

# MOTOR SPORT aktuell

NR. 4 2017

MotoGP: Reifen  
**Wo steht  
Michelin nach  
der ersten  
WM-Saison?**

Rallye-WM  
**Interview mit  
Citroën-Boss  
Yves Matton**

FI-Weltmeister Rosberg  
**Ist er ein  
echter  
Champ?**

Deutschland € 2,20  
A € 2,40 • CH sfr 3,50 • I € 2,90  
B, NL 1,10 € 2,60 • F € 2,90



Rallye Dakar  
**Peugeot dominiert  
Wüsten-Klassiker**



IMSA-Test Daytona  
**Das Debüt der neuen  
Daytona-Prototypen**



Supercross-WM  
**Ken Roczen siegt  
in Anaheim!**

# Inhalt

## Automobil:

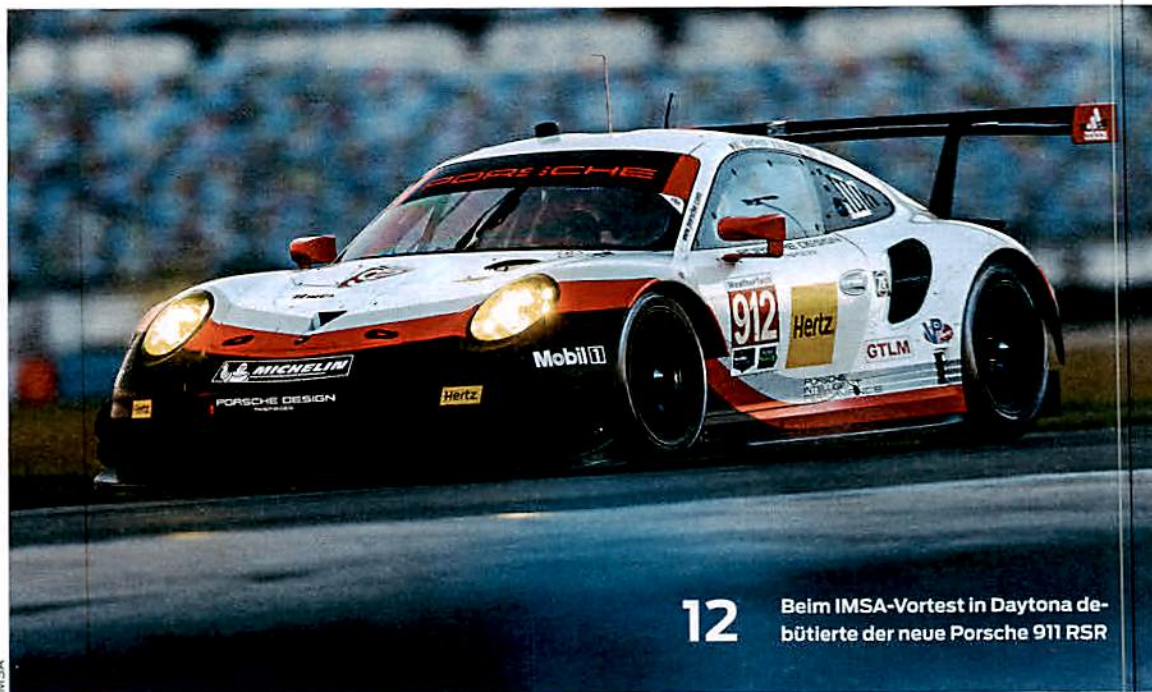
- Formel 1** Rosbergs Rücktritt fast unvergleichlich **S. 4**
- Formel 1** Der ganz normale Logistik-Wahnsinn **S. 8**
- Formel 1** Weitere Nachrichten aus der Königsklasse **S. 10**
- Sportwagen** Start einer neuen Ära beim „Roar“-Test **S. 12**
- Sportwagen** Porsche rollt GT-Programm neu auf **S. 16**
- Sportwagen** Nachrichten aus der Prototypen- und GT-Welt **S. 18**
- Rallye** Großes Favoritensterben bei der Dakar **S. 20**
- Rallye** Citroën-Sportchef Yves Matton im Interview **S. 24**
- Tourenwagen** Tracktest im TransAm-Dampfhammer **S. 26**
- Tourenwagen** Die DTM in unruhigen Gewässern **S. 28**
- Tourenwagen** Short Stories aus WTCC, ETCC und TCR **S. 29**
- Tourenwagen** Rückblick auf Yvan Mullers Karriere **S. 30**

## Motorrad:

- Moto2-WM** Großes Interview mit Marcel Schrötter **S. 32**
- MotoGP:** Bilanz vom ersten Jahr nach Michelin-Rückkehr **S. 34**
- Motorrad-WM/Superbike** Nachrichten aus aller Welt **S. 36**
- Offroad** Schwierige Dakar-Rallye für Zweiradfraktion **S. 38**
- Supercross-WM** Roczen nach Auftaktsieg auf Titeljagd **S. 40**
- Offroad** SuperEnduro-WM, Eis-speedway und mehr **S. 42**

## Service:

- Leserbriefe, Impressum, Vorschau auf die nächste MSa **S. 46**



**12** Beim IMSA-Vortest in Daytona debütierte der neue Porsche 911 RSR

IMSA



**24** Citroën-Sportchef Yves Matton im ausführlichen Interview



**38** Die Motorrad-Fraktion kämpft mit Überflutung im Dakar-Biwak

**GESCHÄTZTE LESER!**

Im Zeitschriftengeschäft ist der Begriff Relaunch heute nicht mehr besonders populär. Ich habe nie verstanden warum. Ein Relaunch ist per Definition die Neugestaltung, Überarbeitung und Verbesserung eines eingeführten Produktes. Was sollte gegen einen Relaunch sprechen? Sie kaufen ja heute auch nicht mehr ein Handy, das sich auf dem technischen und optischen Stand von 2005 befindet. Das Marktumfeld auch und gerade von Zeitschriften ändert sich fortwährend – also macht es Sinn, ein Printprodukt von Zeit zu Zeit neu anzupassen und auszurichten.

In der Hand halten Sie, liebe Leser, jetzt einen veritablen Relaunch von Motorsport aktuell. Der Sinn dieser einzigen wöchentlichen Motorsportzeitschrift in Deutschland ist der alte, nämlich den Leser über alles, was im weltweiten Motorsport passiert, auf dem Laufenden zu halten.

Die Rahmenbedingungen sind neu: Die Papierqualität wurde verbessert, Lesbarkeit und Übersichtlichkeit optimiert, die Heftstruktur modernisiert und das Layout renoviert. Dazu nutzt die Motor Presse Stuttgart als Herausgeber jetzt die im Verlag vorhandenen personellen Ressourcen: Das neue redaktionelle Team besteht aus ausgewiesenen Experten und basiert auf jenem Motorsport-Pool, der bisher schon im Verbund die Fachzeitschriften *auto motor* und *sport* und *sport auto* sowie deren Online-Kanäle mit mit faszinierenden Inhalten gefüllt hat. Wir glauben, dass sich dadurch die Qualität der Berichterstattung noch einmal verbessern wird. Letztlich entscheiden aber die Leser, ob sie den Relaunch als Verbesserung wahrnehmen. Schreiben Sie uns Ihre Meinung zum Relaunch von *Motorsport aktuell*. Viel Spaß beim Lesen!



**Marcus Schurig**  
Chefredakteur

RED BULL





# Rosberg wie Hawthorn

Vier Fahrer haben nach einem WM-Titel ihre Karriere beendet. Doch mit Nico Rosbergs Situation lässt sich nur ein Fall halbwegs vergleichen. Der von Mike Hawthorn 1958.

Von: **Michael Schmidt**

**D**ie Reaktionen schwanken zwischen Bewunderung und Kritik. Bewunderung für so viel Konsequenz. Kritik nicht mit Herz, sondern mit Berechnung, Rennfahrer gewesen zu sein. Nur ganz wenige Sportler schaffen es, am Höhepunkt loszulassen und dabei ein geschätztes Gehalt von 50 Millionen Euro für zwei weitere Jahre Vertragslaufzeit in den Wind zu schießen. Die ganzen Erlöse, die sie aus der Vermarktung eines Titels nebenbei eingestrichen hätten, gar nicht mitgerechnet.

Nico Rosberg wird nicht mehr durch das Fahrerlager laufen und sein Etikett „Champion“ genießen können. Er wird nach eigener Aussage auch nicht mehr zurückkehren oder schwach werden wie sein Vater, der vier Jahre nach seinem Formel-1-Rücktritt 1986 wieder Sportwagenrennen und DTM fuhr. Rosberg hat sein Ziel erreicht. Der eine Titel reicht ihm. Er ist von diesem Sport nicht so angefixt, dass er im Auto sitzen muss, bis man ihn aus dem Cockpit complimentiert. Ein bisschen waren Autorennen für ihn wie Mittel zum Zweck.

## Das Diplom in der Tasche

So muss man auch seinen Rücktritt verstehen. Rosberg fuhr gerne schnelle Autos, er mochte die Herausforderung, sich mit anderen in dieser Disziplin zu messen. Aber als er endlich sein Diplom in der Tasche hatte, da verlor die Sache ihren Reiz. Weil sie mit zu viel Verzicht, Opfern und Schmerzen verbunden war. Das wirkt aus heutiger Sicht so, als hätte Rosberg seine Karriere am Reißbrett geplant. Irgendwie ließ er die absolute Leidenschaft für den Beruf Rennfahrer vermissen. Er war nicht seine einzige Erfüllung. Nico hätte auch als Bankkaufmann Karriere machen kön-

nen. Ihm fehlt diese Gier seiner Kollegen, die sich von ganz unten an die Spitze gekämpft hatten und das so lange auskosten wollten oder wollen, wie es nur geht. Auch sie kommen irgendwann an dem Punkt mentaler Erschöpfung an. Aber eben erst nach ihrem dritten, vierten oder siebten WM-Titel.

Wird Nico Rosberg ein Weltmeister sein, von dem die Welt in zehn Jahren noch redet? Wahrscheinlich nur im Zusammenhang mit seinem sofortigen Rücktritt. So wie Jody Scheckter in Erinnerung blieb, weil er 21 Jahre lang als der letzte Ferrari-Weltmeister zitiert wurde, bis ihn Michael Schumacher ablöste. Oder Damon Hill als der erste Sohn, der seinem Vater nacheiferte. Mit Rosberg gibt es jetzt einen zweiten. Als Person fehlten Rosberg die Ecken und Kanten und als Rennfahrer die magischen Momente. Sein Vater Keke hatte sie. Er wird auf lange Sicht eher im Gedächtnis der Historiker bleiben, auch wenn Rosberg senior nur ein Sieg zum Titel ge-

**!** Nico Rosberg wurde im Alter von 31 Jahren und 153 Tagen beim 206. GP-Start Weltmeister. Damit reiht er sich in der Altersliste an 22. Stelle zwischen Denis Hulme und Jack Brabham ein. Die fuhrten aber zu einer Zeit, in der Rennfahrer noch ältere Herren mit Bauchansatz sein durften und in der die Rennautos aussahen wie Ofenrohre mit Rädern dran.

nügte, der Sohn aber immerhin neunmal gewann.

## Geplanter Rücktritt

Vor Rosberg haben nur vier Piloten mit dem WM-Titel Schluss gemacht. Wobei Jochen Rindt ein Spezialfall ist. Der charismatische Österreicher verunglückte tödlich, bevor er überhaupt Weltmeister wurde. Es kursierten jedoch im Verlauf der Saison 1970 bereits Gerüchte, wonach Rindt bei einem Titelgewinn aufgehört hätte. Weil das Rennfahren in dieser Zeit so gefährlich war. Und weil er sich längst als erfolgreicher Geschäftsmann außerhalb der Strecke etabliert hatte.

Somit bleiben drei Weltmeister, die am Höhepunkt ihrer Karriere ihren Helm an den Nagel gehängt haben. Mike Hawthorn, Jackie Stewart und Alain Prost. Alle vier eint, dass sie schon vor ihrem letzten Grand Prix mit Rücktrittsgedanken gespielt hatten. Stewart und Prost bereits mit einem Jahr Vorlauf. Rosberg spielte in den letzten vier Rennen mit dem Gedanken. Ab dem GP



Das letzte Jahr war sein bestes: Rosberg gewann neun Grands Prix

DANIEL REINHARD

## Formel 1 | Die schnellen Rücktritte der Formel 1

Japan hatte er den Titelgewinn in seiner Hand. Da wurde der Leberstrom langsam Realität,

Stewart und Prost sind mit Rosberg dennoch nicht vergleichbar. Sie gehören der Kategorie der Kannibalen an, die nie genug kriegen konnten. Alain Prost kam für seinen vierten Titel extra noch einmal aus seinem Exil zurück. Weil er die Gewissheit hatte, 1993 im besten Auto zu sitzen. Mit dem unerfahrenen Damon Hill an der Seite war das quasi ein Garantieschein, nach 1985, 1986 und 1989 noch einmal Weltmeister zu werden. Den einzigen potenziellen Gegner

hielt sich Prost geschickt vom Leib. Der Professor arrangierte es so, dass sein Erzfeind Ayrton Senna nicht für Williams fahren würde. Der Franzose stellte Frank Williams für seine Rückkehr eine Bedingung: „Es gibt nur Senna oder Prost, nie mehr Senna und Prost.“ Die Williams-Partner Renault und Elf sorgten dafür, dass Williams dem vor der Tür stehenden Senna eine Absage erteilte. Beim GP Portugal 1993 war die Mission für Alain Prost vorzeitig beendet. Sein Rücktritt machte Sinn. Der Mann mit der Hakennase und dem Krauskopf wusste, dass er Senna nicht ein

zweites Jahr von Williams fernhalten konnte. Also besser gleich aufhören.

Jackie Stewart hatte bereits zu Beginn des Jahres 1973 beschlossen, dass er am Saisonende zurücktreten würde. Er weihte nur Teamchef Ken Tyrrell und den damaligen Ford-Motorsportdirektor Walter Hayes in seine Pläne ein. Nicht einmal Stewarts Frau Helen wusste davon. Die vielen Todesfälle der frühen 70er-Jahre hatten den Sicherheitsapostel zermürbt. Zum Ende seiner Rennfahrerlaufbahn gab es für den Schotten eine bittere Bestätigung. Die große Feierstunde zu

Stewarts 100. Grand Prix wurde abgesagt. Im Training zum Saisonfinale in Watkins Glen kam Jackie Stewarts Freund und Teamkollege François Cevert ums Leben. Tyrrell zog nach dem Unfall seine drei Autos vom Rennen zurück. Und Stewart verfolgte den Grand Prix, der sein letzter sein sollte, als Zuschauer mit.

### Der Mann mit der Fliege

So bleibt nur Mike Hawthorn übrig, der wie Rosberg gleich nach dem ersten Titel in Ruhestand ging. Der blonde Engländer verabschiedete sich im Alter von nur 29 Jahren mit den Worten: „Es war mein Ziel, erster englischer Weltmeister der Formel 1 zu werden. Das habe ich erreicht. Es gibt nichts mehr zu tun.“ Das erinnert an die Worte des aktuellen Weltmeisters. Hawthorn, der stets mit einer Fliege fuhr, war eine widersprüchliche Figur. Er wurde für die Tragödie 1955 in Le Mans, bei der 82 Menschen starben, verantwortlich gemacht. Eine Schuld, die er stets abstritt. Hawthorn fuhr nur 45 Grands Prix, trug sich in sieben Jahren nur dreimal in die Siegerlisten ein, holte 1958 aber den WM-Titel. Dem fehlte der Glanz, weil er in seiner WM-Saison nur ein Rennen gewann und im Finale in Casablanca die Schützenhilfe von Ferrari-Teamkollege Phil Hill brauchte, um hinter WM-Rivale Stirling Moss Zweiter zu werden.

Hawthorn hatte viele gute Gründe abzutreten, und keiner hört sich so an wie die Erklärungen von Rosberg. Der erste englische Champion reagierte auf die Häufung der Todesstürze in der Blütezeit der 2,5-Liter-Formel. Innerhalb eines Jahres waren mit Eugenio Castellotti, Luigi Musso, Peter Collins und Stuart Lewis-Evans vier Kollegen und Freunde gestorben. Seine eigene Lebenszeit war wegen eines schweren Nierenleidens begrenzt. Schon 1955 hatte man ihm eine Niere wegen einer Infektion entfernt. Es gab Anzeichen, dass er auch die zweite Niere auf diesem Weg verlieren würde. Außerdem wollte sich der neunte Weltmeister der Formel 1 mehr um die Jaguar- und Ferrari-Vertretung seines Vaters kümmern. Die Story endete tragisch und passte irgendwie ins Bild seiner so kontroversen Karriere. 95 Tage nach seinem Titelgewinn verunglückte der Champion bei einem Unfall auf einer Landstraße nahe seines Wohnorts Guildford. ■

### Die Rücktritte der Weltmeister

Fahrer	Weltmeister	Rücktritt
Nino Farina	1950	1955
Juan-Manuel Fangio	1951, 1954, 1955, 1956, 1957	1958
Alberto Ascari	1952, 1953	1955 †
<b>Mike Hawthorn</b>	<b>1958</b>	<b>1958</b>
Jack Brabham	1959, 1960, 1966	1970
Phil Hill	1961	1964
Graham Hill	1962, 1968	1975
Jim Clark	1963, 1965	1968 †
John Surtees	1964	1972
Denis Hulme	1967	1974
<b>Jackie Stewart</b>	<b>1969, 1971, 1973</b>	<b>1973</b>
<b>Jochen Rindt</b>	<b>1970</b>	<b>1970 †</b>
Emerson Fittipaldi	1972, 1974	1980
Niki Lauda	1975, 1977, 1984	1985
James Hunt	1976	1979
Mario Andretti	1978	1982
Jody Scheckter	1979	1980
Alan Jones	1980	1986
Nelson Piquet	1981, 1983, 1987	1991
Keke Rosberg	1982	1986
<b>Alain Prost</b>	<b>1985, 1986, 1989, 1993</b>	<b>1993</b>
Ayrton Senna	1988, 1990, 1991	1994 †
Nigel Mansell	1992	1995
Michael Schumacher	1994, 1995, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004	2012
Damon Hill	1996	1999
Jacques Villeneuve	1997	2006
Mika Häkkinen	1998, 1999	2001
Fernando Alonso	2005, 2006	noch aktiv
Kimi Räikkönen	2007	noch aktiv
Lewis Hamilton	2008, 2014, 2015	noch aktiv
Jenson Button	2009	2016
Sebastian Vettel	2010, 2011, 2012, 2013	noch aktiv
<b>Nico Rosberg</b>	<b>2016</b>	<b>2016</b>



Jackie Stewart hörte Ende 1973 auf. Die Entscheidung war schon zu Saisonbeginn gefallen



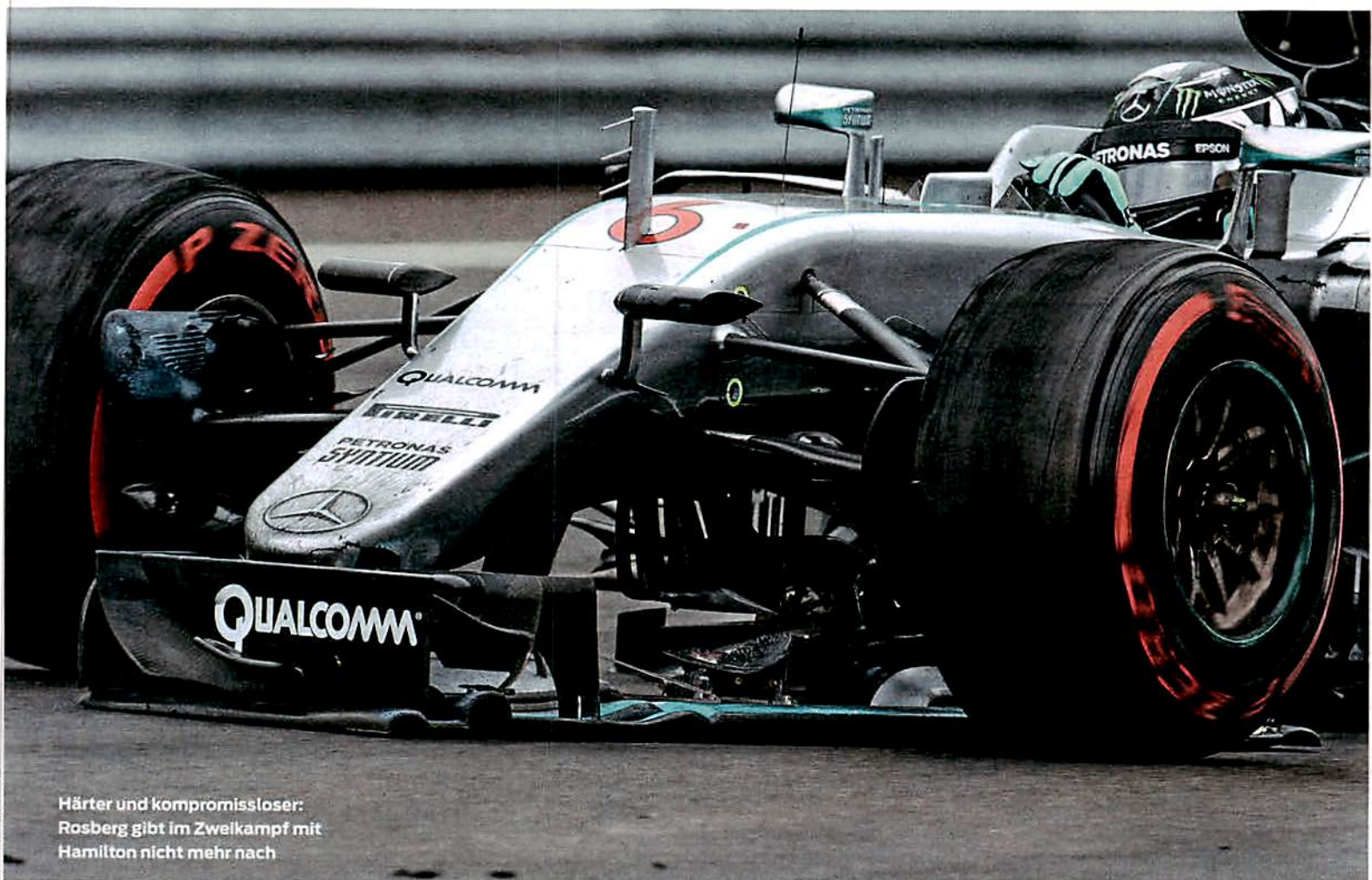
Alain Prost kam für seinen vierten WM-Titel noch einmal für eine Saison zurück



Mike Hawthorn wurde erster englischer Formel-1-Weltmeister. Dann hörte er auf



Der Lohn für elf Jahre Formel 1: Rosberg feiert in Abu Dhabi seinen Titel. Fünf Tage später tritt er zurück



Härter und kompromissloser: Rosberg gibt im Zweikampf mit Hamilton nicht mehr nach

# Sauber verladen

Die Formel 1 reist mit schwerem Gepäck. Mehr als 400 Tonnen an Luft- und Seefracht düsen mit dem Grand-Prix-Zirkus um die Welt. Die Planungen für den Logistik-Wahnsinn beginnen schon lange vor dem ersten Rennen.

Von: **Tobias Grüner**

**W**enn Formel-1-Fans sonntags den Fernseher einschalten, dann wird ihnen stets ein perfekt organisiertes Rennen geboten. Vom massiven Aufwand hinter den Kulissen der Königsklasse bekommt der Zuschauer dagegen nur wenig mit. Dabei sind die Zahlen einfach nur irre: Alle zwei Wochen tuckern 450 Sattel-schlepper mit Material der Teams, der FIA und der TV-Produktion quer durch Europa, damit am Ende 22 Rennautos im Kreis fahren können. „Bei langen Distanzen und wenig Zeit, wie zum Beispiel von Spielberg nach Silverstone oder von Spa nach Monza, müssen wir drei Fahrer pro Lkw einsetzen“, erklärt Sauber-Teammanager Beat Zehnder. „Weil die Ruhezeiten bei dem engen Terminplan anders nicht einzuhalten sind, werden die sieben Lkws für unser Motorhome von einem eigenen Schlafbus begleitet. Die 21 Fahrer wechseln dann quasi fliegend durch.“

## Kein Frühbucher-Rabatt

Zehnder ist der dienstälteste Teammanager der Königsklasse. Schon seit 1994 sorgt der Schweizer dafür, dass die Sauber-Logistik wie geschmiert läuft. Erfahrung und eine gute Vorbereitung sind alles: „Hotels werden meist schon beim Rennen im Vorjahr gebucht. Teilweise schließen wir Verträge sogar für mehrere Jahre ab“, verrät der 51-Jährige. Für die 50 Ingenieure, Mechaniker, PR- und Catering-Mitarbeiter muss der Chefplaner an jedem Grand-Prix-Ort ausreichend Zimmer organisieren. Ein teures Vergnügen. An einem Rennwochenende werden stets die höchsten Preise



Am Montag vor einem Rennen werden die Garagen eingerichtet. Die Autos werden mittwochs zusammgebaut

des Jahres aufgerufen. „Je früher und je mehr Zimmer man bucht, desto teurer wird es“, klagt Zehnder. „Normale Fans kommen meist günstiger unter als wir.“

Bei neuen Rennen macht sich das Ein-Mann-Reisebüro weit im Voraus auf die Suche nach passenden Herbergen. Dabei legt Zehnder besonderen Wert auf den persönlichen Kontakt zu den Hotelmanagern vor Ort. Bernie Ecclestones Hang, den Terminplan kurzfristig umzustellen, verlangt von allen Beteiligten Flexibilität. Mit der Veröffentlichung des ersten Kalenderentwurfs im September beginnen die konkreten Saisonplanungen. Um die Flüge kümmert sich Zehnder selbst. Er verhandelt direkt mit den Airlines. „Die kritischen Ziele geht man als Erstes an. Es gibt zum Beispiel nicht viele Flüge nach Sotschi oder Baku. Vor allem der Rückflug am Montag ist immer heikel. Da wollen natürlich alle nach Hause.“ Der Logistik-Experte bucht gleich ganze Blöcke für seine Mannschaft. In den Verhandlungen berücksichtigt er immer auch die Kosten von Stornierungen. Die Zuverlässigkeit der Flieger spielt ebenfalls eine Rolle. Wird bei ei-

# 250 US-Dollar

250 Dollar kostet jedes Kilo Luftfracht. Je nach Treibstoffkosten wird es mal etwas teurer oder billiger. Vier Cargo-Jumbos fliegen Autos, Werkzeuge, Ersatzteile und Boxen-Einrichtung rund um den Globus. Bei Sauber werden vor jedem Überseerennen acht Paletten von vier Tiefladern abgeholt.

ner Airline häufiger gestreikt, ist sie aus dem Rennen. Von der Basis Zürich hebt Sauber natürlich regelmäßig mit Swiss ab. Bei Reisen nach Asien und Australien hat man in den vergangenen Jahren mit Singapore Airlines einen festen Partner gefunden. „Wichtig ist für uns vor allem die Gesamtreisezeit und der Preis. Weil es deutlich günstiger war, sind wir auch schon mal mit der Billigfluglinie Vueling nach Barcelona geflogen“, so Zehnder.

