

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Die Geheimnisse des Sauber C36

Das ist die neue Formel 1

NR.10 2017



Rallye-WM-Historie

**Die verrückte
Rallye-Story
von Toyota**

Motocross-Interview

**So will Max
Nagl den WM-
Titel holen**

Deutschland €2,20

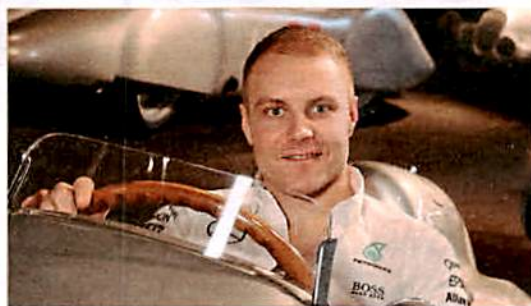
A €2,40 · CH sfr 3,50 · I €2,90

B, NL, LUX € 2,60 · E €2,90



Formel E in Buenos Aires

**Vie Sébastien Buemi
von Sieg zu Sieg eilt**



Mercedes-F1-Pilot Valtteri Bottas

**So will der Finne
Hamilton schlagen**



MotoGP-Test Sepang

**Jonas Folger ärgert
die WM-Topstars!**

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Jörg Zanders Technikvergleich mit der WEC S. 4

Formel 1 Mercedes-Neuzugang Bottas mit Antrittsbesuch S. 8

Formelsport Pirelli verspricht Spektakel und mehr News S. 10

Formel 1 Die neuen Boliden von Sauber und Williams S. 11

Formelsport Wie Buemi wieder bei der Formel E gewann S. 12

Sportwagen Woher kommt Orecas LMP2-Übermacht? S. 14

Sportwagen Interview mit BMW-Motorsportchef Marquardt S. 16

Sportwagen VLN-Neuerungen und weitere News S. 18

Rallyesport Toyotas bewegte Historie in der Rallye-WM S. 20

Rallyesport Hintergründe und News vom losen Geläuf S. 22

Tourenwagen Hintergründe zur neuen NASCAR-Saison S. 24

Tourenwagen Neuigkeiten aus TCR, DTM und Co. S. 26

Breitensport Der Beetle Fun Cup beim Rennen in Miami S. 28

Motorrad:

MotoGP Alles zu den Testfahrten in Phillip Island S. 30

MotoGP Interview mit Moto2-Aufsteiger Jonas Folger S. 34

Motorrad-WM Hintergründe und Nachrichten S. 36

Superbike-WM Interview mit Markus Reiterberger S. 38

Superbike-WM Vorschau auf die beginnende Saison S. 39

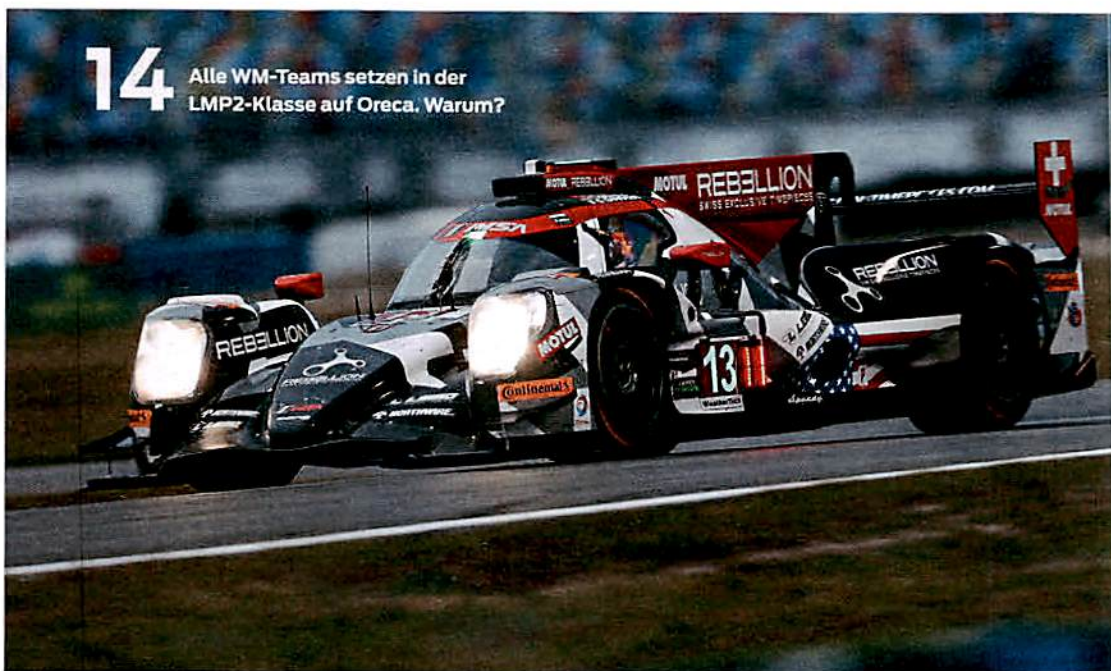
Straßensport Hintergründe und Nachrichten S. 40

Offroad Eisspeedway-GP und Supercross-WM S. 41

Offroad Interview mit Max Nagl und Nachrichten S. 42

Leserservice:

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



14 Alle WM-Teams setzen in der LMP2-Klasse auf Oreca. Warum?



41 Beim Eisspeedway-GP in Almaty ging manchem die Sicht flöten



24 Mit dem Daytona 500 startet am Wochenende die NASCAR-Saison

Sauber präsentierte als erstes
F1-Team den neuen Renner für 2017

11



DER HIGHTECH-VERGLEICH

Die Formel 1 und die WEC sind sich nur auf den ersten Blick unähnlich. Schaut man genauer hin, sind beide absolute Hightech-Serien. Saubers Technikchef Jörg Zander kennt beide Seiten und beleuchtet sie.

Seite 4

DIE ÄNDERUNGEN IN DER VLN

Wir fassen die technischen und sportlichen Änderungen im Nord-schleifen-Rennsport für die neue Saison der Langstreckenmeisterschaft 2017 in einem Überblick zusammen.

Seite 18

„REITI“ HÄLT DEN BALL FLACH

Eine erfolgreiche Saisonvorbereitung sieht wahrlich anders aus als die von Markus Reiterberger. Die neue Saison geht er aus diesem Grund auch nur verhalten optimistisch an – wie er MSA im Interview vor dem Saisonstart verrät.

Seite 38

SAUBER

BMW

6 Interview mit BMW-Sportchef Jens
Marquardt zum GT-Programm



Zwei Hightech-Autos, zwei Doktorarbeiten

LMP1 und Formel 1: Beides sind hochkomplexe Rennwagen mit Hybridantrieb, die beide Millionen an Entwicklungskosten fressen und die Hingabe von Hunderten Ingenieuren erfordern. Wo liegen die Gemeinsamkeiten – und wo die Unterschiede?

Von: **Andreas Haupt**

Jörg Zander kennt beide Seiten: die Sportwagen-WM (WEC) als Königsklasse des Langstreckensports und die Formel 1 als Gipfel des Formelsports. Der 53-Jährige aus Ratingen ist seit Anfang des Jahres Technischer Direktor bei Sauber. Zuvor lenkte er zwei Jahre lang als Technikchef das LMP1-Projekt von Audi. „Sowohl in der Formel 1 als auch in der Sportwagen-WM fahren Hightech-Rennwagen“, sagt Zander. „Die Entwicklung ähnelt sich sehr. Man kann nicht von Schwarz und Weiß sprechen. Erfahrene Ingenieure in der Formel 1 können von heute auf morgen in der Sportwagen-WM

arbeiten und umgekehrt.“ Formel 1 und WEC: Das ist wie das tägliche Schreiben zweier hochkomplexer Doktorarbeiten.

Im einen Fall dreht sich alles um ein Monoposto mit 728 Kilogramm Mindestgewicht. In das Design eines F1-Autos fließen mehr als 250 000 Arbeitsstunden pro Jahr. Im anderen Fall geht es um einen Prototyp mit Dach, der inklusive des Fahrerpflichtgewichts von 80 kg über 950 Kilogramm wiegt. In beiden Fällen verfolgen die Teams dasselbe Ziel: die Leistung zu maximieren.

Die Entwicklungswerkzeuge sind dieselben: Windkanal, CFD, Simulator und Testfahrten. Aber ihren Einsatz reglementiert die FIA unterschiedlich. Beispiel

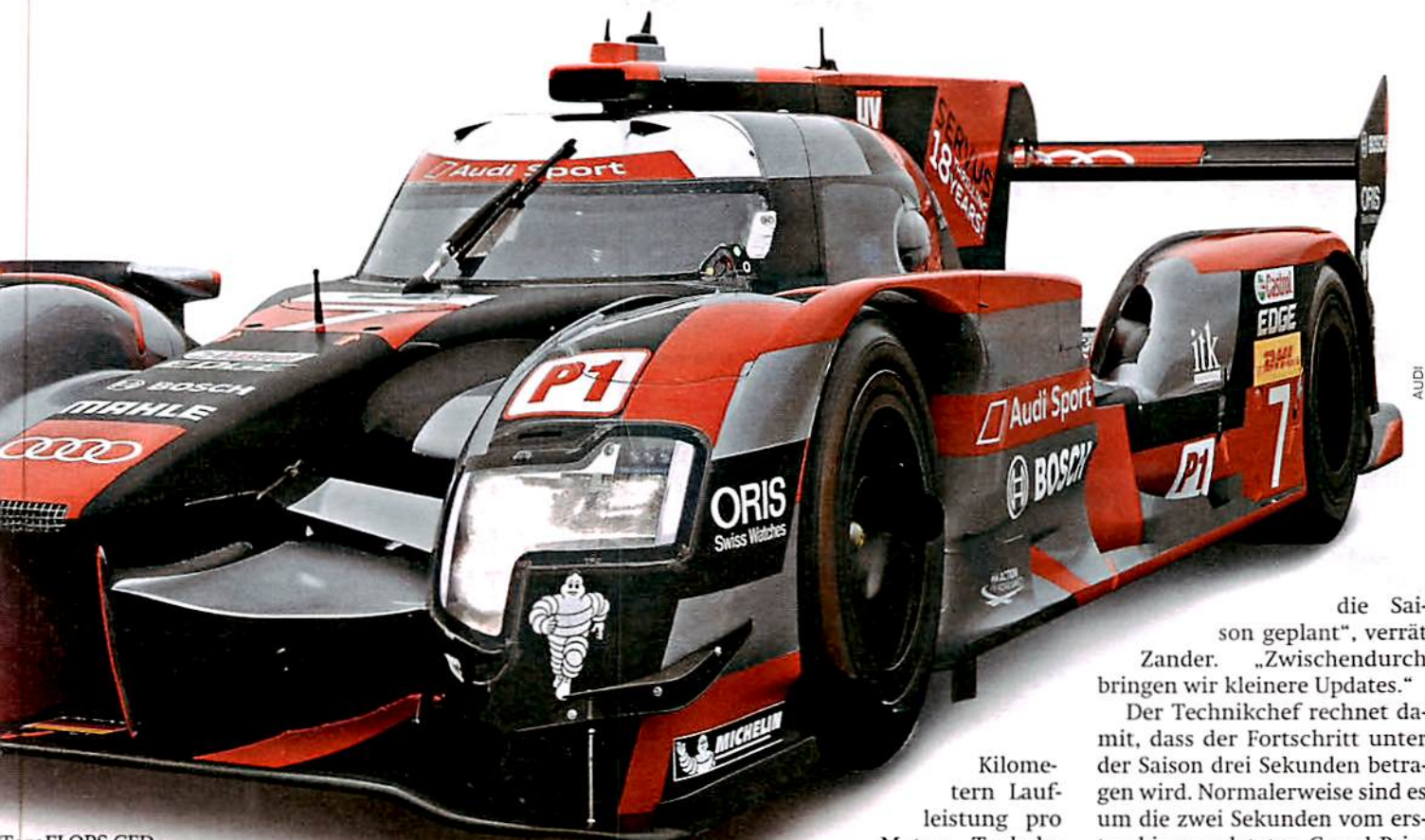
»DIE ENTWICKLUNG ÄHNELT SICH SEHR. MAN KANN NICHT VON SCHWARZ UND WEISS SPRECHEN. ERFAHRENE INGENIEURE KÖNNEN IN BEIDEN SERIEN SOFORT ANFANGEN.«

Sauber-Technikchef Zander

Windkanal: In der Formel 1 dürfen ihn die Teams pro Woche maximal 25 Stunden nutzen. Auf das Jahr gerechnet entspricht das über 1000 Stunden, weil die Rennställe in der Sommerpause für zwei Wochen ihre Werke schließen müssen. Den LMP1-Windkanalmodellen bläst maximal an 800 Stunden im Jahr die Luft über den Körper. „Früher haben wir Tausende Stunden im Windkanal verbracht“, erzählt Zander.

Dafür können sich die Hersteller in der LMP1 mit den CFD-Tools frei austoben. In der Formel 1 ist die Nutzung auf 25





AUDI

TeraFLOPS CFD-Rechenleistung pro Woche limitiert. Und in der Sportwagen-WM wird mehr auf der Strecke getestet. Porsche und Toyota stehen 40 Testtage zur Verfügung. Früher waren es mehr. Wie in der F1 auch.

Zwölf Testtage in der Formel 1

Die Formel 1 steht inzwischen bei zwölf Testtagen: zweimal vier Tage in Barcelona vor der Saison und je zwei Testtage während des Jahres (Bahrain und Ungarn). Dazu kommen in beiden Serien Filmtage und Sessions für Nachwuchskräfte. Ein großer Unterschied bei der Entwicklung liegt im Zeitplan, wie Zander erklärt: „Wir haben in der LMP1 immer zugesehen, dass wir das Auto im

November oder Anfang Dezember auf die Straße bringen. Das erste Rennen in der WEC ist im April. In der Formel 1 ist das anders. Die Tests beginnen hier Ende Februar, und im März steigt schon der erste Grand Prix.“

Der größte Unterschied: Die Entwicklung der Sportwagen-Prototypen zielt auf ein Rennen ab: auf die 24 Stunden von Le Mans. Diesem einen Rennen ordnen sich die acht restlichen WEC-Läufe unter. In der Formel 1 kommt jedem der 20 GP dieselbe Bedeutung zu. Weil es immer 25 Punkte für den Sieg zu vergeben gibt. In Le Mans gibt es doppelte Zähler für den großen Triumph.

Die Ingenieure in der WEC benötigen die vielen Testtage auf der Strecke, um die Autos für die Marathondistanzen abzurichten und die Technik kugelsicher zu machen. „Die Renningenieure beklagen sich immer, dass sie zu wenig Zeit für das Set-up haben, um die optimale Leistung herauszuholen, denn die Zuverlässigkeit überlagert alles“, berichtet Zander. Le-Mans-Sieger Porsche spulte 2016 bei der Siegesfahrt über 5200 Kilometer ab. „Alles im Sprinttempo“, sagt der 53-Jährige. Die Technik muss das durchstehen. Sonst droht wie bei Toyota das große Drama.

In der F1 müssen die Teams mit vier Antriebseinheiten pro Saison über die 20 Grands Prix kommen. Sonst hagelt es Strafen. Zander kalkuliert mit etwa 4000

Kilometern Laufleistung pro Motor, Turbolader, MGU-K, MGU-H, Batterie und Steuereinheit. Das umfasst Trainings, Qualifyings und Rennen. „Ich höre immer, dass die Laufleistung der einzelnen Elemente nicht mehr so weit weg ist von der WEC. Ja, das stimmt. Aber bei einem 24-Stunden-Rennen gibt es nicht alle 500 Kilometer einen Service, bei dem man das Auto auseinandernimmt, die Einzelteile untersucht und zur Not repariert.“

Zwei Aero-Kits in der WEC

Die Topteams in der Formel 1 arbeiten mit einem Budget von 250 bis 300 Millionen Euro. Es heißt, Audi und Porsche hätten in der WEC zuletzt um die 150 Millionen ausgegeben. Einer bezahlte fürs Verlieren: In den letzten zwei Jahren war das Audi. Die Konzernspitze zog den LMP1-Stecker – nicht zuletzt auch der VW-Krise geschuldet.

In der Sportwagen-WM gestattet die oberste Aufsichtsbehörde seit diesem Jahr nur noch fünf Motoren pro Saison. Porsche und Toyota dürfen statt zuvor drei nur noch zwei unterschiedliche Aero-Kits für ihre Rennwagen schneiden. Bei Sauber kann Zander dagegen so viel entwickeln, wie das Budget hergibt. Im Gegensatz zum letzten Jahr lähmen Geldsorgen nicht mehr den Rennstall aus Hinwil. Seit der Übernahme durch schwedische Investoren steht das Team wieder auf einem soliden Fundament.

„Wir haben vier bis fünf umfangreichere Update-Pakete für

die Saison geplant“, verrät Zander. „Zwischendurch bringen wir kleinere Updates.“

Der Technikchef rechnet damit, dass der Fortschritt unter der Saison drei Sekunden betragen wird. Normalerweise sind es um die zwei Sekunden vom ersten bis zum letzten Grand Prix. Das neue Reglement mit radikaleren Autos und breiteren Reifen verstärkt den Lernprozess. Der Sauber C36, der am 27. Februar in die erste Testwoche startet, ist noch kein Zander-Auto. Dafür stieß der Sauber-Technikdirektor erst zu spät zum Team dazu. Die Entwicklungsarbeit begannen die Schweizer im Juli 2016. Ein später Start. Renault zum Bei-



SAUBER

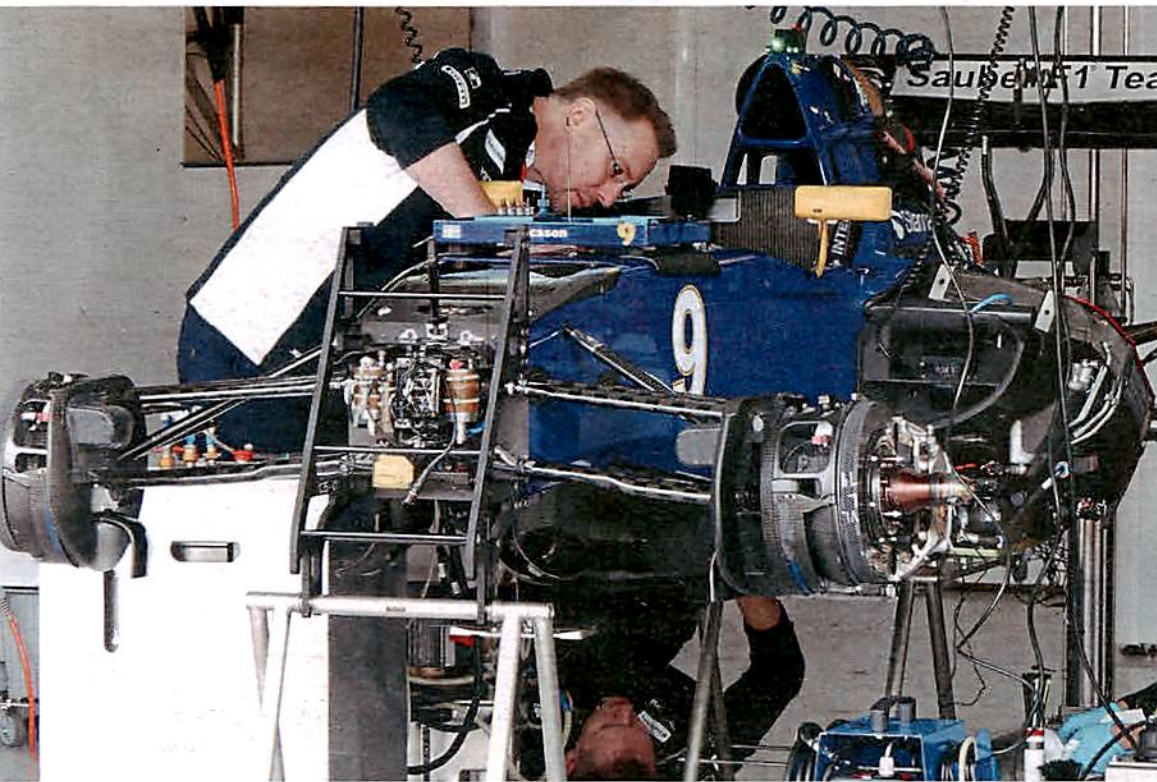
Jörg Zander

Geburtstag: 15.02.1964
Geburtsort: Ratingen
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE-HIGHLIGHTS
1997–2002: Toyota
2002–2005: BAR-Honda
2005–2006: Williams
2006–2007: BMW-Sauber
2008–2009: Honda F1
2010–2015: Berater Audi
2015–2016: Audi Sport
seit 2017: Sauber F1

HOBBYS
Triathlon





Im neuen Sauber C36 wird wie im Vorjahr ein 2016er-Ferrari-V6 stecken

120

! In der WEC ist dem Boost der E-Maschinen keine Grenze gesetzt. In der F1 dagegen schon. Pro Runde darf der Fahrer maximal für 33 Sekunden eine Zusatzleistung von 120 kW (163 PS) abrufen. Die Systemleistung liegt mit dem V6 bei über 900 PS.

spiel arbeitet seit Februar 2016 am neuen Auto. Die finanzielle Schiefelage erlaubte Sauber keinen früheren Entwicklungsbeginn. Zander bedauert: „In der Aerodynamikentwicklung geht Zeit einher mit Performance. Das läuft wie an der Maschine: Jeden Monat kommen zwei Zehntel.“

Werden sich die neuen Autos stark von Team zu Team unter-

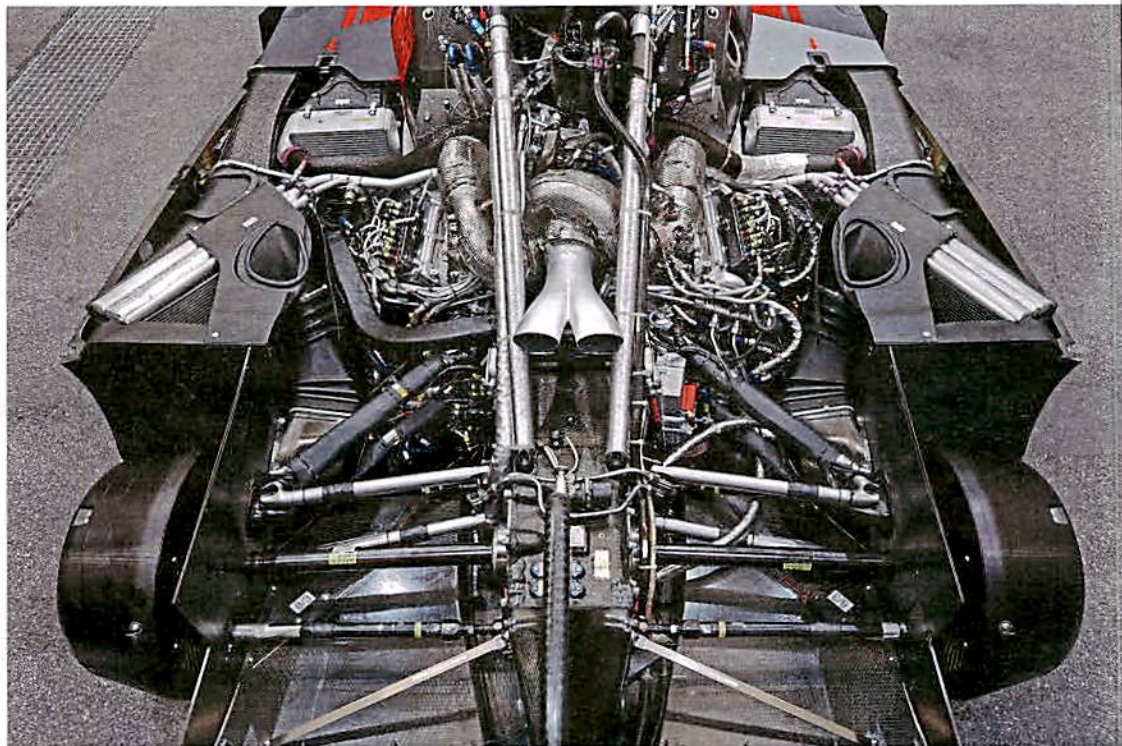
scheiden? „Wenn es größere Unterschiede gibt, dann im Bereich des Mittelwagens, also rund um die Seitenkästen“, mutmaßt Zander. Verschiedene Konzepte sind in der WEC dem Antriebsstrang geschuldet. Die Teams können wählen zwischen Benzin- oder Diesel, zwischen Sauger- oder Turbo, zwischen einem oder zwei Energierückgewinnungssystemen.

Dagegen ist in der Formel 1 ein 1,6-Liter-V6-Turbo mit zwei Energierückgewinnungssystemen (MGU-K und MGU-H) Pflicht. Das Batteriegewicht beträgt zwischen 20 und 25 Kilo. Im LMP1-Renner sind die Speicher dreimal so schwer. „Die Hochvolt-Batterien wiegen zwischen 60 und 70 Kilo. Sie haben entsprechende Langzeitanforderungen und mehr

Ladezyklen als in der Formel 1. Am Ende des 24-Stunden-Rennens muss die Batterie noch mindestens 90 Prozent Leistungsfähigkeit haben, damit man keine Leistungseinbußen hinnehmen muss.“ Formel 1 und WEC: Das sind zwei Motorsport-Wissenschaften, die Ingenieure und Fahrer gleichermaßen strapazieren und herausfordern. ■

300

! Audi reichte ein Energierückgewinnungssystem, um in Le Mans mehr als 300 kW (über 400 PS) Elektroleistung pro Runde abzurufen. Porsche und Toyota sollen mit zwei Systemen auf über 500 kW kommen, die den Verbrenner unterstützen.



Audi R18: Energierückgewinnung an der Vorderachse, V6-TDI im Heck

Streifzug in die Vergangenheit

Valtteri Bottas ist jetzt Teil der Mercedes-Geschichte, steht aber vor einer Mammutaufgabe. Er muss Weltmeister Nico Rosberg gleichwertig ersetzen und gegen Lewis Hamilton bestehen. Der Finne steckt sich hohe Ziele, will jedoch nicht zu viel Druck auf sich schultern.

