

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Duell der Giganten

Vettel gegen Hamilton

NR.16 / 5. APRIL 2017



Rallycross-WM in Barcelona
**Mattias Ekström
nicht zu schlagen**

Superbike-WM in Aragón
**Chaz Davies mit
Sturz und Sieg**



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



WEC-Prolog in Monza
**Porsche und Toyota
lassen Hüllen fallen**



MotoGP-Interview
**Das Erfolgsgeheimnis
von Maverick Viñales**



Formel E in Mexico City
**Lucas di Grassi erst
Letzter, dann Sieger**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Vettel gegen Hamilton – das Duell um die WM S. 4
- Formel 1** McLaren-Neuling Vandoorne im Interview S. 6
- Formelsport** Kommentar zu den F1-Zukunftsplänen S. 8
- Formel E** So zitterte sich Lucas di Grassi zum Mexiko-Sieg S. 10
- Formelsport** News und Storys aus Formel 1 und Co. S. 12
- Sportwagen** Neue LMP1-Autos und alles zum WEC-Prolog S. 14
- Sportwagen** Das Neueste aus der Prototypen-/GT-Welt S. 18
- Rallyesport** Ekström Auftakt-sieger in der Rallycross-WM S. 20
- Rallyesport** Korsika-Vorschau, EM-Auftakt und News S. 22
- Tourenwagen** Heimsieg beim TCR-Auftakt in Georgien S. 24
- Tourenwagen** Hintergründe und News aus DTM und Co. S. 26
- Historie** 30 Jahre nach Rennpremiere des BMW M3 E30 S. 28

Motorrad:

- MotoGP** Warum die neuen Reifen Rossi benachteiligen S. 30
- MotoGP** Interview mit Katar-Sieger Maverick Viñales S. 32
- Motorrad-WM** Hintergründe, News und Vorschau S. 34
- Superbike-WM** Reas Siegesserie endet in Spanien S. 36
- Straßensport** Hintergründe und Nachrichten S. 39
- Offroad** Jeremy Seewers baut in Mexiko WM-Führung aus S. 40
- Offroad** Eisspeedway, Trial, Supercross und mehr S. 42

Leserservice:

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



MotoGP-Technik: Der Reifen macht den Unterschied

30



NEUE FORMEL-1-MOTOREN

Die Formel-Fans fordern lautere Motoren. Nach dem ersten Treffen der Hersteller scheint sich der Wunsch zu erfüllen. Wir verraten, wo die Reise ab 2021 hingehen könnte. **Seite 12**

SCHNELLE LMP2-RENNER

Die neuen LMP2-Renner haben 100 PS mehr Leistung und mehr Abtrieb als die Vorgängergeneration. Doch was tun, damit die zweite Liga der LMP1 nicht zu nahe auf den Pelz rückt? **Seite 19**

MOTOGP-TECH3-TEAM

Beim MotoGP-Auftakt in Katar geigte das Tech3-Yamaha-Team ganz groß auf. Teamchef Hervé Poncharal erklärt, warum es mit seinen beiden Rookies Johann Zarco und Jonas Folger auf Anhieb so gut läuft. **Seite 34**

YAMAHA

28

Historie BMW M3: Tourenwagen-Erfolgsmodell feiert Geburtstag



WOLFGANG WILHELM

Hollywood gegen Heppenheim

Mit seinem Melbourne-Sieg hat Sebastian Vettel Dauersieger Mercedes den Fehdehandschuh vor die Füße geschmissen. Im dritten Ferrari-Jahr will der Heppenheimer endlich ein Wörtchen um den WM-Titel mitreden. Doch Lewis Hamilton zeigt sich nach der Niederlage gegen Nico Rosberg 2016 motivierter als jemals zuvor. Die Fans können sich auf ein spektakuläres WM-Duell zweier ungleicher Rivalen freuen.

Von: **Elmar Brümmer**

Der weiße Handschuh liegt auf der roten Schulter, der schwarze Handschuh packt den silbernen Overall. Sebastian Vettel und Lewis Hamilton umarmen sich ein bisschen inniger, als das sonst zwischen dem Ersten und dem Zweiten der Fall ist. Auf jeden Fall viel herzlicher, als das zwischen Hamilton und Rosberg der Fall war. Vettel und Ferrari haben die Formel-1-Welt auf den Kopf gestellt, es gibt dafür wohl keinen besseren Ort als Australien. Wenn uns nicht alles täuscht, haben wir beim Saisonauftakt das Duell gesehen, das bei aller Überholun-freundlichkeit der neuen Rennwagen für eine extrem spannende Saison sorgen kann. Denn da prallt nicht einfach nur ein dreifacher auf einen vierfachen Weltmeister oder ein Silberpfeil auf einen Ferrari – da treten zwei extreme Persönlichkeiten gegeneinander an. Wenn man es zuspitzen möchte, wozu die Königsklasse auch unter neuer Führung neigt: Hollywood gegen Heppenheim.

Duell der besten Piloten

Lewis Hamilton möchte die neue Zeitrechnung nicht mehr mit Geschichten aus dem Rückspiegel vergleichen. Natürlich macht es ihm mehr Spaß, sich mit einem Vettel zu messen statt immer nur mit einem Nico Rosberg.

Neue Farbe, neues Spiel, neue Herausforderung. Für den Briten auch eine Frage der Weiterentwicklung: „Sebastian wird noch viele Jahre eine Macht in der Formel 1 sein, ich bin wirklich dankbar für diesen Fight gegen ihn und Ferrari. Dieses Jahr kämpfen die Besten der Besten an der Spitze gegeneinander.“ Dann wäre das ja auch geklärt. Und die Prophezeiung könnte wahr werden, wenn sich die jeweiligen Sponsorspartner aus Finnland raushalten und Red Bull nicht den direkten Anschluss findet.

Aber wer trifft denn da aufeinander? Zwei, die unterschiedlicher nicht sein könnten. Vor allem jedoch zwei, die sich gegenseitig ihren Respekt versichern. Die schon in den letzten Jahren, wenn sie zusammen auf dem Podium und in den Medienrunden saßen, ihren Spaß miteinander hatten. Die sich deshalb aber keineswegs auf der Rennstrecke freundschaftlich vertragen müssen. Der eine vertraut dem anderen, das ist die beste Voraussetzung für offenes, hartes Racing. Und das macht auch den Unterschied aus zwischen Hamilton/Rosberg und Vettel/Webber. Die Beziehung wird sich zwangsläufig natürlich verändern, wenn sich die WM-Entscheidung zwischen den beiden zuspitzen sollte.

Von was sind sie getrieben? Vom Ehrgeiz natürlich. Von den ihnen eigenen Fähigkeiten, aus einem guten Rennwagen einen sehr guten zu machen, weil sich ihr Talent mit der Fahrfreude potenziert. Vom Stolz auf die eigenen Fähigkeiten und ihre jeweiligen Rennställe. Vettel wie Hamilton tragen jenen Instinkt der Champions in sich, der auch einen Michael Schumacher auszeichnete: Sich blitzschnell an neue Si-

tuationen zu gewöhnen, und dann das Beste draus zu machen. Melbourne war so eine Situation, und damit manifestiert sich fürs Erste Vettels Rolle als Gejagter und die Hamiltons als Jäger. Beide lieben genau diese Ausgangspositionen.

Würden sie sich gegenseitig so intensiv betrachten wie die Formel-1-Journalisten es tun, dann hätten die beiden wirklich was zu staunen. Nicht, was die gesunde Portion an Egoismus betrifft, die bei beiden so eine Art Additiv zur Championmanier ist. Auch der Aufstieg qua Leistung aus der Kartjugend ist bei beiden gleich. Danach teilte sich die weitere Erziehung:



Hamilton hatte die strengste und engste unter Ron Dennis, die man sich vorstellen kann. Vettels Ziehvater Helmut Marko war zwar nicht weniger streng, aber er wollte seinen Schützling nur auf der Rennstrecke prägen, nicht fürs Leben. Vielleicht ist es genau das, was die Charaktere heute so unterschiedlich ausprägt. Hamilton nimmt sich alle Freiheiten doppelt und dreifach heraus, häufig fliegt er mal eben über den großen Teich. Weil er glaubt, er müsse etwas nachholen? Mag sein. Aber auch, weil es ihm Spaß macht, und weil es ihm guttut. Nachts klickt er sich oft durch seine Schnapsschüsse des Tages – er begreife dann, was für

ein tolles Leben er habe: In einem der besten Rennwagen der Welt zu sitzen und sich so ziemlich alles leisten zu können, was man will. Echte Hollywood-Momente. Da ist nichts von Arroganz dabei und auch wenig vom digitalen Exhibitionismus, den er sonst so pflegt.

Vettel als stiller Arbeiter

Aber über den letzten Winter hat sich etwas verändert. Für seine Verhältnisse ist Hamilton beinahe still geworden. Gut, etwas mehr von ihm zu hören und zu sehen als von Sebastian Vettel war schon. Dessen Rückzugsgebiet zwischen Konstanz und St. Gallen entspricht absolut der



SUTTON-IMAGES

Hamilton fuhr Vettel in Melbourne nicht lange vor der Nase herum

Gelassenheit, zu der er wieder zurückgefunden hat. Dass sich die Scuderia Ferrari in dieser Saison mit Aus- und Ansagen auch rar macht, passt ihm gut in den Kram. Wo Hamilton als Genießer auflebt, fühlt sich Vettel wohler in der Arbeiterrolle. Ein Standesunterschied ist das nicht, vielleicht sind es einfach nur die Gezeiten in Rennfahrerkarrieren. Als Vettel mit dem Red Bull so überlegen war und Hamilton erst wieder zu sich finden musste, war es ja eher umgekehrt. Sebastian Vettel ist aber viel zu bodenständig, viel zu gewieft, viel zu erfahren und viel zu misstrauisch, um sich nach nur einem gewonnenen Rennen den Träumen hinzugeben, wie der römische Regierungschef Paolo Gentiloni, der gleich nach der Zieldurchfahrt per Twitter jubelte: „Großartig #Ferrari. Italien kehrt zum Siegen zurück.“

Verkehrte F1-Welt

Ferrari ist stark, Vettel ist stärker. Er wird wachsen an dieser neuen Herausforderung. Er spürt, dass er seinem ganz großen Karriereziel ein Stück nähergekommen ist, in dem seine Gina ebenbürtig ist mit Hamiltons Silberpfeil. Er hat auch viel dafür getan, hat in der Scuderia stärker Druck in eigener Sache gemacht. Genau diese Vorbildfunktion wird jetzt von Lewis Hamilton bei Mercedes erwartet. Top-Fahrer haben eine höchst beruhigende und stark motivierende Wirkung auf den ganzen Rennstall. „La Repubblica“ hat das sehr poetisch geschildert: „Der Große Preis in

»ICH FREUE MICH AUF DEN FIGHT MIT SEBASTIAN UND FERRARI. DIE BESTEN DER BESTEN KÄMPFEN AN DER SPITZE GEGENEINANDER.«

Lewis Hamilton

Australien ist ein schöner Film, in dem Regisseur, Schauspieler und Drehbuchautor im Einklang arbeiten, in dem Auto, Pilot und Strategie stimmen. Es ist eine verkehrte Welt, in der Ferrari jede Ungewissheit umkippt und die Führung übernimmt.“

Die erstmals seit Beginn der Hybrid-Ära verlorene WM-Führung für Mercedes wird dafür sorgen, dass sich Vettel noch mehr ums Detail kümmern wird, und dass Hamilton den eigenen Kampfgeist auf die ganze Truppe in Brackley überträgt. „Da wurde ein Titelkampf entzündet, der episch werden könnte“, vermutet die Londoner „Times“. Hamilton selbst zeigte sich schon zwei Stunden nach seinem zweiten Platz zuversichtlich: „Das wird ein ganz enges Rennen. Aber ich bin überzeugt, dass wir Ferrari dieses Jahr schlagen können. Es ist gut, dass wir diesen engen Kampf hatten. Ich freue mich schon auf den nächsten. Denn mein Wille, Weltmeister zu werden, ist größer als je mals zuvor.“ Exakt das darf auch von Sebastian Vettel angenommen werden. Ein Kampf zwischen zweien, die tatsächlich aus dem gleichen Holz geschnitzt sind. ■





Stoffel Vandoorne gilt als eines der größten Talente im Rennsport. Doch bei McLaren durchlebt der Formel-1-Neuling aktuell eine schwere Zeit. Im MSA-Interview erklärt der Belgier, wie er mit der neuen Situation umgeht.

Von: **Tobias Grüner**

Wie fällt Ihr Fazit nach Platz 13 im ersten Rennen aus?

Wir wussten schon vor dem Wochenende, dass es schwierig werden würde. Wir müssen aber auf die positiven Dinge blicken. Fernando konnte im Qualifying eine gute Runde hinlegen. Und ich habe trotz einiger Probleme die Zielflagge gesehen. Das ist ein echter Meilenstein, den wir nach den Barcelona-Tests nicht erwartet haben. Mit der Pace sind wir natürlich noch nicht zufrieden. Wir können mit den anderen nicht mithalten. Wir sind noch weit weg. Ich hoffe, dass in China ein Schritt nach vorne kommt.

Konnte man denn in Melbourne einen Fortschritt in Sachen Pace spüren?

Wir hatten ein paar neue Teile am Auto. Es ging in die richtige Richtung. Wir lernen mit jeder Runde viel Neues über unser Paket. In dieser frühen Phase ist es besonders wichtig zu verstehen, wo unsere Probleme liegen.

Kann man mit dem aktuellen Honda-Motor überhaupt konkurrenzfähig werden?

Das ist eine schwere Frage. Honda



Stoffel Vandoorne

Geburtstag: 26. März 1992
Geburtsort: Kortrijk (B)
Herkunftsland: Belgien

KARRIERE

1998–2009: Kartsport
2010: Formel 4 Eurocup (1.)
2011/2012: Formel Renault 2.0 Eurocup (1.)
2013: Formel Renault 3.5 (2.)
2014: GP2 (2.)
2015: GP2 (1.)
2016: Super Formula (4.)
2014–2016: McLaren F1-Test- und -Ersatzpilot
2017: McLaren F1-Stammpilot

„Es gibt leider keine schnelle Lösung“

hat in den letzten beiden Jahren seit dem F1-Einstieg große Fortschritte gemacht. Sie mussten im Vergleich mit den anderen Herstellern viel aufholen. Die Technik ist extrem kompliziert. Es ist nicht leicht, direkt mitzuhalten. Dazu kommt noch die Mentalität der Japaner, die sich stark von Europa unterscheidet. Leider gibt es mit dem aktuellen Motorenreglement keine schnelle Lösung.

Spüren Sie noch Freude daran, ein Formel-1-Fahrer zu sein? Oder überwiegt der Frust?

Ich freue mich immer, wenn ich ins Auto steige. Es gibt ja momentan nur 20 Piloten auf der Welt, die die Möglichkeit haben, in der Formel 1 zu fahren. Ich bin einer davon. Und ich fahre für McLaren-Honda, einem der besten Teams in der Formel 1. Ich bin sehr glücklich, hier zu sein. Daran hat sich für mich nichts geändert, auch wenn wir uns gerade in einer schwierigen Situation befinden.

Nimmt es etwas den Druck von Ihren Schultern, wenn das Auto nicht so gut läuft?

Ich glaube, das ändert nicht viel. Ich war immer sehr ehrgeizig und will immer um die vorderen Plätze kämpfen. Das ist auch jetzt das Ziel. Aber wir müssen einen Schritt nach dem anderen machen. Momentan sind wir noch nicht in der Lage, vorne mitzumischen. Aber ich hoffe, dass uns das schon bald wieder gelingt. Wir müssen einfach geduldig bleiben.

Machen Sie Ihrem Ärger auch mal richtig Luft?

Nein, es wäre falsch, jetzt großen Frust zu schieben. Es ist meine erste Saison. Und da gibt es noch viele Dinge, die ich lernen muss, wie zum Beispiel die neuen Rennstrecken. Ich weiß, dass ich hier eine langfristige Zukunft bei McLaren habe. Da versuche ich mich jetzt einfach so gut wie möglich drauf vorzubereiten.

Das müssen Sie natürlich sagen. Aber sah Ihr Traum

von der Formel 1 nicht etwas anders aus?

Ich verstehe die Frage nicht. Natürlich ist es bedauerlich, dass wir aktuell nicht um die vorderen Positionen kämpfen können. Aber so ist die Formel 1 nun einmal. Wir können das Auto nicht über Nacht komplett ändern. Alles braucht Zeit und Arbeit. Wir müssen uns jetzt jedes Wochenende ein Stück steigern.

Macht es Ihnen keine Sorgen, dass Sie nicht Ihr volles Potenzial zeigen können?

Das Team weiß ja, ob ich gute Arbeit abliefern kann. Ich muss immer das Beste aus dem Auto herausholen, wenn ich die Garage verlassen kann.

Lernen Sie in solch einer Phase vielleicht noch mehr, als wenn es gut laufen würde?

Natürlich konzentriert man sich jetzt mehr auf die Details. Ich will immer ganz genau wissen, was mit dem Auto passiert und will jeden Bereich verbessern.

»ES KANN NUR GUT SEIN, EINEN DER BESTEN FAHRER IM FELD ALS MESSLATTE ZU HABEN.«

Stoffel Vandoorne

Sie haben in Ihrer Karriere immer um Podiumsplätze und Siege gekämpft. Wie schwer fällt es jetzt, ohne Chance auf die vorderen Plätze in ein Wochenende zu gehen?

Man muss seine Einstellung schon ein wenig ändern, das ist ganz klar. Ich habe immer hart gearbeitet. Und in Serien mit Einheitsautos konnte man immer sicher sein, mit harter Arbeit auch automatisch um die vorderen Plätze zu kämpfen. Das ist jetzt natürlich etwas anders. In der Formel 1 hört die Weiterentwicklung niemals auf. Jedes Wochenende gibt es neue Teile. Das



Stoffel Vandoorne erwartet noch eine längere Leidenszeit bei McLaren

Team muss ständig neue Daten analysieren. Und als Fahrer muss man sich immer anpassen.

Ist es besser in der Formel 1 auf Platz 13 zu landen, als in der GP2 zu gewinnen?

Das ist schwer zu vergleichen. Natürlich gewinne ich lieber. Aber ich habe mein Leben lang von der Formel 1 geträumt. Ich beginne gerade erst mit meiner Formel-1-Karriere. Es war vielleicht nicht der ideale Start, aber ich habe ja noch viele Jahre vor mir. Da sollten sich noch einige Möglichkeiten ergeben.

Wie ist es, mit einem Fahrer wie Fernando Alonso zusammenzuarbeiten?

Für mich ist die Zusammenarbeit sehr positiv. Es kann nur gut sein, wenn man einen der schnellsten Piloten im Feld als Messlatte hat. Ich habe ja schon in meiner Rolle als Ersatzfahrer gesehen, mit welcher Einstellung er ins Auto steigt, und wie er über ein ganzes Rennwochenende arbeitet.

In Holland gab es mit Max Verstappen einen großen Hype. Wie ist die Situation in Belgien?

Ich weiß gar nicht, was genau los ist. Ich war schon eine Weile nicht mehr dort. Aber natürlich sind Familie, Freunde und Fans ganz aufgeregt, dass ich jetzt meine erste Formel-1-Saison beginne. Sie haben lange darauf warten müssen. Ich freue mich

über die große Unterstützung, auch wenn ich ja bisher noch nicht viel in der Formel 1 erreicht habe. Natürlich steigt der Bekanntheitsgrad, wenn man mal ein paar gute Ergebnisse vorweisen kann. Ich hoffe, dass es bald so weit ist.

Spüren Sie schon die Vorfreude auf Ihr Heimrennen in Spa-Francorchamps?

Das ist noch weit weg. Da gibt es noch viele Rennen davor. Spa wird sicher ein besonderes Erlebnis. Da werden mich viele Fans unterstützen. Es ist dazu noch meine Lieblingsstrecke.

Was macht Stoffel Vandoorne eigentlich, wenn er nicht Formel 1 fährt?

Die Formel 1 beansprucht schon einen großen Teil meiner Zeit. Egal, was man macht, es hat irgendwie immer mit Formel 1 zu tun. Daneben habe ich aber auch noch andere Interessen, wie zum Beispiel den Radsport. Ich habe mein Bike immer dabei. Es geht nicht nur um das Training. Man bekommt auch den Kopf frei, wenn man mit Freunden unterwegs ist und über alles Mögliche spricht. Und ich kenne auch einige belgische Profi-Fahrer persönlich, wie zum Beispiel Tom Boonen oder Philippe Gilbert. Es ist immer schön, sie zu treffen. Die meisten Radklassiker finden ja auch in Belgien statt. Das ist eine riesige Sache in unserem Land. ■

SUTTON-IMAGES

Formel 1

Spektakel-Plan mit Konflikt-Potenzial



Seit dem Abgang von Bernie Ecclestone wird die Formel 1 von neuen Köpfen gelenkt. In Australien präsentierten Ross Brawn und Sean Bratches erstmals Details ihrer Pläne für mehr Spektakel. Die Frage lautet, ob die Teams und die FIA den neuen Weg mitgehen werden.

Von: **Elmar Brümmer**

Weißes Hemd, schwarze Hose. Die schlichte Kleiderordnung hat der neue Sportdirektor der Formel 1 von seinem Vorgänger Bernie Ecclestone übernommen. Sonst allerdings ist alles anders. Ross Brawn sucht nicht die laute Auseinandersetzung, das hat er schon früher nicht getan – auch wenn er nicht der lustige Tanzbär ist, für den man ihn halten könnte. Chase Carey pflegt ebenfalls die Unauffälligkeit, was höchstens durch den auffälligen Zwirbelbart etwas erschwert wird und dadurch, dass er bei der Nationalhymne in der ersten Reihe stehen muss. Von Sean Bratches hatten die wenigsten im Fahrerlager etwas gehört – oder mitbekommen. Selbst die Talkrunden, die das Dreigestirn abhielt, waren eher spontaner Natur. Die „eiligen drei Könige“, erst seit gut zwei Monaten im Amt, suchen ihre Rolle und ihre Mission noch. Sie haben zwar viele (und wohl auch gute) Ideen, aber sind durch die bis 2020 durch das Concorde Agreement eigentlich festgeschriebenen Grundsätze in ihrer Handlungsfähigkeit beschränkt – jedenfalls was die finanziellen und sportlichen Regeln angeht.

FIA in den Flitterwochen

Dort, wo es um Macht geht, oder gar um die Neuverteilung derselben, ist Jean Todt nicht weit. Der Franzose hat den Saisonauftakt genutzt, der Formel 1 die Leviten zu lesen. Und er hat den neuen Herrschern der Königsklasse eins



Ross Brawn ist der neue starke Mann der Formel 1. Auf den Ex-Mercedes-Teamchef warten harte Verhandlungen

UM DIE ZUKUNFT DER FORMEL 1 WIRD SO ERBITTERT GEKÄMPFT WIE ZU ZEITEN DER ÄRA ECCLESTONE.

mit auf den langen Rückflug gegeben: „Im Moment sind wir noch in den Flitterwochen mit Liberty Media. Aber es muss klar sein, dass wir die Regeln machen.“ Man muss kein Prophet sein, um die Botschaft zu deuten: Um die Zukunft der Formel 1 wird mindestens so erbittert gekämpft wie zu Zeiten der Ecclestone-Ära.

Ross Brawn sagt, dass er einen Fünfjahresplan verfolge. Er hat die erste, zu erwartende, Kritik an der neuen Aerodynamik aufgenommen, schließlich hatte sein CEO Carey allen für die Zukunft ein größeres Spektakel versprochen. Das kann ja noch kommen, schließlich war das neue Regle-

ment ja eine ziemliche Radikalkur. „Wenn wir dieses Jahr Dinge sehen, die nicht gut für den Sport sind, werden wir für unsere Sache kämpfen, und zwar auf allen Ebenen“, kündigte der 62-Jährige an, der agiler wirkt denn je. Weit mehr am Herzen liegt ihm die größere Chancengleichheit unter den Teams: „Wir müssen Wege finden, den Einfluss des Regelwerks oder die Ressourcen, die den Teams zur Verfügung stehen, zu begrenzen.“ Es ist nicht der erste Appell an die Vernunft in dieser Angelegenheit, aber die Chancen stehen heute besser. Red Bull wird zwar einer Umverteilung kaum freiwillig zustimmen, Ferrari schon gar nicht, aber Mercedes hat erkannt, dass eine Budgetdeckelung funktionieren kann – wenn die Formel 1 tatsächlich eine ähnlich produktive und lukrative Selbstverwaltung schafft wie in den populären US-Profi-Sportarten.

Grundsätzlich ist das gar nicht gegenläufig zur Position von Jean Todt. Der hatte bewusst plakativ gepoltert, dass auch die neuen Autos zu hochgezüchtet, zu teu-

er und zu kompliziert seien. Die Formel 1 brauche das nicht, sie brauche vielmehr „Action und Emotionen“ – und nicht Rennwagen, die durch Computersimulationen schon so ausgereift auf die Strecke kommen, dass sie fast keine Überraschungen mehr bieten. Eine Rückkehr zu Motoren wie vor einem Jahrzehnt schloss der 71-Jährige jedoch kategorisch aus. Effizienz werde auch nach 2020 das Maß der Dinge bleiben. Für die eigene diplomatische Mission ist ihm auch wichtig, dass die Formel 1 ihrer „sozialen Verantwortung“ nachkomme.

Damit wird er doch hoffentlich das dringend notwendige Anheben der Motorenlautstärke meinen!? Hören ist ja auch Fühlen. Fürs Erste aber erscheint es höchst angenehm und ziemlich professionell, dass momentan niemand große Töne spuckt. ■

RETURN TO SENDER

Thema: „Zukunft der Formel 1“

Braucht die Formel 1 einen kompletten Neuanfang? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribune@motorpresse.de

**MOTOR
SPORT
aktuell**

TOP AUSSTATTUNG

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

MANNESMANN-Werkzeugbox

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

BRUDER
MANNESMANN
WERKZEUGE



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70138 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Niko Oberschupp (Voritz), Christina Dörmann, Dr. Michael Rothw. Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 15% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1579513
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 93,50€ zzgl. einmalig 1,-€ Zuzahlung. Mein Extra, die Werkzeugbox, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,-€ (A), 149.00Sfr. (CH). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

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

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

Datum	Unterschrift
	X

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



Di-Grassi-Sieg dank Energieleistung

Lucas di Grassi konnte es selbst nicht glauben. Lange hatte er nicht wie ein Sieger ausgesehen

Massig Action und ein Sieger, der zwischendurch mal Letzter war: In einem begeisternden und extrem spannenden Rennen holte sich Lucas di Grassi im papageienbunten Abt-Schaeffler-Audi seinen ersten Saisonsieg. Die Übermacht der Renault scheint gebrochen.

Von: **Claus Mühlberger**

Die Zahlen belegen: Lucas di Grassi wird in der Formel E immer mehr zum Mann für die aussichtslosen Fälle. Im letzten Oktober machte er beim Saisonauftakt in Hongkong aus dem 19. Startplatz am Ende noch Rang zwei. Bei einem Rennen, das sich bei vielen Fans ins Gedächtnis eingegraben hat und das jeder Motivationstrainer in einen Vortrag zum Thema „Nie aufgeben“ einbauen könnte.

Doch jetzt in Mexiko setzte der Brasilianer im Abt-Schaeffler-Audi noch einen drauf. Verglichen mit dem Spektakel im Autódromo Hermanos Rodríguez wirkte sogar Di Grassis Husarenritt von Hongkong etwas blass. Denn der Brasilianer schaffte es, vom allerletzten Platz zum Sieg zu fahren – getreu dem alten Sponti-Motto: „Du hast keine Chance, also nutze sie!“

Nach einem verkorksten Training musste der Formel-E-Vizemeister des Vorjahres mit Startplatz 15 vorlieb nehmen. Doch in der Qualifikation zeichnete sich bereits ab, dass Abt-Audi kräftig aufgeholt hatte gegen die zu Saisonbeginn klar dominierenden Renault des E-Dams-Teams.