Bei ganz zeitkritischen Übersee-Verbindungen und zwischen Montreal und Baku schließen sich Teams auch gerne mal zusammen und buchen eigene Charter-Maschinen. Das ist allerdings die teuerste Variante.

## Charter sind teuer

Damit sich die Angestellten ganz auf ihre Arbeit konzentrieren können, beinhaltet der Service des Teammanagers auch noch Mietwagen, Flughafentransfers und Visa-Anträge. Selbst das Thema Impfungen hat der Schweizer auf dem Zettel. Sauber arbeitet hier eng mit einem Tropenarzt zusammen. Längere Ausfälle von Mitarbeitern kann sich das Team schließlich nicht leisten.

Neben dem Wohlbefinden des Personals an der Strecke ist die Planung der Fracht-Logistik die zweite wichtige Aufgabe eines Teammanagers. In Europa machen sich neben den bereits erwähnten sieben Sattelschleppern für das Sauber-Motorhome auch immer noch fünf Lkws mit den Rennwagen und Ersatzteilen auf den Weg. Damit ist das Team aus Hinwil noch verhältnismäßig klein aufgestellt. Mercedes geht mit 18 Trucks auf Reisen, bei Red Bull sind es allein 24 für die zweistöckige Hospitality namens Energy Station.

Besonders teuer wird das Logistik-Abenteuer bei Übersee-Rennen. Um vor Ort perfekte Arbeitsbedingungen zu garantieren, schickt Sauber 23 bis 25 Tonnen Luftfracht und einen 40-Fuß-Container Seefracht zu den Rennen außerhalb Europas. Der Transport per Schiff ist deutlich günstiger, dauert aber länger. Die Logistiker rechnen als Faustregel mit 45 Tagen für den Weg über die Weltmeere. Wegen der kurzen Abstände zwischen den Rennen benötigen alle Teams das Seefracht-Set in fünffacher Ausführung. Bereits Mitte Januar macht sich der erste Container



SUTTON MOTORSPORT IMAGES

**»DIE ANSETZUNG DER RENNEN IST NICHT IMMER LOGISTISCH SINNVOLL. ABER WIR DÜRFEN BEIM KALENDER LEIDER NICHT MITREDEN.«**

Beat Zehnder

auf den Weg nach Melbourne. Der zweite wird Anfang Februar in Richtung China geschickt. Von Australien geht das erste Set dann direkt weiter nach Montreal. Viele Container finden erst weit nach Saisonende wieder ihren Weg zurück nach Hinwil.

Während die Topteams aus Bequemlichkeit jede Menge Material mit dem Flieger transportieren, will Sauber 2017 verstärkt Fracht auf dem günstigeren Seeweg losschicken. „Wichtig ist das Verhältnis zwischen Gewicht und Anschaffungskosten. Die neuen Heizdecken kosten über eine halbe Million Euro. Die sind aber nicht so schwer, dass es sich lohnen würde, mehrere Sets anzuschaffen. Für die günstigen Transportkarren der Reifen lohnt sich dagegen der Seeweg. Da ist einer 7,5 Kilogramm schwer, und man benötigt insgesamt 40 Stück. Das sind 300 Kilogramm. Bei Transportkosten von ca. 250 Dollar pro Kilo macht das alleine eine Ersparnis von 75 000 Dollar“, rechnet Zehnder vor.

### Autos gehen in die Luft

Auch das Catering-Equipment, die Stellwände und das Mobiliar für die Pavillons kommen im Schiffscontainer: „In Sachen Corporate Identity wollen wir an allen Strecken einheitlich auftreten. Und die Köche verübeln es einem auch nicht, wenn sie überall die gleichen Geräte benutzen können“, schmunzelt der Chefplaner. Die Autos und der Kom-

mandostand gehen dagegen in die Luft. Der Grund dafür liegt nicht nur im hohen Preis der Technik: „Seefracht-Container sind leider nicht ganz dicht. Und die salzige Seeluft ist nicht gut für die Elektronik“, erklärt Zehnder. Die Luftfracht wird in der Regel zehn Tage vor einem Event von Logistik-Partner DHL in Hinwil abgeholt. Die Teams müssen nur packen und die Papiere ausfüllen. Der Heimatflughafen von Sauber, Ferrari, Toro Rosso und Renault (Motoren) ist Mailand. Die Cargo-Boxen der englischen Teams heben von East Midlands (bei Birmingham) ab. Der Flugplan ist stets fix vorgegeben.

Bei Übersee-Rennen kümmert sich Zehnder auch noch um die Buchung des Pavillons im Fahrerlager sowie deren Einrichtung. Manchmal müssen sogar noch Gas- und Wasserleitungen oder Steckdosen bestellt werden. „Einige Strecken, wie zum Beispiel Kanada, verlangen von uns auch, dass wir die benötigte Strommenge vorher angeben. Weil die neuen Heizdecken für die breiten Reifen mehr Energie verbrauchen, müssen wir dieses Jahr etwas mehr buchen.“ ■



60 Mechaniker und Ingenieure darf jedes Team laut Reglement an die Strecke schicken. Die Rennwagen bilden nur einen kleinen Teil der F1-Fracht

# Ferrari-Aktion gegen Fahrwerkstricks

Ferrari hat bei der FIA um Aufklärung in Sachen ver-netzte Fahrwerke gebeten, wie sie bei Mercedes und Red Bull zum Einsatz kommen. Nun wird spekuliert, was die Italiener mit ihrer Anfrage erreichen wollten.

Von: **Tobias Grüner**

**W**as ist erlaubt und was verboten? Nicht immer gibt das Reglement klare Antworten. Die Technikexperten der FIA werden deshalb regelmäßig mit Anfragen der Teams bombardiert, bei denen es um die Interpretation bestimmter Paragraphen geht. In der Winterpause bekam der Weltverband Post von Ferrari-Chefdesigner Simone Resta. Der Italiener wollte wissen, ob es erlaubt sei, Energie der Dämpfer hydraulisch in Aufhängungsteilen zu speichern und sie über spezielle Federelemente an der passenden Stelle der Strecke wider freizusetzen. Damit soll zum Beispiel die Fahrzeughöhe oder die Rollsteifigkeit während der Fahrt beeinflusst werden. Wenn das Auto je nach Streckenabschnitt mal höher oder tiefer liegt, bringt das nicht nur Vorteile in Sachen Traktion und Grip, sondern hilft auch dabei, einen aerodynamisch günstigen Anströmwinkel zu halten. Die Aufhängung funktioniert dann so ähnlich wie beim 2014 verbotenen FRIC-Fahrwerk, allerdings ohne eine direkte hydraulische Verbindung zwischen Vorder- und Hinterachse.

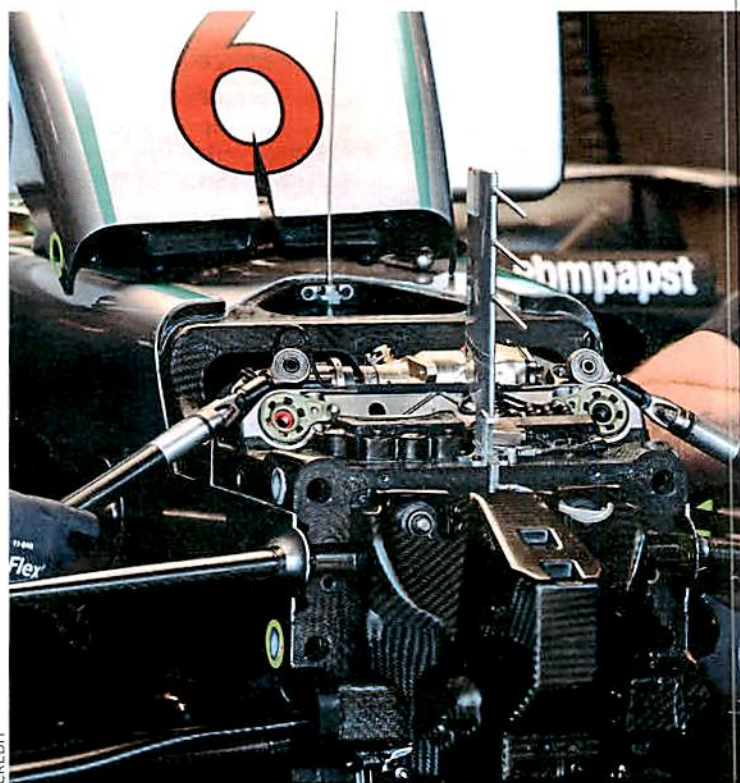
## Mercedes im Visier

Die Antwort von FIA-Rennleiter Charlie Whiting auf die Ferrari-Anfrage fiel eindeutig aus. Systeme, wie sie in der Ferrari-Anfrage beschrieben wurden, seien verboten. Sie verstößen gegen Artikel 3.15 des Technik-Regelbuchs, in dem das Thema bewegliche aerodynamische Elemente behandelt wird. Wer solch ein Fahrwerk verbaut und im Rennen einsetzt, droht bei einem Protest

der Konkurrenz von den Kommissaren disqualifiziert zu werden. Wie bei solchen Anfragen üblich, gab Ferrari als Grund für die Klärung an, dass man eine eigene Entwicklung in diesem Bereich geplant hatte. Experten vermuten aber, dass die Italiener eigentlich Mercedes und Red Bull im Visier hatten. Die beiden Top-teams der vergangenen Saison waren schon 2016 mit Fahrwerken unterwegs, die auf der Strecke die Fahrzeughöhe anpassen konnten. GPS-Messungen zeigten den Gegnern eindeutig, wie effektiv die Technik genutzt wurde. Mercedes war dank des Aufhängungstricks stets sowohl in langsamen als auch in schnellen Kurven top. Red Bull erkannte das Potenzial der Technik ebenfalls früh. Obwohl sich das Auto aerodynamisch kaum weiterentwickelte, wurde der RB12 im Laufe der Saison immer besser. Ferrari fiel dagegen stetig zurück. Die Ingenieure versuchten verzweifelt, hinter das Geheimnis der Konkurrenz zu kommen.

## Mercedes und Red Bull legal

Der Schuss von Ferrari ging aber offenbar nach hinten los. Aus FIA-Kreisen ist zu hören, dass der Fahrwerkstrick der Ferrari-Gegner legal ist. Weil er keine Energie speichert, sondern nur von links nach rechts transferiert oder an beide Dämpfer-Elemente gleichzeitig abgibt. Mercedes und Red Bull haben also ein anderes Schlupfloch gefunden. Ferrari wird weitersuchen müssen. Gut möglich, dass die Italiener die FIA in nächster Zeit mit weiteren Anfragen zu dem Thema bombardieren, um auf diesem Weg über die Antworten der FIA durch Ausschlussverfahren hinter das Geheimnis zu kommen. Für Mercedes und Red Bull hätte ein Verbot massive Auswirkungen gehabt. Als die Entwicklung der 2017er-Autos begann, hatten die Ingenieure ihre cleveren Aufhängungen sicher mit in die neue Designphilosophie einfließen lassen. Das ließe sich nun zwei Monate vor den ersten Testfahrten in Barcelona nicht mehr so einfach korrigieren. ■



Alles legal: FIA segnet Fahrwerkstechnik von Mercedes und Red Bull ab

## Silberpfeil kommt vor roter Göttin

Der neue Mercedes W08 wird am 23. Februar in Silverstone enthüllt. Renault und Force India präsentieren ihre 2017er-Autos davor, Ferrari danach.

Mercedes hat eine große Launch-Party in Silverstone angekündigt. Am 23. Februar soll der W08 nicht nur feierlich enthüllt werden, sondern auch direkt die ersten Proberunden auf der Grand-Prix-Strecke abspulen. Für den Shakedown wurde ein sogenannter Filmtag geopfert. Wer dabei im Cockpit sitzen wird, ist allerdings noch unklar. Valtteri Bottas, der Wunschkandidat als Rosberg-Nachfolger, bekommt die Freigabe von Williams nur, wenn Felipe Massa seine Rente um ein Jahr verschiebt. Für den Fall, dass die Bottas-Verpflichtung doch

noch platzt, steht Nachwuchsmann Pascal Wehrlein parat, der sonst für Sauber fährt.

## Ferrari zieht nach

Auch Ferrari hat schon den Launch-Termin seines neuen Formel-1-Renners bekannt gegeben. Konzernchef Sergio Marchionne verriet auf der Weihnachtsfeier in Maranello, dass der neue Vettel-Renner am 24. Februar in Fiorano vorgestellt wird. Die rote Göttin soll auf der Ferrari-Hausstrecke gleich an zwei Filmtagen die ersten Runden drehen. Die beiden Top-teams liegen im Rennen um die frühesten Präsentationen aber nur auf den Plätzen 2 und 3. Renault (21. Februar) und Force India (22. Februar) werden die Tücher noch einen Tick früher von ihren 2017er-Autos ziehen. Am 27. Februar beginnen die Testfahrten. ■ TG

# Rekord-Startgebühr

Die FIA kann sich vor der Saison 2017 über Rekord-Startgebühren von den F1-Teams freuen. Mercedes muss mehr als fünf Millionen US-Dollar überweisen.

Von: **Tobias Grüner**

**W**er in der Formel 1 erfolgreich ist, wird dafür ordentlich zur Kasse gebeten. Die Startgebühr in der Königsklasse, die vor jeder Saison an den Weltverband FIA zu entrichten ist, bemisst sich nach der Anzahl der WM-Punkte in der Vorsaison. Beim Weltmeister schlägt die Behörde richtig zu: Während alle anderen Teams „nur“ 5161 US-Dollar (ca. 4900 Euro) bezahlen müssen, werden dem Sieger des Konstrukteurspokals 6194 US-Dollar (ca. 5890

Euro) für die folgende Saison in Rechnung gestellt. Dazu kommt noch eine Basisgebühr in Höhe von 516 128 US-Dollar (ca. 490 000 Euro).

## Teurer Mercedes-Rekord

Weil Mercedes in der Saison 2016 auf eine Rekordzahl von 765 WM-Punkte gekommen ist, setzt es zur Strafe auch eine Rekord-Startgebühr in Höhe von 5254538 US-Dollar. Im Vorjahr kam das Silberpfeil-Team mit 4,8 Millionen US-Dollar noch deutlich günstiger weg. Zweiter in der 2017er-Gebührenliste ist Red Bull mit 2,93 Mio. US-Dollar vor Ferrari mit 2,57 Mio. US-Dollar. Die FIA kann sich über Rekordinnahmen freuen. Grund dafür war die Anzahl der Rennen, die mit 21 so hoch wie noch nie zuvor lag. Da Meister Mercedes auch noch überproportional viele Zähler holte, klingelte es rich-

tig in den Kassen des Verbands. Insgesamt überweisen die elf Teams 17,4 Millionen US-Dollar auf das FIA-Konto – eine Million mehr als im Vorjahr. Nur Manors Betrag steht noch auf der Kippe. Für 2018 muss die FIA wegen der Reduzierung auf 20 Rennen mit weniger Einnahmen rechnen. ■

## FORMEL 1

### Startgebühren 2017

1. Mercedes	5.254.538 USD
2. Red Bull	2.931.476 USD
3. Ferrari	2.570.206 USD
4. Force India	1.408.981 USD
5. Williams	1.228.346 USD
6. McLaren	908.364 USD
7. Toro Rosso	841.271 USD
8. Haas F1	665.797 USD
9. Renault	557.416 USD
10. Sauber	526.450 USD
11. Manor	521.289 USD
Gesamt	17.413.134 USD

# Manor meldet Insolvenz an

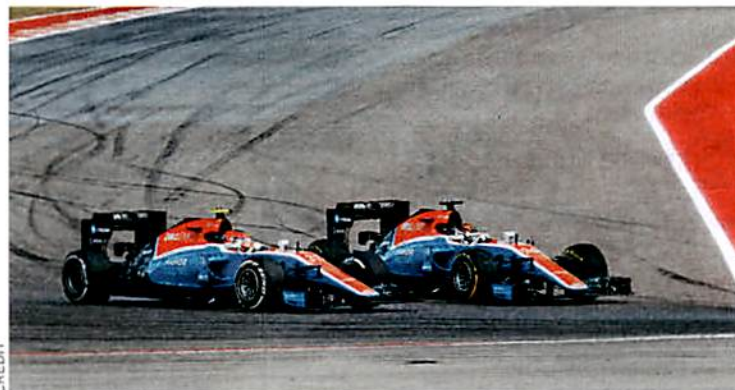
Das Manor-Team steht vor dem Aus. Der englische Rennstall hat Insolvenz angemeldet. Falls nicht kurzfristig ein Retter gefunden wird, werden 2017 nur zehn F1-Teams antreten.

Von: **Andreas Haupt**

**D**as Formel-1-Jahr 2017 beginnt mit einer schlechten Nachricht. Manor ist pleite. Wie das britische Team mitteilte, musste die Muttergesellschaft Just Racing Services Ltd. Insolvenz anmelden. Der Rennstall liegt nun in den Händen der Verwalter Geoff Rowley und Phil Armstrong von der Firma FRP Advisory LLP. Die 200-köpfige Mannschaft aus Banbury wurde von der Teamleitung über die Entscheidung informiert. Manor kämpft in der Königsklasse schon seit Jahren am finanziellen Minimum. Teambesitzer Stephen

Fitzpatrick verhandelte mit mehreren Investoren, um frisches Geld in den Rennstall zu pumpen. Mit einem asiatischen Konsortium seien Übernahmepläne schon weit fortgeschritten gewesen. „Doch leider kam es mit dem Investor zu keiner finalen Einigung innerhalb einer Zeitspanne, die die Vorbereitungen auf 2017 nicht beeinträchtigt hätten“, bedauerte Manor. Die Insolvenz ist aber auch eine

Chance. Das Team ist so einfacher zu verkaufen. Am 9. Januar traf sich der Insolvenzverwalter mit einem der Interessenten, um ihn über den Schuldenstand zu informieren. Es soll sich dabei um den Amerikaner Tavo Hellmund handeln, der chinesische Investoren im Rücken hat. Hellmund ist in der Formel 1 kein Unbekannter. Er hatte den GP USA in Austin 2012 auf die Landkarte gebracht. ■



Manor in Insolvenz: Verliert die Formel 1 ein weiteres Team?

## NACHRICHTEN

### REIFEN

Pirelli hat die Reifenmischungen für die ersten beiden Saisonrennen bekannt gegeben. In Australien kommen Slicks in den Sorten ultrasoft, supersoft und soft zum Einsatz. Zwei Wochen später geht es in China mit supersoft, soft und medium weiter. Dank einer verbesserten Konstruktion und der Verwendung neuer Materialien sollen die breiteren Schläppen bei aggressiver Fahrweise nicht mehr so schnell überhitzen. Neben den Basismischungen wurde jeweils auch noch ein konventionell aufgebauter Back-up-Reifen homologiert. Der soll aber nur zum Einsatz kommen, wenn es Probleme mit den neuen Gummis gibt.



### FORMEL 1 – JAHRBUCH 2016

Das Formel-1-Jahrbuch von auto motor und sport erscheint im zwölften Jahr. Auf 212 Seiten erfahren Sie alles über das Duell der Mercedes-Fahrer, und warum Nico Rosberg im dritten Jahr der Hybrid-Ära endlich seinen Teamkollegen Lewis Hamilton schlagen konnte. Die Hintergründe der Pleite von Ferrari stehen genauso im Blickpunkt wie Max Verstappen. Dazu ein Rückblick auf alle 21 Rennen, die besten Fotos des Jahres und die komplette Statistik aller Rennen. Unser Formel-1-Rückblick ist für 24,90 Euro im Buchhandel erhältlich. Sie können das Buch auch in unserem Web-Shop unter [www.motorbuch-versand.de](http://www.motorbuch-versand.de) bestellen.

Ex-GP2-Pilot Ben Hanley holte im DragonSpeed-Oreca mit Gibson-Motor die Bestzeit beim Roar-Test



# Der Beginn einer neuen Ära

Beim Roar-Test der IMSA-Serie in Daytona Anfang Januar präsentierte sich erstmals das Feld der neuen Topklasse der Daytona Prototypen International (DPI). Mit zwölf Fahrzeugen hat IMSA eine ziemlich solide Startbasis für die neue Saison 2017.

Von: **Andrew Cotton**

**N**och lange bevor die europäische Saison im April starten wird, debütierte beim Roar-Test in Daytona Anfang Januar schon die neue LMP2-Klasse – und ihr nordamerikanischer Ableger, die Daytona Prototype International (DPI). Das erste Aufeinandertreffen von sechs verschiedenen Chassis-Kits und vier unterschiedlichen Motoren ausrüstern endete mit der Bestzeit des neuen DragonSpeed-

Oreca mit dem in Europa und der Sportwagen-WM zum Einsatz kommenden V8-Einheitsmotor von Gibson: Ben Hanley schaffte beim letzten großen Test vor dem 24h-Rennen in Daytona Ende Januar eine Rundenzeit von 1.38,343 Minuten.

Damit sind jedoch noch keinesfalls die endgültigen Kräfteverhältnisse in der Prototypenklasse der IMSA-Serie geklärt, zumal die zeitlichen Abstände zwischen den zwölf DPI-Fahrzeugen in Summe erfreulich gering ausfielen – sie lagen alle in einem Rundenzeiten-Korridor von nur 1,3 Sekunden.

## Werks- und Kundensport

Doch klären wir zunächst noch die zum Teil verwirrenden Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den neuen LMP2-Fahrzeugen und den neuen Daytona Prototypen International: Die von FIA und ACO für 2017 neu aufgesetzte LMP2-Klasse wendet sich primär an Privat-

Während die LMP2-Klasse eine kostenkontrollierte Privatfahrerklasse ist, sollen die Daytona-Prototypen Hersteller für Werkseinsätze in der IMSA-Serie gewinnen

fahrer, damit stand die Kostenkontrolle im Fokus. Der Markt für die Chassisanbieter wurde künstlich auf vier Hersteller (Ligier, Oreca, Dallara und Riley-Multimatic) limitiert, dabei kommen viele Einheitsteile beim Bodywork zum Einsatz.

Alle in Europa, Asien und der Sportwagen-WM zum Einsatz kommenden LMP2-Fahrzeuge

müssen mit dem Vier-Liter-V8-Einheitsmotor von Gibson ausgerüstet sein. Die Kosten für die Leasinggebühren sind fixiert, ebenso wie der Kaufpreis der Autos und einzelne Aspekte der Revisionskosten.

## Amerikanischer Sonderweg

Die IMSA-Serie hätte dieses Reglement für ihre Serie ursprünglich eins zu eins übernehmen sollen, doch um die Details gab es viel Streit, sodass sich die Amerikaner letztlich dazu entschlossen, nur die Monocoque-Basis sowie einige Einheitsbauteile aus dem LMP2-Konzept zu verwenden, da ihr primäres Ziel darin bestand, neue Hersteller anzulocken, die gewillt sind, Geld zu investieren, um in der Topklasse um prestigeträchtige Gesamtsiege wie in Daytona oder Sebring zu kämpfen.

Um den interessierten Herstellern einen Anreiz zur Teilnahme zu liefern, dürfen sie ihre eigenen Motoren für den Einsatz in

der DPI-Klasse homologieren, was natürlich auch Konsequenzen und ebenso Unterschiede beim Packaging, der Kühlung und der Elektronik zur Folge hat. Dazu können die Hersteller Styling-Merkmale ihrer Straßenautos wie zum Beispiel das Design der Frontscheinwerfer in ihren Bodykit für die IMSA-Serie integrieren.

Damit die beiden Klassen aber nicht völlig auseinanderdriften, erlaubt IMSA auch den Einsatz der europäischen LMP2-Wagen mit Gibson-Einheitsmotor – die Unterschiede zu den Hersteller-DPI von Cadillac, Mazda und Nissan werden über die Fahrzeugeinstufungen (BOP oder Balance of Performance) entsprechend angepasst und einjustiert.