Von: **Andreas Haupt**

Valtteri Bottas macht sich in diesem Moment mit der Vergangenheit vertraut. Der Finne nimmt die Hände an das Holzlenkrad des Mercedes-Benz 300 SLR, in dem Stirling Moss 1955 die Mille Miglia zusammen mit Beifahrer Denis Jenkinson in Rekordzeit gewann. Er grinst. Später schlüpft der 27-Jährige aus Finnland ein Cockpit weiter in den Mercedes W 196 R mit frei stehenden Rädern. Zu jener Zeit schöpfte der Achtzylinder fast 300 PS aus 2,5 Litern Hubraum. Juan Manuel Fangio errang damit 1954 und 1955 zwei WM-Titel für Mercedes. Wieder huscht ein Lächeln über das Gesicht des Rennfahrers, der 2017 Nico Rosberg bei Mercedes ersetzt. Noch trägt Bottas ein weißes Hemd mit dem Stern und den Sponsorenlogos darauf, eine schwarze Hose und braune Schuhe. Ende Februar wechselt er in den Rennoverall. Dann testet er erstmals den Mercedes W08 mit 1,6-Liter-Turbo, zwei E-Maschinen und über 900 PS Systemleistung. „Es wäre schön, wenn hier eines Tages mal etwas von mir ausgestellt wird“, sagt der WM-Achte aus dem Vorjahr.

Mika Häkkinen als Vorbild

So wie die Weltmeisterautos McLaren-Mercedes MP4-13 und MP4-14 von Mika Häkkinen, der zum Management-Team des Finnen gehört, gleichzeitig aber

auch Idol für ihn ist. Seinen Vertrag bei Mercedes hat Bottas selbst ausgehandelt. Erstmals überhaupt in seiner Karriere. Er folgt damit dem Beispiel von Sebastian Vettel und Nico Hülkenberg. „Ich wollte mehr Verantwortung übernehmen, weil ich weiß, dass ich es selbst kann. Es fühlt sich gut an, als Fahrer direkt mit dem Team zu sprechen und zu verhandeln.“

Bottas hat auch selbst zum Telefonhörer gegriffen und sich Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff angeboten (damals noch Teil seines Management-Teams), als Rosberg seinen Rücktritt bekannt gab. „Es war am selben Tag“, gesteht Bottas. Also am zweiten Dezember 2016. „Als Rennfahrer willst du im besten Auto sitzen. Ich habe Mercedes klargemacht, dass ich Rennen gewinnen und Weltmeister werden will.“ Gut einhalb Monate später unterschrieb der ehemalige Williams-Fahrer seinen neuen Vertrag.

Für Bottas ist der Wechsel zu Mercedes wie ein Sechser mit Zusatzzahl im Lotto. Jetzt ist der Mann aus Nastola plötzlich Mitglied in jenem Rennstall, der die Hybrid-Ära dominiert, wie McLaren die Zeit Ende der 1980er und Ferrari anfangs der 2000er. Mercedes gewann in den letzten drei Jahren 51 von 59 Rennen, drei Fahrer- und drei Teamweltmeisterschaften. Es ist Bottas' große Chance, selbst Weltmeister zu werden. Aber: Er steht vor der Aufgabe, den Weltmeister zu ersetzen, Lewis Hamilton zu pushen und von jetzt auf gleich um Siege zu fahren. Bislang kletterte Bottas in 77 Grands Prix sieben Mal auf die dritte und zwei Mal auf die zweite Stufe des Podests. „Es ist eine riesige Herausforderung. Auf der anderen Seite aber auch eine riesige Chance“, weiß der Finne. „Ich respektiere die Errungenschaften von Lewis und seine fahrerischen Qualitäten.“

Bottas in der Rennkurve im Mercedes-Museum. Jetzt gehört er selbst zur Geschichte





Im Mercedes-Werk Untertürkheim half der gelernte Kfz-Mechaniker bei der Montage eines Reihenvierzylinders



Die große Regelreform in der Formel 1 mit schnelleren Autos und breiteren Reifen hilft Bottas. Weil Teamkollege Hamilton ebenfalls bei null anfängt.



Mitarbeiterausweis für den Neuen

Es wird ein schweres Jahr für mich, wenn ich erfolgreich sein will.“ Der Mann mit dem kurzgeschorenen blonden Haar gibt sich kämpferisch: „Ich werde hart arbeiten und jeden Stein umdrehen.“ Nach seinem Amtsantritt verbrachte Bottas viel Zeit in der Fabrik in Brackley, um die Ingenieure und Mechaniker kennenzulernen und sich mit den Abläufen im Team vertraut zu machen. Er traf auch Hamilton. „Er hat mich willkommen geheißen. Wir hatten in der Vergangenheit ein paar



Bottas im Benz Patent-Motorwagen von 1886 mit Einzylinder und 0,75 PS

Duelle. Besonders 2014.“ Es war das beste Jahr des Finnen mit Platz vier. Die radikalen Regeländerungen für 2017 kommen Bottas entgegen. Weil Hamilton nicht auf dem Erfahrungsschatz der letzten drei Jahre aufbauen kann, sondern mit dem W08 wie Bottas bei null beginnt. „Wenn ich 2016 zu Mercedes gekommen wäre, wäre es sicher schwerer für mich geworden.“

Der Pilot ist von seiner neuen Mannschaft beeindruckt: „Sie hatten drei fast perfekte Jahre. Aber sie wollen sich trotzdem

weiter steigern. Das Team ist richtig hungrig. Das ist die Mentalität, die mir schmeckt.“ Einen Schlüssel darin, bereits in Melbourne auf Augenhöhe mit dem Stallrivalen zu kämpfen, sieht Bottas in der inneren Ruhe. Er will sich nicht zu viel Druck selbst auflasten. „Beim Rennfahren muss man sehr feinfühlig sein, entspannt und glücklich im Auto sitzen. Daran muss ich mich immer wieder selbst erinnern. Ich kann schnell fahren. Die Unterstützung im Team ist groß. Das gibt mir Rückhalt.“ ■

Mehr Fehler am Limit



Links alt, rechts neu: Sorgen die breiten Pirelli-Reifen für mehr Action?

Die Reifen werden breiter, die Autos schneller. Pirelli erwartet überall neue Rekorde. Ist das der richtige Cocktail? Die Spannung soll davon kommen, dass die Fahrer wieder Fehler machen. Weil die Autos schwieriger zu fahren sind.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 muss sich umstellen. Als Pirelli 2011 in die Formel 1 zurückkehrte, galt die Ansage: Baut Reifen, die sich stark abnutzen. Wir brauchen viele Boxenstopps und spannende Rennen. Mit der Regelreform der Formel 1 spielt Pirelli den Ball zurück: Schluss mit dem künstlichen Spannungsbringer. Wir bauen stabile Reifen. Schaut selbst, wie ihr die Rennen spannend macht.

Die Hausaufgaben sind abgeschlossen. Nach 12 148 Testkilometern in speziell aufgerüsteten Interimsautos von Ferrari, Mer-

cedes und Red Bull sowie aufwendigen Laborversuchen weiß Pirelli, was auf die Reifen zukommt. Der italienische Reifenhersteller rechnet in Barcelona mit einer Rundenzzeit, die um mindestens fünf Sekunden unter dem Wert von 2015 liegt. In Silverstone vielleicht sogar noch mehr. „Das war das von der FIA vorgegebene Vergleichsjahr“, erklärt Motorsportchef Paul Hembery den Bezug zu 2015. Vor zwei Jahren lag die Pole-Position auf dem Circuit de Catalunya bei 1.24,681 Minuten. Damit wird 2017 aller Voraussicht nach die 1.20er-Mauer geknackt. Das gelang zuletzt Mark Webber mit 1.19,995 Minuten in der Saison 2010. Es war die schnellste Pole-Position-Runde, seit es in Barcelona die Schikane vor der Zielkurve gibt.

Pirelli-Technikchef Mario Isola prophezeit: „Kurve 3 wird für alle voll gehen. Das bedeutet 40 km/h und 1 g Querbeschleunigung mehr.“ Für die Reifen offenbar kein Problem: „Die um 25 Prozent größere Auflagefläche kompensiert das. Unser Spiel-

raum ist damit deutlich größer geworden“, gibt sich Hembery zuversichtlich. Pirelli hat nicht nur die Reifen verbreitert. Die Karkasse ist neu, die Mischungen sind härter. Simulationen sind eine Sache, die Realität eine andere. Wie schnell die Autos wirklich sein werden, wird erst in Melbourne ans Licht kommen. „Ich glaube nicht, dass uns die Teams bei den Testfahrten in Barcelona die ganze Wahrheit zeigen“, befürchtet Hembery.

Reifen bauen weniger ab

Angesichts der schnellsten Formel-1-Autos aller Zeiten konnte Pirelli kein Risiko mehr eingehen. Priorität hatten Reifen, die halten. Reifen, die nicht nach einer Runde um zwei Sekunden einbrechen und gleich bei jedem Quersteher überhitzen. Die vorn 6 Zentimeter und hinten 8 Zentimeter breiteren Reifen haben laut Hembery bessere Dauerlaufeigenschaften: „Die Oberfläche überhitzt nicht so schnell. Das Temperaturfenster wird größer. Damit nehmen Reifenabnutzung und Verschleiß ab.“ Das hat Auswirkungen auf die Rennstrategie: „Erwarten Sie bei den meisten Rennen nur einen Boxenstopp.“ Pessimisten befürchten, dass dadurch die Rennen langweiliger werden könnten, weil eine extremere Aerodynamik das Hinterfahren weiter erschweren wird und die Bremswege noch einmal schrumpfen. „Wir können es nicht allen recht machen“, meint Hembery und beruhigt: „Die Rennen werden übersichtlicher.“

Probleme mit der Balance

Ziel der neuen Regeln war es, den Fahrer wieder mehr in den Vordergrund zu stellen. Wenn er länger am Limit fahren kann, macht er leichter Fehler. Und das soll zusammen mit einem größeren DRS-Effekt Überholmanöver provozieren. So sieht es auch Hembery: „Die Autos werden schneller, die Fahrer kommen eher an ihre Grenzen. Es wird schwieriger sein, Vorder- und Hinterreifen in Balance zu bringen, weil es vorne weniger Spielraum gibt, Abtrieb zu erzeugen. Daraus ergeben sich Unterschiede.“ Auch die Spreizung der drei Gummimischungen im Pirelli-Angebot wird sich reduzieren. Hembery: „Ich erwarte einen Zeitunterschied unter einer Sekunde. Im letzten Jahr hatten wir oft einen Abstand von über 1,5 Sekunden.“ ■

NACHRICHTEN

WEHRLEIN MACHT PAUSE

Pascal Wehrlein hat die erste Testwoche für Sauber abgesagt. Die Ärzte erteilten ihm Fahrverbot. Wehrlein leidet immer noch an einer Halswirbel-Stauchung, die er sich bei einem Überschlag im Race of Champions am 21. Januar in Miami zugezogen hatte. Pessimisten fürchten, dass auch der zweite Test, ja sogar der Saisonstart in Melbourne in Gefahr ist. Wehrlein kann im Moment nur eingeschränktes Nackentraining betreiben. Als Ersatzpilot ist Antonio Giovinazzi vorgesehen.

ALLISON ZU MERCEDES

Mercedes hat die Stelle des Technikdirektors neu besetzt. Einen Monat nach der Trennung von Paddy Lowe wurde wie erwartet James Allison verpflichtet. Der 48-jährige Engländer beginnt seinen Dienst am 1. März. Er hatte bis Juli 2016 bei Ferrari gearbeitet.

KLAU BEI RED BULL

Renault stockt seine Mannschaft auf. Momentan arbeiten 590 Leute für das Werksteam mit Sitz in Enstone. Ab dem 3. Juli wird Pierre Machin neuer Aerodynamikchef. Er löst Jón Tomlinson ab, der ins zweite Glied rückt. Machin kommt von Red Bull. Dort gibt man sich gelassen: „Ein Mann aus der dritten Reihe.“

FORMEL-E-AUTO FÜR 2018

Spark hat die Ausschreibung für den Bau des Formel-E-Einheitschassis gewonnen, das ab der Saison 2018 zum Einsatz kommen soll. Der erste Design-Entwurf zeigt einen futuristischen Rennwagen mit verkleideten Rädern und Cockpit-Kanzel. Dank größerer Batterien soll das Auto eine ganze Renndistanz schaffen.



Der neue Sauber-Formel 1

Die neuen Techniktricks

Sauber und Williams haben als erste Teams die Karten auf den Tisch gelegt. An den Fotos der neuen Autos lässt sich bereits die Handschrift der 2017er-Fahrzeug-Generation erkennen.

Von: **Michael Schmidt**

Es war ein Rennen, für das es keine WM-Punkte gibt. Welches Formel-1-Team zeigt sein 2017er-Auto zuerst? Williams gewann das Rennen mit einer Computergrafik. Sauber mit einem echten Auto. Für Sauber ging es zwei Tage nach der Fotopräsentation schon zu Film-aufnahmen nach Barcelona auf die Rennstrecke.

Selten wurden neue Autos mit so großer Spannung erwartet. Mit dem neuen Reglement ändert die Formel 1 ihr Gesicht. Eines lässt sich jetzt schon sagen: Die Autos sehen aggressiver und spektakulärer aus. Sie sind nicht nur 20 Zentimeter breiter, sondern auch ein bisschen länger. Aerodynamik braucht Platz. Sauber gibt eine Gesamtlänge von 5143 Millimetern an. Anhand der Fotos berechnen wir einen Radstand von 3558 Millimetern.

Sauber mit 2016er-Ferrari

Der neue Sauber weist einige interessante Details auf, die richtungsweisend für die neue Formel-1-Generation sein werden. Technikchef Jörg Zander erklärt drei Konstruktionsziele: „Wir



Der neue Sauber C36 mit drei Highlights: Airbox, Kühler und Unterboden

wollten den Anstieg des Luftwiderstands durch das breitere Auto so weit wie möglich reduzieren, haben mehr Fokus auf stabilen Abtrieb als maximalen Anpressdruck gelegt und versucht Gewicht zu sparen, wo es geht.“

Für Sauber ist das doppelt wichtig, weil sich das Team aus Zeitgründen für den letztjährigen Ferrari V6-Turbo entschieden hat. Wegen der späten Rettung des Teams konnten die Ingenieure mit der Konstruktion erst im Juli 2016 loslegen. Drei Monate später als der Rest. Der 2016er-Ferrari-Motor bringt nicht nur mehr Gewicht auf die Waage als die 2017er-Triebwerks-Generation, es sind auch Leis-

tungseinbußen von rund 30 PS zu erwarten. Gut für Sauber: Die Ingenieure kannten den Kühlbedarf des 2016er-Ferrari-V6-Turbo genau. Deshalb gerieten die Kühleinlässe extrem klein und die Seitenkästen ähnlich schmal wie im Vorjahr. Im Ausgleich wurde der Einlass der Airbox vergrößert und mit zwei Zusatzöffnungen unterhalb versehen. Hier wird Kühlluft für Getriebe und Elektronikboxen abgezweigt.

Der Überrollbügel ist zu einem schmalen Steg geschrumpft, der die Airbox-Öffnung teilt. Das spart Gewicht. Da stand der Mercedes von 2010 Pate. Ein drittes interessantes Detail ist die vordere Kante des Unterbodens. Sie

wölbt sich außen zur Straße hin. Die Absicht ist klar. Hier soll im Zusammenspiel mit den von den Leitblechen erzeugten Luftwirbeln der Unterboden zur Seite hin versiegelt werden. Damit lässt sich der Sauber stärker anstellen. Und das bringt Abtrieb.

S-Schacht für Williams

Auch beim neuen Williams FW40 fällt auf, dass die Verkleidung trotz des Geschenks von 20 Zentimetern mehr Fahrzeugbreite kaum breiter als vorher ist. Man sieht es an der weit überstehenden Bodenplatte, die auf das Maximalmaß von 1,60 Meter gezogen wurde. Auch hier kämpfen die Ingenieure um jeden Quadratmeter Stirnfläche, um den Anstieg des Luftwiderstands möglichst gering zu gestalten. Die Computergrafik zeigt in den kritischen Bereichen wie den Leitblechen hinter den Vorderrädern wenig Einzelheiten. Deltaflügel vorne und die schräg nach hinten gefeilten Heckflügel-Endplatten sind Teil des neuen Reglements. Der Rest erinnert an den Vorgänger. Mit drei Ausnahmen. Williams hat den S-Schacht kopiert, also die Luftdurchführung durch die Nase. Die Airbox-Öffnung ist größer und der Bügel flügel vor den Seitenkästen weiter ausgestellt. ■



Der neue Williams FW40 existiert bis jetzt nur als Computergrafik. Neu ist der S-Schacht in der Nase

Buemi holt dritten Sieg in Folge



Buemi eilt in der Formel E von Sieg zu Sieg: In Buenos Aires holte er den dritten Sieg in Folge

Sébastien Buemi und Renault e.Dams dominieren die Formel E. Trotz 29 Punkten Vorsprung auf Lucas di Grassi bleibt die Meisterschaft jedoch spannend, da eine Terminkollision den Durchmarsch des Titelverteidigers verhindern könnte.

Von: **Sam Smith**

Die Zahlen belegen die Überlegenheit: Im dritten Saisonrennen der Formel E schnappte sich Sébastien Buemi den dritten Erfolg. Insgesamt verbuchte der Schweizer seinen neunten Triumph in der Elektrorennserie. Saisonübergreifend gewann Buemis Team Renault e.Dams die letzten sechs Rennen. Bei der Hälfte der bislang 24 Läufe der E-Serie, die im September 2014 in ihre erste Saison gestartet war, winkten entweder der ehemalige Formel-1-Pilot oder sein Stallgefährte Nicolas Prost

ganz oben vom Podest. Eine 50-Prozent-Siegesquote: Die Bilanz von Renault ist schlichtweg beeindruckend – zumal die Technik in der Formel E noch immer neu ist für die konkurrierenden Teams und Hersteller, auch nach zweieinhalb Jahren.

Buemi abgebrüht zum Sieg

Nach einer unsinnigen, dreimonatigen Pause reiste die Formel E zum dritten Saisonlauf nach Buenos Aires. Buemi kontrollierte abgebrüht den Großteil des Rennens in Argentinien, das sich über 37 Runden streckte.

Obwohl sich den besten Startplatz ein anderer gesichert hatte: sein größter Rivale Lucas di Grassi. Buemi bekam in der Superpole, dem Quali-Finale der Top 5, keinen optimalen Umlauf zustande, da seine Bremsen blockierten. Der Schaden hielt sich in Grenzen. Der Meisterschaftsführende reihte sich auf der dritten Position ein. Im Vorjahr hatte sich Buemi nach einem verpatzten Qualifying deutlich mehr Arbeit für das Rennen aufgetürmt. Von ganz hinten stürm-

»DAS ZWEITE AUTO ZOG STARK NACH LINKS. ICH MUSSTE MEHR SPIELRAUM LASSEN, DANN WIRST DU ZWANGSLÄUFIG LANGSAMER.«

Sébastien Buemi

te er damals noch auf den zweiten Rang. In der Frühphase der 2017er-Ausgabe des ePrix in Argentinien schluckte der Schweizer zunächst di Grassi, wenig später den kurzzeitig führenden Jean-Éric Vergne, dessen Team Techeetah ebenfalls auf einen Renault-Antriebsstrang setzt.

Nach der eher leichten Fingerübung kontrollierte Buemi den ersten Rennteil abgezockt. Schnell fuhr er einen Fünf-Sekunden-Vorsprung heraus und managte den Abstand zum Feld. Nach dem obligatorischen Auto-

wechsel lief es für den Renault-Mann aber nicht mehr so glatt: Der zweite Einsatzwagen zickte und der Titelverteidiger hatte mit dem Handling zu kämpfen. „Das Auto zog stark nach links“, berichtete Buemi. „Ich musste mehr Spielraum lassen. Und wenn du mehr Spielraum lässt, wirst du zwangsläufig langsamer. Das war nicht einfach.“

Mit Temperaturen von 29 Grad in der Spitze war in Buenos Aires einmal mehr das Hitze-Management der Batterien kritisch. Vielmehr überraschte aber, dass einige Autos im zweiten Teil des Rennens aus der Balance gerieten, weil sie das schmale Arbeitsfenster der Michelin-Reifen nicht trafen. Was besonders auf die beiden Piloten von Renault e.Dams zutraf. „Wir glauben, dass die Schwankungen bei unseren Autos mit den Temperaturen zu tun hatten“, mutmaßte Renault-Technikdirektor Vincent Gaillardot. „Es ist leichter als in der letzten Saison, den neuen Reifen aufzuwärmen. Aber die Empfindlichkeit auf die Lufttemperatur hat einen viel größeren

Einfluss auf die Fahrzeugbalance. Deshalb müssen wir darauf in Zukunft einen noch größeren Schwerpunkt legen.“ Trotzdem konnten Sébastien Buemi die Schwierigkeiten mit dem zweiten Auto nicht von seinem dritten Sieg in Serie abhalten – im Ziel betrug der Abstand auf den Zweitplatzierten Jean-Éric Vergne gute drei Sekunden.

In der Meisterschaft baute Buemi seinen Vorsprung auf Lucas di Grassi auf bereits 29 Zähler aus. Entsprechend gedämpft war die Stimmung im Fahrerlager bei der unterlegenen Konkurrenz. Zu erdrückend ist die Dominanz von Renault e.Dams. Um es auf eine einfache Formel zu bringen: Die Franzosen haben ihren Antriebsstrang so effizient getrimmt, dass Buemi im ersten Teil des Samstagsrennens locker hätte pro Runde eine halbe Sekunde schneller fahren können als die Gegner – wenn er denn gewollt oder gemusst hätte.

Trotzdem besteht weiter Hoffnung, aus etwas kuriosen Grund. Es ist wahrscheinlich, dass Buemi die zwei Läufe in New York im Juli verpassen wird, weil gleichzeitig das WEC-Rennen am Nürburgring steigt. Hier ist Buemi für Toyota im Einsatz. Deshalb muss er gezwungenermaßen einen Vorsprung herausarbeiten, um seinen Titel verteidigen zu können. Pro Lauf können Fahrer in der Formel E bis zu 28 Zähler holen (25 für Sieg, 2 für Pole und 1 für schnellste Rennrunde).

Durchbruch für Techeetah

Für das jüngste Team der Formel E, Techeetah, brachte das Wochenende in Argentinien den ersehnten Durchbruch. Der Rennstall ist im Besitz der chinesischen Kapitalgesellschaft Chinese Media Capital (Übernahme von Aguri), die auch inzwischen Anteile an der Formel E hält.

In den letzten Monaten baute das Team gehörig um und verpflichtete auch den früheren Jaguar- und Red-Bull-Teammanager David Stubbs. Die Änderungen zahlten sich in Südamerika aus: Eigentlich hätte Vergne auf der Pole stehen müssen, doch ein kleiner Fehler kostete ihn die beste Startposition. Platz zwei und 18 Punkte ließen Techeetah später trotzdem jubeln.

Di Grassi erlebte ein gegenteiliges Rennen zu Buemi. Im ersten Auto passten die Balance und das Handling nicht, weshalb der Brasilianer zurückfiel. Um schließlich doch auf dem Podest zu lan-

den, musste sich Lucas di Grassi an Prost vorbeiquetschen. Das Podium stand allerdings auf der Kippe. Die Rennkommissare leiteten gegen di Grassi eine Untersuchung wegen eines Unsafe Release ein. Doch sie ließen Gnade walten, verwurten ihn und brummen dem Team nur eine Geldstrafe von 1500 Euro auf. Leidtragender waren Nelson Piquet, der Champion der ersten Saison, und dessen Rennstall NextEV NIO, die bei dem Vorfall in der Boxengasse beinahe aus dem Rennen gekegelt wurden.

Abt landet in den Punkten

Die deutschen Fahrer reisten mit gemischten Gefühlen aus Buenos Aires ab. Daniel Abt belegte den siebten Rang und sammelte für das Abt-Team wichtige Punkte in der Meisterschaft. Dort liegt man mit 60 zu 111 Zählern aber schon weit hinter e.Dams. Maro Engel erlebte ein durchweg verpatztes Wochenende: Ein Sensorproblem zerstörte ihm das Qualifying, im Rennen ging der Antriebsstrang in seinem Venturi-Renner schon in der Frühphase ein.

Nick Heidfeld schmiss eine Panne beim Pflichtboxenstopp aus den Punkten. Sein Team Mahindra unterlief die Minimalzeit in der Boxengasse. Die Folge: Heidfeld musste einmal langsam durch die Boxen tuckern. Ohne diesen ärgerlichen Patzer hätte der ehemalige F1-Pilot um die sechste Position mitkämpfen können. Heidfeld agierte clever: Er war einer von nur zwei Fahrern, die sich mit schlaudem Energiemanagement eine Extrarunde erarbeiteten, bevor es zum Autowechsel ging – schlussendlich aber umsonst.

Hinter den Kulissen arbeitet die Formel E weiter an ihrer Zukunft. Bis zum 1. Februar mussten Hersteller ihre Pläne und Dossiers über mögliche Antriebs-einheiten für die fünfte Saison der Elektromotorenserie einreichen. Die FIA studiert nun die Pläne. Wie viele Hersteller sich genau beworben haben, ist unklar. Vom Weltverband heißt es nur: „Wir haben einige Arbeit vor uns.“

Es wird erwartet, dass vor März keine Entscheidung darüber getroffen wird, wer seine E-Motoren homologieren darf. Audi soll einer der Hersteller sein, die ihre Pläne an die FIA verschickt haben. Bislang ist der Autokonzern an Abt Schaeffler beteiligt. Audi-Motorsportchef Dieter Gass wollte in Argentinien kein Statement abgeben. ■



Renault-e.dams-Teamchef Alain Prost feiert mit seinem Piloten Buemi



Das Formel-E-Rennen in Buenos Aires war arm an spektakulären Szenen

3. SAISONLAUF FORMEL E IN BUENOS AIRES

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Sébastien Buemi	Renault e.dams	45.45,623 min
2. Jean-Éric Vergne	Techeetah	+2.996 sec
3. Lucas di Grassi	Abt Schaeffler Audi Sport	+6.921 sec
4. Nicolas Prost	Renault e.dams	+8.065 sec
5. Nelson Piquet Jr.	NextEV NIO	+9.770 sec
6. Loïc Duval	Faraday Future Dragon Racing	+35.103 sec
7. Daniel Abt	Abt Schaeffler Audi Sport	+35.801 sec
8. Jérôme D'Ambrosio	Faraday Future Dragon Racing	+36.335 sec
9. Oliver Turvey	NextEV NIO	+37.111 sec
10. José María López	DS Virgin Racing	+38.206 sec

STAND FAHRERWERTUNG

1. Buemi	75
2. Di Grassi	46
3. Prost	36
4. Vergne	22
5. Rosenqvist	20
6. Bird	18
7. Heidfeld	17
8. Abt	14
9. Piquet Jr.	13
10. Turvey	12



STAND TEAMWERTUNG

1. Renault e.dams	111
2. Abt Schaeffler Audi Sport	60
3. Mahindra Racing	37
4. NextEV NIO	25

FORMEL E

FORMEL E

Die Gründe der Oreca-Übermacht



In der Sportwagen-WM stehen 2017 nur LMP2-Wagen von Oreca am Start. Wo liegen die Gründe dafür? Was macht Oreca besser – oder was machen die anderen falsch?

