der neuen Saison kommen noch ein paar Tests außerhalb Europas dazu.

Wie seltsam ist es, allein auf der Strecke zu fahren?

Das ist schon etwas anderes. Wir fahren gegen die Daten von 2014 und 2016. Aber ich kann die Erfahrung nicht eins zu eins auf 2017 übertragen, weil die Autos so anders sein werden. Es hilft aber, dass ich schon mit meinen neuen Ingenieuren für die kommende Saison zusammenarbeite.

Warum wurden die Tests so geheim gehalten?

Es gab keinen Grund, es groß publik zu machen. Williams wollte, dass ich mich auf meine Arbeit konzentriere.

Welche Rolle spielt Ihr reicher Vater?

Das war natürlich wichtig. Ohne ihn wäre es nicht möglich gewesen. Du brauchst zwei Dinge, um in diesem Sport nach oben zu kommen: Talent und Geld. Andere haben Sponsoren, ich habe meinen Vater.

Hamilton hat mal gesagt: Fahrer aus ärmeren Verhältnissen sind hungriger.

Ich glaube das nicht. Du bist selbst dafür verantwortlich, wie hungrig du bist. Wenn du aus einem reichen Haus kommst, kannst du das nicht ändern. Ich mache mir meinen eigenen Druck. Ich wollte immer gewinnen. Wenn du im Cockpit sitzt und den Helm aufhast, spielt es keine Rolle, woher du kommst.

Ist der Druck manchmal sogar größer?

Die Leute schauen natürlich genauer hin. Sie wollen wissen, ob ich mir die Position auch verdiene, in der ich bin. Mein Dad hat vieles möglich gemacht. Ich bin dankbar für die Chancen. Ich habe aber auch das Beste daraus gemacht. Die Superlizenz-Punkte konnte ich mir nicht kaufen. Ich brauchte die Titel in der Formel 4 und Formel 3. Und ich brauchte den Glauben von Williams in mich, dass ich es schaffen könnte. Geld allein hilft nicht.

Haben Sie ein Ziel für die erste Formel-1-Saison?

Es ist schwer, Ziele zu setzen. In der Formel 3 wusste ich ungefähr, was auf mich zukommt. In der Formel 1 weiß keiner, wie die Autos sind. Das unterliegt nicht meiner Kontrolle. In Melbourne werde ich sicher noch nicht perfekt sein. Ich will mich aber Rennen für Rennen verbessern. ■

Protest in Melbourne?

Ferrari wollte das Wunder-Fahrwerk von Mercedes und Red Bull abwürgen. Doch das Vorhaben scheiterte mangels Mitstreitern.

Von: **Michael Schmidt**

Am 7. Februar kam es zum turnusmäßigen Treffen der F1-Technikchefs in Genf. Es ging hauptsächlich um die „aktiven“ Fahrwerke von Mercedes und Red Bull. Sie befinden sich nach Meinung einiger Konkurrententeams in einer Grauzone des Reglements. Je nach Fahrzustand verändern sie die Rollsteifigkeit und die Bodenfreiheit. Das hat nicht nur fahrdynamische Vorteile. Auch die Aerodynamik profitiert, weil das Auto immer perfekt angeströmt wird. Bekannt ist, dass sich das Auto auf der Geraden absenkt, um am Diffusor einen Strömungsabriss zu provozieren. Das steigert bei gleicher Flügeinstellung den Topspeed. Man weiß aber nicht, warum das Gleiche nicht auch in

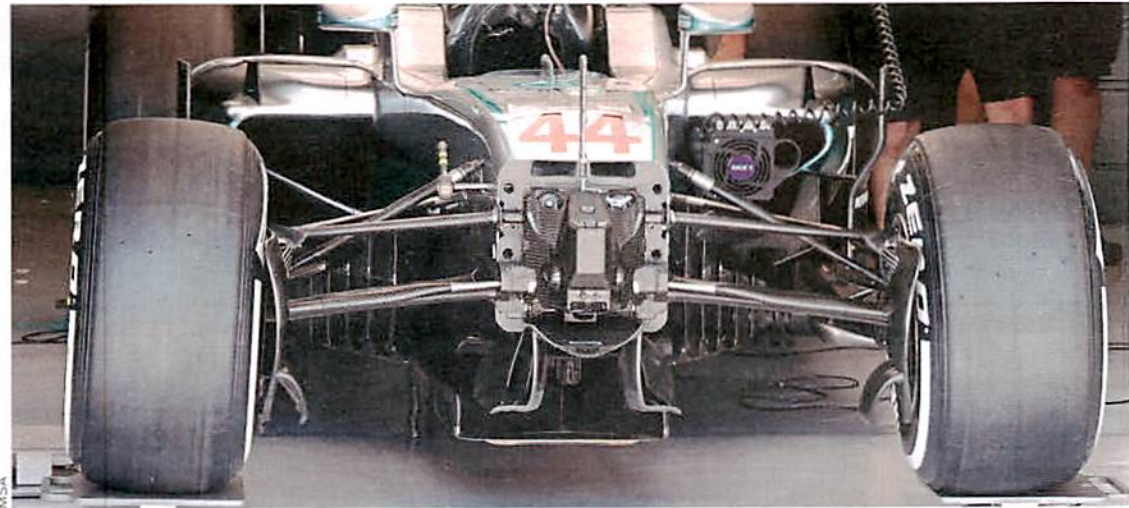
schnellen Kurven passiert. Man hat auch gehört, dass das Fahrwerk beim Einlenken progressiv weicher wird. Es wäre aber illegal, wenn der Lenkeinschlag als Information verwendet wird.

Trick bleibt geheim

Ferrari hat alles versucht, hinter das Geheimnis zu kommen, ist aber gescheitert. Die Italiener haben die FIA mit Anfragen bom-

bardiert in der Hoffnung, aus den Antworten Rückschlüsse zu ziehen. Die FIA steht auf dem Standpunkt, dass sich Mercedes und Red Bull innerhalb der Regeln bewegen. Auch das Abwerben von Ingenieuren brachte die anderen Teams nicht hinter das Geheimnis der Wunder-Fahrwerke. Offenbar ist der Kreis der Mitwisser extrem klein. Einige Technikchefs wollten die FIA beim

Treffen der Arbeitsgruppe auffordern, dass Mercedes und Red Bull die Hosen runterlassen. Die Kampagne verlief ergebnislos. Ferrari fand nur drei Mitstreiter. Zu wenig, um auf eine Regeländerung zu drängen. Es könnte jetzt darauf hinauslaufen, dass ein Team in Melbourne Protest einlegt, sollten Mercedes oder Red Bull dort überlegen sein. Dann müssten die Karten auf den Tisch. ■



Ferrari befürchtet, der Fahrwerk-Trick könnte über die WM entscheiden

IndyCar

Chevy dominiert Test

Beim ersten IndyCar-Test des Jahres landeten auf dem Phoenix Raceway fünf Chevy-Piloten auf den vorderen Plätzen.

Von: **Tobias Grüner**

Auf dem 1,022-Meilen-Oval in Phoenix hat sich das IndyCar-Feld zu den ersten Testfahrten des Jahres getroffen. Dabei konnten die Autos von Ed Carpenter Racing am Ende die vorderen Plätze einnehmen. JR Hildebrand raste mit 193,234 mph (19.0401 s) durch die Messschranke, womit er sogar unter der 2016er Pole-Marke von Hélio Castroneves blieb. Weil die Zeit im Rahmen der Tests aufgestellt wurde, zählt sie allerdings nicht

offiziell als Rundenrekord. Teambesitzer Ed Carpenter war auf Rang zwei nur knapp langsamer (192,404 mph). Hinter dem Penske-Chevrolet-Trio Newgarden, Castroneves und Power war Mikhail Aleshin der schnellste Honda-Pilot auf Rang sechs. Firestone nutzte die Probefahrten, um

neue Reifen zu testen. Das erste Feedback der Piloten fiel positiv aus. Einige Fahrer reizten das Limit aber etwas zu stark aus. Alexander Rossi, Takuma Sato, Graham Rahal, Josef Newgarden und auch JR Hildebrand landeten in der Abschlussession in der Mauer. Alle blieben unverletzt. ■



JR Hildebrand fuhr Bestzeit, landete später aber auch in der Mauer

NACHRICHTEN

FORMEL E IN TEMPELHOF

Die Organisatoren des Berliner Formel-E-Rennens haben eine Ausweichstrecke gefunden. Weil der Senat einer Wiederholung der Veranstaltung im Bezirk Mitte die Genehmigung verweigerte, muss der Elektro-Grand-Prix wieder zurück nach Tempelhof ziehen. Schon 2015 war die Rennserie auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens unterwegs. Für die 2017er-Ausgabe soll das Streckenlayout aber noch einmal verändert werden. Die bereits gekauften Tickets werden nach Angabe der Veranstalter ihre Gültigkeit behalten. Sobald der Tribünenplan feststeht, sollen alle Karteninhaber über die Umliegung der Sitzplätze informiert werden. Für Ticket-Inhaber der Kategorie 1 gibt es einen Pitwalk vor dem Rennen.

Pause für Wehrlein?

Nach seinem Unfall beim Race of Champions droht Pascal Wehrlein den Start der Wintertests zu verpassen. Der Pilot zog sich eine Nackenverletzung zu.

Von: **Tobias Grüner**

Der Ausflug nach Miami hat sich für Pascal Wehrlein nicht gelohnt. Der frühere Manor-Pilot und künftige Sauber-Fahrer hatte sich im Race-of-Champions-Duell mit Felipe Massa überschlagen. Sein dreirädriger Polaris Slingshot rollte sich spektakulär über eine Plastikbande ab. Zunächst schien es, als sei die ungewollte Stunt-einlage glimpflich ausgegangen. Wehrlein befreite sich aus eigener Kraft aus dem havarierten Gefährt und gab anschließend unbeeindruckt erste Interviews. Doch ganz so folgenlos wie gedacht blieb der Unfall nicht. Bei der Rolle über die Mauer zog sich



Geben die Ärzte Pascal Wehrlein die Freigabe für die Testfahrten?

der Pilot eine Stauchung der Wirbelsäule im Nackenbereich zu. Solch eine Verletzung verlangt eine längere Heilungsphase. Sauber bestätigte offiziell, dass sich Wehrlein gut zwei Wochen vor den Wintertests noch in Behandlung befinde. Ob der Neuzugang in Barcelona ins Cockpit darf, müssen weitere Untersuchungen

klären. Sauber wird bei seinem Neuzugang sicher kein Risiko eingehen. Wegen der höheren Kurvengeschwindigkeiten steigen die Belastungen auf den Nackenbereich 2017 deutlich an. Als Ersatz für Wehrlein stünde Ferrari-Junior Antonio Giovinazzi bereit, wenn die Ärzte am Ende kein grünes Licht geben. ■

Gewichte am Helm

Wegen der höheren Kurvengeschwindigkeiten in der kommenden Saison haben die Formel-1-Piloten ihr Fitness-Training über den Winter intensiviert.

Von: **Tobias Grüner**

Die Zeiten sind vorbei, in denen die Fahrer nach der Zielflagge aus dem Auto steigen, ohne einen Schweißstropfen vergossen zu haben. Ab der kommenden Saison wird wieder richtig Arbeit im Cockpit verlangt. Dank breiterer Reifen und höherem Abtrieb steigen die Kurvengeschwindigkeiten und damit auch die Fliehkräfte massiv an. Renault-Neuzugang Nico Hülkenberg berichtete nach dem ersten Simulator-Training bei Renault: „Die Autos fühlen sich brutal schnell an. Turn 3 und 9 in Bar-

celona gehen absolut voll. Das hat früher höchstens der Red Bull oder der Mercedes geschafft.“ Der Rheinländer hat sein Fitnessprogramm deshalb um 20 bis 30 Prozent erhöht. Um dem europäischen Winter zu entfliehen, ging es im Januar in die Dominikanische Republik. Auch viele seiner Fahrerkollegen verbreiteten in der Pause Trainingsbilder über die sozialen Netzwerke. Toro-Rosso-Pilot Carlos Sainz konzentrierte sich zuletzt vor allem auf den Muskelaufbau im Nackenbereich. Drei bis vier Mal die Woche hängt er sich im Krafraum Gewichte an den Kopf. dazu gibt es noch ein intensives Ausdauerprogramm. „Was wir für das letzte Jahr gemacht haben, wird 2017 nicht mehr ausreichen“, ist sich Sainz sicher. Auch auf der Kartstrecke hat der Madrilene ein spezielles Programm entwickelt. Sainz beklebte seinen Helm mit Stahlgewich-

ten, die normalerweise zum Auswuchten von Rädern verwendet werden. „Das macht den Helm zwischen anderthalb und zwei Kilogramm schwerer. Damit kann ich das Krafttraining für die Nackenmuskulatur mit meinen Fahrübungen kombinieren.“ ■



Sainz trainiert mit Spezial-Helm

VETTEL-CRASH

Sebastian Vettels erste Ausfahrt des Jahres auf der Ferrari-Teststrecke in Fiorano endete im Reifenstapel. Der vierfache Weltmeister hatte in einem schnellen Linksbogen die Kontrolle über sein Auto verloren und war vorwärts in die Bande gekracht. Bei Außentemperaturen von 5°C und einer künstlich bewässerten Piste fand der Ferrari-Pilot mit den Prototypen-Regenreifen von Pirelli offenbar nicht den gewünschten Grip. Vettel konnte nach dem Ausrutscher unverletzt aussteigen. Doch der mit zusätzlichen Flügeln und Schürzen ausgerüstete Ferrari, mit dem Pirelli die Abtriebswerte der 2017er-Autos simulieren wollte, konnte auf die Schnelle nicht repariert werden. Auch die zweite Testsession, für die Nachwuchsmann Antonio Giovinazzi einen Tag später eingeplant war, musste mangels Ersatzteilen abgesagt werden.

ÖLKRIEG IN DER FORMEL 1

In der Winterpause wurden einige Wechsel in Sachen Benzin- und Öl-Lieferanten verkündet. Red Bull wird künftig vom ehemaligen McLaren-Partner Esso bzw. Mobil 1 versorgt. McLaren setzt dafür ab 2017 auf Sprit und Schmierstoffe von BP und Castrol, die neuerdings auch beim Werksteam von Renault zum Einsatz kommen. Der französische Mineralölkonzern Total zieht sich dafür ganz aus der Formel 1 zurück.

MCLAREN ÄNDERT NAMEN

Der neue McLaren wird die Typen-Bezeichnung MCL32 bekommen. Das 1981 von Ron Dennis eingeführte Kürzel „MP4“ fällt damit weg. Auch in Sachen Lackierung soll sich etwas tun. Es wird gemunkelt, dass der Neuwagen Akzente im traditionellen Papaya-Orange tragen wird. „Wir haben für das neue Auto einige aufregende Änderungen geplant. Aber bis zur Präsentation bleiben die noch geheim“, so Teamchef Éric Boullier.



Promoter Gérard Neveu über den Zustand der WM, die Struktur des Starterfeldes für 2017, die neue Perspektive in der LMP2-Klasse und den möglichen Zutritt weiterer Hersteller in der werksunterstützten GTE-Pro-Klasse.

Von: **Andrew Cotton**

Der Nennungseingang in der Sportwagen-WM ist im Vergleich zu 2016 rückläufig. Ist das ein Alarmsignal?

Wenn man die Situation im weltweiten Motorsport betrachtet, den plötzlichen Rückzug von Audi aus der LMP1-Klasse und den Restart in der LMP2-Klasse mit einer komplett neuen Fahrzeuggeneration einrechnet, dann sind wir mit 28 gemeldeten Fahrzeugen zufrieden. Ich werte das als einen positiven Indikator für die Qualität und Statur des Sportwagensports in einem schwierigen Gesamtumfeld. Es gibt aber keinen Grund für ausgelassene Euphorie, denn die Gesamtlage ist insgesamt eher schwierig.

Hat der Audi-Rückzug ein großes finanzielles Loch in das Gerüst der Sportwagen-WM geschlagen?

Wir arbeiten daran, das ist unser Job. Es gibt immer zwei Seiten, die Bühne und die Backstage. Von draußen sieht man nur die Bühne, und die ist immer noch sehr gut besetzt. Alles was im Backstage-Bereich passiert, ist oft viel schwieriger. Die Qualität eines Promoters zeigt sich nicht, wenn 20 Hersteller in einer Serie starten und die Sonne scheint, sondern wenn es schwierig wird, wenn es regnet, wenn politische Probleme einen Event infrage stellen, oder wenn man einen Hersteller wie Audi verliert. Unsere Aufgabe besteht darin, ein positives Umfeld für diese Weltmeisterschaft zu schaffen.

»28 NENNUNGEN SIND EIN POSITIVER INDIKATOR FÜR DIE QUALITÄT IM SPORTWAGENS-SPORT.«

WM-Promoter Gérard Neveu

„Es gibt keinen Anlass für ausgelassene Euphorie“

Wo liegt die optimale Größe für das WM-Starterfeld?

Die richtige Größe liegt bei 28 bis 32 Fahrzeugen, der Rest ist jährliche Fluktuation, weil Teams kommen oder gehen. Im Optimalfall hätten wir zehn LMP1-Fahrzeuge, zehn LMP2-Autos und zehn GT-Wagen, die Pro- und die Am-Klasse zusammengezählt. Wir haben 2017 nur fünf LMP1-Autos, dazu zehn LMP2 und acht GTE-Pro-Autos plus fünf GTE-Am-Autos. Im nächsten Jahr sollten wir mehr LMP1-Privatier-Autos haben, dazu steigt BMW in die GTE-Pro-Klasse ein.

Wenn BMW einsteigt, dann hätten sie schon zehn GTE-Autos – was passiert dann mit der Amateurwertung?

Momentan haben wir genug Platz für beide GT-Klassen. Sollten noch drei Hersteller in der GTE-Werksklasse dazukommen, was wegen des jetzt genehmigten WM-Status nicht auszuschließen ist, dann wird es bezogen auf den Platz eng. Sollten wir eines Tages acht Hersteller mit 16 Autos in der GTE-Pro-Klasse haben, dann sehe ich keine Zukunft mehr für eine GT-Privatfahrerklasse.

Sehen Sie denn wirklich so viele Hersteller in der GTE-Klasse?

Ich kann das nicht ausschließen. Wir führen derzeit viele Gespräche, und die Resonanz ist auch wegen des WM-Titels wirklich sehr positiv. Fakt ist aber auch, dass der einzige Neueinsteiger im Moment BMW ist.

Hat Ford nicht gerade erklärt, dass sie eventuell Kundenautos für die Privatfahrerklasse anbieten wollen?

Wir hatten mit allen GTE-Herstellern in Daytona ausführliche und positive Meetings. Ich kann hier aber nicht für Ford sprechen, es ist ihre Entscheidung, was sie machen. Ich glaube, es ist für alle GTE-Hersteller nach wie vor attraktiv, Kundenautos zu bauen und zu verkaufen, zumal die Kategorie ja boomt. Und es wird auch in Zukunft innerhalb der ACO-Struktur genügend Büh-

nen für diese Klasse geben, sei es nun die europäische oder die asiatische Le-Mans-Serie oder die IMSA-Meisterschaft in den USA. Wenn alle GTE-Hersteller Kundenautos bauen sollten, dann werden wir dafür Einsatzmöglichkeiten schaffen.

Corvette steht nicht auf der WM-Nennliste. Warum?

Es ist sehr schwierig, in der GTE-Pro-Klasse ohne Werksunterstützung anzutreten, denn es ist ja eine echte Weltmeisterschaft. Es gab den Versuch, das Jack Leconte ein Pro-Auto einzusetzen, aber weder er noch Corvette waren jetzt in der Lage, das umzusetzen. Als Teamchef sah er sich

»DIE RESONANZ BEI DEN HERSTELLERN IST WEGEN DES NEUEN WM-GT-TITELS SEHR POSITIV.«

WM-Promoter Gérard Neveu

auch nicht in der Position, eine volle Saison-Nennung für die GTE-Am-Klasse abzugeben, aber wir konnten ihm einen Startplatz für Le Mans garantieren und hoffen, dass wir 2018 einen Schritt nach vorne machen können.

Die Nenngebühren haben sich verdreifacht. Was bekommen die GT-Teams für ihr Geld?

Wenn eine Meisterschaft oder eine Klasse den WM-Status erhält wie jetzt die GTE-Kategorie, dann ändert sich nahezu alles – auf der Kostenseite ebenso wie bei der Coverage über die Medienkanäle der FIA und der Meisterschaft. Daher ist es logisch, dass die Nenngebühren im Vergleich zum alten Weltcup steigen, auch weil der Aufwand bei Organisation, Abwicklung oder auf der technischen Seite höher ist. Natürlich zahlen die GT-Hersteller lieber 100 000 statt 300 000 Euro – aber wir hatten dazu kein negatives Feedback durch die Hersteller.



Das LMP1-Feld ist in der Saison 2017 auch aus Neveus Sicht deutlich zu klein

Wie steht es um die technisch neu aufgestellte LMP2-Klasse?

Zunächst kann man die Zusammensetzung des Starterfeldes in den regionalen Meisterschaften wie IMSA oder ELMS und der Sportwagen-WM nicht direkt miteinander vergleichen, denn ein WM-Programm erfordert eine völlig andere Struktur. Die Tatsache, dass wir in der Sportwagen-WM für 2017 ausschließlich Oreca-Autos haben, während in den anderen genannten Serien ein guter Mix der LMP2-Hersteller existiert, hat viele Gründe. Einige Teams arbeiten seit Jahren bevorzugt mit den gleichen Herstellern, dazu kommt das Timing des Programms, denn Oreca war offenbar am frühesten fertig und konnte daher viele Bestellungen aufnehmen und Autos ausliefern. Dallara und Riley waren dagegen erst sehr spät mit dem Design und der Konstruktion ihrer neuen Autos fertig.