Es bleibt freilich ein großer Spagat zwischen zwei Konzepten, die auf einer gemeinsamen Basis aufgesetzt sind: In Europa und der Sportwagen-WM sind die LMP2-Wagen als kostenkontrollierte Privatfahrerklasse ausgelegt, in Amerika wird die gleiche technische Basis dazu verwendet, um Werkseinsätze von Herstellern darzustellen. Die technischen Differenzen sind logischerweise groß, was ACO und FIA vorläufig dazu bewogen hat, die Daytona Prototypen International nicht beim 24h-Rennen in Le

Mans zuzulassen. Doch beim Vortest wurde noch einmal klar, dass weder Cadillac noch Mazda oder Nissan ein besonderes Interesse daran haben, in Zukunft in Le Mans an den Start zu gehen.

### Cadillac, Mazda und Nissan

Cadillac hat das Dallara-LMP2-Chassis als Ausgangspunkt für sein DPI-Programm ausgewählt. Auf der Motoreseite kommt ein 6,2-Liter-V8-Saugmotor aus dem Cadillac CTS-V zum Einsatz, der Rennabieger wurde in der Motorenmanufaktur von Earnhardt-Childress Racing seit über einem Jahr für den DPI-Einsatz entwickelt. Für Cadillac setzen die renommierten US-Teams Action Express Racing und Wayne Tay-

**!** Das Delta beim Speed zwischen LMP2 und DPI soll über die Motorleistung geschlossen werden. Die unterschiedlichen Aero-Kits will IMSA nicht balancen

lor Racing die Fahrzeuge ein. Teamchef Wayne Taylor war mit seinen guten Kontakten zum GM-Konzern der Antreiber im Hintergrund für das neue Programm.

Mazda war im letzten Jahr der erste Hersteller, der sich offiziell zu einem DPI-Projekt bekannte, und hat mit Multimatic-Riley das nordamerikanische LMP2-Konsortium als Partner auserkoren. Multimatic-Boss Larry Holt ist zwar kein großer Fan des neuen LMP2-Konzeptes, doch der Versuchung, mit einem Hersteller zusammenzuarbeiten, konnte er dann letztlich doch nicht widerstehen.

Im Mazda kommt ein Zwei-Liter-Turbomotor zum Einsatz, der von der britischen Firma AER entwickelt wurde. Das Speed-Source-Team von Sylvain Tremblay wird den Mada-Multimatic einsetzen, dazu steht ein zweites Multimatic-LMP2-Chassis mit Gibson-V8-Motor über das Visit-Florida-Team am Start.

Der dritte Hersteller Nissan kooperiert mit Ligier und greift beim DPI-Programm auf den 3,8-Liter-Biturbo aus dem GT3-Auto zurück. Beim Vortest wurde deutlich, dass die Verspätungen beim Programm zu einer noch eingeschränkten Wettbewerbsfähigkeit führten, zumal es ein schwieriges Unterfangen war, den voluminösen Motor mit dem

Ligier-Chassis zu vermählen. Beim Vortest litt der neue Nissan-Ligier unter Kühl- und Ölversorgungsproblemen, doch mit ESM haben die Japaner immerhin ein starkes Einsatzteam für das Projekt gewinnen können.

### BOP nur über den Motor?

Der einzige Chassis-Hersteller, der noch keinen Hersteller in Nordamerika gefunden ist, ist Oreca, doch die Franzosen sind immerhin bei allen großen IMSA-Rennen über die Rebellion-Mannschaft vertreten. Mit der Bestzeit von Ben Hanley markierte Oreca beim Vortest immerhin die vorläufige Bestzeit, der beste Mazda RT24-P lag nur 0,020 Sekunden dahinter, der Rebellion-Oreca auf Platz drei war ebenfalls kaum langsamer.

Bemerkenswert: Auf den ersten fünf Plätzen lagen drei Fahrzeuge mit dem Gibson-Einheitsmotor, mit Cadillac stand der zweite neue DPI-Hersteller auf Platz fünf. Jetzt wird es auf IMSA ankommen, die zeitlichen Differenzen zu bewerten und die Unterschiede auszugleichen.

Das soll laut einem Bulletin primär über die Motorleistung geschehen, damit man nicht in die Falle läuft, die unterschiedlichen Aero-Kits gegeneinander balancen zu müssen. ■



Gutes Debüt für den Mazda-DPI von Speed-Source



Das Taylor-Team schaffte mit dem Cadillac Platz sieben



Die neuen Nissan-DPI hatten noch Installationsprobleme mit dem voluminösen Biturbomotor

# Ford markiert GT-Bestzeit beim Daytona-Test

Nur sieben Zehntelsekunden trennten beim Roar-Test in Daytona die elf Fahrzeuge in der werksunterstützten GTE-Klasse. Ford markierte zwar die Bestzeit, doch was die wert ist, werden die Fans erst beim Saisonstart Ende Januar wirklich beurteilen können.

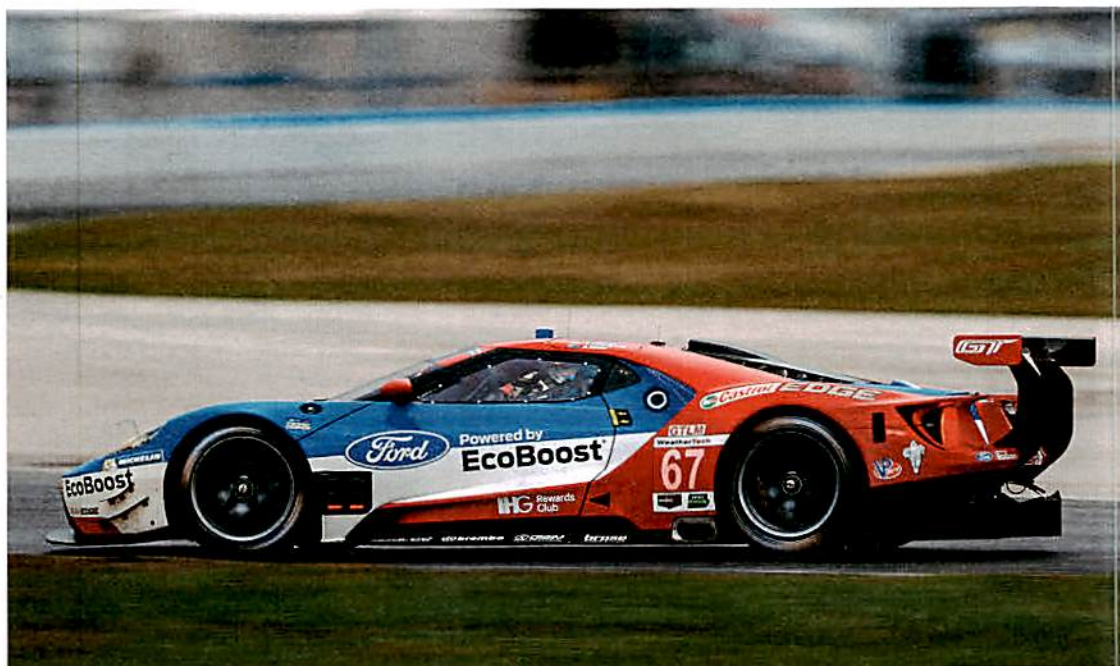
Von: **Andrew Cotton**

**D**as BOP-System in der GTE-Klasse der IMSA-Serie mag über die Jahre an Raffinesse gewonnen haben und mittlerweile die Benchmark im GT-Geschäft repräsentieren, aber das Spiel beim Roar-Test in der IMSA-Serie ist das gleiche geblieben: Die Kunst besteht darin, möglichst langsam schnell zu fahren – und Performance zu verschleiern. Am finalen Testsonntag führte das Ford-Team mit zwei Fahrzeugen die Bestzeitenliste in der GTE-Klasse an, und die IMSA-Offiziellen sahen die Zeit gekommen, Klartext zu reden: In einem Sondermeeting mit allen Herstellern am Sonntagmorgen warfen sie den GTE-Teams vor, bewusst langsam zu fahren – im Vergleich zum Dezember-Test an gleicher Stätte.

## Ford mit Schaltproblemen

Und wie das immer so ist im GT-Geschäft, hatten die Hersteller schon ihre Ausreden parat: Die Bedingungen seien schlechter als im Dezember, die Strecke biete weniger Grip, daher seien die Rundenzeiten langsamer. Blöd nur, dass ausgerechnet Ford noch am Samstagabend offiziell mitteilte, dass die Bedingungen für schnelle Rundenzeiten an diesem Abend fast optimal seien...

Ford, die beim 24h-Rennen Ende Januar gleich mit vier statt bisher zwei Werkswagen an den Start gehen werden, hatte trotz der schnellsten Rundenzeiten so seine kleinen Probleme: Eine neue Schaltsoftware, die helfen sollte, die Drehzahlen besser im



Ex-IndyCar-Pilot Ryan Briscoe legte im Chip-Ganassi-Ford GT mit der Startnummer #67 die Bestzeit vor

**!** Bei Porsche war man nach 3000 Testkilometern in Daytona durchaus zufrieden, auch wenn man in der GTE-Klasse nur die letzten beiden Plätze belegte

optimalen Bereich zu halten, sorgte für Schaltprobleme und einige Standzeiten. Ford-intern gab man zu, mit dem System einen zu aggressiven Entwicklungsweg beschritten zu haben – vermutlich wird man fürs 24h-Rennen wieder auf das alte System zurückwechseln und das neue erst in Sebring einsetzen.

Ein weitere Fokus beim Roar-Test war das Debüt des neuen Porsche 911 RSR. Die Schwaben spuln ihr Testprogramm zwar ohne mechanische Probleme ab, doch die Longruns waren wegen des wechselnden Wetters am

Sonntag beeinträchtigt. Trotzdem spuln die beiden RSR fast 3000 Kilometer ab. Zeitenmäßig belegten die beiden Werks-Elfer nur die Plätze zehn und elf, trotzdem war Marco Ujhasi, Projektleiter Werkssport, zufrieden: „Wir haben alles abarbeiten können und verstehen das Auto jetzt deutlich besser. Dazu hatten wir sehr unterschiedliche Streckenbedingungen: Es war trocken und nass, warm und kalt – genau das, was man für eine gute Rennvorbereitung braucht.“

## BMW mit Reifenthemen

Bei Vorjahressieger Corvette wurde man durch ein Feuer am Fahrzeug mit der Nummer #4 aufgeschreckt, just zu dem Zeitpunkt, als der Schweizer Marcel Fässler hinter dem Lenkrad saß. Offenbar hatte eine leckere Benzinleitung das Feuer im Motorraum ausgelöst, der Schaden war beträchtlich.

Bei BMW und Ferrari war man – trotz guter Rundenzeiten und den Plätzen drei und vier – besorgt über die Konstanz der Longruns der Gegner. BMW kämpft mit zu hohem Reifenverschleiß, bei Ferrari gibt es ein klares Defizit bei den Topspeeds. ■



Platz drei für den besten BMW M6



Corvette: Feuer im Motorraum



Porsche schaffte 3000 Kilometer

**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: 5,3m, Aufbaumaße: 170 x 90 cm, Zuzahlung 1,-€.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann,  
Vertrieb: Beieförderung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorstand), Christina Dohmann,  
Dr. Michael Rätzke, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.



**Carrera  
GO!!!**

**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](http://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](mailto: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 DE77ZZ0000004985, 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](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

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

Der neue Porsche 911 RSR feiert sein Debüt in der GTE-Klasse in Daytona



# Der große Neustart von Porsche

Mit dem neuen GTE-Rennwagen 911 RSR und mehr Aufmerksamkeit für den GT3-Sport setzt Porsche für 2017 ein deutliches Zeichen. GT-Sportchef Frank-Steffen Walliser erklärt die Strategie und die Ziele.

Von: **Marcus Schurig**

**P**orsche feuert im Motorsport im neuen Jahr aus allen Rohren: Neben dem imageträchtigen LMP1-Engagement in der Sportwagen-WM mit dem 919 Hybrid intensiviert die GT-Rennabteilung ihre Anstrengungen auch in den Klassen GTE und GT3. Mit dem komplett neu entwickelten 911 RSR nach GTE-Reglement, der beim 24h-Rennen in Daytona Ende Januar in der IMSA-Serie seine Rennpremiere feiert und der auch in der Sportwagen-WM zum Einsatz kommen wird, sowie dem verstärkten Engagement in der GT3-Klasse – zum Beispiel über werksunterstützte Einsätze in der Intercontinental GT Challenge – stehen die Zeichen quasi auf Sturm.

GT-Rennchef Frank-Steffen Walliser kann sich über mangelnde Arbeit jedenfalls nicht beklagen.

„Unser Fokus liegt 2017 natürlich auf dem Einsatz des neuen RSR-Modells in der IMSA-Serie sowie der Sportwagen-WM“, sagt Walliser. „Damit kehren wir 2017 hier wieder in unseren alten Normalmodus der Doppelgleisigkeit zurück. Der parallele Einsatz in WEC und IMSA ist ein starkes Bekenntnis der Marke Porsche zu dieser Klasse.“

## Verhaltener Optimismus

Die Zielsetzungen mit dem neuen Auto formuliert Walliser realistisch: „Es ist trotz der vielen Testarbeit die erste Saison mit einem komplett neuen Auto, das darf man nicht vergessen. Die GTE-Autos sind komplex, der Wettbewerb ist sehr stark. Wir sind gut vorbereitet und mussten die Lücke, die sich zuletzt aufgetan hatte, schließen, um wieder um Siege kämpfen zu können. Das A und O ist für uns die Wettbewerbsfähigkeit. Natürlich sind Titel und Rennsiege unser Ziel, aber noch mal: Es ist das erste Jahr mit einem neuen Auto.“

Die sieglose WEC-Saison 2016 sieht Walliser nicht nur negativ:

„Das war ein strategisches Investment, auch wenn es manchmal ein wenig wehgetan hat. Damit haben wir die Kontinuität unseres Engagements belegt. Das Ziel war ja auch, dass die GTE-Klasse in der WEC den WM-Titel bekommt – was jetzt ja auch geklappt hat. Das ist jetzt eine echte

**»DER PARALLELE EINSATZ DES RSR IN WEC UND IMSA IST EIN STARKES BEKENNTNIS ZU DIESER KLASSE«**

Frank-Steffen Walliser



GT-Weltmeisterschaft, und das ist ein sehr gutes Zeichen. Mit BMW hat man ab 2018 fünf Hersteller in der Klasse. Die Situation ist sehr positiv im Vergleich zu vor fünf Jahren, als viele schon die Kirchenglocken für die GTE-Klassen läuten hörten.“

Der neue RSR mit Heckmittelmotorbauweise hat bei Tests bereits guten Speed gezeigt. Der Pferdefuß ist die BOP und hier vor allem der faire Ausgleich zwischen den Saug- und Turbomotoren. Walliser ist da optimistisch: „Man kann Sauger und Turbo fair gegeneinander ausgleichen. Die letzte IMSA-Saison hat das ja bewiesen, wo Corvette den Titel mit einem Saugmotor geholt hat. Dazu hat man im ersten Jahr mit den Turbos von Ford und Ferrari einiges gelernt, was man für die zweite Saison beim Reglement und beim Monitoring umsetzen kann. Daher gehe ich davon aus, dass wir mit dem RSR 2017 voll wettbewerbsfähig sein werden, wenn es eine korrekte und faire Einstufung gibt.“

Walliser verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass der neue 911 eine bessere Basis für die BOP liefert: „Generell sind die Voraussetzungen für die BOP

beim 911 RSR mit der neuen Motoreinbaulage besser als früher, weil das Auto und seine Performance besser vorhersehbar sind. Und wenn die BOP korrekt ist, dann wird die Motorfrage über die BOP quasi neutralisiert.“

Auch beim Thema GT3 ist ein stärkerer Push zu erkennen, wie die werksunterstützten Einsätze beim GT3-Weltcup in Macau und bei der Intercontinental GT Challenge in Sepang belegten: „Wir haben das Thema GT3 sozusagen wieder reaktiviert. Das Feld ist hart umkämpft, und wir haben ein halbes Jahr gebraucht, um es bei uns neu zu kalibrieren. Die Herausforderungen sind komplex, denn es gibt unterschiedliche Reglements und Reifen, auch bei Teams und Fahrern gibt es sehr große Unterschiede.“

### Thema GT3-Werkseinsätze

Das macht den Job für die BOP nicht einfacher: „Es ist oft nicht leicht zu bestimmen, welche Aspekte für die Performance den Ausschlag geben: Was ist das Auto, was das Team, und was die BOP?“ Werkseinsätze sind im Gegensatz zu früher nun durchaus vorgesehen: „Ab und zu muss

man über Werkseinsätze auch im GT3-Sport zeigen, dass es geht, ohne dabei die Kunden bloßzustellen. Es wird nur sporadische Werkseinsätze mit dem GT3 R geben, auch um Championate punktuell zu unterstützen.“

Der Start beim 12h-Rennen in Bathurst im Februar könnte andeuten, dass Porsche die volle Saison in der Intercontinental GT Challenge bestreiten wird – zu der ja auch das 24h-Rennen in Spa gehört. Auch wenn Walliser hier noch ein wenig auf die Bremse tritt: „Das haben wir final noch nicht entschieden, man kann sich halt nicht alles leisten. Natürlich ist Spa immer ein Thema, und wir reden auch mit unterschiedlichen Kunden über das Thema 24h-Rennen Spa.“

Der Draht zu GT-Promoter Stéphane Ratel und seiner Organisation SRO hat sich deutlich entspannt, was sich an der positiven Sicht zur BOP in den von Ratel gesteuerten GT-Serien ablesen lässt: „Wenn ich mir anschau, was SRO macht, dann sehe ich einen großen Einsatz, viel Akribie, und das Bemühen um Fairness. Man muss bei der BOP generell unterscheiden

**»DAS ZIEL DER GT-KONVERGENZ-GESPRÄCHE MUSS SEIN, DASS ES NUR EIN GT-AUTO GIBT. SO KÖNNTE MAN DIE KOSTEN KLAR REDUZIEREN«**

Frank-Steffen Walliser

zwischen dem Bemühen um ein Ergebnis und dem Ergebnis. Bei der SRO sehe ich ein großes Bemühen, denn an der BOP hängt der Erfolg ihrer Serien – die BOP ist ein Teil ihres Geschäftsmodells.“

Der gute Kontakt hat sich über das GT4-Thema zusätzlich intensiviert. Eine Klasse, die komplett von Ratel und der SRO-Organisation gesteuert wird: „Die Klasse hat ein großes Potenzial für die Zukunft. Das Entscheidende ist, dass diese Fahrzeuggattung günstig bleibt, denn das ist der Kern der Klasse. So ein GT4-Auto ist ein wirklich lukratives Angebot. Das Auto kostet voll homologiert

160000 Euro. Dazu sind die Unterhaltskosten niedrig, die Motoren und Getriebe halten ewig.“

Porsche hat vom Cayman GT4 im abgelaufenen Jahr 421 Rennautos produziert! Sorgen, der „kleine“ Cayman könnte von den neuen Zugängen anderer Marken leistungsmäßig überrannt werden, sieht Walliser nicht: „Da gibt es die klare Zusage, dass das nicht passieren wird.“

Auch die Zukunft des GT-Sports sieht Walliser in Anbetracht der neuen Konvergenzgespräche positiv: „Aus unserer Sicht sollte am Ende des Prozesses ein GT-Auto stehen. Werksport und Kundensport können über die Fahrer-Kategorisierung getrennt werden: Im Kundensport sitzen auch Amateure auf den Autos, beim Werksport reine Profiteams. Der größte Kostenfaktor ist der Einmal-Aufwand bei der Konstruktion und Entwicklung eines GT-Autos. Wenn man nur ein GT-Auto baut, kann man die Kosten reduzieren, weil es umso billiger wird, desto mehr gleiche Teile man verwendet. Um das zu erreichen, müssen halt die anderen Hersteller jetzt auch über ihren Schatten springen.“ ■



In der GT3-Klasse plant Porsche mit sporadischen Werkseinsätzen

# Die IMSA und die BOP-Herausforderungen



IMSA-Direktor Geoff Carter ist für die Balance of Performance in allen Fahrzeugklassen des Feldes verantwortlich

Das Thema BOP spielt in der IMSA-Serie in allen Fahrzeugklassen eine dominante Rolle: Bei den Prototypen müssen die DPI-Fahrzeuge gegen die LMP2-Wagen gebalanced werden, und in der GTE-Klasse kämpfen fünf Hersteller mit sehr unterschiedlichen Motorkonzepten gegeneinander. BOP-Experte Geoff Carter ist zuversichtlich, dass er das Feld trotzdem in den Griff bekommen wird.

Von: **Andrew Cotton**

**D**er meistgefragte Mann beim Saisonvortest der IMSA-Serie in Daytona war wieder einmal Geoff Carter. Er verantwortet den BOP-Prozess, und die BOP ist in allen Klassen das beherrschende Thema. Zwar etablierte die IMSA-Serie in der Saison 2016 ein hochwissenschaftliches Einstufungssystem, das von allen Seiten nur Lob er-

hielt, trotzdem verschärfen sich die Herausforderungen für 2017 noch einmal: Weil in der Prototypenklasse die amerikanischen DPI-Wagen gegen die europäischen LMP2-Autos antreten, müssen hier gleich zwei neue Konzepte gebalanced werden. In der GTE-Klasse steht mit dem Porsche 911 RSR ein komplett neues Auto am Start – es gibt also viel Spielraum für Diskussionen.

## Performance Management

„Ich bin zuversichtlich, dass wir mit unserem etablierten System das Feld auch 2017 gut im Griff haben werden“, sagt Geoff Carter. „Allerdings wird es nie ganz möglich sein, die Werksteams in der GTE-Klasse unter Kontrolle zu bekommen, das haben wir auch wieder beim Saisonvortest beobachten können.“ Um keine nachteiligen BOP-Entscheidungen heraufzubeschwören, betreiben alle GT-Teams „Performance Management“, sprich, sie arbeiten mit Zielrundenzeiten, die die Piloten unter keinen Umständen unterschreiten sollten.

Carter verweist darauf, dass die Werksteams den BOP-Machern überlegen sind: „Diese Werksteams kümmern sich um

zwei Fahrzeuge – wir müssen die Performance in fünf Fahrzeugklassen mit insgesamt 55 Autos unter Kontrolle bekommen.“

„BOP im Motorsport ist unweigerlich mit Performance Management verbunden“ erklärt Carter. „Ich würde mich lächerlich machen, wenn ich hoffen würde, dass die Teams hier ihre wahre Performance auf den Tisch legen. Weil sie sich in der Regel nur um zwei Autos kümmern, können sie auch sehr viel Zeit auf das Performance Management verwenden.“

Immerhin hat man das System auf einen hohen Stand gebracht: „Die Teams haben heute weniger Werkzeuge zur Verfügung als früher, um ihre wahre Performance zu verschleiern. Unser Prozess ist viel detailreicher und präziser als früher, wir haben mehr Daten und dringen schneller zum Performance-Kern der GT-Autos vor.“

Carter ist sich bewusst, dass die Teams bei einem Test nicht das volle Potenzial zeigen. „Aber wenn sie das nicht tun, und sie kommen dann, um mit uns über die BOP zu diskutieren, dann fällt das Gespräch auch ziemlich kurz aus.“ Beim Roar-Test hat die

IMSA den GT-Herstellern noch mal klargemacht, dass sie die aktuelle Rundenzeiten-Performance nicht als reale Basis betrachten. Damit sind durchaus auch noch Überraschungen bei den Einstufungen für das 24h-Rennen Ende Januar möglich.

Die IMSA hat in diesem Jahr beim BOP-Team nochmals nachgelegt: Insgesamt zehn Leute kümmern sich nun während der Test-Sessions und später bei den Rennen um die Daten, mittlerweile sitzen auch zwei Aero-Spezialisten mit an Bord. Bosch entsendet als Lieferant des Data-logger-Systems drei Mitarbeiter in diese BOP-Taskforce.

## BOP als reaktives System

Was der IMSA-Serie im GT-Bereich hilft, ist der Umstand, dass die letztjährigen Fahrzeuge nahezu unverändert am Start stehen. „So haben wir extrem viele Daten, und die Entwicklungskurve flacht deutlich ab“, sagt Carter. Diskussionen um die BOP wird es nach seiner Ansicht trotzdem immer geben: „Die BOP ist ein reaktiver Prozess: Wie reagieren auf eine gezeigte Performance – das ist aber niemals die wahre Performance!“

## Eintrittsgeschenke für LMP1-Einsteiger

Neue Hersteller, die in die LMP1-Klasse der Sportwagen-WM einsteigen, bekommen in Zukunft per Sondergenehmigung in den ersten zwei Jahren erhebliche Erleichterungen zugestanden.

Im Bemühen, möglichst schnell einen Ersatz für den LMP1-Aussteiger Audi zu finden, haben ACO und FIA im Zusammenspiel mit den beiden weiterhin vertretenen Herstellern Porsche und Toyota nun zu drastischen Maßnahmen gegriffen: Neueinsteiger dürfen im ersten Jahr ohne Limitierung testen und bekommen 150 Prozent der Windkanalstunden der LMP1-Gegner zugestanden. Dazu dürfen sie in den Rennen mehr Reifen verwenden und über die laufende Saison

mehr Motoren zum Einsatz bringen. Und zu guter Letzt bekommen sie auch noch mehr Benzin und einen höheren Kraftstoffdurchfluss zugestanden, um sie auf das Wettbewerbsniveau der etablierten Konkurrenz zu bringen. Auch im zweiten Jahr darf ein Neueinsteiger noch Sonderrechte in Anspruch nehmen.