Daniel Abt legte in der Superpole die schnellste Zeit auf die Bahn. Der 24-Jährige konnte sich aber nur kurz über die zweite Pole-Position seiner Formel-E-Karriere freuen. Denn die Technischen Kommissare der FIA monierten einen zu niedrigen Reifenluftdruck. Deswegen wurde Abt ans Ende der Startaufstellung expediert.

Auch für Lucas di Grassi begann das Rennen denkbar ungünstig. Auf den ersten Kilometern geriet er in einen Verkehrsstau. Wegen des Ziehharmonikaeffekts musste er in der Schikane fast bis zum Stillstand abbremsen. Stéphane Sarrazin, einer der drei Spätankömmlinge aus Monza (siehe Kasten), reagierte etwas schlafmützig und brummte in Di Grassis Heck. Der Heckflügel des Abt-Audi hing daraufhin auf Halbmast. Di Grassi musste an die Box.

Früher Autowechsel

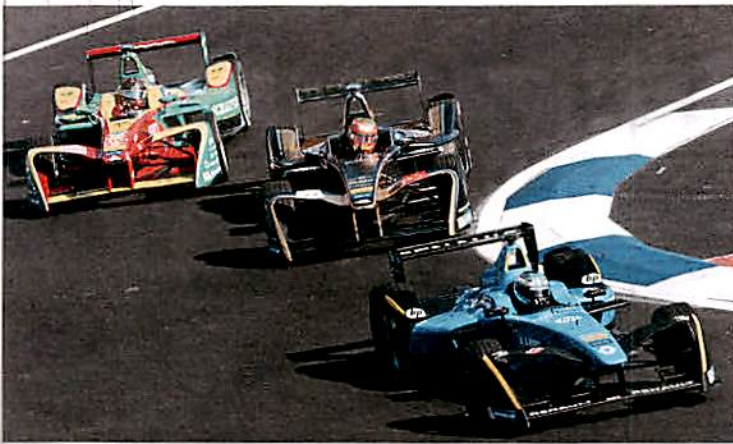
Zum Glück für den Brasilianer rückte das Safety Car aus, weil allerlei Karosserieteile auf der Piste verstreut waren. Die Mechaniker wechselten den Flügel, und Di Grassi gelang es gerade noch, vor dem Safety Car auf die Strecke zurückzukehren. Als Letzter.

An der Spitze schaffte es derweil Oliver Turvey, den heranstürmenden Tourenwagen-Weltmeister José María López im DS unter Kontrolle zu halten. Nach

einem Viertel der Distanz machte der NextEV des Briten (ausgerechnet an dessen 30. Geburtstag) schlapp. López führte nun vor Nick Heidfeld im Mahindra – und Di Grassi war immerhin schon auf Platz 17.

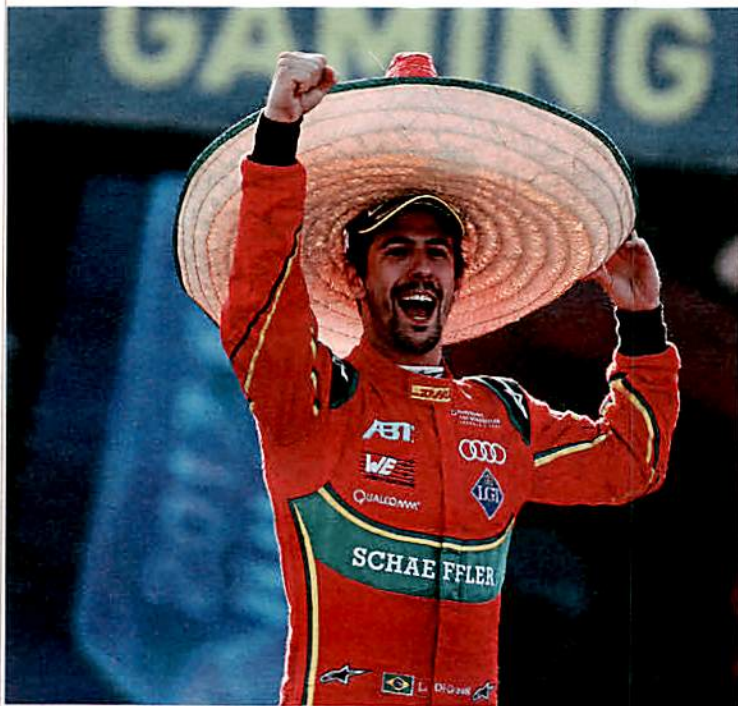
In der 17. Runde hatte die Abt-Crew die rettende und, wie sich herausstellen sollte, die rennentscheidende Idee. Während einer erneuten Safety-Car-Phase wurde Di Grassi extrem früh zum Autowechsel an die Box zitiert. Der Rest des Feldes kam acht beziehungsweise neun Runden später an die Box. „Eine solche Taktik machst du natürlich nur, wenn eh schon alles wurscht ist“, analysierte der frühere Audi-Sportchef Wolfgang Ullrich später.

Bei Halbzeit des Rennens stand Di Grassi vor einer titanenhaften Aufgabe. Er musste mit weit weniger Energie auskommen als seine Verfolger und gleichzeitig die Meute in Schach halten. In Runde 28 (von 45) verkündete das Display in Di Grassis Auto: 67 Prozent Batterie. Bei seinem Verfolger López waren es



Die Fans in Mexico City erlebten packende Duelle mit viel Feindkontakt

FORMELE



Fiesta mexicana: Di Grassi liegt nur noch fünf Punkte hinter Sébastien Buemi

FORMELE

4. SAISONLAUF FORMEL E IN MEXICO CITY

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Lucas di Grassi	Abt Schaeffler Audi Sport	56.27.535 min
2. Jean-Éric Vergne	Techeetah	+1.966 sec
3. Sam Bird	DS Virgin Racing	+7.480 sec
4. Mitch Evans	Jaguar Racing	+9.770 sec
5. Nicolas Prost	Renault e.dams	+9.956 sec
6. José María López	DS Virgin Racing	+10.631 sec
7. Daniel Abt	Abt Schaeffler Audi Sport	+11.694 sec
8. Adam Carroll	Jaguar Racing	+13.722 sec
9. Nelson Piquet Jr.	NextEV NIO	+14.156 sec
10. Esteban Gutiérrez	Techeetah	+15.717 sec

STAND FAHRERWERTUNG

1. Buemi	76
2. Di Grassi	71
3. Prost	46
4. Vergne	40
5. Bird	33
6. Rosenqvist	20
7. Abt	20
8. Heidfeld	17
9. Piquet Jr.	15
10. Turvey	15



STAND TEAMWERTUNG

1. Renault e.dams	122
2. Abt Schaeffler Audi Sport	91
3. DS Virgin Racing	43
4. Techeetah	41

91 Prozent. Seither kennt der Brasilianer den Ausdruck „Reichweitenangst“.

An diesem sonnigen Samstag nachmittag in Mexiko-Stadt kam Di Grassi auch der Zufall zu Hilfe. Jérôme d'Ambrosio, der mit seinem Faraday-Future-Renner noch eine Runde früher als der Brasilianer das Auto gewechselt hatte und deswegen noch mehr Energie sparen musste, lag auf Platz 2 und diente viele Runden lang als Puffer.

Der Belgier verteidigte seinen Platz an der Sonne mit Klauen und Zähnen – und nach Meinung seines Kontrahenten Jean-Éric Vergne auch mit grenzlegalen Mitteln. „Ich bin extrem frustriert“, sagte der Franzose nach dem Rennen. „Jérôme hat mein Rennen zerstört. Er ist mir x-Mal ins Auto gefahren und dreimal hat er mich von der Strecke gedrängt.“

Zwei andere Verfolger verabschiedeten sich aus eigener Schuld aus dem Verfolgerfeld. Sowohl López wie auch Sébastien Buemi legten am Ende der Zielgeraden schwungvolle Dreher auf die Piste. Der Argentinier rettete noch Platz 6, Tabellenführer Buemi, der zuletzt dreimal in Folge gewonnen hatte, blieb als 14. ohne Punkte.

Di Grassi zitterte sich dem Sieg entgegen. Mit zwei Prozent Batteriekapazität brauste er über die Ziellinie. Er hatte aber noch genug Power für eindrucksvolle Donuts. „Ich bin total fertig“, sagte Di Grassi. „Es war extrem anstrengend, weil ich jede noch so kleine Gelegenheit zum Rekurieren perfekt nutzen musste.“

Nick Heidfeld, der lange auf Podestkurs schien, stand am Ende mit leeren Händen da. Im Kampf um Platz 5 geriet er mit Nicolas Prost aneinander. „Er fuhr mir einfach in die Karre. Mein Auto war danach Schrott.“ Und auch Maro Engel, der dritte Deutsche im Formel E-Feld, wurde nicht belohnt. Sein Venturi zeigte im Qualifying enormen Speed. Im Rennen blieb das Auto aber einfach stehen. „Leistungsverlust“, meldete Engel lakonisch.

Für Daniel Abt endete das Rennen versöhnlich. Der Sohn von Teambesitzer Hans-Jürgen Abt wurde Siebter, freute sich über das hervorragende Team-Resultat und dachte nicht daran, mit der Taktik zu hadern. „Ich wünsche mir bloß, dass ich eines Tages auch mal so einen Lauf habe wie Lucas. ■“

LAST-MINUTE-ANREISE

Formel-E-Titelverteidiger und Tabellenführer Sébastien Buemi kam am Renntag erst um 4 Uhr morgens in Mexiko an. Der Grund: Der Schweizer musste ebenso wie Stéphane Sarrazin und José María López bei den offiziellen WEC-Testfahrten in Monza ran. Alle drei Spätkömmlinge waren in Mexiko in Unfälle verwickelt.

TOYOTA ODER RENAULT?

Schon seit Langem scheint klar: Beim Endspurt der Formel E-Saison muss Renault wohl auf Buemi verzichten. Am 15. und 16. Juli startet die Formel E in New York. Der Schweizer muss jedoch an diesem Termin mit dem Toyota-Prototyp beim WEC-Rennen auf dem Nürburgring starten. Lucas di Grassi, Buemis ewiger Rivale aus dem Abt-Audi-Team, will aber nicht darauf wetten, dass Buemi wirklich fehlen wird: „Wenn er Titelchancen hat, stellt ihn Toyota vielleicht frei“, vermutet der Brasilianer.

STRAFE FÜR VENTURI

Pech für Venturi: Wegen einer konstruktiven Änderung am Getriebe wurden die Autos von Stéphane Sarrazin und Maro Engel um zehn Startplätze nach hinten versetzt. Der Deutsche war in der Super-Pole überraschend auf Platz 3 gefahren, musste aber schließlich mit der sechsten Startreihe vorlieb nehmen. Engel gab sich kämpferisch: „Ich gebe niemals auf.“

DEBÜT BEIM HEIMSPIEL

Esteban Gutiérrez gab in seiner Heimat sein Formel E-Debüt. Der Mexikaner ersetzte beim chinesischen Team Techeetah den erfolglosen Chinesen Qing-Hua Ma, der zum Ersatzfahrer degradiert wurde. Der 25-Jährige Ex-F1-Pilot schlug sich nicht besonders aufsehenerregend. Er ging als 13. ins Rennen und kam als Zehnter ins Ziel. „Ich muss mich erst noch an die Formel E gewöhnen“, meinte er. „Speziell an die Bremsen.“

Formel 1

Neue Motoren für 2021

Die Motorenhersteller haben sich in Paris mit der FIA getroffen und über die Formel-1-Motoren der Zukunft diskutiert. Man verständigte sich auf eine einfache Formel: simpler, stärker, lauter, billiger.

Von: **Michael Schmidt**

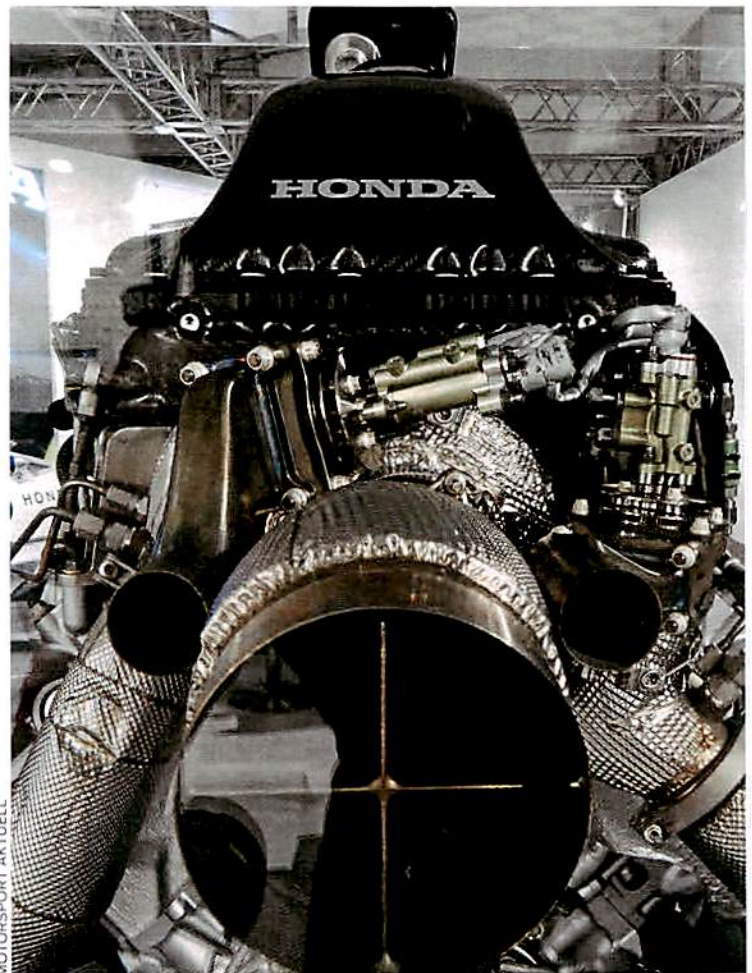
Das Concorde-Abkommen garantiert den Motorenherstellern der Formel 1 Stabilität bis Ende 2020. Trotzdem haben die FIA, die neuen Besitzer der Formel 1, Mercedes, Ferrari, Honda, Renault, Audi und Ilmor sich bereits jetzt getroffen, um über die Motoren der Zukunft zu sprechen. Inzwischen hat sich die Meinung durchgesetzt, dass die aktuellen Antriebs-einheiten zu kompliziert, zu teuer und zu leise sind. Und dass die Beschränkung auf vier Einheiten pro Fahrer dem Fahrer zu oft das Tempo diktiert. Weil er nur eine begrenzte Rundenzahl mit voller Power fahren darf.

Für Ross Brawn ist die Einigung auf ein neues Motorkonzept ab 2021 elementar: „Bevor wir

über ein nachhaltiges Fahrzeugkonzept für die Formel 1 nachdenken, muss die Motorfrage geklärt sein. Von der hängt alles andere ab.“ Bei dem Treffen in Paris am 31. März wurde zunächst über die Serienrelevanz diskutiert. Sie soll nur noch in Bezug auf den Verbrauch entscheidend sein, weil ein Formel-1-Auto vom Luftwiderstand und der Aerodynamik her weit entfernt von der Serie ist. Auch die MGU-H wurde infrage gestellt. Sie ist teuer und der Hauptgrund für den schlechten Sound.

Das Ei des Kolumbus

Doch wie soll das Ei des Kolumbus aussehen? Mercedes-Teamchef Toto Wolff kann sich einen V6-Biturbo auf der Architektur des bestehenden Triebwerks mit einem starken Kers vorstellen. Um der Formel „Mehr Power als Abtrieb“ gerecht zu werden, müsste dieser Motor auf der Basis der aktuellen Autos 1225 PS haben. Oder die Autos müssten leichter werden. Dann wäre das gleiche Leistungsgewicht wie in der MotoGP gegeben. FIA-Präsident Jean Todt lobte den Einigungswillen: „Es war ein guter Anfang. Alle ziehen am gleichen Strang.“ ■



Zu kompliziert, zu teuer: Die aktuellen F1-Motoren kosten 17 Millionen Euro

Formel 2

Enge Abstände bei Tests

Zwei Wochen vor dem Saisonauftakt trafen sich die Nachwuchskräfte in Bahrain zu letzten Testfahrten (29. bis 31. März). Nicholas Latifi war der flotteste Mann im Feld. Die Piloten konzentrierten sich auf Quali-Runs und Rennsimulationen.

Von: **Andreas Haupt**

Mitte März durften die Fahrer der Formel 2 – ehemals GP2-Serie – drei Tage lang in Barcelona testen. Ende

März zog der Tross weiter nach Bahrain. Auf dem 5,412 Kilometer langen Bahrain International Circuit hatten die Fahrer abermals drei Probetage Zeit, sich für die neue Saison einzuschleifen. Im Wüstenstaat steigt parallel zum dritten Formel-1-GP des Jahres das Auftaktrennen der Nachwuchsserie. Zum Auftakt der Probefahrten ließen es die Piloten noch langsamer angehen. Keiner knackte die 1:41er-Marke. Vielleicht auch, weil Regen am Nachmittag die Piste heimsuchte. Richtig gelesen: Es regnete in Bahrain, und Regenreifen wurden deshalb ebenfalls ausprobiert.

Mit viel Selbstvertrauen kann Nicholas Latifi in die Saison gehen.

Der Kanadier brannte am zweiten Testtag die insgesamt schnellste Runde in den Asphalt: 1.40,541 Minuten. Allerdings lag die Konkurrenz nicht weit entfernt. Die Top 10 trennten in der

kombinierten Zeitenliste gerade einmal 0,344 Sekunden. Den zweiten Rang schnappte sich der Niederländer und McLaren-Junior Nyck de Vries. Dritter wurde Oliver Rowland. ■

FORMEL-2-TESTFAHRTEN BAHRAIN 2017 (KOMBINIERT)

Fahrer	Team	Runde
1. Nicholas Latifi	DAMS	1.40,541 min.
2. Nyck de Vries	Rapax	1.40,583 min.
3. Oliver Rowland	DAMS	1.40,590 min.
4. Nobuharu Matsushita	ART Grand Prix	1.40,618 min.
5. Luca Ghiotto	Russian Time	1.40,678 min.
6. Artem Markelov	Russian Time	1.40,702 min.
7. Antonio Fuoco	Prema Racing	1.40,780 min.
8. Alexander Albon	ART Grand Prix	1.40,844 min.
9. Jordan King	MP Motorsport	1.40,884 min.
10. Charles Leclerc	Prema Racing	1.40,885 min.

Längere DRS-Zonen

Das Überholproblem treibt die Formel 1 um. Die FIA zögert noch, die DRS-Zonen zu verlängern. Alain Prost schlägt vor, die Reifen freizugeben. Dabei dürfte jeder Fahrer aus dem kompletten Angebot frei wählen.

Von: **Michael Schmidt**

Melbourne hat die Befürchtungen der Pessimisten bestätigt. Beim Saisonauftakt gab es nur fünf Überholmanöver. Im letzten Jahr waren es 37. Max Verstappen sagt: „Überholen ist unmöglich. Lewis kam mit frischen Reifen

nicht an mir vorbei, obwohl meine Reifen 20 Runden alt waren.“

Die einfachste Lösung wäre eine Verlängerung der DRS-Zonen. Doch FIA-Rennleiter Charlie Whiting zögert: „Wir wollen nichts überstürzen. Warten wir ab, was in Shanghai und Bahrain passiert. Dort gibt es lange Geraden. In Melbourne war es immer schwierig. Wir waren dort mit den DRS-Zonen schon auf maximaler Länge.“ Bei den nächsten beiden Grands Prix liegt die Latte besonders hoch. In Bahrain gab es im letzten Jahr 84, in Shanghai 128 Überholmanöver.

Neben der Aerodynamik sind auch die Reifen ein Problem. Sie bauen kaum ab, halten zu lang. Alain Prost schlägt vor, die Reifenwahl freizugeben. Jeder Fahrer soll sich seine 13 Reifensätze

so zusammenstellen, wie er will. Und zwar aus dem gesamten Sortiment von ultrasoft bis hart. Wenn gewünscht auch durchgemischt in einem Satz. Dann braucht es auch keine Regel, dass ein Boxenstopp Pflicht ist. „Das würde unterschiedliche Strategien und Geschwindigkeiten ergeben. Wenn einer mit den harten Reifen durchfahren will, warum nicht? Ein anderer probiert es dann vielleicht mit Ultrasoftreifen und zwei Boxenstopps.“

Der vierfache Weltmeister erhofft sich damit auch mehr Input vom Fahrer. „Er muss im Gespür haben, welcher Mix am besten ist. Theoretisch kann er auf einer Seite hart und auf der anderen weich fahren. Es ist eine Möglichkeit, Fehler zu machen, und das provoziert Überraschungen.“ ■

Weg vom Batman

Die IndyCar-Serie erfindet sich 2018 neu. Das alte Batman-Design von Dallara hat ausgedient. Stattdessen ist Retro-Look angesagt. Die IndyCars der Zukunft nehmen langsam Formen an. Dallara stellte Computer-Grafiken vor.

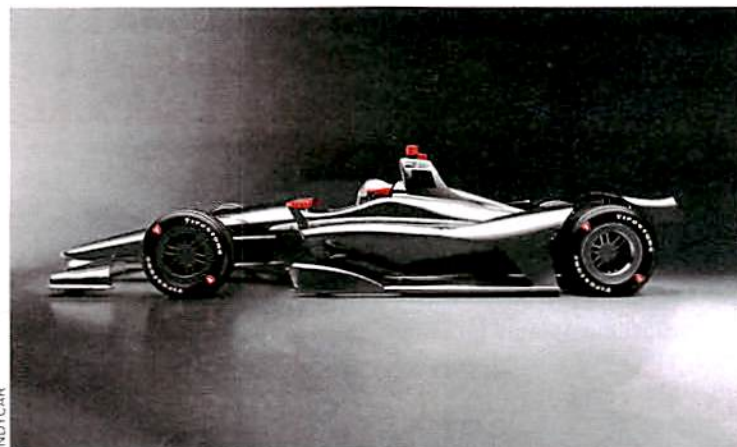
Von: **Michael Schmidt**

Das Batman-Design der IndyCars geht in seine letzte Saison. Seit 2013 sind die US-Renner vorne Formel-Auto und hinten Sportwagen. Damals wollten Generalausrüster Dallara und die Drahtzieher der Serie junge Leute ansprechen. Doch die Fangemeinde wurde nie richtig warm mit den Autos. Die Front war zu zierlich, das Heck mit den riesigen Seitenkästen und Pontons hinter den Hinterrädern zu mächtig.

Ab 2018 wollen die IndyCar-Macher zurück zu alten Werten. Seit Anfang des Jahres geistern Studien durch die Szene. Jetzt

hat Dallara erstmals Computergrafiken des 2018er-Autos veröffentlicht. Dabei soll auf der Basis des 2012 entworfenen Chassis ein Aero-Kit entstehen, das an die goldenen Jahre der Serie erinnert. Der relativ schmale Frontflügel wächst aus der Nase, die nur wenig erhöht ist. Der dreiteilige Heckflügel hängt wie in der Formel 1 an pfeilförmig zugeschnittenen Endplatten. Die Seitenkästen sind schlanker, die Airbox fehlt. Der Fahrer sitzt noch tiefer im Cockpit.

Dallara will den Abtrieb hauptsächlich über den Unterboden erzeugen. Die reduzierte Abhängigkeit von den Flügeln soll das Hinterherfahren und damit das Überholen erleichtern. Nachdem in den letzten drei Jahren Honda und Chevrolet individuelle Aero-Kits ihren Kunden angeboten hatten, soll es ab 2018 wieder ein Aerodynamik-Paket für alle geben. Je eines fürs Oval und für die Rundstrecke. Die Teams hatten aus Kostengründen um Vereinfachung gebeten. ■



Retro-Look in Indy: Kleine Flügel, keine Airbox, minimale Leitbleche

ILOTT NICHT ZU SCHLAGEN

Die Formel-3-Europameisterschaft probte auf dem Red Bull Ring in Österreich für die neue Saison. Nur ein Youngster unterbot die 1:23er-Marke auf dem 4,318 Kilometer langen Kurs: Callum Ilott. Der Sechste des Vorjahres flitzte in 1.22,950 Minuten um die Bahn. Schärfster Verfolger des Briten war Maximilian Günther. Beide fahren für das Prema Powerteam, beide belegten sowohl am ersten als auch am zweiten Testtag von Spielberg die Spitzenränge. Günther fehlten 0,136 Sekunden auf seinen Teamkollegen. „Es war nur ein Test, bei dem der Fokus darauf lag, möglichst viel zu probieren. Die Jagd auf schnelle Rundenzeiten spielte dabei keine große Rolle. Mit dem Update von Dallara haben die Autos nun eine andere Aerodynamik und sind auch etwas schwerer. Man kann sich also nicht auf den Erfolgen der Vergangenheit ausruhen, sondern muss vor allem daran arbeiten, die Fahrzeuge in der neuen Konfiguration richtig zu verstehen“, äußerte sich der Oberstdorfer. Die dritte Position nahm Jake Hughes (Hitech Grand Prix) ein, gefolgt von Joel Eriksson (Motopark) und Harrison Newey (Van Amersfoort Racing).

POLIZEI VERHINDERT DIEBSTAHL VON ENZO-SARG

Die italienische Polizei hat den perfiden Plan einer Verbrecherbande zunichte gemacht. Diese plante, den Sarg von Ferrari-Gründer Enzo Ferrari auf einem Friedhof in Modena zu stehlen und dann Lösegeld von der Familie zu erpressen. Eigentlich hatte die Polizei gegen die Verbrecher wegen Drogen- und Waffenhandels ermittelt. Auf den Plan der Bande, den Leichnam von Enzo Ferrari zu klauen, stieß man nur durch Zufall. Enzo Ferrari verstarb am 14. August 1988. Sein Sarg steht hinter einer Marmorplatte in einer Gruft, die mit einer schweren Metallgittertür verschlossen ist.

Der neue Toyota TS 050 Hybrid war in Monza gut eine Sekunde schneller als der Porsche 919



Toyota gewinnt ersten Speed-Vergleich

Beim Saisonvortest der Sportwagen-Weltmeisterschaft in Monza stellten Porsche und Toyota ihre LMP1-Autos für 2017 vor. Toyota führte zwar am Ende die Zeitenlisten an, doch generell taugen die Rundenzeiten beim Vortest nicht als Gradmesser für die Kräfteverhältnisse.

Von: **Marcus Schurig**

Eines gleich vorweg: Wer meint, beim Saisonvortest der Sportwagen-WM in Monza in Bezug auf die Rundenzeiten etwas zu lernen, der muss leider enttäuscht werden: „Das kannst du alles vergessen“, sagte

ein LMP1-Ingenieur. „Es gibt ja nicht mal eine technische Abnahme, jeder kann hier so fahren, wie er will – da sind Vergleiche von Rundenzeiten völlig sinnlos!“

Ein GTE-Ingenieur fasste es humorvoll zusammen: „Das Prolog ist wie früher der sonntägliche Kirchgang – eine Pflichtveranstaltung.“ Alle WEC-Teams müssen an dem Test teilnehmen, so schreibt es das Reglement vor.

Üben für den Ernstfall

Völlig nutzlos ist der Test trotzdem nicht, wie Marco Ujhasi, Leiter GT-Werkssport bei Porsche, erklärt: „Man kann kurz vor dem Saisonstart die Abläufe im Team noch mal einstudieren, was bei unserem Einsatzteam Manthey Racing besonders wichtig ist, weil die Truppe letztes Jahr nicht in der WM fuhr. Außerdem kann

DER WERT DER RUNDENZEITEN BEIM VORTEST TENDIERT GEGEN NULL – DENN ES GIBT NICHT MAL EINE TECHNISCHE ABNAHME.

man weiter an dem Thema Doppelstints arbeiten, denn die sind wegen der Reduzierung der zur Verfügung stehenden Reifensätze für 2017 extrem wichtig.“

Wenn die Rundenzeiten schon nicht allzu viel hergeben, sorgten immerhin die LMP1-Teams für die große Show, weil sie in Monza

erstmal die Hüllen von ihren neuen Fahrzeugen fallen ließen. Neue Fahrzeuge? Ja, der Begriff scheint durchaus angemessen, obwohl die Monocoques vom Vorjahr übernommen wurden und das technische Basislayout wie beim Motor oder Hybridsystem ebenfalls identisch blieb. Bei Porsche beispielsweise sind laut Teamchef Andreas Seidl 60 bis 70 Prozent aller Bauteile Neuentwicklungen.