Kann man denn den anderen LMP2-Herstellern für 2017 helfen, zum Beispiel über sogenannte Wildcards?

Genau das haben wir vor und sind zuversichtlich, dass ab Saisonmitte auch noch Fahrzeuge von anderen LMP2-Herstellern im WM-Feld zu sehen sein werden. Und ich glaube auch, dass der Markenmix im nächsten Jahr dann auch auf WM-Ebene deutlich besser ausfallen wird, als das aktuell noch der Fall ist.

Einige LMP2-Teams klagen über gestiegene Kosten. Was ist da dran?

Die Aussagen haben mich auch etwas überrascht. Einige Teams behaupten, dass die Kosten 2017 um gut 500 000 Euro auf zirka 3,7 Millionen Euro pro Saison steigen würden. Es ist ja prinzipiell unser Bestreben, die Kosten gerade auf der LMP2-Seite zu reduzieren. Bei den Nenngebühren gibt es in dieser Klasse keine Preissteigerung. Wir haben nach vielen Gesprächen jetzt zwei Aspekte identifiziert, wo wir vorsichtig sein müssen: Erstens müssen wir bei den Einsatzkosten noch genauer hinschauen. Zweitens müssen wir anpassen, dass das gestiegene Wettbewerbsniveau nicht dazu führt, dass die Teams zusätzlich in die Performance der Autos investieren. Zuletzt ist es durchaus normal, dass der Einsatz neuer Autos im ersten Jahr höhere Kosten zur Folge hat, weil die Teams sich erst mit der Technik vertraut machen müssen, ebenso wie mit der neuen Elektronik. Dieser höhere Aufwand fällt aber nur einmal an, nämlich in der ersten Rennsaison.

Werden Sie versuchen, Kostensteigerungen über das Reglement einzubremsen?

Ja, wir wollen und werden den Kostendruck übers Reglement mindern, um zu verhindern, dass die Einsatzkosten steigen und die Teams zu viel Geld in die Weiterentwicklung pumpen. ■

Droht die LMP1-Klasse zu zerfallen?



Seit der Neugründung der Sportwagen-WM im Jahr 2012 ging es immer nur steil nach oben. Nach dem Audi-Ausstieg steckt jetzt plötzlich der Rückwärtsgang im WM-Getriebe: Berechtigte Zweifel an der Zukunftsfähigkeit der LMP1-Klasse sorgen für viele Fragezeichen.

Von: **Marcus Schurig**

Manchmal haben kleine Dinge eine große Wirkung: Der Ausstieg von Audi aus der LMP1-Klasse im Oktober 2016 hat harte Konsequenzen für die Sportwagen-WM, finanziell wie sportlich. Der WM-Vertrag mit der FIA verlangt drei Hersteller in der LMP1-Klasse, jetzt sind nur noch zwei da. Und schon bricht Panik aus: Wenn es dem WM-Promoter ACO nicht gelingt, binnen der nächsten Monate einen dritten Hersteller davon zu überzeugen, den Einstieg für 2020 offiziell anzukündigen, dann wankt das WM-Prädikat.

Schon beschäftigen sich die verbliebenen LMP1-Hersteller mit den Notfallszenarien. Öffentlich stützen sie die WM noch – doch im Hintergrund basteln alle schon jetzt an einem Plan B.

Die LMP1-Klasse ist das Aushängeschild, die Werbetafel der Sportwagen-WM. Das Reglement wurde gezielt für höchst komplexe Technologien entwickelt, um Autoherstellern die Möglichkeit zu geben, Technikrends der Zukunft im Motorsport auszuloten.

Das Reglement ist aus technischer Sicht ein staunenswertes Wunderwerk: Dank Equivalence of Technology (EoT) fahren mehrere Hersteller mit völlig unterschiedlichen Antrieben und Konzepten auf absolut identischem Rundenzeitenniveau – ohne Balance of Performance oder andere künstliche Eingriffe. So etwas hat es zuvor im Motorsport in dieser Form noch nie gegeben.

Doch die komplexe Technik hat ihren Preis: Mindestens 100



Der Ausstieg von Audi hat eine klaffende Wunde in der LMP1-Klasse hinterlassen – aber auch in der Sportwagen-WM

OFFENBAR WILL DER ACO PEUGEOT JEDEN WUNSCH ERFÜLLEN – UND ELIMINIERT DABEI DIE ECKPFEILER DER LMP1-KLASSE.

Millionen Euro verschlingt ein LMP1-Programm, die deutschen Hersteller haben sogar noch deutlich mehr herausgeblasen.

Bei so viel Kohle fragen die Vorstände nach dem Return of Investment: Was bekomme ich für mein Geld? Die Antwort fällt meist zweigeteilt aus: Erstens lernt man im Optimalfall etwas für die Serienentwicklung, wie Porsche im Batterie- und Hochvoltsektor. Der zweite Aspekt ist die Sichtbarkeit des Programms, und hier hakt es ganz gewaltig: In der Formel 1 bekommt man Milliarden allein über die Sichtbarkeit der Serie im TV zurückgespielt – zumindest dann, wenn man gewinnt. In der Sportwagen-

WM zählt medial fast nur Le Mans, der Rest fällt komplett hinten runter. Die Attraktivität der LMP1-Klasse reduziert sich damit auf die Hochtechnologie und den Wissenstransfer in die Serie. Finden sich nicht genug Mitstreiter für das Thema, trocknet dieser Pfad aber sofort aus.

Offenbar ist der ACO bereit, dem einzigen potenziellen Neueinsteiger, also Peugeot, jeden Wunsch zu erfüllen – und scheut nicht davor zurück, die technologischen Eckpfeiler der LMP1-Klasse zu eliminieren. In Zukunft soll es für Neueinsteiger eine BoP geben, die Anzahl der Hybridsysteme soll sinken, die Kosten müssen runter, und von neuen Technologien wie Brennstoffzelle ist schon jetzt keine Rede mehr.

DPI als LMP1-Ersatz?

Das klingt nach dem Ausverkauf der LMP1-Werte. Porsche und Toyota werden das nicht gerne sehen. Wenn Peugeot nicht kommt, hat die LMP1-Klasse und damit die WM ein echtes Problem: Was passiert, wenn Toyota 2017 dank des verstärkten Aufgebots mit

drei Autos Le Mans gewinnt? Hören sie dann auf, weil die Mission erfüllt ist? Wenn sie verlieren, könnten sie ebenfalls aussteigen – eine bessere Möglichkeit, Porsche mit numerischer Überlegenheit zu schlagen, kommt nie mehr wieder. Wie man das Blatt auch wendet und dreht, es sieht nicht gut aus für die LMP1-Klasse in ihrer bisherigen Form.

Schon beginnen Gedankenspiele, wie eine neue Formel aussehen könnte. Verzichtet man in der Topklasse auf den Hochtechnologieansatz und ersetzt die LMP1 durch die neue DPI-Klasse aus Amerika, die auf der LMP2-Plattform aufbaut und höchstens 20 Millionen Euro kostet? Oder promotet man die GTE-Klasse, wo 2020 acht Hersteller am Start stehen könnten, als neue Topliga? Fakt ist: Hinter der WM stehen jetzt viele Fragezeichen. ■

RETURN TO SENDER

Thema: „Die Zukunft der LMP1-Klasse“
Die LMP1-Klasse droht auszutrocknen. Welche Alternativen gibt es? Was ist der beste Weg? Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribune@motorpresse.de

**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 Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Broid, Norbert Lehmann,
Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorsitz), Christina Dohmann,
Dr. Michael Rathle, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als teilender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.



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

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

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

VLN / 24h-Rennen Nürburgring

Neuer BOP-Ausschuss für den Nordschleifen-Sport



Die BOP-Einstufungen für den GT3-Sport auf der Nordschleife standen unter Kritik, deshalb wurden jetzt Änderungen für 2017 umgesetzt

24H-RENNEN

Die Zusammensetzung des Technikausschusses für die Langstreckenmeisterschaft (VLN) sowie für das 24h-Rennen auf dem Nürburgring stand in der Vergangenheit zunehmend unter Beschuss. Jetzt wird es für 2017 ein neues BOP-Team geben.

Von: **Bianca Leppert**

Es ist ganz sicher einer der unbeliebtesten Jobs im Fahrerlager: Mitglied im Technikausschuss. An der Balance of Performance (BOP) gibt es schließlich von irgendeiner Partei immer etwas zu meckern. Nach dem 24h-Rennen im vergangenen Jahr musste das Dreigestirn um Norbert Kreyer, Martin Marx und Mike Gramke besonders viel Kritik einstecken. Der dominante Mercedes-Vier-

fachsieg schien für einige Beweis genug gewesen zu sein, dass die Einstufung der GT3-Rennwagen aus dem Gleichgewicht geraten war. Wer sich intensiv mit dem Rennen beschäftigt hat, weiß, dass dabei zwar nicht allein die BOP entscheidend war, aber durchaus Gewicht hatte.

Einige Hersteller sahen zudem einen Interessenskonflikt, weil Martin Marx für HWA arbeitet – wenn auch nicht im GT3-Bereich.

DAS NEUE BOP-GREMIUM FÜR DEN NORDSCHLEIFENSPORT BESTEHT AUS NORBERT KREYER SOWIE JE EINEM VERTRETER DES DMSB UND DES VERANSTALTERS.

reich. Mike Gramke ist für das Callaway-Corvette-Team tätig, was bei einem möglichen zukünftigen Engagement des Teams auf der Nordschleife ebenfalls für Diskussionen gesorgt hätte. Beide hatten durch ihre Arbeit Zugriff auf die Daten aller GT3-Autos – das schmeckte vielen Herstellervertretern nicht.

Deshalb hat man nun reagiert und eine neue Zusammensetzung des Gremiums beschlossen. In Zukunft werden Norbert Kreyer, ein Vertreter des DMSB und ein Veranstalter-Vertreter den BOP-Ausschuss für die Rennen auf der Nordschleife bilden. Wer diesen Job seitens des DMSB und des Veranstalters übernehmen wird, steht noch nicht fest. Gespräche mit Kandidaten laufen.

Marx und Gramke werden weiterhin mit Kreyer für den Technikausschuss andere Aufgaben wahrnehmen (Betreuung anderer Klassen), sollen aber nicht mehr in die BOP-Entscheidungen eingebunden sein. ■

KOMMENTAR

VIELE NEUE VARIABLEN

Wir werden in Zukunft also zwischen Technikausschuss und Balance-of-Performance-Ausschuss unterscheiden müssen. Zunächst klingt es ja auch nur logisch, in einem Umfeld, wo Politik so eine große Rolle spielt, so viel Neutralität und Unabhängigkeit wie möglich garantieren zu wollen. Das ist schließlich auch bei unserer journalistischen Arbeit das Credo. Wie so oft in unserer komplexen heutigen Zeit, sollte man aber nicht alles nur schwarz-weiß betrachten. Auch wenn es bei der neuen Besetzung darum geht, Interessenkonflikte zu vermeiden, bleibt ein bei der Balance of Performance nicht zu unterschätzender Faktor: Erfahrung. Die hatten Norbert Kreyer, Martin Marx und Mike Gramke zweifelsohne. Dass der DMSB-Vertreter und der Veranstalter-Vertreter noch nicht gefunden sind, zeigt: Bewerber mit Erfahrung, Expertise und Neutralität stehen nicht unbedingt Schlange. Klar, die Forderung nach unabhängigen Experten ist nachvollziehbar und richtig. Trotzdem bereitet es mir ein wenig Kopfzerbrechen, wie viele neue Variablen nun auf der Nordschleife zusammenkommen. Die neuen Reifen-Regeln sowie die neuen Aero-Änderungen in der GT3-Klasse hebeln die bisherigen Erkenntnisse ohnehin fast aus. Und mit einem zu zwei Dritteln neu besetzten Team wird es vermutlich nicht einfacher für die BOP-Experten, den Überblick zu behalten...



Bianca Leppert
Redakteurin

Bekannte Namen für das WM-Starterfeld

Die Teams aus der Sportwagen-WM komplettieren ihre Fahrerbesetzungen – und haben dabei eine ganze Reihe bekannter Piloten wie Robert Kubica oder Rubens Barrichello an Land gezogen.

Das deutsche LMP1-Privatteam ByKolles Racing hat für die Saison 2017 die Verpflichtung von Ex-Formel-1-Pilot Robert Kubica bereits bekannt gegeben. In Le Mans wird mit Rubens Barrichello nun ein weiterer ehemaliger Formel-1-Pilot an den Start gehen: Der elfmalige brasilianische F1-Laufsieger fährt im Team von Jan Lammers ein Dallara-Gibson-LMP2-Auto. Auch Aston Martin Racing hat in der GTE-Klasse die

Besetzung der beiden Pro-Autos fixiert: Die Champions der Saison 2016, Nicki Thiim und Marco Sørensen, werden ihren Titel verteidigen, auch die Fahrerpaarung auf dem Schwesterauto – Darren Turner und Jonny Adam – bleibt unverändert. Ford hat mittlerweile bestätigt, dass sie das aufstrebende Prototypen-Ass Pipo Derani als Verstärkung für ihr Aufgebot in der Sportwagen-WM an Bord geholt haben: Der Brasilianer bestreitet die ersten drei WM-Läufe zusammen mit Harry Tincknell und Andy Priaulx, und fährt aber parallel weiterhin ein LMP2-Auto für das ESM-Team in der IMSA-Serie. „Mein Engagement in der LMP2-Klasse macht viel Spaß, aber mein Ziel war es immer, Werksfahrer zu werden“, so Derani. „Das habe ich jetzt geschafft.“ ■ MCS

BMW: Neue Details zum GTE-Projekt

BMW baut für die Saison 2018 ein international voll homologiertes GTE-Auto und steigt werkseitig in die Sportwagen-WM ein. Noch geht BMW sparsam mit Informationen um, wir enthüllen erste Details.

Auf die naheliegende Frage, welches Fahrzeug BMW für die GTE-Klasse homologieren wird, mauern die Bayern noch. Der Grund: Die Sportabteilung hängt hier an der Produktkommunikation. Insider wissen längst: Es handelt sich um das offiziell noch unbestätigte M8 Coupé, das auf dem Chassis des Siebener-BMW basiert. Laut BMW-Sportchef Jens Marquardt ist die Konzeptphase angeblich abgeschlossen, auch

wenn die Konkurrenten vermuten, dass BMW die Regelhüter FIA und ACO mit recht radikalen Forderungen überrascht habe. Vermutlich wollen die Bayern Waiver, um gegen radikale Autos wie den Ford GT zu bestehen.

Der Zeitdruck bei BMW Motorsport ist groß, denn das Auto muss im September beim FIA-Einstufungstest fix und fertig stehen. Laut Marquardt läuft der neue Motor, angeblich ein Vier-Liter-V8-Biturbo (bisher 4,4 Liter) seit Januar 2017 auf dem BMW-Prüfstand. Das neue Rennauto, das in der Sportwagen-WM sowie in Le Mans vom MTEK-Team eingesetzt wird, wird natürlich auch den M6 GTLM in Amerika ersetzen. Damit feiert der neue GTE-Flitzer beim 24h-Rennen in Daytona im Januar 2018 seine Rennpremiere. ■ MCS

LMP1-Privatiers im Aufwind?

Im letzten Jahr hatte der ACO bei seiner Pressekonferenz in Le Mans die Zukunft der LMP1-Privatklasse neu definiert und für fünf Jahre festgeschrieben. Jetzt sind offenbar erste Erfolge sichtbar: 2018 könnten bis zu fünf verschiedene Modelle in der Startaufstellung stehen.

drei LMP1-Hersteller verlieren, benötigen wir ein Back-up, deshalb pushen wir die LMP1-Privatklasse und wollen sie in Zukunft bei der Performance näher an die Herstellerautos heranführen.“

Offenbar werden die Versprechungen ernst genommen: SMP will 2018 einen LMP1 zusammen mit Dallara und dem ART-Team einsetzen, Träger des Projektes

ist die russische Firma BR Engineering. Ginetta entwickelt im Moment ebenfalls ein LMP1-Auto ohne Hybridantrieb, angeblich soll das britische Manor-Team das Fahrzeug 2018 einsetzen.

Auch Jacques Nicolet, Boss von Onroak/Ligier, hat nie einen Hehl daraus gemacht, einen LMP1 bauen zu wollen, angeblich strickt der Franzose bereits an

einer Ableitung aus dem LMP2-Modell, allerdings erst für 2019.

Neben dem Kolles-Team, das sein Programm fortsetzen will, bastelt auch Oreca an einem LMP1-Modell, das angeblich 2018 vom Rebellion-Team eingesetzt werden soll. Damit könnte sich die Anzahl der LMP1-Privatfahrzeuge nächstes Jahr schlagartig auf fünf Autos erhöhen. ■

Von: Marcus Schurig

Manchmal kommen gute Nachrichten im rechten Moment: In einer Zeit, wo Zweifel an der Zukunftsfähigkeit der LMP1-Klasse wachsen (siehe Seite 14), tut sich etwas in der Privatfahrerklasse. Gleich mehrere neue Projekte machen Hoffnung, dass die LMP1-Privatklasse ohne Hybridantrieb das schrumpfende LMP1-Herstellerfeld auffüllen könnte. Wie sagte doch ACO-Sportdirektor Vincent Beaumèsnil noch vor dem Audi-Ausstieg: „Wenn wir zwei der



Rebellion setzt 2017 ein Oreca-Chassis in der IMSA-Serie ein. Folgt 2018 die Rückkehr in die LMP1-WM-Privatklasse?

Das Wunder von Värmland

Es gibt Geschichten, die gibt es gar nicht. Ein Team, das noch vor vier Wochen kaum jemand ernst nahm, und ein Fahrer, der schon fast ausgemustert war, schreiben Sportgeschichte. Jari-Matti Latvala und Toyota gewinnen in Schweden.

Von: **Markus Stier**



Wo soll man anfangen? Es gibt nicht die eine Geschichte von dieser denkwürdigen Schweden-Rallye, es gibt gleich vier Geschichten zu erzählen. Nehmen wir zuerst die des Mannes, der sich selbst schlägt. Thierry Neuville bietet nach einer eindrucksvollen Vorstellung in Monte Carlo wieder eine Demonstration von Können und Selbstvertrauen. Er ist nach der Auftakt-Gaudi auf der Trabrennbahn von Karlstad am Donnerstag noch Zweiter, auf der ersten richtigen Prüfung in Rjoden übernimmt er die Spitze. Ab Prüfung fünf zieht Hyundais Nummer eins langsam davon.

Wie in Monte Carlo baut er seinen Vorsprung auf rund eine halbe Minute aus, wie beim Saisonauftakt ist die Lücke so groß, dass ihn niemand mehr einholen kann. Und wie vor drei Wochen ist es die letzte Prüfung des Samstags, die Neuville zum Verhängnis wird. Nur noch knapp 60 Kilometer am Sonntag wären zu überstehen.

Vielleicht hat er den Tag innerlich schon abgehakt, aber da ist noch der Mickey-Mouse-Kurs in Karlstad, das schwedische Fernsehen überträgt live und liefert den Zuschauern die Sensation: In der sechsten Kurve positioniert Neuville seinen i20 einen

Hauch zu weit innen. An einem Reifenstapel bleiben die Spikes des eingelenkten Vorderrades hängen. Es macht knack, und die Lenkung ist gebrochen. Statt eines klaren Sieges fährt Neuville Rang zwölf ein. Die einzigen drei Punkte holt er durch Rang drei in der Powerstage.

Allzu große Zerknirschtheit lässt sich beim Havaristen nicht feststellen: „Wir sind eine starke Rallye gefahren und nur durch diesen einen kleinen Fehler nicht belohnt worden.“ Der selbsterklärte Titelfavorit sieht auch in Sachen Tabelle trotz 40 Punkten Rückstand kein größeres Problem: „Voriges Jahr bin ich mit

fünf Nullrunden noch Vizeweltmeister geworden.“

Teammanager Alain Penasse war vor zwei Jahren Neuilles härtester Kritiker, forderte, der millionenschwere Jungstar müsse endlich liefern, aber auch ihm hat die zweite Pleite in der zweiten Rallye nicht die Laune verdorben: „Natürlich hat Thierry einen dummen Fehler gemacht, aber abgesehen davon waren er und das Auto sehr schnell.“

Retter Sordo

Routinier Dani Sordo springt mal wieder in die Bresche und holt wenigstens Rang vier. Mit dem Platz ganz vorn haben aber we-

Jari-Matti Latvala flog im Toyota Yaris zum ersten Sieg für die Japaner seit 18 Jahren



DANIEL REOSEER

der der Spanier noch Jungstar Hayden Paddon etwas zu tun. Sordo verpasst einen Abzweig, und danach ist ihm das hohe Tempo nicht mehr so ganz geheuer. Paddon findet anfangs überhaupt keinen Rhythmus, als er am zweiten Tag in die Spur kommt, ist vorn der Zug längst abgefahren. Er muss sich mit Rang sieben begnügen.

Womit wir bei der zweiten Geschichte wären, und die handelt von Ott Tänak. 29 Jahre alt ist der Este, sein WM-Debüt gab er vor acht Jahren und galt früh als ganz großes Talent. 67 WM-Läufe hat der Blondschof schon auf dem Buckel, nur gewonnen hat

er noch nie. Drei Mal war er 2016 nah dran, aber Pech und Weltmeister Sébastien Ogier waren im Weg. Der ist nun bei M-Sport sein Teamkollege, aber anstatt sich vom übermächtigen Franzosen in den Schatten stellen zu lassen, schwimmt sich die Nummer zwei zunehmend frei. Tänak lag in den Zeitenlisten auf elf von 17 Prüfungen vor Superstar Ogier und zeigt plötzlich enormes Selbstvertrauen: „Warum muss ich eigentlich immer noch Erklärungen finden, wenn ich schneller bin. Ich wollte es einfach.“ Mit vier Bestzeiten in Folge robbt sich Tänak an Platz zwei heran, als Neuville patzt, liegt er vor

dem abschließenden Sonntag nur 3,8 hinter der Spitze.