Im WM-Fahrerlager wird die Maßnahme zwar insgesamt sehr kritisch bewertet, aber letztlich sind sich auch alle darüber einig, dass man sich ohne diese Maßnahmen noch schwerer tun dürfte, einen dritten Hersteller zu einem Einstieg in die LMP1-Klasse zu bewegen. Das ursprüngliche Konzept des LMP1-Technikreglements hatte eigentlich vorgesehen, dass es solche BOP-ähnlichen Maßnahmen unter keinen Umständen geben sollte – jetzt fielen die Verantwortlichen aber doch um.

## Reifenspezifikation: Kein Wechsel erlaubt

In den vergangenen beiden Jahren sorgten Wechsel der Reifenspezifikation in der laufenden IMSA-Saison für Ärger in der GTE-Klasse. Jetzt ist ein Wechsel ausgeschlossen.

2015 sorgte die Einführung des sogenannten Low-Energy-Reifens von Michelin für ein riesiges Tohuwabohu im GTE-Feld: Porsche und Ferrari profitierten, der Rest der GTE-Klasse kam unter die Räder. 2016 passierte das Gleiche noch einmal: Wieder wurde die mühsam austarierte BOP durch einen Wechsel der Reifenspezifikation durcheinandergewirbelt.

Dem hat die IMSA jetzt einen Riegel vorgeschoben: Bei einem Reifentest in Road Atlanta Ende Oktober konnten alle Hersteller die verfügbaren Reifen von Mi-

chelin testen und mussten bis Anfang November bestimmen, welche Varianten der Mischungen Medium, Medium Cold und Medium Hot sie in der Saison 2017 verwenden wollen.

„Der Reifen allein kann für Performance-Streunungen im Bereich von 1 bis 2 Prozent verantwortlich sein, daher haben wir einen Wechsel jetzt unterbunden,“ so der BOP-Experte der IMSA, Geoff Carter.



GTE: Strenge Reifenregeln für 2017

# Debüt des Acura GT3 NSX

Beim Daytona-Vortest stand auch ein neuer GT3 im Fokus: Der von der amerikanischen HPD-Sparte gebaute Acura GT3 NSX.

Von: **Andrew Cotton**

**D**ie Rundenzeiten spielen im Moment noch keine Rolle – noch nicht!“ Stephen Eriksen, COO und Vice President von Honda Performance Development (HPD), nahm das Debüt seines neuen Babys Acura GT3 NSX beim IMSA-Vortest locker, aber nicht auf die leichte Schulter: „Für uns ist das ein extrem wichtiges Projekt.“

Die Wichtigkeit wird unter anderem dadurch illustriert, dass sogar Techniker aus dem japanischen Entwicklungszentrum in Utsunomiya zugegen waren. „Der Experte für die Lenkung ist extra aus Japan angereist, um uns hier vor Ort zu unterstützen“, erzählt Eriksen. Der neue Acura GT3 NSX wird Ende Januar

in Daytona seine Rennpremiere feiern – unter anderem deshalb in Amerika, weil die Honda-Tochter HPD den Großteil der Entwicklungsarbeit geleistet hat.

„Eigentlich wollten wir ja ein GT3-Hybrid-Rennauto bauen, aber leider ist die Zeit wohl noch nicht reif dafür“, so Eriksen. Der HPD-Chef hofft aber, dass man das Projekt spätestens 2020 oder 2021 umsetzen kann – wenn die Reglements für Hybridtechnik geöffnet werden könnten.

Seit über einem Jahr werkelt HPD an dem neuen GT-Rennwagen. „Die Homologation erfolgt ja nun schon im Vorjahr, sodass wir zum Beispiel unterschiedliche Aero-Kits für den FIA-Einstufungstest in Ladoux schon im September 2016 parat haben mussten“, erklärt Eriksen.

Weil das Straßenauto über einen Hybridantrieb verfügt, war der Umbau in ein GT3-Auto eine große Aufgabe: „Hybridautos haben für gewöhnlich einen kleinen Tank. Im Rennsport braucht man aber einen großen Tank – wir hatten zahlreiche Probleme dieser Art zu lösen“, so Eriksen.

Dafür hielt sich der Aufwand beim Motor in Grenzen: „Wie im GT3-Sport üblich ist das eigentlich ein Serienmotor, den wir so vom Band aus Ohio angeliefert bekommen. Die größte Änderung war die Umstellung auf eine Renn-ECU.“ Vor dem ersten

Einsatz muss noch die Homologation abgeschlossen werden. „Das wird knapp, aber wir bekommen es hin“, so Eriksen – um dann die Erwartungen zu dämpfen: „Es ist hart, mit einem neuen GT-Auto gleich in ein 24h-Rennen gehen zu müssen.“



Der Acura GT3 NSX wird 2017 in der GTD-Klasse der IMSA-Serie starten

# Das große Favoriten



Nasser Al-Attiyah (Toyota) und Carlos Sainz (Peugeot) sind nach Unfällen schon wieder zu Hause. Toyota-Mann Giniel de Villiers sowie die beiden Mini-Fahrer Mikko Hirvonen und Yazeed Al-Rajhi liegen im Kampf um den Sieg schon beinahe aussichtslos zurück. Nur Toyota-Neuzugang Nani Roma kann den führenden Peugeot noch gefährlich werden – unter normalen Umständen. Aber was ist bei der Dakar schon normal?

Von: **Claus Mühlberger**

**S**o müssen sich römische Feldherren gefühlt haben, wenn sie siegreich nach Rom zurückkamen und ihrem

Kaiser stolz vermelden konnten: „Ave Caesar, melde gehorsamst, eine neue Provinz ist erobert!“ Einen richtigen Triumphbogen hatte man in der bolivianischen Hauptstadt La Paz zwar nicht aufgebaut, als die Dakar-Karawane vom 4000 Meter hoch gelegenen El Alto in die Hauptstadt hinunterrollte. Auf 30 Kilometer säumten jedoch hunderttausende, eifrig Fähnchen schwingende Bolivianer die Straßen. Es ging zu wie auf einer Berg-Etappe der Tour de France: Frenetischer Jubel vermischt mit wild hupenden Autos, im Stand aufheulenden Motoren und trillerpfeifenden Polizisten am Rande des Nervenzusammenbruchs.

## Präsident auf dem Podium

Auf einem Podium in der Stadtmitte schüttelte Staatspräsident Evo Morales jedem Einzelnen die Hände. Per Twitter erklärte er die Dakar zu einem „Fest der Einheit“, und er sah das „große Vaterland auf dem richtigen Weg zu



Die Dakar 2017 leidet unter dem extremen Wetter. Auf die unglaubliche Hitze in Argentinien – bis zu 44 Grad – folgte der Dauerregen in Bolivien. Eineinhalb Etappen wurden daher abgesagt.

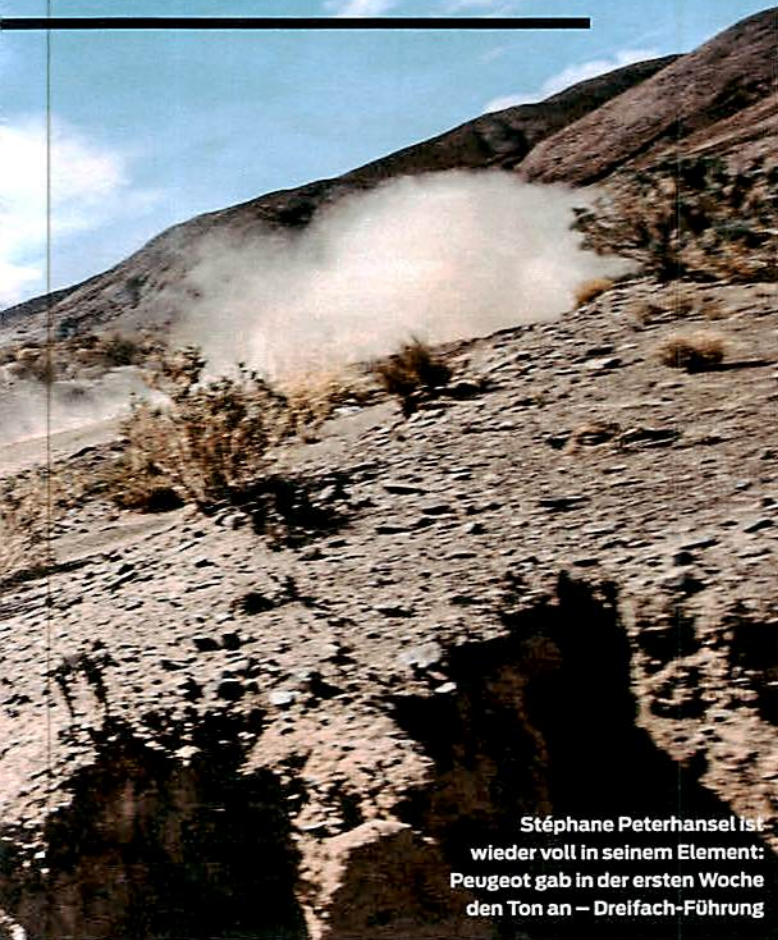
Freundschaft und Tourismus.“ „Página Siete“, die wichtigste Tageszeitung des Landes, publizierte anderntags eine 16-seitige Sonderbeilage mit dem Titel „Maravilloso!“ – „Großartig!“

Subtrahiert man nun in der Dakar-Zwischenbilanz den sehr sympathischen, jedoch völlig überzogenen südamerikanischen

Pomp und Schwulst, bleibt nicht viel Positives übrig. Okay, Gott sei Dank gab es keinen wirklich üblen Unfall mit lebensgefährlich Verletzten. Aber wenn man sich vor Augen führt, dass die Spitzengruppe nach sechs Rallye-etappen gerade mal 14 Stunden reine Fahrtzeit (auf den Sonderprüfungen) zusammengebracht hat, sieht man, wo es klemmt.

Wegen des Regenwetters musste die fünfte Etappe um die Hälfte gekürzt werden, der nächste Tag fiel gleich ganz aus, auch wegen der Überschwemmungen. Dabei zeigt im Vorhinein jede Klimatabelle: Es ist sehr wahrscheinlich, dass es in Bolivien im Januar heftig regnet. Dass man trotzdem zum dritten Mal in Folge ins Hochland der Anden fuhr, liegt an einem Mangel an Alternativen. Sowohl Chile als auch Peru winkten ab, als der Veranstalter ASO seine üblichen finanziellen Forderungen stellte. „Da geht es um bis zu acht Millionen Euro pro Land“, glaubt der

# sterben



Stéphane Peterhansel ist wieder voll in seinem Element: Peugeot gab in der ersten Woche den Ton an – Dreifach-Führung



Sébastien Loeb: bei Halbzeit nur eine Minute hinter Leader Peterhansel

Mini-Teambesitzer Sven Quandt. „So macht der Veranstalter ASO die Rallye kaputt. Eigentlich kann man auf Chile und Peru nicht verzichten. Denn dort ist es trocken, und es gibt sehr viel Sand.“

Wohl um das Loch in der ASO-Kasse zu stopfen, kam Paraguay ins Spiel. Dort stand dann eine

Prüfung auf dem Programm, kümmerliche 39 Kilometer lang. Bis zum Start der nächsten Stage mussten die Teilnehmer dafür bei mörderischer Hitze – mehr als 40 Grad – fast 1000 Kilometer durch die öde argentinische Pampa zuckeln. Kein Wunder, dass sich bei vielen Startern die Begeisterung in Grenzen hielt.



RED BULL

De Villiers im Pech. Dank Roma hatte Toyota bei Halbzeit aber noch Chancen



X-RAID

Mini musste ordentlich Federn lassen: Mikko Hirvonen als Fünfter in La Paz

! Ein knifflig zu findender Waypoint sorgte am fünften Tag für böses Blut im Biwak. Nur die drei Peugeot und Toyota-Mann Nani Roma fanden den Kontrollpunkt zügig. Alle anderen irrten ewig umher. Mini-Chef Sven Quandt fragte sich: Hatten andere Teams etwa Insider-Informationen?

Auch sportlich war die Dakar bislang für viele eine Enttäuschung. Drei Peugeot, Stéphane Peterhansel, Sébastien Loeb und der diesmal extrem starke frühere Motorrad-Champion Cyril Despres, lagen bei Halbzeit vorn, und sie hatten (außer sich selbst) nur noch einen seriösen Gegner: Nani Roma, der von Mini zu Toyota

gewechselt war, folgte dem Franzosen-Trio mit nur fünf Minuten Rückstand.

Auf Platz 5 folgte Minis Nummer-1-Fahrer Mikko Hirvonen. Der Finne hat aber auf den erneut souverän fahrenden Peterhansel schon 42 Minuten Rückstand. „Da kann man nicht mehr ernsthaft an den Sieg glauben“, sagt Sven Quandt. Einen Großteil von Hirvonens Verspätung machte aus, dass sein Beifahrer, der extrem erfahrene Franzose Michel Périn, einen versteckten Wegpunkt partout nicht finden konnte. Andere Topteams hatten das gleiche Problem: Giniel de Villiers und Dirk von Zitzewitz irrten ebenso ratlos umher wie Orlando Terranova und Andreas Schulz.

Nur die drei Peugeot und Roma hatten hier keine Probleme. Das bereitete den Boden für Verschwörungstheorien. „Ich weiß, dass Peugeot zwei wichtige Leute von der ASO abgeworben hat“, sagte Sven Quandt. Seiner Meinung nach sei es möglich, dass diese wichtige Insider-Informationen mitgebracht hätten.

Bleibt noch festzuhalten, dass die ehemaligen Dakar-Sieger Nasser Al-Attiyah (Toyota) und Carlos Sainz (Peugeot) nach heftigen Unfällen die Heimreise antreten mussten. ■

# Stress-Job in der Pampa

Drei Deutsche gehören zu den besten Copiloten der Welt: Andreas Schulz, Dirk von Zitzewitz und Timo Gottschalk schlugen sich mit ihren Fahrern bislang eher schlecht als recht.

Von: **Claus Mühlberger**

**M**an kann nicht sagen, dass das Autoland Deutschland bei der Dakar-Rallye überrepräsentiert ist. In der Autoklasse wird die schwarz-rot-goldene Flagge nur von vier Männern hochgehalten: Dem ambitionierten Privatfahrer Stephan Schott (siehe separate Story) sowie den drei Profi-Copiloten Andy Schulz, 61, Dirk von Zitzewitz, 48, sowie Timo Gottschalk, 42.

Yazeed Al-Rajhi/Timo Gottschalk mussten sich schon am vierten Tag von ihren Siegeshoffnungen verabschieden, weil in der wahrhaft atemberaubenden Höhe der Anden die Gesundheit des Saudi nicht mitspielte. Völlig entkräftet kippte Al-Rajhi auf der Verbindungsetappe zur bolivianischen Grenze aus dem schwarzen Mini. Er klagte über massivste Kopfschmerzen und über arge Übelkeit: „So kann ich keinen Meter mehr fahren.“ Timo Gottschalk schlug vor: „Dann tauschen wir die Plätze. Wir schaffen das schon.“ Die Antwort: „Oh nein, dann wird alles nur noch schlimmer.“

Für die Einheimischen war der Fall sofort klar: akute Höhenkrankheit. Sauerstoff aus der Flasche päppelte den maladen Saudi kurzfristig wieder etwas auf, doch sein Entschluss stand fest: „Wir hören auf.“ Timo Gottschalk fuhr den Mini die restlichen 120 Kilometer ins Etappenziel nach Tupiza/Bolivien, mit dem MSa-Reporter auf dem Beifahrersitz, während Al-Rajhi im Presse-Mini am erfrischenden Sauerstoff schnüffelte. „Klar ist es enttäuschend“, brummte Gottschalk. „Wir hätten eine gute Chance gehabt, aufs Podium zu fahren. Aber da kannst du nix machen.“

Am nächsten Tag war Al-Rajhi wieder fit, die Kommissare hatten



Der Mini John Cooper Works Rally von Al-Rajhi/Gottschalk an der argentinisch-bolivianischen Grenze

das Auto aber disqualifiziert. Al Rajhi/Gottschalk können dennoch jetzt erstmal weiterfahren, weil das Mini-Team Berufung einlegte. Die Mini-Crew fungiert jetzt im zweiten Teil der Rallye als schneller Service, falls einer ihrer Mini-Kollegen Probleme bekommt.

Von Podiumsränigen können auch Schulz und von Zitzewitz wohl nur noch träumen. Zur Halbzeit in La Paz duelliert sich das Mini-Duo Orlando Terranova/Schulz mit der Toyota-Crew Ginie de Villiers/Dirk von Zitzewitz um Platz 7 – mit mehr als einer Stunde Rückstand auf Spitzenreiter Stéphane Peterhansel.

Der manchmal etwas brummig wirkende Schulz, bärenstark von Statur und Psyche, kommt gut aus mit seinem Fahrer Orlando Terranova, einem Piloten, der für seine extrem kurze Zündschnur bekannt ist. „Passt scho“, meinte der Münchner.

Für die Hilux-Mannschaft Ginie de Villiers/Dirk von Zitzewitz lief es in der ersten Woche ziemlich unrund. Auf der Hitze-Etappe nach Jujuy verloren sie eine Stunde, weil der Benzinerver-8 plötzlich stoppte. „Wir mussten eine Pumpe wechseln“, be-

richtete de Villiers. „Es war gar nicht so leicht, den Übeltäter zu finden. Der Hilux hat sechs Pumpen.“ Eine weitere halbe Stunde ging flöten, weil die beiden eine halbe Ewigkeit lang nach einem vertrackten Waypoint suchen mussten – so wie viele andere Crews auch. ■



Drei deutsche Beifahrer waren mit Siegeshoffnungen in Asunción/Paraguay gestartet. Doch alle drei mussten schon früh Rückschläge verkraften: Terranova/Schulz und De Villiers/Von Zitzewitz duellieren sich um Rang 7. Al-Rajhi/Gottschalk liegen aussichtslos zurück.



Andreas Schulz, Co von Terranova



Timo Gottschalk, Co von Al-Rajhi



Dirk von Zitzewitz, Co von De Villiers

## Der seltsame Elektro-Exot

Mit Elektro-Power durch die Wüste: Brillanter Geniestreich von Ariel Jatón oder doch nur ein mauer PR-Gag?

Mit einem reinen Elektroauto durch die Wüste zu fahren – auf diese verwegene Idee muss man erstmal kommen. Ariel Jatón setzte seinen Plan um. Bereits zum dritten Mal nimmt der Argentinier an der Dakar-Rallye teil. Bei Halbzeit rangiert Jatón auf Rang 63. Damit ist er Drittlletzter, mit 44 Stunden Rückstand auf Spitzenreiter Peterhansel, der für die gleiche Strecke gerade mal 14 Stunden benötigte. Ein großer Teil dieses Rückstands erklärt sich aus der geringen

Reichweite des 250 Kilowatt starken Acciona. Eine Batterieladung reicht für 150 bis 250 Kilometer. Dann muss Jatón jeweils ein Stündchen Pause machen und an eigenen, dieselbetriebenen Lade-stationen die Batterien nach-laden. Auf Verbindungsetappen hängt der Acciona oft am Seil des Team-Trucks. Dieses Experiment ist halt nur ein PR-Gag. ■ CM



Acciona-Prototyp mit E-Antrieb

## Schott mit Kämpferherz

Der deutsche Privatfahrer Stephan Schott und sein neuer Beifahrer Paulo Fiuza trotzen tapfer allen Widrigkeiten.

Einen Tag vor dem Start hing Stephan Schott noch am Tropf. Eine Lebensmittelvergiftung hatte den 64-Jährigen in Asunción aus dem Sattel gehoben. Selbst die geliebten Gauloises schmeckten Schott nicht mehr: „Ich habe heute nur drei Stück geraucht.“

Schott rappelte sich auf und fuhr bislang eine fast fehlerfreie Rallye. Mit dreieinhalb Stunden Rückstand rangiert er bei Halbzeit auf dem 17. Rang. Weil sein langjähriger Stammpilot Holm Schmidt aus beruflichen

Gründen verhindert war, tat sich Schott mit dem erfahrenen Portugiesen Paulo Fiuza zusammen. „Das klappt super“, strahlt der stets gut gelaunte Schott. „Paulo will sogar oft, dass ich etwas mehr pushe. Er ist ein richtiger Coach für mich.“ Ein Problem gab es doch: Im verschlammten Biwak von Oruro verlor Schott seinen Reisepass. ■ CM



Stephan Schott: zäher Mini-Pilot

# Zwei Holländer essen Staub

Die Zwillinge Tim und Tom Coronel sind keineswegs unzertrennlich. Mit zwei niedlichen Einsitzer-Buggys gingen die beiden Holländer ins Rennen. Trotz vieler Probleme schafften es beide nach La Paz, allerdings mit großem Rückstand.

Von: **Claus Mühlberger**

**S**trömender Regen? Oder 44 Grad im Schatten? Egal. Tim und Tom Coronel haben meist prächtige Laune, und sie dokumentieren dies mit einer Unzahl von Selfie-Videos. Das ist bewundernswert, denn die Coronel-Zwillinge, 45, haben einen mühseligen Weg gewählt. Sie starten mit zwei heckgetriebenen Eigenbau-Buggys.

In der Nennliste sind die Coronel-Vehikel als Suzuki Swift GL verzeichnet. Doch mit dem japanischen Kleinwagen haben die Buggys nicht viel zu tun. Der 240 PS starke Motor stammt zwar von Suzuki, aber aus einem Motorrad. Und eben mit Antrieb auf die Hinterräder.

Der Coronel-Swift sieht nicht nur nett aus – er hat auch noch

ein anderes Feature aufzuweisen: den Motorsound. Der hoch drehende Hayabusa-Vierzylinder mit 1350 Kubik klingt nach reinrasigem Rennmotor. Im Dieselgebrumme der Mini und Peugeot eine wahre Wohltat für die Ohren der Fans.

Der Umstand, dass die nur 780 Kilo schweren Rallye-Flöhe ohne Frontscheibe fahren, ist gleichermaßen Freude und Fluch, je nach Wetterlage. Im argentinischen Backofen war die Kühlung durch den Fahrtwind höchst willkommen. In den Schlammkuhlen Paraguays und im kalten boli-

vianischen Dauerregen verwandelten sich die Coronel-Vehikel allerdings schnell in Fango-Badewannen.

Für Tim Coronel ist es die zehnte Dakar in Folge. Im letzten Jahr kam er als 35. der Gesamtwertung ins Ziel, ein stolzer Erfolg. „Tom ist für Asphaltrennen gemacht, ich für den Sand“, sagt Tim Coronel, in dessen Firma die Buggys gebaut werden.

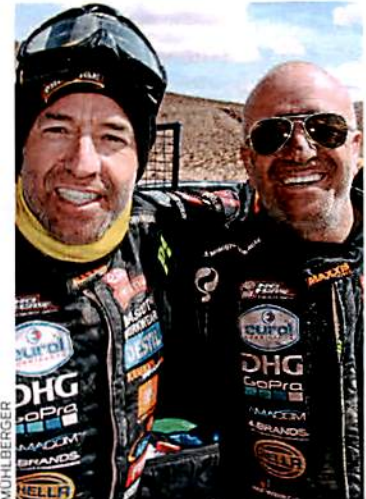
2009 sind die Coronels einmal zusammen die Dakar gefahren – und mit ihrem Bowler auf Platz 70 gelandet. Seither lautet das große Ziel: „Wir wollen beide

zusammen im Ziel ankommen.“ In der ersten Hälfte der diesjährigen Rallye haben sowohl Buggy-Baumeister Tim als auch Tourenwagen-WM-Pilot Tom mit allerlei Problemen (Torque-Limiter, Kupplung, Batterie) schon viel Zeit verloren.

Beide sind aber noch in der Wertung. „Ich hasse die Dakar, und ich liebe die Dakar“, sagt Tom Coronel oft. „Es kommt ganz darauf an, wann man mich fragt.“ Als er wegen einer kaputten Batterie erst um sieben Uhr morgens ins Biwak nach La Paz kam, hatte wohl der Hass die Oberhand. ■



Die Buggys von Tim und Tom Coronel firmieren in der Nennliste als Suzuki Swift GL, sind aber Eigenbauten mit Hayabusa-Motor und Heckantrieb



Zwillinge als Solisten: Tom und Tim Coronel bei der Dakar

# „Das Timing war sehr unglücklich“

Citroën-Sportchef Yves Matton spricht im Interview darüber, warum ihm der VW-Rückzug gar nicht schmeckt, warum er den amtierenden Weltmeister nicht zurückgeholt hat und warum er nicht WM-Favorit sein will.

Von: **Markus Stier**

**Ende 2015 ist Citroën aus der Rallye-WM ausgestiegen, um nun wieder zurückzukehren. Wer hat eigentlich dafür plädiert und wer entschieden?**

YVES MATTON:

Die Pause war meine Idee. Im Spätsommer 2015 habe ich angefangen darüber nachzudenken. Gegen Ende Oktober wurde es dann beschlossen. Für mich war das von Anfang an der einzige Weg, um bei einer Rückkehr gut vorbereitet zu sein.