Beispiel Aerodynamik: Regeländerungen beim Front- und Heckdiffusor sorgen in der LMP1-Klasse für Abtriebsverluste, die laut Simulation zu einem dreibis viersekündigen Anstieg der Rundenzeiten führen – nein, geführt hätten. Denn Porsche und Toyota setzten alles daran, den Verlust wieder zu kompensieren, weil Abtrieb bei den 2017



In den Vorjahren lag Porsche beim WM-Vortest immer vorne – diesmal nicht



Die LMP2-Klasse zeichnete sich in Monza durch große Ausgeglichenheit aus

erforderlichen Doppelstints hilft. Die vielen Aero-Modifikationen sind mit bloßem Auge sichtbar: Die Radhäuser fallen bei Porsche vorne deutlich breiter aus, der Luftstrom wird gezielt gesplittet, um die Anströmung der neuen Kühler in den deutlich veränderten Seitenkästen zu optimieren.

Gleichzeitig wurde viel Arbeit in die Durchströmung durch das Auto gesteckt. „Man kann sagen, dass wir uns bei der Aerodynamik primär auf den vorderen und mittleren Fahrzeugbereich konzentriert haben, während es bei Toyota deutliche Änderungen auch im Heckbereich gibt“, fasst Porsche-Teamchef Andreas Seidl zusammen.

Dazu hat Toyota vorne einen Front Flap ähnlich wie Audi 2016 integriert. Das ganze Aero-Thema wird noch komplizierter, weil

die Anzahl der erlaubten Aero-Kits pro Saison auf zwei reduziert wurde. Toyota hat in Monza bestätigt, dass man in Silverstone und Spa mit dem High-Downforce-Paket antreten wird, bei Porsche wird vermutet, dass sie wohl eher mit dem Aero-Paket für wenig Abtrieb antreten werden – und das High-Downforce-Paket erst beim vierten WM-Lauf am Nürburgring debütiert.

LMP1: Mehr PS vom Motor

Natürlich haben beide Hersteller auch beim Powertrain nachgelegt: Entgegen früheren Ankündigungen hat Toyota zwar den Hubraum nicht von 2,4 auf 2,1 Liter reduziert, doch das Triebwerk ist angeblich trotzdem eine komplette Neuentwicklung, ebenso wie das Getriebe. Doch für Porsche gilt eigentlich das

Gleiche: Um Leistung und Effizienz zu verbessern und die Reibung zu reduzieren, wurde der Motor massiv überarbeitet. Die Hybridsysteme wurden bei beiden Herstellern ebenfalls komplett überarbeitet, mit dem Fokus auf Gewichtseinsparung und Effizienzsteigerung. Bei Toyota wurde zum Beispiel die MGU komplett überarbeitet und leichter gestaltet, die Batterien sind neu, um mit höheren Temperaturen arbeiten zu können, was den Kühlbedarf und damit den Luftwiderstand reduzieren soll.

Dazu kann es nicht verwundern, dass beide LMP1-Hersteller viel Arbeit in das Redesign der Aufhängungen steckten, denn die Reduzierung auf vier Sätze Reifen für Qualifying und Rennen verlangt Änderungen bei der Kinematik sowie mehr Spielraum bei Standhöhe oder auch dem Anstellwinkel zwischen Vorder- und Hinterachse.

Toyota mit Reifenvorteil?

Eine der spannendsten Fragen für 2016 lautet, wer mit der Anforderung, den Reifen im Rennen Doppelstints abzufordern, am besten klarkommt. Traditionell war das Thema Reifennutzung und Reifenverschleiß immer eine große Stärke der Toyota-LMP1 – und der Vortest in Monza schien jetzt zu belegen, dass das Werksteam aus Köln auch 2017 in diesem Punkt gut aufgestellt sein sollte: Die Piloten waren allesamt hochzufrieden mit den Longruns, wo den Reifen bis zu drei Stints am Stück zugemutet wurden.

Die Aussagen der Porsche-Piloten waren tendenziell etwas vorsichtiger, so sinngemäß: Es sei schon eine große Challenge, besonders am Ende des zweiten Stints. Toyota holte in Monza mit recht deutlichem Vorsprung die Bestzeit, was aus historischer Sicht ungewöhnlich ist, denn normalerweise markierte Porsche in den letzten Jahren die Bestzeit. „Ich würde da trotzdem noch nicht allzu viel hineininterpretieren“, hielt Toyota-Technikchef Pascal Vasselon fest. „In der Vergangenheit lagen wir beim Vortest immer hinten, aber die Tests in Ricard waren nie voll aussagefähig. Ob das jetzt mit den Zeiten hier in Monza auch so ist, kann ich nicht definitiv sagen. Wir haben aber definitiv die Hoffnung, 2017 sehr schnell zu sein und außerdem einen Vorteil beim Reifenverschleiß zu haben.“

NACHRICHTEN

MICHELIN UND DIE LMP2

Michelin hat im Verlauf der letzten Jahre nahezu sämtliche Kunden in der LMP2-Klasse verloren, jetzt wollen die Franzosen wieder zurückkehren. Zu diesem Zweck haben sie sich mit dem Panis-Barthez-LMP2-Team verbündet und bereits erste Testfahrten absolviert, unter anderem in Paul Ricard. Bisher hatte Michelin keine Möglichkeit, mit den neuen LMP2-Autos zu trainieren, die deutlich mehr Abtrieb haben als noch 2016, weil alle anderen WM-Teams bei Dunlop unter Vertrag stehen. Bei einem Test in Ricard gab es zwar Probleme, weil die Reifen von der Felge sprangen, doch die Rundenzeiten lagen angeblich auf Dunlop-Niveau. Als Testfahrer fungierte unter anderem der Franzose Olivier Pla.

TOYOTA: NEUER MOTOR?

Ursprünglich wollte Toyota 2017 in der LMP1-Klasse mit einem auf 2,1 Liter verkleinerten Triebwerk antreten, jetzt fährt man doch wieder mit dem Hubraum von 2016, also 2,4 Liter. Technikchef Pascal Vasselon erklärte, dass der 2,1-Liter-Motor im Auto getestet worden sei, Hisatake Murata, der Hybridchef im LMP1-Projekt, verneinte die gleiche Frage. Dennoch wurde das alte Triebwerk komplett umgebaut und modifiziert und verfügt unter anderem über neue Zylinderköpfe und eine neue Kurbelwelle. Neben der reinen Leistung ging es bei dem Update primär um eine Verbesserung der Effizienz.

PERSONALROCHADEN

Einige Ex-Audi-LMP1-Leute sind mittlerweile beim LMP1-Team von Toyota gelandet. „Wir hatten mehrere Anfragen und haben auch mehrere Ex-Audi-Mitarbeiter eingestellt“, so Technikchef Vasselon. Das Porsche-GT-Team hat derweil mit Achim Klein einen Toppingenieur an Konkurrent BMW verloren – er wird dort zusammen mit Mike Krack an dem BMW M8 GTE arbeiten.

Mehr Fragen als Antworten lieferte der Vortest auch in anderen Klassen: In der LMP2-Klasse war zu notieren, dass alle LMP2-Autos von Oreca mit dem für Monza unpassenden High-Downforce-Kit antraten – der Kit für wenig Abtrieb steht noch nicht zur Verfügung.

Der Speed-Zuwachs der neuen LMP2-Autos ist deutlich, was die zeitenmäßige Separierung zur LMP1-Klasse auf einigen Strecken kritisch werden lassen könnte (siehe Folgeseite). Wie schon bei den IMSA-Rennen in Daytona und Sebring klagten die Teams über massive Elektronikprobleme: Sehr oft funktionieren die Dashboards nicht, und wenn sie mal funktionieren, zeigen sie vollständigen Mumpitz an. Dazu kamen Elektronikprobleme mit dem Fly-by-Wire-System und der Traktionskontrolle.

Reifenthema als Challenge

In der GT-LM-Klasse fokussierten sich alle Teams in Monza unisono auf ihre eigenen Arbeitsabläufe und ignorierten die Rundenzeiten der Konkurrenz vollständig. Der Hauptfokus lag bei allen Teams auf dem Thema Doppelstints. „Das Thema Reifennutzung und Reifenverschleiß wird 2017 wegen der neuen Regeln eine maßgebliche Rolle spielen“, so Porsche-GT-Chef Frank-Steffen Walliser. Auch in der GTE-Pro-Klasse stehen 2017 nur noch vier Reifensätze für Qualifying und Rennen zur Verfügung.

Bei Porsche wurden mit dem neuen 911 RSR alle diesbezüglichen Nachteile aus der Vergangenheit eliminiert: In Monza gelangen dem Manthey-Team extrem konstante Rundenzeiten bis ans Ende des zweiten Stints mit einem Satz Reifen. Doch auch die Konkurrenz wohnt sich gut aufgestellt: Ferrari hat mit dem Mittelmotor-488 ebenso perfekte Voraussetzungen wie Ford mit dem GT.

„Der Ford GT hat wegen seines niedrigen Gewichtsschwerpunktes einen zusätzlichen Vorteil, weil das Rollzentrum sehr tief liegt, was beim Thema Reifenverschleiß hilft“, so Ford-Teamchef George Howard-Chappell. Dazu war der Ford schon bisher das GT-Auto im WM-Feld, das wohl den besten Reifenverschleiß aufwies – entsprechend stark sollten die Ford 2017 sein.

Wie stark wer warum am Ende sein wird, hängt in der GTE-Pro-Klasse für Werkswagen natürlich wieder an den Fahrzeug-



Das Manthey-Team erzielte mit dem neuen 911 RSR die GT-Bestzeit in Monza



Die Ford GT gelten aufgrund ihrer guten Reifennutzung als Titelkandidaten

DAS BOP-SYSTEM WURDE VON DEN GT-HERSTELLERN MITENTWICKELT – JETZT SIND FERRARI UND ASTON MARTIN PLÖTZLICH DAGEGEN.

einstufungen oder der BoP – und die war in Monza das zweite große Gesprächsthema. Nach einer Basiseinstufung, die auch die Erkenntnisse aus den US-Rennen berücksichtigt, soll in Zukunft der Computer die Einstufungsarbeit übernehmen: Mittels komplexer Algorithmen sollen Verknüpfungen zwischen der Performance auf der Rennstrecke und möglichen Anpassungen bei Gewicht oder Motorleistung erfolgen – und quasi automatisch implementiert werden.

Das neue System wurde über den Winter zwischen Regelgebern und Herstellern gemeinsam entwickelt, doch als in Monza die finale Version verabschiedet werden sollte, stellten sich Ferrari und Aston Martin quer. Dabei geht es um Fragen, ob das neue System von Rennen zu Rennen neu bewerten soll, oder doch über einen Zyklus von zwei Rennen, oder wie mit dem Sonderfall Le Mans umgegangen werden soll, wo ja alle GT-Hersteller mit einem separaten Aero-Paket für wenig Abtrieb antreten. ■

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT; SAISONVORTEST IN MONZA (ITA) LÄNGE DER RENNSTRECKE: 5,793 KILOMETER

Fahrer	Team / Auto	Klasse	Bestzeit
1. Lapiere / Davidson / Nakajima	TMG Toyota TS 050 Hybrid	LMP1 H	1.30.547 min
2. Conway / Kobayashi / Kunimoto	TMG Toyota TS 050 Hybrid	LMP1 H	1.31.332 min
3. Jani / Lotterer / Tandy	Porsche 919 Hybrid	LMP1 H	1.31.666 min
4. Bernhard / Bamber / Hartley	Porsche 919 Hybrid	LMP1 H	1.31.823 min
5. Perodo / Vaxiviere / Collard	TDS-Oreca	LMP2	1.36.078 min
6. Canal / Senna	Vaillante-Oreca	LMP2	1.36.094 min
7. Tung / Jarvis / Laurent	Chan-Oreca	LMP2	1.36.448 min
8. Rusinov / Martin / Thiriet	G-Drive-Oreca	LMP2	1.36.456 min
9. Panlatici / Ragues / Negrao	Alpine A470	LMP2	1.36.559 min
10. Petrov / Graves / Gonzales / Hirschi	Manor-Oreca	LMP2	1.36.590 min
11. Beche / Heinemeier-Hansson	Rebellion-Oreca	LMP2	1.36.689 min
12. Brundle / Cheng / Gommendy	Chan-Oreca	LMP2	1.36.695 min
13. Dumas / Menezes / Rao	Alpine A470	LMP2	1.36.814 min
14. Christensen / Estre	Porsche 911 RSR	GT-LM Pro	1.47.379 min
15. Makowiecki / Lietz	Porsche 911 RSR	GT-LM Pro	1.47.515 min
16. Tincknell / Priaux	Ford GT	GT-LM Pro	1.47.530 min
17. Pla / Mücke	Ford GT	GT-LM Pro	1.47.572 min
18. Calado / Pier Guidi	Ferrari 488 GTE	GT-LM Pro	1.48.192 min
19. Rigon / Molina	Ferrari 488 GTE	GT-LM Pro	1.48.232 min
20. Stanaway / Sorensen / Thilm	Aston Martin Vantage	GT-LM Pro	1.48.624 min

MOTORSPORT
aktuell

PACKT ALLES

10 Hefte **MOTORSPORT** aktuell zum
Sparpreis plus Rucksack sichern!



30%
PREISVORTEIL

Multifunktions-Rucksack

Mit Polsterung an Rücken (innen und außen),
Becken- und Tragegurten, 2 seitlichen
Zusatzfächern, Reflektor, Regenschutz sowie
wasser- und schmutzabweisendem Boden.
Volumenerweiterung (ca. 6l) möglich.
Material: Polyester 420D, strapazierfähiges
Ripstop. Maße: ca. 28 x 22 x 49 (64) cm,
Volumen: ca. 15l (+ 6l), Gewicht: ca. 695g,
Zuzahlung 1,- €.



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Regisbergstr. 104, 70162 Stuttgart, HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Viktor Brand, Norbert Lehmann.
Vertrieb: Lieferung, Betreuung und Anzeigenverkauf durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, HRA 18572.
Dr. Michael Kuhnle, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als bestellender Unternehmer, AG Hamburg, HRA 18572.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 30% Preisvorteil testen. Best.-Nr. 1579507

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab eine **GRATIS-Ausgabe**:

IBAN	_____
BIC	_____ Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE7ZZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum	_____
Unterschrift	_____

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

Saisonauftritt Blancpain GT Sprint Series in Misano

Mercedes-Siege in Misano

Maximilian Buhk und Franck Perera holten sich im HTP-Mercedes beim Saisonauftritt der Blancpain Sprint Series in Misano den Sieg im Qualifikations- und im Hauptrennen.

Von: **Andrew Cotton**

Mercedes dominierte in Misano das Geschehen auf der Rennstrecke: Dreifachsieg im Quali-Rennen, auch im Hauptlauf am Sonntag gingen der erste und der dritte Platz an die Schwaben, dazu betrug der Vorsprung von Buhk und Perera im Ziel 23 Sekunden!

Beim turbulenten Quali-Rennen gab es neben einem Dreifachsieg von Mercedes einen größeren Start-Crash, der zu einem Rennabbruch führte und sechs Fahrzeuge im 34 Wagen starken GT-Feld eliminierte. Neben Audi, McLaren, Lamborghini, Mercedes und Ferrari traf es Bentley beson-

ders hart: Der Continental GT3 von Andy Soucek war so stark beschädigt, dass das Auto beim Hauptlauf fehlte.

Am Sonntag startete Perera von der Pole und baute seinen Vorsprung bis zu den Boxenstopps auf über sechs Sekunden aus, bevor Buhk übernahm. Nach den Stopps führte der 24-Jährige Mercedes-Pilot souverän vor dem

Bentley von Steven Kane und baute seinen Vorsprung immer weiter aus. Dahinter hatte Kane alle Hände voll zu tun, um den Mercedes von Dominik Baumann hinter sich zu halten. Baumann und Teamkollege Jimmy Eriksson komplettierten den HTP-Erfolg in Misano mit Platz 3.

Der bestplatzierte Audi R8 aus dem Sainteloc-Team sah mit

Christopher Haase und Romain Monti auf Platz 5 das Ziel, während die Vorjahresmeister Christopher Mies und Enzo Ide nach einem Dreher des Belgiers nur Position 11 erreichten. Das gesamte Feld trat auf den neuen Pirelli-Reifen an – obwohl die Lamborghini- und Audi-Teams bei Testfahrten zahlreiche Schäden zu verzeichnen hatten. ■



Beim Saisonstart der Blancpain Sprint Series startete das HTP-Team vom besten Startplatz – und siegte überlegen

Sportwagen-WM / LMP1-Klasse

Sportwagen-WM: LMP1-Zukunft weiter unklar

Beim Saisonvortest der Sportwagen-WM redeten alle über die Zukunft der Weltmeisterschaft und der LMP1-Klasse – außer die WM-Macher, die auf stumm schalteten. Selbst positive News stellten sich bei genauer Recherche als heiße Luft heraus.

Von: **Marcus Schurig**

Zugegeben: Die WM-Macher sind in einer schwierigen Situation. Seit dem Audi-Ausstieg fragt sich die Welt, wie die LMP1-Topklasse überhaupt noch gerettet werden kann. ACO und FIA befinden sich in Verhandlungen mit dem einzigen Interessenten für einen Einstieg: Peugeot. Beim Vortest in Monza

bestätigte sich das Gerücht, dass Peugeot seine Entscheidung auf die Zeit nach Le Mans 2017 vertagt hat. ACO und FIA gingen ursprünglich mit dem Ziel in die Verhandlungen, eine Peugeot-Ankündigung für einen LMP1-Einstieg bis spätestens Juni 2017 zu erzielen. Der Grund: Bei der Komplexität des gegenwärtigen LMP1-Reglements benötigt man einen zeitlichen Vorlauf von zweieinhalb Jahren – das neue Reglement kommt 2020.

Die Frage lautet: Was steckt hinter die Vertagung der Entscheidung? Insider vermuten, dass ACO und FIA für ihre Topklasse mit Blick auf 2020 eventuell einen kompletten Neustart erwägen, weil sie zur Erkenntnis gekommen sind, dass die aktuelle LMP1-Klasse wegen der hohen Kosten keine Zukunft hat. Selbst wenn Peugeot käme, bliebe das Risiko, dass Porsche oder Toyota

„MOMENTAN SIND SO VIELE BÄLLE IN DER LUFT, DASS SICH NIEMAND AUS DER DECKUNG WAGT.“

aussteigen. Folglich könnten die Regelgeber die LMP1-L-Klasse zum Beispiel für Autohersteller öffnen und die DPI-Wagen aus Amerika integrieren. Dieses Technikkonzept würde weniger als ein Drittel der aktuellen LMP1-Budgets benötigen – und das würde sich mit den von Peugeot offiziell erklärten Voraussetzungen für einen Einstieg in die WM-Topklasse decken. „Momentan sind so viele Bälle in der Luft, dass sich keiner aus der Deckung wagt“, sagt ein ACO-Insider.

WM-Promoter Gérard Neveu schaltete auf stumm und cancelte im Verlauf des WM-Vortests in Monza alle Interview-Anfragen. Derweil wurde den Medien als gute Nachricht verkauft, dass sich Porsche und Toyota darauf verständigt haben, auch 2019 ihre existierenden Monocoques weiterzuverwenden – was sollen sie auch anderes machen?

Die Aussage von TMG-Boss Rob Leupen, ein Verbleib von Toyota bis 2019 sei bestätigt, wurde von anderen TMG-Teammitgliedern gleich mit dem Argument entkräftet, dass man sich jedes Jahr ein neues Go vom Vorstand in Japan holen müsse. War es ein Zufall, dass im Fahrerlager von Monza an allen Ecken Gerüchte auftauchten, auch Porsche könne die Szene vorzeitig verlassen?

Fakt ist: Die Zukunft der LMP1-Klasse ist unklar – und damit auch die Zukunft der WM. ■

Kritik an Reifenregeln für WM-Saison 2017

Die beiden Werksklassen in der Sportwagen-WM – LMP1 und GTE-Pro – müssen in der neuen Saison mit weniger Reifen auskommen. Teams, Fahrer und Hersteller sind darüber nicht eben glücklich.

Statt mit bisher sechs Sätzen Reifen für Qualifying und Rennen müssen die Teams aus den Klassen LMP1 und GTE Pro 2017 mit vier Sätzen auskommen. Das bedeutet, dass Doppelstints im Rennen zur Pflicht werden, auch auf Strecken, die besonders hohen Abrieb aufweisen wie in Shanghai oder Bahrain. Eine offizielle Begründung sind die Kosten, die andere besteht darin, dass Michelin gerne auf der Rennstrecke

demonstrieren möchte, wie ausdauernd ihre Pneu sind. Die neuen Regeln sind aber bei allen Herstellern, Teams und besonders Fahrern unbeliebt: Statt mit Single-Stint-Reifen anzugreifen, müssen die Piloten ihre Reifen nun am Leben erhalten. Ein LMP1-Pilot sagte: „Da entwickeln wir superteure und superschnelle Rennautos – und bremsen sie über die Reifen wieder ein!“

Sogar Porsche-Teamchef Andreas Seidl wagte Kritik: „Wir haben Verständnis für das Ansinnen von Michelin, die Zahl der Reifen in der LMP1-Klasse prinzipiell zu reduzieren, aber ich kann auch ganz klar sagen, dass wir nicht dafür sind, weil wir glauben, dass wir bis Ende 2016 ganz hervorragenden Sport in der LMP1-Klasse mit dem bestehenden Reifenreglement gesehen haben.“ ■ MCS

Verspätungen beim neuen BMW M8 GTE

Noch im Januar hat BMW-Sportchef Jens Marquardt erklärt, dass das Konzept für den neuen BMW M8 GTE, der ab 2018 in der Sportwagen-WM an den Start gehen wird, von der FIA abgesegnet sei – doch ein Einspruch der Gegner hat dazu geführt, dass das Projekt jetzt insgesamt stark verspätet ist.

Angewiesen hat BMW beim Konzept für den M8-GTE einen sehr radikalen Ansatz erwogen: Um die Größe und die Frontfläche des Fahrzeugs, das auf dem Chassis des Siebener-BMW aufbaut, zu reduzieren und um gegen radikale GT-Autos wie den Ford GT bestehen zu können,

wollte man das Chassis choppen – angeblich um bis zu 15 Zentimeter. Diese künstliche und sehr radikale Senkung der Fahrzeughöhe wurde von der FIA aber offenbar nicht zugelassen, woraufhin BMW weite Teile des GT-Fahrzeugs neu konstruieren musste. Der ursprüngliche Plan sah offenbar vor, dass der erste Prototyp des neuen M8 ab Januar erprobt werden sollte. Bis heute haben aber angeblich nur Komponententests stattgefunden – vermutlich auf der GT-Plattform des M6-Modells.

Das Debüt des neuen BMW M8 nach GTE-Reglement soll im Januar 2018 in der IMSA-Serie erfolgen. Zu diesem Zweck muss das Fahrzeug beim FIA-Einstufungstest in Ladoux antreten – dieser Einstufungstest findet aber bereits im September 2017 statt. ■ MCS

Sind die LMP2 zu schnell?

Vor dem WM-Vortest in Monza waren zwei Dinge klar: Die LMP2-Autos haben zwar noch ihre Kinderkrankheiten, aber wenn sie mal fahren, sind sie schnell – so schnell, dass sie auf einigen Strecken nahezu an die Rundenzeiten der LMP1-Wagen herankommen könnten.

Von: **Marcus Schurig**

Bei den zweitägigen WM-Tests in Monza waren die LMP2-Wagen in aller Munde: Phasenweise lagen nur vier Sekunden zwischen den LMP1-Überfliegern und den LMP2-Kundensportlern, letztlich lag das Delta auf der 5,793 Kilometer Piste bei 5,531 Sekunden. Doch alle Oreca-LMP2-Teams führen mit dem High-Downforce-Kit – der nicht zu Monza passt, da die Strecke einen hohen Anteil an Geraden hat. Andernorts könnte

das Delta geringer ausfallen. Bei Testfahrten im spanischen Aragón soll es zwischen LMP1 und LMP2 bei nur 1,5 Sekunden pro Runde gelegen haben. Die neuen LMP2-Wagen haben 100 PS mehr Leistung und mehr Abtrieb als die Vorgängergeneration. Jetzt greift die Sorge um, die LMP2 könnten den LMP1-Wummen auf den Pelz rücken. Ein LMP2-Team-

chef fürchtet, dass aus diesem Grund noch vor Silverstone eine Leistungsreduzierung verfügt werden könnte, angeblich um 50 PS. Die Tankrestriktoren wurden bereits verkleinert, um die Boxenstandzeiten zu verlängern.

Laut Simulation würden die neuen Oreca-LMP2 in Le Mans mit dem Low-Downforce-Kit Top speeds von fast 340 km/h errei-

chen – wären also fast exakt genauso schnell wie die LMP1-Autos.

Bei den Monza-Testfahrten klagten die LMP2-Teams weiter über viele Elektronikprobleme, – wie in Daytona und Sebring. Dazu gab es Kritik an der Traktionskontrolle, die den Reifenverschleiß negativ beeinflusst. Das Dashboard narrte viele Fahrer mit falschen Angaben. ■



Die neuen LMP2-Autos haben mehr Abtrieb und 100 PS mehr Motorleistung, was zu schnelleren Rundenzeiten führt



Die deutsche Sensation

In Barcelona startete die Saison der Rallycross-Weltmeisterschaft (WRX). Timo Scheider (Ford) erobert überraschend die Pole-Position und wird erster Deutscher auf einem WRX-Podium. Das Finale gewann Weltmeister Mattias Ekström im Audi.

Von: **Sven Kopf**

Wir schreiben das fünfzigste Rallycross-Jahr, zum vierten Mal geht es um den Weltmeisterschaftstitel. Insgesamt 18 Fahrer aus zehn Nationen haben sich für die oberste Liga eingeschrieben und kämpfen in einem Dutzend Rennen um die Krone. Vier Teams genießen sogar die Unterstützung von Automobilherstellern. Wir befinden uns bei den Rallycrossern derzeit in einer Phase der Glückseligkeit, das wachsende Interesse an der Sportart bringt einigen Aufwind und viel

Bewegung in die Szene. Semi-Werksteams gegen Privatfahrer – bei den Rallycrossern ist das noch ein Duell auf Augenhöhe.

Auch Timo Scheider sieht das so. Schon in der Winterpause betonte er, dass die Privatteams noch Chancen haben, weil noch nicht zu viel Geld im Spiel ist. Als hätte er genau das beim Saisonauftakt in Barcelona beweisen wollen, stand er nach zwei von vier Qualifikationsläufen plötzlich als Zweitbesten hinter Thomas Heikkinen (Audi) da. Im Training hatte Scheider aufgrund technischer Probleme an seinem Ford Fiesta noch vorzeitig die Segel streichen müssen, mit Platz zwölf im ersten von insgesamt vier Qualifikationsläufen (Q1–Q4) ging es aufwärts. „Es ist nur Kleinkram kaputtgegangen. Das Auto liegt sehr gut, aber ich musste im Nassen starten. Hoffentlich herrschen bald gleiche Bedingungen für alle, dann sehen wir weiter“, erklärte sich Scheider direkt nach dem ersten Vorlauf der neuen Saison zufrieden. Tatsächlich drehten sich kurz darauf in Q2 die Vorzeichen

und Petrus mischte sich ein. Während Scheider noch eine trockene Piste nutzen konnte, verwandelte der kurz darauf einsetzende Regen die Schotterpassagen in sehr schmieriges Geläuf. Das bremste die beiden letzten Startgruppen, in denen sich die schnellsten Fahrer aus der ersten Qualifikation tummelten, extrem ein. Die 600-PS-Boliden wurden beinahe unkontrollierbar, Petter Solberg (VW) mühte sich vergeblich, die Angriffe von Mattias Ekström (Audi) abzuwehren. Der Weltmeister zog schließlich vorbei, aber gute Zeiten sprangen dabei für keinen heraus. Nur Solbergs Teamgefährtin Johan Kristoffersson konnte sich mit einem halbwegs annehmbaren Ergebnis noch als Dritter in den Feierabend retten.