Tänak kämpft vergebens

Aber es soll wieder nicht sein. Die Prüfungen am Sonntag sind ebener und eisiger als die groberen Pisten des Samstags. Die Abstimmung passt nicht, Tänak kämpft in langsamen Kurven mit einem auskeilenden Hinterteil des Fiesta. Weil es keinen Service mehr gibt, kann er auch das Set-up nicht ändern. Immerhin holt sich der Aufsteiger abermals einen starken zweiten Rang.

Nicht wenige rechnen ohnehin damit, dass es Ogier am Ende richten wird, und das ist die drit-

te Geschichte. Es schien so wie in den Jahren zuvor. Der Champion muss als Erster auf die Piste, haddert erst mit frischem Schnee und dann mit den von den historischen Teilnehmern aufgewühlten Strecken. Wie so oft bleibt der Franzose in Schlagdistanz. Als Neuville sich aus dem Spiel nimmt, liegt er 16,6 Sekunden zurück, eigentlich zu viel. Aber Ogier hat schon so oft das Unmögliche möglich gemacht, und tatsächlich plant er am frühen Morgen in Likenäs einen Überraschungsangriff. Zu seiner eigenen Überraschung steckt er allerdings nach 50 Metern im Schnee fest, weil sein Ford eine Schnee-

wand touchiert und sich ein-dreht. „Einer der blödesten Fehler meiner Karriere“, mault er über sich selbst. Nicht einmal die Powerstage kann er gewinnen. Es wird eines der raren Wochenenden, an denen er keine einzige Bestzeit holt.

Sonst gibt es wenig zu meckern. Obwohl ihm der Fiesta noch nicht passt wie ein Handschuh, ist Ogier mit 44 Punkten Tabellenzweiter. Das Team von Malcolm Wilson führt dank geschlossener Mannschaftsleistung die Marken-Tabelle souverän an. Elfyn Evans steuert das dritte Auto auf Rang sechs.

Vier neue Fiestas

MSport ist das erste Team, das vier Autos der neuen Generation an den Start bringt. Mads Östberg hat sich mit Martin Prokop verbündet und mit Geld von Papa Morten einen neuen Fiesta gekauft. Allerdings ist das Auto spät fertig geworden, der Norweger, der drei Winter-Rallyes zur Vorbereitung fuhr, muss sich erst einschießen. Zudem plagen den Ford Kinderkrankheiten. Erst fliegt bei voller Fahrt der Heckflügel davon, dann muckt das Getriebe. Als Trostpreis für Rang 15 gibt's einen Pokal für den mit 44 Metern weitesten Sprung an „Colin's Crest.“

Wir müssen kurz die Geschichte abhandeln, die keine war. Citroën ging als Favorit in die Saison und findet sich am Ende des Feldes wieder. Den C3 gelang keine einzige Bestzeit. Kris Meeke spielte schon vor seinem rund achtminütigen Ausflug in den Schnee in Vargasen keine große Rolle und wurde Zwölfter. Craig Breen war nach einem frühen Steintreffer noch froh, als Fünfter das Ziel zu sehen. Stéphane Lefebvre als Achter war im Vorjahres-DS3 nicht punktberechtigt.

Nun aber zur vierten Geschichte, die eigentlich zu schön ist, um wahr zu sein. Der zweite Rang von Toyota in Monte Carlo ließ sich noch als Abstauber abtun, denn in Sachen Tempo war Jari-Matti Latvala in Südfrankreich weit jenseits der Spitze. Doch die gute Platzierung nahm jeglichen Druck von der Toyota-Truppe, die vor der Saison vielfach geschmäht und verlacht wurde mit ihrem Eigenbrödlertum im finnischen Forst.

Aber Tommi Mäkinens Mannschaft hat im Gegensatz zur Konkurrenz als Hausteststrecke eine ordentliche Waldstraße nomi-



Nach einem Jahr Durststrecke feiern Latvala und Anttila wieder einen Sieg



Tommi Mäkinen hat alles richtig gemacht: Toyota-Sieg im zweiten Anlauf

! Toyota hat es wie einst Audi 1981 geschafft, schon die zweite Rallye zu gewinnen. VW hatte beim Schweden-Sieg 2013 ein Jahr in der WRC2 geübt.

niert. Während die anderen Werksfahrer maximal vier Vorbereitungsstage für das Hochgeschwindigkeits-Wochenende in Värmland zur Verfügung hatten, konnte Latvala sechs Tage durch den Schnee toben und fühlte sich bestens vorbereitet.

Weil es in Südschweden guten Frost, aber wenig Schnee gab, fehlten vielerorts Schneemauern

zum Anlehnen, weshalb sich Latvala entgegen seiner üblichen Praxis eine bewusst schnörkellose Fahrlinie verordnete. Das Team konnte es verschmerzen, dass Juho Hänninen nach Baumtreffer nur 23. wurde, denn Latvala sorgte für gute Stimmung. Schon die Auftaktprüfung war etwas für die Geschichtsbücher: Nach Latvalas Bestzeit führte erstmals seit 18 Jahren wieder ein Toyota eine WM-Rallye an.

Die Neville-Show überdeckte, dass Latvala dem Belgier auf den Fersen blieb, obwohl er als Zweiter auf der Piste eine klar schlechtere Startposition hatte. Nevilles großer Vorsprung resultierte nicht zuletzt daraus, dass Latvala auf der letzten Freitagsprüfung zu viel wollte und das Auto überfuhr. Dabei gingen allein 18 Sekunden flöten.

Am Samstag tat sich der Finne schwer mit den tiefen Rillen, die im zweiten Durchgang der Prü-



fungen den Boden durchzogen. Der Yaris wollte nicht in der Spur bleiben, und so konnte Ott Tänak immer mehr Boden gutmachen. Als Nevilles Fehler Latvala nach vorn brachte, setzten die meisten Experten dennoch auf einen Ford-Sieg. Zu stark schienen Tänak und auch Ogier.

Latvala zieht davon

Aber Latvala mag die am Sonntag doppelt zu fahrende Likenäs-Prüfung, zudem findet er dort perfektes Eis vor, und prompt legt der Yaris alle Zickigkeit ab. Latvala fährt einfach davon. Aus einem hauchdünnen Vorsprung werden vor dem Finale 20 Sekunden Vorsprung.

Latvala will auf den letzten 16 Kilometern in Torsby zurückstecken. Schließlich hat er hier vor zwei Jahren in Führung seinen Polo in den Schnee gestopft. Aber Teamchef Mäkinen befiehlt weiter Vollgas. Und Latvala liefert.



In Karlstad stürmt vorn Tänak Richtung Rang zwei, hinten Neuville ins Aus



Bei Citroën sieht es nicht nur bei Abendprüfungen düster aus

Erstmals seit drei Jahren heißt der Tabellenführer nicht Sébastien Ogier. Der Letzte, der ihm Rang eins streitig machte, war im Februar 2014 Jari-Matti Latvala.

net hat. „Der stärkste Fahrer des Wochenendes hat gewonnen“, sagt der Teamchef fast platzend vor Stolz.

Letzte Hoffnung Grippe

Bei der Champagnerdusche nehmen die ehemaligen Teamkollegen Ogier und Ingrassia Latvala in die Zange, bis der um Gnade winselt. „Wir sind bei VW gemeinsam durch vier Jahre gegangen. Ich freue mich, dass Jari wieder lachen kann“, sagt Sébastien Ogier. Und auch für sich selbst freut er sich: Erstmals seit dem Frühjahr 2014 ist er nicht mehr Tabellenführer und startet bei der ersten Schotter-Rallye in Mexiko nicht chancenlos als Straßenfeger. Aber Beifahrer Julien Ingrassia dämpft die freudige Erwartung: „Bei der Kälte da draußen und all dem Schampus, den Jari im Kragen hat, liegt er in drei Wochen bestimmt noch krank im Bett.“ ■

Obwohl Ogier und Neuville ihre Spike-Reifen für das Finale geschont haben, um die fünf Extrapunkte abzugreifen, ist Latvala auch in Torsby der Schnellste.

Der 31-Jährige, der hier in Schweden als Jüngster der Geschichte seinen ersten WM-Lauf gewann, beschert sich und Toyota einen Triumph, mit dem nicht einmal Tommi Mäkinen gerecht-

RALLYE SCHWEDEN (9.–12.2.2017)

2. von 13 Läufen, 17 Wertungsprüfungen über 300,14 km

Rang	Fahrer (Nationalität)	Wagen	Zeit
1.	Latvala/Anttila (FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	2:36.03,6 h
2.	Tänak/Jarveoja (EST/EST)	Ford Fiesta WRC	+ 29,2 s
3.	Ogier/Ingrassia (F/F)	Ford Fiesta WRC	+ 59,5 s
4.	Sordo/Marti (E/E)	Hyundai i20 WRC	+ 2.11,5 min
5.	Breen/Martin (IRL/GB)	Citroën DS3 WRC	+ 2.51,2 min
6.	Evans/Barritt (GB/GB)	Ford Fiesta WRC	+ 5.26,6 min
7.	Paddon/Kennard (NZ/NZ)	Hyundai i20 WRC	+ 5.31,2 min
8.	Lefebvre/Moreau (F/F)	Citroën C3 WRC	+ 7.14,7 min
9.	Tidemand/Andersson (S/S)	Skoda Fabia R5	+ 9.11,1 min
10.	Suninen/Markkula (FIN/FIN)	Ford Fiesta R5	+ 10.02,9 min

Bestzeiten: Neuville 6, Latvala 6, Tänak 4, Sordo 1

WM-STAND FAHRER

1.	Latvala	48
2.	Ogier	44
3.	Tänak	33
4.	Sordo	25
5.	Breen	20
6.	Evans	18
7.	Lefebvre	10
8.	Neuville	8
9.	Paddon	7
10.	Mikkelsen	6



WM-STAND MARKEN

1.	M-Sport-Ford	73
2.	Toyota	53
3.	Hyundai	40
4.	Citroën	26

WRC2 Schweden

Tidemand's souveränes Heimspiel

Skandinavische Jungstürmer geben in der WRC2 den Ton an. Allen voran der schwedische Skoda-Werksfahrer Pontus Tidemand, der beim heimatlichen Winterspektakel seiner Favoritenrolle gerecht wurde und nach Belieben dominierte.

Von: **Reiner Kuhn**

Den Saisonbeginn in der WRC2 hatte sich Eric Camilli sicher anders vorgestellt. Denn der nach unterirdischer WRC-Saison in die zweite Liga versetzte M-Sport-Pilot kam nach schwachem WM-Auftakt in Monte Carlo auch in Schweden nicht über eine Statistenrolle hinaus. Viermal konnte sich der 29-jährige Franzose die drittschnellste WP-Zeit notieren lassen – das war's dann aber auch. Besser machte es der zehn Jahre jüngere Ole Christian Veiby. Der blutjunge Norweger geigte im Skoda Fabia R5 zu Beginn groß auf, markierte die ersten beiden Bestzeiten und setzte sich an die Spitze des 13 Teams zählenden WRC2-Feldes.

Doch dann nahm Markenkollege Pontus Tidemand, der den Klassensieg im vergangenen Jahr hier nur knapp verpasste, das Heft in die Hand. Mit zehn von 17 möglichen WP-Bestmarken lieferte der 26-Jährige beim Heimspiel eine überlegene Vorstellung ab. Auf der finalen Tagesetappe des viertägigen Schneegestöbers ließ er seinen skandinavischen Kollegen gewähren, beschränkte sich darauf, Tempo und Gegner zu kontrollieren und seinen Vorsprung von über 50 Sekunden bis ins Ziel zu verwalteln.

„Das ist ein Highlight meiner Karriere. Das Pech im vergangenen Jahr macht den Sieg noch schöner“, freute sich Tidemand, der die WRC2-Tabelle nun punktgleich mit Monte-Sieger Andreas Mikkelsen anführt. Schon beim



DANIEL ROESELER

nächsten WM-Lauf in Mexiko könnte er dann allein von der Tabellenspitze grüßen. Denn abgesehen vom Skoda-Werksteam wird kaum einer der Teilfavoriten nach Nordamerika reisen.

So überlegen Tidemand agierte, so spannend war der Kampf um Rang zwei zwischen M-Sport-Youngster Teemu Suninen (Ford Fiesta) und Ole Christian Veiby. Ein Dreher von Veiby (WP 5) spülte den 23-jährigen Finnen noch während der ersten Etappe auf Rang zwei nach vorne. Als jedoch am Samstagmorgen im Suninen-Fiesta die Windschutzscheibe beschlug (WP 9) wechselten beide die Positionen erneut. Der folgenden Attacke hatte Veiby nichts entgegenzusetzen. 5,3 Sekunden betrug Suninens Vorsprung im Etappenziel am Samstag. Mit zwei von drei möglichen Bestzeiten am Sonntag verteidigte der M-Sport-Pilot seinen zweiten Rang und verwies Veiby auf die unterste Stufe des Siegerpodests. Satt zwei Minuten dahinter kam der als Titelmittfavorit gehandelte Camilli ins Ziel.

Noch schlechter lief es für Vizeeuropameister Alexey Lukyanuk, der seinen Ford Fiesta R5 nach allerlei technischen Mäusen mit Antriebsschaden abstell-

te. Markenkollege Anders Gröndal erging es ähnlich. Und auch der 19 Jahre junge Pierre-Louis Loubet war nach kurzem Aufbegehren vorzeitig raus: Motorschaden am Citroën DS3 R5. ■

! Damit künftig ein japanischer Fahrer im Yaris WRC sitzt, lässt Toyota mit Takamoto Katsuta und Hiroki Arai (beide 23) zwei Talente in der WRC2 los. Mit vorerst bescheidenem Erfolg: 6,43 Minuten hinter dem Sieger erreichte Arai als Siebter das Ziel. Teamkollege Katsuta lag weitere sieben Minuten und zwei Plätze zurück.



DANIEL ROESELER

Frustriert: Teemu Suninen



MCKLEIN

Ole Christian Veiby wurde Dritter

FIA kriegt kalte Füße: Prüfung nach Rekordfahrt gestrichen

Kaum nehmen die neuen World Rally Cars richtig Geschwindigkeit auf, sieht sich die FIA zum Handeln gezwungen und sagt aus Sicherheitsgründen den zweiten Durchgang einer Wertungsprüfung ab.

Von: **Reiner Kuhn**

Schon nach der Streckenbesichtigung waren sich alle einig: Auf der neuen Wertungsprüfung „Knou“ sind neue Geschwindigkeitsrekorde zu erwarten – gerade mit den nun gut 60 PS stärkeren World Rally Cars. Den WM-Rekord stellte Ex-VW-Pilot Andreas Mikkelsen bei der Rallye Polen 2014 auf, wo er auf der WP „Wieliczki 2“ einen Schnitt von 136,9 km/h erreichte. Der ist Geschichte. Schon beim ersten Durchgang (WP 9) tobte Ford-Pilot Ott Tänak mit einem Schnitt von 137,8 km/h über die vereiste Bahn. Für den zweiten Durchgang wurden noch

höhere Tempi erwartet. Zu viel für die FIA, die auf das gültige Reglement verwies, das Durchschnittsgeschwindigkeiten jenseits von 130 Kilometern pro Stunde untersagt und die Notbremse zog.

Gefühl ungefährlich

Die FIA-Sicherheitsbeauftragte Michèle Mouton hält weniger die neueste WRC-Generation für das

Problem, sie schiebt den Organisatoren mit ihrer Streckenauswahl den schwarzen Peter zu: „Nach unserer Analyse wäre diese Prüfung auch mit den 2016er-WRC zu schnell gewesen.“ Die WM-Piloten sehen es ähnlich. „Die Prüfung war okay. Das Durchschnittstempo sagt eh wenig über die Gefährlichkeit einer WP aus“, so der allgemeine Tenor der Profis. ■



Selbst der „alte“ Citroën DS3 war zu schnell für die neue Prüfung Knou

M-Sport Ford

Bertelli als nächster im 2017er-WRC

Während Citroën und Toyota auch weiterhin nur zwei Werkswagen an den Start bringen, lässt M-Sport nach Mads Östberg auch noch Edelprivatier Lorenzo Bertelli ans Steuer eines Ford Fiesta WRC '17.

Von: **Reiner Kuhn**

Lorenzo Bertelli zitterte bis zum letzten Meter. Dabei hatte der vermögende Jungstürmer bei der Abschiedsvorstellung im privaten Ford Fiesta WRC nach Dauerproblemen mit der Motorelektronik schon am Samstag Dienstschluss. „Auch wenn ich mir unseren Auftritt hier anders vorgestellt habe, es ist wichtiger, dass die M-Sport Werkswagen unfallfrei durchkommen“, sagt der 28-jährige

und verfolgt die Zeitenjagd an der Spitze. Verständlich, steht bei M-Sport doch nur ein weiteres Chassis der neuen WRC-Generation bereit. Schon vergangene Saison hat Malcolm Wilson dem Italiener zugesagt, frühzeitig auf und unter der Flagge von M-Sport in einen Ford Fiesta WRC '17 einzusteigen.

Zwar müssen im Vorfeld der Rallye Mexiko ein Rollout und ein halber Testtag genügen, der Sohn von Prada-Enkelin Miuccia Prada schaut dennoch zuversichtlich nach vorne. „Ich mag die mexikanischen Strecken und denke, ich kann mich ziemlich gut einschätzen“, sagt Bertelli, der vor sechs Jahren erstmals hinterm Rallyesteuer saß, seit zwei Jahren ein WRC fährt und im Vorjahr in Mexiko als Achter vier WM-Zähler holte. „Ich liebe Schweden und die Schotterallies und werde auf die Asphaltläufe auf Korsika und in Deutsch-

land verzichten“, verrät er sein Programm. WRC-taugliche Asphalt-Asse, die aus dem Größten raus sind, können also bei M-Sport anfragen. Denn nur Fahrer, die über einen für die Rallye-WM registrierten Hersteller den Segen der FIA erhalten, dürfen ein 2017er-Auto steuern. ■



Lorenzo Bertelli darf sich freuen

KOMMENTAR

NICHT ZU ENDE GEDACHT

Zweiter Lauf, nächste Überraschung. Das neu formierte Toyota-Team darf den ersten Sieg bejubeln, und der wiederauferstandene Jari-Matti Latvala führt die WM-Tabelle an. In der Rallye-WM könnte es kaum besser laufen. Wäre da nicht die FIA und ihre mitunter nicht zu Ende gedachten Regeln. Längst dient die „Shakedown“ genannte Test-WP vor jedem WM-Lauf auch zum Rühren der Werbetrommel. Ergo müssen seit dieser Saison die Prioritätsfahrer mindestens drei Durchfahrten absolvieren. Dumm nur, dass die dabei genutzten Pneu zum streng limitierten Reifenkontingent der Rallye zählen. Schon beim WM-Auftakt in Monte Carlo zeichnete sich das Dilemma ab. Viele WM-Asse verzichteten auf volle Fahrt und schonten ihre Gummis. Das gleiche Bild nun in Schweden. „Ich brauche meine Spike-Reifen für den Wettbewerb und bin gefahren, als ob ich beim Bäcker Brötchen hole“, meinte Weltmeister Ogier und fordert wie seine Kollegen einen Extra-Reifensatz für das freie Training. Allen wäre geholfen. Die Fahrer gingen wieder ans Limit und könnten ihre Autos auf die Gegebenheiten einstellen, was auch der Sicherheit dient. Zuschauer und Medien bekämen spektakuläre Bilder geboten. Doch FIA-Rallyedirektor Jarmo Mahonen lehnt eine Regeländerung ab. Wohl wissend, dass es bei den kommenden Schotterläufen noch heftiger kommen könnte. Statt mit weichen Pneu auf Zeitenjagd zu gehen, werden die Topiloten mit den härtesten Reifen über die Piste cruisen. Der Shakedown verkommt zur Luftnummer. Womöglich ist genau dies das Kalkül der FIA. Um den Zeitplan der Rallyes zu straffen, denkt der Weltverband über die Abschaffung der Test-WP nach.



Reiner Kuhn
Redakteur

AUS DEM SERVICEPARK

GRENZGÄNGER

Nicht nur die WM-Akteure kreuzen die Landesgrenze zwischen Schweden und Norwegen. Petter Solberg pendelt regelmäßig von seinem Wohnsitz in Norwegen zu seinem 30 Kilometer entfernten Rallycross-Team, nur einen Steinwurf entfernt vom Servicepark in Torsby. Vor Ort war der Ex-Champion allerdings nicht: „Wir testeten in Portugal gerade den neuen VW Polo RX Supercar“, verrät Solberg am Telefon.

PRINZENGARDE

Prinz Carl Philip von Schweden, einziger Sohn von König Carl Gustaf und Königin Silvia, mag zwar nur Vierter in der Thronfolge sein, aber als Herzog der Rallye-Provinz Värmland vollzog er die offizielle Start-Zeremonie. Carl Philip ist sonst in der schwedischen Tourenwagenszene unterwegs, seine Rallyeerfahrung beschränkt sich abgesehen von einem Driftkurs aufs Zuschauen: „Ich habe seit 2002 nur wenige Schweden-Rallyes verpasst und schon Marcus Grönholm, Petter Solberg und Sébastien Loeb siegen sehen.“

SCHATZSUCHER

Kaum hatte Mads Östberg den Heckflügel seines neuen Fiesta WRC verloren, rief Teammanager Quirin Müller über Facebook die Fans am Pistenrand dazu auf, das Leitwerk gegen eine Belohnung zurückzubringen. „Für uns war es wichtig, analysieren zu können, warum er abfiel“, meinte der Bayer und staunte über die Kommunikationskraft der sozialen Netzwerke. Denn keine zwei Stunden später stand ein Ex-Mechaniker von Östberg mit den Resten des knapp 20.000 Euro teuren Karbonteils unterm Arm am Servicezelt. Als Finderlohn wünschte er sich eine Mitfahrt im World Rally Car. „Versprochen“, sagten Müller und Östberg.