**Es schien zeitweilig so, als wäre die Fortsetzung des Rallye-Engagements zugunsten der Tourenwagen-WM ernsthaft in Gefahr...**

Ja, wir sollten zum Amtsantritt von Carlos Tavez vor zwei Jahren ein mittelfristiges Programm vorstellen. Damals gab es Zweifel am Rallye-Thema, und es hätte theoretisch auch in Richtung WTCC laufen können.

**Warum kam es doch anders?**

Es passte einfach alles zusammen. Die neuen Regeln mit attraktiveren Autos, ein neues Kompaktmodell mit dem C3, das vorhandene Budget und schließlich unsere lange Historie im Rallye-Sport sprachen dafür.

**Wenn Sie auf die WTCC-Ära zurückblicken: War es ein Fehler, sich Sébastien Loeb zuliebe in dieses Projekt reinziehen zu lassen?**

Es ist richtig, dass zuerst Sébasti-

en Loeb das Thema auf den Tisch gebracht hat, aber zugleich hatten wir mit dem Elysée ein neues Modell, das ein positives Image brauchte. Das Auto war wichtig für den asiatischen Markt, und die WTCC fuhr im Gegensatz zur WRC in China. Das sprach klar für das Tourenwagen-Thema.

**Sie haben 2015 klargemacht, dass es ohne eine Rallye China kein Citroën-Rallye-Engagement mehr gäbe. Der chinesische WM-Lauf ist 2016 gescheitert und wird auch 2017 nicht stattfinden. Ist das nun ein Problem?**

Viele haben meine Aussage falsch interpretiert. Mir ging es nie um einen exakten Zeitplan. Es ging um eine langfristige Perspektive, eine ordentliche Rallye mit möglichst viel Publikum und einen Vertrag für mehrere Jahre.

**In der WTCC hat Citroën ohne Konkurrenz großen Aufwand betrieben. Wäre es nicht sinnvoller gewesen, Ressourcen wieder in Richtung Rallye zu verlagern? Schließlich fiel ihr Team gegen VW immer mehr zurück.**

Unsere Priorität lag damals ganz offiziell eindeutig beim Tourenwagen-Thema. Ich finde aber, gemessen am Budget, das wir für die Rallye-WM übrig hatten, haben wir in diesen Jahren dennoch einen guten Job gemacht.

**Es ging also nur darum, einen Fuß in der Tür zu halten?**

So habe ich es gesehen, und so konnten wir Kontakt zur Szene halten und auf Ballhöhe bleiben. Wer weiß, ob wir je zurückgekommen wären, wenn wir damals die Rallye-Abteilung geschlossen hätten.

**Warum haben Sie denn trotz der Konzernpolitik daran festgehalten?**

Weil ich nach wie vor der Meinung bin, dass die Rallye-WM hinter der Formel 1 die zweit-

wichtigste Automobilmeisterschaft ist. In Sachen Preis-Leistungs-Verhältnis ist die WRC unschlagbar. Wir erreichen vor Ort ein großes Publikum, und es ist eine globale Serie. Wir wollen global aufgestellt sein, also ist es der richtige Platz für uns. Und der Geldeinsatz ist überschaubar. Da werden in der Formel 1 ganz andere Summen bewegt.

**Bei der Konzernschwester Peugeot hat man damit Erfahrung und beschlossen: Nie wieder...**

Die Formel 1 ist sicher auch eine gute Investition, aber nur, wenn du über so große Summen verfügst, dass du auch oben mitspielen kannst.“

**Wenn wir gerade von Investitionen reden: War Sébastien Ogier einfach zu teuer?**

Ganz ehrlich? Ich weiß es nicht mal. Wir haben gar nicht erst über Geld geredet.

**Ernsthaft?**

Natürlich wäre Ogier ein sehr guter Botschafter für unsere Marke, nicht zuletzt auch deshalb, weil er ja eine Vergangenheit mit der Marke Citroën hat.

**Also?**

Zunächst mal muss ich dazu sagen, dass wir sehr enttäuscht sind, dass VW nicht mehr dabei ist. Der Ausstieg kam zum schlechtesten Zeitpunkt. Ich mei-

ne, wo wir gerade zurückkehren und wir die neuen Autos haben. Wir hätten uns gern mit VW gemessen. Und was Ogier betrifft, war das Timing auch sehr unglücklich, weil wir gerade eine Strategie festgelegt hatten, dass wir etwas mit jungen Fahrern aufbauen wollen.

**Man kann doch das eine tun, ohne das andere zu lassen...**

Es wäre sehr schwierig geworden, ein viertes Auto einzusetzen – nicht nur finanziell, sondern auch, was die Teileversorgung betrifft.

**Und wenn Breen und Lefebvre sich 2017 das dritte Auto geteilt hätten?**

Dann hätten wir unsere Strategie aufweichen und die Abmachungen mit ihnen brechen müssen. Wenn wir die Nachricht vom Rückzug der Dominatoren der letzten Jahre noch vor Korsika im Oktober gehabt hätten, wäre vielleicht noch etwas möglich gewesen, aber so kam sie zu spät.

**Die Dominatoren waren der Meinung, dass Ihr Team 2017 der härteste Gegner sein dürfte. Dann sind Sie nach dem VW-Ausstieg jetzt der Favorit, oder?**

Hyundai ist der Favorit. Die konnten sich die letzten drei Jahre voll auf das Rallye-Thema konzentrieren, und sie haben die stärkste Fahrerriege.

**Da sind wir wieder bei Ogier: 2017 können drei Fahrer für die Marken-WM nominiert werden. Sind Sie mit zwei Nachwuchsleuten neben Meeke gut genug besetzt?**

Nach unserer Marschroute peilen wir den Gesamtsieg erst 2018 an.

**Wie bitte? Konzernchef Tavez erwartet 2017 keinen Titel von Ihnen?**

Na ja, wenn ich ihm zum Jahresende ein Überraschungsgeschenk machen kann, bin ich der Letzte,

**»WIR SIND SEHR ENTTÄUSCHT, DASS VW NICHT MEHR DABEI IST. DER AUSSTIEG KAM ZUM UNGLÜCKLICHSTEN ZEITPUNKT.«**

Yves Matton



Yves Matton stapelt vor der Rallye-Saison 2017 erst einmal tief

der sich beschwert.

**Sie waren einer derjenigen, die am heftigsten vom neuen Reglement geschwärmt haben. Entsprechen die neuen Autos Ihren Erwartungen?**

Vielleicht sogar mehr als das. Erstens sorgen die neuen Autos für mehr Attraktivität. Jeder, der sie einmal live gesehen hat, erzählt, er hätte lange nichts so Aufregendes erlebt. Was mich zusätz-

lich freut, ist, dass die Fahrer sagen, die Autos seien so gut zu fahren.

**Sie haben keine Angst, dass sie gefährlich sein könnten?**

Nein. Diese Autos lassen sich besser beherrschen als jede Generation zuvor, und auch in Sachen Sicherheit setzen sie Maßstäbe. Das soll aber jetzt nicht heißen, dass wir jedem so ein Auto geben sollten."

**Also doch heikel?**

Das ist eine Frage der Gewöhnung. Ich setze doch auch keinen Teenager, der gerade seinen ersten Motorroller bekommen hat, am nächsten Tag auf die letzte Ausbaustufe einer MotoGP-Maschine.

**Na ja, wenn die aber doch so leicht zu beherrschen wäre?**

Ich sage ja nicht, dass ein Gentleman-Fahrer nicht mit einem



## Yves Matton

**Geburtstag:** 25.7.1967  
**Geburtsort:** Kortrijk  
**Herkunftsland:** Belgien

### KARRIERE-HIGHLIGHTS

Wirtschaftsstudium an der Universität Anvers  
**2002** Logistik-Manager und später Teammanager bei Citroën Racing  
**2008** Gründer und Eigner von My Racing  
**2012** Rückkehr zu Citroën als Motorsport-Direktor

### HOBBYS

Historische Rallyes

2017er-World Rally Car antreten darf, aber es sollte schon vorher eine Gewöhnungsphase an das hohe Tempo geben.

**Wer geht denn Ihrer Meinung nach 2017 das höchste Tempo?**

Das ist eines der schönen Dinge in diesem Winter: Keiner kann sagen, auf wen er sein Geld setzen soll.

**Wenn es dumm läuft, stellt sich nach zwei Rallyes heraus, dass nun wieder Citroën statt VW allen davonfährt...**

Ich hoffe, dass drei Hersteller bis zum Schluss um den Titel kämpfen. Es tut mir leid, ich kann mir nicht vorstellen, dass es in dieser Saison vier sein werden."

**Womit wir Toyota kurz abgewatscht hätten. Wen sehen Sie bei den Fahrern vorn?**

Thierry Neuville ist nach der letzten Saison sicher stark. Chris Meeke ist in unserem Auto einer der Anwärter. Und natürlich auch Ogier im Ford.

**Apropos Ogier: Sie haben also in diesem Winter gar nicht miteinander gesprochen?**

Doch, natürlich haben wir mal telefoniert. Wenn einer viermal hintereinander Weltmeister wird, kommst du um ihn ja gar nicht herum. Aber wir haben nie ernsthaft verhandelt.

**Es heißt, er hätte bei M-Sport nur einen Einjahresvertrag unterschrieben**

Dass aus uns 2017 nichts geworden ist, heißt ja auch nicht, dass das 2018 auch so sein muss." ■

# Heavy Metal für echte Kerle



Seit einem halben Jahrhundert steht die Trans-Am-Serie in den USA für actionreichen Rennsport auf höchstem Niveau. 2017 soll sie einen europäischen Ableger bekommen. MSA durfte den über 500 PS starken Einsatzwagen beim Tracktest in Barcelona bereits fahren.

Von: **Michael Bräutigam**

**E**s gibt so Tage, da möchte irgendwie nichts funktionieren. Wie an diesem nasskalten Dezembermontag in Barcelona. Ursprünglich geplant war ein Freitag. Und weil der Streckenfotograf nur da verfügbar gewesen wäre, müssen wir Sie, liebe Leser, mit einem Fahrbild eines anderen Testtages (als

immerhin besseres Wetter herrschte) in diese Geschichte schicken. Und auch der Arzt, der auf einer F1-Strecke wie dem Circuit de Catalunya eben immer anwesend sein muss, hat scheinbar verschlafen, dass sich der Termin geändert hat.

Über eine Stunde lässt der Doc sich bitten, ehe der Trackday um kurz nach zehn Uhr dann doch eröffnet werden kann. Eric van de Poelle, DTM-Meister von 1987, schwingt sich in den blauen Trans-Am-Mustang und fährt aus der Box. Er will das Auto anwärmen, bevor Sohn Alexis, Laufsieger im Audi Sport TT Cup 2015, es für mich vollends auf Betriebstemperatur bringt.

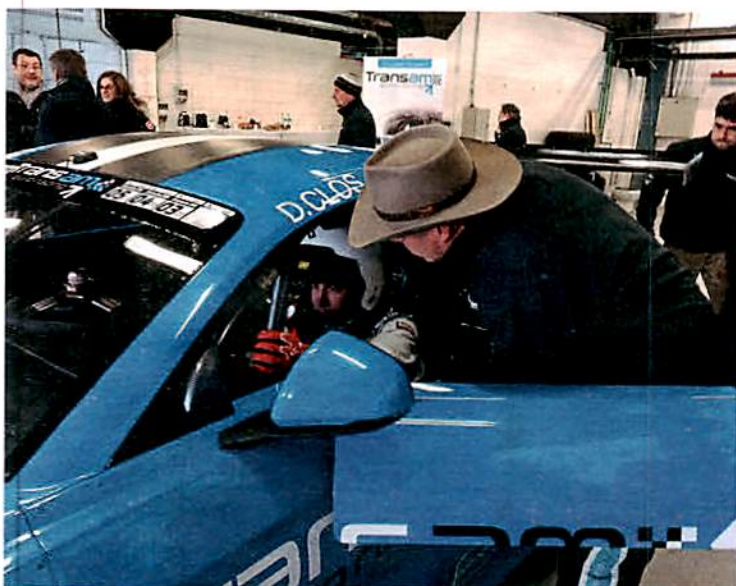
Doch auch dieser Plan wird durchkreuzt. Zwei längere Unterbrechungen durch Unfälle sorgen dafür, dass ich gerade noch eine Sitzprobe absolvieren kann, ehe es in die Mittagspause geht. Ob sich diese Reise gelohnt hat?



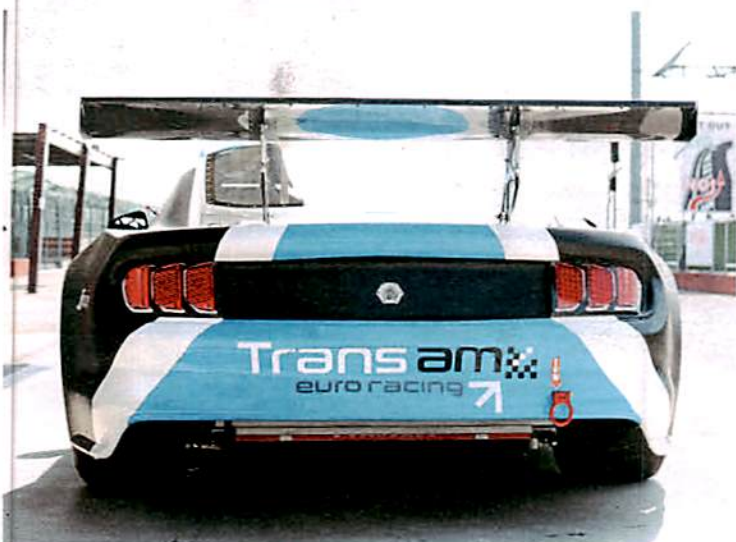
Das Auto ist FIA-homologiert und kann damit auch in anderen Rennserien mit entsprechendem Reglement eingesetzt werden. Ansprechpartner für den deutschsprachigen Raum ist Ebert Sportscars in Solms ([www.ebert-sportscars.de](http://www.ebert-sportscars.de)). Mehr Infos zur Serie gibt es im Netz: [www.transameuroracing.com](http://www.transameuroracing.com)

Über die Mittagsstunden regnet es sich so richtig schön ein. Aber um keine (Fahr-)zeit mehr zu verlieren, werde ich buchstäblich ins kalte Wasser geworfen. Also rein ins spartanische Cockpit. Anschnallen. Master-Power-Knopf umlegen. Zündung an. Kupplungspedal treten. Startknopf drücken. WRUMM – brabbel, sprotz, tucker. Wow! Die Startprozedur des 6,2-Liter-V8 unter der langen Motorhaube sorgt für ein Instant-Lächeln bei allen Menschen in Hörweite. Und die ist beim LS3 groß. Ich bin mir ganz sicher, dass sich auch in den nahe gelegenen Pyrenäen der eine oder andere Berggipfel bewegt haben muss, so wie sich der Smallblock beim Anlassen schüttelte. Als wäre er selbst mit der ganzen Kraft überfordert.

Kraft ist das passende Stichwort. 525 PS und rund 700 Nm Drehmoment stehen nun eiskalten Hoosier-Regenreifen mit ur-



Letzte Instruktionen: Der MSa-Tester im Auto und Eric van de Poele daneben



Alles nur Silhouette: Unter dem GFK-Kleid steckt ein Einheits-Chassis

zeitlichem Profil gegenüber. Ganz sachte streichle ich das Gaspedal und endlich kann ich das stramme Kupplungspedal leicht kommen lassen. Etwas ruckelig geht es nun zum Boxenausgang. Der 2. Gang wird über die H-Kulisse eingelegt.

### Dieses Auto will dich töten!

Einmal auf der Strecke, traue ich mich kaum, das laute Pedal zu treten. Schon auf halbem Weg Richtung Bodenblech drehen die Hinterreifen durch. Dritte Fahrstufe, neuer Versuch. Gleiches Ergebnis. Nach einer halben Runde des Herumschleichens sind zumindest die Hinterreifen etwas auf Temperatur. Doch kaum geht der Gasfuß runter, zackt das Heck auch schon wieder raus. Brutal! Diese rohe Gewalt aus 376 Kubik-Inch lässt echtes Muscle-Car-Feeling aufkommen. Erst recht der Sound. Das Triebwerk, das direkt hinter der Vorderachse

kauert, brüllt einen nur so an. Nicht nur von vorne hämmert es gewaltig auf die Trommelfelle ein. Ohrenstöpsel wären hier zu empfehlen gewesen, denn in den Brems- und Rollphasen setzt von hinten auch der Auspuff mit Fehlzündungs-Knallen zu.

Apropos Bremsphase. Hier ist Fahrtechnik alter Schule gefragt. Während beim Hochschalten Gaswegnahme genügt, um so schnell und hart wie möglich durch die Viergang-Dogbox zu reißen, ist beim umgekehrten Weg ein wenig Fußakrobatik gefragt. „Heel and toe“ nennt der Rennfahrer das. Mit dem rechten Fußballen wird gebremst und wenn links das Kupplungspedal betätigt wird, will mit dem rechten Fußballen ein kontrollierter Zwischengasstoß gegeben werden. Bisher bin ich nur Autos gefahren, die diese Technik nicht zwangsläufig erforderten, doch heute, bei diesen Bedingungen,

## Technische Daten

### MOTOR

Bauart: V8-Saugmotor (Chevrolet LS3 Smallblock)  
Hubraum: 6200 ccm (Bohrung x Hub: 103,25 mm x 92 mm)  
Leistung: 386 kW/525 PS bei 6200/min  
Drehmoment: ca. 700 Nm bei 5000/min  
Schmierung: Trockensumpf

### KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb: Heckantrieb  
Getriebe: 4-Gang-H-Schaltung (G Force T101)  
Kupplung: Rennkupplung  
Differenzial: selbstsperrendes Differenzial (Torsen)

### FAHRWERK/LENKUNG/BREMSE

Dämpfer: zweifach einstellbar (Penske)  
Räder: 15x10 Zoll (Bassett)  
Reifen: 27,0/10-15 (Hoosier, Slicks und Regenreifen)  
Bremsen: innenbel. Scheiben (v./h.), Wilwood-6-Kolben-Bremssättel

### CHASSIS/KAROSSERIE

Aufbau: FIA-zertifiziertes Rohrrahmenchassis (Howe) mit eingebauter Druckluft-Hebeanlage  
Karosserie: GFK-Silhouette (Ford Mustang, Chevrolet Camaro oder Dodge Challenger)  
Maße (L x B x H): 4970 x 2030 x 1220 mm  
Tankinhalt: 96 Liter  
Leergewicht: 1150 kg

### FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit: ca. 290 km/h

### PREISE

105 000 Euro als Kit; 120 000 Euro rennfertig (jeweils zzgl. MwSt.)

**»DU KANNST SCHÖNE SCHWARZE REIFENSPUREN ZIEHEN. IN DER NÄCHSTEN RUNDE SIEHST DU SIE UND WILLST ES NOCH BESSER MACHEN.«**

Eric van de Poele

ist sie nötig. Klappert es nicht, blockiert sofort die Hinterachse. Ein, zwei Mal passt das Fußraumballett nicht, und schon wird auch beim Bremsen das Heck instabil. Klare Sache: Dieses Auto möchte einen umbringen! Und ganz ehrlich: Das ist so geil! In Zeiten von aerodynamisch feingeschliffenen Autos, die wie auf Schienen fahren, und deren über die Lenkradwippen aktivierten Schaltautomaten jeder Zehnjährige bedienen kann, ist hier der Fahrer echt gefordert.

Dieses Auto – ohne ABS, Traktionskontrolle oder anderen elektronischen Schnickschnack – ist Heavy Metal für echte Kerle. Eric van de Poele, der als Serienbotschafter und Testfahrer gemeinsam mit GP2-Laufsieger Dani Clos die 2h von Jarama bestritt, bekommt das Grinsen nicht aus

dem Gesicht, als er davon erzählt. „Du kannst richtig schöne schwarze Reifenspuren ziehen. In der nächsten Runde siehst du sie und willst es noch besser machen.“ Übrigens ein kostengünstiger Spaß: Der Reifensatz zu knapp 1000 Euro hält drei Stunden! Bei der robusten Technik sind auch die Running Costs sehr überschaubar. Zwischen neun und 14 Euro pro Rennkilometer werden je nach Aufwand fällig. Das komplette Bodykit kostet mit 10 000 Euro etwa so viel wie die Frontschürze bei einem GT3.

Nach fünf Runden ist die Fahrt vorbei. Ohne Kratzer steht das blaue V8-Monster an der Box. Wenigstens das hat an diesem Tag funktioniert. Der Fahrer nach mir rauscht nach anderthalb Runden ins Kiesbett – wenigstens das blieb mir erspart... ■

# Eine Premium-Serie in unruhigen Gewässern

Die DTM sorgt seit dem Erscheinen unserer letzten Ausgabe für Negativschlagzeilen in der Öffentlichkeit. Die Rede ist u. a. von einem Erdbeben in der Rennserie, ihrem letzten Aufbäumen und dem Ende der Ära von DTM-Chef Hans Werner Aufrecht.

Von: **Arno Wester**

**D**ass „HWA“, der vor mehr als 30 Jahren, exakt am 31. Mai 1986, das „DTM-Ruder“ übernommen hat, nicht mehr erwünscht ist, haben Vorstände der drei Premiumhersteller Audi, BMW und Mercedes-Benz bereits im September 2015 auf der IAA beschlossen!

Der damals entschiedene Strukturwandel innerhalb der DTM-Dachorganisation ITR ist offiziell bis heute noch nicht vollzogen worden. Im Gegenteil: Erst im Mai 2016 wurden bei turnusgemäßen Wahlen der Vorstandsmitglieder der ITR e. V. der erste Vorsitzende Hans Werner Aufrecht ebenso wie die Ex-Rennfahrer Hans-Jürgen Abt (Finanzen, Recht und Personal) als zweiter Vorsitzender und Walter Mertes (Sponsoring) in ihren Ämtern bestätigt.

Lediglich Jürgen Pippig, der langjährige Vorstand für den Bereich Öffentlichkeitsarbeit hätte (angeblich) aus persönlichen Gründen auf eine Wiederwahl verzichtet. Stattdessen wurde Florian Zitzlsperger von Vorstand und Beirat zum neuen Vorstandsmitglied für die Bereiche Kommunikation, Marketing und Organisation gewählt. Der 41-jährige ist zudem seit 1. Juni 2016 hauptamtlicher Geschäftsführer der ITR GmbH in Stuttgart.

Seine schwere Aufgabe ist, das angeblich sinkende „DTM-Schiff“ wieder in ruhigeres Fahrwasser zu lenken. Will heißen: Er soll mit den Verantwortlichen der drei Hersteller dafür sorgen, dass



**BMW, Mercedes-Benz und Audi: Die aktuellen DTM-Hersteller haben sich nur bis 2018 in der Serie committed**

statt der schon seit langer Zeit kursierenden Gerüchte und Spekulationen rund um die Zukunft der DTM endlich wahre Fakten kommuniziert werden.

## Ankündigungen verpufft

In der Vergangenheit wurden nämlich etliche wegweisende Entscheidungen offiziell angekündigt, bis heute sind sie aber nicht in die Tat umgesetzt worden. So hat beispielsweise das sogenannte „Class One“ Steering Committee bestehend aus Vertretern der japanischen GTA, der amerikanischen IMSA und der ITR im Mai 2015 den Einsatz von neuen Vierzylinder-Turbomotoren mit einer Leistung von rund 600 PS beschlossen.

Außerdem wurde vereinbart, dass es im Rahmen von gemeinsamen Rennveranstaltungen am Ende der Saison 2017 zu direkten Vergleichen zwischen den Rennautos japanischer (Honda, Lexus, Nissan) und deutscher Hersteller

kommt. Mehr noch: Auch US-Hersteller, deren Namen nicht genannt wurden, sollten eingebunden werden.

Nichts davon entspricht der Wahrheit! Unser Schwesterblatt „sport auto“ hat dieses Szenario schon vor langer Zeit prognostiziert – und wurde dafür kritisiert. Fakt ist, dass der Einsatz des Turbomotors offiziell um zwei Jahre bis 2019 verschoben worden ist. Die Vorstände von Audi, BMW und Mercedes-Benz haben ihr werksseitiges Engagement in der DTM aber lediglich bis Ende 2018 zugesagt.

Auch die Tatsache, dass jeder Hersteller in der DTM-Saison 2017 nur noch sechs statt acht Fahrzeuge einsetzt, und damit insgesamt 18 statt bisher 24 Autos am Start stehen, hat die ITR bis heute offiziell nicht mitgeteilt. Offenbar befürchten die Verantwortlichen einen Imageschaden. Hintergrund dieser Entscheidung sind die hohen Ein-

satzkosten, und daran ist die DTM 1995 schon einmal gescheitert. Die Schuld lag damals laut Aufrecht an den Regelmachern, die sich mit den Herstellern nicht auf ein kostengünstigeres Reglement einigen konnten.

Nach wie vor wird in der DTM viel zu viel Geld für Schnickschnack ausgegeben, statt die Show zu verbessern. Wie man es mit finanziell geringeren Mitteln besser macht, zeigen uns „Amis“ und „Aussies“ seit Jahrzehnten. Der Schlüssel dazu könnte das schon seit Ende 2008 existierende und im September 2014 verabschiedete Klasse-1-Reglement sein. Damit will offenbar aber auch die momentan schwächelnde WTCC wieder in die Erfolgsspur zurückkehren – vielleicht sogar mit Aufrecht an der Spitze!