Von: **Andrew Cotton**

Die Überraschung war groß, als ACO und FIA im Februar die Nennliste für die Sportwagen-WM 2017 publizierten: Alle zehn für die volle Saison genannten LMP2-Wagen stammen von Oreca – kein Ligier, kein Dallara und auch kein Riley-Multimatic. ACO und FIA hatten die LMP2-Klasse für 2017 neu aufgesetzt und dabei den Markt reguliert: Nur noch vier Herstel-

ler dürfen LMP2-Chassis anbieten, und im Geltungsbereich des WM-Ausrichters ACO müssen all diese Fahrzeuge mit einem 4,2-Liter-V8-Einheitsmotor von Gibson ausgestattet sein. Diese Maßnahmen sollten vor allem die Kosten in Zaum halten.

Nur in der amerikanischen IMSA-Serie gilt eine Ausnahme: Dort können sich Autohersteller in der Prototypenklasse direkt engagieren und auf Basis der europäischen LMP2-Chassis einen Daytona Prototype International (DPI) homologieren und eigene Motoren einsetzen. Beim Saisonstart der IMSA-Serie waren drei der vier Chassis-Hersteller in der DPI-Klasse vertreten: Dallara lieferte die Basis für den Cadillac-DPI, Mazda hatte mit Multimatic-Riley zusammengespannt und Ligier lieferte die technische Ba-

sis für den Nissan-DPI. Und was fällt auf? Richtig, nur Oreca hatte mit seinem neuen Modell 07 keinen Hersteller für ein US-Programm gefunden. Damit haben wir auch die erste Erklärung, warum Oreca in der Sportwagen-WM so stark ist – denn nur Oreca hat sich voll auf die LMP2-Entwicklung konzentriert.

DPI als große Ablenkung?

„Es wäre für uns schwierig bis unmöglich gewesen, neben dem LMP2-Auto parallel noch ein DPI-Auto für einen Hersteller in der IMSA-Serie zu entwickeln“, so Oreca-Chef Hugues de Chaunac. „Unsere Priorität bestand darin, für 2017 erst das LMP2-Geschäft ans Laufen zu bringen.“

Die LMP2-Marktgegner Ligier, Dallara und Multimatic-Riley wählten eine andere Strategie:

NUR ORECA HAT SICH FÜR 2017 VOLL AUF DIE ENTWICKLUNG DES LMP2-AUTOS KONZENTRIERT.

Ligier galt als Kandidat für das Bentley-DPI-Projekt, das dem VW-Dieseltgate zum Opfer fiel. Daher sattelte man kurzfristig um und verbündete sich mit Nissan, folglich wurde das Auto sehr spät fertig – die US-Einsatzteams erhielten ihre Fahrzeuge überhaupt erst am 21. Dezember.

Dallara begann sein DPI-Projekt mit Cadillac zwar viel früher, sodass sie theoretisch Kunden in der Sportwagen-WM hätten be-



den, dazu stehen nur sechs Läufe im Kalender. In Summe liegen die Kosten für einen LMP2-Einsatz somit nur bei der Hälfte im Vergleich zur Sportwagen-WM.

Ein WM-Programm aufzusetzen, erfordert somit völlig andere Strukturen und Ressourcen. Man kann es als Zufall werten, dass Oreca einen stärkeren Zugang zu finanzstarken Teams hat als die drei LMP2-Gegner Ligier, Dallara und Multimatic-Riley. Aber das wiederum erklärt, warum so viele Oreca-LMP2 in der Sportwagen-WM genannt sind.

Oreca mit starken Kunden

Zu diesen finanzstarken Teams zählt zum Beispiel die Rebellion-Truppe, die mit einem Oreca-07-LMP2 in Daytona am Start stand. Zwar pausiert die Mannschaft 2017 in der WM, gilt aber als Anwärter für eine Rückkehr 2018 – dann aber vermutlich wieder mit einem LMP1-Auto und ebenfalls vermutlich in Kooperation mit Oreca. Auch das Manor-Team setzt seit geraumer Zeit auf Oreca, die Briten fahren 2017 unter chinesischer Bewerbung mit zwei Oreca in der Weltmeisterschaft. Bei G-Drive gibt es sogar direkte Verflechtungen des Managements mit Oreca, auch Signatech zählt zu den langjährigen Oreca-Kunden, allerdings umgebrandet als Alpine A470-LMP2.

Will sagen: Nahezu alle großen WM-Teams arbeiten seit Jahren eng mit Oreca zusammen – und setzen folglich auch 2017 wieder auf die Produkte des in Signes ansässigen LMP2-Konstruktors. Die wenigen Teams, die auf WM-Ebene in der Vergangenheit andere Chassis verwendeten – etwa ESM, RGR Sport by Morand, Strakka Racing oder SMP Racing –, setzen in der Saison 2017 aus unterschiedlichen Gründen aus.

„Wir werden 2017 definitiv nicht in der WM vertreten sein“, räumt Onroak-Boss Jacques Ni-

colet ein, der für das Ligier-Chassis verantwortlich zeichnet. „Wir haben zwölf LMP2-Autos für die neue Saison verkaufen können, aber überwiegend nur an ELMS-Teams. Die WM ist für unsere Kundenteams schlicht und einfach viel zu teuer.“

Die WM-Teams gehen davon aus, dass die Einsatzkosten pro LMP2-Fahrzeug und Saison von bisher 3,2 auf jetzt 3,7 Millionen Euro ansteigen werden, was wesentlich mit dem Neuzugang der Autos, dem neuen Motor und dem höheren Testaufwand zu tun hat, um sich mit der neuen Technik und vor allem mit der Einheitselektronik von Cosworth vertraut zu machen.

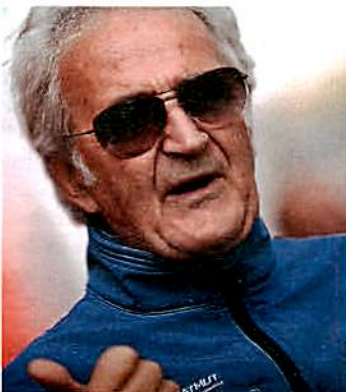
Selbst WM-Boss Gérard Neveu gibt zu: „Wir müssen aufpassen, dass die Kosten in der LMP2-Klasse unter Kontrolle bleiben. Wir haben festgestellt, dass die Einsatzkosten im ersten Jahr steigen werden und dass die Teams mehr in Performance-Tests investieren. Darauf werden wir wohl über das Reglement reagieren müssen.“

LMP2: Performance-Frage

Dazu warten einige Teams auch noch ab, welches Chassis denn nun die beste Performance bieten wird, denn bisher hat es noch keine direkten Vergleiche gegeben. „Bevor ich zwei Millionen Euro für Chassis, Motoren und Ersatzteile investiere, will ich erst mal wissen, wer das beste Auto gebaut hat“, sagt ein LMP2-Teamchef. Folglich haben die großen LMP2-Teams für 2017 unisono auf die sichere Lösung gesetzt – auf Oreca: In Le Mans werden 15 der 25 LMP2-Autos von Oreca kommen! Hugues de Chaunac nennt weitere Gründe für die Oreca-Übermacht: „Unsere Kunden schätzten erstens den guten Service an der Strecke, und zweitens wissen sie, dass wir niemals ein Team bevorzugen – das erklärt auch die hohe Loyalität der Teams.“ ■

»UNSERE KUNDEN SCHÄTZEN AN ORECA DEN GUTEN SERVICE – UND SIE WISSEN AUCH, DASS WIR NIEMALS EIN TEAM BEVORZUGEN.«

Oreca-Boss Hugues de Chaunac



SUTTON

liefern können. Doch erst sprang das französische ART-Team ab, dann scheiterte der Last-Minute-Versuch, in der Sportwagen-WM mit Greaves Motorsport zusammenzuspannen.

Völlig anders die Lage bei Riley-Multimatic: Multimatic-Boss Larry Holt wollte eigentlich gar kein LMP2-Auto bauen: „Mazda wollte unbedingt mit uns zusammen ein DPI-Auto entwickeln, doch dafür braucht man als Basis ein LMP2-Auto – aber aus meiner Sicht gibt es in der neuen LMP2-Klasse kein nachhaltiges Business-Modell. Aber Bill Riley wollte es machen, am Ende haben wir zusammengespannt und es dann durchgezogen – aber mit Fokus auf DPI, nicht auf LMP2.“

Das große Interesse von drei LMP2-Konstrukteuren, mit einem Hersteller auf den DPI-Zug

aufzuspringen, ist gut erklärbar, denn die Autohersteller finanzieren dann natürlich einen Teil der Entwicklungskosten für das neue LMP2-Auto mit.

LMP2-Monokultur in WM

Die Kostenstruktur in der Sportwagen-WM ist ein weiterer Grund, warum Oreca dort dominiert, wie ein Blick in andere Championate belegt: In der European Le Mans Series (ELMS) bilden die neuen LMP2 die Gesamtsiegerklasse, dort findet sich ein besserer Marken-Mix als in der WM. Hier werden vier LMP2 von Dallara, drei von Oreca und fünf von Ligier am Start stehen. Doch in der ELMS tun sich die Teams mit der Finanzierung über wohlhabende Gentleman-Fahrer deutlich leichter: Die Renndistanzen betragen nur maximal vier Stun-



BMW-Sportchef Jens Marquardt über die neuen Strukturen bei BMW Motorsport, die gestiegenen Anforderungen durch neue Rennprojekte und die Zukunftsplanungen zu den Themen GTE und GT3.

Von: **Marcus Schurig**

Wie hat sich BMW Motorsport für die zusätzlichen Programme aufgestellt?

Wir hatten schon im Frühjahr 2016 unsere internen Strukturen neu aufgesetzt und die Technikbereiche neu fokussiert. Der Einsatzbereich war bereits sehr gut aufgestellt. Als uns der BMW-Vorstand im Sommer 2016 den Auftrag für unser breiter aufgestelltes Motorsportprogramm gegeben hat, haben wir für den Herbst weitere Umstellungen vorgenommen, um die Aufgabenstellungen umsetzen zu können. Diese Maßnahmen wurden erforderlich, weil wir statt bisher zwei große Rennprogramme – DTM und IMSA – ab 2018 zusätzlich mit dem Engagement in der GTE-Pro-Klasse der Sportwagen-WM und dem Formel-E-Einsatz vier große Einsatzgebiete haben.

Wie weit sind Sie beim Aufsetzen des GTE-Programms für 2018?

Im ersten Schritt muss man das Okay vom ACO für das Fahrzeugkonzept einholen, das wir uns vorgenommen haben. Das ist mittlerweile auf einem guten Weg.

Das GTE-Auto muss im September 2017 für den Ladoux-Test fertig sein, korrekt?

Das ist richtig, deshalb sind wir intensiv an dem Thema dran und haben uns mit ACO und FIA sehr gut abgestimmt. Der Motor ist Ende Januar zum ersten Mal auf dem Prüfstand in München gelaufen, weil wir auch hier klare

»HEUTE BRINGT FAST JEDER PLAYER EINEN SUPERSPORTWAGEN IN DER GTE-KLASSE AN DEN START.«

BMW-Sportchef Jens Marquardt

„Der GTE-Motor läuft seit Januar auf dem Prüfstand“

Effizienz- und Leistungsziele hatten, die nur mit einem entsprechenden zeitlichen Vorlauf umzusetzen sind.

Bildet die GTE-Plattform jetzt sozusagen die internationale Basis, die über die DTM nie erreicht wurde?

Das GTE-Auto ist eine von mehreren internationalen Plattformen. Wir hatten ja auch schon mal ein voll homologiertes GT2-Auto mit dem M3, das auch in Le Mans fuhr – an diesen Punkt knüpft das neue GTE-Projekt an. Was den GT-Sport betrifft, wäre ich sehr erfreut, wenn wir über die Konvergenzgespräche eine weitere Vereinheitlichung im GT-Sport erzielen könnten, das wäre wichtig für die Zukunft.

Wenn der GT-Sport so toll ist, warum ersetzt man dann nicht die DTM-Fahrzeuge durch die GT-Autos?

Es gibt ja mit dem GT Masters bereits eine tolle GT3-Bühne für den Kundensport, aber man braucht auch eine geschickte Abstufung. Ich finde nach wie vor, dass die DTM-Autos superspektakuläre Rennwagen sind, dazu hat die Serie viele Ziele erreicht. Ich bin aber ehrlich: nicht alle Ziele, und dazu zählt die Internationalisierung. Aber man muss an all diesen Themen konsequent weiterarbeiten, dann kann man in fünf Jahren sehen, wo man letztlich steht oder herauskommt.

Viele Fachleute sehen den Ford GT als Sündenfall in der GTE-Klasse, weil er ein Prototyp ist und die Messlatte im Sport verschiebt. Wie sehen Sie die Lage?

Da muss man sich die Frage vorlegen, was heute überhaupt noch ein GT-Auto ist? Die meisten GT-Autos sind keine klassischen Gran Turismo mehr – also Zwei-plus-zwei-Sitzer, Reisewagen mit Luxus für die Langstrecke. Wir sind in einer Situation angekommen, wo fast jeder Player einen Supersportwagen in der GTE-Klasse an den Start bringt. Ich habe auch die Sorge, dass diese Entwicklung nicht ungefährlich

ist, wir hatten ja ein ähnliches Beispiel mit dem Maserati MC12 in der GT1-Klasse. Es ist Aufgabe der FIA, hier Grenzen zu setzen, zum Beispiel bei der Frage, welche Stückzahl noch als eine Serienproduktion zu werten ist.

Muss man bei der Homologation eines GTE-Autos deshalb jetzt Waiver fordern?

Eigentlich will man ein GT-Auto ohne Waiver bauen. Wir haben nicht vor, uns 30 Waiver abzuholen. Wir hoffen, dass wir beim neuen GTE-Auto mit drei Wavern auskommen – aber selbst so ist es schwierig, gegen Autos anzutreten, die in ihrer Basis als Rennautos konzipiert wurden.

»WIR WERDEN SPÄTESTENS IN ZWEI JAHREN DEN GT3-NACHFOLGER AUF DEN MARKT BRINGEN.«

BMW-Sportchef Jens Marquardt

Wie stellen Sie das neue GTE-Projekt in der Sportwagen-WM operativ auf?

Da haben sich die letzten Bausteine erst relativ spät in der letzten Saison ergeben, genauer im November, als wir unsere Aufstellung für die DTM im Jahr 2018 festgelegt haben. Der ursprüngliche Plan für die DTM bestand ja eigentlich darin, drei Teams mit jeweils zwei Autos einzusetzen, jetzt werden wir mit zwei Teams und jeweils drei Autos antreten, um die Steuerungseffizienz zu erhöhen.

Und die Folge war, dass ein DTM-Team in die WEC geht?

Richtig, damit kann sich unser zukünftiges WM-Team MTEK schon in diesem Jahr voll auf den Einsatz für 2018 vorbereiten und einarbeiten, denn für MTEK ist das Thema GT-Sport ja auch komplettes Neuland. Und dafür müssen teaminterne Prozesse neu aufgesetzt werden, wie auch die ganze logistische Seite.



Das neue GTE-Auto von BMW debütiert 2018 beim 24h-Rennen in Daytona

Viele im GT-Fahrerlager fragen sich, warum BMW nicht das Schnitzer-Team in die WEC schickt?

Wir haben uns am Ende aller Tage für MTEK entschieden, weil wir uns mit Schnitzer überlegt haben, dass wir natürlich auch bei den großen Klassikern im GT-Sport wie in Spa oder am Nürburgring erfolgreich sein wollen. Und Schnitzer hat eben auch auf der Nordschleife viele Erfolge für BMW errungen, dazu mussten wir den Verlust des Marc VDS Teams kompensieren. Als weiterer Faktor kamen die Optimierungsprozesse in der DTM dazu, wo sich erst spät herausstellte, dass eine Lösung mit zwei Einsatzteams für uns die beste Variante für die Zukunft war.

Neben DTM, Formel E und GTE spielt auch das GT3-Thema bei BMW wieder eine zentrale Rolle, oder?

Ich glaube extrem fest an eine starke Zukunft des GT-Themas, und wir werden spätestens in zwei Jahren einen Nachfolger des GT3-Autos auf den Markt bringen – und dafür brauchen wir ein starkes Entwicklungsteam wie eben Schnitzer Motorsport. Wenn ich auf unsere BMW-GT3-Historie zurückblicke, dann war der Z4 damals unter komplett anderen Vorzeichen entwickelt worden, und es hat einige Zeit gebraucht, bis er ausgereift war. Der M6 war bereits eine komplett andere Welt und damit ein gro-

ßer Schritt – aber immer noch nicht optimal. Deswegen schauen wir nach vorne und sagen: Der M6 GT3 bekommt einen Nachfolger, und an dem Thema müssen wir mit großem Fokus arbeiten.

Noch mal konkret gefragt: Wann genau kommt der Nachfolger des M6 GT3?

Das aktuelle GT3-Auto ist 2016 auf den Markt gekommen, dieser Zyklus läuft bis 2018/2019. Da wir planen, das GTE-Auto ab 2018 einzusetzen, würde es vom Timing her passen, das neue GT3-Auto ab 2019 einzusetzen. Damit hätten wir auch die Entwicklung der beiden GT-Rennfahrzeuge zeitlich gut entzerrt.

Gibt es eine Modellentscheidung für das GT3-Projekt?

Ich kenne das interne Kürzel des Fahrzeugs – aber ich verrate es natürlich noch nicht.

Gilt die BMW-Regel noch, dass M3 und M4 für das Thema DTM reserviert sind?

Nein, diese Regel gilt nicht mehr.

Können Sie einen M4 GT3 ausschließen?

Wenn man die Anforderungen an die Maximalleistung im GT3-Sport mit 600 PS ansetzt, wird es mit dem Reihensechszylinder eng. Ergo braucht man den V8-Turbomotor, den müsste man dann in den M4 integrieren – das würde nur Konfusionen auf der Produktseite erzeugen. ■

Langstreckenmeisterschaft (VLN)

Die wichtigsten VLN-News



In der Nordschleifen-Saison 2017 sind einige Änderungen zu beachten

Am 18. März beginnt die Nordschleifen-Saison mit den Test- und Einstellfahrten der Langstreckenmeisterschaft (VLN). Wir fassen die letzten News und die Regeländerungen für 2017 zusammen.

Von: **Bianca Leppert**

Die Fans scharren genauso mit den Hufen wie Fahrer und Teams: Mitte März startet wieder die Nordschleifen-Saison. Welche Änderungen gibt es im Vergleich zum Vorjahr?

Exoten: Ferrari und Renault

In der vergangenen Saison experimentierten einige Teams mit anderen Herstellern. Dazu gehörte auch das Wochenspiegel-Team um Georg Weiss. Für einen Lauf sattelte man vom Porsche 911 GT3 R auf den Ferrari 488 von Rinaldi Racing um – mit bleibendem Eindruck. In der kommenden Saison dürfen sich die Fans auf mehrere Auftritte des italienischen GT3-Renners auf der Nordschleife freuen. Neben dem Ferrari 488 soll ein weiterer Exot am Nürburgring zum Stammgast

werden: Man munkelt, es gäbe gute Chancen, einen Renault R.S.01 in der SP-X-Klasse zu sehen.

Die GT3-Neuerungen

Über die neuen Aero- und Reifenregelungen hatten wir bereits berichtet. Gleiches gilt für die neue Zusammensetzung des BoP-Ausschusses. Inzwischen steht fest, wer der DMSB-Vertreter in dem Trio um Norbert Kreyer wird: Hendrik Westerhoff, fester Mitarbeiter in der DMSB-Technikabteilung. Als Vertreter des Veranstalters ist Rennleiter Walter Hornung im Gespräch – die finale Entscheidung steht noch aus.

GT3: Mit Amateurwertung

Die Diskussion um die Werksteams in der SP9 ist ein Dauerbrenner. Viele Amateurfahrer fühlten sich in dieser Umgebung nicht mehr wohl. Nun sollen sie einen neuen Anreiz bekommen, in der Top-Klasse mitzumischen: In Zukunft gibt es eine Profi-, eine Pro-Am- und eine Gentlemen-Wertung. Die Kategorisierung richtet sich nach der Fahrereinstufung gemäß FIA-Liste.

Anpassung des Nenngelds

Entsprechend der neuen Wertung in der GT3-Klasse ergibt sich

eine neue Nenngeld-Struktur. So sind für ein Pro-Auto je Lauf 4500 Euro fällig, für ein Pro-Am-Auto 3500 Euro. Das war auch der bisherige Satz in der SP9-Klasse. Für Gentlemen-Autos ergibt sich mit 3000 Euro jetzt eine Vergünstigung. Auch in den kleineren Klassen V1 bis V4, VT1 und VT2, H2 und TMG GT 86 Cup sinkt das Nenngeld: Pro Lauf werden nur noch 500 statt 600 Euro fällig.

TCR/GT4: Einheitsreifen

Die neue TCR-Kategorie und die GT4 (SP10) sehen viele als die heimlichen Thronfolger der GT3-Bomber. Damit die Performance in diesen Klassen nicht ausufert, will man schon jetzt vorbereitet sein. So werden in der GT4 beispielsweise keine Platin-Fahrer erlaubt sein. Dazu gibt es in beiden Klassen einen vorgeschriebenen Einheitsreifen.

Mehr Sicherheit in der Boxengasse

Es gehört zu den Markenzeichen der VLN, dass die Zuschauer den Teams bei ihrer Arbeit über die Schulter schauen können. Jedoch wird immer wieder über die Risiken debattiert. Zuletzt sorgte der Feuerunfall beim Betanken des Lexus RC-F von Farnbacher Ra-

cing für Aufsehen. In Zukunft sollen bestehende Regeln wie das Aufhalten hinter der roten Linie in der Box noch strenger kontrolliert werden. Die Tankkannen, die ebenfalls als Sicherheitsmanko gelten, sollen abgeschafft werden. Stattdessen soll ein neues Verschlusssystem zum Einsatz kommen. Auch über Mindeststandzeiten für andere Klassen neben der GT3-Kategorie wird diskutiert.

Konsequenter Strafen

Zwischenfälle auf der Strecke will man noch intensiver untersuchen. Dabei sollen in Zukunft auch Strafen nach dem Rennen ausgesprochen werden können. Zur Beurteilung will man ein Gremium aus einem Vertreter des Veranstalters, Rennstreckenbetreibers und DMSB sowie einem Fahrervertreter bilden.

Kürzere Saison

Statt aus zehn Terminen besteht der neue VLN-Kalender nur noch aus neun Rennen. Der Grund: Die Veranstaltergemeinschaft VLN besteht nur noch aus neun Gesellschaftern. Für kleinere private Teams sinken mit weniger Rennen die Kosten, von Vermieterteams sind jedoch auch kritische Stimmen zu hören. ■



GT-Sport

Lucas di Grassi mit GT-Programm bei Audi?

Lucas di Grassi fuhr bisher für Audi in der LMP1-Klasse der Sportwagen-WM sowie für das Abt-Team in der Formel E. Jetzt könnte der Brasilianer zusätzlich noch als Audi-Werksfahrer bei GT-Rennen zum Einsatz kommen.

Audi-Sportchef Dieter Gass bestätigte gegenüber Motorsport aktuell im Rahmen des Formel-E-Rennens in Buenos Aires, dass die Bayern nach dem Rückzug aus der LMP1-Klasse den Brasilianer künftig auch gerne im GT-Sport einsetzen würden: „Bisher hatte Lucas di Grassi zwei Verträge, einen für die LMP1 in der Sportwagen-WM, einen zweiten beim Abt-Team für die Formel E. Jetzt versuchen wir,

diese beiden Verträge zusammenzuführen und wollen ihm auch die Chance geben, weitere Rennen neben der Formel E zu bestreiten“, so Gass.

Im Fokus stehen dabei besonders Einsätze im GT-Sport, etwa ein möglicher Einsatz in Macau: „Wir wissen aus der Vergangenheit, dass Lucas di Grassi in Macau immer besonders stark war, daher würden wir ihn gerne beim GT3-Weltcup-Finale am Perlflossdelta einsetzen.“

Einem Einsatz von di Grassi in Le Mans will Audi nicht im Wege stehen: „Wie in anderen Fällen, beispielsweise bei Marcel Fässler oder Mike Rockenfeller, können wir in solchen Fällen eine Ausnahme genehmigung erteilen“, so Gass. Marcel Fässler und Mike Rockenfeller führen bereits mehrmals GT-Rennen für das Corvette-Werksteam. ■ SAS

GT-Sport

Porsche bestätigt den Wechsel von Bruni

Seit Monaten spekulieren Insider über einen möglichen Wechsel des Ferrari-GT-Stars Gianmaria Bruni zu Porsche. Jetzt haben die Schwaben den spektakulären Neuzugang bestätigt.

Der Verpflichtung war ein langes Tauziehen zwischen Porsche und Ferrari über die Vertragssituation von Gianmaria Bruni vorausgegangen: Bruni hatte bereits vor knapp zwei Jahren ein Porsche-

Angebot vorliegen, es aber damals abgelehnt und stattdessen einen mehrjährigen Kontrakt mit der italienischen Sportwagenmarke abgeschlossen. Nachdem Porsche beim GT-Werkskader für 2017 die Abgänge von Nick Tandy und Earl Bamber in Richtung Porsche LMP1 zu verkräften hatte, begab man sich auf die Suche nach möglichem Ersatz – und klopfte abermals bei Bruni an.

Jetzt hat man sich auf eine vorzeitige Vertragsauflösung mit Ferrari geeinigt, allerdings darf Bruni erst ab Juli für Porsche in der IMSA-Serie starten. ■ MCS

GT3-Sport

Nissan entwickelt ein neues GT3-Rennauto

Nissan bleibt auch in Zukunft dem GT3-Sport treu und entwickelt auf Basis des aktuellen R35-Straßenautos ein komplett neues GT3-Rennauto. Das Debüt erfolgt 2018.

Neuere GT3-Rennautos werden normalerweise nur dann entwickelt, wenn auch ein Modellwechsel ansteht. Nicht so bei Nissan: Die Japaner haben offiziell gemacht, dass sie in diesem Jahr auf Basis des aktuellen Nissan GT-R ein neues

GT3-Rennauto entwickeln werden. Nismo-Präsident Takao Katagiri nennt indirekt den sich immer weiter verschärfenden Wettbewerbsdruck im GT3-Sport als Grund für die Neuentwicklung: „Wir müssen zusehen, dass unserer Kundenteams mit dem neuen GT-R Nismo GT3 gegen die starke Konkurrenz bestehen können“, so Katagiri.