AUS ERFAHRUNG GUT

Die über sieben WM-Prüfungen am Freitag und Samstag führende Rallye für historische Autos wurde eine klare Beute von Mats Jonsson im allradgetriebenen Mazda 323. Eineinhalb Minuten hinter dem Gesamtsieger der Rallye Schweden von 1993 und 1994 wurde Ex-Junioren-Weltmeister Patrik Sandell in einem Ford Escort Zweiter. ■ RK

Andreas Mikkelsen

Der lange Weg zurück ins Werkscockpit

Mangels Werksauto agierte Andreas Mikkelsen beim Heimspiel als TV-Experte. Der WM-Dritte 2016 plant schon für 2018

Im Vorjahr kämpfte Andreas Mikkelsen in Schweden noch um den Sieg. Vergessen auch seine Triumphe in Polen und Australien sowie WM-Rang 3. Ohne Werkscockpit musste er beim Heimspiel als TV-Experte in die Beobachterrolle schlüpfen. „Es tut schon weh, die Kollegen in den neuen Autos zu sehen und trotz reichlich Testkilometern

ohne dazustehen“, verrät der 27-Jährige. „Auch wenn das VW-Aus für mich zum ungünstigsten Zeitpunkt kam, versuche ich positiv und am Ball zu bleiben. Deshalb mache ich bei allen WM-Läufen die Streckenbesichtigung mit und hoffe, die ein oder andere Rallye zu bestreiten um hinter dem Steuer meine Sinne zu schärfen. Noch ist alles offen, denn ohne großes Budget bin ich auf Angebote angewiesen. Mein Ziel ist es aber, 2018 in einem guten WRC zu sitzen. Ich bin selbstbewusst genug, um zu glauben, dass dies auch klappt.“ ■ RK



Andreas Mikkelsen als Rallye-Zuschauer: „Das war reinste Folter“

Volkswagen

Doch ins Museum

Die Entscheidung ist gefallen: Volkswagen muss den fertig entwickelten VW Polo WRC '17 ohne einen einzigen WM-Einsatz direkt ins Museum schieben.

Von: Reiner Kuhn

Jetzt ist klar, was sich schon bei der Hersteller-Runde im Vorfeld der Rallye Monte Carlo abzeichnete. Mehrheitlich standen die in der Rallye-WM eingeschriebenen Werke Citroën, Hyundai, M-Sport Ford und Toyota WM-Einsätzen des VW Polo WRC 2017 skeptisch gegenüber und sprachen sich gegen eine Sondergenehmigung zur Homologation des Wolfsburger Werksrenners aus. Verständ-

lich. Die Gefahr, dass der bei ausgesuchten WM-Läufen als Privatfahrer firmierende Ex-Werkspilot Andreas Mikkelsen im von der Werkstruppe betreuten Polo WRC '17 ihnen nicht nur die Schau stehlen, sondern wohl auch um Rallyesiege mitstreiten könnte, wäre groß. Und dementsprechend die Sorge, den eigenen Vorständen erklären zu müssen, warum man eine Ausnahmegenehmigung befürwortete, statt auf das bestehende Regelwerk zu setzen. Folglich ging der Daumen der Konkurrenten nach unten.

VW beendet Spekulationen

Auch für VW ist das Thema jetzt vom Tisch. „Aufgrund von Kundenanfragen hat Volkswagen Motorsport bei der FIA nach einer Sonderfreigabe für



Die Hoffnung stirbt zuletzt. Für den 2017er-Polo starb sie Anfang Februar

die Homologation des VW Polo WRC 2017 gefragt, um das Fahrzeug an Privatfahrer und -teams zu vermieten“, erklärte Volkswagen Sportchef Sven Smeets. „Nun hat sich herausgestellt, dass eine solche Genehmigung aufgrund des bestehenden WM-Reglements nicht möglich ist. Wir akzeptieren das Ergebnis

voll und ganz, bedauern es aber im Interesse unserer Kunden. Wir danken der FIA für die sehr konstruktiven Gespräche.“

Nicht betroffen davon sind Kundensportereinsätze mit dem Weltmeister-Polo WRC 2016. Zwar gibt es auch hier einige Anfragen, bestätigte WM-Starts aber noch nicht. ■

Scheider greift doppelt an

Timo Scheider steigt 2017 in die Rallycross-WM ein und lässt mit prominenter Hilfe sogar eine Rallycross-Strecke bauen.

Von: **Arno Wester und Sven Kopf**

Kaum hatte Timo Scheider seinen Umstieg in die Rallycross-WM mit dem österreichischen MJP-Team von Max Pucher bekannt gegeben, da lässt der frühere DTM-Pilot in Sachen Rallycross die nächste Bombe platzen: Auf Mallorca plant Scheider mit der Unterstützung von Formel-1-Streckenarchitekt Hermann Tilke eine Rallycross-Strecke. Der Aachener Formel-1-Architekt ist insbesondere für das Sicherheitskonzept verantwortlich.

Für den Umbau haben die Betreiber des Circuit Mallorca Lluc-



Carsten und Hermann Tilke planen mit Timo Scheider auf Mallorca

major neues Bauland aufgekauft. Die Anlage mit Blick auf die Bucht von Palma soll mehrere Streckenvarianten enthalten, darunter einen 1,2 Kilometer langen Rallycross-Kurs. Scheider will Rallycross-Teams und Industrie insbesondere im Winter für Testfahrten anlocken. Die Strecke soll zu 60 Prozent aus

Asphalt und zu 40 Prozent aus Schotter bestehen und schon zum Jahresende einsatzbereit sein. Die Baugenehmigung liegt laut Scheider schon vor. „Mein Traum ist, dass hier einmal ein EM- oder sogar WM-Lauf über die Bühne geht“, sagt Scheider.

Im Jahr eins nach seinem DTM-Leben wird dem Lahnstei-

ner auch so nicht langweilig. Der DTM bleibt er zwar nicht wie angefragt als TV-Kommentator erhalten, doch der 38-Jährige bleibt der Rundstrecke erhalten, und fährt als BMW-Werksfahrer das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. So kann Scheider nur elf der zwölf Rallycross-Läufe bestreiten, an diesem letzten Mai-Wochenende steht neben dem Eifel-Klassiker auch der Rallycross-WM-Lauf im englischen Lydden Hill im Kalender.

Sein Drift-Talent hat das Pfälzer Rundstrecken-Ass schon im Vorjahr mit drei vielversprechenden Gasteinsätzen im Team von René Münnich bewiesen. Münnich plant mit Rob Huff ein Engagement in der WTCC und konnte Scheider kein volles Rallycross-Programm bieten. So griff Pucher zu, da sich die Suche nach einem österreichischen Fahrer schon richtig dreht: „Da Timo in Österreich lebt und mit österreichischer Lizenz fährt, haben wir unser Ziel erfüllt.“ ■

Prodrive baut Renault Mégane

Die Rallycross-WM wird bald um eine Attraktion reicher. Prodrive entwickelt für Guerlain Chicherit ein Supercar auf Basis des Renault Mégane.

Von: **Reiner Kuhn**

Die britische Edelschmiede Prodrive hat schon einige ungewöhnliche Rennautos auf die Räder gestellt. So folgte nach dem Mini WRC unter anderem ein in der chinesischen Rallyemeisterschaft erfolgreicher, 300 PS starker Allrad-VW Golf. Nun entsteht bei Prodrive ein Renault Mégane Supercar für die Rallycross-WM. „Der Auftrag dafür kommt aber nicht von Renault direkt“, sagt Prodrive-Sprecher Ben Sayer, „sondern von Guerlain Chicherit.“ Der 38-jährige Franzose war nicht nur Weltmeister der Extrem-Skiläufer, sondern sorgte auch mit mehr oder weniger erfolgreichen Auf-

tritten in der Trophée Andros, der Junior-WM, der Rallye Dakar oder diversen Stunts für Aufsehen. Parallel zu Einsätzen in der französischen Rallycross-Meisterschaft mit einem Renault Clio lässt Chicherit bei Prodrive einen Mégane Supercar aufbauen. Ne-

ben Chassis und Fahrwerk zeichnen die Briten auch für die Entwicklung des rund 600 PS starken Zwei-Liter-Turbomotors verantwortlich.

„Wir wollen ein Auto entwickeln, das Guerlain und Renault stolz machen wird“, verspricht

Prodrive-Chef David Richards. Offiziell vorgestellt wird das Fahrzeug Anfang September beim Rallycross-WM-Lauf im französischen Lohéac. Die ersten Testfahrten sollen dann im Herbst folgen, um für den WM-Einstieg zur Saison 2018 gerüstet zu sein. ■



Mit dem Renault Mégane von Prodrive könnte die Rallycross-WM eine achte Marke bekommen

Benzin im Blut – Technik im Kopf



Winter-Sport: Die Eisrenner aus der Trophée Andros sind kleine Allrad-Technikwunder

Verantwortlich für einen Renner in der Trophée Andros und in der DTM – schon in jeder Serie an sich ein Traum. Selbst für jene, die Teil der Motorsport-Szene sind. Laurent Fedacou lebt und liebt ihn täglich. In beiden Serien kennt er die Technik perfekt.

Von: **Bernhard Schoke**

Faszination und Verantwortung in Kombination mit Erfahrung sowie uneingeschränkter Leistungsbereitschaft – so nimmt man ihn wahr. Seit vielen Jahren sind in den Wintermonaten die Trophée Andros und das Saint-Étienne-Team aus Saint-Étienne um Teamchef Sébastien Chetail sein Metier. In den warmen Monaten engagiert in der DTM – beim Audi Sport Team Phoenix um Ernst Moser

aus Meuspath – ist er zuständig für einen der Audi RS 5 DTM.

Beide Serien sind technisch wie taktisch anspruchsvoll. Weitere Gemeinsamkeiten: Beide Reglements haben die Chancengleichheit zum Ziel. Deswegen entscheiden Nuancen – Hundertstel- oder Tausendstelsekunden. Und dies trotz der Untergründe, die unterschiedlicher nicht sein könnten. Zum einen 800 bis 900 m lange Rundkurse aus 30 cm dickem Eis. Zum anderen meist permanente, asphaltierte Rennstrecken von 3 bis 4 km Länge. Jede Menge faszinierender Eckdaten – gegensätzlich, aber mit interessanten Gemeinsamkeiten, wie Fedacou erläutert. Ebenso wie die Motorsportkonzepte.

Einerseits hat Teamsport mit kleinen und großen Sponsoren auf eigens geschaffenen Kursen, errichtet für eine sukzessive, nachhaltig in 27 Jahren aufgebaute und ausgetragene Serie, eine Plattform entstehen lassen, die weltweit ihresgleichen sucht.

Wo kann man sonst Motorsport, Präsentationen, Skifahren und ein unglaubliches alpines Ambiente miteinander verbinden?

Andererseits Werksmotorsport mit all seinen glanzvollen Facetten auf seit Jahrzehnten bekannten Rennstrecken. Beide stehen für die Faszination Motorsport. Ist man in beiden Serien als Teamingenieur ein wichtiger Teil, dann ist man(n) prädestiniert, die Gemeinsamkeiten und Unterschiede zu beleuchten.

Mit Allrad und 200 Spikes

Motorsportlich wichtigstes Merkmal der Eisrenner sind Allradantrieb und die Vierrad-Lenkung. Letztere bringt den Eisrennern ein absolutes Alleinstellungsmerkmal. Sie arbeitet an der Hinterachse gegenläufig. Während die vorderen Räder nach rechts einlenken, lenken jene an der Hinterachse nach links. Dabei hat man optisch den Eindruck, dass die Renner „einknicken“. Ergebnis: das viel zitierte Fahr-

»BEIDE SERIEN BIETEN GROSSE HERAUSFORDERUNGEN, DIE MAN GERADE ALS INGENIEUR NUR IM TEAM LÖSEN KANN.«

Ingenieur Laurent Fedacou

verhalten eines Go-Karts – so zackig kommt der Kutscher ums Eck. Ähnlich wie in der Rallye stellen die Piloten die Boliden so stark an, dass sie quer- und teilweise rückwärts driftend mit viel Wheelspin in den Kurven die Wolken aus hauchfeinen Eiskristallen produzieren. Das kurz übersetzte sequenzielle Sechsganggetriebe trägt seinen Teil zur unglaublichen Dynamik bei, wenn sich die mit Spikes über-

säten Reifen Runde um Runde in den Eisparcours krallen.

Über 200 nur 14 mm kurze Hartmetall-Pins, die per Zweikomponentenkleber in den Yokohama-Reifen verankert werden, garantieren den vortriebswirksamen Kontakt zum Eis. Auch die Luftdrücke spielen eine Rolle, wenn auch eine deutlich untergeordnetere als in der DTM.

„Wichtiger ist, die Optionen des stufenlos verstellbaren Gewindefahrwerks wie Federhärte, Dämpfung, Rebound, Dünnflüssigkeit des Öls und/oder Menge des Gases mit der Einstellung von Spur und Sturz zu kombinieren“, sagt Fedacou. „Auch die Abstimmung des Motors ist eine der besonders diffizilen Aufgaben. Hier gilt es vor allem, die sehr differierenden Höhenlagen in den Griff zu bekommen.“

Viele Set-up-Faktoren

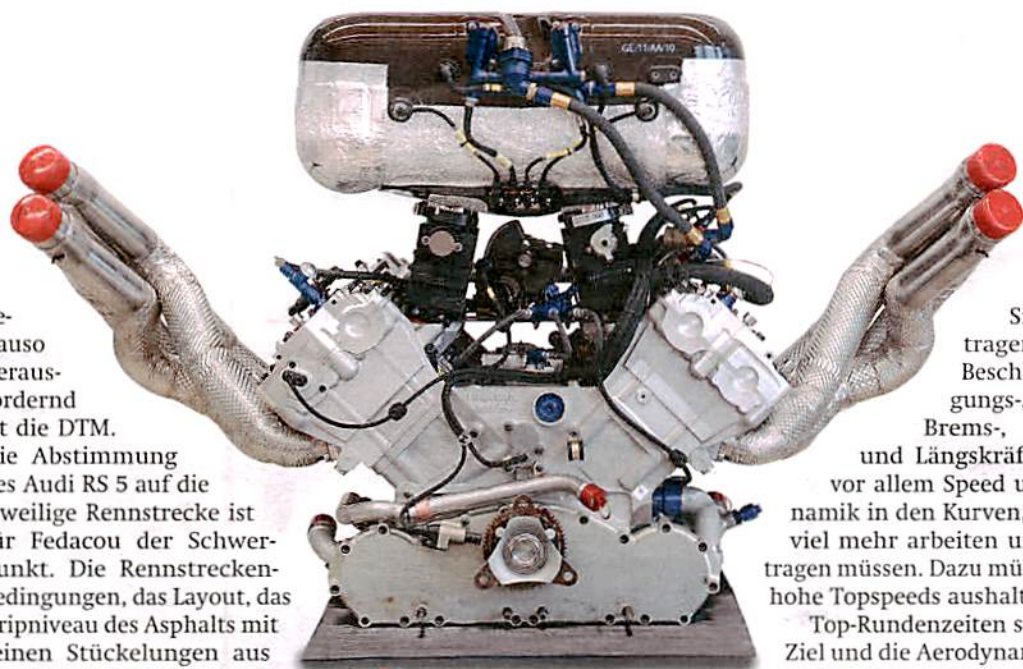
Parameter, die darin eingehen, sind äußerst vielfältig, teils sogar gegensätzlich. Beispiel: der Sauerstoffgehalt der Luft, der über 2000 m drastisch abnimmt. Entsprechend sei die Motorsteuerung unter anderem bei den Daten für höhere Luftmengen, Einspritzdauer und -volumen anzupassen. Weiterer Faktor ist die Außentemperatur. In der Nachmittagssonne um die null Grad, gegen Mitternacht beim ersten Finale oft minus 15 oder 20 Grad. „Die optimale Konfiguration der Motorkennfelder mit den unzähligen Parametern, die von den Sensoren kommen, in der Black Box der Renner zu hinterlegen, gehört einfach dazu.“

Ebenso wie das hier noch wichtige Popometer der Piloten und deren besondere Wünsche. Nicht direkt vergleichbar, aber

genauso herausfordernd ist die DTM. Die Abstimmung des Audi RS 5 auf die jeweilige Rennstrecke ist für Fedacou der Schwerpunkt. Die Rennstreckenbedingungen, das Layout, das Gripniveau des Asphalt mit seinen Stückelungen aus alten und neuen Abschnitten, die Länge der Geraden, Kurvenkombinationen, Anzahl und Radien der Rechts- wie Linkskurven, die Geschwindigkeiten am Brems-, Einlenk-, Scheitelpunkt sowie am Kurvenausgang gehören auch dazu.

Sie sind elementare Bestandteile der Getriebeabstimmung, die maximale Power für den Piloten bereitstellen soll, vor allem an den Schlüsselstellen der Strecke, bei denen die Überholmöglichkeiten ebenfalls noch zu berücksichtigen sind. Motormanagement und die Eckdaten der Aggregate sind vereinheitlicht und werden überwacht.

Letzteres gilt in beiden Serien auch für die Reifen, die in der DTM von Hankook stammen. Slicks und Regen-Pneus mit ihren unterschiedlich ausgelegten Gummimischungen (Shore-Härte) gibt es natürlich auf dem Eis nicht. Auch Höhe und Breite sind dort nicht gefragt. Schmale 16-Zöller sind auf dem Eis zielführend, 18-Zöller in der DTM.



Sie übertragen die Beschleunigungs-, Brems-, Quer- und Längskräfte und vor allem Speed und Dynamik in den Kurven, wo sie viel mehr arbeiten und vertragen müssen. Dazu müssen sie hohe Topspeeds aushalten.

Top-Rundenzeiten sind das Ziel und die Aerodynamik ein weiterer Schlüssel. Front- und Heckspoiler (mit DRS-Funktion), Diffusor und die Flaps an den Kotflügeln bringen als Gesamtpaket den Anpressdruck, der die Geschwindigkeiten und die Dynamik der Renner in der DTM erst ermöglicht. Und die Reifen sind das Bindeglied, all diese ausgeklügelte Power auf die Strecken zu bringen. „Deshalb sind die Luftdrücke eine Wissenschaft für sich“, weiß Fedacou. „Denn es gilt, die Außentemperaturen und die Wärme der Strecke auch noch miteinzubeziehen.“

Der Motor als Herzstück eines jeden Rennwagens ist in DTM und Trophée Andros ähnlicher, als man denkt. Beides sind V-Saugmotoren mit 500 ccm Zylindervolumen – in der DTM mit acht (Abb.), auf dem Eis mit sechs Zylindern. Auch die Literleistung ist recht ähnlich. Bei den Eisrennen kommt die dünne Höhenluft als wichtiger Faktor hinzu.

Diese sind wichtig, um die Rennreifen ans Arbeiten zu bekommen, das heißt, ihre maximale Performance für das vorgesehene Zeit- oder Rundenfenster bis zum Stopp zur Verfügung zu stellen. Daten aus den Vorjahren sind ein Schlüssel für den schmalen Grat zwischen dem Platz an der Sonne und dem Hinterfeld. „Beide Serien bieten große Herausforderungen, die man gerade als Ingenieur nur im Team lösen kann“, zieht Fedacou sein Fazit. ■



DTM: Hier dreht sich alles um Fahrwerk, Reifen und Aerodynamik



Lebt und liebt seinen Job: Fedacou (l.) mit Saintéloc-Teamchef Chetail

DTM

Timo Scheider gibt Gas

Nach dem unfreiwilligen Ende von Timo Scheider als Audi-Werksfahrer in der DTM hatten viele Fans schon das Ende seiner erfolgreichen Rennkarriere befürchtet. Doch der 38-Jährige gibt jetzt außerhalb der DTM auf vier „Baustellen“ richtig Gas!

Von: **Arno Wester**

Am 5. Februar überraschte Scheider via Facebook nicht nur seine Fangemeinde mit der Feststellung: „Nein, ich habe das Audi-Angebot nicht angenommen! Es wird ganz sicher was Neues kommen – es bleibt spannend.“ Der zweimalige DTM-Champion betonte im MSA-Gespräch ausdrücklich, dass speziell der Audi-Vorstand sehr an einer weiteren Zusammenarbeit interessiert gewesen sei.

Aber: Der Stachel der Enttäuschung, dass er nach elfjähriger

Zusammenarbeit mit Audi Sport seinen DTM-Abschied persönlich in die Hand nehmen musste, sitzt offenbar zu tief.

Angriff auf den 24h-Sieg

„Ich habe seither viele Gespräche geführt und mich für ein deutlich besseres Angebot entschieden“, verrät Scheider. Der Clou: Der gebürtige Pfälzer wechselt zum Audi-Rivalen BMW in den GT-Sport! Der Münchner Autobauer lässt ihm bei seinen weiteren Rallycross-Aktivitäten (siehe Seite 25) jenen Spielraum, den Scheider sich wünscht.

„Dafür bin ich BMW sehr dankbar. Die Vorfreude darauf, mich bei einer neuen Marke noch einmal beweisen zu dürfen und ein neues Kapitel in meiner Karriere aufzuschlagen, ist riesig“, freut sich der BMW-Neuzugang, der den M6 GT3 nach MSA-Informationen bereits Ende letzten Jahres getestet hat. „Ich bin überzeugt, dass der BMW M6 GT3 zu jenen Autos gehören wird, die es beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring zu schlagen gilt“, lautet



Setzt 2017 u. a. für BMW im GT-Sport den Helm auf: Timo Scheider

Scheiders Kampfansage an die Konkurrenz.