Als dessen Nachfolger wird auf Wunsch der Hersteller der zehnmalige Grand-Prix-Sieger Gerhard Berger als neuer DTM-Chef gehandelt. ■

## Tom Chilton: Angriff auf das Titel-Doppel

WTCC-Pilot Tom Chilton hat 2017 Großes vor: Neben dem Titel in der WM will er bei seiner Rückkehr in die BTCC ebenfalls um die ganz große Krone kämpfen!

Tom Chilton hat noch eine Rechnung offen. Oder besser gesagt zwei. Sowohl in der BTCC als auch der WTCC fehlen dem Engländer trotz mehrjähriger Engagements noch die Meistertitel. Zu mehr als einem fünften Gesamttriumph reichte es in beiden Championaten bislang nicht.

Doch 2016 könnte es endlich klappen – in beiden Serien! Nach fünf reinen WTCC-Jahren kehrt er in die heimische Serie zurück. Dabei tritt er für Adam Weavers Team Power Maxed Racing an, welche die werksunterstützten Einsätze der Rückkehrer von

Vauxhall durchführen.

Seit vergangener Woche ist auch der erneute WTCC-Deal unter Dach und Fach. Chilton startet in seine zweite Saison bei Sébastien Loeb Racing und hat dadurch mit dem Citroën C-Elysée erneut das (zumindest bisher) beste Auto zur Verfügung. Da nach aktuellem Stand kein bisheriger WTCC-Champion 2017 am Start steht, wird es auf jeden Fall einen neuen geben – und Chilton ist ein Kandidat dafür! ■ MBR



Jagd auf zwei Titel: Tom Chilton

## ETCC: Neue Teams und neue Klassennamen

Die vor allem dank Einführung der TCN-2-Boliden immer stärkere Tourenwagen-EM bekommt Zulauf von neuen Teams – und wieder neue Namen für die zwei Fahrzeugklassen.

Bei der neuen Nomenklatur dient die WTCC als Vorbild. So wird es in diesem Jahr einen „ETCC 1 Cup“ und einen „ETCC 2 Cup“ geben. Ersterer ist besagten TCN-2-Autos vorbehalten, in der kleineren Klasse kommen erneut die Super-1600-Autos vom Schläge eines Ford Fiesta oder Peugeot 207 zum Einsatz.

Auch die ersten Starter für die 2017er Saison stehen fest. Aus deutschsprachiger Sicht am interessantesten ist dabei der Einstieg von Milenko Vukovic. Der Schweizer, der 2016 Meister der

Superproduction-Klasse des Deutschen Tourenwagen Cups (DTC) wurde, macht mit seinem Team den Schritt auf die internationale Bühne. Als zweiter Pilot bleibt Franjo Kovac an Bord, ein dritter Fahrer soll in Kürze bekannt gegeben werden.

Noch nicht klar ist der fahrbahre Untersatz, mit dem man am Start sein wird. Da man im Vorjahr aber schon Unterstützung von Audi bekam und den A3 zum Meisterauto machte, wäre der Einsatz des Audi RS3 LMS wohl die logische Folge.

Ein RS3 wird jedoch auf jeden Fall am Start stehen – das serbische Team Vesnic & GM Racing wird einen solchen Boliden an den Start bringen. 2016 kooperierte man noch mit Lein Racing und holte mit Igor Stefanovski beim Finale in Imola den ersten Laufsieg. Der Fahrer wurde noch nicht bekannt. ■ MBR

## TCR Germany: Jetzt schon 32 Starter!

Kurz vor Weihnachten wurde für die zweite Saison der ADAC TCR Germany eine erste Wasserstandsmeldung durchgegeben – und was für eine: Bereits jetzt sind 32 Autos von 13 Teams angemeldet!

Von: Michael Bräutigam

Der neue Bestseller unter den Einsatzfahrzeugen lässt sich bereits festhalten: Es ist der Audi RS3 LMS. Der beim Finale 2016 ausgestellte TCR-Bolide wird in der bevorstehenden Saison von mindestens fünf Teams eingesetzt. Eines davon ist das Meisterteam Target Competition. Die Mannschaft aus Südtirol fährt jedoch zweigleisig und setzt sowohl auf Audi als auch auf die bekannten Hondas.

Mittlerweile ist auch bekannt, wer die insgesamt sechs (!) Fahr-

zeuge bei Target pilotieren wird: ETCC-Champion Kris Richard, Juniormeister Tom Lautenschlager, Simon Larsson, Jürgen Schmarl, Tim Zimmermann und die Polin Gosia Rdest sind gesetzt.

### Files: Aufstieg in WTCC?

Dem aufmerksamen MSa-Leser dürfte aufgefallen sein, dass Josh Files nicht in dieser Aufstellung enthalten ist. Der Premieren-

meister – mit Target – hatte angekündigt, seinen Titel verteidigen zu wollen. Zumindest mit seinem angestammten Team wird er das aber nicht tun. Dazu kommt: Mit Einführung der WTCC-2-Kategorie scheint nun der direkte Aufstieg in die WM eine durchaus realistische Option zu sein. Mit Andy Priaulx hat Files dafür zumindest den richtigen Berater an seiner Seite. ■



ADAC TCR Germany: Spannung und volle Felder auch 2017 garantiert

### NACHRICHTEN

#### TCR: CHINA-RÜCKKEHR

Nach Veröffentlichung des Kalenders der TCR International Series 2017 war noch ein Event offen: 8. Oktober Korea/China. Nun ist klar, dass die Serie ihr China-Comeback geben wird. Anfang Oktober wird auf dem 2016 eröffneten Zhejiang International Circuit nahe Shaoxing gefahren. Weiterhin Konfusion gibt es um den Monaco-Event. Der monegasische ASN hatte verkündet, dass es keinen Start der Serien im Rahmen des GP geben werde. Im TCR-Kalender steht Monaco aber nach wie vor mit drin.

#### TCR: ENGSTLER IN DUBAI

Am Wochenende beginnt die Tourenwagensaison – mit dem Premierenrennen der TCR Middle East in Dubai. Am Start steht dabei auch das Engstler-Team mit gleich drei VW Golf. Luca Engstler (16) gibt sein TCR-Debüt, seine Teamkollegen sind der Bayer Stefan Goede (31) sowie Brandon Gdovic (USA/24).

# Eine schrecklich erfolgreiche Karriere



Nach über zwei Jahrzehnten Motorsport auf Top-Niveau hat sich Tourenwagen-Rekordweltmeister Yvan Muller in den Ruhestand verabschiedet. Nicht nur für die WTCC ein großer Verlust. MSA blickt zurück auf eine Karriere, die fast nur Höhen hatte.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**er Spitzname sagt eigentlich alles: „Yvan, der Schreckliche“ – abgeleitet vom russischen Zaren Iwan IV. Denn so wie im 16. Jahrhundert der historische Namensgeber das russische Zarentum vergrößerte, eroberte der elsässische Rennfahrer die Motorsportwelt. Das Ziel war dabei lange Zeit gar nicht das geschlossene Auto, sondern wie bei fast jedem Rennfahrer die Formel 1. Die entsprechend notwendigen Sprossen der Karriereleiter konnte der Franzose erfolgreich erklimmen. Nach acht Jahren im Kart (u.a. Europameister und Juniorenweltmeister) ging es 1988 in die Formel Renault, gefolgt von drei Jahren in der Formel 3. Mit dem ersten Automobiltitel, dem Gewinn der Britischen Formel 2 im Jahr 1992, stand für den damals 23-jährigen die Formel 3000 an.

### Mullers Stern geht auf

Doch der große Durchbruch gelang nicht. Sieben Ausfälle in neun Rennen, zwei magere Pünktchen (Omegaland-Teamkollege Jérôme Policand sammelte auch nur deren vier) und Platz 17 in der Endabrechnung bedeuteten das Ende der Formel-Karriere.

Gleichzeitig war das der Startschuss in die zweite Laufbahn: bei den Tourenwagen. Mit dem Wechsel in die französische Supertourenwagen-Serie ging es bergauf. Als bester BMW-Pilot beendete Muller seine Premiersaison auf Gesamtrang 3. Ein Jahr später, 1995, holte er sich bereits den Titel.

Audi wurde auf den Elsässer aufmerksam und bot ihm im folgenden Jahr einen A4 quattro für die italienische Serie an. Die beendete er auf dem vierten Rang. Mit dem Wechsel ins deutsche Championat ging es 1997 in die Chancenlosigkeit. Die Regelhüter hatten den überlegenen Allrad-Renner eingebremst. Nur einen

Audi-Sieg gab es im ganzen Jahr (durch Emanuele Pirro in der Hitzeschlacht von Zweibrücken), Muller wurde Gesamt-Siebter.

Die Supertourenwagen-Zeit war vielleicht auch DIE Hochzeit der britischen Tourenwagenmeisterschaft, der BTCC. Internationale Stars wie Gabriele Tarquini, Joachim Winkelhock oder Alain Menu fuhren in epischen Schlachten gegen die einheimischen Top-Piloten. Es wunderte also kaum, dass auch Muller den Weg in die Serie fand.

Nach einem Eingewöhnungsjahr mit Audi und deren Rückzug aus dem Championat folgte der Wechsel zu Vauxhall. 1999 der erste Laufsieg, 2000 Gesamt-Vierter. Nach zwei Vizetiteln hatte es Muller 2003 endlich geschafft: Meister! Es sollten zwei weitere Vizetitel folgen, ehe Seat sich die Dienste des Franzosen für die WTCC 2006 sicherte.

### Drei Titel mit Chevrolet

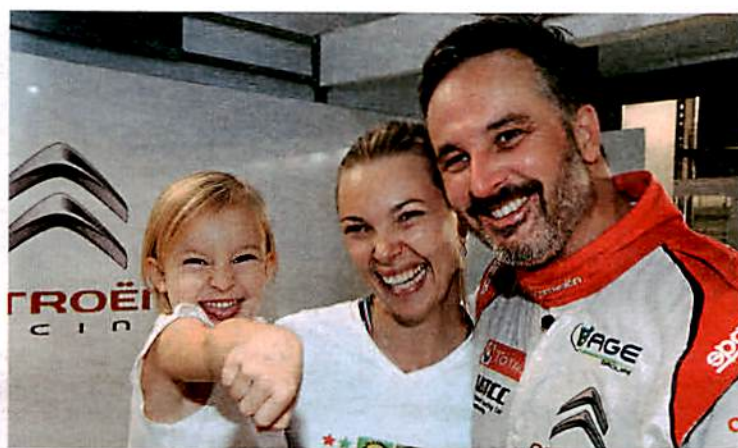
In der Tourenwagen-WM stieg Muller endgültig in den Olymp auf. Im dritten Jahr verhalf er seinem Arbeitgeber und sich selbst zum ersten WM-Titel – und krönte sich damit auch ganz nebenbei zum ersten FIA-Weltmeister mit Dieselpower.

2009 piffen die Vögel vor dem Finale längst den Wechsel zu Chevrolet von den Dächern. Den Titel musste er an Teamkollege Gabriele Tarquini abtreten. Doch der Wechsel zu den „Blauen“ war goldrichtig. Nach dem werksseitigen Ausstieg Seats gingen die WM-Titel ab 2010 nur noch über die von Eric Nève geführte Chevy-Werkstruppe. Seinen neuen Arbeitgeber beschenkte Muller gleich im Premierienjahr mit dem ebenfalls ersten WM-Titel.

2012 folgte Titel Nummer drei – und der Chevrolet-Ausstieg. Aber auch im privaten Cruze war der Elsässer nicht zu stoppen.



Zwischen 1996 und 2007 dominierte Yvan Muller die Trophée Andros bei-nahe nach Belieben. Nach seinem zehnten Titel wurden ihm weitere Starts in der Serie untersagt.



Mehr Zeit für die Familie: Muller mit Partnerin Justine und Tochter Nina



Motegi 2016: Muller holt in Japan seinen 48. und letzten WTCC-Lauf-sieg

2013 wurde sogar ein echtes Rekordjahr: Sieben Laufsiege und 431 Punkte wurden notiert. Damit krönte er sich endgültig zum König der Super2000-Ära.

Das nächste große Projekt folgte mit Citroën. Auch dank Mullers Know-how konnten die Franzosen beim Einstieg 2014 auf Anhieb so erfolgreich werden. Doch mit dem damit einhergehenden Start in die TC1-Zeit wurde der Stern Yvan Mullers von jenem des jüngeren Teamkollegen José María López überstrahlt, der dem Franzosen zuletzt dreimal nur den Vize-WM-Titel übrig ließ.

### Eigenes Team und Familie

Dennoch: Muller ist und bleibt der König der WTCC. Das zeigt auch der Blick auf die Statistiken: 48 Laufsiege, 29 Pole-Positions und 38 schnellste Rennrunden sind Mullers Rekordwerte – womöglich für die Ewigkeit. Der König der WTCC war auch der König auf dem Eis: Zehnmal gewann Muller die Trophée Andros. 2007 hatten die Veranstalter genug. Der Dauersieger wurde einfach nicht mehr eingeladen. Bei Starts in der Rallye- und Rallycross-WM bewies er ebenfalls seine Vielseitigkeit.

Mit der abgelaufenen Saison hat Muller nun also seine bei-

**»ES GIBT SO VIELE DINGE ZU TUN. ICH WERDE MICH ALSO UM MEIN TEAM UND MEINE JUNGEN FAHRER KÜMMERN.«**

Yvan Muller

spiellose Karriere beendet. „Die Zeit, die ich bisher als Rennfahrer verbracht habe, werde ich für meine Familie nutzen“, sagte der 47-Jährige bei der letzten Pressekonferenz in Qatar. Dabei war der sonst oft eiskalte und auch in Interviews nicht immer einfach zu handelnde Elsässer den Tränen nah. Mit Yvan Muller Racing bringt die Tourenwagenlegende seit einigen Jahren ein eigenes Rennteam an den Start, das mittlerweile bis in die ELMS aufgestiegen ist. „Es gibt so viele Dinge zu tun. Ich werde mich also um mein Team und meine jungen Fahrer kümmern.“ Nun also startet ein weiteres Kapitel – am Boxenstand statt im Cockpit. ■



# „Wäre gerne einer, den es zu schlagen gilt“

Marcel Schrötter hat durch seinen Team- und Markenwechsel sowie durch seinen Podestplatz beim Superprestigio für viel Furore gesorgt. Im MSa-Interview erklärt der 24-jährige Intact-Suter-Pilot, was er sich mit der vierten Marke in seinem sechsten Moto2-Jahr erhofft, er erklärt, was sich für ihn durch den Wechsel in ein deutsches Team geändert hat, und wie er sich weiter verbessern will.

Von: Imre Paulovits

**Wie hast du Weihnachten, Neujahr und deinen 24. Geburtstag am 2. Januar verbracht?**

MARCEL SCHRÖTTER: Weihnachten habe ich zu Hause mit der Familie im gemütlichen Kreis gefeiert, Neujahr waren wir bei Freunden, bei einem großen Raclette-Essen. Mein 24. Geburtstag war auch sehr gemütlich. Ich habe morgens trainiert, dann kam meine Mama und wir haben gemeinsam gefrühstückt. Am späten Nachmittag habe ich

Marcel Schrötter

**Geburtsort:** Pflugdorf (D)  
**Herkunftsland:** Deutschland

## KARRIERE-HIGHLIGHTS

**2008:** Deutscher 125ccm-Meister (Honda)  
**2009:** Deutscher 125ccm-Meister, 125cm-Europameister (Honda)  
**2014:** WM-10. Moto2 (Tech3)  
**2016:** WM-14. Moto2 (Kalex)

## HOBBYS

Motocross, Eishockey

mich dann mit meinen Kumpels zum Bowlen getroffen.

**Auf welchem Trainingsstand fühlst du dich derzeit?**

Auf keinem schlechten. Ich hatte mir seit dem letzten Rennen die Zeit genommen, um vom Sportlichen abzuschalten. Ich habe aber trotzdem immer wieder was gemacht, war vor Weihnachten eine Woche in Spanien und bin fürs Superprestigio auch einiges an Motorrad gefahren. Ich bin jetzt wieder voll im Training, in einem Trainingslager, wo laufend getestet wird, was an meiner Fitness noch zu verbessern ist.

**Wann und wo werdet ihr die 2017er-Version der Suter-Moto2 testen?**

Das wird schon im Februar beginnen. Um den 8. herum ist der erste private Test mit dem Team in Valencia geplant.

**Welches Gefühl hattest du mit der Suter bei den Tests letztes Jahr?**

Natürlich war der erste Kontakt erstmal sehr komisch. Die Sitzposition ist anders, die Suter ist höher, aber viel schmaler als die Kalex. Durch den anderen Abstand zum Lenker und zum Boden bekommt man ein ganz anderes Gefühl übermittelt. Aber nach ein paar Turns gewöhnt man sich dran. Es dauert aber schon noch eine Zeit, bis es „mein“ Motorrad wird. Deshalb fangen wir auch schon im Februar zu testen an, um dem Team und mir die Zeit zu geben, bei den ersten offiziellen Tests im März optimal dazustehen.

**Wie verhält sich die Suter bei den unterschiedlichen Wetterbedingungen?**

Zunächst hatte ich bei nassen Bedingungen große Probleme. Dieser Regentag mit der Suter war der Oberhammer, denn zum Schluss habe ich mich wohlgeföhlt, das Team hat einen super Job gemacht. Das war auch das erste Zeichen, dass sie genau wissen, was sie machen, und dass ihre Idee, wie das Motorrad abzustimmen ist, sehr gut funktioniert. **Du bist das erste Mal seit sieben Jahren wieder in einem deutschsprachigen**

**»ES IST EINFACH ANDERS, WENN JEDER IN DER BOX DEINE SPRACHE SPRICHT UND AUCH NOCH AUS DER GLEICHEN GEGEND KOMMT«**

Marcel Schrötter

**Team. Welchen Unterschied macht das für dich?**

Es ist einfach anders, wenn jeder in der Box deine Sprache spricht und auch noch aus der gleichen Gegend kommt. Es ist einfach eine andere Stimmung, ein anderes Gefühl, auf das ich mich wieder riesig freue.

**Wie hast du dich beim ersten Kennenlernen in das Team eingliedern können?**

Als ich wusste, dass ich dort fahren werde, war ich schon vorher mit dem Team beim Essen mit dabei. So war von Anfang an eine gute Stimmung da.

**Wie ist dein persönliches Verhältnis zu deinem Teamkollegen Sandro Cortese und zu Teamchef Jürgen Lingg?**

Sandro und ich kennen uns schon sehr lange, wir sind im gleichen Motorsport-Club groß geworden. Man kann es zwar nicht mit meiner großen Freundschaft mit Jonas Folger vergleichen, aber ich denke, mit Sandro werden wir gute Teamkollegen sein. Wir verstehen uns gut und respektieren einander. Ich denke, zu Jürgen Lingg haben wir auch ein gutes Verhältnis. Wir sind von der Art her recht ähnlich. Wir wollen beide einfach Rennen fahren und Erfolg haben.

**Wer ist für dich bei der Technik zuständig?**

Das wird Patrick Mellauner sein. **Du bist in fünf Moto2-Jahren drei verschiedene Marken gefahren. Was könnte sich mit der vierten Marke ändern?**

Ich hoffe natürlich eine Wende hin zum Erfolg, auf den wir

schon lange warten. Ich trainiere jeden Winter hart, und jeder in meinem Umfeld tut alles für den Erfolg. Ich würde diesen gerne mit ihnen teilen.

**Was hast du dir für 2017 zum Ziel gesetzt?**

Ich wäre gerne einer von denen, die in der Moto2 eine wesentliche Rolle spielen. Einer, den es zu schlagen gilt. Ich weiß natürlich, dass es in der Moto2 mindestens 15 Leute gibt, die das Potenzial haben, ein Rennen zu gewinnen. Aber ganz egal, ich werde auf mich schauen und versuchen, meine Sache noch konzentrierter zu machen.

**Hat dir dein Podiumsplatz beim Superprestigio zusätzliche Motivation gegeben?**

Natürlich. Aber ich weiß auch, dass dies ein ganz anderes Event ist. Ich fahre das ganze Jahr kein Dirt Track. Ich kam am Montag nach Spanien und konnte beim Training sofort gut abschneiden, was zeigt, dass ich gute Motorradbeherrschung und Talent habe. Mir ist aber klar, dass das, was zählt, die Moto2 ist. Doch neben zwei solchen Fahrern auf dem Podium zu stehen, ist eine Ehre und ein Gefühl, das man so schnell nicht vergisst.

**Was musst du an dir noch verbessern, damit du auch in der Moto2 auf ein solches Niveau kommst?**

Es sind ein paar private und ein paar körperliche Sachen. Ich denke, dass ich von der Fitness her ganz gut dastehe. Aber ich hatte Probleme mit Armpump, und wir haben noch keine richtige Lösung gefunden, weil sich Maßnahmen bei mir anders ausgewirkt haben als bei anderen. Wenn wir dies gelöst haben, denke ich, dass ich mindestens zehn Prozent mehr Leistung bringen und meine Fitness wirklich nutzen kann.

**Was machst du noch, bis die Moto2-Tests beginnen?**

Viel trainieren, es bleibt ja nicht mehr viel Zeit. Im Februar haben wir ein ziemlich straffes Programm. Aber ich versuche, dass ich dann, wenn es drauf ankommt, fit und bereit dastehe. ■

# Das Bibendum ist zurück

Das Michelin-Männchen ist in die MotoGP zurückgekehrt. Der große französische Reifenhersteller hat sich als neuer Einheitsausrüster zum Schluss der Saison achtbar geschlagen, wenn auch einige Unwegsamkeiten auszuräumen waren. Für die nächste Saison ist noch viel mehr zu erwarten.

Von: Neil Spalding

Jahrzehntelang war Michelin die dominierende Kraft in der Königsklasse der Motorrad-Weltmeisterschaft. In den 1990er-Jahren konnte Dunlop gelegentlich die Michelin-Party vermiesen, doch als die MotoGP 2003 auf ihren Weg geschickt wurde, gab es zunächst kein Vorbei an den Franzosen.

Es war aber nicht alles Gold, was glänzte. Der Michelin-Hinterreifen war immer besser als der vordere. Dunlop baute den besseren Vorderreifen, so hatte Kenny Roberts seinen Fahrern nicht einmal einen Dunlop-Vorderreifen gekauft, was heute undenkbar wäre.

Eines der Erfolgsgeheimnisse der Franzosen war, dass sie zu jedem Grand Prix mehrere Reifenkonstruktionen und -mischungen schickten, die die Werksfahrer an den Trainingstagen durchprobierten. Aus den gewonnenen Daten wurde am Samstagnachmittag der optimale Rennreifen bestimmt, der dann Samstagabend im Werk in Clermont-Ferrand produziert und zu den Rennstrecken in Europa transportiert wurde. Dieses System funktionierte aber nur bedingt in Übersee.

## Reifenkrieg mit Bridgestone

2003 kam Bridgestone in die MotoGP. Zunächst waren Kawa-

saki und Suzuki sowie Makoto Tamada als Entwicklungsfahrer auf Honda für die Japaner unterwegs. Erst als Michelin nicht bereit war, für Ducati einen Reifen speziell für ihr hecklastiges Motorrad zu bauen und die Italiener so zu Bridgestone wechselten, kam Dynamik in die Geschichte. Die Ducati hatte eine Radlastverteilung von 48/52 Prozent, während die Michelin-Reifen eher nach 51/49 Prozent verlangten. Bridgestone baute diese Reifen, und 2007 wurden sie mit Ducati und Casey Stoner Weltmeister.

Bridgestone baute unterschiedliche Reifenfamilien für die einzelnen Hersteller, und ihren geografischen Nachteil in Europa machten sie mit Testteams wett, die kurz vor den Grands Prix auf den Pisten testeten. Der Reifenkrieg war auf seinem Höhepunkt. Um die Kosten zu senken, wurden die Reifemengen an den Grand-Prix-Wochenenden limitiert. Für 2008 war Bridgestone bereit, seine Testteams zuzusperren, wenn Michelin alle Reifen schon am Donnerstag am Rennplatz hat.

Valentino Rossi wollte die gleichen Reifen wie WM-Kontrahent Casey Stoner. Es dauerte einige Zeit, bis Rossi und seine Techniker begriffen hatten, dass diese am besten funktionieren, wenn die Yamaha die gleiche Gewichtsverteilung hat wie die Ducati. Nachdem Michelin keine Rennreifen mehr am Samstagabend bauen durfte, verschlechterten sich die Ergebnisse. Manchmal funktionierten die Rennreifen,



manchmal nicht. Nachdem Dani Pedrosa in Brunn 15. und Vorletzter wurde, hatte Honda genug. Die Dorna handelte und führte für 2009 Einheitsreifen ein. Ohne Konkurrenz wollte Michelin nicht weitermachen und zog sich zurück, Bridgestone bekam den Zuschlag.

Während Reifenhersteller im offenen Wettbewerb die Reifen für die Fahrwerke der einzelnen Typen bauen, müssen sich bei einem Einheitsreifen die Hersteller an diesen anpassen. So entwickelten sich über die sieben Jahre der Bridgestone-Einheitsreifen die Bikes und die Fahrstile, die wir heute in der MotoGP für normal halten. Michelin musste in diese völlig auf Bridgestone

! Die Hersteller wollten Michelin zwingen, Reifen mit den Eigenschaften von Bridgestone zu bauen, aber jedes Reifenwerk hat seine eigenen Chemie-Zulieferer und Konstruktionen, die sich niemals vollständig kopieren lassen.

ausgerichtete Welt einsteigen. Und die Hersteller versuchten, die Franzosen dazu zu zwingen, genau solche Reifen, wie sie sie gewohnt waren, zu bauen.