Das jetzt anlaufende Entwicklungsprogramm für den GT3-Renner wird auf der Fahrerseite von einem alten Bekannten betreut: Michael Krumm wird zusammen mit Masataka Yanagida die Testarbeit erledigen. ■ MCS

87. Internationaler **Auto-Salon** und Zubehör
9.-19. März 2017
 Genf

GENEVA INTERNATIONAL MOTOR SHOW

www.gims.swiss #GimsSwiss

CO 2 TIEFER LEGEN SBB CFF FFS



**Bei Toyota war schon
immer vieles möglich**



Mit dem Sieg eines kleinen Corolla begann 1975 in Finnland die Erfolgsgeschichte

MCKLEIN



Der Yaris WRC ist der erste siegreiche Toyota seit Herbst 1999

Kaum ist Toyota in die Rallye-WM zurückgekehrt, dürfen sie wieder jubeln. Werkspilot Jari-Matti Latvala gewinnt die Rallye Schweden und bestätigt: Skandinavier spielten im japanischen Werksteam seit jeher eine federführende Rolle.

Von: **Reiner Kuhn**

So groß wie eine Celica-Felge soll die Torte gewesen sein, welche die Toyota-Manager auftischen, als Ove Andersson bei der RAC Rally 1972 neben Gesamtrang neun den unerwarteten Klassensieg feierte. Gleich bei seinem ersten Einsatz im unterlegenen Celica TA22 Coupé verblies der Schwede unter anderem die Datsun-Werksmannschaft mit Rauno Aaltonen oder Shekhar Metha.

Für Toyota war es der zweite Auftritt, nachdem man im Januar 1970 bei der Rallye Monte Carlo erstmals in Erscheinung trat, als der 1968er-Monte-Sieger Vic Elford seinen Corona Mk 2 ebenso mit defekter Technik abstellen musste wie sein südafrikanischer Teamkollege Jan Hettema. Vergessen, denn mit Ove Andersson war nun jener Tausendsassa an Bord, der nicht nur eine Rallye Monte Carlo gewinnen, sondern auch ein Team aufbauen konnte. Die Chemie zwischen dem Schweden und den Japanern stimmte. Hatte der Mann aus

Uppsala zwar parallel noch mit Alpine, Fiat und Peugeot angebandelt, entschied er sich letztlich für eine Zukunft mit Toyota.

1974 zog Andersson, der in Personalunion als Fahrer, Technik- und Teamchef agierte, mit seiner Truppe aus dem schwedischen Täppudden nach Brüssel in ein größeres und moderneres Domizil und firmierte fortan als Toyota Team Europe (TTE). Neben der Celica setzt man auch auf das leichtere und kürzere Kompaktmodell Corolla. Offensichtlich die bessere Alternative, wie 1975 Platz drei in Portugal und Hannu Mikkolas Gesamtsieg bei der 1000-Seen-Rallye zeigte.

Auf Drängen der Japaner musste die nächsten zwanzig Jahre wieder die in ihren Augen sportlichere Celica zum Einsatz kommen. Der Typ RA20 brachte 1976 und 1977 vier Podestplätze. Gleiches schaffte das 1979 eingeführte Nachfolgemodell RA40. Bei der Rallye Elfenbeinküste 1979 rückten die Werkswagen letztmals mit belgischem Kennzeichen aus, im Frühjahr 1980 fand TTE ein neues Zuhause in Köln-Marsdorf. Zum Jahresende hängte Andersson seinen Helm an den Nagel und konzentrierte sich auf die Teamleitung. Bei der Rallye Neuseeland 1982 brachte der Typ RA63 den langersehten ersten Sieg mit der Celica.

Dann kam die Gruppe B, Audi mit dem Quattro, und auch die Konkurrenz von Lancia und Peugeot legte nach. „Ich habe um Allradantrieb gebeten, und das hier habe ich bekommen“, wurde Andersson bei der offiziellen Prä-

sentation der heckgetriebenen Celica Twincam Turbo zitiert. Eigentlich war der Gruppe-B-Toyota chancenlos – hätte es nicht einen Kontinent gegeben, auf dem die Uhren ein wenig anders tickten. Die Celica war robust, servicefreundlich und dank der 400-Turbo-PS auch schnell, wenn ihr nicht allzu viele Kurven im Weg waren. Prompt avancierte Toyota in Kenia und an der Elfenbeinküste zum unangefochtenen „König von Afrika“. Sechs Starts, sechs Siege – so die Afrika-Bilanz von TTE von 1983 bis 1986.

Gedanklich hatte sich Andersson schon der ab 1988 geplanten Prototypen-Formel Gruppe S zugewandt. Nur 20 Fahrzeuge waren zur Homologation nötig, das überzeugte auch die sparsamen Japaner, einen Prototyp auf Basis des MR-2 zu entwickeln. Doch ein Test in Schottland blieb die einzige Ausfahrt des schwarzen Mittelmotor-Allraders, bevor die Gruppe S Ende 1986 nach schweren Unfällen in der Gruppe B gleich mitbeerdigt wurde.

Geheimsache ST165

Für die neue Gruppe A gab es mit dem übergewichtigen Supra zunächst nur eine Notlösung. Hinter verschlossenen Türen entstand unter der Leitung des von Opel abgeworbenen Karl-Heinz Goldstein die Celica GT-Four (ST165). Dank revolutionärem Xtrac-Getriebe und hydraulischem Mitteldifferenzial der einzig ernsthafte Konkurrent zum dominierenden Lancia Delta. Nach dem Debüt auf Korsika 1988 feierte TTE 1989 bis 1991



Der Rallye-Profi Ove Andersson baute 1972 Toyotas Sportabteilung auf

damit insgesamt 13 WM-Siege – einer davon mit Armin Schwarz am Steuer – und Carlos Sainz 1990 den Weltmeistertitel. Es war der erste Titel, der nicht an einen europäischen Hersteller ging. Noch erfolgreicher war die folgende Celica Turbo 4WD (ST185): 16 Siege von 1992 bis 1994 wurden gekrönt von den Fahrer-Titeln von Carlos Sainz, Juha Kankkunen und Didier Auriol. Zudem räumte die mittlerweile zur Toyota Motorsport GmbH umbenannte Werksmannschaft zwei Hersteller-Titel ab.

Aus dem 20-köpfigen Familienbetrieb war längst ein Imperium geworden, für das 350 Mitarbeiter arbeiteten. Mit der Celica GT-Four (ST205) endete die Erfolgsschicht jäh. Denn als die FIA den Luftmengenbegrenzer von 38 mm auf 34 mm Durchmesser reduzierte, und Toyota seines

! Zwischen 1973 und 1999 fuhren Toyota-Piloten 144-mal aufs Podium, davon 43-mal ganz nach oben. Alles gekrönt von vier Fahrer- (Sainz 1990, '92; Kankkunen '93; Auriol '94) und drei Markentiteln (1993, '94, '99). Nun legte Latvala mit Rang zwei und einem Sieg nach.



Tommi Mäkinen tritt in die Fußstapfen von Ove Andersson

Leistungsvorteils im Motorenbereich beraubt wurde, bediente man sich wie schon beim WM-Sieg 1982 in Neuseeland verbotener Mittel. Hatte TTE damals den Motor für eine bessere Gewichtsverteilung regelwidrig nach hinten versetzt, entdeckten die FIA-Kontrolleure einen Mechanismus, der den Begrenzer umging und 25 Prozent mehr Luft in den Motor ließ als erlaubt. Toyota wurden für 1995 alle Punkte aberkannt und TMG für 1996 in der WM gesperrt. Der Tiefpunkt.

Neuanfang mit WRC

Doch schon bei der Rallye Finnland 1997 brachte Toyota auf Basis der kompakteren Corolla ein neues World Rally Car an den Start. Das mit Joystick-Schaltung und aktiven Differenzialen ausgerüstete WRC hätte 1998 auch beide Titel eingefahren, wenn beim WM-Finale in Großbritannien nicht 300 Meter vor dem Ziel der letzten Prüfung der Motor bei Carlos Sainz in Rauch aufgegangen wäre. Immerhin reichte es ein Jahr später noch zum Markentitel, bevor sich die Japaner aus der Rallye-WM verabschiedeten und in der Formel 1 und Le Mans versuchten, aber nicht an die Rallye-Erfolge anknüpfen konnten.

2013 sah sich eine TMG-Abordnung bei der Rallye Deutschland um. 2014 besuchte Firmenpräsident und Rallyefan Akio Toyoda die Rallye Finnland und machte keinen Hehl daraus, dass Toyota in die Rallye-WM zurückkehren sollte. Wenige Monate später verkündete der Konzernlenker den Wiedereinstieg für 2017. Doch nicht mit der Toyota Motorsport GmbH, sondern mit einem neuformierten Team unter der Leitung seines früheren Driftlehrers Tommi Mäkinen.

Wie schon bei Ove Andersson, sollte es mit dem viermaligen Weltmeister ein ehemaliger Weltklassepilot richten. Weitere Parallele: Ähnlich wie in den 1970er-Jahren ist das Toyota-Werksteam auch diesmal im Norden zu Hause. Das mittelfinische Puuppola, unweit dem Rallye-Mekka Jyväskylä, scheint aber der ideale Nährboden für Erfolge. Nach Rang zwei bei der Premiere des Yaris WRC in Monte Carlo und 44 Jahre nach dem ersten Toyota-Erfolg durch den Finnen Hannu Mikkola fuhr Landsmann Jari-Matti Latvala in Schweden zu WM-Sieg Nummer 44. Toyota gilt wieder als Titelanwärter. ■

TOYOTA-MEILENSTEINE



Der speziell für Afrika präparierte Celica TC Turbo aus der Gruppe-B-Ära war das erste echte Erfolgsmodell. Er siegte je drei Mal bei der Safari-Rallye und der Bandama



Für die eigentlich ab 1987 geplante Gruppe S entwickelte TTE einen MR2 mit Allradantrieb, der nie kam. Das Reglement trat nie in Kraft, es blieben zwei Prototypen



Im Gruppe-A-Zeitalter ab 1987 entwickelte Toyota den 13-mal siegreichen Celica GT4. Mit dem Fahrertitel brach Carlos Sainz 1990 erstmals die Lancia-Dominanz



Der Nachfolger Celica Turbo 4WD war ab 1992 mit 16 Siegen, zwei Marken- und drei Fahrertiteln durch Sainz, Juha Kankkunen und Didier Auriol das erfolgreichste Modell



Der für das WRC-Reglement 1997 gebaute Corolla gewann 1999 die Marken-WM, wurde aber berühmt, als Sainz durch einen Motorschaden im Finale 1998 die Fahrer-WM verlor

Rallye-WM

FIA-Plan: Mehr WM-Läufe, kürzere Rallyes

Kaum hat die FIA die Regeln für die „Shakedown“ genannte Test-WP geändert, sickert durch, dass der Weltverband weit-aus Größeres plant. Das mittelfristige Ziel: Mehr WM-Läufe mit kürzeren Veranstaltungen!

Von: **Reiner Kuhn**

Ab dieser Saison müssen die Prioritätsfahrer auf der „Shakedown“ genannten Test-Prüfung vor jedem WM-Lauf mindestens drei Durchfahrten absolvieren. Doch weil die dabei genutzten Pneus zum streng limitierten Reifenkontingent der Rallye zählen, verzichten die Fahrer auf volle Fahrt und schonen ihre wertvollen Gummis für den Wettbewerb. Nur mit einem zusätzlichen Reifensatz würde das Abschlussstraining Sinn machen, sind sich Aktive und Beobachter einig.

Doch dies lehnt FIA-Rallye-Direktor Jarmo Mahonen ab. „Unser Ziel ist es, die Kosten wei-

ter zu senken. Und dies ist ein Ansatz dazu“, sagt der Finne und erklärt: „Die Werksteams haben über 50 Testtage pro Saison und nutzen diese vor nahezu jeder Rallye. Aus meiner Sicht könnte man also auf den Shakedown komplett verzichten.“ Dann lässt er die Katze aus dem Sack: „Dies wäre nämlich eine von mehreren Möglichkeiten, um den Zeitplan einer WM-Rallye zu straffen. Denn nur mit kürzeren Veranstaltungen kann die WM expandieren.“ – Die Rallye-WM auf den Spuren der Formel 1.

Flucht nach vorne

FIA und Promoter peilen zwar weiterhin neue Überseeläufe an, wollen aber scheinbar auf dem wichtigsten Kontinent keine großen Abstriche mehr machen und, anders als ursprünglich angedacht, die Anzahl von europäischen Läufen nicht mehr rigoros reduzieren.

Mehr Rallyes wäre aber nur mit kürzeren Veranstaltungen machbar. Gegenüber MSA bestätigt Mahonen: „Deshalb überdenken wir auch den Shakedown. Man könnte zum Beispiel einen Tag bei der Streckenbesichtigung



FIA-Rallye-Präsident Jarmo Mahonen will expandieren

sparen und danach den Donnerstag und Freitag zusammenlegen. Dann würde ein WM-Lauf nur noch vier statt sechs Tage dauern. Ob nun an drei oder zweieinhalb Tagen gefahren wird, macht keinen großen Unterschied. An der Streckenlänge müsste sich also gar nicht so viel ändern. Wir hätten konzentriertere Action und die DNA des Rallyesports würde auch erhalten bleiben.“ Der Finne hält eine Aufstockung des WM-Kalenders für sinnvoll: „Wenn man mich fragt, halte ich 16 WM-Läufe für eine gute Zahl. Es wäre ein toller Mix aus Traditionsveranstaltungen und ganz neuen Rallyes.“

Schon länger ist bekannt, dass neben China und der Türkei auch in Chile, Indien, Kanada, Abu

Dhabi oder Tansania ernsthafte Interesse an einem Rallye-WM-Lauf besteht. Reichlich Gesprächsbedarf also in den nächsten Sitzungen von Hersteller- und WM-Kommission.

Denn abgesehen vom Sinn oder Unsinn einer Test-WP oder der Straffung beim Zeitplan stellt sich für die Beteiligten die Grundsatzfrage, ob und wieweit eine Expansion sinnvoll wäre. Die aus 20 Grands Prix bestehende Formel 1 hat gezeigt, dass viele Rennen für das öffentliche Interesse durchaus auch konträr produktiv sein können. Weniger ist eben manchmal mehr, lautet der Tenor der Werkspiloten. Und die WM-Asse meinen damit wohl kaum die Abschaffung des Shakedown. ■

Rallycross-WM

Team Austrias Top-Fahrer laufen zu Stohl über

Bisher entwickelte Manfred Stohl die Supercars für das World RX Team Austria. Nun bringt er mit STARD ein eigenes Team in der Rallycross-WM an den Start.

Von: **Reiner Kuhn**

Kurz vor dem Nennungs-schluss zur Rallycross-WM am 23. Februar die Überraschung: Neben dem MJP-Team von Max Pucher mit Timo Scheider und Kevin Eriksson hat ein zweites österreichisches Team genannt. Zeichnete Manfred Stohl bisher für Entwicklung und Aufbau der Ford Fiesta RX Supercars des World RX Team Austria verantwortlich, meldete

er nun mit dem Team STARD (Stohl Advanced Research & Development) eine eigene WM-Truppe an und baut dafür zwei neue Supercars auf. Das Plus: Nicht nur Stohl und die Männer um den viel beschäftigten Technikchef Michael Sakowicz kennen die Materie. Die STARD-Fahrer, Janis Baumanis aus Lettland sowie der Russe Timur Timerzyanov, gingen im Vorjahr noch mit den Fiesta des World RX Team Austria auf Punktejagd. Nun suchten sie den Schulter-schluss mit Stohl. „Denn eigentlich konzentrieren wir uns bei STARD auf Forschungs- und Entwicklungsprojekte für die Auto-industrie, wie beispielsweise unser TCR-Projekt oder unseren fahrfertigen Elektro-Rallycross-Prototyp“, so Stohl und erzählt: „Ende vergangenen Jahres hatten

wir dann einige Anfragen. Unser Glück war es, dass wir schon im Sommer eine dritte Evostufe unseres erfolgreichen RX-Supercars planten und ein Chassis im Haus hatten. Anfang Dezember war dann alles unter Dach und Fach. Seither arbeiten wir mit Hochdruck an den Autos. Zudem müs-

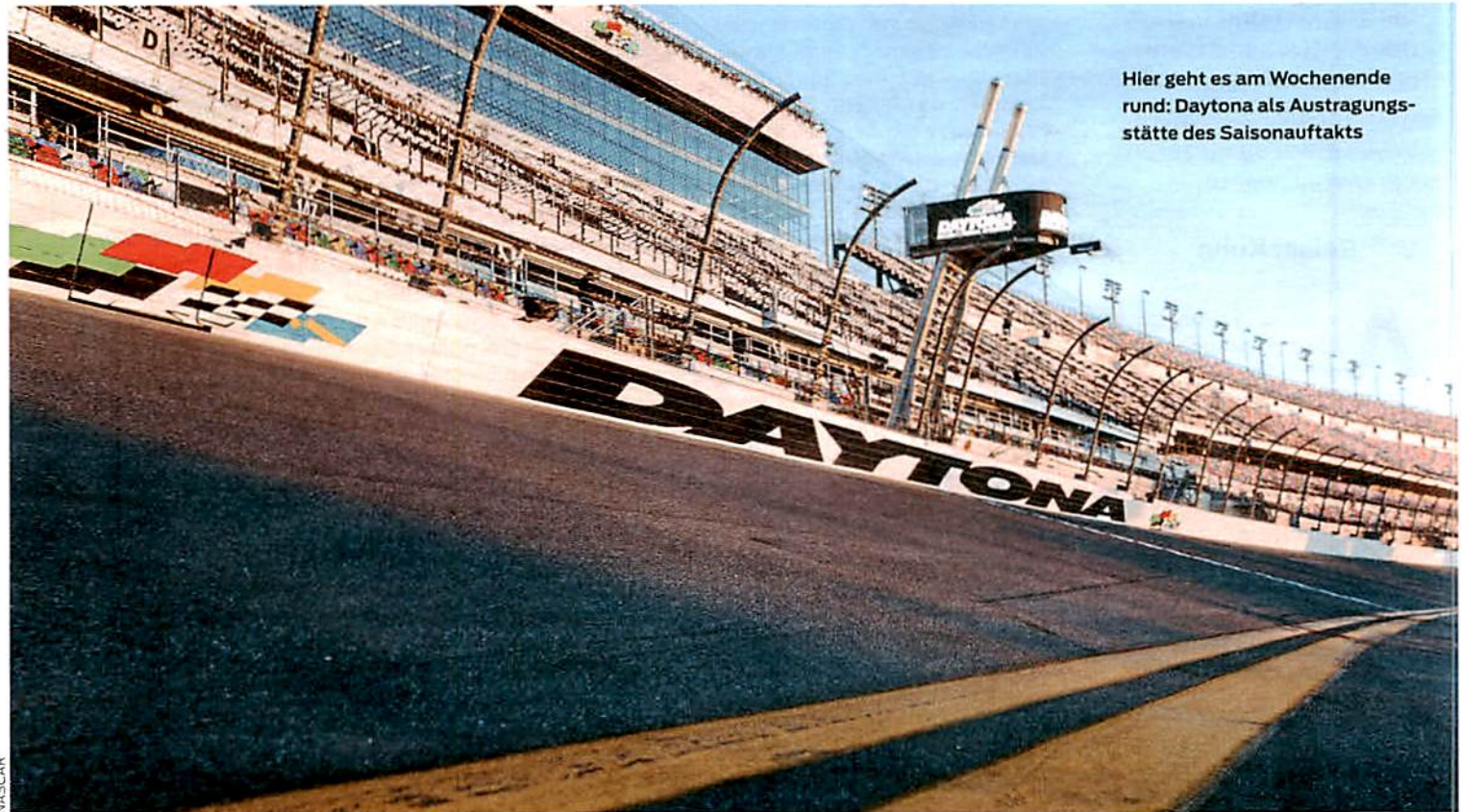
sen wir auch diverse Kia Cee'd TC aufbauen, sechs Exemplare sind schließlich schon fix verkauft. Über mangelnde Beschäftigung scheinen sich Stohl und seine Mannen also nicht beklagen zu können. Im März werden Baumanis und Timerzyanov ihre völlig neuen Boliden erstmals testen. ■



Janis Baumanis und Timur Timerzyanov bringen ihre Sponsoren zu Stohl

Los geht's: Neue Saison startet in Daytona

Hier geht es am Wochenende rund: Daytona als Austragungsstätte des Saisonauftakts



Am Wochenende startet mit der 59. Auflage des Daytona 500 die Saison in der neu Monster Energy NASCAR Cup genannten ersten Liga des US-Stockcar-Sports. MSa schaut voraus auf den Nudeltopf-Klassiker und eine Saison voller Neuerungen.

Von: **Michael Bräutigam**

Die größte Revolution ist im sportlichen Reglement zu finden, denn dort steht das neue Rennformat verankert. Es wird nicht mehr Flag-to-Flag gefahren, sondern ein Rennen besteht wie berichtet aus drei Segmenten. Beim Daytona 500 teilen sich die insgesamt 200 Rennrunden in zwei „Stages“ über 60 Runden sowie den finalen Rennabschnitt über 80 Runden auf. Wer eine der ersten beiden Stages gewinnt, erhält zehn

Punkte – der jeweils Zehnte noch einen. Nach dem dritten Segment werden 40 Punkte an den Sieger ausgeschüttet, 35 für Platz 2 und dann in Ein-Punkt-Schritten bis Platz 35. Ab Platz 36 gibt es für alle Finisher noch einen Zähler. Maximal können also pro Rennen 60 Punkte geholt werden.

Dazu kommen auch schon beim Auftakt die sogenannten Playoff-Punkte – einer für jeden Stage-Sieger und fünf für den finalen Rennsieger. Der Gedanke ist klar: In jeder Stage und in jedem Rennen können später womöglich die titelentscheidenden Punkte oder zumindest die entscheidenden für den Einzug in die Playoffs gesammelt werden.

Lauter Titelfavoriten

Wie ebenfalls berichtet, ist auch das technische Reglement noch einmal leicht angepasst worden. Da Daytona eine Restrictor-Plate-Strecke ist, gelten dort also auch schon die neuen Vorschriften wie die kleinere Restrictor Plate, eine Ausstiegsluke im Dach und ein

besser geschützter Frontbereich. Dazu kommen die allgemein erhöhten Sicherheitsaspekte betreffend Lenksäule und Tankvorgängen in den Boxen.

Auch dank der neuen Regeln ist es schwer, Titelfavoriten auszumachen. Doch da die Faktoren Speed und Konstanz deutlich schwerer wiegen als in den vergangenen Jahren, dürften die Stars der Szene noch größeren Favoritenstatus haben. Zuletzt war es möglich, mit einem „Lucky Punch“ den Chase-Einzug zu schaffen oder die nächste Runde zu erreichen. Umgekehrt konnte ein schlechtes Rennen im Chase sämtliche Titelhoffnungen begraben, weil das in der Regular Season Erarbeitete nach dem Cut kaum noch etwas wert war.

Die üblichen Verdächtigen sind also genau jene, die in den vergangenen Jahren die Titel einführen: neben Titelverteidiger Jimmie Johnson also auch Kyle Busch (sowie Gibbs-Teamkollege Matt Kenseth) und Kevin Harvick, wobei Letzterem im Stewart-

Haas-Team und mit deren neuen Ford ein Lehrjahr bevorstehen dürfte. Apropos Ford: Besonders die Penske-Piloten dürften die neuen Regeln begrüßen, war doch der Meister von 2012, Brad Keselowski, 2014 als Fahrer mit den meisten Siegen nicht im Finale und verlor Joey Logano nach einem Abschluss von Kenseth 2015 sämtliche Titelchancen.

Toyota wie letztes Jahr?

In der zweiten Reihe lauern bereits der letztjährige Rookie of the Year, Chase Elliott, und Rückkehrer Dale Earnhardt Jr. aus dem Hendrick-Rennstall. Auch Martin Truex Jr., Kurt Busch und Kasey Kahne sind zumindest „Dark Horses“ im Titelrennen.

Und die Favoriten fürs Daytona 500? Nach der sauberen Vorstellung 2016 wird der Sieg wohl erneut nur über Toyota gehen. Die feiern gleichzeitig Rennpremiere mit dem neuen Camry – einen besseren Einstand gäbe es nicht. Doch vielleicht crasht ja jemand die Toyota-Party ... ■

Rookies

Wer sind die Neuen im Cup-Jahr 2017?

Vier Rookies absolvieren in diesem Jahr ihre Premiersaison im NASCAR-Oberhaus. Besonderes Augenmerk liegt auf Daniel Suárez aus Mexiko.

Der 25-Jährige, der in derselben Stadt wie Ex-F1-Pilot Esteban Gutiérrez geboren ist, kommt als amtierender Meister der zweiten Liga (Xfinity Series) in den Cup und ersetzt bei Joe Gibbs Racing niemand Geringeren als Carl Edwards. Er ist dabei ein „echter“ Rookie, der noch nie ein Cup-Rennen gefahren ist.

Ty Dillon, der zweite Rookie und Enkel von Richard Childress, hat bereits 18 Cup-Rennen Erfahrung. Der Bruder von Austin Dillon fährt jedoch bei Germain Racing seine erste volle Saison.



Rookie mit Potenzial: Daniel Suárez

Erik Jones (drei Cup-Starts) als dritter Rookie wird bei Furniture Row Racing neuer Teamkollege von Martin Truex Jr. und war 2015 Meister in der Truck-Serie.

Vierter im Bunde ist mit Gray Gaulding ein ziemlich unbeschriebenes Blatt. In den drei Top-Ligen bringt es der gerade 19-jährige BK-Racing-Pilot auf 17 Starts. Er startet aber erst in Atlanta in die Saison, in Daytona fährt Joey Gase für ihn. ■ MBR

Daytona 500 Qualifying

Elliott wie im Vorjahr, Earnhardt ganz stark

Wie im Vorjahr sicherte sich Hendrick-Chevrolet-Pilot Chase Elliott die Pole-Position für den Saisonauftakt. Teamkollege Dale Earnhardt Jr. beim Comeback auf Startplatz 2.

„Junior“ musste sich seinem Stallkollegen bei seinem Comeback nur um zwei Tausendstel Sekunden geschlagen geben. „Natürlich hätte ich gerne die Pole gehabt, aber mein Chef ist glücklich“, konstatierte Earnhardt angesichts der Doppel-Pole für Rick Hendricks Team.

Pole-Mann Elliott sicherte sich zum dritten Mal in seiner Cup-Karriere den besten Startplatz, alle drei auf Restrictor-Plate-Strecken. „Hendrick hat irgendeinen

Kniff für die Plate-Rennen“, lobte Elliott sein Team. Im letzten Jahr brachte die Pole kein Glück, nach einem Dreher in Runde 19 war das Rennen praktisch beendet.