Bakkeruds Aufholjagd

Doch das waren nur zwei der insgesamt vier Qualifikationsläufe und für jeden war noch alles drin. Einzig Andreas Bakkerud schien abgeschlagen, nachdem er am Samstag aufgrund eines Unfalls ausgefallen war. Doch der

junge Norweger und Geheimfavorit aus dem Ford-Team von Ken Block konnte am nächsten Tag eine wahnsinnige Aufholjagd starten. In Qualifikation drei wurde er Dritter, die Bestzeit setzte diesmal der amtierende Weltmeister Ekström. Im vierten Qualifying konterte Bakkerud mit der Bestzeit vor Solberg und Kristoffersson. Für Timo Scheider lief es auch weiterhin bestens, in Quali drei war er erneut Zweitschnellster und blieb damit in Schlagdistanz zur Spitze. Problemlos dominierte er sein Rennen im letzten Qualifikationslauf mit einem ungefährdeten Start-Ziel-Sieg. Heraus kam eine fünfschnellste Zeit und sofort wurden die Bleistifte gespitzt und man begann zu rechnen.

Die erste Qualifikation der neuen Saison war absolviert – und Scheider ging tatsächlich aus ihr als Bester hervor, eroberte die Pole-Position und verbuchte damit die ersten sechzehn Meisterschaftspunkte auf seinem Konto. Scheider ist der elfte Polesetter in der Historie der erst drei Jahre jungen Rallycross-WM.

Jetzt hatte der Deutsche einen regelrechten Lauf. Aus der ersten Startreihe ging es für ihn in das Semifinale, aber hier traf er auf die starken Volkswagen. Während er Solberg in Schach halten konnte, war gegen Kristoffersson nichts auszurichten. Im Sandwich zwischen den beiden Polos zog Scheider ins Finale ein.

Das zweite Semifinale konnte Ekström vor Bakkerud für sich entscheiden. Als Dritter folgte Timmy Hansen ins Finale und blieb dort der einzige Vertreter aus dem Peugeot-Lager. Obwohl Vater Kenneth Hansen und die Peugeot-Technikabteilung über den Winter die Spur der 208 verbreiterten, die Aerodynamik verändert und das Fahrwerk verbessert hatten, blieb eine fette Punkteausbeute aus. Denn während Timmys jüngerer Bruder Kevin – immerhin amtierender Europameister – es noch ins Semifinale schaffte, wäre Sébastien Loeb beinahe komplett leer ausgegangen. Mal blieb er im dichten Verkehr hängen, dann brach eine Antriebswelle. So hatte sich die Rallye-Legende den Saisonstart nicht vorgestellt.

Drei Audi im Halbfinale

Peugeot-Hansen hat im Vergleich zum Vorjahr auf drei Autos aufgestockt, ebenso wie EKS-Audi. Neben dem Auto für Heikkinen und sich selbst setzt Ekström einen dritten Audi S1 mit Reinis Nitiss ein. Ekström war als Finalsieger und Tabellenführer guter Dinge, und besonders stolz machte ihn, dass alle seine drei Audis die Finalläufe erreichten.

Aber Ekström freute sich auch, dass sein ehemaliger DTM-Fahrerkollege Scheider ihm dicht auf den Fersen war: „Das macht den Charme von Rallycross aus, dass auch die Privatteams mithalten können. Timo hat mich wirklich beeindruckt, und ich habe bei ihm den Glanz in den Augen gesehen, den auch ich hatte, als ich mein Herz für Rallycross entdeckt habe“, so Ekström.

Das MJP Racing Team Austria, mit dem Scheider 2017 die Rallycross-Welt bereist, hatte sich die Anerkennung wirklich verdient. „Es ist schwer, die richtigen Worte zu finden, das Rennwochenende war einfach unglaublich“, zog Scheider sein Fazit und erklärte auch gleich, wie es weitergeht: „Am Montag werden wir ausgiebig testen, aber heute Abend wird erst einmal gefeiert.“ Und wer weiß, wenn er diese Leistung in den nächsten Rennen wieder-

! Timo Scheider ist in der drei Jahre kurzen Geschichte der Rallycross-Weltmeisterschaft der erste deutsche Fahrer, der ein Qualifying gewinnen konnte, und der erste Deutsche, der es auf das Podium geschafft hat.

holen kann, steht womöglich wieder eine ganz wichtige Entscheidung an: Nach gegenwärtigem Stand wird Scheider den WM-Lauf im englischen Lydden Hill auslassen müssen, da er zeitgleich für BMW das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring bestreiten soll.

Schon Ekström hatte sich 2016 zwischen zwei Renneinsätzen entscheiden müssen. DTM-Finale in Hockenheim oder Rallycross auf dem Estering. Die Wahl fiel auf Buxtehude, und die Entscheidung wurde mit dem WM-Titel belohnt. „Wir müssen die Kirche im Dorf lassen. Dieses sehr gute Ergebnis haben wir nicht erwartet und die Saison ist noch lang. Aber wer weiß, wenn es so weitergeht, dann müsste ich wohl mal telefonieren“, sagte Scheider am Ende schmunzelnd.

Von 18 Fahrern sind zehn mit werksunterstützten Fahrzeugen unterwegs. Der Saisonauftakt in Barcelona hat gezeigt, dass auch die Privatteams mithalten können. Neben Scheider mischte auch der Brite Guy Wilks (VW) im Kampf gegen die Werksfahrer gut mit. Mit Position vier im Semifinale verpasste er das große Finale denkbar knapp.

Gleiches gilt für René Munnich, der sich nicht in der WM eingeschrieben hat, mit seinem Seat Ibiza aber in Barcelona in der EM-Wertung antrat und Vierter wurde. Seine Lebensgefährtin Mandy August kam auf Platz 25. Pech hatte der dritte deutsche EM-Starter Andreas Steffen. Nach einem Gerangel im vierten Qualilauflauf musste er dem Feld hinterherjagen. Mehr als Rang 22 war aber nicht mehr drin. Den Sieg in der EM-Wertung holte sich der im Vorjahr ebenfalls noch in der Weltmeisterschaft eingeschriebene Anton Marklund. ■



Scheider und Ekström: Zwei DTM-Champions rocken die Rallycross-WM



Petter Solberg kam mit seinem neuen Sportgerät VW Polo auf Rang vier

HALBFINALE 1

1.	Kristoffersson	VW Polo
2.	Scheider	Ford Fiesta
3.	Solberg	VW Polo
4.	Block	Ford Focus
5.	K. Hansen	Peugeot 208
6.	Heikkinen	Audi S1

HALBFINALE 2

1.	Ekström	Audi S1
2.	Bakkerud	Ford Focus
3.	T. Hansen	Peugeot 208
4.	Wilks	VW Polo
5.	Dubourg	Peugeot 208
6.	Nitiss	Audi S1

FINALE

1.	Ekström	Audi S1
2.	Scheider	Ford Fiesta
3.	Bakkerud	Ford Focus
4.	Solberg	VW Polo
5.	T. Hansen	Peugeot 208
6.	Kristoffersson	VW Polo

WM-STAND FAHRER

1.	Ekström	29 Punkte
2.	Scheider	26 Punkte
3.	Bakkerud	22 Punkte
4.	Kristoffersson	21 Punkte
5.	Solberg	19 Punkte
6.	T. Hansen	17 Punkte

WM-STAND TEAMS

1.	EKS-Audi	40 Punkte
2.	PSRX VW Schweden	40 Punkte
3.	Hoonigan-Ford	33 Punkte
4.	MJP Austria-Ford	30 Punkte
5.	Peugeot-Hansen	20 Punkte
6.	Munnich-Seat	2 Punkte



Sébastien Loeb blieb farblos

NACHRICHTEN

PADDON: MIT PLATZ 2 NACH KORSIKA

Um sich auf die kurvenreichen Asphaltpisten von Korsika einzustimmen, rückte Hyundai-Werkspilot Hayden Paddon am Wochenende beim ehemaligen italienischen WM-Klassiker rund um Sanremo aus, und das mit Erfolg. Zusammen mit seinem künftigen Copiloten Séb Marshall stürmte der 28-jährige Neuseeländer im Hyundai i20 R5 auf Gesamtrang 2. Schneller war nur der neunmalige Landesmeister Paolo Andreucci (Peugeot 208 T16).

WRC2: SKODA MIT ‚MONTE‘-ERFOLGSDUO

Nach zwei WRC2-Siegen in Folge hat Tabellenführer Pontus Tidemand Pause. Auf Korsika schickt das Skoda-Werksteam die ‚Monte‘-Doppelsieger Andreas Mikkelsen und Jan Kopecky ins Rennen. Ernsthafte Konkurrenz im 15 Teilnehmer zählenden WRC2-Feld bildet das M-Sport-Duo Eric Camilli und WRC2-Vizeweltmeister Teemu Suninen aus Finnland. Den Favoritenkreis komplettiert der französische Asphalt-Experte Bryan Bouffier in einem privaten Ford Fiesta R5.

WM-JUNIOR TANNERT MIT STARKER GENERALPROBE

Die Rallye Korsika bildet den Auftakt zur sechs Läufe umfassenden Junior-WM 2017. Zu den zehn bisher eingeschriebenen Startern zählt mit Julius Tannert auch ein Deutscher. Zur Eingewöhnung auf den in der internationalen Nachwuchsserie obligatorischen Ford Fiesta R2T rückte der Sachse mit Beifahrer Jürgen Heigl bei der Rallye Erzgebirge aus – und wusste bei der Generalprobe im kleinen Fronttriebler mit Platz 2 hinter dem zweimaligen Deutschen Meister Ruben Zeltner (Mitsubishi Evo X) zu beeindrucken. Vom Erzgebirge ging die Reise direkt zur Rallye Korsika, wo am Dienstag die offizielle Streckenbesichtigung begann.



WM-Vorschau Frankreich

Frühjahrs-Glücken

Der Rallye-WM-Lauf auf Korsika wanderte vom Herbst ins Frühjahr – und sorgt für noch mehr Spannung. Waren zu Saisonbeginn auf Eis, Schnee und Schotter jeweils Werksfahrer von Ford, Toyota und Citroën siegreich, hoffen nun die schnellen Asphaltglüher von Hyundai, den obersten Podiumsplatz zu entern.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach nur sechs Monaten kehren die WM-Asse nach Korsika zurück. „Das Verschieben des Asphaltklassikers zurück ins Frühjahr bietet eine viel bessere Balance im WM-Kalender“, sagt FIA-Rallyedirektor Jarmo Mahonen und ergänzt: „In der Vergangenheit haben wir mit sechs aufeinanderfolgenden Schotterrallyes in der ersten Saisonhälfte zu viel Aufmerksamkeit auf losen Untergrund gelegt.“ Gleich geblieben sind dagegen die ganz speziellen Herausforderungen im korsischen Kurvenlabyrinth mit seinen engen, rauen und rutschigen Berg-

straßen, die Mensch und Maschine fordern, besonders Reifen und Bremsen. Wechselnde Wetterbedingungen sowie eingeschränkte Servicemöglichkeiten verlangen nach einem kühlen Kopf und cleveren Reifenstrategien – eine Paradedisziplin von WM-Leader Sébastien Ogier. Der Reifenflüsterer will nicht nur an seinen Auftaktsieg in Monte Carlo anknüpfen, sondern im Ford Fiesta WRC von M-Sport zu gerne seinen Vorjahrestriumph wiederholen. Während das in Schweden siegreiche Toyota Team erneut mit zwei Yaris WRC dagegenhält, schickt die in Mexiko jubelnde Citroën-Equipe beim Heimspiel erstmals drei C3 WRC an den Start.

„Rallye der 10 000 Kurven“

Viel vorgenommen hat sich das Hyundai-Trio, allen voran Thierry Neuville. Zusammen mit Dani Sordo hat der Vizeweltmeister im bisherigen Saisonverlauf 20 von 51 möglichen WP-Bestzeiten markiert und die meisten Führungskilometer auf dem Konto. Was fehlt, ist ein Sieg. Den wollen die beiden Asphalt-Spezialisten jetzt auf dem bevorzugten Festbelag einfahren. Die Chancen stehen gut, auch weil die Organisatoren ihre „Rallye der 10 000 Kurven“ aus Zeitmangel kaum veränder-



Thierry Neuville will endlich siegen

ten. Wie im Vorjahr steht die Anzahl der Wertungsprüfungen im krassen Gegensatz zur Gesamtdistanz von 1080,73 Kilometern: Auf gerade einmal zehn WPs verteilen sich die insgesamt 316,80 WP-Kilometer. Die kürzeste ist mit 16,74 Kilometer die finale Powerstage. Direkt davor gilt es am Sonntag, nur die mit 53,78 Kilometer längste Prüfung zu bewältigen. Am Freitag und Samstag stehen jeweils vier Prüfungen auf dem Programm.

Nach der Absage von Mads Östberg bilden elf World Rally Cars der neuesten Generation die Spitze des 82 Teams zählenden Feldes. Dahinter folgen 15 WRC2-Teilnehmer, die beiden französischen RGT-Spezialisten Romain Dumas (Porsche) und François Delecour (Abarth 124) sowie 15 WRC3-Teams inklusive der zehn WM-Junioren (siehe Nachrichten links). ■

EM Azoren-Rallye

Marijan Griebels Tanz auf dem Vulkan

Die Azoren schicken uns immer wieder gern gesehene Hochdruckgebiete und sie beschenken das Volk mit einer der spektakulärsten Rallyes des Jahres. In der Wetterküche Europas braute sich am vergangenen Wochenende erneut einiges zusammen und ausgerechnet dort schlug die große Stunde des Marijan Griebel.

Von: **Michael Heimrich**

Zum EM-Auftakt gleich das Beste, und selten war die Azoren-Rallye so gut besetzt wie in diesem Jahr. An der Spitze tummelten sich 28 R5-Fahrzeuge, mittendrin kämpfte Marijan Griebel (Skoda Fabia R5) um die ersten Punkte in der neugeschaffenen U28-Junior-Wertung. Hier geht es nicht nur ums Prestige, sondern auch um einen gesponserten Start in einem World Rally Car bei einem WM-Lauf 2018. Griebel und Mentor Armin Kremer hatten aber nicht nur die U28-Punkte im Visier, insgeheim liebäugelte man auch mit dem Podium. Die Marschrichtung beim erst zweiten Schotter-Einsatz im R5 war deshalb klar: sauber durchkommen und die Fehler der Konkurrenten ausnutzen.

Der Plan ging auf. Als der Wettergott die Azoren-Hauptinsel São Miguel mit dichtem Nebel und heftigem Regen segnete und sich die anspruchsvollen Pisten zum Teil in Schlammwüsten verwandelten, strauchelten die Gegner von Griebel reihenweise.

Die bitterste Pille musste erneut Alexey Lukyanuk (Ford Fiesta R5) schlucken. Der Russe lag souverän in Führung, als er in einer Kehre zu stark einlenkte und die Lenkung beschädigte. Hilflös schlitterte Lukyanuk in die gegenüberliegende Leitplanke und war raus. Dabei hätte er einen Erfolg dringend nötig ge-



habt. Noch fehlt ihm das Budget für den Angriff auf den Titel, angeblich soll nach drei Rallyes die Kasse leer sein. Doppelt ärgerlich für Lukyanuk: Europameister Kajetan Kajetanowicz hatte seinen Ford schon am ersten Tag ins Aus befördert und kämpfte anschließend nur noch um die goldene Ananas.

Späte Ausfälle

Die Liste der Gestrauchelten war schier endlos. Nur ein paar Beispiele: Vorjahressieger Ricardo Moura kämpfte im Ford um die Führung, als er auf der drittletzten Prüfung ausfiel. Skoda-Hoffnung Jan Cerny verformte kurz vor dem Ziel seinen Fabia nachhaltig, Peugeot-Heißsporn José Antonio Suárez lieferte wie üblich am Freitag und Samstag Schrott ab. Letzteres spielte Griebel in die Karten. Zwar hatte auch er mit einem zeitraubenden Reifenschaden zu kämpfen, doch anschließend zeigte der Pfälzer, aus welchem Holz er geschnitzt ist.

Zusammen mit Beifahrer Stefan Kopczyk lieferte der 27-Jährige unter schwierigsten Bedingungen eine fehlerfreie Vorstellung ab, die ihn hinter Bruno Magal-

hães auf den zweiten Platz brachte. Da geriet der Sieg in der U28-Wertung fast zur Nebensache. „Ich hätte nie mit einem Podestplatz gerechnet. Das ist unglaublich“, jubelte Griebel.

Seine Nachfolger in der Junior-Wertung zählten ebenfalls zur großen Show der Azoren-

Rallye. Chris Ingram und Jari Huttunen pflegen einen gänzlich unterschiedlichen Fahrstil, doch in den Zeiten trennen die Opel-Werksfahrer nur Bruchteile. Erst eine gebrochene Antriebswelle im Adam R2 von Huttunen entschied den Saisonstart zugunsten von Ingram. ■



Griebel und Kopczyk auf Rang zwei



Schwerer Regen bremste die Teams

EM-STAND NACH DEM ERSTEN LAUF

1.	Magalhães	38
2.	Griebel	26
3.	Moffett	20

RALLYE AZOREN, 1. LAUF ZUR RALLYE-EM (30.3.–1.4.)

1.	Magalhães / Magalhães (PT/PT)	Skoda Fabia R5	2:37:04,3
2.	Griebel / Kopczyk (D/D)	Skoda Fabia R5	+1:34,4
3.	Moffett / Fulton (GB/GB)	Ford Fiesta R5	+4:50,9
4.	López / José (ESP/ESP)	Peugeot 208 T16	+6:05,9
5.	Gryazin / Fedorov (RUS/RUS)	Skoda Fabia R5	+6:10,9
6.	Meireles / Castro (PT/PT)	Skoda Fabia R5	+7:29,7

Das georgische Rennsport-Märchen

**Zieldurchfahrt:
Vor vollbesetzter
Haupttribüne wird
Sieger Kajaia von
seinen heimischen
Fans bejubelt**



Die TCR-Premiere in Georgien wurde ein voller Erfolg. Trotz schlechtem Wetter strömten am Renntag viele Rennfans zum Rustavi International Motorpark. Nicht zuletzt wegen Lokalmatador und Nationalheld Davit Kajaia, der den Fans einen vielumjubelten Sieg bescherte.

Von: **Michael Bräutigam**

Wenn jemand auf einen Sieg Kajaia vor seinem heimischen Publikum gewettet hat, dann dürfte er sich dieser Tage seiner tollen Quote und eines hohen Gewinns erfreuen. Erst recht, wenn dann noch die Pole-Position als Zusatzwette hinzukommt. Denn auch dieser Gewinn wandert in die Tasche des glücklichen Gewinners. Das Märchen, das in seiner Gesamtheit fast schon Hollywood-reife Ausmaße annimmt, wurde tatsächlich wahr. Da kommt ein 33-jähriger Poli-

zist und zweifacher Familienvater aus Georgien – das man wohlwollend als Motorsport-Schwellenland bezeichnen könnte – und fährt in einem von vielen als „Bastelbude“ verschrienen Alfa Romeo der versammelten Tourenwagen-Elite um die Ohren.

Perfektes Paket für Rustavi

Auf den zweiten Blick offenbart sich dann aber, dass doch vielleicht alles gar nicht so unerwartet kam wie erwartet. Grund eins: Die Streckenkenntnis. Erinnern wir uns zum Beispiel an einen gewissen José María López, der 2013 im völlig unterlegenen privaten BMW bei einem WTCC-Gaststart in seiner Heimat zum Sensations-Sieg fuhr. Genau diesen „López-Faktor“ hatte auch Kajaia auf seiner Seite.

Grund zwei: Die Balance of Performance in Verbindung mit den speziellen Gegebenheiten und Anforderungen der Strecke. Ja, der Alfa Romeo ist 30 kg leichter als das zweitleichteste Auto. Aber der Alfa ist vor allem auch ein sehr weiches Auto. Im Rustavi International Motorpark, der mit seinem an Oschersleben

erinnernden Micky-Maus-Charakter leichte und weiche Autos (also jene, die viel mechanischen Grip aufbauen) bevorteilt, zwei weitere wichtige Faktoren.

Alles zusammen sorgte für den Stoff, aus dem die georgischen Träume sind. Keine 30 Kilometer von seiner Heimatstadt Tiflis entfernt konnte Kajaia genau diese umsetzen. Trotz eines Wetterumschwungs über Nacht, der nach dem trockenen Qualifying ein „Wet Race“ im ersten Lauf bescherte – sehr zur Freude der erstaunlich zahlreich erschienenen Fans, die ihren „Data“ wie einen Filmstar und beinahe wie einen Volkshelden verehren. „Ich danke meinem Land für die ganze Unterstützung, dem Team für einen tollen Job und der TCR, dass sie so eine tolle Show nach Georgien bringen“, so Kajaia.

Vor allem der erste Rennlauf brachte tatsächlich eine gute Tourenwagen-Show mit sich. Der Local Hero konnte sich auf nasser Strecke zunächst absetzen, doch dann ließen seine Reifen nach, und es entstand ein Viererpulk, aus dem jeder als Sieger hätte hervorgehen können.

Auch Titelverteidiger Stefano Comini, der ein Wochenende mit Höhen und Tiefen erlebte. Nach Veröffentlichung der BoP-Einstufungen war klar, dass die Bäume auf dem engen Kurs nicht in den Himmel wachsen würden: plus 45 kg für den Audi. Anders gesagt: das schwerste Auto im Feld. Da weder das Team das erst kurz zuvor akquirierte Auto kannte noch Audi selbst jemals so schwer getestet hat, gab es weitere Schwierigkeiten. Und Comini selbst hat nur bei einem Shake-down in Monza für einige Runden im neuen Auto gegessen.

Comini: Höhen und Tiefen

Durchaus beachtlich ist vor diesem Hintergrund, dass man sich bis zum Qualifying auf eine Sekunde an die Spitze heran arbeitete, gleichbedeutend mit Startplatz 6. Im nassen Warm-up das nächste Ausrufezeichen: Bestzeit! Und im ersten Durchgang wurde es letztlich Platz 3.

Anschließend gab es eine unschöne Szene mit Jean Karl Vernay. Mit seinem letztjährigen Teamkollegen war Comini im Rennen aneinandergeraten. Der



Held der Massen: Davit Kajaia holte auch für Alfa Romeo den ersten Sieg



Zweiter Durchgang: Oriola münzte das Reversed Grid in den Sieg um

revanchierte sich in der Auslauf-
runde nach Zieldurchfahrt. Resultat
der Kollision, als Comini dem
bremsenden Franzosen ins Heck
rauschte: Beschädigter Audi-Kühler.
Nach hastiger Reparatur und in der
Hoffnung, den fünften Startplatz
noch einnehmen zu können – was
nicht funktionierte, weil es in der
Outlap eine Temperaturwarnung
gab – nahm die Zylinderkopfdichtung
einen Schaden. Dem Feld auf
wieder trockener Strecke ohnehin
aus der Box hinterhergeeilt, entschied
man beim Team also auf eine vorzeitige
Aufgabe.

**»ICH DANKE MEINEM
LAND FÜR DIE GANZE
UNTERSTÜTZUNG,
DEM TEAM FÜR EINEN
TOLLEN JOB UND DER
TCR, DASS SIE SO
EINE TOLLE SHOW
NACH GEORGIEN
BRINGEN.«**

Davit Kajaia

Probleme hatten aber auch andere – allen voran Opel, die das
ganze Wochenende nicht auf
Touren kamen. „Das Auto fährt
sich super, ich habe ein gutes
Gefühl. Aber wir sind einfach zu
langsam“, konstatierte Pierre-
Yves Corthals. In Rustavi kamen
zwei Probleme zusammen: Zum
einen das mit plus 40 kg zweit-
höchste Fahrzeuggewicht. Zum
anderen die Motorcharakteristik
des Zweiliter-Turbos, dem in un-
teren Drehzahlen im Vergleich
zur Konkurrenz etwas der Punch
fehlt. Bei festgelegter Getriebe-
übersetzung und fixem Motor-
mapping denkbar schlecht.

Bei Craft Bamboo Racing
konnte man sich vor allem den
Rückstand auf die Markenkollegen
von Zele Racing nicht erklären.
Eine halbe Sekunde fehlte auf
die Truppe von Ferenc Ficza.
So musste man eben aus dem
Reversed Grid das Beste machen.
Was dann auch gelang: Pepe Oriola
und Hugo Valente hatten Pole-
Mann Giacomo Altoè schnell
geknackt. Ein Doppelsieg wurde
es letztlich nur nicht, weil Valente
noch eine 30-Sekunden-Strafe
(Überholen unter Gelb) bekam. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

MALHEUR IM AUDI

Ein kleines Malheur gab es am
Freitag bei Stefano Comini
Audi. Die technischen Kommissare,
die die Sicherheitssysteme des
Wagens überprüften, taten dies
nicht im Testmodus, sondern mit
„scharfer“ Einstellung. Dabei
wurde dann auch der Feuerlöscher
ausgelöst und es gab eine
Cockpitdusche. Nach umgehender
Reinigung wurde der RS3 LMS
über Nacht aber wieder trocken-
gelegt.

HEIMISCHER GASTSTARTER

Neben Davit Kajaia gab es in
Rustavi noch einen zweiten
Fahrer mit Heimvorteil: Gast-
fahrer Shota Abkhazava, der
den dritten Alfa Romeo des

Teams GE-Force pilotierte, ist
dabei niemand Geringerer als
der Eigentümer und Investor
hinter dem Rustavi International
Motorpark. Der mehrfache
Gewinner nationaler Champio-
nate wurde im Jahr 2015 zudem
Meister der Am-Wertung in der
Lamborghini Super Trofeo.

MICHELISZ: ZWEI „BABYS“

Elf Tage vor dem errechneten
Termin wurden WTCC-Pilot
Norbert Michelisz und seine Frau
Johanna am vergangenen Freitag
Eltern. Töchterchen Mira Léna
erblickte damit am gleichen
Wochenende das Licht der Welt
wie Michelisz' anderes „Baby“
namens MIRA – sein Team in
der TCR International Series.

TCR INT. SERIES RUSTAVI (GE), 1. RENNEN

1. von 20 Läufen, 15 Runden à 4,140 km (16 gestartet, 15 gewertet)

1.	Davit Kajaia (GE), GE-Force	Alfa Romeo	27:47,935 min
2.	Ferenc Ficza (H), Zele Racing	Seat	+ 0,374 s
3.	Stefano Comini (CH), Comtoy Racing	Audi	+ 1,176 s
4.	Roberto Colciago (I), MIRA	Honda	+ 1,478 s
5.	Attila Tassi (H), MIRA	Honda	+ 1,783 s
6.	Jean Karl Vernay (F), Leopard Racing	Volkswagen	+ 6,667 s
7.	Pepe Oriola (E), Craft Bamboo Racing	Seat	+ 7,480 s
8.	Giacomo Altoè (I), West Coast Racing	Volkswagen	+ 7,841 s
9.	Dusan Borkovic (SRB), GE-Force	Alfa Romeo	+ 10,842 s
10.	Gianni Morbidelli (I), West Coast Racing	Volkswagen	+ 11,388 s

Schnellste Runde: 1:49,626 (Kajaia)

TCR INT. SERIES RUSTAVI (GE), 2. RENNEN

2. von 20 Läufen, 17 Runden à 4,140 km (16 gestartet, 13 gewertet)

1.	Pepe Oriola (E), Craft Bamboo Racing	Seat	31:34,348 min
2.	Attila Tassi (H), MIRA	Honda	+ 4,823 s
3.	Jean Karl Vernay (F), Leopard Racing	Volkswagen	+ 5,466 s
4.	Dusan Borkovic (SRB), GE-Force	Alfa Romeo	+ 16,878 s
5.	James Nash (GB), Craft Bamboo Racing	Seat	+ 19,012 s
6.	Davit Kajaia (GE), GE-Force	Alfa Romeo	+ 19,835 s
7.	Gianni Morbidelli (I), West Coast Racing	Volkswagen	+ 20,271 s
8.	Pierre-Yves Corthals (B), DG Sport Comp.	Opel	+ 33,498 s
9.	Hugo Valente (F), Craft Bamboo Racing	Seat	+ 34,056 s*
10.	Giacomo Altoè (I), West Coast Racing	Honda	+ 34,127 s

Schnellste Runde: 1:42,657 (Oriola)

* inkl. 30-Sekunden-Zeitstrafe (Überholen unter Gelb)

STAND FAHRER

1.	Kajaia	38 Punkte
2.	Tassi	32
3.	Oriola	31
4.	Vernay	25
5.	Ficza	21
6.	Comini	15
7.	Borkovic	14
8.	Colciago	13
9.	Nash	10
10.	Morbidelli	7



STAND TEAMS

1.	GE-Force	52 Punkte
2.	MIRA	45
3.	Craft Bamboo Racing	41
4.	Leopard Racing	25

DTM

Milde Töne aus Tirol: „Keine Revolution nötig“

Mitte März übernahm Gerhard Berger das Amt des ITR-Chefs. Der Österreicher ist sich sicher, dass die DTM auf einer guten Basis steht und warnt davor, übereilte Entscheidungen zu treffen.