Zuvor wird der Fan-Liebling auf der Nordschleife noch den ein oder anderen Test im Rahmen der VLN absolvieren, um sich dabei bestmöglich auf den Eifelklassiker, den er 2003 in einem Opel schon einmal gewonnen hat, vorzubereiten. Das gilt

allerdings nicht für die DTM, in der er – wie MSA weiß – als Experte für die ARD vorgeschlagen wurde. „Bei meinen aktuellen Programmen, zu denen auch noch mein Formel-4-Team gehört, gibt es einige Überschneidungen. Deshalb kommt dieser Job für mich momentan nicht infrage“, sagt Scheider. ■

WTCC

Was planen die Schweden?

Egal, wie die Fahrerwertung aussieht: Volvo und Honda fechten in diesem Jahr die Hersteller-WM-Krone untereinander aus. Doch was führen die Schweden im Schilde?

Von: **Michael Bräutigam**

Anlass zu dieser Frage gibt ein privater Test im Januar, bei dem kein Geringerer als WTCC-Rekordchampion Yvan Muller im S60 saß. Es war nicht das erste Mal, schon im Dezember testete der vierfache WTCC-Meister für die Schweden. Auf Anfrage bei Polestar heißt es nur, dass man private Tests nicht kommentiere. Steht also ein Comeback-Hammer ins Haus? Bei Volvo hat man bestätigt, dass

man drei Fahrzeuge einsetzen wird, wobei Robert Dahlgren definitiv keinen fahren wird. Er hat sich nach einem zu attraktiven beruflichen Angebot vorerst aus dem Motorsport verabschiedet.

Bleiben Thed Björk, der sicher gesetzt sein dürfte, und Fredrik Ekblom, dessen Abgang ebenfalls eine Überraschung wäre. Mindestens ein Platz wäre also vakant – für Muller? Gegenüber den Kollegen von „TouringCarTimes“ sagte Muller, dass seine bewusste Rücktritts-Entscheidung noch immer Bestand habe, und erteilt damit allen Spekulationen eine Absage. Was Muller aber nach wie vor kann, ist, ein Fahrzeug zu entwickeln. Das hat er zuletzt bei Chevrolet und Citroën gezeigt. Und jetzt hilft der „Edelsteiner“ eben bei den Schweden mit, die keine Kosten und Mühen für den erhofften Erfolg scheuen.

Und wer ist der Kandidat für den dritten Fahrerplatz? Auch hier dürfte die Sache recht klar sein: Néstor Girolami hat sich 2016 nachhaltig empfohlen, ebenfalls durch Tests, aber auch durch einen Top-5-Platz beim einzigen Renneinsatz in Motegi. Am 27. Februar hat das Rätselraten ein Ende, denn dann wird in Göte-

borg das Team für den WM-Kampf vorgestellt.

Personell ist bei den Rivalen von Honda alles geklärt. Auch, dass man einen erneuten Performance-Sprung machen wird. Vergangene Woche absolvierten die Japaner zwei weitere Testtage. Allein Ryo Michigami spulte in Vallelunga über 100 Runden ab. ■



Höchstwahrscheinlich wieder mit dabei: Björk (l.) und Ekblom

Das DTC-Feld beim zweiten Oschersleben-Auftritt 2016. In diesem Jahr wird es noch bunter



Deutscher Tourenwagen Cup (DTC)

Neue Zeitrechnung

Wie in der letzten Ausgabe geschrieben, geht der Deutsche Tourenwagen Cup (DTC) in diesem Jahr den Schritt zu den TCN2-Autos in der Top-Klasse. Aber auch darüber hinaus ändert sich einiges, was die Serie wieder deutlich attraktiver machen soll.

Von: **Michael Bräutigam**

Die größte Änderung betrifft die Serienleitung. Rainer Bastuck, der den DTC in den vergangenen Jahren durch schweres Gewässer steuerte, zieht sich zurück, um die Geschicke seiner wachsenden Firma zu leiten. Er übergibt das Steuer an die neue Doppelspitze, bestehend aus Ex-VW-Junior Matthias Meyer und seiner Frau Katharina, die aber bereits seit Jahren in der Serienorganisation tätig ist.

Die zweite einschneidende Neuerung betrifft die technische Seite. In der Top-Klasse der „Superproduction“ trägt man dabei dem Trend zum wachsenden Kundensport Rechnung und übernimmt die TCN2-Regularien, die im Vorjahr bereits in der ETCC angewendet wurden und

praktisch die FIA-Adaption der TCR darstellen. Mit ca. 100 000 Euro kommt man durchs Jahr.

Nach altem Reglement musste man sein Auto in der Top-Klasse praktisch komplett selbst aufbauen. „Aber viele Teams können das gar nicht mehr“, sagt Matthias Meyer. „Die kaufen sich ein Auto und haben neben den Mechanikern vielleicht noch einen Daten- und einen Reifenmann.“

Neue Autos, mehr Förderung

In der zweithöchsten Klasse, der „Specialproduction“, kommt alles andere mit maximal Zweiliter-Turbomotoren unter. Zum Beispiel die Markenpokal-Fahrzeuge aus Scirocco Cup, Astra Cup, Octavia Cup oder auch der britischen Mini Challenge. Dabei wird als einziger Gleichmacher zunächst nur ein Restriktor vorgeschrieben, der die Leistung auf rund 290 PS begrenzt. Allerdings sind, ähnlich VLN- oder 24h-Specials, Änderungen erlaubt, die den Teams überlassen bleiben. Die Saison kann mit knapp zwei Dritteln einer Superproduction-Saison budgetiert werden.

In der neu „Cupproduction“ genannten kleinsten Klasse kommen bereits bekannte Fahrzeuge wie der Ford Fiesta oder die alten Fahrzeuge aus der Mini Challenge/Trophy zum Einsatz. Auch hier

»WIR HABEN IM MOMENT LEIDER NOCH EIN IMAGE-PROBLEM, DA WIR IN DEN LETZTEN JAHREN RECHT ISOLIERT UNTERWEGS WAREN.«

Matthias Meyer

darf noch selbst getüftelt werden, wie etwa mit einer anderen Getriebeübersetzung. Kosten pro Saison: ca. 40 bis 45 000 Euro.

Mit einem internationaleren Rennkalender (siehe MSa Heft 7) kann man zudem dem Wunsch vieler Piloten nachkommen und wieder einen Livestream von den Rennen anbieten. Auch für die in diesem Jahr noch stärker geförderten Piloten im Rookie Cup ein gutes Argument für nicht zuletzt die Sponsoren – neben ebenfalls neuen, attraktiven Preisgeldern.

„Wir haben im Moment leider noch ein Imageproblem, da wir in den letzten Jahren recht isoliert unterwegs waren“, sagt Meyer. Mit der neuen Zeitrechnung, so die Hoffnung, dürfte das aber schon bald der Vergangenheit angehören. ■

WTCC: SHANGHAI RAUS?

Nach der TCR International Series könnte auch die WTCC 2017 auf dem Ningbo Circuit (Region Zhejiang) statt wie bisher in Shanghai fahren. Diese Vermutung legen die geänderten Terminkalender der geplanten WTCC-Rahmenserien nahe. Für Volvo würde China damit noch mehr zum „Heimspiel“: Der chinesische Volvo-Eigentümer Geely hat die neue Strecke maßgeblich mitfinanziert. Offiziell wird eine Änderung frühestens mit der nächsten FIA-Weltrats-sitzung (9. März) erwartet.

DTM: TEAMS BESTÄTIGT

Audi hat offiziell die Teambesetzungen bestätigt: Als einziger Hersteller gehen die Ingolstädter mit drei Mannschaften an den Start. „Mit Mattias Ekström bei Abt, Jamie Green bei Rosberg und Mike Rockenfeller bei Phoenix haben alle drei Teams ihre Speerspitzen. Unser Youngster Nico Müller tritt (bei Abt) in die Fußstapfen von Edoardo Mortara, und unsere beiden DTM-Neuzugänge Loïc Duval und René Rast werden von der Erfahrung ihrer Teamkollegen (Rockenfeller und Green) profitieren“, meint Audi-Motorsportchef Dieter Gass.

TCR: FILES-DOPPELSIEG

Die Zukunft des Premierenmeisters der ADAC TCR Germany, Josh Files, ist weiter unklar. Unbestritten dagegen ist der Speed des verrückten Briten. Am Wochenende trat er beim zweiten Event der TCR Middle East in Abu Dhabi an. In einem vom Team Lap 57 Motorsport eingesetzten Honda Civic legte der 26-Jährige ein perfektes Wochenende hin. Mit der Pole-Position und zwei Siegen holte er die Maximalpunktzahl von 55 und startete damit von 0 auf Platz 3 in der Tabelle. Dort gibt es weiterhin eine Doppelspitze der Engstler-Piloten: US-Boy Brandon Gdovic hat mit 67 Zählern die Nase vorn, sechs Punkte dahinter lauert Luca Engstler im zweiten Golf.



MotoGP-Weltmeister Marc Márquez fuhr beim Test in Sepang die zweitschnellste Zeit und scheint weniger technische Probleme zu haben als vor einem Jahr. Dem bald 24-jährigen Spanier reicht diese Ausgangsbasis für die WM-Saison aber noch nicht.

Von: **Imre Paulovits**
und **Dian Sulistiyowati**

Nach dem Test in Sepang warst du in Indonesien, bevor du zurück nach Europa geflogen bist.

Ja, wir hatten dort, wie schon die letzten Jahre, die Präsentation des Repsol-Honda-Teams. Deshalb war ich in den letzten Jahren öfter in Indonesien, und so habe ich mitbekommen, wie verrückt die Fans dort nach MotoGP sind. Ich habe dieses Jahr auch die Honda-Fabrik in Indonesien besucht, dort konnte ich sehen, wie die vielen Maschinen für den dortigen Markt gebaut werden. Die Leute, die dort arbeiten, sind unglaublich begeistert, wir werden von ihnen unterstützt. Deshalb wollen wir uns auch redlich Mühe geben, dass sie Siege mit uns feiern können. Dafür liegt vor mir und den Honda-Ingenieuren aber noch eine Menge Arbeit.

Wie weit siehst du dich für die Saison vorbereitet?

In Sepang haben wir die ersten Schritte gemacht, aber die nächsten drei Tage in Phillip Island werden für uns sehr wichtig sein.



Marc Márquez

Geburtstag: 17. 2. 1993
Geburtsort: Cervera (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE

2008: 125GP, KTM (13.)
2009: 125GP, KTM (8.)
2010: 125GP, Derbi (1.)
2011: Moto2, Suter (2.)
2012: Moto2, Suter (1.)
2013: MotoGP, Honda (1.)
2014: MotoGP, Honda (1.)
2015: MotoGP, Honda (3.)
2016: MotoGP, Honda (1.)

HOBBYS

Dirt Track, Motocross

„Haben die Probleme noch nicht gelöst“

besonders, weil wir unseren Testplan in Sepang nicht ganz abarbeiten konnten, denn es sind zwischenzeitlich Probleme aufgetreten, die größere Pausen nötig gemacht haben. Wir sind noch nicht auf unserem guten Level. Wir müssen die Dinge Schritt für Schritt erarbeiten und versuchen, alles zu verstehen. Immerhin hatte ich es in Sepang am letzten Tag geschafft, sehr konstant zu sein. Trotzdem müssen wir vor allem bei der Elektronik noch sehr viel arbeiten. Wir haben auch noch in anderen Bereichen Defizite, so wird es in Australien wichtig sein, die großen Probleme zu beheben. Die kleineren müssen wir dann später Rennstrecke für Rennstrecke bearbeiten.

Habt ihr bei dem neuen Motor zu viel Leistung, dass es solche Probleme mit der Elektronik gibt?

Nein, er ist sicherlich nicht zu stark. Wenn man ihn mit der Konkurrenz vergleicht, gibt es andere Hersteller, die mehr Leistung haben. Es ist eine Frage, wie die Höchstleistung abgegeben wird, wie man den Kurvenausgang managt, wie man das Drehmoment auf der Wheelie-Seite regelt, wie man mehr Beschleunigung bekommt. Wir haben uns in den drei Tagen in Sepang schon stark verbessert, aber wir müssen jetzt weitersehen. Wir haben eine Menge Informationen erhalten, wir haben gesehen, wo die größten Probleme liegen, jetzt haben die HRC-Leute in Japan eine Menge Arbeit zu erledigen.

Aber die Situation sieht doch besser aus als vor einem Jahr, oder?

Ja, wir sind viel näher dran. Letztes Jahr waren wir viel weiter von den Top-Leuten weg. Wir hatten viel mehr Probleme. Letztes Jahr hatte ich in Sepang noch nichts verstanden, jetzt haben wir verstanden, wo unsere Probleme liegen. Aber ich will auch die anderen Strecken abwarten. Sepang ist eine sehr spezielle Strecke. Auch die Bedingungen sind speziell, es ist sehr warm. Ich kann

mich noch sehr gut an 2015 erinnern, wo wir in Malaysia sehr schnell waren und ich dann auf anderen Strecken Probleme bekam. Wir arbeiten jetzt sehr hart, auch Michelin hat neue Reifen gebracht. Die Rundenzeiten der einzelnen Fahrer sind deshalb auch schwer zu verstehen. Einige Fahrer haben weiche Reifen benutzt, als sie ihre guten Runden gefahren sind. Ich denke, es ist viel wichtiger, welchen Rhythmus sich die einzelnen Fahrer erarbeitet haben. Deswegen haben auch wir viel mehr an meinem Rhythmus gearbeitet, haben

»DAS NEUE MOTORRAD HAT EINEN KLAR GRÖßEREN SPIELRAUM, IN DEM WIR UNS NOCH VERBESSERN KÖNNEN.«

Marc Márquez

am letzten Tag einen Longrun eingelegt und haben deshalb auf eine Zeitenjagd, die meine Zeit vielleicht noch einmal besser hätte aussehen lassen, verzichtet.

Können eure Probleme rein mit der Elektronik gelöst werden, oder muss auch der Motor überarbeitet werden?

Das Problem bei der Elektronik ist, dass wir noch immer die Basis vom letzten Jahr haben und wir verstehen müssen, was wir verändern müssen. Wir haben jetzt erst drei Tage mit dem neuen Motor gearbeitet. Ich bin gleich am ersten Tag im zweiten Outing auf das neue Motorrad gesprungen, um es möglichst gut zu verstehen. Den Longrun haben wir ganz für den Schluss aufgehoben, sind dann elf Runden am Stück gefahren, um wirklich alles besser zu verstehen. Ich denke, die Elektronik ist der Teil, den wir am meisten verbessern müssen.



Marc Márquez: In Sepang zum Schluss konstant schnell, aber unzufrieden

Wo liegen die Probleme mit der Elektronik?

Zum einen am Kurvenausgang, aber auch am Kurveneingang sind wir noch nicht perfekt. Am Kurvenausgang müssen wir für den Punkt, an dem wir ans Gas gehen, eine andere Strategie finden, um Grip zu bekommen und so viel Leistung wie möglich nutzen zu können. Wir haben die Probleme, die wir letztes Jahr mit dem Wheelie und der Beschleunigung hatten, noch nicht gelöst, sie sind immer noch da. Sie sind jetzt aber etwas anders gelagert, ich denke, wir brauchen einfach Kilometer, um sie zu lösen. Wir haben in Sepang mit dem Basis-Setting vom letzten Jahr begonnen, dann haben wir angefangen, alles auf den Kopf zu stellen und die Richtung zu verstehen, in die wir gehen müssen. Wir waren schließlich zum Arbeiten da und nicht, um irgendwelche Rundenzeiten vorzuführen. Klar, wenn die Rundenzeiten von selbst kommen, ist es gut, aber in erster Linie geht es bei einem Wintertest darum, wirklich zu verstehen, was man tun muss, damit man die Probleme auf anderen Strecken nicht mehr hat. Wenn wir bei den Grands Prix ankommen, haben wir in den Trainings nicht mehr viel Zeit, etwas zu ändern.

Habt ihr außer den Problemen mit der Elektronik beim Beschleunigen und der Wheelie-Neigung auch noch andere Probleme?

Nein, das sind die einzigen wirklichen Probleme, die wir haben. Natürlich können wir am Fahrwerk noch einiges verbessern. Aber dort das Set-up zu verändern, ist keine große Sache und nimmt nicht viel Zeit in Anspruch. Da brauchen wir ohnehin von Strecke zu Strecke ein anderes Set-up. Deswegen müssen wir uns zunächst wirklich auf die Elektronik konzentrieren. Ich fühle mich auf dem Bike noch nicht komfortabel, aber immerhin haben wir uns über die drei Testtage in dieser Hinsicht schon um einiges verbessert.

Hast du nur den neuen Motor benutzt oder zu Vergleichszwecken hin und her gewechselt?

Am letzten Tag sind wir noch einmal einen Back-to-back-Vergleich gefahren. Mit dem alten Motorrad habe ich 2:00,4 erreicht, aber ich bin mit ihm auch nur vier Runden gefahren, dazu war es gegen Mittag und mit einem gebrauchten Reifen. So war die Zeit annähernd gleich. Aber vom Gefühl her ist es so, dass wir mit dem alten Motorrad bereits an dessen Grenzen sind und es schwierig ist zu verstehen, wo man es noch verbessern könnte. Mit dem neuen haben wir mehr Drehmoment, und ich habe das Gefühl, dass wir einen größeren Spielraum haben, wo wir noch besser werden können. Jetzt müssen wir uns entscheiden, wie wir weitermachen. Ob wir nach mehr Power suchen, oder ob wir die, die wir haben, besser managen. ■



Jubiläum des Neuanfangs

Vor 15 Jahren ersetzte die MotoGP die 500er-WM und setzte eine Entwicklung in Gang, sehr viel Leistung immer fahrbarer zu machen.

Von: Neil Spalding

Seit der Einführung der Weltmeisterschaft hatte die Königsklasse 500 ccm Hubraum. Zunächst gab es viele Konzepte von Einzylinder-Viertaktern bis hin zu V8, doch nachdem die Zweitakter in den 1970er-Jahren die Vorherrschaft übernahmen, kamen ab Mitte der 1980er-Jahre nur noch V4-Zweitakter für den Sieg infrage und die technische Entwicklung begann zu stagnieren.

Da diese Technologie bei den Serienmotorrädern ohnehin keine Rolle spielte, drängten die Hersteller die FIM und die Dorna, die Regeln neu aufzustellen, und so wurde Ende 2000 verkündet, dass die Top-Klasse des Motorradsports von einer Viertakt-Klasse

bis 990 ccm abgelöst wird. Um keinen Rechtsstreit mit der Superbike-WM auszulösen, blieb man knapp unter dem vollen Liter Hubraum.

Die Klasse bekam den Namen MotoGP und hat sich in kürzester Zeit zum absoluten Höhepunkt des Motorradsports entwickelt. Das zunächst recht offene Reglement begünstigte die Entwicklung neuer Motoren-, Fahrwerks- und Reifentechnologien sowie der effektiven elektronischen Kontrolle.

Das Biest bändigen

Eine 250 PS starke Tausender ist von Natur aus ein Biest, und das galt es zu bändigen. Die anfänglichen Leistungskurven waren

relativ soft, die Reduzierung des Tankinhalts von 34 auf 25 Liter löste auch viele Probleme bei der Gewichtsverteilung. In den ersten fünf Jahren wurden auch große Fortschritte bei der Leistungsentwicklung und Leistungskontrolle erzielt. Wurde das Gas zunächst über Kabel betätigt, trennte Honda bei ihrem V-Fünfzylinder die Drosselklappen der beiden Zylinderbänke. Die der vorderen drei Zylinder wurden weiter direkt von der Gashand über Kabel, die hinteren zwei über einen Stepmotor verstellt – so konnte über deren Verzögerung eine sanftere Gasannahme erreicht werden. Die Zündfolge und die Drehrichtung der Kurbelwellen spielte auch eine wichtige

Rolle beim Handling und bei der Traktion.

Mit der Reifentechnologie, die immer mehr Schräglagen zuließ, wurde der kontrollierte Flex der Fahrwerkskomponenten immer wichtiger. Die Form der Rahmen-Hauptprofile änderte sich, die vorderen Motorenaufhängungen wurden länger und die Schwinge verstärkung wanderte nach unten. Die, die das nicht verstanden hatten, gerieten immer mehr in Rückstand.

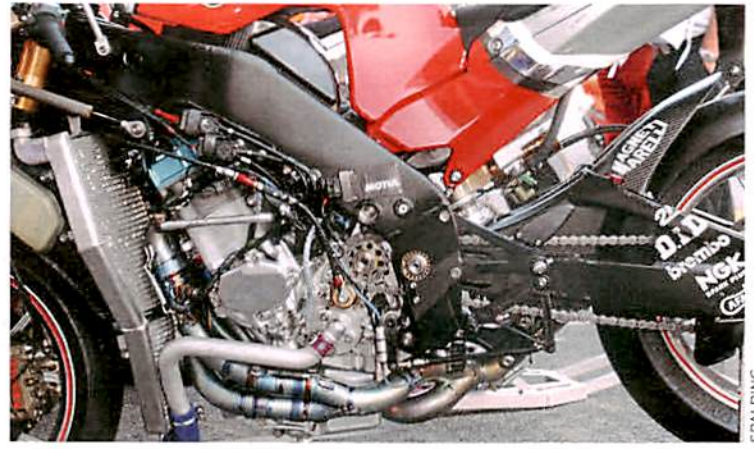
Kleinere Motoren

Nach fünf Jahren wurde der Hubraum auf 800 ccm und der Tankinhalt auf 24 Liter begrenzt. Doch die Bikes wurden nicht langsamer, bald fielen die alten Runden-



HONDA

Der V5 der Honda RC 211 V war die perfekte Auslegung des ersten MotoGP-Reglements und eine technische Meisterleistung. Er zeigte den Weg auf, viel Leistung effizient zu nutzen.