Die Startreihenfolge ab Platz 3 wird wie gehabt in den beiden Can-Am-Duels am Donnerstag ausgefahren. Zum ersten Mal seit 1971 werden dabei auch Punkte vergeben, welche jeweils die Top 10 der 60-Runden-Rennen gutgeschrieben bekommen. ■ MBR



Wieder auf Pole: Chase Elliott

Clash-Rennen

Erster Sieg ging an Logano

Beim Clash-Rennen, dem traditionellen Allstar-Rennen am Wochenende vor dem Daytona 500, setzte sich Joey Logano durch.

Von: Michael Bräutigam

Was im letzten Jahr noch das „Sprint Unlimited“ war, hörte in diesem Jahr auf den Namen „Advanced Auto Parts Clash“. Mit der Rückkehr zum Namen „Clash“ bot sich jedoch die gewohnte und von Fans geschätzte Dramatik. Obwohl es im Allstar-Rennen – startberechtigt sind nur Chase-Fahrer von 2016, Pole-Fahrer von 2016, ehemalige Clash-Sieger sowie noch aktive Daytona-500-Sieger und -Pole-Fahrer – rein sportlich gesehen um die goldene Ananas geht, schenken sich die Protagonisten nichts.

Ob es an der Rennverschiebung lag? Denn am geplanten Rennsamstag spielte Petrus nicht mit, so musste der inoffizielle Saisonauftakt eben vor dem Qualifying (siehe oben) stattfinden.

In der letzten von 75 Runden bahnte sich ein enges Finish zwischen dem letztjährigen Sprint-Unlimited- (und Daytona-500-) Sieger Denny Hamlin in Führung sowie seinem ersten Verfolger Brad Keselowski an.

Logano profitiert von Crash

Doch es kam anders: Hamlin bemerkte zu spät, dass Keselowski in Turn 1 einen Angriffsversuch startete. Als der Toyota-Pilot her-

unterzog, um die Linie des Ford-Fahrers zu blockieren, überlappeten sich die Fahrzeuge bereits und kollidierten. Hamlin wurde nach einem Dreher nur auf Platz 13 des 17-Wagen-Felds gewertet. Keselowski lief als Sechster ein.

„Das ist unglücklich gelaufen, aber ich musste es versuchen“, berichtete Keselowski. „Ich war in einer schlechten Position. Er kam so schnell näher, ich konnte nicht viel tun, um mich zu ver-

teidigen“, musste Hamlin gestehen. Nutznießer war Penske-Teamkollege Joey Logano. Der Daytona-500-Sieger von 2015 erbe den Sieg vor dem Dreierpack auf den Plätzen 2 bis 4: Kyle Busch, Alex Bowman (der nochmals Dale Earnhardt Jr. ersetzte) und Danica Patrick. „Es ist cool, den Clash zu gewinnen. Alles ging so schnell. Ich war zur richtigen Zeit am richtigen Ort“, freute sich Logano. ■ MBR



Die ersten Sieger-Donuts des Jahres: Joey Logano lässt die Reifen nach seinem Sieg im Clash-Rennen qualmen

TCR

BMW/Mercedes: (noch) keine Pläne

Nach dem Audi-Einstieg in die TCR tauchten immer wieder Spekulationen auf, wann die „Premium-Konkurrenten“ BMW und Mercedes nachziehen könnten. Auf MSA-Nachfrage wird versichert: Pläne gibt es derzeit (noch) keine.

Von: Michael Bräutigam

Ganz ausschließen möchte man das Thema jedoch weder in München noch in Stuttgart. So hat Mercedes bereits im vergangenen Jahr sowohl die GT4- als auch die TCR-Kategorie aufmerksam beobachtet, sich letztendlich aber für die Sport- statt Tourenwagen entschieden. Mit dem relativ kleinen Kundensport-Team ist der „Stern“ dank der GT3- und GT4-Programme vorerst bestens ausgelastet. Eine

TCR-Basis hätte man aber bereits: In Brasilien fahren seit einigen Jahren die CLA 45 AMG in der Mercedes-Benz Challenge mit.

BMW mit Hintertürchen

„Wir haben im vergangenen Jahr eine Neuausrichtung des BMW Group Motorsport-Engagements vorgenommen, auch des Kundensport-Programms, das wir um

den BMW M4 GT4 erweitert haben. Die TCR spielt dabei werksseitig weder aktuell noch in naher Zukunft eine Rolle“, sagt BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt – und lässt ein Hintertürchen offen. Sollten sich Privatiers berufen fühlen, einen BMW-TCR-Boliden zu bauen, würde man mit großer Wahrscheinlichkeit seinen Segen geben. ■ MBR



Keine nahe TCR-Zukunft: CLA 45 AMG aus der Mercedes-Benz Challenge Brasilien

TCR

Als elfter Hersteller: Hyundai steigt ein!

Während bei BMW und Mercedes (s.o.) keine TCR-Pläne vorliegen, bekennt sich der viertgrößte Autobauer der Welt zur Tourenwagenklasse. Neben dem privaten Kia-Projekt gibt es nun auch ein werksseitiges von Schwester Hyundai.

„Das erste Projekt für die Rundstrecke ist ein sehr wichtiges“, sagt Hyundai-Motorsportchef Michel Nandan. Dieses wird wie jenes für die Rallye-WM von der deutschen Motorsportzentrale in Alzenau gesteuert. Dabei ist die Entwicklung bereits weit gediehen. Im September wurde mit der Arbeit begonnen, im Frühjahr sollen erste Tests absolviert werden. Erste Autos sollen im Dezember ausgeliefert werden.

Als Einsatzfahrzeug entschieden sich die Koreaner wenig überraschend für den i30. „Die nächsten Monate werden für unsere Kundensportabteilung sehr stressig werden. Aber wir werden ein starkes Auto in einem immer konkurrenzfähigeren Umfeld haben“, ist sich Nandan sicher.

Damit geht der TCR-Boom unaufhaltsam weiter. Hyundai wird die bereits elfte in der TCR vertretene Marke sein! ■ MBR



Basis für TCR-Boliden: Hyundai i30

DTM

Testen in Portugal, Stichtag 1. März

Mit den ersten gemeinsamen Testfahrten in diesem Jahr – seit Montag und bis Donnerstag dieser Woche in Portimão – geht die Entwicklungsphase für Audi, BMW und Mercedes-AMG in die heiße Phase.

Anschließend haben die drei Hersteller noch maximal fünf Tage Zeit, die genauen Spezifikationen ihrer Autos für die Saison 2017 festzulegen. Spätestens am 1. März muss die Homologation der Fahrzeuge beim Deutschen Motor Sport Bund vorliegen. Danach können beim DMSB nur noch Anträge gestellt werden (wie 2014 von Mercedes bezüglich einer Weiterentwicklung und von BMW im vergangenen Jahr zu Aerodynamik und Gewicht), die vor

NACHRICHTEN

DTM: NUR NOCH EINE TERMINKOLLISION

Nach MSA-Informationen wurde das für den 1. Juli geplante Brüssel-Rennen in der Formel E gekippt. Das dürfte auch die beiden DTM-Piloten Loïc Duval (Audi) und Maro Engel (Mercedes) freuen. Denn am ersten Juli-Wochenende (1./2.) hat für sie das DTM-Highlight auf dem Nürnberger Norisring Priorität. Eine Terminkollision bleibt allerdings: Am 20. Mai finden parallel der ePrix in Paris sowie ein DTM-Rennen auf dem Lausitzring statt.

BTCC: DOPPELCHAMP TURKINGTON ZU WSR

Nach zwei Saisons beim Team BMR, das aktuell den Subaru-Werkeinsatz betreut, wechselt Colin Turkington wieder zurück zum WSR-Rennstall. Mit dem BMW-Team feierte der ehemalige WTCC-Pilot bereits 2009 und 2014 den Titel in der britischen Tourenwagenmeisterschaft. Einer seiner Teamkollegen wird Andrew Jordan.

einer Entscheidung der DTM-Kommission von allen drei Herstellern abgesehen sein müssen.

Das Autódromo Internacional do Algarve ist also eine wichtige Standortbestimmung für die drei Hersteller. Auch hier kommen wie bei den Testfahrten Ende 2016 Interimsversionen zum Einsatz. Als erster Hersteller präsentiert Audi seinen neuen RS 5 DTM am 7. März auf dem Automobilsalon in Genf der Öffentlichkeit. BMW und Mercedes-AMG planen dagegen, ihre Boliden erst im April zu zeigen.

Weitere gemeinsame DTM-Testfahrten finden noch vom 13. bis 16. März in Varelungia (Italien) sowie vom 3. bis 6. April in Hockenheim statt. Hier werden beim abschließenden Test vor dem Saisonstart (6./7.5.) an gleicher Stelle die Tribünen bei freiem Eintritt geöffnet. ■ AW

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. 6 l) möglich. Material: Polyester 420D, strapazierfähiges Ripstop. Maße: ca. 28 x 22 x 49 (64) cm, Volumen: ca. 15 l (+ 6 l), Gewicht: ca. 695 g, Zuzahlung 1,- €.



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Beid, Norbert Lehmann
Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Kassaso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschnely (Vorstand), Christina Dohmann,
Dr. Michael Hanke, Am Sandtorckal 74, 20457 Hamburg, als leistender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 93762.

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 Sandtorckal 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung

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

Datum	Unterschrift
_____	_____

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

Sie wollen Spaß und geben



Wenn man sich einfach mal so eine NASCAR-Rennstrecke zum Spaß mietet, dann muss einem dieses Vergnügen schon einiges bedeuten. Leere Publikumsränge, kein Medienrummel, dafür aber jede Menge knallbunte VW Käfer mit Golf-GTI-Motoren. Der VW Beetle Fun Cup aus Europa macht einen Ausflug in die USA.

Von: **Natalie Diedrichs**

Als wir noch Kinder waren, hatten wir viele Träume: Die einen wollten als Astronauten den Weltraum erkunden, die anderen als Feuerwehrmänner Leben retten und wieder andere erhofften sich als Rennfahrer schnelle Autos, Ruhm und Ehre. In den meisten Fällen bleiben diese Professionen unerreicht, heute finden wir uns mit weniger spektakulären Jobs ab. Das heißt aber nicht, dass man sich diese Träume endgültig abschminken muss. Zumindest für manche nicht.

Terry, 45, wohnt in Paris und führt ein Unternehmen in der Stahlindustrie. Sicherlich nicht die schlechteste Berufswahl, aber

dennoch wenig abenteuerlich, findet er. Heute will er wieder Kind sein und spielt Rennfahrer. Während das europäische Wetter im Januar recht bescheiden ist, scheint in Florida bei 28 Grad die Sonne. Der Franzose nimmt die Ray-Ban ab und setzt sich seinen Helm auf. Dann schwingt er sich in sein vierrädriges Schätzchen. Er dreht ein paar Runden auf der Rennstrecke in Homestead, etwa 50 Minuten südlich von Miami.

Käfer statt NASCARS

Während in Homestead normalerweise amerikanische NASCARS durch die Steilkurven jagen, hoppeln dort heute 32 quietschbunte VW Käfer über den Asphalt. Denn der Beetle Fun Cup gibt an dieser Stelle sein amerikanisches Debüt. Vor knapp 20 Jahren in Belgien und Frankreich gegründet, macht die Amateur-Rennserie inzwischen einmal im Jahr einen gemeinsamen „Klassenausflug“.

Denn nach sieben Saisonrennen auf verschiedenen europäischen Strecken sowie einem jährlichen 25-Stunden-Rennen in Spa wünschen sich die Fahrer ein biss-

chen Abwechslung: „Die Jungs meinten, dass sie mal irgendwo fahren wollen, wo schönes Wetter ist“, erklärt Fun-Cup-Organisator Benoît Abdelatif. Letztes Jahr stand Dubai als Sonderziel auf dem Rennplan des Beetle Fun Cups, dieses Jahr ist es Florida.

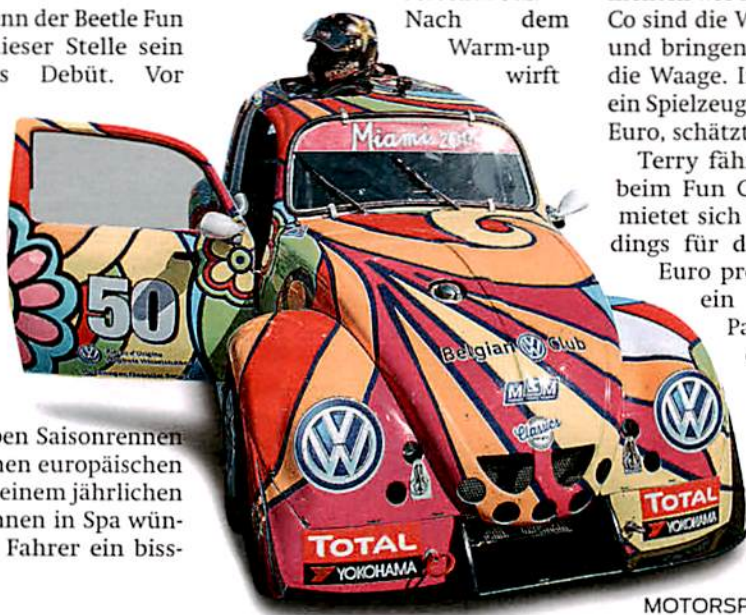
In der Boxengasse geht es drunter und drüber. Bis zum Start sind es noch 30 Minuten. Doch anstelle von Technikingenieuren, Teamchefs, Medienvertretern und Grid Girls tummeln sich hier Familien gemischt mit Altherren-Cliquen und stärken sich mit Sandwiches aus der Lunchbox. Das professionelle Werkzeug auf dem Boxenboden ist

Nach dem Warm-up wirft

Terrys Team einen Blick auf den Motor des Käfers. Allerdings erinnert streng genommen eigentlich nur noch die aufgemotzte GFK-Karosserie an den populären deutschen Oldtimer.

Denn der Boxermotor wickelt einen 1.8-Liter-Motor aus dem VW Golf und bringt die quirligen Rennkugeln auf 130 PS. Der Gitterrohrrahmen mit Mac-Pherson-Aufhängung sowie innenbelüftete Scheibenbremsen sorgen für mehr Sicherheit und Durchhaltevermögen bei den sechsstündigen Rennen, erklärt Organisator Abdelatif. Der einzelne Fahrersitz ist mittig platziert; abgesehen von den wichtigsten Instrumenten wie Lenkrad, Pedale und Co sind die Wagen leer geräumt und bringen etwa 750 Kilo auf die Waage. Insgesamt kostet so ein Spielzeug dann um die 50.000 Euro, schätzt Abdelatif.

Terry fährt seit fünf Jahren beim Fun Cup mit. Das Auto mietet sich der Franzose allerdings für die Rennen. 10.000 Euro pro Wochenende für ein Rundum-sorglos-Paket, sagt er. Verglichen mit anderen Rennserien sei das ein Schnäppchen. Trotzdem lebt hier eher eine betuchtere Klientel ihre Kinderträume aus:





SEAN MAYNARD, PETER MINING

»DIE JUNGS MEINTEN, DASS SIE MAL IRGENDWO FAHREN WOLLEN, WO SCHÖNES WETTER IST. DESHALB WURDE ES MIAMI.«

Benoît Abdelatif, Organisator

„Ich bin mir sicher, dass ich heute Abend ein ganzes Stück ärmer sein werde“, beteuert Terry, „meine Frau ist in Miami shoppen. Und sie hat meine Kreditkarte.“ Eine Sorge, die ihn jedoch nicht wirklich zu bekümmern scheint. Viel wichtiger ist das heutige Rennen. Sohn Raphael, 19, hat dem Team die Pole-Position gesichert.

Doch ums Gewinnen geht es beim Fun Cup eigentlich nicht. Der Name suggeriert es ja bereits: Hier geht es in erster Linie um den Spaß, um Träume und um die Flucht aus dem Alltag. Mit den quatschbunten Knallkisten über den Asphalt zu poltern, das Team vom Fahrbahnrand aus anzufeuern, sich einfach mal wieder wie ein Kind zu freuen. Rallycross-Fahrer Scott Speed ist trotzdem in Wettbewerbsstim-

mung: „Natürlich fahre ich, um ein Rennen zu gewinnen“, sagt der ehemalige Formel-1-Pilot, der heute im Auftrag von Volkswagen ebenfalls an den Start geht. Gemeinsam mit Rallycross-Fahrer und Stuntman Tanner Foust sowie den belgischen Rennfahrern Anthony Kumpen und Maxime Potty soll er das Spaßrennen ein bisschen aufmischen. Speeds professionelle Vorbereitung? „Frosted Donuts“, verrät er kauend, stopft sich ein weiteres amerikanisches Gebäckstück in den Mund und knüllt die leere Tüte zusammen. „Mein Energydrink ist dafür aber zuckerfrei“, erwidert er auf irritierte Blicke. Heute dürfen es auch die Profis mal etwas ruhiger angehen lassen.

Fahren bei Karibikwetter

Nach ein paar Aufwärmrunden gibt das Safety Car die Strecke für den fliegenden Start frei und Homestead wird zur Carrera-Bahn in Lebensgröße. Mit 180 Sachen flitzen die farnefrohen Plastikflummis über die Geraden. Warum eigentlich Käfer? Es scheint auf der Hand zu liegen: „Sie sind das Symbol für Frieden und Vergnügen“, erklärt Abdelatif. Trotz aller Sorglosigkeit erhielten die Fahrer ein mehrtägiges Coaching und müssen in Besitz einer A-Rennlizenz sein, ergänzt der Franzose.

Währenddessen dröhnen die Käfer so laut auf dem Speedway, dass man sein eigenes Wort nicht mehr verstehen kann. Etwa alle 20 Minuten wechseln sich die Fahrer der Teams ab und ziehen sich gegenseitig mit vereinten Kräften aus dem engen Cockpit. Zwischendurch fahren sie zur Tankstelle, die auf dem Gelände liegt, wechseln Reifen in der Gasse oder fahren zwischendurch in die Boxen, um Motor- und Fahrwerksprobleme zu beheben. Alles geht flott und beschwingt, jeder kümmert sich um alles. Eine angespannte Hektik bricht aber nicht aus, das Grinsen der Fahrer passt zum Karibikwetter.

Nach drei Stunden ist das erste Rennen an diesem Wochenende geschafft, am Sonntag geht es weiter. Wer hat doch gleich gewonnen? Organisator Abdelatif zuckt mit den Schultern. „Puh, das weiß ich gar nicht so genau.“ Aber darum scheint es hier ja auch nicht zu gehen. Nur bei einem Sieger sind sich alle Fun-Cup-Fahrer einig: Gewonnen hat der Spaß. ■



SEAN MAYNARD, PETER MINING

Sehen aus wie VW Käfer, sind es aber eigentlich nicht: In die Fun-Cup-Fahrzeuge wurde der 1,8-Liter-Motor aus dem Golf GTI eingebaut, die Karosserie ist aus leichtem Kunststoff



SEAN MAYNARD, PETER MINING

Normalerweise ist der Beetle Fun Cup in Europa zu Hause. Innerhalb der Saison gibt es sieben Rennen, einmal im Jahr richten die Beetle-Fans ihr 25-Stunden-Rennen in Spa aus



SEAN MAYNARD, PETER MINING

Während des Gastspiels in Miami fahren auch Stuntman und Drift-Profi Tanner Foust (links) sowie der ehemalige Formel-1-Pilot Scott Speed mit. Sie mischten die Truppe ordentlich auf



SEAN MAYNARD, PETER MINING

Der Franzose Terry (Mitte) fährt seit fünf Jahren beim Fun Cup mit. Im richtigen Leben ist er Unternehmer. Sohn Raphael (links) hat sich in Homestead die Pole-Position gesichert.



Folger einfach Spitze!

Unglaublich: Beim MotoGP-Test in Phillip Island mischte Jonas Folger unter den ganz Großen mit und erreichte die viertschnellste Zeit. Maverick Viñales war wieder eine Klasse für sich.

Von: **Imre Paulovits**

Der Asphalt war gerade abgetrocknet und die MotoGP-Piloten waren noch keine Stunde unterwegs, als ein Raunen durch die Boxengasse ging: Jonas Folger hatte die drittschnellste Zeit hingelegt. Lange blieb die Reihenfolge auf dem Zeitenmonitor unverändert, erst ganz zum Schluss konnte Honda-Werkspilot Dani Pedrosa den

23-jährigen Deutschen um ganze neun Tausendstelsekunden aus den Top-3 verdrängen.

Wenn Folger am Nachmittag auch einen Sturz wegstecken musste, fuhr er danach doch noch einmal hinaus und bestätigte mit insgesamt 16 Runden unter 1:30, dass er den Schritt in die MotoGP endgültig vollzogen hat. Die Mitglieder des Tech3-Teams applaudierten ihm, und die ganze Box strahlte. „In den letzten beiden Tagen war ich über meine Rundenzeiten erstaunt“, freute sich Folger. „Aber nicht nur meine schnellste Rundenzeit war überaus stark, sondern auch unsere Pace insgesamt. Der positivste Aspekt ist aber, dass wir mit gebrauchten Reifen konstant schnell waren.“

Folger büßte nur eine knappe halbe Sekunde auf die Bestzeit ein, und er war noch nicht ein-

mal zwei Zehntel langsamer als Weltmeister Marc Márquez.

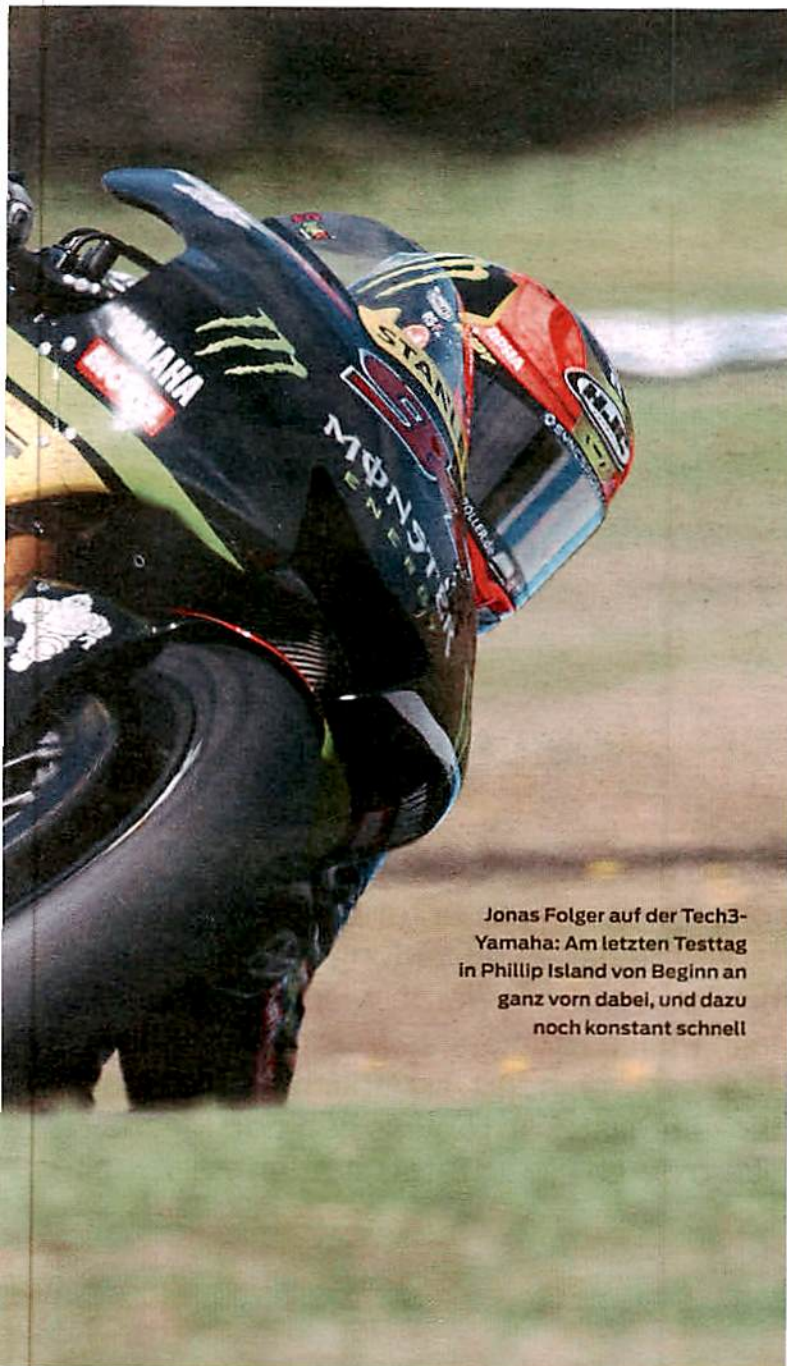
Full House für Viñales

Er betont es immer wieder, dass es bislang nur Tests waren, aber wenn das so ist, dann ist Maverick Viñales zumindest der unangefochtene Testkönig. Auch in Phillip Island war der Yamaha-Neuzugang Schnellster, und

»ES WAR EIN GUTER TEST. WIR WISSEN BEREITS JETZT, WELCHES SET-UP WIR IN KATAR FAHREN KÖNNEN.«

Maverick Viñales

zieht man in Betracht, wie nahe die Zeiten hinter ihm beisammen waren, hatte er einen klaren Vorsprung an der Spitze. Der WM-Herausforderer arbeitete aber auch wie kein anderer, fuhr am letzten Tag nicht weniger als 101 Runden und hatte zum Schluss eine unglaubliche Pace mit mehreren 1:28er-Runden. Wenn er auch noch immer auf die weitere Arbeit verweist, war dem 22-jährigen Spanier eine gewisse Zufriedenheit doch anzusehen. „Wir haben eine Menge durchprobiert und zum Schluss hatten wir einen guten Job gemacht“, so der Yamaha-Werkspilot. „Wir wissen jetzt, welches Set-up wir in Katar fahren können. Zum Schluss haben wir uns auf die Race-Pace konzentriert, ich war zufrieden.“ Aber er fügt gleich wieder an: „Wir müssen uns aber weiter verbessern.“



Jonas Folger auf der Tech3-Yamaha: Am letzten Testtag in Phillip Island von Beginn an ganz vorn dabel, und dazu noch konstant schnell

Viñales gab auch einen ersten Vorgeschmack dessen, was uns in dieser Saison erwarten wird, als er es sich nicht nehmen ließ, sich an Marc Márquez heranzupirschen und ihn auf der Zielgeraden zu überholen. Natürlich entbrannte gleich ein Schlagabtausch zwischen den beiden Spaniern.