## Schweres Los als Nachfolger

Ein Reifenhersteller hat aber seine eigenen Zulieferer. Die vielen komplexen Ausgangsstoffe können niemals identisch kopiert werden. Auch hat jeder Reifenhersteller seine eigenen Konstruktionen, mit denen er Erfahrung hat. Der erste Test mit den Top-Piloten war ein Desaster, viele Spitzenfahrer stürzten über den Vorderreifen. Denn die Michelin hatten wie früher am Hinterreifen enormen Grip, viel mehr als vorn. Michelin testete weiter. Aber selbst beim Test nach dem Saisonfinale 2015 in Valencia hatte sich das Bild nicht wesentlich geändert.

Für den Test in Sepang im Februar brachte Michelin einen völlig neuen Vorderreifen mit weicherer Karkasse und weniger



Lauffläche mit drei Mischungen



Regler Austausch von Informationen



Loris Baz' Leder nach Reifenplatzer

Fahrwerk: Rahmen und Schwingen während der Saison auf Michelin-Reifen optimiert



Michelin-Vorderreifen: Anfängliche Haftungsprobleme zuletzt gelöst



Michelin-Hinterreifen: Von Beginn an überlegene Haftung

Reifendruck, der ein großer Schritt nach vorn war. Die Piloten wechselten schnell auf ihre alten Fahrwerke zurück. Loris Baz hatte den ersten unerwarteten Zwischenfall, als sein Hinterreifen explodierte.

Als die Saison losging, waren die ersten vier Piloten schneller als die Bestzeit mit den Bridgestone 2015. Doch Pedrosa rollte mit einem Reifen an die Box, aus dem große Stücke herausgerissen waren. In Argentinien löste sich die Lauffläche von Scott Reddings Reifen, und Michelin zog die Notbremse. Aus Sicherheitsgründen hatten sie bei jedem Rennen eine steifere Konstruktion als Reserve dabei, und diese wurde als Rennreifen eingesetzt.

Die steifere Variante entwickelte Michelin dann weiter. Wenngleich die Zeiten nun langsamer wurden – mit dem steiferen Hinterreifen wurde die Tendenz des Vorderreifens, vom hinteren weggeschoben zu werden, weiter reduziert. Michelin baute für jede Strecke eine Vielzahl von Reifen. Währenddessen begannen auch die Werke, ihre Fahrwerke anzupassen. Honda brachte weichere Schwingen, Yamaha versuchte den gleichen Weg. Diese Modifikationen brachten die Reifen besser zum Arbeiten, und mit der großen Auswahl erreichten die einzelnen Werke teils auf völlig unterschiedlichen Reifen ihre optimalen Einstellungen.

Cal Crutchlow fand mit dem harten Regenreifen sein Optimum in Brunn, Dani Pedrosa mit dem steiferen Vorderreifen in Misano. Zum letzten Rennen brachte Michelin einen „Test“-Vorderreifen, den viele dann im Rennen verwendeten, und mit dem Jorge Lorenzo gewann.

2017 wird nun ganz anders. Michelin hat in einem Jahr viel Erfahrung gesammelt. Sie werden wissen, welche Reifen auf welchen Strecken gebraucht werden, das wird das Angebot an Reifen reduzieren. Auch wurde nach einer Entscheidung der Grand-Prix-Kommission der Intermediate aus dem Angebot herausgenommen.

Die Herausforderung für die Franzosen wird darin bestehen, Reifen mit einem breiteren Temperaturfenster zu bauen und ebenfalls selbst eine Technologie des „Continuous Rubber Tread“ zu entwickeln, wie ihn zum Beispiel Dunlop schon hat, damit sich in Zukunft auch von weicheren Konstruktionen nicht die Laufflächen ablösen können. ■

# Rossi: Formel-1-Tests

Nach Jorge Lorenzo 2016 soll in diesem Jahr Valentino Rossi die Möglichkeit bekommen, den Mercedes Formel 1 zu testen.

Von: Imre Paulovits

Vor acht Jahren stand Valentino Rossi vor der Entscheidung, ob er in die Formel 1 wechseln soll. Konkurrenzfähige Zeiten im Ferrari ließen aufhorchen, und selbst John Surtees, der bisher als Einziger sowohl mit dem Motorrad als auch in der Formel 1 Weltmeister wurde, meinte damals, es wäre für Rossi nicht zu spät, dass auch er dieses Kunststück vollbringen

könnte. Doch Rossis Herz für die Motorräder siegte, er blieb in der MotoGP. Er hat aber seither nie verheimlicht, dass ihn das schnelle Fahren mit Autos reizt, wenn er es seither auch nur bei Sportwagen- und Rallye-Einsätzen beließ.

## Einladung Toto Wolff

Die Website motorsport.com berichtete vor Weihnachten erstmals davon, dass Mercedes-Formel-1-Rennleiter Toto Wolff sein Interesse angemeldet hat, Rossi den 2104er, 2015er und 2016er Mercedes Formel 1 während der Saison 2017 ausprobieren zu lassen.

Als Jorge Lorenzo letzten Oktober einen Tag mit dem 2014er Auto von Lewis Hamilton in Sil-



Rossi: nach Ferrari Mercedes-Test

verstone getestet hatte, zeigte sich der beim Test für den Spanier zuständige Mercedes-Ingenieur Richard Lane begeistert von der Herangehensweise und den analytischen Fähigkeiten des Motorrad-Stars, und es kamen bereits Wechsel-Gerüchte auf. Bei Valentino Rossi kann man diese Gerüchte gleich ausschließen, nach Ablauf seines Yamaha-Vertrages wird er 39 Jahre alt sein, zu alt für einen Formel-1-Rookie. Doch die Infos des erfahrenen Technikers Rossi könnten für alle interessant sein. ■

# Dominique Aegerter auf Rossis Ranch

Kiefer-Suter-Pilot Dominique Aegerter bereitet sich mit Vollgas auf die kommende Saison vor. Nach Trainingsfahrten in Valencia bekam er eine Einladung auf die berühmte Ranch von Valentino Rossi.

Von: Imre Paulovits

Dominique Aegerter ist bekannt dafür, dass er gerne mit allem fährt, was sich motorisiert fortbewegt, und so hat er schon immer allerlei Zweiräder, aber auch Motorschlitten in sein Trainingsprogramm aufgenommen. Den Jahreswechsel verbrachte der 26-jährige Rohrbacher in Valencia, wo er mit Supermoto, Motocross, Flat Track, aber auch einer 600er-Yamaha auf der GP-Strecke trai-

nieren konnte, außerdem legte er lange Fahrrad-Einheiten ein und machte mit dem Mountainbike die Gegend unsicher. Mit dem Pitbike trainierte er mit einer Gruppe Gleichgesinnter auf der Gokartbahn neben der Grand-Prix-Strecke.

## Intensivtraining beim Doc

In der nächsten Woche reist Aegerter nach Italien. Er hat eine Einladung von Valentino Rossi

bekommen, und so kann er mit dessen italienischen Protegés zusammen auf der Ranch des neunjährigen Weltmeisters in Tavullia trainieren. Am 14. und 15. Januar wird Aegerter dort auf der Dirt-Track-Bahn mit Rechts- und Linkskurven und Höhendifferenzen erfahren, wie sich Rossi und seine Schützlinge auf die Saison vorbereiten. Im Februar wird er dann die 2017er Suter des Kiefer-Teams testen. ■



Dominique Aegerter: in Valencia die unterschiedlichsten Bikes gefahren

## NACHRICHTEN

### MOTOGP:

Bei den Valencia-Tests durfte noch kein Pilot, der das Team und die Marke gewechselt hatte, öffentlich über sein neues Motorrad reden oder die Farben seines neuen Arbeitgebers tragen. Mit dem neuen Jahr sind die alten Verträge ausgelaufen, und sofort schickten alle betroffenen MotoGP-Piloten ihr neues Commitment durch die sozialen Medien. Ob Jorge Lorenzo bei einem Cappuccino mit Ducati-Logo ein Bongiorno wünschte oder Pol Espargaró den KTM-lern auf Deutsch „Guten Morgen“, die neue Saison hat nun endgültig gestartet. Als erstes wird Yamaha sein Werksteam offiziell vorstellen, die neuen Farben von Maverick Viñales und Valentino Rossi werden am 19. Januar vorgestellt.

### SUPERSPORT-300-WM

Die FIM hat die Starterliste der neuen Supersport-300-WM bekannt gegeben. 31 Fahrerinnen und Fahrer aus 14 Ländern werden dabei sein.

- 2 Anna Carrasco (E)
- 5 Scott Deroue (NL)
- 6 Robert Schotman (NL)
- 7 Nicola Settimo (I)
- 8 Kim Aloisi (I)
- 9 Ruben Doorakkers (NL)
- 11 Nicolas Cupaioli (I)
- 12 Ali Adriansyah (IND)
- 13 Jacopo Facco (I)
- 15 Alfonso Coppola (I)
- 17 Gabriel Noderer (D)
- 18 Alex Murley (GB)
- 20 Dorren Loureiro (SA)
- 21 Avalon Biddle (NZ)
- 22 Mykyta Kalinin (UKR)
- 23 Manuel Bastianelli (I)
- 26 Luke Hopkins (GB)
- 27 Filippo Rovelli (I)
- 28 Paolo Giacomini (I)
- 33 Daniel Valle (E)
- 35 Alessandro Triglia (I)
- 54 Harun Cabuk (TR)
- 80 Armando Pontone (I)
- 84 Michael Carbonera (I)
- 87 Angelo Licciardi (B)
- 88 Mika Perez (E)
- 95 Giuseppe De Gruttola (I)
- 99 Paolo Grassia (I)
- 120 Ashton Yates (USA)
- 121 Kimi Patova (FIN)
- 130 Renzo Ferreira (BR)

# Julian Puffe im Superstock-1000-Meisterteam

Ein besonderes Weihnachtsgeschenk bekam der deutsche Superstock-1000-Pilot Julian Puffe: Der FIM-Cup-32. von 2016 fährt ab diesem Jahr im Meisterteam von Althea-BMW mit Michel Fabrizio als Teamchef.

Von: Imre Paulovits

**D**er 21-jährige Schleizer Julian Puffe wird die diesjährige Superstock-1000-Saison, die vom FIM-Cup zur Europameisterschaft aufgewertet wurde, im Team von Althea-BMW fahren. Sein Teamchef wird Ex-MotoGP und Superbike-WM-Pilot Michel Fabrizio, der seine aktive Karriere beendet hat und sich fortan als Teamchef um den Aufbau von Nachwuchsfahrern kümmern wird, und dessen Team MF84 in

die Infrastruktur von Althea integriert wird.

## Zweijahres-Vertrag

„Etwas Besseres hätte mir nicht passieren können“, freut sich Puffe. „Zunächst wollte ich mit meinem letztjährigen Team Benjamin-Kawasaki weitermachen, ich hatte aber zunächst Probleme, mein Budget zusammenzubekommen, und dann war das Team schon voll. Da hat sich dann der Kontakt zu Genesio Bevilacqua aufgetan, ich bin zu ihm nach Italien geflogen und habe mich mit ihm und Michel Fabrizio getroffen.“

Nachdem Puffe einen Tag in Vallelunga getestet hatte, bekam er einen Zweijahres-Vertrag. „Im ersten Jahr soll ich von meinen Teamkollegen lernen und mich bis zum Saisonende so weit steigern, dass ein Top-8-Resultat drin ist. Im nächsten Jahr soll ich dann so weit sein, dass ich an der Spitze mitfahren kann“, erläutert Puffe seine Ziele. ■



Julian Puffe: Nach enttäuschender Saison beste Chancen bei Althea-BMW

## Randy Krummenacher: erster Test mit 1000er

Vor Weihnachten testete der 26-jährige Zürcher zwei Tage lang in Jerez eine Tausender-Kawasaki, die das Team extra für Testzwecke aufgebaut hat.

Krummenacher und das Puccetti-Kawasaki-Team hatten Glück, sie hatten an diesen zwei Testtagen hervorragendes Wetter auf der andalusischen Piste und konnten viel wertvolle Erfahrung sammeln, bevor die Tests mit dem richtigen Superbike ab dem 24. Januar losgehen.

### Superschnelle Zeiten

„Mein eigentliches Superbike wird erst im Januar fertig aufgebaut sein. Deshalb hat mir mein Team für diesen Test eine Rennmaschine nach Stock-Reglement zur Verfügung gestellt“, erklärt

Krummenacher. „Auf jeden Fall waren aber die zwei Tage in Jerez ein gutes Training. Es war wichtig, das Gefühl für eine 1000-ccm-Rennmaschine zu bekommen. Ich kann aber jetzt schon sagen, dass ich es lieben werde. Es scheint, dass dieses Motorrad meines ist. In Jerez war noch nie eine Kawasaki Superstock 1000 so schnell wie ich beim Test.“ ■ IP



Krummenacher mit der 1000er

## Superbike-WM noch weiter Richtung Serie

Nächstes Jahr dürfen in der Superbike-WM nur noch die serienmäßigen Einspritz-Körper benutzt werden, genau wie sie an der Straßenmaschine zu finden sind.

Bislang war es in der Superbike-WM erlaubt, die einzelnen Drosselklappen einzeln anzusteuern, so konnte durch das spätere Ansprechen von einzelnen Zylindern ein sanfterer Leistungsaufbau beim Beschleunigen erreicht werden. Diese „Split-Throttle-Technology“ ist ab 2017 nur noch dann erlaubt, wenn sie auch am Serien-Motorrad vorhanden ist, ansonsten müssen die Drosselklappen genauso angesteuert werden wie bei der Straßenausführung.

Diese Technologie wurde in der MotoGP entwickelt und von den Superbike-Technikern übernommen, solange es das Reglement zuließ. „Damit konnten wir sehr früh und sehr präzise Gas geben“, erläutert Superbike-Weltmeister Jonathan Rea. „Dabei konnten wir ein Paar der Drosselklappen so ansteuern, dass sie sich den tatsächlichen Traktionsverhältnissen angepasst haben. Das hat sich auch positiv auf den Reifenverschleiß ausgewirkt.“ Nun müssen andere Wege in der Elektronik gefunden werden, um die Leistung zu glätten. Die Fahrer knurrten bei den Wintertests in Jerez auch darüber, dass die Bikes nun deutlich schwerer zu fahren sind. Dass Jonathan Rea trotzdem schneller als alle MotoGP-Piloten war, zeigt aber, dass zumindest die Kawasaki-Crew einen Weg gefunden hat. ■ IP

# Land unter und andere Schwierigkeiten



Schlamm statt Sandwüste:  
Halbzeitleader Sam Sunderland  
im verregneten Bolivien

Die Dakar-Rally bleibt ihrem Ruf als die härteste Rally der Welt treu. Dieses Jahr gesellte sich zu einem neuen, schwierigeren Modus der Navigation noch das Wetter hinzu: Wegen Regenfällen mussten Etappen abgesagt oder verkürzt werden. Der Kampf um den Sieg ist aber noch völlig offen.

Von: Imre Paulovits

**K**nietiefer Schlamm, provisorisch aus Paletten zusammengestellte Brücken, auf denen man versucht, zumindest halbwegs trocken von einem Ende des Bivouacs zum anderen zu kommen – was ist aus der einstigen Wüstenrally Dakar geworden. Es hatte in Bolivien in der letzten Woche so viel geregnet, dass Flüsse über die Ufer traten, die ganze Gegend verwandelte sich in eine einzige Moorlandschaft.

„Das ist gar nicht ohne“, weiß Rally-Urgestein Heinz Kinigadner. „Die Motorräder tragen über 50 Kilo Schlamm mit sich, das erschwert das Fahren, und in den Marathon-Etappen müssen die Fahrer wieder in die nassen Klammotten und so weiterfahren. Das zehrt unheimlich an der Kraft.“ Die sechste und letzte Etappe vor dem Ruhetag wurde auch annulliert, weil auf der Route kein Durchkommen mehr möglich war.

## Vorjahres-Sieger out

Doch die Dramen der diesjährigen Dakar fingen schon viel früher an. Viele Fahrer verfuhrten sich und schimpften über das Roadbook. Dabei hatte der einstige Dakar-Star Marc Coma, der heute für die Route zuständig ist, keine leichte Aufgabe. „Der musste einfach Tempo rausnehmen, und das hat er so gelöst, dass er mehr auf Navigation ge-

setzt hat“, verteidigt KTM-Teamchef Alex Doring die Neuerung. „Bis letztes Jahr tauchten die Kontrollpunkte im GPS auf, 500 Meter, bevor man sie erreicht hatte und ein Pfeil zeigte dann die Richtung an. Den Pfeil gibt es nicht mehr, nur noch der Kontrollpunkt erscheint. Der ist aber je nach Gelände gar nicht so einfach zu finden, und das für die Fahrer neu ist, damit hatten so einige ihre Probleme damit.“

Das erste wirkliche Drama ereignete sich auf der vierten Etappe. Vorjahres-Sieger Toby Price hatte am Tag zuvor die Etappe gewonnen und sich an die Spitze der Gesamtwertung gesetzt, und auch in dieser Etappe war er der Mann, der die Pace vorgab. Doch dann stürzte er in einem Flussbett. Paolo Goncalves fand ihn und löste direkt den Notruf aus,

**»WIR MUSSTEN DEN HAUPTPFAD VERLASSEN, MIR WAREN DIE ANGABEN IM ROADBOOK NICHT KLAR, SO HABE ICH MICH VERFAHREN.«**

Matthias Walkner

der Australier wurde mit einem Rettungshubschrauber in das Krankenhaus nach La Paz geflogen. Der Vorjahres-Sieger hatte sich bei dem Sturz den linken Oberschenkel vierfach gebrochen. „Das gute ist, dass er von Dr. Fuentes operiert wurde, der letztes Jahr auch bei Matthias Walkner hervorragende Arbeit geleistet hat“, berichtet Alex Doring. „So geht es Toby den Umständen entsprechend gut.“

Dass der Vorjahres-Sieger das Tempo zu früh und zu sehr forciert hätte, lässt Doring nicht gelten. „Es sind viele Piloten gestürzt, Toby hatte einfach Pech bei seinem Sturz gehabt, wie letztes Jahr Matthias Walkner.“

Honda konnte sich so zunächst über die Gesamtführung freuen, doch nicht lange. Das gesamte Werksteam hatte an einer Tankstelle außerhalb des Etappenfensters und außerhalb der erlaubten Zone getankt und so bekamen alle Fahrer eine Stunde Strafzeit aufgebremmt. Während sich das Team darüber

ärgerte, weil dies ihrer Meinung nach nicht eindeutig ausgewiesen wurde, baute sich bei der Konkurrenz Wut auf. „Es wurden im Reglement für solche Verstöße drei bis zehn Stunden Strafzeit verankert, da ist die Stunde viel zu Milde“, findet Heinz Kinigadner. „Da geht es auch ums Prinzip, denn diese Regeln sind aufgestellt worden, um Tempo rauszunehmen.“ Mehrere Teams legten auch Protest gegen das Strafmaß ein.

### Mit den wenigsten Fehlern

Was aber auch klar wurde: Die Leistungsdichte ist dieses Jahr enorm. „Es wird dieses Jahr nicht der gewinnen, der der schnellste ist, sondern der, der die wenigsten Fehler macht“, glaubt Heinz Kinigadner. „Man sieht, dass ein kleiner Navigationsfehler schnell eine halbe Stunde oder mehr kosten kann.“

Dieser Fehler ereilte auch Matthias Walkner. In der vierten Etappe holte sich der österreichische Rally-Weltmeister von 2015 den Etappensieg, doch einen Tag später verfuhr er sich und büßte über eine halbe Stunde ein. „Bis Kilometer 170 ging es wirklich gut. Dann mussten wir den Haupt-Pfad verlassen, mir waren die Angaben im Roadbook nicht klar und ich habe mich verfahren. Es hatte wie irre geregnet, man konnte das Roadbook kaum sehen.“

Sam Sunderland war es, der in dieser Situation die Oberhand behielt. Der Amerikaner, der letztes Jahr schon der Top-Favorit auf die Nachfolge von Marc Coma war, aber wegen seiner Verletzung an der Dakar nicht teilnehmen konnte, führte so auch die Gesamtwertung am Ruhetag an, zwölf Minuten vor dem chilenischen Husqvarna-Piloten Pablo Quintanilla und dem holländischen Yamaha-Fahrer Adrien Van Beveren. Dass das noch lange keine Garantie für den Sieg ist, erklärt Heinz Kinigadner: „Wir haben gesehen, wie schnell sich die Zeiten verschieben können, wenn einer einen Fehler macht. Und die nächste Woche hat es noch in sich. Dazu hat es dort Wüstenetappen, in denen sich die südamerikanischen Fahrer, darunter besonders Quintanilla und Goncalves besonders gut auskennen.“

Das worüber sich alle Sorgen machten, wurde erst einmal entschärft. Die zweite Woche geht gleich mit einer Marathon-Etappe los, wo die Service-Teams

nicht ins Bivouac dürfen. So müssen die Fahrer ihre Motorräder dort selbst warten, und wenn diese völlig verschlammt sind, ist das Knochenarbeit. Eigentlich war von La Paz nach Uyuni eine Etappe von 622 Kilometern vorgesehen, mit einer Sonderprüfung von 322 Kilometern, auf die von Uyuni nach Salta weitere 892 Kilometer folgen. Doch wegen des Wetters wurde die Sonderprüfung der ersten Etappe auf 165 Kilometer verkürzt, weil der Wasserstand der Flüsse so hoch war, dass kein Durchkommen möglich war. Wie es dann in den Tagen danach steht, wird von Tag zu Tag entschieden.

**»DIE SÜDAMERIKANER KÖNNTEN ZUM SCHLUSS IN DER WÜSTE NOCH GANZ GROSS AUFTRUMPFFEN.«**

Heinz Kinigadner

Kann sich KTM in dem Chaos seinen 16. Sieg in Folge holen? Teamchef Doring ist die Ruhe in Person. „Wir machen einfach das, was wir immer machen, und dann schauen wir mal.“ ■



Das Bivouac in La Paz gilt mehr einem Camp für Sumpffreunde



Pablo Quintanilla: Kommt der Chilene in der zweiten Woche ganz nach vorn?

# Start geglückt, jetzt will

Ken Roczen dominierte den Auftakt zur Supercross-WM im Angel Stadium von Anaheim (Kalifornien). Es war sein dritter Sieg innerhalb von vier Jahren beim traditionellen Opener, aber jetzt muss der Titel her!

Von: **ALEX HODGKINSON UND THOMAS SCHIFFNER**

**D**er 22-Jährige aus Thüringen ließ nichts anbrennen, als er am Nachmittag „nur“ die fünftschnellste Zeit im Training fuhr, aber seine Gegner bekamen seine Dominanz zu spüren, sobald das Startgatter fiel. Sowohl in seinem Vorlauf als auch im Finale, das trotz geändertem Rechensystem (20 Minuten plus eine Runde) über die gewohnten 20 Runden gefahren wurde.

Nachdem Kawasakis Eli Tomac den ersten Vorlauf vom Start bis ins Ziel führte, machte Roczen es im zweiten Qualifier nach und distanzierte den amtierenden Meister Ryan Dungey um fast vier Sekunden im Laufe von sechs Runden.

## Ryan Dungey hing fest

Nach einem erneuten Blitzstart im Finale legte Roczen die Basis für seinen Sieg schon während der ersten fünf Runden mit Rundenzeiten, die fast eine halbe Sekunde schneller waren als die seiner Verfolger. Weder Tomac noch KTM-Pilot Marvin Musquin konnten ganz mithalten und deren ständige Positionswechsel mit harten, aber fairen Blockpässen machte ihre Aufgabe auch nicht einfacher.

Ryan Dungey, Roczens vermeintlich stärkster Gegner, hing hinter den beiden Streithähnen fest, während Roczen auf einer Reihe von „Waschbrettern“ und Sprungkombinationen immer weiter in die Ferne donnerte.

Nach fünf Runden konnte Dungey mit einem sauberen Spurwechsel seinen französischen KTM-Teamkollegen Musquin austricksen und Rang 3 überneh-

men. Vier Runden später war Tomac dran.

Bis Dungey auf Position 2 vorgefahren war, betrug Roczens Vorsprung fast zehn Sekunden, und eine realistische Chance auf den Sieg konnte sich der Amerikaner nicht mehr ausrechnen. Trotzdem fuhr er seine persönlich schnellste Rennrunde in der elften Runde und verkürzte den Abstand um eine halbe Sekunde, als die Führenden auf eine Reihe überrundeter Hinterbänker aufgeschlossen waren.

Damit war jede kleine Hoffnung für Dungey zu Ende. Veteran Mike Alessi ging die Puste aus und er stürzte. Dungey musste zweimal an der Unfallstelle vorbeifahren, während Roczen der ersten „Behinderung“ knapp entging. Er konnte damit gleich drei Sekunden in einer Runde gutmachen, und die beiden Führenden konnten ihr Fernduell mit dem erheblichen Abstand von zwölf Sekunden fortsetzen.