SPALDING

Die Yamaha M1 von 2003: Noch wurde keine Airbox genutzt, die vordere Motor-aufhängung war noch kurz und auch die Schwinge hatte noch nicht die Form für den besten kontrollierten Flex.



KAWASAKI

Die erste Kawasaki ZX-RR von 2003 war noch klobig – der vierte japanische Hersteller konnte mit der Konkurrenz nicht mithalten. Besserung brachte die Konstruktion von Suter Racing Technology.



SPALDING

Ducati Desmosedici von 2004. Die Italiener gingen ihren eigenen Weg mit Stahl-Gitterrohrrahmen, sehr viel Motorleistung und auf Topspeed ausgelegter Aerodynamik. Sie konnten aber gleich um Siege mitfahren.

rekorde. Die Drehzahlen stiegen, Ducati hatte mit ihrer Desmodromik schnell 20000/min erreicht. Um mitzuhalten, ersetzten die anderen Hersteller die Spiralventilfedern durch pneumatische. Gleichzeitig wurde die Elektronik immer wichtiger, um den Spritverbrauch und die immer spitzeren Leistungskurven in den Griff zu bekommen.

Nach der Finanzkrise von 2008 wurden die Regeln wieder geändert, um die Kosten unter Kontrolle zu bekommen. Motoren, die zuvor für 1200 Kilometer Lebensdauer konzipiert waren, mussten 3000 Kilometer halten. Die innere Kühlung durch Öl wurde vorangetrieben, hochwertigere Lager und Oberflächenbe-

schichtungen brachten den nötigen Schritt. Die Getriebe bekamen ihre eigene Ölversorgung.

Gleichzeitig ging man auf Einheitsreifen von Bridgestone über, so konnten Fahrwerksprobleme nicht mehr über spezielle Reifen gelöst werden – die Fahrwerke mussten den Reifen angepasst werden, und dies löste zunächst Yamaha am besten. Ducati, für die die Reifenkonstruktion, die nun den Einheitsreifen zugrunde lag, eigentlich entwickelt worden war, baute damals ein Motorrad, bei dem die Karbon-Airbox die Aufgabe des Rahmens übernommen hatte. Einzig Casey Stoner konnte das Motorrad fahren – als er von Ducati wegging, wurden die Probleme klar.

Honda hatte die Probleme, die sie all die Zeit hatten, bis 2010 in den Griff bekommen, und mit Stoner an Bord holten sie 2011 den letzten 800er-Titel. In dem Jahr führten sie ein übergangloses Getriebe ein, das das Fahrwerk beruhigte. Diese Technologie war der nächste Schritt nach vorn, die anderen mussten nachziehen und die Elektronik-Entwicklung wurde durch sie noch komplexer.

Rückkehr der Monster

Als 2012 der Hubraum auf volle 1000 Kubikzentimeter aufgestockt und der Kolbendurchmesser begrenzt wurde, man die maximale Anzahl der Motoren gleichzeitig auf fünf festsetzte,

wurden die Motoren wieder zäher ausgelegt. Durch den Hubraum hatte man ja genügend Leistung. Gleichzeitig wurde zur Überbrückung der Finanzprobleme die CRT-Klasse mit Motoren auf Serienbasis geschaffen, doch trotz zwölf erlaubter Triebwerke im Jahr und vier Litern mehr Benzin waren sie nie gegen die Prototypen der großen Hersteller konkurrenzfähig.

Mit der gestiegenen Leistung und der nun auf 20 Liter reduzierten Benzinmenge gab es neue Herausforderungen für die Ingenieure. Besonders auf der Elektronikseite musste nun die Leistung der großen, mager laufenden Motoren gezügelt werden. So wurden neue Strategien



YAMAHA

Yamaha M1 von 2006. Das Konzept, das Masao Furusawa bereits 2004 brachte und das Valentino Rossi gleich zum Sieg führte, ist bis heute unverändert und wird jedes Jahr nur sanft weiterentwickelt.



DUCATI

Ducati D16 von 2009. Das Konzept des Motorrads, dessen Karbon-Airbox die Rolle des Rahmens übernimmt, sollte nicht aufgehen. An den fein ausgearbeiteten Flex der Alu-Konstruktionen kam es nicht heran.

entwickelt, in den niedrigeren Geschwindigkeitsbereichen und beim Gaswegnehmen Sprit zu sparen und trotzdem ein gutes Ansprechverhalten und im fünften und sechsten Gang so viel Leistung wie möglich zu haben. Damit neue Hersteller und solche, die in Rückstand geraten waren, konkurrenzfähig werden, wurden ihnen Zugeständnisse beim Verbrauch und bei der Anzahl der Motoren gemacht.

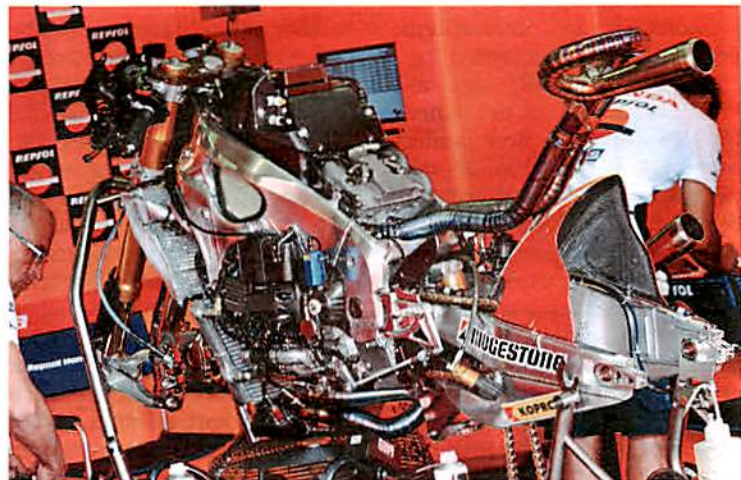
2016 kam dann das neue Reglement, das in den Jahren der Krise erarbeitet worden war, voll zum Tragen. Die Motorräder sind wieder reinrassige Prototypen, sie haben 22 Liter zur Verfügung, müssen aber mit einer Einheits-

ECU inklusive Einheitssoftware von Magneti Marelli fahren, was das Feld wieder näher zusammengeführt hat. Dazu kam der Wechsel des Reifenausstatters zu Michelin, der für alle einen kompletten Neuanfang bedeutete. Die Kreativität der Ingenieure wurde durch die Regeln gegenüber der Anfangszeit der MotoGP zwar ziemlich eingegrenzt, dafür entwickelten sie umso mehr Fantasie bei der Aerodynamik, allen voran Ducati. Durch ausgeklügelte Flügel schafften sie es, die Front der Motorräder beim Beschleunigen auf dem Boden zu halten und konnten so noch mehr Leistung beim Beschleunigen umsetzen.



SPALDING

Mit den horrenden Drehzahlen der 800er-Ära mussten pneumatische Ventilsfedern die Stahl-Spiralen ersetzen. Sie sind auch bei der hohen Drehzahl der heutigen Tausender-Motoren unumgänglich.



SPALDING

Honda RC 212 von 2010. Am Konzept hat sich bis heute nichts geändert, Shuhei Nakamoto führte vor, wie man mit viel Feinarbeit aus einem Problem-Motorrad einen Siegertyp machen kann.

Dies wurde aber nun ebenfalls verbannt, und es zeichnet sich ab, dass die Leistungsdichte der MotoGP enger ist als je zuvor. Mit KTM ist ein sechster Hersteller eingestiegen. Was in diesem Jahr wichtig sein wird, ist, die Motorräder noch mehr auf die Michelin-Reifen hin zu optimieren, von denen eine weit größere Konstanz erwartet wird als in ihrem Debütjahr als Alleinausstatter.

Die ersten 15 Jahre der MotoGP brachten spannende Rennen und eine ungeheuer fruchtbare Entwicklung für die Technik von Motorrädern allgemein mit sich. Aber es scheint, dass diese Entwicklung in Zukunft noch mehr Dynamik bekommen wird. ■



SPALDING

Ducati Flügelwerke von 2016: Ab diesem Jahr sind sie verboten

Moto2/Moto3

Testen hat begonnen

In Valencia gingen erstmals in diesem Jahr die Moto2- und Moto3-WM-Teams für private Tests auf die Strecke. Dabei war KTM-Werkspilot Miguel Oliveira Schnellster.

Von: **Imre Paulovits**

Am ersten der beiden Testtage wehte ein eiskalter, stürmischer Wind über die Strecke nahe der spanischen Mittelmeerküste, doch am zweiten Tag konnten die Piloten bei Sonnenschein und milden Temperaturen ausgiebig testen.

Marcel Schrötter, der am Wochenende zuvor mit einem Honda-Superbike in Jerez trainiert hatte, war der erste Suter-Pilot, der die neue 2017er-Moto2 ausführte. Der 24-jährige Bayer fuhr an den beiden Tagen nicht weniger als 156 Runden und erreichte dabei eine Bestzeit von 1:36,260. „Es war ein supergutes Gefühl, nach so langer Pause wieder auf einem reinrassigen Rennmotorrad zu sitzen“, freute sich Schrötter. „Wir haben auch mehrmals größere Umbauten am Motorrad gemacht, und mit jedem Schritt



Test-Schnellster Miguel Oliveira: „Will mit der KTM um Siege mitkämpfen“

fühlte ich mich wohler, mit jedem Turn wurde es besser. Viele Vergleichstests haben auch eine Bestätigung gebracht, in welche Richtung wir arbeiten müssen.“

Schnellster Moto2-Pilot war mit 1:35,887 der Portugiese Miguel Oliveira auf der KTM des Ajo-Teams. Der Moto3-Vizeweltmeister von 2015 fuhr 129 Runden und grinste hinterher über beide Ohren: „Wir konnten besonders am zweiten Tag viele Dinge durchprobieren, und ich denke, wir haben einen guten Job gemacht. Dabei haben wir besonders das Heck deutlich verbessern können. Ich will weiter hart arbeiten und in diesem Jahr ganz vorne mitfahren können, wenn es dort auch sehr eng zugeht.“



Marcel Schrötter: Nach der Winterpause gleich zügig unterwegs

Teamchef Aki Ajo konnte zufrieden sein, bei den Moto3 war sein Pilot Bo Bendsneyder, der MotoGP-Rookies-Cup-Sieger von 2015, mit 1:39,756 Schnellster. ■

Moto2

Kiefer: neue Frische

Das Kiefer-Team zeigte sich bei seiner Teampräsentation nicht nur in neuen Farben und mit neuen Herstellern, auch der Elan der deutschen Truppe war offenkundig.

Von: **Imre Paulovits**

Auf und um den Nürburgring herum schneite es heftig, als das Kiefer-Team dort seine Teams für die Moto2-WM und den Northern Europe Cup vorstellte. Das überraschte vor allem Moto2-Pilot Danny Kent und seine Freundin, denn sie hatten nur Sommer-

Kleidung eingepackt und bibberten vor sich hin, bevor sich der 23-jährige Brite in die Ledermontur warf und ins warme Scheinwerferlicht trat.

Als er und Dominique Aegerter die Schleier von den neuen Suter Moto2 lüfteten, kam die nächste Überraschung, denn die nun vom Schwedisch-Schweizerischen Recycling-Unternehmen AirGrinder unterstützten Maschinen tragen eine auffällige Lackierung in Schwarz auf der einen und in Weiß auf der anderen Seite. Der Schweizer Hersteller und das deutsche Team arbeiten auch in allen anderen Belangen zusammen und werden bereits nächste Woche die ersten Tests in Valencia absolvieren.

Das ehrgeizige Northern-Europe-Cup-Team wurde von vier auf sechs Fahrer aufgestockt, für Kevin Orgis und Sasha Vits, die im MotoGP-Rookies Cup fahren, wurden gar KTM-Moto3 angeschafft. Kevin Orgis gewann auch das anschließende Kart-Rennen vor Dominique Aegerter. ■



Danny Kent, Stefan und Jochen Kiefer, Dominique Aegerter (v.l.)

NACHRICHTEN

MOTOGP

Von Mittwoch bis Freitag dieser Woche findet schon der nächste dreitägige Test auf Phillip Island statt. Die beiden Suzuki-Werkspiloten führen bereits am Wochenende auf der australischen Strecke: Im Rahmen des Presse-Tests der neuen Suzuki GSX-R 1000R durften auch Andrea Iannone und Alex Rins auf die Strecke und ließen es sich trotz des kühlen Wetters nicht nehmen, schnelle Runden auf dem Serien-Ableger ihrer MotoGP-GSX-RR zu drehen.

MOTO2

Das langerwartete Sky-VR46-Moto2-Team von Valentino Rossi präsentierte letzte Woche seine Farben in Mailand. Die Kalex von Francesco Bagnaia und Stefano Manzi sind in Schwarz-Blau gehalten, mit dem Teamnamen in einem Kreis auf der Verkleidungsseite, der ein Rad stilisieren soll. Der zweifache Moto3-Sieger Bagnaia, der 2016 den indischen Hersteller Mahindra in die Reihen der Grand-Prix-Sieger einschrieb, möchte seine Erfolgsgeschichte in der Moto2 fortsetzen. VR46 gab sich in Mailand mit dem Moto2-Team von Forward-Racing die Klinke in die Hand, wo Valentino Rossis Halbbruder Luca Marini und Lorenzo Baldassarri fahren. Letzterer gilt in diesem Jahr als ganz heißer Sieg-Anwärter. Forward wird mit dem 21-jährigen Federico Fuligni auch in der Moto2-EM antreten.

MOTO3

Die Dorna legt dieses Jahr immer weitere Pläne offen, wie sie in Zukunft noch mehr Nachwuchs für die Motorrad-WM aufbauen will. Alberto Puig startet nach dem erfolgreichen Asia Talent Cup auch in England einen solchen. Dessen Sieger soll ins British Talent Team kommen, wo 2017 John McPhee fährt. Die Sieger des European Talent Cup sollen in der Moto3-Junior-WM und im MotoGP-Rookies Cup unterkommen.

„Versuche mitzunehmen, was möglich ist“

Stefan Bradl startet mit einem neuen Motorrad in einer neuen Klasse in die Saison. Der 27-jährige Zahnarzt sagt, was er erwartet.

Von: Imre Paulovits

Was hat dein Team seit dem letzten Test in Portimão unternommen, um die dort aufgetretenen Probleme zu beheben?

Die Ten-Kate-Leute sind in permanentem Kontakt mit Cosworth, aber welche Fortschritte sie seither gemacht haben, weiß ich nicht. Ganz ehrlich war ich mehr mit unserer Teamvorbereitung und den Vorbereitungen für die Abreise nach Australien beschäftigt. Die Überseekisten sind letzten Mittwoch losgeschickt worden, zuvor haben sie auf dem Prüfstand noch Updates gemacht, so gut es geht. Ich denke, wir werden für Australien deutlich besser vorbereitet sein, als wir es für die Tests waren. Wie gut, das werden wir dort sehen. Ich gehe nicht davon aus, dass wir mit Ducati, Kawasaki und Aprilia mithalten werden, dafür ist die neue Fireblade ja zu spät



Stefan Bradl

Geburtstag: 29.11.1989

Geburtsort: Augsburg (D)

Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE

2005: 125GP, KTM (35.)

2006: 125GP, KTM (26.)

2007: 125GP, Aprilia (18.)

2008: 125GP, Aprilia (4.)

2009: 125GP, Aprilia (10.)

2010: Moto2, Suter (9.)

2011: Moto2, Kalex (1.)

2012: MotoGP, Honda (8.)

2013: MotoGP, Honda (7.)

2014: MotoGP, Honda (9.)

2015: MotoGP, F./Aprilia (18.)

2016: MotoGP, Aprilia (16.)

HOBBYS

Musik hören, Playstation

ausgeliefert worden, und so ist die ganze Situation halt, wie sie ist.

Welche Probleme hattet ihr genau?

In Portimão hat sich herausgestellt, dass das Mapping der alten Fireblade, von der wir ausgegangen sind, für die neue nicht kompatibel ist, so ist der Drehmomentverlauf ziemlich Reifenfressend. Der Motor reagiert im unteren und mittleren Drehzahlbereich anders, so ist auch die Leistungsentfaltung eine deut-

»FÜR DEN EUROPA-AUFTAKT BEKOMMEN WIR NEUE TEILE, DANN SOLLTEN WIR BESSER DASTEHEN.«

Stefan Bradl

lich andere. Wir haben bereits beim ersten Gasanlegen ein Spinning, so machen wir die Reifen mehr oder weniger gleich kaputt. Daher konnten wir auch keine längeren Runs machen, weil wir gleich zu Beginn Grip verloren haben. Wir haben versucht, beim Test noch einiges am Mapping zu ändern, es hat sich aber herausgestellt, dass das Ganze auf dem Motorenprüfstand gemacht werden muss. Ich hoffe, dass wir in Australien von vornherein ein vernünftiges Mapping haben.

Ihr habt noch zwei Testtage, bis das erste Testwochenende losgeht, kann man da noch viel herausholen?

Wir haben von vornherein gewusst, dass es sowieso ein Kunststück sein wird, mit dem neuen Motorrad dabei zu sein. Die Zeit war einfach zu wenig, um es optimal vorzubereiten. Wir werden sicher die ersten zwei Rennen brauchen, bis wir wissen, wo wir stehen. Wir müssen ruhig bleiben, konzentriert arbeiten und die neue Fireblade schneller machen. Für



Stefan Bradl: Trotz Problemen beim letzten Test guter Laune und optimistisch

den Europa-Auftakt in Aragón werden wir auch neue Teile bekommen, und dann sollte es besser gehen.

Wie fühlst du dich selbst vorbereitet?

Ich bin gut vorbereitet, ich fühle mich körperlich sehr gut. Von daher bin ich bereit für den Saisonstart. Kopfzerbrechen macht mir eigentlich nur das Motorrad.

Wieweit hast du dich auf die Pirelli-Reifen umgewöhnen können?

Ich denke, ich habe das Gefühl heraus, und ich weiß auch die verschiedenen Mischungen zu verstehen. Ich habe meinen Rhythmus mit ihnen gefunden, was aber nicht sehr schwer war, denn sie funktionieren wirklich gut

Was hältst du bei den ersten beiden Übersee-Rennen für realistisch?

Es kommt ganz drauf an, wie wir auf den Strecken zurechtkommen. Das kann ich sehr schlecht einschätzen. Ich denke nicht, dass wir ums Podium mitfahren können. Ich gehe da völlig unbelastet dran und schaue einfach, was passiert.

Wie sieht dein Programm bis zum Saisonstart aus?

Ich fliege am Donnerstag nach Australien, treffe dort am Freitag ein. Dann haben wir am Montag und Dienstag die Testfahrten, und die werden wir versuchen, optimal zu nutzen. Dann geht auch schon das Rennwochenende los, wo wir versuchen, so gut wie möglich zu punkten und alles mitzunehmen, was möglich ist. ■

Superbike-WM

Schöne neue Farben

Letzte Woche wurden die Superbike-WM-Motorräder nach Australien verladen. Zuvor stellten Kawasaki und Ducati noch ihre Teams in den neuen Farben vor.

Von: **Imre Paulovits**

Vornehm ging es bei der Kawasaki-Teampräsentation zu. Im pompösen, klassischen, alten Cine Comedia Lichtspielhaus in Barcelona wurde das Weltmeister-Team der Grünen um Teamchef Guim Roda mit der neuen Ninja ZX-10RR vorgestellt. Und eine vielleicht nicht ganz so alte japanische Weisheit machte das Motto klar, unter dem das Team dieses Jahr steht: „Nach einem Sieg musst du den Kinnriemen am Helm noch fester anziehen.“

Wie wichtig Kawasaki die Superbike-WM ist, zeigte die Präsenz hoher japanischer Manager, aber auch der Aufwand, der um das Event gemeinsam mit Sponsor Monster Energy betrieben wurde und noch etwas dominanter auf den Verkleidungen der Motorräder von Jonathan Rea und Tom Sykes zu erkennen ist. Doch es zeigte sich auch, mit wie viel Selbstvertrauen die Truppe nach den guten Test-Resultaten in die Saison geht. „Der Aufwand hier und wie es in diesem wunderschönen alten Kino gestaltet wurde, hat mich richtig beeindruckt“, meinte Jonathan Rea. „Seit ich hier mein neues Leder angezogen habe, kann ich kaum erwarten, dass es in Australien wieder losgeht.“

Ducati selbstbewusst

Doch WM-Kontrahent Ducati geht nicht minder selbstbewusst in die Saison. Die Bologneser

zeigten die Panigale in ihren 2017er-Farben mit Chaz Davies und Marco Melandri daheim im Werk. „Wir sind bereit“, meinte Chaz Davies. „Wir beginnen die Saison zwar von ganz vorn, aber ich hoffe, dass ich die Form, mit der ich das letzte Jahr beendet habe, auch gleich in Australien weiter bringen kann.“ ■



Rea, Sykes wieder in WM-Stimmung

IDM Superstock 300

Nachwuchs-Projekt zum Sonderpreis

Yamaha packt die Nachwuchsförderung mit einer internationalen Großoffensive an. Nicht nur die WM kommt in diesen Genuss, sondern auch die neue IDM Superstock 300.