„Wir haben uns klar verbessert“, grinste Márquez hinterher. „Am letzten Tag haben wir eine Richtung gefunden, die es sein könnte. Danach hatte ich mehrere gute Runs. Aber diese Strecke ist sehr speziell, wie müssen jetzt sehen, wie es in Katar funktioniert.“

Dani Pedrosa musste die Hälfte des zweiten Tages pausieren, weil er Halsschmerzen und Fieber hatte. Umso erstaunlicher war seine Pace am letzten Tag. „Mir ging es deutlich besser, und ich bin sehr glücklich, wie ich mich am letz-

ten Tag steigern konnte, denn Phillip Island gehört nicht zu meinen guten Strecken.“

Rossi und Lorenzo in Sorge

Während die beiden Yamaha-Rookies Maverick Viñales und Jonas Folger mit ihren erstaunlichen Rundenzeiten brillierten, hatte Valentino Rossi mit Problemen zu kämpfen. Er hatte hinten zu hohen Reifenverschleiß und fiel schließlich auf den zwölften Platz zurück. „Wir haben eine Menge Daten gesammelt, aber das Problem nicht gelöst“, gab der 38-jährige Italiener zu. „Wir müssen in Katar weiterarbeiten.“

Jorge Lorenzo war zum Schluss Achter, aber auch er musste zugeben: „Wir wissen jetzt, wo wir das Motorrad und wo ich meinen Fahrstil verbessern muss. Es ist aber noch ein weiter Weg, bis wir das Maximum erreicht haben.“ ■



Saison-Vorgeschmack: Viñales (#25) und Márquez trafen sich auf der Strecke



Dani Pedrosa: Trotz Krankheit drittschnellste Zeit am dritten Tag

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Phillip Island (AUS), 15.–17.02.2017, Bestzeiten

1.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	1:28,549
2.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1:28,843
3.	Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	1:29,033
4.	Jonas Folger (D)	Yamaha YZR-M1	1:29,042
5.	Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	1:29,101
6.	Alex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1:29,103
7.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP17	1:29,248
8.	Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP17	1:29,342
9.	Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	1:29,358
10.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	1:29,361
11.	Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP16	1:29,411
12.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1:29,470
13.	Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	1:29,547
14.	Daniilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP17	1:29,615
15.	Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	1:29,670
16.	Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP16	1:29,791
17.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	1:29,857
18.	Loris Baz (F)	Ducati D16 GP15	1:29,977
19.	Bradley Smith (GB)	KTM RC16	1:29,978
20.	Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP16	1:30,005
21.	Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP15	1:30,142
22.	Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	1:30,200

Neue Lösungen und viel

Alle Hersteller gingen beim Test in Phillip Island ihren individuellen Weg zur Saisonvorbereitung weiter. Einige haben dabei noch eine Menge Arbeit vor sich.

Von: Neil Spalding

Am meisten beschäftigt die Gemüter weiterhin, was sich wohl in der Box im Heck der Ducati GP17 befindet, für die extra eine asymmetrische Auspuffanlage gebaut wurde. Es könnte ein Gyroskop sein, das der Wheelie-Neigung entgegenwirkt; wahrscheinlicher ist aber, dass es ein Masedämpfer ist.

Der ehemalige Renault-Formel-1-Ingenieur Robin Tuluie, ein Schwingungsexperte, hat seinerzeit so etwas entwickelt, bevor es in der Formel 1 verboten wurde. Tuluie ist ein Motorrad-Fan, der sich selbst einen eigenen Zweitaktrenner gebaut hat, und er war einst öfters Gast von Yamahas Schwingungsspezialist Masao Furusawa. Heute arbeitet Tuluie bei Bentley, die zum VW-Konzern gehören, und sein Chef dort ist Wolfgang Dürheimer, der sich einst selbst um das Ducati-MotoGP-Projekt gekümmert hat. Tuluie war beim Test in Valencia Gast in der Ducati-Box, und er wollte sicherlich nicht nur sehen, wie es dort zugeht.

Masedämpfer oder Schwingungstilger wirken durch ihr Gewicht, ihre Position und Steifigkeit auf die Vibrationen eines Konstrukts. Sie werden zum Beispiel in die Spitzen von Hochhäusern eingebaut, um den Schwingungen von Erdbeben entgegenzuwirken. Am elegantesten konstruiert man einen Masedämpfer, indem man Gewicht, das ohnehin vorhanden ist, richtig positioniert. Es ist sehr wahrscheinlich, dass Ducati mit ihrem aktuellen Know-how gerade das Gewicht und die Position feintunt, damit ihr Motorrad sich so verhält, wie es Jorge Lorenzo von der Yamaha her gewöhnt ist. Dann wird die Box im Heck wohl zu Saisonbeginn mit der Dorna-TV-ECU und allem, was das Gewicht genau herstellt, gefüllt werden.

Dabei sind sie übrigens nicht die Einzigen, die an diesem Punkt

arbeiten. Auch Yamaha hat bei seinen Werksmaschinen das Paket mit der Dorna-ECU anders platziert, als an den letztjährigen Maschinen, die jetzt Tech3 benutzt. Sie hatten immer, wenn das Heck der Werksrenner offen war, den Inhalt mit etwas Unauffälligem abgedeckt.

Für jeden das Richtige

Aprilia hat nach wie vor erst einen neuen Rahmen fertig, in dem der Motor höher montiert ist. Mit dem war Aleix Espargaró in Phillip Island erstaunlich schnell. Am Dienstagnachmittag wurde eine neue Verkleidung probiert, die die Luft von der Verkleidungsnase über einen Kanal auf die Verkleidungsseite leitet. Sie wurde aber schnell wieder eingepackt.

Bei Ducati fährt man weiterhin die Verkleidungen ganz ohne aerodynamische Hilfe, und Teamchef Paolo Ciabatti hat verkündet, dass Ducati auch beim WM-Auftakt diese Verkleidungen fahren wird. Daher ist anzunehmen, dass die Ideen, die die Italiener ausgebrütet haben, von der Technik-Kommission nicht als regelkonform akzeptiert wurden; und um im Windkanal etwas Neues auszuarbeiten, dafür braucht man Zeit.

Marc Márquez probierte am Dienstag eine Daumenbremse, als er aber die Elektronik so weit hatte, dass er das Bike auch ohne anstellen konnte, war sie verschwunden, stattdessen hatte er dann eine seilzugbetätigte Kuppelung, mit der er sich wohl mehr Feingefühl beim Start erhofft. Die Werksfahrer fuhren die stärkere Version des neuen Motors mit langen Auspuffen. Cal Crutchlow hatte eine stärkere und eine zahmere Variante, Jack Miller bevorzugte die schwächere Version.

KTM hatte verstärkte Stahlrohr-Rahmen für die RC16. Bei Suzuki kam am zweiten Tag eine neue Verkleidung, die ähnlich der Yamaha-Lösung innere Flügel in einem Kanal aufweist. Dieser beginnt bei Suzuki aber neben den Ram-Air-Öffnungen an der Verkleidungsfront. Yamaha hatte bei beiden Werksfahrern neue Öhlins-Gabeln, die von ihrer Abstimmung her sehr tief lagen. Sie fuhren ab dem zweiten Tag die konventionelle Verkleidung. ■



SPALDING

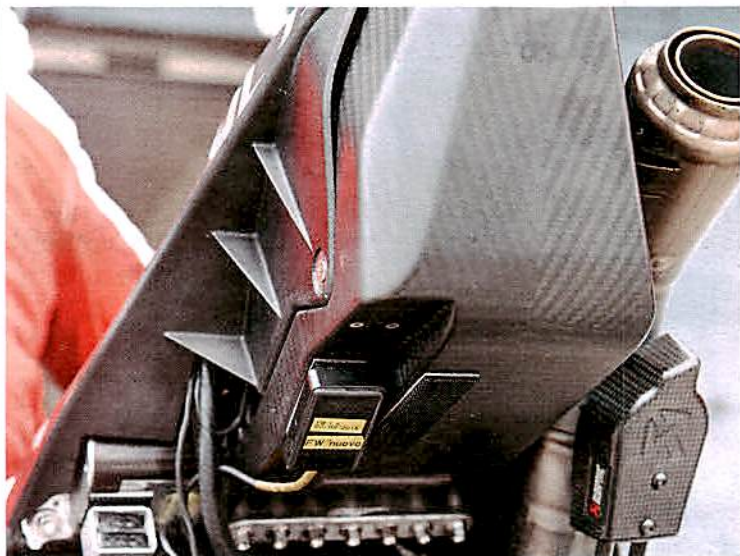
Aprilia hatte nur einen neuen Rahmen mit höhergelegtem Motor für Aleix Espargaró dabei. Die neue Verkleidung mit aerodynamischem Abtrieb wurde wieder eingepackt, da in Phillip Island alles, was das schnelle Umlegen behindert, schädlich für die Rundenzeiten ist. Sam Lowes gab den Mechanikern durch einen Totalschaden viel Arbeit.



SPALDING

KTM hatte für Phillip Island die Stahlrohr-Rahmen verstärkt, ansonsten gab es nur wenig neue Teile. Ihr Testprogramm ist nun darauf ausgelegt, das Basis-Set-up zu finden – und das scheint zeitaufwendig und nicht einfach und zu sein. Bradley Smith schaffte es immerhin, den Rückstand von zunächst 4,0 Sekunden auf 1,6 zu reduzieren.

Abstimmungsarbeit



SPALDING

Was steckt in der Box neben dem Auspuff? Wahrscheinlich ein Massedämpfer. Wenn die Position für Gewicht weit hinten und oben auch merkwürdig erscheint, könnte sie Lorenzo doch ein Gefühl vermitteln, das ihn mehr an die Yamaha erinnert. Ducati hatte auch zwei verschiedenen steife Rahmen, jeweils mit zwei verschiedenen Heckrahmen.



SPALDING

Honda probierte mit Marc Márquez eine Daumenbremse, die am dritten Tag aber wieder verschwand. Pedrosa hatte einen Rahmen, wie er ihn letztes Jahr in Barcelona verworfen hat, Márquez benutzt weiterhin den modifizierten von 2014. Am letzten Tag probierte Márquez die neue Öhlins-Gabel und war auch damit gleich schnell.



SPALDING

Suzuki hatte Verkleidungen dabei, die wie diese von Yamaha innere Flügel in einem Schacht haben. Dieser beginnt neben den Ram-Air-Öffnungen. Dazu wurden aufgesetzte Streifen neben der Verkleidungsscheibe probiert, die die Luft besser über den Oberkörper der Fahrer leitet. Alex Rins machte als Sechster große Fortschritte.



SPALDING

Auch Yamaha arbeitet an einer anderen Verteilung der Massen im Rahmenheck, die auch eine Schwingungstilgungsfunktion haben. Um ihnen nicht auf die Schliche zu kommen, wurden die untergebrachten Aggregate immer abgedeckt. Die Verkleidung mit den inneren Flügeln kam nur kurz zum Einsatz, sie störten in Phillip Island.



Der deutsche MotoGP-Rookie Jonas Folger hatte seit seinen ersten Metern mit der Tech3-Yamaha für Furore gesorgt. Aber mit der viertschnellsten Testzeit in Phillip Island hat er nun ein vorläufiges Highlight gesetzt. Im MSA-Interview erklärt der 23-jährige Bayer, warum es so gut läuft und was er bis zum WM-Auftakt noch verbessern muss.

Von: Imre Paulovits

Herzlichen Glückwunsch zu deiner Superzeit in Phillip Island. Hättest du das erwartet?

Nein, erwartet hat es keiner, und wir sind auch überglücklich mit diesem Ergebnis.

Du hattest während deines Longruns am letzten Tag einen Sturz. Hast du dir dabei etwas getan?

Nein, es war ein harmloser Ausrutscher. Wir haben deshalb neue Reifen auf das zweite Bike gemacht und sind gleich wieder rausgefahren. Das war extrem wichtig, ich wollte den Tag nicht mit einem Sturz beenden, und ich konnte immerhin noch elf Runden am Stück fahren. Und in denen war ich auch konstant schnell, obwohl das zweite Motorrad ganz anders abgestimmt war. Es war leichter, und die Balance war mehr auf das Hinterrad verlagert. Eine volle Renn-



Jonas Folger

Geburtstag: 13.8.1993
Geburtsort: Mühlendorf (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
2008: 125GP, KTM (34.)
2009: 125GP, Aprilia (12.)
2010: 125GP, Aprilia (14.)
2011: 125GP, Aprilia (6.)
2012: Moto3, Ioda/Kalex (9.)
2013: Moto3, Kalex-KTM (5.)
2014: Moto2, Kalex (15.)
2015: Moto2, Kalex (6.)
2016: Moto2, Kalex (7.)

HOBBYS
Motocross, Mountainbike

„Wir können bald beruhigt in die Saison starten“

distanz war nicht mehr möglich, doch in jeder Runde wurde ich schneller, und zum Abschluss des Tests fuhr ich nochmals eine 1:29,3. Im Nachhinein hat sich dieser Schritt als richtig erwiesen, weil das Vertrauen sofort wieder da war und es auch extrem wichtig war, das Gefühl schnellstens wieder zurückzuerlangen.

Mit dir und Alex Rins waren zwei Rookies unter den ersten sechs. Ist die Moto2 so stark geworden, oder sind die MotoGP-Bikes leichter zu fahren als früher?

Dass zwei Rookies unter die ersten sechs fahren, ist natürlich stark. Ob nun die Moto2 so stark geworden ist oder die MotoGP-Bikes leichter zu fahren sind, kann ich nicht sagen, denn ich bin leider die früheren MotoGP-Bikes nicht gefahren. Sicher ist aber, dass die Fahrhilfen der heutigen Elektronik uns Rookies und MotoGP-Fahrern mit weniger Erfahrung entgegenkommen.

Hast du in Phillip Island noch einmal neue Sachen bekommen, oder habt ihr nur weiter an dem Material gearbeitet, das du in Sepang bekommen hattest?

Wir hatten nicht so viel zum Testen wie in Malaysia und haben hauptsächlich an der Rennsimulation gearbeitet. Wir haben einen anderen Höcker probiert, aber sonst hatten wir von den Teilen her schon alles durchprobiert.

Was habt ihr über die drei Testtage ausgearbeitet?

Wir haben nicht mehr ganz so viel vom Setting her getestet wie in Malaysia, und wir hatten auch kein so straffes Programm wie dort. Wir kennen bereits die Richtung von der Abstimmung, deswegen habe ich mich auf Phillip Island eingeschossen – und dann haben wir hauptsächlich mit der Elektronik auf die Renndistanz hingearbeitet. Wir haben versucht, mehr mit der Motorbremse und der Traktion zu arbeiten, damit ich mit den

gebrauchten Reifen noch reifen-schonender fahren kann und trotzdem schnelle Rundenzeiten erreiche. Ich hatte bei der Rennsimulation zwar schnelle Rundenzeiten, habe aber den Reifen ganz schön kaputt gemacht. So ging es darum, dass wir das Motorrad noch feiner abstimmen – und dann muss ich auch selber sehen, dass ich reifen-schonender fahre. Wir haben auch verschiedene Settings und Geometrien probiert, uns dann am dritten Tag für eine Richtung entschieden. Trotzdem werden wir in Katar back-to-back überprüfen, ob es wirklich die richtige Richtung war.

»KEINER HÄTTE DIESE ZEITEN ERWARTET, DESHALB SIND WIR ALLE AUCH ÜBERGLÜCKLICH.«

Jonas Folger

Wieweit nutzt du nach eigenem Gefühl mittlerweile das Potenzial der Yamaha M1 und der Michelin-Reifen aus?

Vom Gefühl her nutze ich bereits viel, man gibt ja immer 100 Prozent auf der Strecke. Aber ich sehe, dass ich das Potenzial der Yamaha noch nicht ganz ausnutze, denn der Maverick (Viñales) ist noch immer schneller. Es ist immer schwierig zu sagen, wie weit man alles ausnutzt, aber mit den Michelin-Reifen sind wir, denke ich, ganz gut. Beim Testen haben wir eine klare Linie gefunden, mit welchen Reifen wir fahren müssen, insofern denke ich, dass ich sie richtig nutze.

Wo musst du dich noch verbessern?

Ich muss den MotoGP-Fahrstil noch mehr verinnerlichen. Es ist oft noch so, dass ich in das alte Schema verfallte, noch zu stark bremsen und zu stark ans Gas gehen. Ich muss noch daran arbeiten, dass ich es nicht mehr tue.



Jonas Folger: In Australien schnell und konstant. Er bleibt aber bodenständig

Wie hat sich das Klima im Tech3-Team und dein Verhältnis zu Teamkollege Johann Zarco seit letztem Herbst entwickelt?

Es hat von Anfang an alles harmonisiert, und wir sind alle miteinander gut ausgekommen. Natürlich wird das Verhältnis immer besser, je länger man zusammenarbeitet. Der Test in Phillip Island war in dieser Beziehung noch einmal cool, da sind wir noch näher zusammengekommen. Wir haben ein Haus miteinander geteilt, das war sehr lässig, und so etwas lockert die Stimmung noch einmal etwas auf.

Du hattest erwähnt, dass die japanischen Ingenieure die beiden Rookies im Team aus der Ferne beobachten. Greifen sie mittlerweile aktiver ein?

Die Japaner sind immer im Hintergrund und fragen auch bei uns Fahrern. Es ist nach wie vor viel Unterstützung von Yamaha da – und das wird sich auch nicht ändern.

Welchen Support bekommt euer Team von Yamaha und welche Daten bekommt ihr von den Werksfahrern?

Es werden alle Daten von allen Fahrern geteilt und am Ende des Tages auf den Tisch gelegt. Wir können also mit allen Daten arbeiten, auch mit denen von Maverick Viñales oder von Valentino Rossi.

Du bist früher gegen Maverick Viñales in der Moto2

und Moto3 gefahren. Überrascht dich seine Form?

Der Maverick war schon immer ein Ausnahmetalent und er war immer stark, egal in welcher Situation. Er war schon seit er in die Motorrad-WM kam ein Siegfahrer, und deshalb überrascht mich auch seine jetzige Form nicht.

Was müsst ihr beim Katar-Test noch machen, damit ihr für den WM-Start bereit seid?

Wir lassen das einfach auf uns zukommen. Wenn es dort auch so gut läuft wie in Phillip Island, dann können wir beruhigt in das Rennwochenende starten. Wenn nichts Größeres passiert, denke ich, sind wir bereits gut auf das erste Rennen vorbereitet. Ich freue mich zumindest bereits riesig.

Fühlst du dich auch körperlich für die MotoGP gut vorbereitet?

Ja, ich fühle mich gut vorbereitet. Wir haben ja noch etwas Zeit bis zum ersten Grand Prix, und ich werde diese Zeit noch einmal nutzen, um mich noch besser vorzubereiten. Ich fühle mich bereit für die MotoGP-Rennen.

Hat sich nach den positiven Tests etwas an deiner Zielsetzung für 2017 geändert?

Nein. Ich muss ruhig bleiben und darf meine Erwartungen nicht zu hoch schrauben. Schließlich waren es bisher nur Tests. Bei Rennen kann alles plötzlich ganz anders sein. ■

Moto2

Die deutsche Teamchefin



Milena Koerner: Teamchefin der Forward-Moto2-Truppe

Milena Koerner ist Teamchefin von Forward Racing geworden und leitet so das Team, in dem Lorenzo Baldassarri einer der WM-Favoriten ist.

Von: **Imre Paulovits**

Der Motorsport-Hype in Sachsen hat schon in der Vergangenheit Frauen aus dieser Region zu Experten im Motorsport gemacht und ihnen hohe Positionen im internationalen Motorsport beschert. Judith Pieper-Köhler war mehrere Jahre Pressechefin der Dorna, und Milena Koerner machte sich als Marketing-Leiterin und Pressechefin bei Tech3 einen Namen. Doch nun hat die 32-Jährige noch einmal einen Sprung gemacht und ist zur Teamchefin von Forward Racing ernannt worden.

„Ich war vor Tech3 bereits für Forward tätig, und Teambesitzer Giovanni Cuzari wusste, wie ich arbeite“, erzählt Milena Koerner. „Letztes Jahr meinte er zu mir, dass er merkt, wie viel Organisation hinter dem Team steckt, und

dass er sich lieber um die Sponsorsuche kümmert. Er hat mir die Aufgabe des Teamchefs angeboten, und dieses Projekt fand ich sehr interessant. Die beiden Fahrer haben ein sehr professionelles Management, so gab es kaum Gründe, dem nicht zuzustimmen.“

Dass sie sich auch um technische Fragen kümmern muss und dort noch Lernbedarf hat, ist ihr klar. „Aber die Menschen, mit denen ich darüber gesprochen habe, haben mich ermuntert und meinten, Livio Suppo hätte früher auch nur für Benetton-Bekleidung gearbeitet, bevor er in die MotoGP kam. So lasse ich mich von den Leuten im Team in die Technik einbeziehen, dies stellt für mich die größte Herausforderung dar.“

Führungsqualitäten hat sie allemal, das hat die zwar immer freundliche, aber umso bestimmtere Sächsin schon vielfach bewiesen, schließlich hat sie auch Betriebswirtschaft und Management studiert. Man merkt bereits jetzt am Auftritt des Forward-Teams, dass mit Milena Koerner eine frische Brise in der Moto2-WM weht. ■

ACHTUNG FAHRERLAGER!

1980



2016



JON EKEROLD

Mitte der 1970er-Jahre kamen drei talentierte junge Rennfahrer aus dem fernen Südafrika nach Holland, wo sich zu dieser Zeit am ehesten Sponsoren für ausländische Talente fanden, um ihr Glück in der Motorrad-WM zu versuchen. Es waren Kork Ballington, Alan North und Jon Ekerold.

Kork Ballington wurde der Erfolgreichste, Alan North hielt man für den Talentiertesten, aber Jon Ekerold war sicherlich der Verwegenste von ihnen. Ich hatte das Glück, die ganze Karriere dieses Mannes miterleben zu können, der das Unmögliche nicht kannte. Ich kann mich gut an den Brunn-Grand-Prix erinnern, wo er aller Politik getrotzt hatte und starten konnte. Damals erhielten Südafrikaner kein Visum für das osteuropäische Land, aber Ekerold schaffte es mit holländischer Hilfe, trotzdem eines zu bekommen.

Jon Ekerold hatte nicht das Glück, einen Werksvertrag zu ergattern, so schlug er sich als Privatfahrer durch die mittleren Klassen. Doch mithilfe von deutschen Sponsoren schaffte er es auch so, ständig zu den Sieganwärtern zu gehören. 1980 setzte er sich bei den 350ern gar so weit durch, dass er nach Siegen in Paul Ricard und Assen punktgleich mit Toni Mang zum WM-Finale

auf dem Nürburgring kam. In todesverachtender Alles-oder-nichts-Manier stürzte er sich in dieses legendäre WM-Duell und ging als Sieger hervor. All die Opfer und Entbehrungen hatten sich mit einem Schlag bezahlt gemacht. Wenn er seinen Titel gegen Mang im darauffolgenden Jahr auch nicht verteidigen konnte, waren immerhin noch zwei Siege in Argentinien und in Monza drin, und er wurde Vize-Weltmeister. So bekam er für 1982 einen Cagiva-Werksvertrag für die 500er-WM und konnte all die Anstrengungen noch einmal vergolden. Doch die Luft war da schon raus, nach zwei enttäuschenden Jahren hängte Ekerold seinen Helm an den Nagel. Jon Ekerold hat aus zwei Ehen sechs Söhne, und das Talent ist auch bei ihnen nicht zu kurz gekommen. Johnny ist vor einigen Jahren in der Deutschen Superbike-Meisterschaft (IDM) gefahren, und alle drei Söhne aus zweiter Ehe mit seiner deutschen Frau Barbara fahren Motocross. Der heute 70-Jährige lebt im Saarland, reist aber nach wie vor oft und gerne nach Südafrika. Von seiner Verwegenheit und seiner Fitness hat er nichts eingebüßt. Und trotz seiner damals mehrfach gebrochenen Beine ist er ein Top-Läufer in seiner Altersklasse im Marathon.

Pepi Böröczky/IP



Jon Ekerold: 1980 350er-Weltmeister auf Bimota-Yamaha

Nakagami in Valencia vorn

Beim zweiten privaten Test in Valencia war Takaaki Nakagami mit der Kalex des Idemitsu-Honda-Teams Schnellster. Philipp Öttl hatte einen starken Saisonstart.

Von: Imre Paulovits

Dass Takaaki Nakagami sehr schnell ist, ist schon länger bekannt. Nun hat der Japaner mit dem sonnigen Gemüt an beiden Testtagen in Valencia die Bestzeit vorgelegt und klargemacht, dass er dieses Jahr um den Titel mitkämpfen will. Am zweiten Tag erreichte er eine Zeit von 1:35,239 und ließ Franco Morbidelli vom Estrella-

Galicia-Marc-VDS-Team um knapp eine Zehntelsekunde hinter sich. Auf Platz 3 folgte Valentino Rossis Halbbruder Luca Marini mit 1:35,584, was seiner Teamchefin Milena Koerner große Freude bereitete. Auf P4 war Dominique Aegerter schnellster Suter-Pilot.

In der Moto3 markierte Nicolò Bulega vom Sky-VR46-Team mit 1:39,884 die Bestzeit, mit 1:40,023 folgte gleich Philipp Öttl, dessen Team sich dieses Jahr Südmetall Schedl GP Racing nennt. Der 20-jährige KTM-Pilot war mit dem Test auch zufrieden. „Die 2017er-KTM, die mein Team vor diesem Test aufgebaut hat, hat sich nicht viel anders angefühlt als meine letztjährige“, stellte Öttl fest. „Aber die Weiterentwicklung ist im Detail schon spürbar.“ „An beiden



Philipp Öttl: konstant schnell

Tagen hat nur ein Zehntel zur Bestzeit gefehlt“, freute sich Vater Peter Öttl. „Ein Drittel von Philipps Rundenzeiten waren im 1:40er-Bereich, so konstant schnell war sonst kein Moto3-Fahrer.“ ■

Moto2

Deutsche Suter-Teams sind konkurrenzfähig

Platz 4 für Dominique Aegerter, Marcel Schrötter am ersten Tag Drittschnellster. Die Teams von Kiefer Racing und Intact GP waren beim Test in Valencia gut dabei.

Von: Imre Paulovits

Für Marcel Schrötter war es bereits der zweite Test in Valencia, sein Intact-Teamkollege Sandro Cortese und die beiden Kiefer-Piloten Dominique Aegerter und Danny Kent fuhren ihre Suter erstmals in diesem Jahr.