Von: **Claus Mühlberger**

Zugegeben, nach gut einer Woche im Amt ist es nicht ganz fair, einen neuen Chef danach zu fragen, wie er die ihm anvertraute Firma – in diesem Fall die DTM – aufpäppeln und zu neuen Höhen führen will.

Es spricht für Gerhard Berger, dass er trotzdem schon jetzt gegenüber MSA Stellung bezieht, ohne allerdings allzu konkret zu werden. „Ich muss mich erstmal orientieren und schauen: Wo steht die DTM?“, sagt der 57-jährige Tiroler und ehemalige BMW-Sportchef. „Dann erst kann man

sagen, wie es langfristig weitergehen soll.“

Der zehnfache GP-Sieger windet seinem Vorgänger, Hans Werner Aufrecht, ein Kränzchen: „Grundsätzlich ist die DTM eine sehr gute Plattform. Ich kenne ein bisschen die Höhen und ich kenne auch ein bisschen die Durststrecken. Vieles lief sehr gut. Das ist auch der Grund dafür, dass es die DTM schon so lange gibt und dass drei Premium-Hersteller dabei sind.“

Mehr Fan-Nähe gewünscht

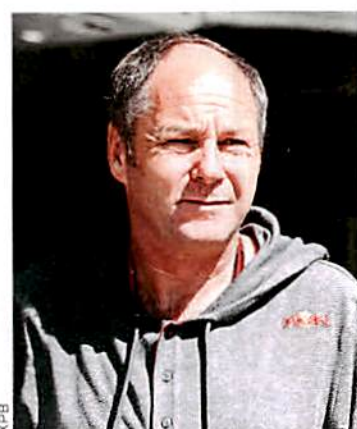
Natürlich weiß auch Berger, dass Aufrecht nicht deswegen aus dem Amt komplimentiert wurde, weil in der DTM alles eitel Sonnenschein ist. „Sondern weil nichts vorwärtsging“, wie eine mit der Sache vertraute Person knapp und etwas grob zusammenfasste. Doch Berger beschwichtigt: „Eine Revolution ist nicht notwendig.“

Wohin die Reise der DTM unter Berger gehen könnte, deutet

er nur zart an. „Ich bin dafür, dass die Technik dem Fan nahegebracht werden sollte“, sagt er. „Eine Abriegelungspolitik, so wie sie jahrelang in der Formel 1 stattfand, ist nicht meine Wellenlänge.“

Insider wollen gehört haben, dass die DTM ein völlig offenes Fahrerlager plane. Bislang bekommen die Fans für das 25 Euro teure Paddock-Zusatzticket nicht viel geboten: Sie sehen in erster Linie parkende Renntransporter und in den Hospitality-Burgen schlemmende VIP-Gäste. Und nur, wenn sie ganz viel Glück haben, erhaschen sie einen Blick auf einen dahinhastenden Fahrer.

Berger will solche Gerüchte nicht kommentieren: „Neue Ideen sind mir immer willkommen, aber man muss sie ordentlich prüfen. Es spielen viele Komponenten mit: Sport, Event, Technik, Fans.“ Und oft schon sei es so gewesen, dass sich eine vermeintlich gute Idee am Ende doch nicht als brillant erwiesen habe.



Neue Ideen statt Revolution: Berger

Konkret wird Berger bei der Frage nach dem Rennformat: „Ich finde es gut, dass es jeweils am Samstag und am Sonntag ein Rennen gibt.“ Recht bald schon will Berger konkrete Angaben zum wichtigen Thema „TV-Vertrag ab 2018“ machen. „Ich habe das auf dem Schreibtisch. Aber erst muss ich die Mitspieler noch besser kennen lernen. Mitte April kann ich mehr dazu sagen.“ ■

TCR

43 Autos in der TCR Germany – mit Files!

Nach und nach füllt sich die aktuell 43 Fahrzeuge umfassende Starterliste für die ADAC TCR Germany mit Namen. Doch der neben der Startnummer 1 fehlt noch – offiziell!

Dass Josh Files seinen Titel verteidigen wollen würde, hatte er am Ende der vergangenen Saison ursprünglich angekündigt. Seine zwischenzeit-

lichen WTCC-Pläne (die WTCC2 wurde eingestampft) sowie die für den Aufstieg in die TCR International gingen nicht auf.

2016 wurde der Brite mit einem Honda des Target-Teams Meister. Und genau so ein Auto steht mit der Nummer 1 genannt in der Liste – noch ohne Fahrer. Wie MSA aus gut informierten Kreisen erfahren hat, handelt es sich beim Piloten um Files. Eine offizielle Bestätigung steht jedoch noch aus. Insgesamt setzt Target acht Autos ein. ■ MBR



Die „Feile“ steht bereit: Mit ihr tritt Josh Files 2017 zur Titelverteidigung an

NASCAR

Keselowski wird zum Wiederholungstäter

Im sechsten Rennen gab es den ersten Doppelsieger der Saison: Brad Keselowski entriss Langzeit-Leader Kyle Busch im engen Duell den Sieg.

Keselowski hatte zuvor bereits das zweite Saisonrennen gewonnen. Und so, wie er in Atlanta vom Pech des Dominators Kevin Harvick profitierte, so rang er diesmal den zuvor lange führenden Kyle Larson nieder. Vorausgegangen war ein rund 150 Umläufe dauernder Zweikampf, ehe Keselowski den ersten Ford-Sieg seit 2002 (und gleichzeitig seinen ersten) in Martinsville perfekt machen konnte.

Busch überquerte beim ersten Short-Oval-Rennen der Saison in mehr als der Hälfte der Runden in Führung liegend den Zielstrich (274 Mal in 500 Runden), war jedoch immer zum entscheidenden Zeitpunkt nicht vorn. In der ersten Stage gewann Martin

Truex Jr. in der komplett unter Grün verlaufenen Stage 2 revanchierte sich Ricky Stenhouse Jr. in der letzten Runde für ein Überrundungsmanöver Buschs, der nach einem Schubser in der letzten Kurve noch den Stage-Sieg an Chase Elliott abtreten musste.

Probleme hatte in Virginia Tabellenführer Kyle Larson, der wegen Regen am Freitag von der Pole starten durfte. Nach Handlingsproblemen war nicht mehr als P17 drin. Noch liegt er aber vier Punkte in Front. ■ MBR

NASCAR CUP SERIES

Martinsville/Virginia (USA)
6. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Brad Keselowski (USA)	Ford
2.	Kyle Busch (USA)	Toyota
3.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
4.	Joey Logano (USA)	Ford
5.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
6.	A. J. Allmendinger (USA)	Chevrolet
7.	Clint Bowyer (USA)	Chevrolet
8.	Ryan Newman (USA)	Chevrolet
9.	Matt Kenseth (USA)	Toyota
10.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Ford

Wer stoppt Huff?



Huff gegen die Werksteams:
Wahrscheinlich das Bild der
kommenden WTCC-Saison

Mit den Rennen in Marrakesch startet am Wochenende die 2017er WTCC-Saison. Trotz werksseitigem Ausstieg von Citroën und dem Abgang von Triple-Weltmeister José María López ist ein Citroën-Pilot Favorit.

Von: **Michael Bräutigam**

Und der weiß dazu ganz genau, wie man Weltmeister wird – bereits 2012 sicherte sich Rob Huff mit Chevrolet die Tourenwagen-Krone. Wie der Rückkehrer in das von Dominik Greiner geleitete Team All-Inkl.com Münnich Motorsport anklingen ließ, glaubt er zudem nicht, dass die verbliebenen Werksmannschaften von Volvo und Honda den Vorsprung des C-Elysée aus den Vorjahren aufgeholt haben.

Huff also der haushohe Favorit? Geht es nach den Gegnern, lautet die Antwort natürlich „Nein“. Vor allem in Göteborg wurde über den Winter hart gearbeitet. Polestar, die Sportsparte von Volvo, baute für ihr Einsatzteam Cyan Racing ein neues Mo-

torsportzentrum auf und verstärkte sich mit reichlich Manpower. Nicht zuletzt mit Yvan Muller als Test- sowie Nick Catsburg und Néstor Girolami als neuen Einsatzfahrern neben Thed Björk. Für den erhofften Erfolg ließ man sogar vom Ursprungsgedanken eines schwedischen „Nationalteams“ ab.

Bei den Testtagen in Monza fuhr man am ersten Tag nicht auf Zeit, am zweiten Tag montierte man vorsichtshalber die Transponder ab. Das wahre Potenzial der „Blauen“ kennen diese also bislang nur selbst.

Zwei Honda-Speerspitzen

Auch bei Honda wurden in Monza noch nicht alle Karten auf den Tisch gelegt. Erst in Marrakesch wird die volle 2017er-Spezifikation des Civic auf die Konkurrenz treffen. Mit Tiago Monteiro und Norbert Michelisz hat man gleich zwei WM-Kandidaten an Bord.

Neben Huff haben vor allem die drei Piloten der Sébastien-Loeb-Racing-Citroën gute Chancen, auch abseits der Privatfahrerwertung für Furore zu sorgen. Hier sind speziell Tom Chilton und Mehdi Bennani (der beim Auftakt ein Heimspiel hat) zu nennen, während John Filippi

maximal zu Achtungserfolgen fähig sein dürfte.

Beachten sollte man auch Routinier Tom Coronel, der beim Monza-Test erstaunlich nah an den Spitzenzeiten lag – ebenso Yann Ehlacher. Der Neffe von Yvan Muller, der auch dessen Nummer 68 nutzt, ist im privaten Lada ein Geheimtipp. ■



Zurück im Münnich-Dress: Huff



Geheimtipp: Ehlacher im Lada

NACHRICHTEN

DTM: MEHR NEUERUNGEN

Das sportliche Reglement der DTM wurde am Donnerstag letzter Woche nochmals leicht modifiziert: Statt wie berichtet sechs Mechaniker dürfen nun acht Männer beim Boxenstopp arbeiten. Es gibt künftig kein Fenster mehr für den Pflichtstopp. Dies beschert den Teams mehr taktische Freiheiten. Die Rennen am Samstag, die bislang über 40 Minuten gingen, sind künftig ebenso lang wie Sonntags-Wettfahrten – je 55 Minuten plus eine Runde. Das Reifenkontingent wurde deswegen erhöht, von fünf auf sechs Sätze pro Rennwochenende. Zusätzlich dürfen bei den Freien Trainings zwei weitere Sätze benutzt werden. Diese sind aber vor dem ersten Qualifying zurückzugeben.

DTM: LETZTER TEST

In dieser Woche gehen an vier Tagen auf dem Hockenheimring die letzten gemeinsamen Testtage von Audi, BMW und Mercedes-AMG vor dem Saisonstart über die Bühne. Im badischen Motodrom werden am 6. und 7. Mai auch die ersten Meisterschaftspunkte (wie bisher 25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2, 1 für die Top 10 in jedem der beiden Rennen) vergeben. Für interessierte Fans ist die Süd-Tribüne des Hockenheimrings von Dienstag bis Donnerstag dieser Woche bei freiem Eintritt geöffnet.

BTCC: CHILTON MIT PODEST

Bei seiner BTCC-Rückkehr holte WTCC-Pilot Tom Chilton (Vauxhall) beim Auftakt in Brands Hatch gleich einen Podiumsplatz. Nach P10 im ersten Durchgang rutschte er im zweiten Lauf durch eine Disqualifikation eines Gegners noch von P9 auf P8 auf. Im dritten und letzten Rennen fuhr er sich und seinen zurückgekehrten Arbeitgeber mit P3 aufs Treppchen. Die Siege gingen an Tom Ingram (Toyota), Titelverteidiger Gordon Shedden (Honda) sowie Andrew Jordan (BMW). Erster Tabellenführer ist Shedden.



Wie gewonnen, so zerronnen:
M3-Formation beim Auftakt der
Tourenwagen-WM in Monza

Vor 30 Jahren: Rennpremiere des M3

Ende März 1987 feiert der BMW M3 seine Rennpremiere: Beim WM-Auftakt in Monza startet die Karriere zum erfolgreichsten Tourenwagen der Welt. Doch am Ende fehlt im Königlichen Park der Glanz.

Von: **Dirk Johae**

Wenn dieses kraftvolle Vierzylinder-Trompeten ertönt, kann es nur von einem BMW M3 in Rennversion stammen. Der Klang des bis zu 370 PS starken Triebwerks ist so unverwechselbar wie die gesamte Erscheinung des erfolgreichen Tourenwagens der Dreier-Reihe aus der E30-Generation. Gleich sein erster Renneinsatz wird zu einer Demonstration des neuen Autos: Beim Auftakt zur erstmals ausgetragenen Tourenwagen-Weltmeisterschaft führen die

von Schnitzer, Linder, Bigazzi und CiBiEmme eingesetzten Werkswagen in geschlossener Formation das Feld bis zum Ziel an. Die Spitze der sechs Fahrerpaarungen im M3 behaupten Formel-1-Pilot Riccardo Patrese und Johnny Cecotto.

Eklat zur Premiere

Doch am späten Abend des 22. März 1987 platzt die Bombe: Alle sechs Werks-BMW sind nach einer zweiten Nachuntersuchung disqualifiziert worden. Das Dachblech soll dünner sein als erlaubt und die Heckklappe samt Spoiler besteht aus Kevlar. Das sei kein Kunststoff, urteilt der Cheftechniker des Weltmotorsportverbandes FISA, Gabriele Cadringer. Zwar kann BMW bei einer Nachuntersuchung in München beide Punkte widerlegen. Am offiziellen Monza-Ergebnis lässt sich da aber nichts mehr ändern.

Von diesem Eklat lassen sich jedoch weder die BMW-Verantwortlichen um Rennleiter Wolf-

gang-Peter Flohr noch die Fahrer und Teams aus der Bahn drängen. Gleich beim nächsten WM-Lauf in Jarama sorgt die BMW-Armada für einen Dreifach-Sieg, angeführt vom Schnitzer-Auto mit Europameister Roberto Ravaglia und dem Formel-3000-Aufsteiger Emanuele Pirro. Zwar verliert BMW den Kampf um die Marken-WM gegen Ford, doch Roberto Ravaglia sichert sich dank verhaltener Taktik den Fahrertitel. „Bevor ich einen Ausfall riskiere, gebe ich lieber nach“, sagt der aus Mestre bei Venedig stammenden Tourenwagen-Star, den Gerhard Berger zu den Bayern gelotst hatte.

Ravaglia wird zum „Mister M3“: Kein anderer Fahrer sammelt mit dem Werksrenner der E30-Baureihe mehr Erfolge. Er gewinnt nach der WM ein zweites Mal die EM sowie die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft (DTM). Daran schließen sich zwei Championate in seiner Heimat Italien an. Außerdem bildet er im

DTM-Meisterjahr 1989 mit Emanuele Pirro und Fabien Giroix die Schnitzer-Mannschaft, die das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring gewinnt.

Aber der Erfolg des M3 hat viele Namen, und nicht alle Fahrer sind heute noch so bekannt wie Ravaglia. Der Schwarzwälder Winni Vogt zum Beispiel gehört Ende der 80er-Jahre bis zu seinem frühen Tod zu den Top-Piloten und gewinnt im von Luggi Linder eingesetzten M3 die Europameisterschaft. Mit dem Belgier Eric van de Poele (25) und dem Bonner Marc Hessel (21) lebt die Idee des „BMW Junior Teams“ wieder auf – zehn Jahre nach der Premiere der „Wilden Reiter GmbH“ mit Eddie Cheever, Marc Surer und Manfred Winkelhock. Van de Poele gewinnt das DTM-Championat im dramatischen Finale auf dem Salzburgring, weil sich Zakspeed-Teamkollege Hessel an die Teamorder hält und zugunsten des Belgiers das Tempo drosselt. Hessel wird Dritter.

1987 beweist außerdem das englische Prodrive-Team, dass der M3 auch beste Rallye-Anlagen mitbringt. Im 280 PS starken BMW des Teams von David Richards gewinnen der französische Pilot Bernard Beguin und Beifahrer Jean-Jacques Lenne die Korsika-Rallye. Bei der mit Kurven gespickten Asphaltallye auf engen Bergsträßchen zahlen sich die Vorzüge des BMW M3 ganz besonders aus: Der agile Hecktriebler ist kompakt und hat mit 3,8 Kilogramm pro PS das beste Leistungsgewicht im Feld. Dazu hängt der Vierzylinder-Einspritzmotor gut am Gas. Für das intern S14 bezeichnete Triebwerk haben die Motorenentwickler unter Paul Rosche einen Graugussblock, der von der klassischen M10-Baureihe abstammt, mit einem verkürzten Zylinderkopf des M88-Sechszylinders aus dem M1 kombiniert. Zunächst verfügt der Vierzylinder in der Rundstreckenversion über 300 PS Leistung. 1990 folgt der weiterentwickelte M3 Sport Evolution mit 2,5 Litern Hubraum, der in der letzten Ausbaustufe offiziell 370 PS liefert. Hinzu kommt die extrem steife Karosserie. Dank des als komplexer Rohrrahmen ausgeführten Sicherheitskäfigs weist sie einen um 350 Prozent besseren Wert auf als die Serienversion. Trotz der 28 Meter Rohr wiegt der M3 nur 960 Kilogramm (DTM-Version 980 kg).

Der BMW, dessen Entwicklung 1984 startete, beweist über einen Zeitraum von sechs Jahren auf der ganzen Welt seine Klasse. Fleißige Statistiker haben über 50 Meistertitel gezählt, und insgesamt über 1500 Siege haben Ravaglia und Co. eingefahren. Und die Liste der Erfolge ist längst nicht geschlossen: Der M3 ist weiter im Einsatz, zum Beispiel in der Rennserie „Tourenwagen Classics“. Aufhalten lässt er sich seit 30 Jahren nicht. ■

KEIN ANDERER FAHRER SAMMELT MIT DEM M3 SO VIELE ERFOLGE WIE ROBERTO RAVAGLIA. ER GEWINNT NACH-EINANDER FÜNF MEISTERTITEL.

MEILENSTEINE



DTM: BMW-Junior Eric van de Poele fährt 1987 den ersten von zwei Titeln für den M3 heraus. Auch sein Teamkollege Marc Hessel hat im Finale noch Titelchancen



Rallye: Auf Naturpisten überzeugt der M3 ebenfalls. Neben dem Sieg bei der WM-Rallye auf Korsika (Bild) gibt es für den BMW nationale Titel in Frankreich und in Spanien



24-Stunden-Rennen: Je vier Mal gewinnen M3-Teams in Spa und am Nürburgring. Im Bild: Altfried Heger/Joachim Winkelhock/Frank Schmickler in der Eifel 1990



Nach WM und EM gewinnt Ravaglia im M3 auch die DTM: „Bei Sprintrennen kann sich der Fahrer besser in Szene setzen als in der EM.“



Stellenangebote der MTEK GmbH

Das BMW Team MTEK bereitet sich momentan mit BMW Motorsport auf den Einstieg in die FIA World Endurance Championship ab der Saison 2018 vor. 2017 liegt unser Fokus auf der Fahrzeugentwicklung und der Vorbereitung des Teams auf diese spannende neue Herausforderung.

Dafür sucht das BMW Team MTEK nach hochmotivierten neuen Teammitgliedern, die uns helfen, unser Ziele zu erreichen: auf der Strecke um Siege zu kämpfen. Stellenangebote gibt es in den folgenden Bereichen:

System-Ingenieur

Der gesuchte Kandidat ist dafür zuständig, dass alle elektrischen Systeme im Fahrzeug installiert sind und auf höchstem Niveau arbeiten. IT-Kenntnisse sind wünschenswert.

Teile-Manager

Der gesuchte Kandidat wird für Handling und Organisation aller Einzel- und Ersatzteile des Fahrzeugs verantwortlich sein. Dafür sind gute Deutsch-Kenntnisse Voraussetzung.

Elektriker

Der gesuchte Kandidat wird als Teil einer Fahrzeug-Crew mit dafür zuständig sein, dass alle elektrischen Komponenten des Fahrzeugs richtig installiert sind und funktionieren.

Mechaniker

Der gesuchte Kandidat ist verantwortlich für die korrekte Montage und Einstellung von mechanischen und aerodynamischen Komponenten an einem der Test- & Renn-Fahrzeuge.

LKW-Fahrer

Der gesuchte Kandidat wird verantwortlich einen der Team-Trucks des BMW Team MTEK Teams betreiben und zudem Lade- und Logistik-Tätigkeiten unterstützen.

Bei MTEK legen wir großen Wert auf Eigenmotivation, Liebe zum Detail, Zielstrebigkeit, Respekt, Ehrlichkeit und gute Kommunikation. Wir setzen uns selbst hohe Ziele, erreichen diese auch und haben selbst Freude daran. Wenn Sie Interesse haben, Teil unseres Teams zu werden, senden Sie bitte Ihre Bewerbung und Ihren Lebenslauf an office@team-mtek.de.

Die MTEK GmbH hat ihren Sitz in Garching in der Nähe von München, Deutschland. Die gesuchten Kandidaten sollten bereit sein, in die Nähe des Teamsitzes zu ziehen. Die angebotenen Stellen erfordern Reisen zu allen Tests und Rennveranstaltungen.

Wenn der Reifen den Unterschied macht

Maverick Viñales vor Valentino Rossi: Der aktuelle Michelin-Vorderreifen begünstigt den Fahrstil des Yamaha-Neulings



Die Reifen waren ein Schlüsselfaktor in Katar: Nicht nur die Reifenwahl für das Rennen hat dem WM-Auftakt ihren Stempel aufgedrückt, auch die Konstruktion hat großen Einfluss auf den WM-Kampf.

Von: **Neil Spalding**

Seit Maverick Viñales sich das erste Mal auf die Yamaha gesetzt hat, war er unglaublich schnell. Seine Widersacher, allen voran sein Teamkollege Valentino Rossi, hatten

Probleme, nur annähernd so schnell zu fahren. Aber warum eigentlich?

Der neue Michelin-Vorderreifen, der bei den Tests in Valencia Ende letzten Jahres eingeführt wurde, ist dabei in den Brennpunkt der Aufmerksamkeit gerückt. Dieser Reifen soll in voller Schräglage mehr Seitengrip haben. Es gab auch andere neue Reifen, zum Beispiel neue hintere Slicks für mehr Traktion, also bessere Beschleunigung, aber nur der Vorderreifen sorgte für Kontroversen.

Rossi hat den neuen Vorderreifen am meisten infrage gestellt. Er sprach gar von einer Selbstvertrauenskrise, die durch die gegenwärtige Situation entstanden sei.

Aber dann, gegen jede Chance, hat er für das Rennen eine Lösung gefunden und ist aufs Podest gefahren.

Aufrecht bremsen

Die neue Front scheint sich gut mit Mavericks Fahrstil zu vertragen. Er ist in der Lage, die maximale Bremswirkung sehr schnell zu erreichen, ohne dass ihn die Front blockiert. Das macht er, so lange das Motorrad völlig aufrecht ist. Diese Art des harten Bremsens verringert die Geschwindigkeit sehr schnell und erlaubt ihm, die Bremse wieder herauszulassen, bevor er einlenkt. Im Vergleich dazu mag es Rossi mehr, bis zum Scheitelpunkt in die Kurven hineinzubremsen.

Schaut man sich an, wie Andrea Iannone mit der Suzuki und Aleix Espargaró mit der Aprilia zurecht kommen, kann es gut sein, dass Viñales' Fahrstil sich durch die konstruktiven Gegebenheiten der Suzuki entwickelt hat. Iannone ist im Rennen das Vorderrad der Suzuki weggerutscht, etwas, was Aleix Espargaró im Vorjahr mehrmals widerfahren ist. Jetzt sieht man, wie glücklich Espargaró mit dem Fahrverhalten seiner Aprilia ist. Jetzt sitzt Viñales auf einem Motorrad, das keine Probleme mit der Front hat, aber einen Vorderreifen, der etwas schwammig ist. Und seine ganze Erfahrung scheint sich nun auszuzahlen. Maverick war aber schon vor an-

derhalb Jahren der erste von allen MotoGP-Piloten, der den damals noch viel schwierigeren Michelin-Vorderreifen verstanden hatte richtig einzusetzen.

Die älteren, erfahreneren Fahrer hatten sich acht Jahre lang an den erstaunlichen Bridgestone-Vorderreifen gewöhnt, der sie gezwungen hatte, hart bis in den Kurvenscheitel hineinzubremsten und den Reifen so weit zusammenzustachen, wie es nur geht, um seine Auflagefläche zu vergrößern und so mehr Seitengrip zu bekommen. Nun sieht es so aus, dass der Michelin-Vorderreifen sehr gut mit dem harten Bremsen oder hartem Einlenken zurechtkommt, aber nicht gerade vertrauenerweckend ist, wenn man von ihm beides gleichzeitig verlangt.

Rookies im Vorteil

Bei Yamaha hat man Viñales' Fahrstil offensichtlich verstanden. Man hat ja die Daten von allen Yamaha-Piloten. Und das Problem, mit diesen neuen Reifen gleichzeitig zu bremsen und einzulenken, kennt man auch. Aber einem Fahrer zu sagen, was funktioniert, ist einfacher, als dass der Fahrer dies auch umsetzt und seinen Fahrstil ändert. Nur wenige Fahrer können das.

Auffällig war auch, dass die beiden Klassen-Umsteiger bei Tech3 keine Probleme hatten und schnell auf gute Zeiten kamen. Für sie ist aber alles neu, ihr Gefühl basiert noch auf den Moto2- und Dunlop-Reifen, und sie waren von vornherein darauf eingestellt, dass sie ihren Fahrstil umstellen müssen. Bis er etwas von der Linie abkam, war Johann Zarco drauf und dran, das Rennen heimzufahren.

Valentino Rossi gehört eindeutig zu denen, die ihren Fahrstil anpassen können. Vor drei Jahren hat er diesen über den Winter völlig umgekrempelt. Seine Crew hat jetzt über die drei Wintertests versucht, eine Abstimmung für ihn zu finden, die ihm ein Vorderadgefühl gibt, mit dem er sich wohlfühlt. Aber dieses Gefühl wollte nicht kommen. Ohne einen Reifen, der ihn in der bevorzugten Art fahren lässt, blieb ihm nichts anderes übrig als das Motorrad ein bisschen mehr in der Art zu fahren, wie es Maverick Viñales macht.

Im Rennen hat Rossi dann überrascht. Viñales tat, was man von ihm erwartet hatte: Er gewann. Rossi hätte mit ihm nur dann bis zum Ende mitgehalten, wenn er

ebenfalls den „Bremsen-mit-aufrechtem-Motorrad-auf-einer-geraden-Linie“-Fahrstil in vollem Umfang angewandt hätte.