Von: **Anke Wiczorek**

Die 300er-Klasse ist analog zur internationalen Entwicklung 2017 auch in Deutschland angekommen und in die Meisterschaft integriert. Zugelassen sind folgende Motorräder: Honda CBR500R, Kawasaki Ninja 300, Yamaha YZF-R3 und KTM RC390. So günstig war der Einstieg in den Rennsport noch nie, zumal Yamaha sein Angebot zusätzlich subventioniert und auch einen Rennservice bei jeder IDM-Veranstaltung vor Ort haben wird. Das sächsische Freudenberg-Team übernimmt den Job und baut auch die auf zehn Stück

limitierten und von Yamaha geförderten Motorräder rennfertig auf. Die ersten zwei sind fast fertig – unter anderem mit Rennverkleidung, Akrapovic-Auspuff, Öhlins-Komponenten, Drehzahlbegrenzer. Kostenpunkt pro Paket mit Umbauteilen: 6999 Euro.

Auf internationaler Ebene wird Yamaha stark vertreten sein. In Deutschland verspricht man sich den größten Teil des Fahrerfeldes. Das Einstiegsalter liegt laut FIM-Reglement bei 15 Jahren. Über Teilnehmerzahlen gibt es bisher nur Spekulationen. ■



Yamaha zieht am Kabel: mit subventioniertem Motorrad und Rennservice

NACHRICHTEN

IDM SUPERBIKE 1000

Das sächsische Freudenberg-Team macht nicht weiter in der großen Klasse. Schon im letzten Oktober trennten sich die Wege mit Luca Grünwald, der auf Yamaha Vize-Meister in der Superstock-1000-Klasse wurde. „Wir konzentrieren uns jetzt wieder komplett auf den Rennsport-Nachwuchs“, sagt Carsten Freudenberg. „In der IDM Moto3 haben wir drei Fahrer. Dazu kommt unser Rennservice-Job für die Fahrer in der neuen 300er-Klasse. Ein 1000er-Projekt dazu würde uns zu viel Energie kosten.“ Der 22-jährige Grünwald war deshalb schon seit letztem Herbst auf der Suche nach einem neuen Team. Nächste Woche soll der Deal stehen.

IDM SUPERBIKE 1000

Jede Woche kommen neue Fahrer dazu. Nun hat der 27-jährige Niederländer Pepijn Bijsterbosch alles im Trocknen: Der Ex-BMW-Fahrer wechselt für 2017 auf die Meister-Yamaha des 2016er Superstock-1000-Champions Danny de Boer und damit ins Team SWPN.

IDM SUPERSTOCK 600

Sarah Heide geht, Natalia Felk kommt. Die IDM-Neueinsteigerin wird eine Yamaha R6 einsetzen. Die 26-Jährige bringt erste Erfahrungen aus dem Alpe Adria Cup mit. Felk wird voraussichtlich in Schleiz, Oschersleben und Hockenheim als Gast in der IDM fahren. Technische Unterstützung erhält Felk von keinem Geringeren als Sepp Buchner, der Marvin Fritz 2016 zum Superbike-Titelgewinn führte.

ADAC JUNIOR CUP

Der ADAC Junior Cup fährt in seine 25. Saison. Neu: Der RC-390-Cup aus den Niederlanden gesellt sich das komplette Jahr lang zur deutschen Nachwuchsserie. 2016 handelte es sich noch um vereinzelte Auftritte. Wie gehabt werden die Rennen gemeinsam ausgetragen, aber getrennt gewertet.



Der Eisenkrieg ist zurück

Indian kehrt in die Grand National Championship zurück. Damit entbrennt wieder ein Krieg zwischen Indian und Harley-Davidson, der die Fans einst ein halbes Jahrhundert lang in Atem hielt.

Von: **Imre Paulovits**

Mit Feuer speienden Tausendern hat es vor über hundert Jahren begonnen. Im ersten großen Motorrad-Boom der USA, als im Land der Cowboys und der unbegrenzten

Möglichkeiten die Menschen weniger Angst vor motorisierten Zweirädern zeigten als in Europa, buhlten über einhundert Hersteller um die Gunst der Käufer auf einem Markt, der vor Henry Fords „Model T“ dreihunderttausend Motorräder im Jahr an die Kunden brachte. Rennsiege hatten großen Einfluss auf die Kaufentscheidung. Indian war nicht nur unangefochtener Marktführer. Dank ihres genialen Konstrukteurs und Firmenmitbegründers Oscar Hedstrom, der bereits 1911 einen Achtventiler-V2 ins Rennen schickte, war die eiserne Rothaut auch die dominierende Macht auf den Holz- und den Erd-Ovalen.

Harley-Davidson hielt zunächst nichts vom Rennsport. Nachdem sie aber 1914 doch eingestiegen waren, entwickelte sich ihr V2 mit hemisphärischen Vierventilköpfen zu einem echten Herausforderer für den roten Platzhirsch. Daran änderte sich auch nichts, als die Holz-Ovale verboten wurden und die Motoren auf die Hälfte reduziert werden mussten. Und selbst, nachdem die Große Depression die AMA zwang, die Class-A-Prototypen zu verbannen und die Rennen sowie die Grand National Championship nur noch mit seriennahen Maschinen der Class C, als Seitenventiler bis 750 ccm, mit hängenden Ventilen bis 500 ccm auszu-

tragen, waren es die Fahrer von Indian und Harley-Davidson, die die Siege unter sich ausmachten. Bis Indian die Tore schloss, Harley alleine blieb und sich zunächst gegen die Engländer und dann gegen die Japaner zur Wehr setzen musste.

Dirt Track, das Zauberwort

Von all dem haben Fans auf der anderen Seite des Atlantik genauso wenig mitbekommen wie von der Tatsache, dass zur Grand National Championship vier Arten von Dirt Track – Short Track, Halfmile, Mile und TT – sowie Straßenrennen gehörten. Nur wer in allen fünf Disziplinen bestand, konnte die prestigeträchtige



HARLEY-DAVIDSON

Harley-Davidson XG 750 R: Soll eine große Tradition fortführen



INDIAN

Indian FTR 750: Hochmoderner Dirt-Track-Racer, wie ihre ersten Vorfahren

»ALS INDIAN MIR IHR ENGAGEMENT GEZEIGT HABEN, WAR ES NICHT SCHWER, MICH ZUM WECHSEL ZU ÜBERREDEN. SIE SIND HOCHPROFESSIONELL UND BRINGEN DIRT TRACK AUF EINE GANZ NEUE EBENE.«

Brad Baker, Grand National Champion

Number-One-Plate der höchsten amerikanischen Meisterschaft tragen. Erst als Kenny Roberts 500er-Weltmeister wurde, setzte sich das Zauberwort Dirt Track aus seinem Mund in den Ohren fest. Als dann Freddie Spencer, Eddie Lawson und Wayne Rainey die Dominanz der Amerikaner fortsetzten, galt Dirt Track als die alleinige Herkunft, die für den Titel in der Königsklasse taugte.

Wenn auch die Dominanz der Amerikaner in der Motorrad-WM schon lange Geschichte ist, bleibt Dirt Track dennoch eine Zauberformel des Erfolges: Dank Marc Márquez und Valentino Rossi, die sich damit auf den WM-Kampf in der MotoGP vorbereiten und

mittlerweile den gesamten hoffnungsvollen WM-Nachwuchs auf die Lehmbahnen treiben.

Marc Márquez ist es auch zu verdanken, dass durch seine spektakulären Auftritte beim Superprestigio ernsthaft über eine internationale Dirt-Track-Serie im Winter nachgedacht wurde. Die abgewandelten 450er-Crosser sollen dabei eine von allen verwendete Basis bilden.

Zurück zum Ursprung

Doch jetzt geht die AMA einen Weg, der diesen Traum schlagartig beendet, dafür aber die „gute alte Zeit“ der Grand National Championship wieder aufleben lässt. Für 2017 hat sie alle Rennen

der Grand National Championship für Zweizylinder ausgeschrieben, die Einzylinder fahren nur noch in der zweiten Liga. Denn: Indian ist zurück, und die Aussicht auf das Wiederaufleben des Krieges zwischen den beiden amerikanischen Herstellern drängt alles andere in den Hintergrund.

Seitdem 1985 die Straßenrennen von der Grand National Championship abgekoppelt wurden, hat sich nur noch Honda kurz im Dirt Track engagiert, Harley-Davidson geriet zum Monopolisten. Dies änderte sich nur auf den kurzen Strecken, wo mit Einzylindern gefahren wird, und wo sich durch die 450er-Crosser als Basis ein fröhlicher Kampf der

KRIEG DER GIGANTEN



1914

Harley-Davidson steigt in den Rennsport ein und bietet den bis dahin dominierenden Indian gleich die Stirn.



1919

Beim berühmten Marion-200-Meilen-Rennen feiert Harley-Davidson einen Dreifachsieg.



1931

Der Kampf geht mit Einzylinder-500ern weiter. Harley-Davidson gewinnt dank Fahrergenie Joe Petrali die Oberhand.



1937

Nach der Verban-
nung der Prototypen
geht der Kampf mit
vollen Feldern und
seriennahen 750ern
weiter.



1949

Nach dem Zweiten
Weltkrieg setzt sich
der Kampf zwischen
Indian und Harley-
Davidson spekta-
kulär fort.



1953

Indian gewinnt die
dritte Grand-National-
Championship in
Folge, die letzte mit
Bill Tuman, bevor
das Werk schließt.

Offroad-Hersteller entwickelte. Um das Gleiche bei den Twins zu erreichen, ließ die AMA vor zwölf Jahren auch Serien-Motoren mit Vierventil-Köpfen bis 1000 und Zweiventiler bis 1150 ccm zu. Doch an der Dominanz der Harley-Werksmannschaft hat auch dies wenig geändert. Erst 2016 schaffte es Bryan Smith erstmals als Kawasaki-Pilot auf dem Dirt-Tracker mit dem aufgebohrten Motor der ER-6, die Harley-Dominanz zu sprengen und den Grand-National-Titel zu gewinnen.

Die große Rückkehr

2016 gab es aber noch andere entscheidende Momente. Durch die geänderten Kräfteverhältnisse war Harley-Davidson bereits wachgerüttelt. Der Haus-Tuner Vance & Hines, der ihr gesamtes Dragster-Engagement abwickelt, wurde beauftragt, aus dem modernen wassergekühlten Vierventiler der XG 750 Street einen Nachfolger für die legendäre XR 750 zu entwickeln. Dieses Bike debütierte am 29. Mai auf der

»AUF DEN LANGEN
OVALEN SOLLTEN
WIR EINEN VOR-
TEIL HABEN, AUF
DEN KURZEN WIRD
DIE XR 750 WEI-
TER DIE KNACK-
NUSS SEIN.«

Urs Wenger, Konstrukteur

Springfield Mile. Gut zwei Monate später folgte die noch viel größere Sensation: Bei der Bike Week in Sturgis Anfang August zeigte Indian den FTR 750 Dirt Tracker mit einem vom Schweizer Performance-Guru Swissauto entwickelten Renntriebwerk. Als das Motorrad sechs Wochen später mit dem mittlerweile 47-jährigen Ex-Grand-National-Champ Joe Kopp seine Premiere auf der Santa-Rosa-Mile feierte, die Vorläufe gewann, auch das Finale anführte und schließ-

lich Siebter wurde, war die Sensation perfekt.

Das ist aber noch nichts gegen das Rennprogramm, das Indian für dieses Jahr aufgestellt hat: Sie haben mit Jared Mees, Brad Baker und Bryan Smith alle Grand-National-Champs der letzten fünf Jahre unter Vertrag genommen. Die „Wrecking Crew“ hat wieder eine neue Bedeutung bekommen. Harley-Davidson hält dagegen und fährt je nach Strecke die XG 750 R oder die XR 750. Letztere ist mit über 500 Grand-National-Siegen seit 1972 das mit Abstand erfolgreichste Rennmotorrad des Planeten und wird nur im großen Kampf in Rente gehen wollen. ■



Harley-Davidson XR 750

INTERVIEW MIT MOTOREN-ENTWICKLER URS WENGER



WARUM HAT INDIAN DEN RENNMOTOR BEI SWISSAUTO IN AUFTRAG GEGEBEN?

Wir sind seit sechs Jahren eine Polaris-Tochter, und wir gehören fest zum gleichen Konzern wie Indian. Seit 16 Jahren sind wir deren Engineering-Partner und sind bei allen Motoren der Polaris-ATV, von Victory und Indian involviert.

WORAN HAT SICH SWISSAUTO BEI DER KONSTRUKTION DES REINEN DIRT-TRACK-RENN- MOTORS ORIENTIERT?

Wie bei allen Motorsport-Arten, ob es die Formel 1 oder MotoGP war, haben wir uns erst einmal angesehen, welche Motoren was besonders gut können. Im Dirt

Track dominiert seit Langem die Harley-Davidson XR 750. Weil es diesen Motor auch zu kaufen gibt, ist es nicht sehr schwer, an Daten heranzukommen. Beim Kawasaki-Motor, den das Werksteam sehr streng kontrolliert, ist es hingegen schwer, an Daten zu kommen. Der Harley-Motor hat gegenüber den modernen Motoren einen Leistungsmangel, macht dies aber mit einer tollen Fahrbarkeit wett. So haben wir versucht, einen Motor zu bauen, der keinen Leistungsmangel, aber die Fahrbarkeit der Harley hat. Leistungsmäßig sind wir zurzeit wahrscheinlich der stärkste Motor im Feld, bei der Fahrbarkeit sind wir nicht schlecht und arbeiten daran noch weiter.

WIE KAM DIE ENTSCHEIDUNG ZUGUNSTEN EINES V2-VIER- VENTILERS ZUSTANDE?

Die Zweiventiler sind überhaupt nur noch konkurrenzfähig, weil das Reglement einen Air-Restriktor vorschreibt, der die Luftmenge begrenzt. Ideal wäre ein Reihen-Zweizylinder, weil er leichter und kompakter ist und mehr Gewicht auf das Vorderrad bringt. Dazu sind Einlass- und Auslass-Trakt

klar getrennt und können leicht verlegt werden. Der V2 ist ein reines Marketing-Konzept: Indian ist einfach ein V2 mit einem engen Zylinderwinkel, so mussten wir einen bauen. Wir haben aber versucht, ihn so gut es möglich ist umzusetzen.

WO GIBT ES NOCH PROBLE- ME, UND WIE SOLLEN DIESE GELÖST WERDEN?

Es gibt zwei Hauptrichtungen, die uns beschäftigen. Die eine ist die Fahrbarkeit, die andere die Zuverlässigkeit. Mehr als die Hälfte der Rennen findet auf kurzen Ovalen statt. Die TT (Dirt-Track-Strecke auch mit Rechtskurven und mindestens einem Sprunghügel, Anm. der Red.) ist für alle wieder Neuland mit den Zweizylindern. Aber auch dort gewinnt man mit der Fahrbarkeit.

FÜR WIE LANGE LÄUFT DAS DIRT-TRACK-PROJEKT?

Es wurde kein Ende festgelegt. Wenn sich der Erfolg einstellt, will Indian dabei bleiben und auch käufliche Maschinen bauen. Eine ähnlich große Straßenmaschine wäre auch denkbar.

Supercross-WM Arlington

Neuer KTM-Sieger

Marvin Musquin sicherte sich im texanischen Arlington den ersten Sieg eines Franzosen in der Supercross-WM seit 15 Jahren.

Von: Alex Hodgkinson

Der 27-Jährige gewann den Start und konnte sich gleich von seinen Verfolgern absetzen: „Es war eine ganz neue Erfahrung. Ich hatte bisher nie den Start gewonnen. Aber ich blieb ruhig und konzentrierte mich auf meine eigene Fahrweise. Ich habe während der 26 Runden keinen Fehler gemacht.“

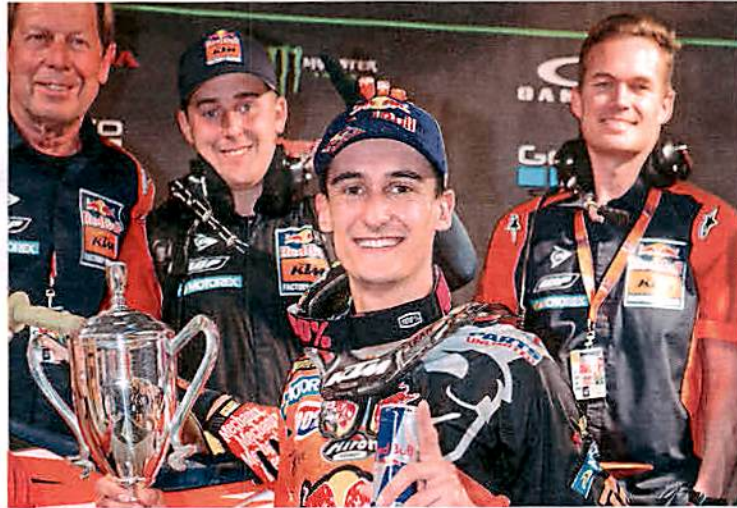
David Vuillemin war exakt 15 Jahre und zwei Tage zuvor in Indianapolis der letzte Sieger für die Tricolore gewesen.

Podium ohne Ryan Dungey

Ryan Dungey verpasste das Podium zum ersten Mal in dieser Saison, aber der KTM-Leader konnte trotzdem seine WM-Führung weiter ausbauen. Nach verpatztem Start befand sich der dreifache Meister zuerst auf Rang 13, aber er blieb ruhig. Als Eli Tomac schnell auf Platz 3 vorgefahren war, schmolz Dungeys Punktepolster fast dahin. Aber der über-eifrige Sieger der letzten beiden Rennen stürzte, beschädigte die Vorderradbremse seiner Kawasaki

und kam mit drei Runden Rückstand als 15. im Ziel an, während Dungey alle potenziellen Konfliktsituationen vermied. Er wurde Vierter und baute seine WM-Füh-

rung aus, während Musquin WM-Rang 2 übernahm. Rekordmeister Ricky Carmichael dazu: „Das ist keine Glückssache. Ryan hat einen hohen Renn-IQ.“ ■



Erster Sieg für Marvin Musquin, KTM entert die WM-Ränge 1 und 2

SUPERCROSS-WM

Arlington (USA)

6. WM-Lauf

1.	Marvin Musquin (F)	KTM
2.	Cole Seely (USA)	Honda
3.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
4.	Ryan Dungey (USA)	KTM
5.	Dean Wilson (USA)	Husqvarna
6.	Broc Tickle (USA)	Suzuki
7.	Jacob Weimer (USA)	Suzuki
8.	David Millsaps (USA)	KTM
9.	Justin Bogle (USA)	Suzuki
10.	Malcolm Stewart (USA)	Suzuki

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 6 Rennen

1.	Ryan Dungey (USA)	129 Punkte
2.	Marvin Musquin (F)	111
3.	Cole Seely (USA)	107
4.	Eli Tomac (USA)	100
5.	Jason Anderson (USA)	85
6.	David Millsaps (USA)	83
7.	Cooper Webb (USA)	71
8.	Chad Reed (AUS)	64
9.	Dean Wilson (USA)	64
10.	Ken Roczen (D)	51

Ken Roczen

Beinahe Supergau

„Ich hätte beinahe meinen Arm verloren.“ Das war die schreckliche Erkenntnis von Ken Roczen zu seiner Unterarmverletzung aus Anaheim im Januar.

Von: Alex Hodgkinson

Ich hatte Riesenglück. Doktor Viola hat mir schon nach der ersten OP erzählt, dass ich ein Kompartmentsyndrom hatte. Das bedeutet, dass die Muskeln so geschwollen waren, dass der

Blutkreislauf unterbrochen war. Und wenn die Muskeln aus diesem Grund tot sind, gibt es keine Möglichkeit, das Gewebe wiederzubeleben. Wenn er nicht sofort operiert hätte, hätte ich meinen Arm verloren. Es ist jetzt beruhigend zu erfahren, dass eventuell alles wieder in Ordnung kommen wird. Aber es wird dauern, und ich muss geduldig sein.“

Langzeit-Investition

Die Chance, dass der 22-Jährige dieses Jahr wieder fahren kann, ist sehr gering, aber American Honda-Teammanager Dan Betley

hat bestätigt, dass kein Ersatz gesucht werde: „Kenny ist eine Langzeit-Investition und ist nicht ersetzbar.“ ■



Trotzdem gut gelaunt: Ken Roczen

NACHRICHTEN

MOTOCROSS: CAIROLI ITALIENS OPEN-MEISTER

Jeffrey Herlings' erstes Rennen des Jahres beim Endlauf der italienischen Meisterschaft in Ottobiano war von kurzer Dauer. Der Niederländer sprintete schnell an den beiden Werks-Hondas von Tim Gajser und Evgeny Bobryshev vorbei, als er schon in der zweiten Runde böse stürzte und den Slowenen mit sich riss. Herlings trat beim Elite-Finale nicht mehr an. Trotz Niederlage im MX1-Rennen sicherte sich Toni Cairoli beide Titel vor Yamaha-Mann Jeremy Van Horebeek, während KTM-Teamkollege Jorge Prado den MX2-Titel gewann.

MOTOCROSS: DESALLE SIEGER IN FRANKREICH

Auch beim letzten Testrennen in Frankreich krachte es, als KTM-MX2-Favorit Pauls Jonass in Führung liegend mit einem Hinterbänker kollidierte. Er konnte nicht weiterfahren. Ohne Jonass teilten sich der Schweizer Jeremy Seewer und der Franzose Benoit Paturel die MX2-Siege. Clement Desalle gewann MX1- und Elite-Klasse trotz eines Laufsiegs für Arminas Jasikonis auf der neuen Suzuki. Eine Woche vor der Abreise zum GP-Start ging Max Nagl das Rennen in Lacapelle Marival locker an. Beste Platzierung war ein 9. Platz auf einer engen Strecke, die in der Vergangenheit viele Verletzungsoffer forderte.