„Es macht sehr viel Spaß, mit dem neuen Motorrad wieder schnell zu fahren“, stellte Dominique Aegerter fest. „Das Team macht sehr gute Arbeit, und es ist eine sehr gute Stimmung da. Auf der Kent-Seite der Box sind Spanier und Italiener, bei mir viele Deutschsprachige. Mit Jochen Kiefer als Crewchief ist es super, zusammenzuarbeiten, und es macht mir viel Freude, dass ich

meine Beobachtungen und Probleme nun auf Deutsch mit den Technikern besprechen kann.“

Marcel Schrötter freute sich über konstant schnelle Rundenzeiten. „Ich denke, ich habe geschätzte 40 Mal 1:35,9 auf meinem Dashboard gesehen“, grinste der 24-Jährige hinterher. „Das zeigt auch, dass ich mich mit dem neuen Motorrad bereits sehr wohlfühle. Doch am Ende des Tests fehlte ein bisschen was, um in der Zeitenliste besser dazustehen –

1:35,5 oder 1:35,6 wäre eigentlich das Ziel gewesen.“

Sandro Cortese, der erstmals seit seiner Sprunggelenk-OP wieder auf dem Motorrad saß, war mit P7 (1:35,857) zufrieden. „Wir haben einen guten Schritt nach vorn gemacht“, freute sich Cortese. „Die Zeiten waren relativ konstant, wodurch wir uns der Spitze bis auf sechs Zehntel nähern konnten. Wir waren in der Lage, viele Dinge zu testen, vor allem am Fahrwerk.“ ■



Sandro Cortese: Ersten Test nach OP zur Zufriedenheit absolviert

NACHRICHTEN

MOTOGP: HAPPY BIRTHDAY

Gleich zwei Weltmeister feierten beim Test auf Phillip Island Geburtstag: Valentino Rossi wurde am Donnerstag, den 16. Februar, 38 Jahre alt, einen Tag später wurde Marc Márquez 24. Für Valentino Rossi veranstaltete das Yamaha-Team extra ein Geburtstags-Fotoshooting, Marc Márquez bekam in der Box vom Honda-Team neben einer Torte ein Vergrößerungsglas, mit dem er seine Konkurrenten und das Kleingedruckte im Reglement genauer studieren kann.

MOTOGP: RINS SCHNELL

Wenn sich Moto2-Aufsteiger Alex Rins zu Beginn mit der Suzuki GSX-RR auch schwergetan hatte – beim Test in Australien platzte bei dem 21-jährigen Spanier der Knoten, und er war sogar schneller als sein Teamkollege Andrea Iannone. „Viel wichtiger als meine Rundenzeit war, dass wir während der Testtage eine kontinuierliche Weiterentwicklung erfahren haben“, erzählte Rins. „Wir haben uns in den drei Tagen um 2,3 Sekunden gesteigert. Wir verstehen die GSX-RR besser und entwickeln ein Gefühl für die Abstimmung. Aber es sind noch viele Bereiche da, in denen wir uns verbessern müssen, sowohl das Motorrad als auch meinen Fahrstil.“ Teamchef Davide Brivio war voll des Lobes über seinen Fahrer: „Er wird nicht nur immer schneller, sondern auch immer reifer.“

NORTHERN EUROPE CUP

Die Dorna gibt auch der Nachwuchs-Meisterschaft des ADAC ihre Unterstützung. Da das letzte Rennen des NEC bereits am 1. Oktober stattfindet, werden Dorna, ADAC und das Kiefer Team den ersten zwei Platzierten des Cups einen Start bei der Moto3-Junior-WM am 6.–8. Oktober in Aragón sowie am 17.–19. November in Valencia ermöglichen, wo sie sich mit konkurrenzfähigen KTM-Motorrädern auf den WM-Kursen beweisen können.

„In die Top 10 zu fahren, wäre der Wahnsinn!“

Der Winter und die Vorsaison-Tests waren für Althea-BMW-Superbike-Pilot Markus Reiterberger zäh und frustrierend. Trotzdem schöpft der 22-jährige Bayer Hoffnung, dass es wieder bergauf geht.

Von: Imre Paulovits

Wie verlief dein erster Testtag in Phillip Island?

Erst einmal bin ich sehr glücklich, wieder in Australien zu sein. Zum einen ist Phillip Island eine wunderschöne Rennstrecke, zum anderen hat die Superbike-WM letztes Jahr dort für mich richtig gut begonnen. Aber der erste Testtag fing gleich einmal mit Regen an. Immerhin konnte ich bei diesen Bedingungen die siebtschnellste Zeit fahren. Da war ich genau zur richtigen Zeit draußen. Bei der zweiten Testsitzung am Nachmittag war die Strecke zwar zu Beginn trocken, aber dann gab es immer wieder Verzögerungen durch Regenschauer. So konnten wir wenig arbeiten, wir müssen uns jetzt die Daten anschauen, und ich hoffe, dass

wir für die beiden letzten Testtage bessere Bedingungen haben und produktiver arbeiten können. Wir haben zwei verschiedene Motorräder und müssen herausfinden, welches besser zu dieser Strecke passt.

Wie ist das Team die Probleme angegangen, die bei den Tests in Jerez und Portimão aufgetreten sind?

Sie haben einige Ideen entwickelt, die jetzt in Phillip Island durchgetestet werden, deshalb auch die zwei Motorräder. Wir

»WIR VERSUCHEN, UNSER LETZTJÄHRIGES SET-UP MIT DEN AKTUELLEN UPDATES ZU KOMBINIEREN.«

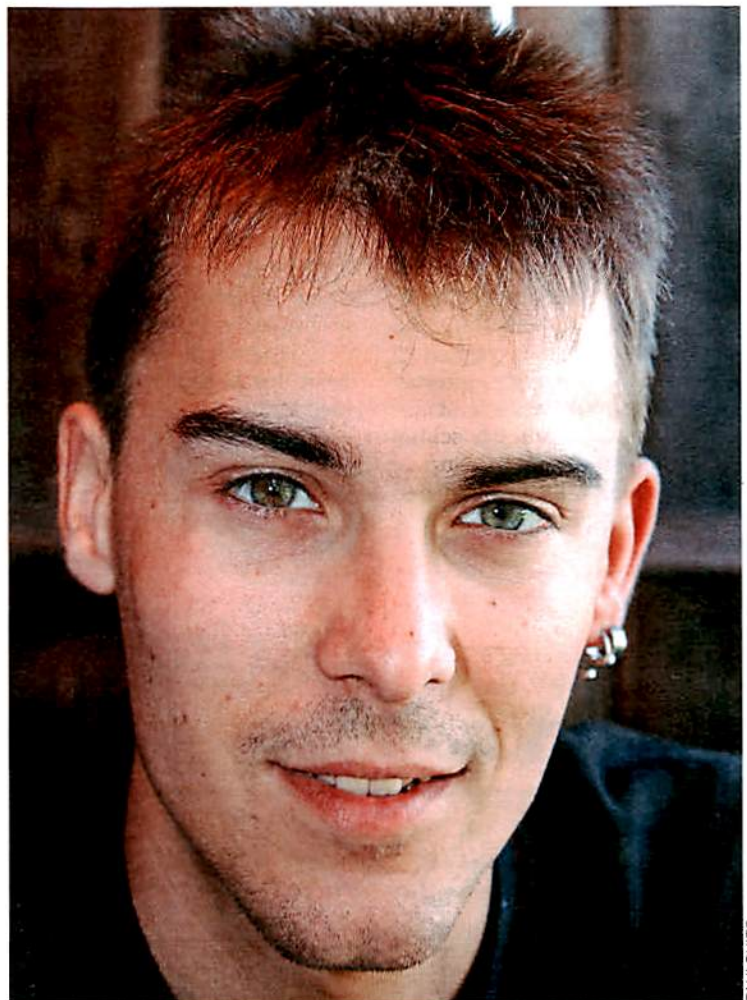
Markus Reiterberger

müssen nun an den beiden letzten Testtagen entscheiden, was wir machen. Wir werden versuchen, unser letztjähriges Set-up zu finden, da das ja nicht so schlecht war – und das versuchen wir, mit den Updates auf der Elektronik- und auf der Fahrwerksseite mit der Fortis-Schwinge zu kombinieren.

Wie hast du dich selbst auf Australien vorbereitet?

Ich habe nach dem Test in Portimão hauptsächlich an meinem Rückenproblem gearbeitet, ich habe sehr viel Muskelaufbau an den Geräten gemacht und so gut es ging noch etwas an der Ausdauer gearbeitet. Durch die Verletzungen im Vorjahr habe ich auf diesem Gebiet auf alle Fälle Aufholbedarf. Es ist auch nicht ganz so einfach, so zu trainieren. Aber ich habe es durchgezogen und bin momentan eigentlich ganz zufrieden mit meiner körperlichen Verfassung. Mir tut momentan nichts weh, und auf dem Bike ist so weit alles okay.

Warum hast du nur noch italienische Techniker?



Markus Reiterberger: Der Althea-BMW-Pilot will wieder nach vorn kommen

Wir haben letztes Jahr mit unserem Wildcard-Bike angefangen und hatten einige gute Rennen, aber danach wurden die Ergebnisse bis auf Sepang und Misano schlechter; und der Sturz mit dem Rückenwirbelbruch war sicherlich auch nicht förderlich. Die letzten Rennen sind nach meiner Rückkehr dann auch nicht so gelaufen, wie wir uns das gewünscht hätten. Ich war noch nicht fit, hatte noch einmal vier, fünf harte Stürze gehabt, so war ich wirklich nicht auf der Höhe. Das Team ist schon auf unsere Wünsche eingegangen, es ist aber nicht besser geworden. Und da hat sich das Team so entschieden, dass es dieses Jahr mit meiner eigenen Crew nichts wird, sondern dass sie die Technik selber machen und ich mich anpassen muss.

Letztes Jahr hattest du in Australien einen richtig guten Saisonstart. Was hältst du dieses Jahr für möglich?

Ich hoffe, dass ich wieder frei fahren kann. Ich versuche, mich so gut es geht wieder ans Bike und an die Strecke anzupassen. Ich will einfach wieder Kilometer sammeln, um das alte Gefühl für das Motorrad wiederzufinden. Dann will ich mit dem Team Schritt für Schritt das Set-up anpassen. Es ist schwierig, derzeit eine Zielsetzung zu sagen, denn die Konkurrenz ist noch einmal viel stärker geworden. Wir haben noch einmal bessere Teams dazubekommen, und da wird es schwierig, überhaupt an ein Top-10-Ergebnis zu denken. Wenn wir in Australien beim WM-Auftakt in die Top 10 fahren, das wäre der Wahnsinn. ■



Markus Reiterberger

Geburtstag: 9.3.1994

Geburtsort: Trostberg (D)

Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2007: MotoGP Rookies C. (7.)

2008: MotoGP Rookies C. (11.)

2009: Yamaha-R6-Cup (4.)

2010: Yamaha-R6-Cup (1.)

2011: IDM-SBK, BMW (8.)

2012: STK1000-C., BMW (6.)

2013: IDM-SBK, BMW (1.)

2014: IDM-SBK, BMW (3.)

2015: IDM-SBK, BMW (1.)

2016: SBK-WM, BMW (16.)

HOBBYS

Motorräder restaurieren,
Speedway

Superbike-Weltmeisterschaft

Es geht schon wieder los

Am Wochenende beginnt in Australien die Superbike-WM. Im Winter wurde schwer aufgerüstet, dazu fahren erstmals drei deutschsprachige Piloten die gesamte WM.

Von: **Imre Paulovits**

Nächsten Samstag und Sonntag lohnt es sich, zweimal früh aufzustehen. Eurosport 1 überträgt den ersten Superbike-WM-Lauf live morgens um fünf, am Sonntag beginnt der Supersport-WM-Lauf gar schon um 3.30 Uhr, das zweite Superbike-Rennen startet dann wieder um fünf. Doch bei dem, was uns in der Superbike-WM nach der langen Winterpause erwartet, sollte man nicht das Bett hüten.

Ducati, Kawasaki oder wer?

Ob sich über den Winter etwas an den Kräfteverhältnissen geändert hat? Chaz Davies hatte im Vorjahr nach der Sommerpause

eine beispiellose Aufholjagd gestartet und sieben der letzten acht Rennen gewonnen. Der 30-jährige Brite war nach den Wintertests auch hochgradig zufrieden damit, wie er die neuen Entwicklungen abgestimmt hatte und das gute Fahrgefühl, das ihn Ende letzter Saison unschlagbar machte, wiederherstellen konnte. Doch Davies wird nicht mehr der Alleinherrscher im Ducati-Werksteam sein, Rückkehrer Marco Melandri zeigte sich mit der Ducati ebenfalls sehr stark.

Weltmeister Kawasaki hat bei der neuen ZX-10RR die Schwachpunkte, durch die sie Ende der letzten Saison in die Fänge der Italiener geraten sind, behoben. Jonathan Rea zeigte erstaunliche Zeiten und hat sich deutlich vor seinem Teamkollegen Tom Sykes positioniert.

Es macht aber den Anschein, als würden sich auch andere in das Ducati-Kawasaki-Duell einmischen. Aprilia ist mit dem Milwaukee-Team und den überarbeiteten Bikes zurückgekehrt und machte gleich einen sehr starken

Eindruck. Und auch das Yamaha-Werksteam will ganz an die Spitze.

Die drei deutschsprachigen Piloten hatten bislang einen durchwachsenen Winter. Stefan Bradl kämpft noch mit den Kinderkrankheiten der neuen Fireblade, Markus Reiterberger hat

Abstimmungsprobleme mit den neuen Teilen und Randy Krummenacher musste wegen einer Fleischwunde auf zwei Testtage verzichten. Umso spannender wird es sein, zu sehen, wie sie versuchen werden, sich wieder nach vorn zu kämpfen. ■

TEILNEHMERLISTE SUPERBIKE-WM 2017

Superbike

1	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki Racing Team	Kawasaki ZX-10RR
2	Leon Camier (GB)	MV Agusta Reparto Corse	MV Agusta 1000 F4
6	Stefan Bradl (D)	Red Bull Honda WSBK	Honda CBR 1000 RR SP2
7	Chaz Davies (GB)	Aruba.it Ducati	Ducati Panigale R
12	Xavi Forés (E)	Barni Racing	Ducati Panigale R
15	Alex de Angelis (RSM)	Pedercini Racing	Kawasaki ZX-10RR
21	Markus Reiterberger (D)	Althea BMW Racing	BMW S 1000 RR
22	Alex Lowes (GB)	Pata Yamaha WSBK	Yamaha YZF-R1
32	Lorenzo Savadori (I)	Milwaukee Aprilia	Aprilia RSV4 RF
33	Marco Melandri (I)	Aruba.it Ducati	Ducati Panigale R
36	Leandro Mercado (RA)	Ioda Racing	Aprilia RSV4 RF
37	Ondrej Jezek (CZ)	Grillini Racing	Kawasaki ZX-10RR
40	Román Ramos (E)	Kawasaki Go Eleven	Kawasaki ZX-10RR
50	Eugene Laverty (IRL)	Milwaukee Aprilia	Aprilia RSV4 RF
60	Michael van der Mark (NL)	Pata Yamaha WSBK	Yamaha YZF-R1
66	Tom Sykes (GB)	Kawasaki Racing Team	Kawasaki ZX-10RR
69	Nicky Hayden (USA)	Red Bull Honda WSBK	Honda CBR 1000 RR SP2
81	Jordi Torres (E)	Althea BMW Racing	BMW S 1000 RR
84	Riccardo Russo (I)	Guandalini Racing	Yamaha YZF-R1
86	Ayrton Badovini (I)	Grillini Racing	Kawasaki ZX-10RR
88	Randy Krummenacher (CH)	Kawasaki Puccetti	Kawasaki ZX-10RR

Supersport

2	Gino Rea (GB)	Kawasaki Go Eleven	Kawasaki ZX-6R
7	Davide Pizzoli (I)	Race Department ATK#25	MV Agusta F3 675
9	Connor London (NZ)	RSV Phoenix Suzuki	Suzuki GSX-R 600
10	Nacho Calero (E)	Orelac Racing	Kawasaki ZX-6R
11	Christian Gamarino (I)	Bardahl Evan Bros	Honda CBR 600 RR
16	Jules Cluzel (F)	CIA Landlord Insurance	Honda CBR 600 RR
25	Alex Baldolini (I)	Race Department ATK#25	MV Agusta F3 675
26	Kazuki Watanabe	Kawasaki Go Eleven	Kawasaki ZX-6R
32	Sheridan Morais (ZA)	Kallio Racing	Yamaha YZF-R6
35	Stefan Hill (GB)	Profile Racing	Triumph Daytona 675
38	Hannes Sooner (EST)	Wilsport Racedays	Honda CBR 600 RR
41	Aiden Wagner (AUS)	Gemar Team Lorini	Honda CBR 600 RR
44	Roberto Rolfo (I)	Team Factory Vamag	MV Agusta F3 675
47	Rob Hartog (NL)	Team Hartog-Jenik	Kawasaki ZX-6R
61	Alessandro Zacccone (I)	MV Agusta Reparto Corse	MV Agusta F3 675
63	Zulfahmi Khairuddin (MAL)	Orelac Racing	Kawasaki ZX-6R
64	Federico Caricasulo (I)	GRT Yamaha	Yamaha YZF-R6
65	Michael Canducci (I)	Puccetti Racing	Kawasaki ZX-6R
66	Niki Tuuli (FIN)	Kallio Racing	Yamaha YZF-R6
70	Robin Mulhauser (CH)	CIA Landlord Insurance	Honda CBR 600 RR
73	Jacopo Cretaro (I)	RSV Phoenix Suzuki	Suzuki GSX-R 600
74	Jaimie van Sikkelerus (NL)	MVR Racing	Yamaha YZF-R6
77	Kyle Ryde (GB)	Kawasaki Puccetti	Kawasaki ZX-6R
78	Hikari Okubo (J)	CIA Landlord Insurance	Honda CBR 600 RR
81	Luke Stapleford (GB)	Profile Racing	Triumph Daytona 675
83	Lachlan Epis (AUS)	Response RE Racing	Kawasaki ZX-6R
99	Patrick Jacobsen (USA)	MV Agusta Reparto Corse	MV Agusta F3 675
111	Kyle Smith (GB)	Gemar Team Lorini	Honda CBR 600 RR
144	Lucas Mahias (F)	GRT Yamaha	Yamaha YZF-R6



Jonathan Rea vor Tom Sykes und Chaz Davies: Bleibt diese Hackordnung?

SUPERBIKE-WM-KALENDER 2017

24.–26. Februar	Phillip Island (AUS)	SBK, SSP
10.–12. März	Buriram (T)	SBK, SSP
31. März –1. April	Aragón (E)	SBK, SSP, SSP300, STK1000
28.–30. April	Assen (NL)	SBK, SSP, SSP300, STK1000
12.–14. Mai	Imola (I)	SBK, SSP, SSP300, STK1000
26.–28. Mai	Donington (GB)	SBK, SSP, SSP300, STK1000
16.–18. Juni	Misano (I)	SBK, SSP, SSP300, STK1000
7.–9. Juli	Laguna Seca (USA)	SBK
18.–20. August	Lausitzring (D)	SBK, SSP, SSP300, STK1000
15.–17. September	Portimão (P)	SBK, SSP, SSP300, STK1000
29. Sept.–1. Okt.	Magny-Cours (F)	SBK, SSP, SSP300, STK1000
20.–22. Oktober	Jerez (E)	SBK, SSP, SSP300, STK1000
2.–4. November	Losail (Q)	SBK, SSP, SSP300, STK1000

Superbike-WM

Forés überrascht

Nicht einer der Werksfahrer war am ersten Testtag in Phillip Island Schnellster, sondern Ex-IDM-Superbike-Meister Xavi Forés auf der Barni-Ducati.

Von: **Imre Paulovits**

Die Superbike-WM-Piloten hatten es an ihrem ersten Testtag auf Phillip Island nicht leicht. Die Wetterkapriolen der Insel machten ihnen das Leben schwer. Die Wolken glitten am Himmel zwar mit rasendem Tempo dahin, und es kam immer wieder die Sonne durch, ganz trocken wurde es aber erst ganz zum Schluss.

So gab es zu den einzelnen Test-Abschnitten auch immer andere Fahrer an der Spitze. Ducati-Werkspilot Marco Melandri war auf der völlig nassen

Strecke zunächst Schnellster, vor der Mittagspause führte Milwaukee-Aprilia-Pilot die Zeitenliste an. Als die letzte Teststunde anbrach, war Ducati-Werkspilot Chaz Davies Schnellster, und zum Schluss setzte sich Xavi Forés auf der Barni-Ducati mit 1:31,412 vor Weltmeister Jonathan Rea (1:31,823) durch. „Immerhin konnten wir etwa eine Dreiviertelstunde im Trockenen fahren, dabei haben wir das Motorrad ganz gut abstimmen können“, grinste Forés. „Es war schön, den ersten Tag ganz oben auf der Zeitenliste zu beenden, aber wir wissen, dass dies noch nichts bedeutet.“

Stefan Bradl schaffte mit 1:33,353 die zwölftschnellste Zeit gleich hinter seinem Teamkollegen Nicky Hayden (1:33,198), Markus Reiterberger war mit 1:33,836 auf P16 der Zeitenliste.

Die Supersport-Fahrer hatten nur in den ersten Minuten ihres

ersten Test-Runs eine trockene Piste. In diesem schmalen Zeitfenster fuhr Jules Cluzel auf der CIA-Landlord-Insurance-Honda mit 1:35,365 die schnellste Zeit. Erstaunlich zeigte sich Weltmeister Kenan Sofuoglu: Fünf Wochen nach seinem Handgelenksbruch fuhr der Türke mit 1.36.264 die sechstschnellste Zeit. ■



Xavi Forés: Bestzeit am ersten Tag

IDM Superbike 1000

Gesucht und gefunden

Bislang war der geplante Fahrerplatz für die neue 1000er vom Team Suzuki Stoneline Mayer verwaist. Nun steht fest: Luca Grünwald steigt auf.

Von: **Anke Wiczorek**

Wie schon so oft stand Grünwald auch nach der vergangenen Saison auf dem Schlauch und wusste nicht, wo er unterkommen sollte, selbst als 2016er-Vize der Superstock-1000-Klasse nicht. Finanzielle Anspannung hatte seine Karriere schon einige Male auf die Kippe gestellt. Dabei hat der erst 22-jährige zukünftige Suzuki-Pilot schon drei Meistertitel zu bieten: im ADAC Junior Cup, der IDM 125 und der IDM Moto3. Er verfügt sogar über WM-Erfahrungen. Auf einer Suzuki gefahren ist der Waldkraiburger noch nie. Auf der imot in München erfolgte wenigstens die erste Sitzprobe auf dem neuen Modell,

dessen Lieferung zu Suzuki Mayer nach Passau wohl noch einige Wochen dauern wird. Grünwald: „Ich habe mich aber schlaugemacht und mich durch die ersten Berichte geklickt. Dass das neue Motorrad so kompakt ist, schadet schon mal nicht.“ Teamchef Thomas Mayer ist zuversichtlich, bis zum ersten Rennen alles auf die Reihe zu kriegen. „Wenn wir schon mit einem neuen Motorrad

in eine neue Klasse einsteigen, dann wollen wir auch aufs Podest fahren. Das Motorrad gibt es her, und Luca ist der richtige Mann dazu.“ Der wiederum weiß: „Weil ab jetzt alle 1000er-Fahrer in einer gemeinsamen Klasse antreten und gewertet werden, wird das verdammt eng. Aber für die Fans wird das Ganze sicher besser verständlich als das Durcheinander in der Vergangenheit.“ ■



Bayerische Connection: Suzuki-Teamchef Thomas Mayer und Luca Grünwald

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM: MERCADO BEIM TRAINING VERLETZT

Die Tests und der WM-Auftakt in Phillip Island finden ohne Ioda-Aprilia-Pilot Leandro Mercado statt. Der 25-jährige Argentinier kam beim Training zu Fall und brach sich dabei drei Rippen. Normalerweise würde sich ein Rennfahrer damit auf die Zähne beißen und fahren, doch wegen des Rippenbruchs wurde Mercado als fluguntauglich erklärt, und so blieb sein Team zu Hause. Man hofft, dass Mercado am 10. März in Thailand wieder fahren kann.

WORLD SUPERSTOCK 300

Yamaha hat das Nachwuchsprogramm bLU cRU gegründet. Hierbei beginnt die Förderung auf nationaler Ebene wie zum Beispiel mit den Angebotspaketen in der IDM Superstock 300. Für die Saison 2018 werden dann maximal sechs Talente ausgewählt, die sich für die bLU cRU Challenge in der neuen Superstock-300-WM qualifizieren. Die Besten werden langfristig von Yamaha unterstützt und in die Superstock-600-EM geschickt.

IDM: REGELWERK ONLINE

Mit dem Superbike-Reglement ist jetzt auch das letzte erwartete Dokument online und auf der DMSB-Homepage zum Download zur Verfügung. Somit verfügen nun alle IDM-Klassen über ein aktuelles Regelwerk.

IDM SUPERBIKE 1000

Felix Bauer holte 2016 insgesamt zehn Punkte in der IDM Superstock 1000. Beim Finale in Hockenheim erreichte er als krönenden Abschluss einen Top-10-Platz. Nun plant Privatier Bauer, mit der Honda in die IDM Superbike aufzusteigen, wahrscheinlich erst einmal mit dem alten Modell. Für die neue SP2 gibt es weder Liefertermin noch Preis. Auf eine Unterstützung des Herstellers kann Bauer ohnehin nicht hoffen.

Eisspeedway-Grand-Prix Almaty

Spike-WM wird zum Duell

Daniil Ivanov ist verletzungsbedingt raus. Nach zwei weiteren Kononov-Siegen spitzt sich die WM auf einen Zweikampf gegen Koltakov zu. Franz Zorn wieder im Finale.

Von: **Thomas Schiffner**

Kämpften die Fahrer in Shadrinsk gegen die Kälte, trafen sie im 1701 Meter hoch gelegenen Medeo-Stadion von Almaty auf einen anderen Gegner: Nebel. Das Rennen am Samstag wurde für eine Stunde unterbrochen. Nach den 20 Heats konnten Semifinals und Finale wegen erneut aufziehendem Nebel nicht mehr gefahren werden.