Michelin hatte anklagen lassen, dass es in Austin auch einen leicht abgeänderten Vorderreifen geben wird. Es kann gut sein, dass damit die Probleme von Rossi gelöst werden. Wenn dem so wäre, dann dürfte der Vorteil, den Viñales derzeit genießt, wohl etwas schwinden.

Marc Márquez, der diesmal keine Chance hatte, in den Kampf um den Sieg einzugreifen, hatte ein ganz anderes Problem: Er hatte sein Motorrad auf die harte vordere Mischung abgestimmt. Weil er und sein Team befürchteten hatten, dass sich der Asphalt durch den kurzen Regenschauer abgekühlt hatte, tauschten sie noch in der Startaufstellung auf die mittlere Mischung um. Mit diesem hatte Márquez kein Gefühl, konnte nicht hart genug bremsen, und der Reifen fing schon früh an abzubauen. Andrea Dovizioso fuhr hinten den weichen Reifen im Rennen, und obwohl er meinte, dass dieser zum Schluss ziemlich am Ende war, zeugt die Tatsache, dass er das Rennen durchfahren konnte, davon, dass Ducati das Fahrwerk und die Elektronik gut im Griff hat.

Eine Schnapsidee?

Die Michelin waren aber unfreiwillig noch anderweitig im Brennpunkt des Interesses. Loris Capirossi war im Februar mit einer Supersport-600-Maschine und – Pirelli – Regenreifen auf der künstlich bewässerten Strecke einen Test gefahren. Wer ihn dazu aufgefordert hatte, wurde nicht bekannt gegeben, aber es ist offensichtlich, dass die Verantwortlichen einen Weg suchen, dass die TV-Zeit des Katar-GP gesichert ist. Es war zwar kein einziger aktiver Fahrer dabei, aber nachdem Capirossi keine Probleme mit der Sicht und der Blendwirkung hatte, wurden Michelin und Dunlop gebeten, Regenreifen „nur für den Fall, dass“ zum GP mitzuschicken. Michelin hatte vier Satz pro Fahrer dabei, jeweils zwei der weicheren und der härteren Mischung. Dunlop brachte nur eine Mischung mit, aber davon drei Satz pro Moto2- und Moto3-Fahrer. Und damit wurde die Büchse der Pandora geöffnet.

Das Problem ist, dass noch nie jemand in Katar im Regen bei Flutlicht Rennen gefahren ist. Capirossi war mit seiner Aussage deshalb vorsichtig und stellte



Valentino Rossi erklärt Michelin-Rennchef Nicolas Goubert seine Probleme



Empfindliches Vorderrad, Sturz bei Iannone, zu weicher Reifen bei Márquez

gleich klar, dass er nur alleine, nicht bei Regen, sondern nur auf der künstlich bewässerten Bahn gefahren sei und dass erst gefahren werden könne, wenn die Fahrer es für sicher halten.

Unter den Normen eines Normalsterblichen ist es ohnehin nicht die vernünftigste Sache, mit über 260 PS starken MotoGP-Bikes Rennen zu fahren. Deswegen wägen die, die es tun, das Risiko auch sehr genau ab und achten besonders auf ihre eigene Sicherheit.

Der Regen kam tatsächlich – und nicht zu knapp. Weil die Piste in der Wüste gebaut wurde, hielt man es nicht für notwendig, ein Regenwasser-Abflusssystem einzubauen. Als es von Freitag auf Samstag sintflutartig schüttete,

konnte das Wasser nur in die Umgebung der Piste abfließen. Es entstanden Wasserläufe, die kein Fahren zuließen, weil der Großteil der Piste trocken war, an den nassen Stellen das Wasser aber gefährlich tief war. So musste der komplette Trainingstag inklusive der Qualifikationen abgesagt werden. Auch um das MotoGP-Rennen herum regnete es, es war pures Glück, dass es stattfinden konnte.

Gut sah das Szenario nicht gerade aus, nun sollte wirklich herausgefunden werden, ob man auch unter realen Rennbedingungen im Regen unter der Flutlichtanlage fahren kann. Und Loris Capirossi und Franco Uncini müssen das Vertrauen der Fahrer erst wiedererlangen. ■

SPALDING

REPSOL



Yamaha-MotoGP-Werksfahrer Maverick Viñales hat nach einer überlegenen Vorsaison auch das Auftaktrennen in Katar gewonnen. Im MSA-Interview lässt der 22-jährige Spanier hinter die Kulissen blicken und verrät, wie es weitergehen soll.

Von: Imre Paulovits

Nach den Wintertests hat jeder von dir erwartet, dass du den WM-Auftakt gewinnst. Hattest du dadurch mehr Druck?

Der Druck war sicherlich da, aber wenn man diese Art von Druck hat, dann pusht man sich darüber hinweg. Es ist ja nicht egal, ob man alles gibt, um Sechster zu werden – wie letztes Jahr – oder mit der Aussicht zu gewinnen. Das ist noch einmal etwas ganz anderes. Man gibt dann dieses Extra, das man mobilisieren kann, wenn man motiviert ist. Man will gewinnen, man will es haben. Aber ganz ehrlich ist diese Motivation stark gesunken, als es angefangen hat zu regnen. Danach waren auch die ersten Runden sehr schwierig. Aber als ich dann meine Pace gefunden habe, habe ich zu mir gesagt: Konzentriere dich, schone die Reifen für das Rennende. Und es hat funktioniert.

War das Rennen wirklich so schwierig?

Die Bedingungen waren wirklich schwierig, und ich muss meinem Team wirklich dafür danken, was sie dort geleistet haben. Ich habe



Maverick Viñales

Geburtsdag: 12.01.1995
Geburtsort: Figueres (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE

2011: 125 GP, Aprilia (3.)
2012: Moto3, FTR-Honda (3.)
2013: Moto3, KTM (1.)
2014: Moto2, Kalex (3.)
2015: MotoGP, Suzuki (12.)
2016: MotoGP, Suzuki (4.)
2017: MotoGP, Yamaha (z. Zt. 1.)

HOBBYS

Motocross, Laufen, Angeln

„Es motiviert viel mehr, um den Sieg zu fahren“

mein Bike immer mit einem optimalen Setup bekommen. Mein Start war eigentlich gut, ich kam als zweiter in der ersten Kurve an, aber dann war plötzlich Zarco da. Ich musste das Motorrad aufrichten, sonst wären wir beide gestürzt. Danach haben mich Marc und Dovi überholt. Überhaupt war die Anfangsphase recht schwierig. Die Strecke war rutschig, ich konnte in den Kurven nicht meinen gewohnten Speed fahren, es war schwierig, das Motorrad einzulernen. Ich bin mehrfach neben die Strecke geraten, sogar in den schnellen Kurven. Ich wusste aber, dass ich einen guten Rhythmus habe. Meine Konzentration wurde dann immer besser, und damit kam auch mein Selbstvertrauen. Als ich dann Márquez wieder überholt hatte, habe ich angefangen zu pushen, damit ich Dovi einhole. Was dann passieren würde, wusste ich nicht. Ich wusste auch nicht, wie ich ihn überholen kann. Wir hatten dann einen tollen Kampf, und ich bin sehr glücklich über meine Yamaha. Da hat mein Team wirklich einen tollen Job gemacht. Es war auch die richtige Taktik, erst zum Rennende hin voll zu pushen.

Gab es eine Phase des Rennens, wo du Bedenken hattest, es doch nicht zu schaffen? Oder hattest du alles unter Kontrolle?

In der MotoGP ist es ziemlich unmöglich, alles unter Kontrolle zu haben. Bedenken hatte ich gleich, als ich auf die Strecke rausging in Sektor 3, weil ich dort nicht den Speed gehen konnte, den ich von den Trainings gewohnt war. Aber nachdem ich die Konzentration und das Gefühl wiedererlangt hatte, wurde ich wieder schnell. Ich sah, dass ich die Fahrer vor mir einhole, wusste aber auch, dass Valentino hinter mir ist. Also war mir klar, dass ich so schnell nach vorne fahren musste, wie ich nur konnte. Als ich Marc überholt hatte, sah ich, dass Dovi hohe 1:56er-Zeiten fuhr. Da habe ich in zwei Runden sehr viel aufgeholt. Aber als ich ihn dann

eingeholt hatte, hat auch er angefangen zu pushen. Es kam zu einem großen Kampf, und es war wirklich nicht einfach. Ich bin glücklich, dass ich es geschafft habe. Letztes Jahr hatte ich noch meine Probleme zwischen den Top-Piloten zu kämpfen, aber dieses Jahr kämpfe ich auf die richtige Art. Ich habe mich dabei großartig gefühlt. Und wenn man dadurch motiviert ist, schiebt man das Limit noch weiter raus.

Wie hast du es geschafft, die stärkere Ducati zu besiegen?

Ich wusste, dass, wenn er (Dovizioso, d. Red.) nah genug dran ist, er locker auf der Geraden vorbeizieht. Sein Bike war auf der Geraden unglaublich schnell,

»IN DER MOTOGP IST ES ZIEMLICH UNMÖGLICH, IMMER ALLES UNTER KONTROLLE ZU HABEN.«

Maverick Viñales

aber auch Andrea selbst war es in einem Sektor. Und da hat er immer wieder einige Zehntel auf mich gutgemacht. So habe ich versucht, weich zu fahren, habe meine schnellsten Runden für das Rennende aufgehoben, und so haben wir es geschafft. So ist ein Traum in Erfüllung gegangen. Bei meinem ersten Rennen auf der Yamaha stand ich auf der Pole und habe gewonnen. Nach mehr kann ich wirklich nicht verlangen.

Hat es dich überrascht, dass Valentino Rossi so gut mit dir mithalten konnte?

Ich hatte schon am Donnerstag vor dem Rennen gesagt, dass ich mit Valentino rechne. Man darf ihn in der Planung nie vergessen, denn er verbessert sich für die Sonntage jedes Mal unglaublich. Für die nächsten Rennen weiß ich das jetzt erst recht. Deshalb muss ich auch freitags und samstags noch mehr arbeiten. Das Rennen in Katar war sehr schwierig, und



Maverick Viñales und sein Team feiern überglücklich den Premiersieg

es freut mich auch für ihn, denn es war sicherlich nicht einfach für ihn, die ganze Vorsaison über nicht sein Bestes geben zu können. Dass er es im Rennen konnte, war sicherlich eine Erleichterung für ihn. Es war auch gut, zwei Yamahas auf dem Podest zu haben.

Was hältst du von der Leistung von Johann Zarco und Jonas Folger auf den Satelliten-Yamahas?

Sie sind wirklich beeindruckend, besonders die Leistung von Zarco im Rennen in Katar. In der ersten Kurve war ich nicht so begeistert von ihm, denn da hat er mich fast gerammt. Ich musste wegen ihm aufrichten und habe Plätze verloren. Aber danach war er wirklich schnell, wirklich beeindruckend. Ich war hinter ihm und habe nur gestaunt. Ich wusste nicht, ob es Folger oder Zarco ist, was er gemacht hat, war wirklich beeindruckend. Es war unbegreiflich, wie er so schnell fahren konnte. Er ist bereits in dieser Phase die schnellste Runde des ganzen Rennens gefahren. In dieser Phase konnte ich nicht verstehen, warum ich selbst so leide und ständig rutsche. Ich kann ihm wirklich nur gratulieren, denn es ist wirklich nicht leicht, so zu beginnen. Sicher, er hat einen Fehler gemacht, aber er ist auch nur ein Rookie und hat das Rennen angeführt. Er muss das nun fortset-

zen, dann ist er sicher auf einem guten Weg.

Wie siehst du die WM nach diesem ersten Rennen?

Neben uns drei, die in Katar auf dem Podest standen, muss man weiterhin mit Márquez rechnen. Wir haben auch gesehen, wie stark Andrea Iannone auf der Suzuki ist, und dass es jederzeit zu Überraschungen kommen kann. Man darf auch Jorge Lorenzo noch nicht abschreiben. Es stehen noch viele Rennen aus, auch anderen werden Fehler unterlaufen. Er kann sich noch verbessern, das richtige Setup und den richtigen Weg finden. Wenn Lorenzo seine Pace findet, ist es sehr schwer, ihn zu schlagen. Deshalb dürfen wir uns nicht ausruhen, sondern müssen konzentriert weiterarbeiten.

Was hast du dir für das nächste Wochenende in Argentinien vorgenommen?

Als Erstes hoffe ich, dass das Wetter besser wird und wir ausreichend Zeit haben werden, an dem Bike zu arbeiten, um ausreichend Runden zu fahren. Termas de Río Hondo ist eine Strecke, wo ich immer schnell war. Ich bin dort 2014 als Rookie in der Moto2 fast aufs Podium gefahren. Ich fühle mich großartig auf dieser Strecke, und ich werde versuchen, dort meine beste Form zu bringen. ■

MotoGP

„Mich wundert die Form von Folger und Zarco nicht“

Letztes Jahr beklagte sich Tech3-Besitzer Hervé Poncharal darüber, dass ihm die Werke die Fahrer wegkaufen. Jetzt steht er mit Jonas Folger und Johann Zarco besser da denn je.

Von: Imre Paulovits

Jonas Folger war die Sensation der Testsaison, und wenn es für den 23-jährigen Deutschen beim WM-Auftakt auch nicht so gut lief, sein Teamkollege Johann Zarco lieferte zu Beginn des Rennens die Sensation, als er bis zu seinem Sturz alle MotoGP-Stars alt aussehen ließ.

Noch nie waren zwei Moto2-Piloten in einem Satelliten-Team so eindrucksvoll in die MotoGP aufgestiegen. Doch Hervé Poncharal ist nach der Winterarbeit mit seinen beiden MotoGP-Roo-

kies zu einer klaren Erklärung gekommen. „Das Niveau in der Moto2 ist durch die Leistungsdichte und dem gleichen Motor in einen Bereich gestiegen, dass die ersten zehn jederzeit in der MotoGP Fuß fassen können“, ist der IRTA-Boss überzeugt. „Dazu hat sich die Fahrwerkstechnik durch den Konkurrenzkampf der Dämpfer-Hersteller sehr nah an die der MotoGP herangerückt, die Fahrer haben eine bessere Basis für ihren MotoGP-Umstieg als früher. Sie haben in diesem unbarmherzigen Kampf gar eine Fahrtechnik erlernt, die neue Impulse in die MotoGP bringt. Es sind ja nicht nur meine beiden Fahrer, die so gut sind, auch Alex Rins hat sich auf der Suzuki extrem gesteigert und ist jetzt gut dabei.“

Valentino Rossi wundert die Form der MotoGP-Rookies auch nicht. „Mir war klar, dass Johann Zarco auch in der MotoGP ein Konkurrent sein wird“, so der



Jonas Folger: Der Fahrstil der Moto2-Piloten taugt schnell für die MotoGP

neunfache Weltmeister. „Man musste sich nur ansehen, was er letztes Jahr bei den Moto2-Rennen angestellt hat und wie er verstanden hat, sich technische Vorteile zu verschaffen. Ganz ehrlich ist er mir im Winter gewaltig auf die Nerven gegangen, weil er bei den Tests immer schneller war als ich. Wer mich da noch

mehr überrascht hat, war Jonas Folger, er hatte in der Moto2 nie diese Konstanz aufgebracht, bei den Tests schon. Ich denke auch, dass die letztjährige Yamaha M1 ein sehr gutes Motorrad ist, um in die MotoGP aufzusteigen. Sie ist ein Freund des Fahrers, das macht den beiden Rookies das Leben deutlich leichter.“ ■

Moto2

Die deutsche Teamchefin und ihre Schützlinge

Milena Koerner hat als Teamchefin des Forward-Moto2-Teams bereits einiges in die Wege geleitet, damit ihre beiden Fahrer weiterkommen.

Von: Imre Paulovits

Sie hat Augen, bei denen kein Mann widersprechen kann, doch diese können auch sehr energisch und stechend schauen. Milena Koerner hat sich in der harten Männerwelt der Motorrad-WM in jeder ihrer bisherigen Positionen durchsetzen können, und ihre neue Aufgabe als Teamchefin des Forward-Moto2-Teams nimmt immer sichtbarere Formen an. „Zu Beginn hatte ich noch immer alle höflich gebeten, etwas zu machen, mittlerweile bin ich so

weit eingearbeitet, dass die Anweisungen nun deutlich bestimmter kommen“, resümiert sie die Entwicklung.

Doch ihre Vision ist auch klar: „Wir haben zwei Top-Fahrer, beste Unterstützung und deshalb

will ich ihnen den Weg in die MotoGP vorbereiten“, sagt sie selbstsicher. Sie hat auch allen Grund. Lorenzo Baldassarri und Luca Marini, der Halbbruder von Valentino Rossi, werden beide von der VR46 Academy unter-

stützt. Baldassarri zählte schon Ende letzter Saison zu den Piloten, die dieses Jahr um den WM-Titel kämpfen könnten.

Über den Winter hat sich auch Luca Marini stark gesteigert, in Katar erreichte er mit dem sechsten Platz sein bisher bestes Ergebnis in einem trockenen WM-Lauf. „Das Team arbeitet jetzt viel effizienter, wir haben uns im Winter technisch viel sorgfältiger vorbereitet als zuvor“, sprach der 19-jährige Italiener seiner neuen Teamchefin ein Lob aus.

Lorenzo Baldassarri hatte sich auf Rossis Trainingsranch eine Sehnenscheidenentzündung zugezogen, wegen der er einen Wintertest absagen und sich dann therapieren lassen musste. In Katar wurde er so Achter. Man darf gespannt sein, wann die neue Chef in mit ihren Fahrern das erste Mal mit Siegersekt anstoßen kann. ■



Lorenzo Baldassarri: An Einsatz fehlte es den Forward-Piloten in Katar nicht

„Keine Überraschung, Standortbestimmung“

Wenn Pol Espargaró und Bradley Smith in Katar auch nur die Plätze 16 und 17 belegten, ist das Projekt nach wie vor im Plan.

3 3,6 Sekunden lief Pol Espargaró hinter Sieger Maverick Viñales im Ziel ein, 39,7 Sekunden fehlten Bradley Smith auf den Yamaha-Star. Mit diesem Rückstand wären sie vor einem Jahr noch 12. und 13. gewesen, als KTM sich zum MotoGP-Einstieg entschied, gar 9. und 11. – die Luft ist unheimlich dünn geworden in der MotoGP.

Für KTM-Renndirektor Pit Beirer war es nicht überraschend. „Es war klar, mit wem wir es aufnehmen, und dass niemand auf uns wartet. Ich hatte schon früher gesagt, dass wir uns ganz von hinten einreihen werden, deshalb ist das Ergebnis keine Überraschung für uns, sondern eine Standortbestimmung. Im Hintergrund laufen viele kleine Entwicklungsschritte, aber wir wissen, dass diese Saison ein ständiges Auf und Ab für uns werden wird. Die Schritte werden nicht in Wochen, sondern in Monaten passieren, aber wir erwarten, dass der Zeitenabstand immer kürzer wird.“ ■



Pol Espargaró vor Bradley Smith: Durch Leistungsdichte hinten im Feld

NACHRICHTEN

MOTOGP: ÁLEX RINS

ist im letzten Jahr wirklich nicht vom Glück gesegnet. Von seinen Verletzungen bei den Rennen und Tests genesen und beim WM-Auftakt in Katar bei seinem MotoGP-Debüt Neunter und bester Rookie, ist er letzte Woche Donnerstag beim Motocross-Training gestürzt und hat sich dabei das rechte Sprunggelenk angebrochen. Er ließ sich in Barcelona von Dr. Xavier Mir untersuchen, dieser beriet sich mit seinem Kollegen Dr. Eugenio Gimeno, dem Leiter der Fuß-Orthopädie an der Universitätsklinik in Barcelona, und nach gründlicher Betrachtung der CT-Bilder wurde entschieden, dass Rins nicht operiert werden muss. Stattdessen bekommt der Suzuki-Werkschiffpilot eine Magnet-Therapie und Physiotherapie und wird versuchen, in dieser Woche nach Argentinien

zu fliegen und in Termas de Río Hondo zu fahren.

MOTOGP: KEIN STILLSTAND

Obwohl die Saison gerade erst begonnen hat und binnen zwei Wochen auf zwei Kontinenten gefahren wird, haben die Akteure keine Pause. Andrea Iannone musste nach dem Katar-GP gleich nach Thailand weiterfliegen, wo er die Suzuki GSX-R 150 und die GSX-R 1000 für den dortigen Markt vorstellte. Da hatten es die Honda-Piloten Marc Márquez und Dani Pedrosa leichter, sie mussten nur daheim zu einem Calçot-Essen (katalanische, geröstete Süß-Zwiebeln) mit ihren Mechanikern und den beiden Trial-Stars Toni Bou, Takahisa Fujinami und Jaime Busto. Bei Marc VDS hatte Teamchef Michael Bartholemy Arbeit: Er verlängerte mit Elf/Total um weitere drei Jahre.

Vorschau GP Argentinien

ZEITPLAN

GP Argentinien/Termas de Río Hondo (alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 7. April 2017

14.00–14.40 Moto3 1. freies Training
14.55–15.40 MotoGP 1. freies Training
15.55–16.40 Moto2 1. freies Training
18.10–18.50 Moto3 2. freies Training
19.05–19.50 MotoGP 2. freies Training
20.05–20.50 Moto2 2. freies Training

Samstag, 8. April 2017

14.00–14.40 Moto3 3. freies Training
14.55–15.40 MotoGP 3. freies Training
15.55–16.40 Moto2 3. freies Training
17.35–18.15 Moto3 Qualifying
18.30–19.00 MotoGP 4. freies Training
19.10–19.25 MotoGP Qualifying 1
19.35–19.50 MotoGP Qualifying 2
20.05–20.50 Moto2 Qualifying

Sonntag, 9. April 2017

14.40–15.00 Moto3 Warm-up
15.10–15.30 Moto2 Warm-up
15.40–16.00 MotoGP Warm-up
18.00 Moto3 Rennen, 21 Rd.
19.20 Moto2 Rennen, 23 Rd.
21.00 MotoGP Rennen, 25 Rd.

STATISTIK

GP Argentinien/Termas de Río Hondo

Sieger 2016

Moto3: Khairul Idham Pawi (MAL), Honda
Moto2: Johann Zarco (F), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2016

Moto3: Brad Binder (SA), KTM, 1:49,767 (= 157,6 km/h)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 1:43,347 (= 167,4 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:39,411 (= 174,0 km/h)

Schnellste Runden 2016

Moto3: Joan Mir (E), KTM, 1:56,365 (= 148,6 km/h)
Moto2: Johann Zarco (F), Kalex, 1:44,345 (= 165,8 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:40,243 (= 172,5 km/h)

Rundenrekorde

Moto3: Miguel Oliveira (P), KTM, 1:48,977 (= 158,7 km/h)
Moto2: Jonas Folger (D), Kalex, 1:43,001 (= 167,9 km/h) (2015)
MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha, 1:39,019 (= 174,7 km/h) (2015)

STAND DER MOTORRAD-WM 2017

MotoGP

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Maverick Viñales (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	25
2. Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP 17	20
3. Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	16
4. Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	13
5. Dani Pedrosa (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	11
6. Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP	10
7. Scott Redding (GB)	Octo Pramac Ducati	Ducati D16 GP 16	9
8. Jack Miller (AUS)	Marc VDS Racing Team	Honda RC 213 V	8
9. Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	7
10. Jonas Folger (D)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	6

Moto2

1. Franco Morbidelli (I)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	25
2. Thomas Lüthi (CH)	CarXpert Interwetten	Kalex	20
3. Takaaki Nakagami (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	16
4. Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM	13
5. Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	11
6. Luca Marini (I)	Forward Racing Team	Kalex	10
7. Fabio Quartararo (F)	Pons HP40	Kalex	9
8. Lorenzo Baldassarri (I)	Forward Racing Team	Kalex	8
11. Dominique Aegerter (CH)	Kiefer Racing	Suter	5
14. Jesko Raffin (CH)	Garage Plus Interwetten	Kalex	2

Moto3

1. Joan Mir (E)	Leopard Racing	Honda	25
2. John McPhee (GB)	British Talent Team	Honda	20
3. Jorge Martín (E)	Del Conca Gresini Racing Moto3	Honda	16
4. Aron Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda	13
5. Romano Fenati (I)	Marinelli Rivacold Snipers	Honda	11
6. Andrea Migno (I)	Sky Racing Team VR46	KTM	10
7. Niccolò Antonelli (I)	Red Bull KTM Ajo	KTM	9
8. Fabio di Giannantonio (I)	Del Conca Gresini Racing Moto3	Honda	8
9. Marcos Ramírez (E)	Platinum Bay Real Estate	KTM	7
10. Adam Norrodin (MAL)	SIC Racing Team	Honda	6



Wenn er im ersten Rennen auch stürzte, im zweiten besiegte Chaz Davies (#7) Weltmeister Jonathan Rea

Wie verloren, so gewonnen

Im ersten Rennen stürzte Chaz Davies im Kampf mit Jonathan Rea um den Sieg. Im zweiten Rennen holte er sich den Sieg und wieder Hoffnung für den Titelkampf.

Von: **Imre Paulovits**

Als Chaz Davies im Parc fermé den Helm abnahm, kamen dem blonden Briten fast die Tränen. „Dieser Sieg macht mich so glücklich“, rang Davies nach Worten. „Nach all den Rückschlägen an diesem Wochenende, nach dem Sturz gibt es mir viel Kraft und Motivation für die Zukunft, dass keiner im Team aufgegeben hat und wir bis zum Schluss gekämpft haben und ich ihnen auf diese Weise danken konnte.“

Das Wochenende stand für den Ducati-Werkspiloten, dessen Paradedstrecke Aragón eigentlich ist, unter keinem guten Stern. Bereits im ersten freien Training spielte seine Elektronik komplett verrückt und er konnte nur zwei Runden zustande bringen. Damit geriet er bei der knapp bemessenen Trainingszeit eines Superbike-WM-Wochenendes gleich in Rückstand bei der Ausarbeitung der Abstimmung gegenüber Jonathan Rea, der wieder zum Höhen-

flug ansetzte und am ersten Tag sogar eine Bestzeit markierte, als es bereits begonnen hatte zu regnen! Doch in der Superpole konnte Davies kontern und sich auf die Pole-Position setzen.

Konnte Davies in den letzten Jahren im Rennen immer davongefahren, klebte Jonathan Rea diesmal an ihm dran. „Er hatte Sektoren, wo er schneller war, ich hatte meine“, stellte Davies fest. „In den letzten fünf Runden begann ich ein unbestimmtes Gefühl von der Front zu bekommen, ich hatte es aber einigermaßen im Griff. Ich wollte Rea nicht in die letzte Runde führen lassen, denn im ersten Sektor war er schneller. Doch dann ist mir in der Zielkurve das Vorderrad weggerutscht.“

Jonathan Rea fuhr so ungefährdet zum Sieg. „Aus der Schikane heraus ist mir die Ducati jedes Mal weggezogen. Ich hatte keine andere Chance, als ihm ständig Druck zu machen.“ Der WM-Leader hatte aber auch mit einer Erkältung zu kämpfen. Noch schlimmer war sein Teamkollege Tom Sykes dran, ein Magenvirus raubte dem Weltmeister von 2013 viel Kraft, so hatte er zum Schluss Marco Melandri nichts entgegenzusetzen.

Im zweiten Rennen kämpften sich Rea und Davies nach der umgedrehten Startaufstellung von hinten durch, diesmal gab es keinen Weg an Davies vorbei. Rea

versuchte es mit einem Blockpass in der letzten Schikane, doch Davies war drauf vorbereitet, zog wieder vorbei und gewann.

Mercado überrascht

Wie schwer die Probleme bei den Werks-Aprilia liegen, zeigte der

zurückgekehrte Ioda-Pilot Leandro Mercado, der mit dem Vorjahres-Modell Eugene Laverty in beiden Rennen besiegte. Julián Símón vertrat den in Buriram verletzten Lorenzo Savadori, und der 125er-Weltmeister von 2009 punktete in beiden Rennen. ■



Xavi Forés: Ducati in Flammen, trotz Brandwunden P6 im zweiten Rennen



Tom Sykes: Durch ein Magenvirus geschwächt, besonders am Sonntag

Mahias: Sieg, WM-Führung

Endurance-Weltmeister Lucas Mahias gewann in Aragón nach einem nervenaufreibenden Zweikampf mit Sheridan Morais.