MXGP: NAGL EINZIGER DEUTSCHER IN ÜBERSEE

Max Nagl wird der einzige deutsche Fahrer bei den Übersee-GP sein. Henry Jacobi lässt wegen des knappen Budgets die ersten vier GP in Katar, Indonesien, Argentinien und Mexiko aus und tritt bei der MX2-WM auf der STC-Husqvarna erst zu Ostern in Europa an: „Wir arbeiten bis dann auch weiterhin am Bike.“ Dennis Ullrich, Angus Heidecke und Brian Hsu starten ebenfalls erst am 16. April im norditalienischen Pietramurata am Gardasee.

Eisspeedway-Grand-Prix Shadrinsk

Exklusive Russen-Eiszeit

Obwohl er an beiden Tagen nur Zweiter wurde, baute Dmitry Koltakov seine WM-Führung aus. Für die Westeuropäer war in Shadrinsk nichts zu holen.

Von: **Thomas Schiffner**

Das Thermometer sank in Shadrinsk im Kurgan-Gebiet an beiden Tagen auf bis zu minus 27 Grad – Eisverhältnisse, die den Russen bestens vertraut sind. Als Wildcardfahrer und damit sechster Russe tauchte ausgerechnet der erfolgreichste Spikepilot der Historie, Nikolai Krasnikov, auf. Der fuhr auch vier Jahre nach seinem WM-Rücktritt an beiden Tagen zunächst auf Siegfürs, doch am Samstag scheiterte er im Halbfinale, als er wegen einer Kollision mit Jimmy Olsen disqualifiziert wurde. Für den Schweden ist die Saison mit einem gebrochenen Ellenbogen beendet.

Zorn mit Technik-Problemen

Am Sonntag ging wieder im Halbfinale Daniil Ivanov scheinbar leicht am Baschkiren vorbei und kam als Vierter ins Finale. Beide

Finalläufe gewann Igor Kononov vor Dmitry Koltakov und Dmitri Khomitsevitch. Nicht-russische Fahrer: Fehlanzeige.

Franz Zorn schaffte es am Samstag noch ins Halbfinale, wo er chancenlos war. Am Sonntag kämpfte er zusehends mit der Technik und wurde nur Neunter. Günther Bauer geriet in seinem zweiten Lauf mit dem linken Fuß unter sein Hinterrad und wurde von den eigenen Spikes malträtiert. Er konnte weiterfahren, wurde am Samstag 13. und am zweiten Tag Zwölfter.

Max Niedermaier und Hans Weber blieben erneut im letzten Viertel des GP-Feldes. Der angeschlagene Harald Simon belegte die Plätze 16 und 13, mit steigender Tendenz am Sonntag. ■



Igor Kononov gewann beide GP in Sibirien, Khomitsevitch wurde Dritter

ISSPEEDWAY-WM

Shadrinsk (RUS) – 11./12. Februar

3. WM-Lauf

1.	Igor Kononov (RUS)	20 Punkte
2.	Dmitry Koltakov (RUS)	17
3.	Dmitri Khomitsevitch (RUS)	14
4.	Daniil Ivanov (RUS)	12
7.	Franz Zorn (A)	9
12.	Max Niedermaier (D)	5
13.	Günther Bauer (D)	5
16.	Harald Simon (A)	1

4. WM-Lauf

1.	Igor Kononov (RUS)	19 Punkte
2.	Dmitry Koltakov (RUS)	18
3.	Dmitri Khomitsevitch (RUS)	16
9.	Franz Zorn (A)	6
12.	Günther Bauer (D)	4
13.	Harald Simon (A)	4
14.	Max Niedermaier (D)	2
15.	Hans Weber (D)	2

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 Rennen

1.	Dmitry Koltakov (RUS)	72 Punkte
2.	Igor Kononov (RUS)	67
3.	Dmitri Khomitsevitch (RUS)	66
6.	Franz Zorn (A)	38
10.	Günther Bauer (D)	22
13.	Max Niedermaier (D)	16
15.	Harald Simon (A)	12
18.	Hans Weber (D)	5

Michael Härtel

Reif für die Insel

Im Juni folgt der 19-jährige Michael Härtel Erik Riss nach Großbritannien für eine Karriere als Speedway-Profi.

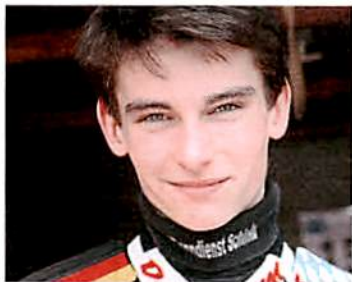
Von: **Thomas Schiffner**

Härtel hat seine Ausbildung zum Industriemechaniker bei BMW vor drei Wochen beendet. Bis zum 2. Juni muss er noch die Schulbank drücken, um die Abschlussprüfungen für das Fachabitur zu bestehen. Nach den Planungen des Niederbayern aus Dingolfing werden Bikes und Koffer an jenem Freitag schon gepackt sein – für die Pfingst-

rennen in Deutschland. Und dann am liebsten direkt weiter ins Speedway-Mutterland England.

Top-5-Platz angepeilt

„Ich werde vorher schon Kontakte knüpfen, um bei einem Zweitliga-Verein einen Teamplatz zu bekommen. Erik Riss hat mir Un-



Langbahn und Speedway: M. Härtel

terstützung zugesagt.“ Jener Erik Riss, Langbahn-Weltmeister ohne Ambitionen zur Titelverteidigung, hatte Härtel im MSA-Interview als „möglichen nächsten deutschen Langbahn-Weltmeister“ bezeichnet. Denn Härtel hat als Nachrücker einen WM-Fixplatz von Riss geerbt. „Ich habe gerade in Bayern schon viele Langbahnrennen gefahren. Die Chance, WM zu fahren, bekommt man nicht jeden Tag. Ein Podiumsplatz bei der WM bedeutet mehr als x Punkte in einem Ligarennen. Ich werde aber zweigleisig planen. Dass Erik mich als möglichen Weltmeister sieht, ist eine große Ehre. Aber ein Top-5-Platz wäre schon ein super Erfolg.“ ■

NACHRICHTEN

MOTOCROSS-EM: ZWEI- UND VIERTAKT GLEICH

FIM Europe hat auf den Vorstoß von Landesverbänden wie Dänemark und England reagiert und mit sofortiger Wirkung eine Parität der Hubraumgrenzen für Zwei- und Viertakter in der EMX-250-Klasse eingeführt. Seit 15 Jahren fahren die Viertakter mit doppeltem Hubraum der Zweitaktmotoren. Die Zweitakter waren wegen fehlender Entwicklung nicht mehr konkurrenzfähig, sind aber bei Hobbyfahrern wegen der niedrigen Unterhaltskosten äußerst beliebt. Die neue Regel gilt schon zum EMX250-Auftakt an Ostern in Italien.

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



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

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

Wir rüsten nach:
original BMW TV-Tuner
mit DVB-T2



www.digitaletechnik.de

Wie werksseitig - für alle F-Modelle mit Navi Prof. samt TV-/DVD-/Internet-Freischaltung! Tel. 0700/22022011 H

Jaguar

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

MOTOR SPORT aktuell **Jetzt online abonnieren!**

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Lexus



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

Maybach

S 650, LT 2017, 500 km, 463 kW (630 PS), Klima, VB 499.999,- EUR (MwSt. abw.) Chiffre 1123954

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37307

Mercedes



www.varex.com

SLS - / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN ANI! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37253



SLK 55 AMG, EZ 2/2005, 128000 km, 360 PS, SHZ, Nr-Fzg., VB 24.500,- €. 2. Hand, Sommerfz., Insp.neu., Tel. 02933/2502, a.vormweg@t-online.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37457

VANSPTS.DE
BY HARTMANN-TUNING
VanPartner by Mercedes-Benz



Arktikweiß - der lässt keinen kalt! Vito 119 CDI Mixto - „HARTMANN VP Spirit“, Messerfahrzeug mit High Class Ausstattung, EZ 01/2017, ca. 1000 km, dynamischer VP Spirit Spoilersatz, Sportradsatz 19 Zoll, luxuriöse Handbeleuchtung im Karostepp-Design (schwarz), einmalige Innenraumveredelung komplett schwarz, 5-Sitzer mit LKW Zulassung, Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, Klima, AHK abnehm. u.v.m., Verbr. l/100 km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb. 157 g/km, CO2-Effizienz A. 78.200,- € (MwSt. abw.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vanspts.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37286

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

VANSPTS.DE
BY HARTMANN-TUNING
VanPartner by Mercedes-Benz



Der Gentleman unter den Vans: „V 250 - HARTMANN VP Spirit Chrome-Edition“, EZ 10/2015, ca. 11000 km, dezent-dynamisch und edel im Auftritt, 18 Zoll Alu-Radsatz, Avantgarde Edition mit Vollausstattung! Leder schwarz, div. Interieur-Pakete, Sitzlüftung/-heizung vorn, Standhgz., 2x Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, AHK abnehmbar u.v.m. zum Preis von 63.000,- € (MwSt. abw.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vanspts.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37284

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM
VERTRIEBS GMBH



S 63 AMG CABRIO NEU HOHER NACHLASS %%%, Vollausstattung, sw/Leder cognac, SWAROVSKI, BURMESTER, 2x auf Lager. Verbr. l/100 km: in.orts 14,3; auß.orts 8,2; komb. 10,4; CO2 komb. 244 g/km, CO2-Effizienz: E. Tel. 08151-28808 AVG Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37277

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

Mini

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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/32068888
Fax 0711/182-2550

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

Chiffre

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

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Porsche

Wir suchen Porsche 964 und 993 im absoluten Neuzustand mit geringen Laufleistungen und die ganz seltenen Modelle wie z. B. 964 turbo S. Ebenfalls interessant sind alle Porsche Cabriolets mit einer Laufleistung unter 10.000 km. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H



Boxster Black Edition - 56.990,- €, EZ 04/2016, 4794 km, 195 kW (265 PS), tief-schwarz-metallic, Navi, Xenon, Klima-AT, SHZ, (MwSt. awb.) Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24/25, 13127 Berlin-Buchholz, Tel. 030-474906-88, www.autohaus-kramm.de H

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

Weck den Sportler in dir!

www.digitaletechnik.de

Original Sport Chrono Paket mit echter Sport Plus Taste – jetzt nachrüsten! Für fast alle Porsche! Tel. 0700/22022011 H



Porsche Boxster, EZ 4/2015, 12000 km, Garantie, unfallfrei, VB 46.900,- €. Mail: konradpak@email.de mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37306

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

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

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

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

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

SCHARF und SCHNELL.
www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60
° **NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR**
[VentilFeder, -Teiler, NW-Räder, ...]
° **RENN PLEUEL**
[SAE 4340, geschmiedet]

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

www.aamgard.de, Kabelbäume, FIA-Regenleuchten, Elektrik und Elektronik, +49 (0) 203/3175645 H

brembo
Motorsport- und High Performance Bremsanlagen
Service - Verkauf -
Wartung & Instandsetzung - Beratung
CORSE
TECHNOLOGY FOR SPEED
e-mail: info@bsa-corse.de

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

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

Rennttransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE

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

www.TRAILERSHOP.at

LIEFERUNG INKLUSIVE!
TOP Qualität zum BESTPREIS! Spezialanhänger, viele Typen, aerodynamisch, sicher & sauber, 100 km/h. Tel.: +43 (0) 664 4327336 H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tuning-Fahrzeuge

Turbolader Reparatur vom Profi ab € 199,- 0800/9477777, www.reichert-turbo.de H

MOTOR SPORT aktuell
Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

VW

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

T5 Spezialaufbau (Sonder KFZ), 2,8 / 4,5 t, L/B/H: 9250 x 2550 x 3700 mm - ideal für den Motorsport oder Promotion. Verkauf wegen Bedarfsänderung. Bj. 2006, 128 kW, Diesel. Gesamtlaufl. 76000 km - Preis VB 39.900,- inkl. MwSt. (MwSt. awb). T. 0173-6252333, 0511-5905472 H

memminger
www.feine-cabrios.de

>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

MOTOR SPORT aktuell
Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefon: +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 Eiberger
 Anzeigenleitung:
 Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
 Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379
 Druck:
 Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180
 78467 Konstanz
 Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
 Am Sandtorkai 74
 20457 Hamburg
 Vertriebsleiter: Dirk Geschke
 Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)
 Jahresabonnement:
 € 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10
 Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90
 (CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten
 erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-
 bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil
 von 40 % gegenüber dem Kioskauf von
 € 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).
 Abonnentenservice:
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 3206 8888,
 Telefax +49 (0)711 182 2550,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Leserbriefe

Halo als Streitfall Zum F1-Kommentar, MSA 8/2017

Ich finde es unerträglich, wie verantwortungslose „Journalisten“ durch dümmliche Namenskreationen wie „Heiligenschein“, „Klobrille“ oder „Rettungsring“ die Einführung eines Kopfschutzes in der Formel 1 verhindern. Bis jetzt wurden nur Einheitsteile auf bestehende Autos „gebastelt“ – natürlich sieht das bescheiden aus. Lasst das die Designer in das Wagenkonzept integrieren und man wird sehen, dass dann auch die Optik stimmt. Durch Veränderung der Kameraposition verbessert man natürlich auch die Onboard-Aufnahmen. Den Fahrern, die sich durch den Sicherheitsbügel eingeeengt fühlen, sei gesagt: Ein Menschenleben sollte es wert sein.

Ich bin absolut gegen eine Kuppel, denn das wäre dann wirklich keine Formel 1 mehr. Von den Sichtproblemen durch Regen und Verschmutzung mal ganz abgesehen.

Hans-Peter Willersinn,
 D-67240 Bobenheim-Roxheim

In Ihrer Aufstellung zum Thema Halo fehlt noch der junge Henry Surtees, der 2009 in Brands Hatch von einem Rad erschlagen wurde. Aber zurück zum Thema: Warum alles zu Tode diskutieren und den noch so unmöglichen Eventualfall bemühen? Die Sachlage ist einfach: Nach meiner Auffassung definieren sich Formelrennwagen über freistehende Räder und offene Cockpits. Wer das mit seinem Sicherheitsverständnis nicht vereinbaren kann, sowohl Fahrer wie auch Zuschauer, sollte sich den geschlossenen Rennfahrzeugen zuwenden. Punkt. Aus und Ende der Diskussion.

Harry Maurer,
 per E-Mail

Ich verfolge die Formel 1 seit den Anfängen im TV. Aber diese Halo – so etwas steht keinem Rennwagen! Wollen die Verantwortlichen das Publikum nur noch vor den Kopf stoßen? Ein Rennwagen, den ein Kindergartenkind fahren kann, und die Elektronik-Spielsachen, die alles vereinfachen, machen irgendwann die Formel 1 kaputt. Man sieht es doch in Deutschland: kein Interesse mehr.

Rüdiger Messingsfeld,
 per E-Mail

Ich halte den Halo sicherheitsmäßig für überflüssig und obendrein für das Erscheinungsbild der Formel 1 als äußerst schädlich. Mit Halo ist obendrein die Fahrersicht beeinträchtigt, die Zuschauersicht auf die Fahrer auch, der Zugang der Retter ist meist erschwert, der selbstständige Ausstieg des Fahrers sowie so. Fragen Sie mal Fernando Alonso! Weitaus gefährlicher als ein richtig offenes Cockpit sind beim Monoposto die frei stehenden Räder, die leicht ein Abheben bei tangentialer Berührung verursachen. Ich will aber nicht hoffen, dass die FIA den „Jugendschutz“ auch noch darauf ausweitet – das wäre der Todesstoß für die Formel 1!

Hans-Werner Hansen,
 D-40476 Düsseldorf

Die Frage der Sinnhaftigkeit des Halo ist schwer zu beantworten. Darf man die Tragödien rund um Justin Wilson oder Henry Surtees ignorieren? Als Motorsportpurist sträuben sich mir die Nackenhaare beim Anblick dieses alles andere als ästhetisch aussehenden Systems. Trotzdem wegen meiner Meinung nach diese Unfälle zu schwer. Felipe Massa hatte damals in Ungarn richtig viel Glück. Trotzdem, und da stimme ich Herrn Schmidt zu, darf man die Formel 1 optisch auch nicht verschandeln. Man

sollte mit sämtlichen Motorsportligen zusammen an einer Lösung arbeiten, welche so gut wie möglich alle Aspekte berücksichtigt.

Timo Zachariae,
 D-59073 Hamm

Relaunch-Notizen Zum MSA-Relaunch, MSA 8/2017

Gratulation zu Ihrer neuen Aufmachung bei Motorsport aktuell. Allerdings vermisse ich im Gegensatz zu früheren Ausgaben zum Beispiel beim 12h-Rennen in Bathurst die Ranglisten der verschiedenen GT-Rennklassen. Ich denke, dass wenigstens die ersten zehn aufgeführt sein sollten. Dafür könnte die Berichterstattung eventuell infolge Platzmangels nicht so ausführlich sein. Möglichst viele, aber kurze Berichterstattungen mit Bild wären sicher für alle Leser interessanter.

Bernhard Hedinger,
 CH-8217 Wilchingen

Auch mir gefällt das neue Erscheinungsbild in seiner frischen Art samt besserer Papierqualität und Heftung gut. Als Leser seit über dreißig Jahren habe ich aber einige Anregungen: Bei der Terminvorschau von Rennveranstaltungen bitte die E-Mail-Adressen des Veranstalters mit angeben. Bei den Renn-Resultaten die Nationen der Fahrer nennen. Und vergessen Sie bitte nicht, daran zu arbeiten, den Motorrad-Teil gegenüber dem Auto-Teil nicht zu kurz kommen zu lassen. Kai Knecht,
 D-83246 Unterwössen

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, 15. Februar

20.20	Rallye-WM Schweden, Highlights 3. Tag	Motors TV
22.35	NASCAR Sprint Cup, Martinsville	Motorvision TV
23.25	24h Series, Highlights 24h Dubai	Motors TV

Donnerstag, 16. Februar

17.45	FIA Formel-3-EM, Best of 2016	Motors TV
22.30	Supercars Champ., Best of 2016	Motors TV
22.40	NASCAR Sprint Cup, Texas	Motorvision TV

Freitag, 17. Februar

21.15	Rallye-WM Schweden, Highlights	Motors TV
22.35	NASCAR Sprint Cup, Phoenix	Motorvision TV

Samstag, 18. Februar

15.10	12h Bathurst, Highlights	Motors TV
16.15	Full Pull (Tractor Pulling/Doku-Soap)	DMAX
19.45	FIA Formel E, Vorberichte	Eurosport 1
20.00	FIA Formel E, Buenos Aires ePrix LIVE	Eurosport 1
22.30	NASCAR Sprint Cup, Homestead	Motorvision TV

Sonntag, 19. Februar

17.10	DKM 2016 Kerpen, Highlights	Motorvision TV
17.40	Truck-EM 2016 Zolder, Highlights	Motorvision TV
19.05	ISCC/24h Daytona, Highlights	Motorvision TV
19.30	Rallye-WM Schweden, Highlights	Motors TV
21.05	NASCAR Euro Series Brands Hatch, HL	Motorvision TV
22.30	NASCAR Truck Series, div. Rennen	Motorvision TV

Montag, 20. Februar

20.20	12h Bathurst, Highlights	Motors TV
22.35	NASCAR Truck Series, div. Rennen	Motorvision TV

Motorrad

Mittwoch, 15. Februar

16.00	FIM MX2, Best of	Motors TV
-------	------------------	-----------

Donnerstag, 16. Februar

12.00	Freestyle MX-WM, Night of the Jumps	Eurosport 2
-------	-------------------------------------	-------------

Freitag, 17. Februar

03.40	Enduro/Roof of Africa	Motors TV
04.30	Le Touquet Enduropale 2017	Motors TV

Sonntag, 19. Februar

03.15	FIM MXGP 2016, Best of	Motors TV
16.45	ADAC MX Masters 2016, Aichwald	Motorvision TV

Montag, 20. Februar

03.00	Isle of Man TT 2015, Highlights	Motorvision TV
23.50	FIM Motocross of Nations, Maggiora	Motors TV

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

17./18.2.	Int. GT Open Winterserie, Barcelona	E
18.2.	Formel E, Buenos Aires ePrix	RA
18.2.	NASCAR, Clash-Rennen Daytona	USA
26.2.	NASCAR, Daytona 500	USA

Motorrad

18.2.	AMA Supercross, Minneapolis/Minnesota	USA
18./19.2.	Eisspeedway GP, Almaty	KAZ
25.2.	Motocross-WM, Doha-Losail	Q
25.2.	AMA Supercross, Atlanta/Georgia	USA
25./26.2.	Superbike-WM, Philipp Island	AUS
2.3.	Eisspeedway-DM, Berlin	D

Vorschau



Formel E: Erster Auftritt des Jahres für die Elektro-Renner in Buenos Aires



Valtteri Bottas: Antrittsbesuch des Mercedes-Neuzugangs in Stuttgart



MotoGP: Marquez, Rossi und Co. testen die neuen Bikes in Phillip Island



NASCAR-Vorschau: Alles zur neuen Saison der Stockcar-Top-Liga

FORMELE

MERCEDES

DUCCATI

NASCAR

**MOTOR
SPORT**
aktuell

RUMSCHRAUBEN

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



BOSCH-Akkuschrauber „IXO V“

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

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

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Reudersweg 14, 70182 Stuttgart, Dr. Volker Bredt, Geschäftsführer, Dr. Herbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp, Vorsitz, Christina Dobmann, Dr. Michael Feathe, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95792.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 15% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1579512
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 93,50€ zzgl. einmalig 1,-€ Zuzahlung. Mein Extra, den BOSCH Akkuschrauber, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,-€ (A), 149,00 Sfr. (CH). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, 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 DE77ZZZ00000004985, 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