Ivanov führend gestürzt

In Heat 1 stürzte Daniil Ivanov führend ohne Fremdverschulden und brach sich dabei eine Schulter. Da in Almaty der 56-jährige Kasache Vladimir Cheblakov die Wildcard hatte, waren die Westeuropäer mit nur noch vier

Russen konfrontiert, was sie zu glänzender Form auflaufen ließ. Franz Zorn wurde am Samstag Fünfter, Günther Bauer mit nur einem Punkt Rückstand Sechster. Am Sonntag schaffte der Oberbayer zwei Laufsiege und wieder 10 Punkte, wurde aber im Semifinale wegen Befahrens der Innenbahn disqualifiziert. Zorn kam am 2. Tag ins Finale, verlor dort Platz 3 an Khomitsevitich durch einen kleinen Fehler. Auch Harald Simon (8./10.) und am Sonntag Hans Weber (9.) machten deutliche Fortschritte. Kononovs GP-Siege Nummer 3 und 4 brachten den Russen bis auf 2 Punkte an (noch) WM-Leader Koltakov heran. ■

EISSPEEDWAY-WM

Almaty (KAZ) – 18./19. Feb. 2017

5. WM-Lauf

1.	Igor Kononov (RUS)	15 Punkte
2.	Dmitry Koltakov (RUS)	14
3.	Dmitri Khomitsevitich (RUS)	13
4.	Dinar Valeev (RUS)	12
5.	Franz Zorn (A)	11
6.	Günther Bauer (D)	10
8.	Harald Simon (A)	8
10.	Max Niedermaier (D)	6



Günther Bauer präsentierte sich in der kasachischen Höhenluft in Top-Form

6. WM-Lauf

1.	Igor Kononov (RUS)	21 Punkte
2.	Dmitry Koltakov (RUS)	19
3.	Dmitri Khomitsevitich (RUS)	15
4.	Franz Zorn (A)	13
7.	Günther Bauer (D)	10
9.	Hans Weber (D)	6
10.	Harald Simon (A)	5
11.	Max Niedermaier (D)	5

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 6 Rennen

1.	Dmitry Koltakov (RUS)	105 Punkte
2.	Igor Kononov (RUS)	103
3.	Dmitri Khomitsevitich (RUS)	94
5.	Franz Zorn (A)	62
8.	Günther Bauer (D)	42
11.	Max Niedermaier (D)	27
13.	Harald Simon (A)	25
16.	Hans Weber (D)	15

Supercross-WM in Minneapolis

Tomac pirscht sich ran

Eli Tomac verbuchte seinen dritten Saisonsieg auf einer WM-unwürdigen Strecke in Ryan Dungeys Heimatstaat Minnesota.

Von: **Alex Hodgkinson**

Es war das erste Supercross seit vier Jahren in der „Gefriertruhe“ des Landes an der kanadischen Grenze.

„Das war die schwierigste Strecke des Jahres, und ich musste voll konzentriert bleiben“, meinte Tomac, nachdem die Teilnehmer 26 Runden gemäß der von der FIM festgelegten „20 Minuten plus eine Runde“-Neuregel fahren mussten.

Tomacs schnellste Rennrunde lag unter 48 Sekunden, und es blieben nur sechs weitere Fahrer

in derselben Runde auf der sehr engen Bahn mit Kurvenkombinationen, die einen fließenden Rhythmus unmöglich machten.

Ryan Dungey nur Dritter

Die trockene Luft in der Halle und die erhöhte Anzahl der Rennrunden führte dazu, dass sich tiefe Rillen bis an die Holzbretter bildeten, die den Kunstrasen schützen sollten. Bis Ende des Abends war die Erde ausge-

trocknet und ohne Grip. Nachdem Schnellstarter Cole Seely schon in der Startrunde unfreiwillig zu Boden rutschte, konnte David Millsaps die Führung zwei Runden lang behaupten, bevor der wesentlich schnellere Tomac vorbei kam.

Lokalmatador Dungey reagierte zur Freude des Publikums so

schnell wie möglich, aber Tomac hatte den notwendigen Puffer zum WM-Leader rausgefahren, bevor beide 15 Minuten lang mit dem lästigen „Verkehr“ der Über rundeten konfrontiert wurden. Es gab insgesamt 36 Über rundungen, und im Ziel hatte KTM-Teamkollege Marvin Musquin den genervten Dungey eingeholt. ■



Schon der dritte Sieg: Eli Tomac

SUPERCROSS-WM

Minneapolis (USA)

7. WM-Lauf

1.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
2.	Marvin Musquin (F)	KTM
3.	Ryan Dungey (USA)	KTM
4.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
5.	Cole Seely (USA)	Honda
6.	David Millsaps (USA)	KTM
7.	Broc Tickle (USA)	Suzuki
8.	Trey Canard (USA)	KTM
9.	Blake Baggett (USA)	KTM
10.	Mike Alessi (USA)	Honda

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 7 Rennen

1.	Ryan Dungey (USA)	149 Punkte
2.	Marvin Musquin (F)	133
3.	Eli Tomac (USA)	125
4.	Cole Seely (USA)	123
5.	Jason Anderson (USA)	103
6.	David Millsaps (USA)	98
7.	Dean Wilson (USA)	73
8.	Cooper Webb (USA)	71
9.	Chad Reed (AUS)	69
14.	Ken Roczen (D)	51

„Ziel ist, Weltmeister zu werden“



Max Nagl ist 2017 der einzige deutsche Teilnehmer in der MXGP-Klasse. Aber der 29-jährige Oberbayer im IceOne-Rockstar-Husqvarna-Team von Kimi Räikkönen gehört zu den Titelfavoriten.

Von: **Alex Hodgkinson**

Max, hast du einen guten Winter hinter dir?

Unsere Vorbereitung lief gut in diesem Winter. Wir hatten ein bisschen Pech mit dem Wetter in Spanien, aber sonst war alles okay. Seit unserer Hochzeit im Dezember gab es wenig Zeit für Sabrina, Mason und mich, weil ich seitdem fast nur unterwegs war. Flitterwochen gab es auch nicht, das müssen wir in ein oder zwei Jahren nachholen.

Gab es bestimmte Vorgaben für die drei Frühjahrsrennen?

Unser erstes Rennen auf Sardinien im tiefen Sand war zuerst nicht geplant. Unser vorgesehener Einsatz in Spanien wurde wegen schlechtem Wetter abge-



Max Nagl

Geburtstag: 7. August 1987

Geburtsort: Weilheim (D)

Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2003: GP-Debüt 125ccm Teutschenthal (18., KTM)
2004: MX-Masters 1. (KTM)
2006: MX-Masters 1. (KTM)
2008: MX1-WM 6. (KTM)
2009: MX1-WM 2. (KTM)
2010: MX1-WM 4. (KTM)
2011: MX1-WM 5. (KTM)
2012: Teamweltmeister Deutschland in Lommel/B (KTM)
2013: MXGP-WM 10. wegen Verletzung (Honda)
2014: MXGP-WM 6. (Honda)
2015: MXGP-WM-Leader bis zur Verletzung (Husqvarna)
2016: MXGP-WM 3. (Husqvarna)



#12 Max Nagl 2017: Alle Husqvarna-Setup-Optionen getestet

sagt, und wir wollten unbedingt ein Rennen fahren. Wir hatten bis dahin das Setup nur auf hartem Boden in Spanien und Frankreich vorgenommen. Die Ergebnisse waren dementsprechend schlecht. Auf Hawkstone Park waren wir gut vorbereitet. Nachdem wir eine Woche in

»2015 WAR PECH, DASS JEMAND ÜBER MEINEN FUSS GEFAHREN IST, ALS ICH WM-LEADER WAR.«

Max Nagl

Lommel getestet hatten, hatten wir ein gutes Setup für Sand. Es war ein richtig gutes Wochenende für das Team und besonders für mich mit zwei Laufsiegen und einmal Platz 2 hinter meinem Teamkollegen Max Anstie. Beim letzten Rennen in Frankreich war es schwierig. Wir haben das Rennen als Test für Katar benutzt und haben für jeden Lauf, jedes Training das Fahrwerk umgebaut, jedes Mal was Neues, um zu sehen, wie es funktioniert. Wir haben vieles für Katar gelernt, aber gleichzeitig braucht man jedes Mal Zeit, um sich an die Umstellung zu gewöhnen. Aber die Ergebnisse waren zweitrangig. Am wichtigsten war es, ein Setup für Katar zu entwickeln, und in der Hinsicht haben wir unsere Hausaufgaben gemacht.

Du hast zwei neue Teamkollegen. Ergänzt ihr euch gegenseitig?

Ich komme mit beiden gut klar. Gautier (Paulin) macht eher sein eigenes Ding, Anstie ist eher der Wildere im Team. Ich habe viel mehr Zeit mit Anstie verbracht, wir hatten immer die gleichen Flüge und haben Mietwagen und Hotel geteilt. Wir ergänzen uns alle drei und sind im Training alle ungefähr gleich schnell. So können wir uns gegenseitig pushen. Das hilft uns und dem Team weiter.

Was sagst du zu den Sturzorgien deiner Gegner?

Klar habe ich mitgekriegt, dass Febvre, Gajser und Herlings alle schon böse abgeflogen sind. Es ist das Gleiche jedes Jahr, dass einige Fahrer während der Vorbereitungsrennen stürzen, aber alle werden bestimmt in Katar am Start sein wollen.

Kannst du in diesem Jahr regelmäßig gewinnen?

Ich gehöre jetzt zur älteren Generation im MXGP und habe viel Erfahrung über die Jahre gesammelt. 2015 war Pech, dass jemand über meinen Fuß gefahren ist, als ich WM-Leader war. Wir müssen mindestens wieder unter den ersten drei sein. Aber das Ziel ist, Weltmeister zu werden, und dafür arbeiten wir. Es wird schwierig mit den vielen jungen Fahrern, die aus der MX2 kommen. Wir müssen konstant sein und ohne Verletzung. ■

Motocross-Weltmeisterschaft

Samstagabend in der Wüste

Die ersten Punkte der MXGP-WM 2017 werden schon am Samstag in der Wüste von Katar vergeben. 18 weitere GP folgen.

Eine Woche später geht es in die stickige Hitze Indonesiens, dann über weitere Stationen bis zum Endlauf Mitte September in Villars-sous-Écot im französischen Teil des Dreiländerecks CH/F/D. Die Titelkandidaten müssen nicht nur schnell sein, sondern auch gesund bleiben.

Cairolì verletzungsfrei

2016 blieben nur neun MXGP- und vier MX2-Fahrer unverletzt. Alle drei Weltmeister der letzten beiden Jahre hatten schon böse

Stürze während der Vorbereitungs-Rennen, und es steht ein gewisses Fragezeichen über der Teilnahme von KTM-Aufsteiger Jeffrey Herlings in Katar (siehe Nachrichten rechts).

Herlings' Speed auf der 450er SX-F FE ist offenkundig – er hat im Rennen bereits Weltmeister Tim Gajser mit Leichtigkeit überholt. Aber der 22-jährige Bruchpilot hat, trotz dreier MX2-WM-Titel, zuletzt 2012 eine WM-Saison zu Ende gefahren. Im Gegenteil dazu ist sein KTM-Kollege Toni Cairoli zum ersten Mal seit 18 Monaten verletzungsfrei und konnte fünf Siege sowie einen zweiten Platz bei den Frühjahrsklassikern verbuchen. Der Altmeister will mit 31 Jahren seinen neunten WM-Titel. ■ AH

TERMINE MOTOCROSS-WM 2017

25.02.	GP Katar, Losail	Q
05.03.	GP Indonesien, Pangkal Pinang	RI
19.03.	GP Patagonien, Neuquén	RA
02.04.	GP Mexiko, León	MEX
16.04.	GP Trentino, Pietramurata	I
23.04.	GP Europa, Valkenswaard	NL
07.05.	GP Lettland, Kegums	LV
21.05.	GP Deutschland, Teutschenthal	D
28.05.	GP Frankreich, Ernée	F
11.06.	GP Russland, Orlyonok	RUS
25.06.	GP Italien, Maggiora	I
02.07.	GP Portugal, Agueda	P
23.07.	GP Tschechien, Loket	CZ
06.08.	GP Belgien, Lommel	B
13.08.	GP Schweiz, Frauenfeld	CH
20.08.	GP Schweden, Uddevalla	S
03.09.	GP USA, Charlotte Motor Speed	USA
10.09.	GP Niederlande, Assen	NL
17.09.	GP Pays de Montbéliard, Villars	F

MXGP: START VON HERLINGS UND JONASS UNGEWISS

Zwei KTM-Stars müssen noch um ihre Teilnahme beim WM-Auftakt in Katar bangen. Vergangene Woche teilte die Mattighofener PR-Abteilung mit, dass Jeffrey Herlings sowie Pauls Jonass rechtzeitig fit sein sollten, aber beide werden morgen (Donnerstag) eine medizinische Untersuchung des FIM-Arztes vor Ort am Golf bestehen müssen. Es wurde bestätigt, dass Herlings bei seinem Sturz vor zehn Tagen in Ottobiano einen Bruch des rechten Mittelhandknochens erlitt. Seit der OP in Belgien am Tag danach trägt der 22-jährige Niederländer einen Gips, laut KTM soll er in Katar aber „schmerzfrei fahren können“. Jonass erlitt eine „leichte“ Gehirnerschütterung, weil er in Lacapelle-Marival beim Überwinden gestürzt war. Er soll nach einigen Ruhetagen wieder aufs Motorrad dürfen. Aber der 20-jährige Lette ist bekannter Wiederholungs-täter: Er musste 2016 nach einer schweren Gehirnerschütterung zwei Monate pausieren und wird sich in Losail sicherlich einer intensiven Untersuchung unterziehen müssen. FIM-Chefarzt David McManus hat bei Gehirnerschütterungen Pflichtpausen von mindestens neun Tagen eingeführt.

MOTOCROSS: KARRO IST DANN MAL WEG

Matiss Karro hat mit 25 Jahren die WM-Szene verlassen. Der Lette hat einen Vertrag bei Honda Brasilien unterschrieben und genießt schon Sonne und Surfen in Südamerika.

IESSPEEDWAY-GP: RUSSEN OHNE IVANOV

Nachdem Daniil Ivanov an der Schulter operiert werden musste, gehen die Russen beim Teamfinale in Inzell voraussichtlich mit Kononov, Koltakov und Khomitsevitch an den Start. Beim DMSB-Team sind Bauer und Niedermaier gesetzt, dritter Mann könnte Rookie Tobias Busch werden.

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

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

H

Z1 gesucht. 0171/4167106

H

Z3 Coupé gesucht. 0171/4167106

H

BMW

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

H

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400

H

Roadster S gesucht. 0171/4167106

H

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

H

Z4 M gesucht. 0171/4167106

H

Z3 M gesucht. 0171/4167106

H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600

H

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

H

840Ci / 850 CSi gesucht. 0171/4167106

H

Corvette

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

H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600

H

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

H

Ferrari

360 Challenge Stradale ges. 0171/4167106

H

328 GTS / GTB gesucht. 0171/4167106

H

F430 mit Handschaltung ges.
0171/4167106

H

kaufe jdn. grünen Ferrari. 0171/4167106

H

Lamborghini

Silhouette gesucht 0171/4167106

H

Jalpa gesucht. 0171/4167106

H

Lotus

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

H

Mercedes

SLK 55 AMG wenig km gesucht.
0171/4167106

H

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

H

CLS AMG S4 M. -47%, 300 km/h, 1/15,
Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 31000 km,
NP: 160.000,-, VB 84.000,-, T. 0171/3491847

Mini

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

H

928 mit Handschaltung ges. 0171/4167106

H

Sammlungsauflösung Neuteile, MwSt.
awb., Carrera GT-Motor 149.000,-, 964
RS Rumpfmotor (AT) 32.900,-, 993 RS
3,8L Rumpfmotor 39.900,-, 993 RS 3,8L
Leistungsst. 23.900,-, Motorgehäuse
996 GT3 RS 5900,-, 996 Leistungsst.
12.900,-, Sportscar Unit, A.Teiber,
Augsburgerstr. 10, 80337 München,
Tel. +49(0)178-5091066

H

Suche Porsche 911 und 928 in grün oder
Sonderfarbe, privat. Tel. 0176/43658911,
christoph@maeder1.de

mehr: motor-klassik.de Nr. 37264

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

924/944 mit wenig km gesucht.
0171/4167106

H

Renn/Rallye

FERODO
Motorsport- und
High Performance
Bremsbeläge

Service - Verkauf - Beratung

bsa 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

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

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

Service

**Abonnenten-Service &
Einzelheftbestellungen**

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

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

www.Rennsportshop.com

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

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

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

Telefon: +49 (0)711 182 1641
MOTORSPORT aktuell gehört zum
Geschäftsbereich Automobil
Redaktionelle Gesamtleitung:
Ralph Alex, Jens Katemann, Birgit
Priemer (Stv.)

Leitung Geschäftsbereich Automobil:
Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.),
Burkhard Knopke
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger

Anzeigenleitung:
Stefan Granzner
sgranzner@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

iefbrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1613
Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379

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

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

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

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

© 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

Relaunch-Notizen Zum MSa-Relaunch, MSa 9/2017

Als langjähriger Abonnent (seit 1969) von Powerslide und später MSa habe ich alle Veränderungen miterlebt. Nach der Umstellung 1975 von monatlichem auf wöchentliches Erscheinen halte ich den jetzigen Relaunch für die wesentlichste Veränderung – zum Positiven, keine Frage!

Der eindeutige Wermutstropfen für mich: Seit Jahresanfang wird mir MSa ausnahmslos erst am Mittwoch zugestellt. Zufällig haben die neuen Hefte nun auch nur noch eine Ausgaben-Nummer und kein Datum mehr. Früher war das Datum Bestandteil der Titelseite. Per saldo frage ich mich jetzt aber schon, ob dieser Preis – der Erscheinungstermin am Mittwoch – für den sicher gelungenen Relaunch dann nicht doch zu hoch ist.

Wilhelm Faist, D-8213 Gauting

Als jahrzehntelanger Abonnent Ihrer Zeitschrift möchte auch ich zunächst einmal zu Ihrer neuen Aufmachung gratulieren. Papierqualität, Aufmachung, Heftung und Umfang sind ein echter Gewinn, der auch die Preiserhöhung in jedem Fall rechtfertigt.

Allerdings habe ich einen nicht unwesentlichen Kritikpunkt, mit dem ich sicherlich nicht alleine dastehe. Ich sehe es als sehr bedauerlich an, dass Sie die Ergebnislisten der einzelnen Rennveranstaltungen erheblich abgespeckt haben und hier nur noch die ersten 10 platzierten Teilnehmer ohne weitere Erläuterungen aufführen.

Sollten diese reduzierten Informationen allerdings auch für die Top-Serien wie Formel 1, DTM, WEC und WTCC eingeführt werden und Sie nicht auf das jahrelange Ergebnisformat zurückkommen, fehlt mir persönlich ein wesentlicher Teil der

Berichterstattung, der für mich einfach zu der Zeitschrift Motorsport aktuell gehört.

Joachim Gorwa,
D-21436 Marschacht

Liebe Redaktion, vielen Dank für den Relaunch der Motorsport aktuell. Die klare Struktur, die großen Buchstaben und die gute Gliederung bereiten mir bei jeder Ausgabe große Freude. Weiter so!

Hans Herrmann,
(Rennfahrerlegende)
D-71069 Sindelfingen

Hallo MSa-Team, ich würde sagen, dass es jetzt absolut genug ist mit der Veröffentlichung von Leserbriefen über eure Neugestaltung des Magazins. Das geht schon seit Anfang des Jahres so und es reicht nun, würde ich sagen. Diese Seite soll für Leserbriefe genutzt werden, die sich mit Motorsport befassen – und nicht für wochenlange Lobeshymnen!

Thomas Leiner,
D-85399 Hallbergmoos

Shakedown-Regel Kommentar von Reiner Kuhn, MSa 9/2017

Ich bin nun über 40 Jahre mit dem Thema Rallye verbunden und bin immer wieder überrascht, wie sich die Organisatoren das Leben künstlich schwer machen. Der Shakedown ist eine große Errungenschaft, die nicht gelöscht werden darf.

Vor der Rallye letzte Testfahrten durchzuführen dient der Sicherheit für alle. Die Techniker können letzte Einstellungen vornehmen. Aber für die Zuschauer ist es ein Fest, weil sie dort jedes Rallyefahrzeug drei Mal zu sehen bekommen – so oft wie auf keiner Prüfung, und dies mit geringem Aufwand. Es wäre doch ein Leichtes, jedem Team einen zusätzlichen Satz Reifen zur Verfügung zu stellen. Nach dem Shakedown muss der Reifensatz wieder

zurückgegeben werden. Das muss sogar FIA-Rallye-Chef Mahonen erkennen. Die Rallye-WM hat viel investieren müssen, um wieder auf diesem Niveau zu stehen – man sollte darauf achten, dies nicht wieder zu killen.

O. Dobrovolny, per E-Mail

Zukunft LMP1 Kommentar Marcus Schurig, MSa 9/2017

Die LMP1-Klasse ist in ihrer jetzigen Form nur noch ein Auslaufmodell. Hybridantriebe sind eine Übergangslösung der Automobilindustrie und für den Motorsport nur bedingt interessant. Wenn man eine dermaßen kostspielige Technik als Reglement-Grundpfeiler installiert, kann man damit rechnen, dass Hersteller mit ausbleibendem Erfolg auf der Strecke bleiben oder ohne Aussicht auf den Return of Investment den Stecker ziehen.

Die DPI-Kategorie in der IMSA trifft eher den Zeitgeist. Mit einem Bruchteil der Ausgaben kann ein Hersteller hier hochklassigen Motorsport betreiben. Die aktuellen LMP1 sind von ihrer Performance beeindruckend, aber ob die Topklasse nun mit 600 oder 1000 PS ausgestattet ist, muss auf die Renn-Action keinen Einfluss haben. Die größte Baustelle der WEC ist die schwache Vermarktung. Wenn selbst ein seriöses Blatt wie dieses (Daumen hoch für den Relaunch!) oder Kollege Ockenga von Eurosport noch von der „Sportwagen-WM“ berichten, ist das für die Promotion ganz sicher nicht zuträglich... Norman Augustin,
D-37581 Bad Gandersheim

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

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 22. Februar

- | | | |
|-------|----------------------------------|-------------|
| 11.00 | Rallye-WM Schweden, Highlights | ORF Sport+ |
| 23.05 | FIA Formel E, Buenos Aires ePrix | Eurosport 1 |

Donnerstag, 23. Februar

- | | | |
|-------|-------------------------------------|----------------|
| 02.00 | 24h Nürburgring 2016, Highlights | Motorvision TV |
| 12.30 | Classic Races, DTM-Saison 1995 | Motorvision TV |
| 20.50 | Race of Champions Miami, Highlights | Motors TV |

Freitag, 24. Februar

- | | | |
|-------|---------------------------------|----------------|
| 12.20 | Classic Races, 24h Le Mans 1952 | Motorvision TV |
| 22.35 | NASCAR Sprint Cup, Phoenix | Motorvision TV |

Sonntag, 26. Februar

- | | | |
|-------|-------------------------------------|----------------|
| 17.35 | NASCAR Cup, Rück- und Ausblick | Motorvision TV |
| 18.05 | NASCAR Cup, Clash-Rennen Daytona | Motorvision TV |
| 19.00 | NASCAR Cup, Daytona 500 LIVE | Motorvision TV |

Montag, 27. Februar

- | | | |
|-------|--------------------------------|----------------|
| 12.20 | Classic Races, Pikes Peak 1987 | Motorvision TV |
| 20.15 | Winterrallye Leoben, Reportage | Servus TV |

Dienstag, 28. Februar

- | | | |
|-------|--|----------------|
| 12.15 | Classic Races, Auto Union Silberpfeile | Motorvision TV |
|-------|--|----------------|

Motorrad

Mittwoch, 22. Februar

- | | | |
|-------|-----------------------------------|-----------|
| 11.45 | Le Touquet Enduropale, Highlights | Motors TV |
|-------|-----------------------------------|-----------|

Donnerstag, 23. Februar

- | | | |
|-------|--------------------------|-----------|
| 08.45 | FIM MX2-WM 2016, Best of | Motors TV |
|-------|--------------------------|-----------|

Freitag, 24. Februar

- | | | |
|-------|----------------------------|-----------|
| 08.45 | FIM MXGP 2016, Best of | Motors TV |
| 12.35 | Superbike-WM 2016, Best of | Motors TV |

Samstag, 25. Februar

- | | | |
|-------|--|-------------|
| 05.00 | Superbike-WM Phillip Island, 1. Lauf LIVE | Eurosport 1 |
| 15.00 | FIM MX2-WM Doha, 1. Lauf LIVE | Motors TV |
| 16.00 | FIM MXGP-WM Doha, 1. Lauf LIVE | Motors TV |
| 17.05 | FIM X-Trial/Trial-WM, Barcelona | Motors TV |
| 18.00 | FIM MX2-WM Doha, 2. Lauf LIVE | Motors TV |
| 19.00 | FIM MXGP-WM Doha, 2. Lauf LIVE | Motors TV |

Sonntag, 26. Februar

- | | | |
|-------|--|-------------|
| 03.30 | Supersport-WM Phillip Island LIVE | Eurosport 1 |
| 05.00 | Superbike-WM Phillip Island, 2. Lauf LIVE | Eurosport 1 |

Montag, 27. Februar

- | | | |
|-------|--------------------------------------|-------------|
| 22.00 | Superbike-WM Phillip Island, 1. Lauf | Eurosport 1 |
| 22.45 | Superbike-WM Phillip Island, 2. Lauf | Eurosport 1 |

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

- | | | |
|---------|---|-----|
| 26.2. | Monster Energy NASCAR Cup, Daytona 500 | USA |
| 3./4.3. | ADAC Saarland-Pfalz Rallye (DM/Masters) | D |
| 4./5.3. | Supercars Championship, Adelaide | AUS |

Motorrad

- | | | |
|-----------|--|-----|
| 25.2. | Motocross-WM, Doha-Losail | Q |
| 25.2. | AMA Supercross, Atlanta/Georgia | USA |
| 25./26.2. | Superbike-/Supersport-WM, Phillip Island | AUS |
| 2.3. | Eisspeedway-DM, Berlin | D |
| 4.3. | SuperEnduro-WM, Bilbao | E |
| 4.3. | AMA Supercross, Toronto/Ontario | CDN |
| 4/5.3. | Eisspeedway-GP, Berlin | D |
| 5.3. | Motocross-WM, Pangkal Pinang | RI |

Vorschau



Wo steht die Weiterentwicklung beim Porsche-LMP1-Werksteam für 2017?



Die Superbike-Weltmeisterschaft startet in Phillip Island in ihre neue Saison



Wer hat die Nase vorn beim Saisonstart der NASCAR-Serie in Daytona?



Wir liefern den ersten Technik-Check aller neuen Autos vom ersten F1-Test

PORSCHE

SBK

NASCAR

WILLIAMS

**MOTOR
SPORT**
aktuell

TOP AUSSTATTUNG

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

MANNESMANN-Werkzeugbox

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

BRÜDER
MANNESMANN
WERKZEUGE



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Regislergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Löffmann
Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Invasio erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschlipf (Vorstand), Christina Dohmann,
Dr. Michael Rübke, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 93752.

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
	19
Straße, Nr.	
PLZ	Wohnort
Telefon	E-Mail

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE772200000004985, 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** Aboervice, 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** Aboervice, 70138 Stuttgart