Von: Imre Paulovits

Weltmeister Kenan Sofuoglu geht dieses Jahr wirklich durch die Hölle. Nach seinem Handbruch beim Supermoto-Training und zwei Rennen Zwangspause wegen zu früher Rückkehr kam der 32-jährige Türke voller Motivation zurück und verfehlte die Pole-Position um ganze 61 Tausendstelsekunden, kämpfte um den Sieg mit, doch sein Rennen endete nach neun Runden unverschuldet: Buriram-Sieger Federico Cari-

casulo rutschte in Turn 1 das Vorderrad weg, sein Bike räumte Sofuoglu ab. Beide Piloten wurden ins Medical Center gebracht, aber dann kam Entwarnung. Sofuoglus Hand wurde nicht wie befürchtet wieder in Mitleidsenschaft gezogen, er erlitt nur multiple Prellungen, während sich Caricasulo die Schulter zerrte.

So machten die beiden Yamaha-Piloten Sheridan Morais und Lucas Mahias den Sieg untereinander aus. Es war dabei erstaunlich, wie der kleingewachsene Südafrikaner, der die meiste Führungsarbeit verrichtete, mit der alten Yamaha-R6 der neuen Werks-R6 auf der langen Geraden jedes Mal davonzog. Selbst als ihn Mahias in der letzten Runde in der Schikane überholte, ging er locker wieder vorbei, doch in der Zielkurve wurde er herausgetragen, Mahias erntete den Sieg und über-



Morais (#32) und Mahias (#144)

nahm die WM-Führung. „Diese Kurve war meine Schwäche und auch mein Reifen war am Ende“, gestand Morais. „Mein Motor ging unheimlich gut, mein Team arbeitet Tag und Nacht am Aufbau der neuen R6, wir hoffen, dass wir in Assen damit fahren werden.“

Robin Mulhausers Rennen war nach einem bösen Highsider schon wieder in der ersten Runde beendet. ■

Superbike-WM

Stefan Bradl und Honda kommen langsam näher

Im ersten Rennen fuhr Bradl wieder in die Top-Ten. Markus Reiterbergers Wochenende wurde von einem Sturz vermiest, Randy Krummenacher punktete zweimal.

Von: Imre Paulovits

Erstmal war Stefan Bradl seinem Teamkollegen Nicky Hayden im Rennen überlegen. Er kämpfte im ersten Rennen mit dem Amerikaner und mit Aprilia-Werkspilot Eugene Laverty um Platz 8 und kreuzte im Sandwich der beiden den Zielstrich. „Die Elektronik arbeitet jetzt etwas sanfter“, freute sich Bradl. „Aber das ist erst der erste Schritt, wir sind noch viel zu weit von der Spitze weg“, erklärte er aber gleich die Standortbestimmung. Im zweiten Rennen mischte Bradl zu Beginn unter den ersten acht mit, schließlich wurde er 12. „Wir haben im Warm-up den Lenkkopfwinkel

geändert, so konnte ich aggressiver fahren, das ging im Rennen aber auf Kosten meines Vorderreifens. Immerhin sind wir so weit, dass wir auch mal was am Fahrwerk probieren können.“

Markus Reiterberger begann das Wochenende in Aragón deutlich besser als letztes Jahr. „Ich bin dann in der Superpole leider gestürzt und die Mechaniker haben das Bike in letzter Minute erst zum Rennen fertig machen können, ich musste vom letzten Platz aus starten, da war P12 in

Ordnung. Im zweiten Rennen habe ich den weichen Hinterreifen gewählt, das war aber ein Fehler.“ So rutschte er auf P16 ab.

Auch Randy Krummenacher war in der Superpole gestürzt, die Mechaniker reparierten die Kawasaki gerade zum Start, so war der Schweizer glücklich über P14. Im zweiten Rennen wurde er erneut 14. „Im zweiten Rennen hatte ich kein Gefühl für die Front, ich hoffe, dass wir beim Test in dieser Hinsicht weiterkommen.“ ■



Stefan Bradl: Erstmals im Rennen vor Teamkollege Nicky Hayden

SUPERSPORT-300-WM:

SCOTT DEROUÉ heißt der erste WM-Laufsieger der neuen kleinen Kategorie. Der 21-jährige Ex-MotoGP-Rookies-Cup- und Moto3-Pilot aus Holland, der zuletzt in der britischen Supersport-Meisterschaft unterwegs war, konnte den Zieleinlauf eines turbulenten Rennens mit vielen Stürzen und Windschattenschlachten knapp für sich entscheiden. Gabriel Noderer hatte das Wochenende als Neuntschnellster begonnen, war nach der Superpole 2 Zehnter, im Rennen rutschte er allerdings auf P19 zurück. „Ich verstehe es nicht, meine Honda ist auf der Geraden jedes Mal nach hinten durchgereicht worden.“

SUPERSTOCK-1000-EM:

MICHAEL RUBEN RINALDI gewann mit der Ducati Panigale vor Yamaha-Werkspilot Florian Marino. Marvin Fritz wurde nach munteren Kämpfen Zehnter. „Ich habe zu Beginn zu viele Plätze verloren und zum Schluss im Kampf mit Mike Jones einen Fehler gemacht“, so Fritz. „Aber vor allem fehlte mir der Vorsaison-Test, den die anderen hatten, sonst wäre mehr drin gewesen.“ Der Schweizer Sebastien Suchet wurde 13., Julian Puffe 14. „Gleich nach dem Start hat mich einer abgedrängt, da musste ich mich von P20 vorkämpfen“, erzählte der Sachse. Toni Finsterbusch wurde 19., Marc Moser bei seiner Kawasaki-Premiere 21.

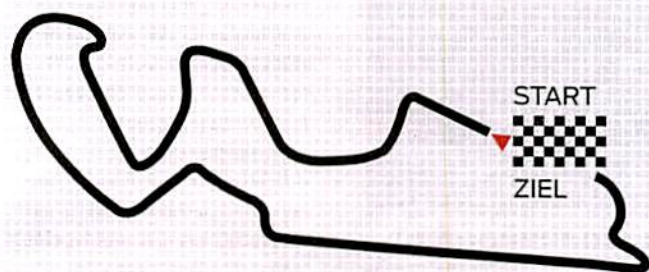
SUPERBIKE-WM: TESTEN

Am Montag lief der erste Zwischensaison-Test der Superbike-Teams. Bei Redaktionsschluss waren noch zwei Stunden zu fahren, Jonathan Rea führte die Zeitenliste vor Tom Sykes, Chaz Davies, Jordi Torres, Alex Lowes und Xavi Forés an. Marco Melandri hatte am Vormittag einen bösen Abflug, bei dem nicht nur sein Bike zerstört wurde. Auch der Italiener trug ein Schleudert trauma davon und musste den Testtag beenden.

SUPERBIKE-WM 2017 RESULTATE

MOTORLAND ARAGÓN (E) 5,077 KM

STRECKE



ERGEBNIS 1. RENNEN

Aragón (E): 1. April 2017; 5. WM-Lauf; 91,386 km über 18 Rdn. à 5,077 km; 20 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 14 Grad; Asphalt: 27 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn.Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	33:24,302	1:50,597	25
2. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	18	+4,058	1:50,737	20
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	+7,512	1:50,885	16
4. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	18	+9,962	1:51,153	13
5. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	18	+12,302	1:51,291	11
6. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	18	+18,995	1:51,692	10
7. Leandro Mercado (ARG)	Aprilia RSV4 RF	18	+21,545	1:51,670	9
8. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	18	+27,309	1:51,582	8
9. Stefan Bradl (D)	Honda CBR 1000 RR SP2	18	+27,488	1:51,583	7
10. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	18	+27,663	1:51,649	6
11. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 F4	18	+35,409	1:52,252	5
12. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	18	+41,558	1:52,447	4
13. Julián Simón (E)	Aprilia RSV4 RF	18	+44,006	1:52,778	3
14. Randy Krummenacher	Kawasaki ZX-10RR	18	+44,482	1:52,986	2
15. Alex de Angelis (RSM)	Kawasaki ZX-10RR	18	+45,915	1:53,118	1
16. Riccardo Russo (I)	Yamaha YZF-R1	18	+1:23,533	1:53,474	-

SUPERSPORT-WM

Aragón (E): 2. April 2017; 3. WM-Lauf; 81,232 km über 16 Rdn. à 5,077 km; 33 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 13 Grad; Asphalt: 22 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Lucas Mahias (F)	Yamaha YZF-R6	31:05,708
2. Sheridan Morais (SA)	Yamaha YZF-R6	+0,014
3. Patrick Jacobsen	MV Agusta F3 675	+0,153
4. Jules Cluzel (F)	Honda CBR 600	+3,598
5. Michael Canducci (I)	Kawasaki ZX-6R	+4,320
6. Roberto Rolfo (I)	MV Agusta F3 675	+4,424
7. Jules Cluzel (F)	Honda CBR 600 RR	+9,407
8. Kyle Ryde (GB)	Kawasaki ZX-6R	+17,064
9. Hannes Sooner (EST)	Honda CBR 600	+23,098
10. Luke Stapleford (GB)	Triumph Daytona	+26,140

WM-STAND

1. Mahias	45 Punkte
2. Rolfo	40
3. Morais	34
4. Ryde	32
5. Tuuli	27
6. Jacobsen	26
7. Caricasulo	25

SUPERPOLE (2 LÄUFE)

1. Davies	1:49,319
2. Rea	1:49,350
3. Sykes	1:49,492
4. Melandri	1:49,973
5. Forés	1:50,347
6. Torres	1:50,397
7. van der Mark	1:50,422
8. Mercado	1:50,514
9. Laverty	1:50,647
10. Hayden	1:50,761
11. Bradl	1:51,257
12. Lowes	-
13. Reiterberger	1:51,506
14. Ramos	1:51,557
15. Camier	1:51,569
16. Krummenacher	1:52,328
17. Simón	1:52,334
18. De Angelis	1:52,590
19. Russo	1:52,829
20. Jezek	1:53,211

WM-STAND FAHRER

1. Rea	145 Punkte
2. Davies	95
3. Sykes	91
4. Melandri	81
5. Lowes	65
6. van der Mark	49
7. Torres	48
8. Forés	44
9. Camier	38
12. Bradl	15
13. Reiterberger	10
16. Krummenacher	8

WM-STAND HERSTELLER

1. Kawasaki	145 Punkte
2. Ducati	121
3. Yamaha	74
4. BMW	51
5. MV Agusta	38

ERGEBNIS 2. RENNEN

Aragón (E): 2. April 2017; 6. WM-Lauf; 91,386 km über 18 Rdn. à 5,077 km; 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 14 Grad; Asphalt: 26 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn.Rd.	Pkte.
1. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	18	33:30,906	1:50,954	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	+0,483	1:50,980	20
3. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	18	+2,479	1:51,085	16
4. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	+10,562	1:51,538	13
5. Michael van der Mark	Yamaha YZF-R1	18	+13,336	1:51,360	11
6. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	18	+16,951	1:51,916	10
7. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	18	+18,638	1:51,831	9
8. Leandro Mercado (RA)	Aprilia RSV4 RF	18	+18,700	1:51,533	8
9. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	18	+21,290	1:51,870	7
10. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 F4	18	+22,246	1:52,219	6
11. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	18	+24,307	1:52,267	5
12. Stefan Bradl (D)	Honda CBR 1000 RR SP2	18	+25,829	1:51,951	4
13. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	18	+26,611	1:51,304	3
14. Randy Krummenacher	Kawasaki ZX-10RR	18	+40,575	1:52,913	2
15. Julián Simón (E)	Aprilia RSV4 RF	18	+40,769	1:52,711	1
16. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	18	+40,915	1:52,544	-
17. Ayrton Badovini (I)	Kawasaki ZX-10RR	17	+1 Runde	1:53,591	-

SUPERSPORT-300-WM

Aragón (E): 2. April 2017; 1. WM-Lauf; 55,847 km über 11 Rdn. à 5,077 km; 34 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 15 Grad; Asphalt: 29 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Scott Deroue (NL)	Kawasaki Ninja	24:44,654
2. Daniel Valle (E)	Yamaha YZF-R3	+0,047
3. Mika Perez (E)	Honda CBR 500 R	+0,127
4. Borja Sánchez (E)	Yamaha YZF-R3	+0,821
5. Angelo Licciardi (B)	Yamaha YZF-R3	+11,087
6. Paolo Grassia (I)	Kawasaki Ninja 300	+11,172
7. Giuseppe de Gruttola	Yamaha YZF-R3	+12,150
8. Dorren Loureiro (SA)	Kawasaki Ninja	+15,902
9. Paolo Giacomini (I)	Yamaha YZF-R3	+16,617
19. Gabriel Noderer (D)	Honda CBR 500 R	+45,527
X X	X	X
X X	X	X
X X	X	X
1. Deroue	25 Punkte	X
2. Valle	20	X
3. Perez	16	X
4. Sánchez	13	X
5. Licciardi	11	X
6. Grassia	10	X
7. de Gruttola	9	X

SUPERSTOCK-1000-EM

Aragón (E): 2. April 2017; 1. EM-Lauf; 66,001 km über 13 Rdn. à 5,077 km; 32 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 15 Grad; Asphalt: 28 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Michael Ruben	Ducati Panigale R	24:39,969
2. Florian Marino (F)	Yamaha YZF-R1	+3,587
3. Roberto Tamburini (I)	Yamaha YZF-R1	+6,732
4. Toprak Razgatlioglu	Kawasaki ZX-10R	+8,184
5. Marco Faccani (I)	BMW S 1000 RR	+8,984
10. Marvin Fritz (D)	Yamaha YZF-R1	+21,900
13. Sebastien Suchet (CH)	BMW S 1000 RR	+31,184
14. Julian Puffe (D)	BMW S 1000 RR	+36,324
18. Toni Finsterbusch (D)	Kawasaki ZX-10R	+46,080
21. Marc Moser (D)	Kawasaki ZX-10R	+49,991
X X	X	X
X X	X	X
X X	X	X
1. Rinaldi	25 Punkte	X
2. Marino	20	X
3. Tamburini	16	X
4. Razgatlioglu	13	X
10. Fritz	6	X
13. Suchet	3	X
14. Puffe	2	X

Endurance-WM

YART Schnellster

Bei den zweitägigen Tests, zwei Wochen vor den 24 Stunden von Le Mans, erreichte das Team von Yamaha Austria die schnellste Zeit.

Von: Imre Paulovits

So viel Unterstützung hatte das Endurance-WM-Team von Mandy Kainz noch nie. Neben dem vollen Werksengagement von Yamaha genießt seine Truppe nun auch den Support von Bridgestone, die nach dem Ausstieg aus der MotoGP nun in der Endurance-WM weiter an ihrem Know-how feilen wollen. Neben Broc Parkes und Marvin Fritz wird Yamahas 21-jähriger MotoGP-Testpilot Kohta Nozane die Saison

mit YART bestreiten. Max Neukirchner ist ihr Ersatzpilot, und kein Geringerer als M1-Projekt-leiter Kouichi Tsuji wird bei den Rennen persönlich vor Ort sein. Er beobachtete auch den Test und war mit Rat und Tat dabei.

Was kann da noch schiefgehen? Mandy Kainz weiß es zu gut: „Natürlich ist die Bestzeit bei den Tests eine schöne Sache, aber wir hatten in Le Mans schon früher den Rundenrekord“, hält der erfahrene Österreicher den Ball flach. „So ein 24-Stunden-Rennen ist lang, und wir müssen da erst einmal durchkommen. Vor zwei Jahren sind wir nach 17 Stunden mit Motorschaden ausgefallen. Letztes Jahr mussten wir nach dem Sturz von Ivan Silva mit einer Stunde Rückstand und zwei Fahrern durchfahren.“

So fürchtet Kainz auch dieses Jahr nichts so wie einen Motor-



Die letzten Jahre vergessen: Kappler

schaden. „Wir haben Werks-Triebwerke, aber selbst das Werk kann die Belastung eines 24-Stunden-Rennens nicht auf dem Prüfstand simulieren.“ Aber er weiß auch um ihre Stärke: „Bridgestone hat das Know-how und will in der Endurance-WM kein Geld verdienen, sondern gewinnen.“ ■

IDM Superstock 600

Wahr: „Die neue R6 ist eine Granate“

Das Team von Diego Romero wird in der IDM offiziell von Yamaha unterstützt. Titelkandidat Kevin Wahr hat seine neue R6 deshalb schon.

Von: Anke Wiczorek

Die Händler werden erst ab Mai bedient, für die Top-Racer aus Europa lieferte Yamaha das neue 600er-Modell samt Kit-Elektronik, Auspuff und Werksteilen letzte Woche vorab in Almeria aus. „Anschließend konnten wir das Motorrad noch zwei Tage auf der Rennstrecke fahren und Diego Romero die ersten Anpassungen vornehmen“, erzählt Ex-WM-Kämpfer Wahr, der 2017 endgültig in die IDM zurückkehrt. „Tank, Verkleidung, Sitzposition und Heckrahmen der R6 sind völlig neu, und sie hat eine dickere Gabel



Die neue R6 ist für ihn definitiv besser als das Vorgängermodell: Kevin Wahr

und größere Bremse als ihre Vorgängerin. Das bringt spürbar mehr Stabilität“, merkte der 28-jährige sofort, bleibt aber realistisch. „Mit der alten R6 ist jahrelange Erfahrung vorhanden. Mit der neuen braucht es trotz der Verbesserungen auch ein paar Tage, um die Feinheiten auszuloten. Es ist nicht so, dass man sich draufsetzt und alles ist gleich

schneller.“ Vor allem bei der Elektronik hat sich Yamaha ins Zeug gelegt. Statt der überschaubaren Einstellmöglichkeiten an der alten R6 hat die neue mit selektiver Gangwahl und der Motorbremse einen deutlichen Schritt nach vorn gemacht. „Die Gegner in der IDM Superstock 600 werden mir aber nichts schenken. Die ersten fünf sind auf Top-Niveau.“ ■

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM: ANTHONY DELHALLE TROPHY

Zu Ehren des bei einer Testfahrt des Suzuki-Werksteams in Nogaró tödlich verunglückten fünffachen Endurance-Weltmeisters und aktuellen WM-Leaders Anthony Delhalle wird ab sofort bei jedem Endurance-WM-Lauf eine nach ihm benannte Trophäe an das Team vergeben, das eine außergewöhnliche Leistung erbracht hat.

IDM: MELDEFORMULARE

Das Organisationsteam arbeitet auf Hochtouren. Unter www.motorradonline.de/idm wird es in dieser Woche die Einschreibungsformulare für die Fahrer zum Download geben. Die Seite wird auf den neuesten Stand gebracht und fortlaufend aktualisiert.

IDM SUPERSTOCK 300

Max Kappler testete am Wochenende mit dem Freudenberg Team auf dem Lausitzring die Yamaha YZF-R3. Der Importeur hat zehn Racing-Pakete zu Sonderkonditionen zur Verfügung gestellt, die über die Freudenbergs ausgeliefert werden. Das IDM-Feld wird 2017 bei vier von sechs Veranstaltungen prall gefüllt sein, da sich die Niederländer beteiligen und bei getrennter Wertung ihre eigene nationale Meisterschaft ausfahren.

BSB: HASLAM-DOPPELSIEG

Beim BSB-Auftakt in Donington gewann Leon Haslam (Kawasaki) beide Rennen, das erste vor seinem Teamkollegen Luke Mossey und Christian Iddon (BMW), das zweite vor Josh Brookes (Yamaha) und Glenn Irwin (Ducati) und führt so die Meisterschaft mit 50 Punkten vor Mossey (31), Brookes und Irwin (je 29) an. Titelverteidiger Shane Byrne (Ducati) stürzte im Warm-up und bekam wegen Gehirnerschütterung Startverbot, Ex-Weltmeister Sylvain Guintoli (Suzuki) stürzte im ersten Rennen, im zweiten wurde er siebter.

Jeremy Seewer: Tages-
sieg verpasst, aber WM-
Führung ausgebaut

Seewers Rodeoritt

Jeremy Seewer und Tim Gajser bauten ihren WM-Vorsprung beim letzten Rennen der Überseetour in der extremen Höhe von Mexiko aus. Vor allem der 22-jährige Schweizer bewies Mut, Kampfgeist und gestiegenes Selbstvertrauen.

Von: **Alex Hodgkinson**

In Europa fährt die MX2-Meute oft die gleichen Rundenzeiten wie die großen Brüder der MXGP, aber in León fehlten wegen der dünnen Luft ganze sechs Sekunden pro Runde auf die 450er. Topspeed war natürlich ein wichtiger Faktor, aber vor allem fehlten den 250ern die PS, um die größten der waghalsigen Sprünge zu meistern ... mit Ausnahme von Seewer!

Dreimal im ersten MX2-WM-Lauf sprang der Schweizer einen enormen Dreifachsprung, was jedes Mal mehrere Sekunden Vorteil brachte: „Das hat ge-

reicht, es war nicht ohne Risiko.“ Nachdem er schnell die Führung übernommen hatte, wollte sich der Suzuki-Fahrer von seinen Verfolgern absetzen. Und auch das dritte Mal kam reife Taktik ins Spiel: „Als Paul Jonass den zweiten Platz übernommen hat, wollte ich ihm keine Hoffnung geben.“

Unterarm aufgeschlitzt

Der deutliche Sieg war die perfekte Antwort auf einen aufregenden Samstag: „Das war ein Tag zum Vergessen. Zuerst stürzte ein anderer Fahrer direkt vor mir, ein paar Kurven später schaltete ich in den Leerlauf und kippte um, und ich machte noch einige Fehler mehr bis zum Ziel des Qualilaufes. Ich wünschte mir einen besseren Start zu meiner Karriere als WM-Leader.“

Der Sieg im ersten WM-Lauf brachte noch weitere Vorteile. Pauls Jonass, Doppelsieger in Katar und Argentinien sowie Seewers erster Verfolger in der WM, war während des Warm-ups am Vormittag gestürzt und hatte sich den Unterarm aufgeschlitzt.

Der Letzte wollte natürlich nicht kampflös aufgeben, aber

in der zweiten Rennhälfte musste der KTM-Leader den Anstrengungen Tribut zollen. Bis ins Ziel fiel er auf Platz 5 zurück, und Seewer konnte sein WM-Punktepöster auf zwölf vergrößern.

Lauf 2 zwei Stunden später war ein komplett anderes Rennen. Jonass legte einen Blitzstart hin und führte sechs Runden lang, während sich Seewer aus dem Hinterhalt nach einem katastrophalen Start nach vorne kämpfen musste.

Nach einer Viertelstunde war der Kampf um den Tagessieg wahnsinnig spannend. Seewer war auf Platz 6 vorgefahren, um auf Augenhöhe mit Jonass zu kommen, während Thomas Covington und Julien Lieber jeweils nur ein Punkt auf die beiden in der Tageswertung fehlte.

Der kämpferische Schweizer wollte sich mit der Verteidigung seiner WM-Führung nicht zufriedengeben, und als er Van Doninck von Rang 5 ablöste, war der Tagessieg in Reichweite. Eine Runde später übernahm Covington die Spitze und damit auch die Führung im Gesamtklassement. Einen Umlauf

später hatte Seewer schon wieder alles in der Hand, als er Lieber bezwang, aber das war ihm nicht genug.

„Ich hätte mich vielleicht damit zufriedengegeben,“ grinste Seewer später. „Aber ich sah Jonass vor mir, und die Versuchung war zu groß. Ich nicht widerstehen.“ Die Aktion hätte auf der extrem ausgefahrenen Strecke auch voll in die Hose gehen können, aber einer wie Seewer ist gerade wegen seines Kampfgeistes so weit im Sport gekommen.



Höhe, Hitze, brutale Strecke und ein Rodeoritt – Jeremy Seewer hat alles weggesteckt und ist der neue Schweizer Superstar in der MX2-WM.

„Ich folgte Pauls Spur in einer Kurve und sah zu spät, dass der Anlieger kaputt war. Ich war komplett neben der Maschine aber ich ließ nicht los.“ In einem Wahnsinns-Rodeoritt konnte der Schweizer sich wieder in den Sattel schwingen, ohne zum Stillstand zu kommen. Lieber ging vorbei und der Tagessieg war futsch, aber die WM-Führung blieb intakt.

Tagessieger wurde der US-Amerikaner Covington, der damit seinen zweiten Sieg in drei Jahren in León feiern konnte: „Eigentlich mag ich die Strecke kaum, aber ein Lauf in Mexiko gibt mir die Gelegenheit, einige

Tage in meiner Heimat zu entspannen.“

Tim Gajser war erneut der dominante Fahrer in der MXGP. Der Weltmeister fuhr in jedem Training die schnellste Runde und gewann, wie in Argentinien, Qualifikation und beide WM-Läufe: „Ich hatte richtig Spaß beim Fahren. Das war der Schlüssel. Ich konnte jedes Mal einen guten Start hinlegen und das Rennen von der Front kontrollieren. Die Strecke war richtig ausgefahren im zweiten Lauf, und Tony Cairoli hat mich bis ins Ziel unter Druck gesetzt.“

Der Altmeister, seit seinem Doppelsieg in Katar von schwa-

chen Starts geplagt, fand in Mexiko den Anschluss: „Ich bin jetzt überzeugt, dass unser Problem daran lag, dass ich ein Leichtgewicht bin. Es ist für mich eine richtige Erleichterung, gerade auf dieser Strecke erneut auf dem Podest zu stehen. Ich fand hier nie eine gute Form, und es ging von vornherein um Schadensbegrenzung.“

Für Max Nagl war der Sieg in weiter Ferne, aber wenigstens konnte der einzige deutsche WM-Teilnehmer mit Platz 7 und 8 einen Aufwärtstrend spüren: „Gestern war ich den ganzen Tag nach der Reise desorientiert, und mehr als Zwölfter in der Quali-

fikation war nicht drin. Heute war es besser.“ Der Oberbayer ist nun WM-Neunter.

Immer besser in Schwung kommt Arnaud Tonus. Der Westschweizer stürmte in Lauf 1 auf Rang 6 und war im zweiten Lauf noch besser: „Mein Start war nicht gut und die Strecke brutal, aber ich hatte ein gutes Tempo.“ Erst ging er an Nagl vorbei, dann an Desalle, und in der letzten Runde schnappte er sich Platz 4 von Jeremy van Horebeek.