Der selbstbewusste Roczen freute sich mit dem üblichen Grinsen nach dem Zieleinlauf über den zehnten Sieg seiner Karriere in der US-Serie: „Ich sagte schon bei jedem Interview seit einer Woche, dass ich in diesem Jahr mehr fokussiert als je zuvor bin, dazu bin ich superfit. Ich hatte einen riesigen Spaß da draußen. Das Team hat das Leistungsband sanfter gemacht, und das war ein echter Vorteil, als die Strecke im Laufe des Tages immer ausgefahrener wurde. Es war ein hervorragender Erfolg für mich und das Team, aber jetzt müssen wir einen kühlen Kopf bewahren. Die Serie ist lang, aber wir können bestimmt noch mehr Siege zusammen feiern.“

Meister Dungey gab sich mit gewohnter Ruhe geschlagen: „Ich habe nichts auszusetzen. Kenny fuhr heute Abend wahnsinnig gut, und ich konnte ihm nichts entgegensetzen. Die Strecke war brutal und hätte jeden Fehler hart bestraft. Es war wichtig, eine gewisse Vorsicht zu behalten. Ich war mit meiner Form zufrieden, sogar mein Start war nicht so schlecht, er war eben nicht gut genug, um Kenny zu folgen. Es war sehr wichtig, gleich vorne zu fahren und die freie Bahn zu genießen. Kenny



Blitzstart: Ken Roczen startete, wie er es sich vorgenommen hatte, souverän in d



Gewöhnungsbedürftig: Titelverteidiger Ryan Dungey in der Rolle des Verfolgers

# Ken Roczen den Titel



n. 16 Erfolge fehlen noch zum Titel für den Thüringer und Honda



Doch Orange: Shane McElrath (#38) hielt die KTM-Fahne hoch

hat alles richtig gemacht ... aber wir werden uns an der Spitze zurückmelden!"

Trotz Niederlage gegen Roczen konnte sich KTM über einen erfolgreichen Abend freuen. Mit Dungey und Musquin hatte Mattighofen zwei Fahrer auf dem Podest, und in der 250-ccm-Klasse feierten die Österreicher einen überwältigenden Debütsieg für Shane McElrath vom werksunterstützten Team des Helmdesign-Gurus Troy Lee.

Mit Jason Anderson von KTM's Schwesterfirma Husqvarna auf Platz 4 im Ziel des Hauptrennens – nach einem für ihn gewohnten Husarenritt nach vorne von Platz 10 aus – und zwei weiteren Top-4-Platzierungen in der 250er-Klasse für Martin Davalos (Hus-

! Sechs Jahre nach seinem WM-Titel in der MX2-Klasse will Ken Roczen (22) endlich den höchsten Titel des Off-road-sports in Amerika gewinnen. Der Thüringer hat bereits zwei US-Freiluft-Titel (2014 und 2016), aber in den USA zählt nur eines: die Supercross-WM-Serie auf künstlichen Strecken in großen Fußball- und Baseball-Stadien. Auch für Roczens neuen Arbeitgeber HRC steht viel auf dem Spiel: Honda jagt seit 13 Jahren vergeblich dem Supercross-WM-Titel hinterher.

qvarna) und Mitch Oldenburg (Troy Lee) hatte Mattighofen drei der ersten vier Platzierungen in jeder Klasse.

Mit seinem Sieg bei „A1“ (erster von zweien der 17 Läufe, die in Anaheim stattfinden) hat Roczen schon den Grundstein gelegt, aber in den 19 Jahren seit die US-Serie 1999 in Anaheim begonnen hat, haben bisher nur sechs Fahrer den Serienaftakt und die Meisterschaft im selben Jahr gewonnen.

So warnte Roczens neuer Teamchef bei American Honda Dan Betley schon vor dem Rennen: „Niemand will schon bei A1 in Höchstform sein. Man kann die Meisterschaft beim ersten Rennen des Jahres verlieren, aber den Titel kann man nur holen, wenn man 17 Rennen verletzungsfrei übersteht und Woche für Woche auf das Podium fährt. Siege sind immer ein Grund zur Freude, aber das Ziel ist die Meisterschaft!“

## Honda 14 Jahre sieglos

Als Honda-Boss hat Betley die traurige Seite des Sports schon jahrelang gespürt. Der letzte Supercross-WM-Titel der Roten liegt 14 Jahre zurück, als Ricky Carmichael 2003 seinen zweiten Titel holte.

Und Dungey? Der dreifache Meister hat noch nie den Auftakt in Anaheim gewonnen, aber seine Zuverlässigkeit ist legendär. In jeder der vergangenen zwei Saisons fuhr er 16-mal bei 17 Rennen aufs Podest ... Und mit 31 Karrieresiegen kennt er auch die Früchte der Tagessiege. Bis zum Endlauf 2017 am 6. Mai in der glitzernden Wüstenstadt Las Vegas ist es ein langer Weg ... für ihn, Roczen und alle anderen. ■

## SUPERCROSS WM

### Anaheim (USA)

#### 1. WM-Lauf

1.	Ken Roczen (D)	Honda
2.	Ryan Dungey (USA)	KTM
3.	Marvin Musquin (F)	KTM
4.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
5.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
6.	Cole Seely (USA)	Honda
7.	Savid Millsaps (USA)	KTM
8.	Weston Peick (USA)	Suzuki
9.	Joshua Grant (USA)	Kawasaki
10.	Cooper Webb (USA)	Yamaha

# Haaker ungeschlagen

Beim zweiten Lauf der SuperEnduro-WM in Riesa war Titelverteidiger Colton Haaker unschlagbar: Der US-Amerikaner gewann jeden Lauf und übernimmt damit wieder die Führung in der Meisterschaft.

Von: **Robert Pairan**

Im gezeiteten Training war Jonny Walker zunächst der Schnellste: „Ich muss noch mehr an meinen Starts arbeiten.“ zog er die Konsequenz daraus, dass er am Ende des Abends nur auf dem dritten Platz hinter KTM-Teamkollege Alfredo Gomez gelandet war. Doch in den Rennläufen bewies wiederum Haaker die besseren Steherqualitäten: „Im letzten Jahr bin ich hier regelmäßig im Sand gestürzt. In diesem Jahr hatte ich keinen einzigen Sturz.“

Damit unterschied er sich von all seinen Konkurrenten, die auf



Wieder vorn: Titelverteidiger Colton Haaker blieb in Sachsen ungeschlagen

dem teilweise anspruchsvollen Parcours mindestens einmal kurz zu Boden gingen oder in der Matrix hängen blieben.

## Sprung übers Wasser

Publikumsliebling wurde Pascal Rauchenecker, der als einziger Teilnehmer im Duell gegen Mario Roman auch den großen Sprung über den Wassergraben riskierte. Der österreichische Cross-Profi hatte erst 2016 seine Enduro-Karriere begonnen. ■

## SUPERENDURO

### WM in Riesa (D) – 7. Januar 2. WM-Lauf

1.	Colton Haaker (USA)	Husqvarna
2.	Alfredo Gomez (E)	KTM
3.	Jonathan Walker (GB)	KTM
4.	Mario Roman (E)	Sherco
5.	Pascal Rauchenecker (A)	Husqvarna
6.	Eloi Salsench (E)	Beta
7.	Mike Brown (USA)	Husqvarna
8.	Rannar Uusna (EE)	KTM
9.	Wesley Pittens (NL)	Yamaha
10.	David Leonov (RUS)	Husqvarna

# Max(imaler) Niedermaier

Max Niedermaier wurde bei der WM-Quali in Lappland erst im Stechen um den Tagessieg geschlagen. Auch Stefan Pletschacher steht in der GP-Runde 2017. Harald Simon muss wieder auf eine Wildcard hoffen.

Von: **Thomas Schiffner**

Das Training am Freitag in Ylitornio fiel flach: Bei minus 35 Grad war Motorsport nicht zumutbar. Am Samstag gab es eine faustdicke Überraschung: Der 28-jährige Bayer Max Niedermaier besiegte unter anderen den russischen Newcomer Dinar Valeev und war nach 20 Heats mit 12 Punkten sicher für den GP qualifiziert. Als der bis dato ungeschlagene Exweltmeister Daniil Iwanov in Heat 20 in Führung stürzte, waren der

Russe und Niedermaier punktgleich und mussten um den Tagessieg stechen! Iwanov gewann, doch der Deutsche war Überraschungszweiter. Vor diesem Stechen kämpften Stefan Svensson, Stefan Pletschacher und Harald Simon um die Plätze 5 bis 7.

## Simon wieder im Pech

Nur die Plätze 6 und 7 bedeuteten Tickets für den GP 2017. Simon, der mit gebrochenem Handrücken antrat und bereits im letzten Vorlauf stürzte, musste im Stechen erneut zu Boden



Iwanov und Pletschacher im GP

und schied damit aus. Der Waldviertler muss erneut auf eine der zwei FIM-Wildcards hoffen.

Mit Pletschacher sind nach einem Qualirennen bereits zwei Deutsche im GP. Tobias Busch schied aus, sammelte aber in seinem zweiten Eisrennen beachtliche 4 Punkte. ■

## EISSPEEDWAY

### Ylitornio (FIN) – 7. Januar WM-Qualifikation 1

1.	Daniil Iwanov (RUS)	12+3 Pkt.
2.	Max Niedermaier (D)	12+2
3.	Dinar Valeev (RUS)	11+3
4.	Jan Klatovsky (CZ)	11+2
5.	Stefan Svensson (S)	10+3
6.	Stefan Pletschacher (D)	10+2
Ausgeschieden:		
7.	Harald Simon (A)	10+18.
	Niklas Svensson (S)	9
9.	Charly Ebner (A)	8
10.	Josef Kreuzberger (A)	5
11.	Tommi Tani (FIN)	5
12.	Matti Isoaho (FIN)	4
13.	Jan Klauz (CZ)	4
14.	Tobias Busch (D)	4
15.	Tommi Norola (FIN)	2

## NACHRICHTEN

### ERIK RISS VERZICHTET AUF LANGBAHN-WM

Am Sonntag gab Titelverteidiger Erik Riss bekannt, dass er auf seinen WM-Startplatz 2017 verzichtet. Langbahnfahren habe ihn nicht mehr „innerlich erfüllt“, so die Begründung des 21-Jährigen, der sich diese Saison ganz auf Speedway konzentrieren will. Damit ist Stephan Katt mit Wildcard derzeit einziger deutscher WM-Teilnehmer. Für Riss ist Michael Härtel (19) erster Nachrücker. Auch der Franzose Dimitri Berge will auf seinen WM-Platz verzichten.

### KOLTAKOV RUSSISCHER EISSPEEDWAY-MEISTER

2015er-Weltmeister Dmitri Koltakov gewann die Russische Einzelmeisterschaft in Shadrinsk. Mit Platz 2 hinter Igor Kononov am Samstag und dem Tagessieg am Sonntag war der 26-Jährige – die beiden ersten Rennen an Weihnachten in Togliatti mitgerechnet – punktgleich mit Kononov. Im fälligen Titelstechen siegte Koltakov. Weltmeister Dmitri Khomitsevitch wurde Gesamt-Dritter. Daniil Iwanov und Dinar Valeev konnten wegen der zeitgleichen WM-Teilnahme in Ylitornio (siehe links) nicht starten.

### ZWEI EISRENNEN AM GLEICHEN WOCHENENDE

Nur vier offene Eisspeedwayrennen gibt es während der Eissaison in Mitteleuropa, und dennoch kollidieren zwei davon terminlich: Steingaden verlegte mangels Schnee vom 6. auf den 22. Januar. Für den 21./22. Januar ist aber die Schweizer Premiere in Champex-Lac (Wallis) seit Langem geplant. Die Schweizer fahren am Samstag international und am Sonntag die Schweizer Meisterschaft. Eine Woche später gibt es einen weiteren Doppelschlag: Bei passender Witterung läuft in Österreich am 28. Januar St. Johann im Pongau und am 29. Januar Weißenbach am Lech. Beide Veranstalter rechnen mit vollen Starterfeldern.

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi

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

H



**A5 Quattro, S-Line, EZ 8/2009, 1. Hand, 104000 km, Umbau auf 250 kW (340 PS) - Prüfstand getestet, Quattro, S-Line, Sportsitze, schwarz, Vollleder, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, Distronic, Side-Assist, Lane-Assist, 8-fach bereift, Sommer 20" (265er), Winter 18" Alus, VB 18.450,- €.**  
Tel. 0170/3421732, christian@russ.de  
mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 36798

## BMW

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

H



**BMW Tuning seit 1985, Rad-Reifen: VA 9,5J x 21" - HA 11J x 21" ohne Karosserie, Auspuff: verschiedene Soundstufen - 760i Optik, Fahrwerk, Leistung etc. Soundprobe: info@mariani.de,**  
Tel. 05264 / 8601

H

[www.bmw-gebrauchtwagen.com](http://www.bmw-gebrauchtwagen.com)

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

H

**JETZT SCHWENKBARE KUPPLUNG** für 3er -4er -5er inkl. fachgerechter Montage u. Codierung für ab 920,- €. [www.kupplung-vor-ort.com](http://www.kupplung-vor-ort.com), Tel. 09933-902023

H

## Corvette

Wir suchen Corvettes - alle Modelle!  
06105/21133, [www.corvette-center.de](http://www.corvette-center.de) H

## Ferrari

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



**La Ferrari, EZ 5/2014, 708 kW (963 PS)....jetzt noch schnell ein Weihnachtsgeschenk!!! Verkauf gegen Höchstgebot. 74670 Forchtenberg, Chiffre 3629088**

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 36698

## Jaguar

**ERSATZTEIL-GROSSLAGER!** Neu und geb., alle Typen. [www.jaguar-teile.de](http://www.jaguar-teile.de) 04332/1419

H



**Sonder-Finanzierung, F-Type R Coupé AWD, VOLL, EZ 08/2015, 19000 km, 405 kW, silber, 87.900,- € (MwSt. awb.) Glinicke British Cars Kassel GmbH & Co. KG, Leipzigerstr. 291 B, 34123 Kassel, Tel. 0561/76616-0, [www.glinicke.de](http://www.glinicke.de)**

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 36604

## Land Rover



**Landy Defender Kinderjeep, Neufahrzeug, 110 ccm, 5 kW (7 PS), rot, 2450,- €.**  
Tel. +49(0)176/43433368

## Lexus



**LEXUS! Neu und gebraucht kauft man bei Auto Lackas GmbH. 0281/95295-55, [www.lackas.de](http://www.lackas.de)**

H

## Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421  
Fan-Shop: [www.bf-sportwagen.de](http://www.bf-sportwagen.de)

H

## Mercedes



**CL 500 Coupé, EZ 8/2001, 60.632 km, 225 kW (306 PS), 2. Hd., silber, Leder schwarz, TÜV-AU neu, unfallfrei, Scheckheft, ESD, Klima, Garage, top gepfl., VB 13.500,- EUR.**  
Tel. 0152-21668441

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 36855

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

H

**500 SL, Bj. 2005, 74000 km, silber, Nappaleder anthrazit, Scheckheft DB, alle Extras + Panoramadach und Standheizung, 32.900,- € inkl. MwSt. 0172/2496419**



[www.mariani.de](http://www.mariani.de)

**Mercedes-Benz Tuning seit 1985 Rad-Reifen: VA 10J x 20" - HA 11,5J x 20" ohne Karosserie, Sound: verschiedene Soundstufen auf Kundenwunsch. Fahrwerk, Leistung etc. Soundprobe: info@mariani.de, Tel. 05264 / 8601** H

**Anhängerkupplungen für alle Mercedes zum Top Preis. Auch AMG Paket, z. B. A-Klasse 849,- € inkl. Montage. [www.kupplung-vor-ort.com](http://www.kupplung-vor-ort.com), Tel. 09933/902023**

H

**E-Klasse W212 E63 AMG Felgen, Original, Winterreifen 60%, 19 Zoll, VB 1700,-.**  
Tel. 0175/1602785,  
s.hauck@hauck-planung.de

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice\* und Abo-Service  
[motorsportaktuell@dpv.de](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)  
\*Bitte Bankverbindung angeben

## Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

**MOTOR SPORT aktuell**  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

**Mercedes**

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



Ein Van der Traumwagenklasse „V 250 - HARTMANN VP Spirit“ Avantgarde Edition, cavansitblau-met., EZ 01/2015, ca. 32000 km, sportliches Aerodynamikpaket VP Spirit (Front-, Seiten-, Dach-, Heckspoiler), Sportfedersatz, 19 Zoll Alu-Radsatz VARA2 mit Bereifung 245/45 R19, V8 Sound, Chiptuning ca. 165 kW (225 PS), 510 Nm, Interieur-Pakete, Leder schwarz, alle Assistenten, Burmester Sound, 2x cl. Schiebetür, 2x Klima, Garantie u.v.m., 63.900,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an. VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36700

CLS AMG S4 M. -47%, 300 km/h, 1/15, Voll-, 585 PS, grau-m., Led. sw., 29000 km, NP: 160.000,-, VB 84.000,-, T. 0171/3491847

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



Exklusiver Luxus -- traumhaft flexibel " VANSPTS Camper SP6" Sprinter 316 CDI - für Büro- und Freizeit! 2 Klappbetten im Heck, Küchenblock, alles Leichtbaumöbel - jederzeit herausnehmbar! EZ 05/2014, ca. 15000 km, Aerodynamikpaket SP6 (Front-, Seiten-, u. Heck), Sonder-Alu-Radsatz VEST4 (grau matt) mit 265/45 R20, Leistung, Volled.-Alcantara u. PORSCHE Teppich, umfangreiche Interieur-Pakete, einmalig ausgestattet zum Preis von 77.900,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an. VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36700



**www.mariani.de**

mariani m700 Black-Series E63 AMG W212, Breitbau in Blech mit Vollausstattung, EZ 12/14, nur 16000 km, 430 kW/ 585 PS (optional auf 515 kW/700 PS), Komplettumbau: Karosserie-Verbreiterung, Rad-Reifen (13J x 20 Zoll mit 325er Bereifung an HA), Fahrwerk, Sportauspuff, Chip-Tuning. Zustand neuwertig, 118.900,- € (MwSt. awb.) Tel. 05264 / 8601, mariani, Inh. Manuela Mariani, Am Rechenbornbach 11, 32689 Kalletal, www.mariani.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36600

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



**www.varex.com**

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

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36705

**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

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

**www.Rennsportshop.com**

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

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

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

Privat sucht von privat Porsche 993. Tel. 02945/2392 oder 0171/7708554

Wir rüsten nach: **PORSCHE Rückfahrkamera** nur original - mit dynamischen Leitlinien!  
**www.digitaletechnik.de**

991 auch GT3/RS/R, Cayman auch GT4, Cayenne, Boxster, Macan, Panamera. Vor-Ort-Service. Tel. 0700/22022011 H

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

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H



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. 030/474906-77, www.autohaus-kramm.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 36794

**Renault**



Mégane RS Cup Recaro, 3/16, 5500 km, siriusgelb-met., wie neu, ideal für Straße und Rennstrecke, 24.450,-, 0172-8109297

**Renault Alpine**

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

**Renn/Rallye**

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

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

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

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

**DUNLOP MOTORSPORT**  
Sport- & Rallyereifen  
**Lütticke motorsport**  
02354-7046993  
www.lms-racing.com

Verkaufe für Corvette C6Z06-C6Z R1 Differential mit Sperre von RPM, nur 200 km gelaufen, 3,9 ideal für Nordschleife, €3900,- Tel. 0175/4132508

**Renntransporter**



Renntransporter, Alu oder Plane, 100 km/h, Sondermaße + v. Extras mögl. Tel. 06571/955558, www.anhaenger-handel.de H

**Seat**

www.autodiscount-nrw.de H

**Skoda**

www.autodiscount-nrw.de H

**MOTOR SPORT aktuell** **Jetzt online abonnieren!**  
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!  
■ **Leser werben Leser**  
■ **Testabos**  
■ **Jahresabos**  
■ **Geschenkabos**  
**www.motorsport-aktuell.com/abo**



# Leserbriefe



**Bild der Woche:** Red-Bull-Teamchef Christian Horner erinnerte mit seiner Weihnachtskarte noch einmal an den Anruf von Mercedes-Oberhaupt Toto Wolff bei Jos Verstappen, der für Streit zwischen den beiden Topsteams sorgte

## Unfall des Jahres

Zu „Gewinner und Verlierer“,  
MSa 52/2016

Natürlich ist der Max Verstappen ein Gewinner, was Medienpräsenz und Erfolg angeht. Aber eines Tages wird er wieder ein „geiles“ Manöver in Blanchimont versuchen und dann wird ein Gegner aus dem Irrglauben, dass die heutigen Autos sicher sind, dagegenhalten. Und wir sehen den Unfall des Jahres. Und wer wie ich gesehen hat, wie ein Porsche mit Stefan Bellof am Steuer in der Eau Rouge förmlich explodierte, der will so etwas nie wieder sehen!

Hans Wein,  
D-96173 Oberhaid

## F1 zum Nulltarif

Zur MSa-Umfrage Elmar Brümmer,  
MSa 1-3/2017

Die Formel 1 ist ohne Strecke gar nichts. Wenn sie also irgendwo fahren will, soll sie dafür zahlen. Warum soll der deutsche Steuerzahler Mr. Ecclestone den Geldsack füllen und dann noch für immens teu-

re Tickets blechen? Mercedes und andere Hersteller zahlen Millionenbeträge, ja fast Milliarden für die Rennställe und Fahrer, dann finden sich auch 25 Millionen Dollar, um den GP von Deutschland zu zahlen. Wenn sich alle Streckenbesitzer einig wären, könnten sie kassieren. Aber diese Solidarität gibt es leider nicht. Die Formel 1 könnte auch zum Nulltarif fahren und die Streckenbetreiber kommen nur für die infrastrukturellen Unkosten auf. Das wäre doch mal eine Idee. Dann könnten auch die Strecken Profite erarbeiten und überleben!

Bernd Zipperling,  
D-57074 Siegen

## Gelb lackierter Lotus

Zu „Gewinner und Verlierer“,  
MSa 52/2016

Die bescheidene Punkte-Ausbeute des Renault-Werksteams in der zurückliegenden F1-Saison hat zum einen ihre Ursache darin, dass Renault-Sport nach dem späten OK von

Carlos Ghosn kaum Entwicklungszeit zur Verfügung stand, zum anderen, dass man sich im Wesentlichen auf das nächstjährige Auto konzentrierte. Ein alter, gelb lackierter Lotus konnte sicher keine atemberaubenden Ergebnisse einfahren, unabhängig von den Piloten. Die Renault-Verantwortlichen räumten schon zu Beginn der Saison ein: „Mehr als ein paar WM-Punkte werden es nicht werden.“ Sollte sich Renault mit Hülkenberg deutlich verbessern und der Renault-Kunde Red Bull um die WM-Krone fahren, was ich erwarte, so werden wieder selbsternannte „F1-Experten“ unken, dies gehe nicht mit rechten Dingen zu.  
Ingo Haltenberger,  
D-87616 Marktoberdorf

## KONTAKT

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

REDAKTION  
Redaktion MOTORSPORT aktuell  
Leuschnerstrasse 1, D-70174 Stuttgart  
Telefon: +49 (0)711 182 2577  
Telefax: +49 (0)711 182 1958  
www.motorsport-aktuell.com  
msa@motorpresse.de

Chefredaktion: Marcus Schurig  
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner  
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt  
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wiczorek  
Fotografen: sutton-images.com, XPB  
Grafik und Produktion: Michael Heinz (Leitung), Bernd Adam (Stv.), Daniel Gührer  
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

## VERLAG

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
Leuschnerstraße 1  
70174 Stuttgart  
Telefon: +49 (0)711 182 1641  
MOTORSPORT aktuell gehört zum Geschäftsbereich Automobil  
Redaktionelle Gesamtleitung:  
Ralph Alex, Jens Katemann, Birgit Priemer (Stv.)

Leitung Geschäftsbereich Automobil:  
Tim Rämms, Kai Feyerabend (Stv.)

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 Immatrikulationsbescheinigung 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



## 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

# Vorschau



Rallye-Dakar-Finale: Wer gewinnt den Wüsten-Klassiker?



CanAm-Historie: Die verrückteste Rennserie aller Zeiten



MotoGP-Technik: Entwicklung der 2017er Prototypen



Rallye-WM: Letzte Infos vor dem Saisonstart in Monte Carlo



Nick Tandy: Porsche-LMP1-Werksplit im Interview

# X-MAS Rabatte

upgraded<sup>+</sup>.de  
automotive group



upchip<sup>+</sup>.de

chip-24<sup>+</sup>.de

upeco<sup>+</sup>.de

upracer<sup>+</sup>.de



**44%**  
upchip.de<sup>+</sup>  
X-MAS-Rabatt\*

High-Performance  
Chip-Tuning



**24%**  
chip-24.de<sup>+</sup>  
X-MAS-Rabatt\*

Best Price  
Chip-Tuning



**44%**  
upeco.de<sup>+</sup>  
X-MAS-Rabatt\*

High-Efficiency  
Chip-Tuning



**10%**  
upracer.de<sup>+</sup>  
X-MAS-Rabatt\*

Ultimative Renn- &  
Fahr simulatoren

\*Exklusiv bei der upgraded Automotive GmbH, Heuriedweg 30 a, 88131 Lindau (B) und den offiziellen upgraded und chip-24 Vertriebspartnern auf upgraded.de. Gültig vom 01.11.2016 – 31.01.2017, nicht mit anderen Rabattaktionen kombinierbar.



Für upchip, chip-24 und upeco bieten wir einzigartige Garantien: Tuning-Garantie, Premium-Garantie & Premium-Plus-Garantie. Optional und für Fahrzeuge bis zu einem Alter von z.B. 8 Jahren und 150.000 km Gesamtlauflistung.

Hotline: +49 (0)8382 30 49 49 0

upgraded Automotive GmbH, Heuriedweg 30 a, 88131 Lindau (B)