Jeffrey Herlings sucht vergeblich nach seiner Form und musste sich mit den Rängen 14 und 9 zufriedengeben: „Ich fahre erst seit drei Wochen wieder.“ ■



MXGP-Start: Doppelsieger Tim Gajser (#243) kommt schlecht weg, neben ihm Cairoli (#222), Paulin (#21)



Immer besser: Arnaud Tonus

MOTOCROSS-GP MEXIKO / MXGP

León (MEX): 2. April; 4. WM-Lauf; Wetter: sonnig/30 Grad.
1. Lauf: 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet; 18 Runden à 1,575 km (= 28,350 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	34:45,401 min = 48,940 km/h
2. Evgeny Bobryshev (RUS)	Honda	18	+14,909 sec
3. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	18	+15,434 sec
4. Tony Cairoli (I)	KTM	18	+15,718 sec
5. Jeremy v. Horebeek (B)	Yamaha	18	+17,615 sec
6. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+17,676 sec
7. Max Nagl (D)	Husqvarna	18	+36,880 sec
8. Clement Desalle (B)	Kawasaki	18	+38,837 sec
9. Max Anstie (GB)	Husqvarna	18	+41,562 sec
15. Valentin Guillod (CH)	Yamaha	18	+1:30,206 min

MOTOCROSS-GP MEXIKO / MXGP

2. Lauf: 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet; 18 Runden à 1,575 km (= 28,350 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	35:03,806 min = 47,734 km/h
2. Tony Cairoli (I)	KTM	18	+15,224 sec
3. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	18	+26,064 sec
4. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+27,677 sec
5. Jeremy v. Horebeek (B)	Yamaha	18	+28,892 sec
6. Clement Desalle (B)	Kawasaki	18	+47,894 sec
7. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	+56,358 sec
8. Max Nagl (D)	Husqvarna	18	+58,109 sec
9. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	+1:00,181 min
17. Valentin Guillod (CH)	Honda	18	+1:50,616 min

MOTOCROSS-GP MEXIKO / MX2

León (MEX): 2. April; 4. WM-Lauf; Wetter: sonnig/30 Grad.
1. Lauf: 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet; 18 Runden à 1,575 km (= 28,350 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	18	35:36,310 min = 47,774 km/h
2. Benoit Paturel (F)	Yamaha	18	+7,922 sec
3. Julien Lieber (B)	KTM	18	+13,091 sec
4. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	18	+18,551 sec
5. Pauls Jonass (LV)	KTM	18	+19,913 sec
6. Calvin Vlanderen (B)	KTM	18	+22,157 sec
7. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+23,285 sec
8. Brent Van Doninck (B)	Yamaha	18	+27,453 sec
9. Michele Cervellini (I)	Honda	18	+33,194 sec
10. Adam Sterry (GB)	Kawasaki	18	+39,775 sec

MOTOCROSS-GP MEXIKO / MX2

2. Lauf: 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet; 17 Runden à 1,575 km (= 26,775 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	17	34:03,198 min = 47,176 km/h
2. Pauls Jonass (LV)	KTM	17	+3,814 sec
3. Julien Lieber (B)	KTM	17	+5,294 sec
4. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	17	+7,0370 sec
5. Brent Van Doninck (B)	Yamaha	17	+11,110 sec
6. Vsevolod Brylyakov (RUS)	Kawasaki	17	+28,602 sec
7. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	17	+32,223 sec
8. Benoit Paturel (F)	Yamaha	17	+34,034 sec
9. Adam Sterry (GB)	Kawasaki	17	+43,675 sec
10. Brian Bogers (NL)	KTM	17	+46,280 sec

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser (SLO)	156 Punkte
2.	Tony Cairoli (I)	136
3.	Clement Desalle (F)	119
4.	Jeremy van Horebeek (B)	116
5.	Gautier Paulin (F)	112
6.	Evgeny Bobryshev (RUS)	111
7.	Romain Febvre (F)	89
8.	Kevin Strijbos (B)	78
9.	Max Nagl (D)	73
12.	Arnaud Tonus (CH)	65

1.	Honda	156 Punkte
2.	KTM	140
3.	Yamaha	137

WM-STAND MX2

1.	Jeremy Seewer (CH)	153 Punkte
2.	Pauls Jonass (LV)	145
3.	Benoit Paturel (F)	139
4.	Julien Lieber (B)	139
5.	Thomas Kjer Olsen (DK)	127
6.	Brent Van Doninck (B)	102
7.	Michele Cervellini (I)	84
8.	Thomas Covington (USA)	83
9.	Vsevolod Brylyakov (RUS)	81
10.	Samuele Bernardini (I)	80

1.	KTM	184 Punkte
2.	Suzuki	153
3.	Yamaha	147

Eisspeedway-GP Heerenveen

Demonstration der Russen

Dmitry Koltakov baute in Heerenveen seinen Vorsprung aus und ist zum zweiten Mal Weltmeister.

Von: **Jaqueline Seidlitz**

In der Thialf Eisarena von Heerenveen konnte Dmitry Koltakov seinen Vorsprung auf Igor Kononov bereits am Samstag auf weitere 10 Punkte ausweiten. Nach Lauf 14 am Sonntag stand er vorzeitig als Weltmeister fest.

Sturz im letzten Finale

Nach Maximum am Samstag sah es nach einem erneuten Durchmarsch für ihn aus, aber in der letzten Runde des Finales stürzte er in Führung liegend in der Zielkurve, sodass Dimitri Khomitsevich, Dinar Valeev und Daniil Ivanov in der Tageswertung vor ihm lagen.

Trotz verpasster Finalteilnahme am Sonntag aufgrund einer Disqualifikation wegen Durchfahrens des Innenfeldes im Semi-

finale wurde Igor Kononov Vizeweltmeister. Khomitsevich gewann die Tageswertung am Sonntag und komplettierte das Siegerpodest in der Gesamtwertung auf Platz 3.

Bester Westeuropäer war Franz Zorn. Er schaffte es Samstag und Sonntag erneut bis in die Semifinals. Dort musste sich der Saalfeldener aber den Russen geschlagen geben. Er beendete die WM 2017 auf Platz 6.

Günther Bauer schloss an beiden Tagen mit je 5 Punkten ab. Im Gesamtstand gelang ihm Rang 8. Max Niedermaier beendete die Saison mit 3 bzw. 2 Punkten. ■



Weltmeister vor Vize: Dmitry Koltakov schlägt Igor Kononov

EISSPEEDWAY-WM

Heerenveen (NL) – 1./2. April 2017

GP 9 (Samstag)

1.	Dmitry Koltakov (RUS)	21 Punkte
2.	Igor Kononov (RUS)	19
3.	Dimitri Khomitsevich (RUS)	16
4.	Dinar Valeev (RUS)	11
5.	Harald Simon (A)	11
7.	Franz Zorn (A)	10
11.	Günther Bauer (D)	5
13.	Max Niedermaier (D)	3

GP 10 (Sonntag)

1.	Dmitri Khomitsevich (RUS)	16 Punkte
2.	Dinar Valeev (RUS)	11
3.	Daniil Ivanov (RUS)	16
4.	Dmitry Koltakov (RUS)	18
8.	Franz Zorn (A)	9
9.	Harald Simon (A)	7
10.	Günther Bauer (D)	5
11.	Hans Weber (D)	4

WM-ENDSTAND

Nach 10 Läufen

1.	Dmitry Koltakov (RUS)	185 Punkte
2.	Igor Kononov (RUS)	170
3.	Dimitri Khomitsevich (RUS)	154
6.	Franz Zorn (A)	104
8.	Günther Bauer (D)	66
9.	Harald Simon (A)	53
12.	Max Niedermaier (D)	43
14.	Hans Weber (D)	29

X-Trial-WM Nizza

Bous elfter Titel in Folge

In Nizza machte Toni Bou den Deckel drauf: Vierter Wettbewerb, vierter Sieg, elfter Indoor-Triumph in Folge – und das mit einer Null-Punkte-Fahrt.

Von: **Thomas Schiffner**

Das Toni Bou auch den vierten und letzten X-Trial-Wettbewerb gewinnen würde, daran hatte eigentlich niemand gezweifelt. Aber obwohl dem Katalanen schon der fünfte Platz für den insgesamt 21. WM-Titel gereicht hätte, deklassierte der Montesa-Honda-Pilot einmal mehr seine sieben Mitstreiter.

Und wie der Spanier seinen vierten Saisonsieg einfuhr: Nach einer Niederlage im direkten Du-

eell gegen Adam Raga in der Qualifikation – beide schafften in der sechsten Sektion den Gerüstberg nicht – setzte Bou im Finale seinen finalen Schlusspunkt.

Der perfekte Moment

Er blieb als Einziger ohne Strafpunkte; der zweitplatzierte Raga kam auf deren sechs. „Das war



Toni Bou setzt seine Rekordjagd fort

der perfekte Moment für mich. Ich hätte heute Abend nicht besser sein können“, sagte der ausnahmsweise zufriedene Bou.

Der einzige TRS-Pilot Adam Raga sicherte sich mit seinem vierten Platz 2 den Vizetitel – und das im dritten Jahr in Folge. Jeroni Fajardo musste nach dem Finale einen Entscheidungslauf gegen den punktgleichen Briten James Dabill fahren, den der Vertigo-Pilot knapp gewann. Damit holte sich Fajardo mit nur zwei Punkten Vorsprung als dritter Spanier eine WM-Medaille vor

Albert Cabestany, der bereits in der Qualifikation scheiterte und nur Siebter wurde.

Franz Kadlec schloss seine erste komplette Indoor-Saison ohne Erfolgserlebnis ab: Der GasGas-Werkspilot musste die Quali gegen den französischen Wildcard-Fahrer Alexandre Ferrer bestreiten. Der Franzose gewann die Speedsektion und wurde Sechster; der Bayer nur Achter.

Beim Nationen-X-Trial kommenden Freitag in Pau würde alles andere als ein Sieg der Spanier einem Wunder gleichkommen. ■

X-TRIAL-WM

Nizza (F) – 31. März 2017

1.	Toni Bou (E), Montesa	0 Punkte
2.	Adam Raga (E), TRS	6
3.	Jeroni Fajardo (E), Vertigo	13
4.	James Dabill (GB), GasGas	13
8.	Franz Kadlec (D), GasGas	17 (Qual.)

WM-ENDSTAND

Nach 4 Läufen

1.	Toni Bou (E)	80 Punkte
2.	Adam Raga (E)	60
3.	Jeroni Fajardo (E)	37
4.	Albert Cabestany (E)	35
8.	Franz Kadlec (D)	5

Tomac ist nicht mehr zu stoppen

13. Rennen, achter Sieg, fünfter Triumph in Folge – Kawasaki-Star Eli Tomac scheint unaufhaltbar auf dem Weg zum Titel und hat den WM-Lead jetzt zum Greifen nah.

Von: **Thomas Schiffner**

Schadensbegrenzung für Ryan Dungey: Der KTM-Titelverteidiger schaffte in St. Louis wenigstens einmal wieder Platz 2 und verlor auf Titelrivalen Eli Tomac „nur“ drei Punkte. Nichtsdestotrotz hat Tomac, der offensichtlich den Lauf seiner Karriere hat, noch vier Rennen Zeit, um Dungey die restlichen vier Punkte Vorsprung wegzunehmen.

Dungey gewann im Finale sogar knapp den Holeshoot, doch schon im Waschbrett übernahm Tomac, der acht der letzten zehn Rennen gewann, die Führung.

Auf halber Distanz verlor Dungey vollends den Anschluss, als er vom überrundeten Chad Reed aufgehalten wurde. Als Dungey endlich am Australier vorbei war, war Tomacs Vorsprung auf 7 Sekunden angewachsen.

Dungey wurde nervös

Dungey war nach dem Rennen stinksauer auf Reed, der über Platz 16 nicht hinausgekommen war. Doch dem Weltmeister, sonst ein Fels an Cool- und Cleverness, war die Nervosität anzumerken: Eigene Fahrfehler warfen ihn zusätzlich zurück.

KTM's französischer Vertragsfahrer Marvin Musquin fuhr ein einsames Rennen auf Platz 3 und festigte mit dem Podiumsplatz seinen dritten WM-Rang. Seine Trainingspartner Jason Anderson und David Millsaps folgten; Millsaps fiel auf Rang 13 zurück.

Schon am kommenden Samstag in Seattle könnte Tomac mit Fortsetzung seiner Serie die WM-Spitze übernehmen. ■



Am Start des „Main Event“ sind Tomac (#3) und Dungey (#1) noch gleichauf

SUPERCROSS-WM

St. Louis (USA)

13. WM-Lauf

1.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
2.	Ryan Dungey (USA)	KTM
3.	Marvin Musquin (F)	Husqvarna
4.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
5.	Joshua Grant (USA)	Kawasaki
6.	Cole Seely (USA)	Honda
7.	Blake Baggett (USA)	KTM
8.	Broc Tickle (USA)	Suzuki
9.	Malcolm Stewart (USA)	Suzuki
10.	Justin Brayton (USA)	Honda

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 13 Rennen

1.	Ryan Dungey (USA)	276 Punkte
2.	Eli Tomac (USA)	272
3.	Marvin Musquin (F)	227
4.	Cole Seely (USA)	211
5.	Jason Anderson (USA)	188
6.	Blake Baggett (USA)	163
7.	David Millsaps	160
8.	Broc Tickle (USA)	143
9.	Chad Reed (AUS)	136
20.	Ken Roczen (D)	51

American Flat Track

Indian weiter nicht zu schlagen

Nach dem Doppelsieg beim Saisonauftakt in Daytona und dem Dreifacherfolg in Atlanta feierte die Indian Wrecking Crew in Charlotte einen weiteren Doppelsieg.

Von: **Imre Paulovits**

Neuentwicklungen brauchen meistens etwas Reifungszeit, aber die Indian

Scout FTR 750 mit dem von Urs Wenger entwickelten Motor scheint derlei Probleme nicht zu kennen. Im 25-Runden-Finale lagen ihre drei Werksfahrer auf den ersten drei Plätzen, und während Brad Baker und Jared Mees sich um den zweiten Platz raufeten, begann sich Bryan Smith vorne abzusetzen. Dann ereilte Baker ein mechanisches Problem, Mees versuchte Smith hinterherzuhetzen, doch der amtierende Grand National Champ war diesmal der Schnellere.

AMERICAN FLAT TRACK

Charlotte Halfmile (USA)

3. Meisterschafts-Lauf

1.	Bryan Smith (USA)	Indian
2.	Jared Mees (USA)	Indian
3.	Sammy Halbert (USA)	Harley-Dav.
4.	Ryan Wells (USA)	Harley-Dav.
5.	Jeffrey Carver (USA)	Kawasaki
6.	Kenny Coolbeth (USA)	Harley-Dav.
7.	Davis Fisher (USA)	Kawasaki
8.	Jarod Vanderkooi (USA)	Kawasaki
9.	Brandon Robinson (USA)	Harley-Dav.
10.	Danny Eslick (USA)	Harley-Dav.



Bryan Smith: Erster Sieg mit Indian

Sammy Halbert fuhr die altehrwürdige Harley-Davidson XR 750 aufs Podest. Die Werksmannschaft mit den neuen XG 750 R hat weiterhin alle Hände voll zu tun, um die Probleme der Neuentwicklung in den Griff zu bekommen. Immerhin kamen mit Kenny Coolbeth als 6., Brandon Robinson als 9. und Jake Johnson als 11. diesmal alle drei Bikes ins Ziel. In der sechswöchigen Pause bis zum nächsten Lauf auf der Arizona Mile in Phoenix steht nun viel Testarbeit an. ■

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 Rennen

1.	Jared Mees (USA)	70 Punkte
2.	Bryan Smith (USA)	62
3.	Sammy Halbert (USA)	42
4.	Jake Johnson (USA)	31
5.	Jarod Vanderkooi (USA)	30
6.	Jeffrey Carver (USA)	25
7.	Davis Fisher (USA)	24
8.	Brad Baker (USA)	23
9.	Henry Wiles (USA)	22
10.	Kenny Coolbeth (USA)	21

NACHRICHTEN

IESSPEEDWAY: KRYSOV GEWINNT THUIS-POKAL

Den auch am neuen GP-Standort Heerenveen vorgeschalteten „Roelof-Thijs-Pokal“ gewann am Freitag der einzige Russe im Rennen, Eduard Krysov. Im A-Finale siegte der Russe vor dem Finnen Martin Haarahltonen, Charly Ebner (A) und dem besten Deutschen Sebastian Gegenbauer. Schweizer Meister Ronny Häring brach sich einen Oberschenkel.

MOTOCROSS: TONKOV „DOWN UNDER“

Aleksandr Tonkov, der seinen GP-Vertrag im letzten Jahr wegen EU-Visa-Problemen verloren hat, wird die australische MX1-Meisterschaft für das Mega-Bulk-Fuels-Monster-Energy-Kawasaki-Team von Troy Carroll fahren. Carroll fuhr in den 1990er-Jahren die ADAC-Hallencross-Serie.

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW



X5, EZ 9/2008, 210 kW (286 PS), 8590,- €.
86529 Schrobenuhausen, marcpedro@yandex.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38151

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

Porsche



996 Porsche Turbo, EZ 04/2002, 51623 km, 331 kW (450 PS), 1. Hand, wie neu, tivoli blue, Leder, Navi, Klima, SD, SHZ, EUR 100.000,-. Tel. 09103/7150, kb-finance@hob.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38158

911 993, Cabriolet, blau-metallic, Tiptronic, EZ 6/1994, 200 kW (272 PS), Klimaautomatik, 125000 km, seit 1999 in 3. Hand, Garagenwagen, nur von April bis Okt. genutzt, Top-Zustand, Nichtraucherfahrzeug, Preis VB. 38126 Braunschweig, Tel. 0173/9341941, h.tenzer@brunswick-marketing.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38165

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

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Suche Mitstreiter/Käufer für 6 Hyper-Rennsimulatoren, aus gesundh. Gründen, Prof. Software und Fahrzeugeinst. für alle Strecken und Autos, VS. 030/66640860

Renn/Rallye

DUNLOP
MOTORSPORT
Sport- & Rallyereifen

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

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

BELL
Rennfahrerhelme -
Ihr Lieferant und Importeur

Service & Vertrieb

CORSE
TECHNOLOGY FOR SPORT
e-mail: info@bsa-corse.de

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

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

VW



Die Käferfarm - Ihr Spezialist für VW-Klassiker bietet eine große Auswahl an originalen top-gepflegten VW-Käfer-Cabrios mit Vollgarantie! Neben An- und Verkauf können Sie Ihr Wunschfahrzeug konfigurieren und unsere Dienstleistungen wie Restauration, Reparatur, Abholservice und Oldtimerleasing nutzen. In unseren Onlineshops können Sie über 10.000 Ersatzteile bestellen. Tel. 02153/9108137 www.die-kaeferfarm.de H

Ferrari

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

Jaguar

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

Mercedes

CLS 350 CGI Exklusivumbau, EZ 12/07, 66000 km, 292 PS, sw-met., unfallfr., 3-teilige Felgen VA 10x20, HA 12x20, Reifen, TÜV u. KD neu, Edelstahlauspuff, Glas-SD, Luftfed.-Tieferlegungsmodul, alles TÜV, Preis VS. Tel. 0152/57616252

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

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

CLS 500, EZ 11.07, 129000 km, silber, Leder grau, Vollla., neuwertig, Scheckheft, KD neu, 17.900,-€. Tel. 02941/10026

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 2550

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Verschiedene Marken



Panoz AIV Roadster, EZ 7/1999, nur 17500 km, 235 kW (320 PS), 5-Gang, Klima, Leder, 36.900,- €. Jens E. Richter - Automobile, Hoisdorfer Landstr. 58, 22927 Großhansdorf, Tel. 04102-697980 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 38157

www.Rennsportshop.com

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

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart

Telefon: +49 (0)711 182 1820
 MOTORSPORT aktuell gehört zum
 Geschäftsbereich Automobil
 Redaktionelle Gesamtleitung:
 Ralph Alex, Birgit Priemer (Stv.)
 Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.),
 Burkhard Knopke
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung:
 Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
 Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379

Druck:
 Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180
 78467 Konstanz
 Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
 Am Sandtorkal 74
 20457 Hamburg
 Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)

Jahresabonnement:
 € 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10
 Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90
 (CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten
 erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-
 bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil
 von 40 % gegenüber dem Kioskauf von
 € 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).

Abonnentenservice:
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 3206 8888,
 Telefax +49 (0)711 182 2550,
 E-Mail: motorsportaktuell@dvp.de

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

Leserbriefe



Spannung in anderen Serien NASCAR-Bericht, MSA 15/2017

Zum Erscheinungsbild haben sich viele Leute schon positiv geäußert. Auch ich finde diese neue, besonders farbige Form gut. Trotzdem muss ich Kritik äußern: Berichte über NASCAR finden gerade einmal auf einer Viertelseite Platz, obwohl es auch in Deutschland sehr viele Fans dieser Serie gibt. Dagegen wird bei der immer noch langweiligen Formel 1 jeder „Gassenwitz“ seitenlang kommentiert und jedes neue Blechteil beschrieben. Auch wenn Vettel in Australien siegte – die Dominanz von Mercedes überkommt auch diese Saison. Spannende Rennen finden zurzeit in anderen Serien statt. Dort entscheidet nicht die Box über den Rennausgang, sondern vorwiegend der Fahrer mit seinem Können. Diese Formel 1 hat die Bodenhaftung zum Fan verloren.

Jörg Löwe,
 D-02828 Görlitz

Falsche Fahrerwahl MotoGP-Saisonauftakt, MSA 15/2017

Ich hoffe, dass die Ducati-Oberen und die Kontrahenten endlich einsehen, welch hervorragende

Arbeit Andrea Dovizioso auf der Desmosedici eigentlich leistet. Fixpunkt ist jetzt ein ehemaliger Champion, der auf feuchter Strecke komplett versagt hat. Wären nicht so viele Fahrer vor ihm gestürzt, hätte er nur die 15. Position erreicht. Selbst Jonas Folger und etliche Kunden-Maschinen haben ihn überholt. Ich glaube, Ducati hat die falsche Fahrerwahl getroffen und hätte besser Andrea Iannone behalten.

Volker Heinrich,
 D-32547 Bad Oeynhausen

Nummerngirls im Bikini F1-Saisonauftakt, MSA 15/2017

Nach dem Spruch „eine Schwalbe macht noch keinen Sommer“ ist es wohl zu früh, um über eine neue Formel 1 zu sprechen. Das kann nur Kaffeesud-Lesen sein. Mercedes wird die „Watschen“ bestimmt gut verarbeiten, und Toto Wolff und Niki Lauda können sich zu der Wahl von Valtteri Bottas gratulieren, denn wer fährt schon im neuen Renner gleich auf das Podest? Als Vettel-Fan freue ich mich natürlich über seinen Sieg und hoffe, dass Ferrari ihm weiterhin ein Siegerauto unter den Hintern setzt. Und Max Verstappen kann nach wie vor als „Störfaktor“ mehr Spannung ins Kreisfahren bringen. Drei Teams – Mercedes, Fer-

rari und Red Bull – fast gleichauf, das würde Farbe in die Formel 1 bringen. Die feiernden Fans auf der Piste noch während der Auslaufrunde halte ich jedoch für einen sehr riskanten Versuch, einen direkten Kontakt zu den Fahrern herzustellen. Um Hamilton am Red Bull Ring entsprechend zu motivieren, müssten die Nummerngirls allerdings nicht im Dirndl, sondern im Bikini posieren.

Rudolf Ratzenberger,
 per E-Mail

Ohne Überholmanöver ist es schon ein bisschen doof, gelinde gesagt. Wenn nicht mal Hamilton oder Verstappen überholen können. Wenn es nicht mal reicht, wenn einer zwei Sekunden schneller pro Runde ist. Ich bleibe dabei: Aerodynamik krass beschneiden! Und einen „Push-to-pass“-Button (mit dem man dann nämlich gegebenenfalls auch verteidigen kann) statt des bekloppten DRS!

Ollie Mendedoht,
 per E-Mail

Die Pläne von Ross Brawn klingen ganz nett. Aber die Teams werden sicher wieder einen Weg finden, die Pläne zu torpedieren. Spätestens wenn es um Geld und Siege geht, schaut jeder nur auf seinen eigenen Vorteil. Vor allem Ferrari fiel da in der Vergangenheit immer wieder negativ auf. Da wird auch Herr Brawn auf Granit beißen. Ich glaube nicht, dass sich die großen Teams freiwillig auf Gleichmacherei einlassen.

Peter Lampert,
 per E-Mail

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

Freitag, 7. April

03.55 F1 Shanghai, FP1 **LIVE** (Wh: 06.15/09.45) Sky Sport 1
 07.55 F1 Shanghai, FP2 **LIVE** (Wh: 11.15/15.00) Sky Sport 1

Samstag, 8. April

05.55 F1 Shanghai, FP3 **LIVE** (Wh: 07.30) Sky Sport 1
 ca. 08.50 F1 Shanghai, Qualifying **LIVE** RTL/Sky/ORF1/SRF2
 12.00 Rallye-WM Frankreich, Highlights 1. Tag redbull.tv
 13.50 Rallye-WM Frankreich, Super Stage **LIVE** redbull.tv
 22.00 IMSA Sports cars, Long Beach **LIVE** motorsport.tv

Sonntag, 9. April

ca. 07.30 F1 Shanghai, Rennen **LIVE** RTL/Sky/ORF1/SRF2
 07.30 DRM – ADAC Hessen Rallye Vogelsberg n-tv
 12.00 Rallye-WM Frankreich, Powerstage **LIVE** Sport 1+
 12.00 Rallye-WM Frankreich, Highlights 2. Tag redbull.tv
 ab 17.00 WTCC Marrakesch, Quali + Rennen **LIVE** Eurosport 1
 19.00 NASCAR Cup Series, Fort Worth **LIVE** Motorvision TV
 22.00 IndyCar Series Long Beach, Rennen **LIVE** Sport 1 US

Montag, 10. April

12.00 Rallye-WM Frankreich, Highlights 3. Tag redbull.tv

Motorrad

Freitag, 7. April

ab 14.00 Motorrad-WM Termas, FP1s **LIVE** Eurosport 2
 ab 20.00 Motorrad-WM Termas, FP2s **LIVE** Eurosport 2

Samstag, 8. April

ab 14.00 Motorrad-WM Termas, FP3s **LIVE** Eurosport 2
 ab 18.15 Motorrad-WM Termas, Qualifyings **LIVE** Eurosport 2

Sonntag, 9. April

ab 14.30 Motorrad-WM Termas, Warm-ups **LIVE** Eurosport 2
 ab 17.15 Motorrad-WM Termas, die Rennen **LIVE** Eurosport 2

Livestreams

Freitag, 7. April

ca. 14.00 12h Spielberg **LIVE** (weiter: Sa, ca. 09.00)
www.24hseries.com

Samstag, 8. April

08.15 VLN/Langstrecke Nürburgring **LIVE**
www.vln.de

ca. 22.00 IMSA Sports cars, Long Beach **LIVE**
www.imsa.com

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

6.–9.4.	Rallye-WM, Frankreich	F
7./8.4.	24h Series, 12h Spielberg	A
7./8.4.	DRM/ADAC Hessen Rallye Vogelsberg	D
7./8.4.	Rallye-ÖM Lavanttal/-SM Jura	A/CH
8.4.	IMSA Sportwagenserie, Long Beach/Kalifornien	USA
8.4.	VLN/Langstrecke Nürburgring	D
9.4.	Formel-1-WM, Shanghai	RC
9.4.	Tourenwagen-WM, Marrakesch	MA
9.4.	IndyCar Series, Long Beach/Kalifornien	USA
9.4.	NASCAR Cup Series, Fort Worth/Texas	USA

Motorrad

1.–7.4.	Abu Dhabi Desert Challenge (auch Auto)	ADH
8.4.	AMA Supercross, Seattle/Washington	USA
8./9.4.	ADAC MX Masters, Fürstlich Drehna	A
9.4.	Motorrad-WM, Termas de Río Hondo	RA



WOLFGANG WILHELM

Formel 1: Ist Mercedes auch beim zweiten Lauf in Shanghai zu schlagen?



SUTTON-IMAGES

Rallye-WM: Die neue WRC-Generation rast über die Mittelmeer-Insel Korsika



DUCATI

MotoGP: Nach dem Katar-Spektakel gibt es Zweirad-Action aus Argentinien



XPB

VLN: In der Eifel steht das DMV 4h-Rennen auf dem Programm

DEIN MOTORRAD WARTET SCHON

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

**JETZT
IM HANDEL**

» MOTORRADONLINE.DE

08 31.3.2017 | motorradonline.de

MOTORRAD

GRATIS-AKTION
Eine Dose 5100 WEISSES KETTEN-SPRAY im Wert von 5,99 Euro geschenkt
*Coupon im Heft

**SCHON
GEFAHREN**

NEUE DUCATI MONSTER 797
NEUE APRILIA RSV4 R
NEUE YAMAHA YZF-R6

Vergleichstest Power-Naked-Bikes

**KRAFT-
WERKE**

BMW S 1000 R
DUCATI Monster 1200 S
KTM 1290 Super Duke R
TRIUMPH Speed Triple R

**11 ADVENTURE-
STIEFEL IM TEST**

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,40 € Schweiz 7,70 sfr
Sachsen 4,40 € Dänemark 42,00 Dkr
Finnland 5,90 € Griechenland 12,90 € Italien 5,20 €
Japan 10,4 € Spanien 5,20 € Taiwan 5,20 €

**MOTORRAD-Challenge
VON NULL AUF 6000**
Das Finale