

MOTOR SPORT aktuell

NR. 7 2017

WRC: Interview

Latvala über die Probleme bei Toyota

Superbike: Test in Portimão

Bradls erste Fahrt mit der neuen Honda

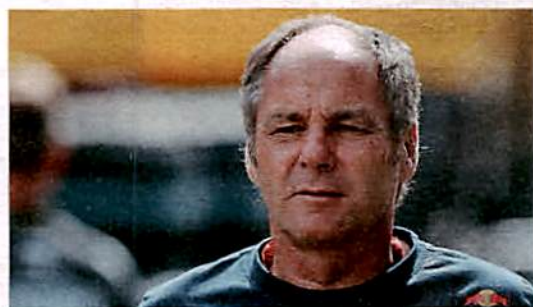
Ecclestone entmachtet

Wird jetzt alles anders?

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



MotoGP-Test in Sepang
Ducati feiert furioses
Comeback



Interview Gerhard Berger
Das kann die MotoGP
besser als die Formel 1



24h-Rennen in Daytona
Cadillac-Kollision
sorgt für Ärger

Inhalt

Automobil:

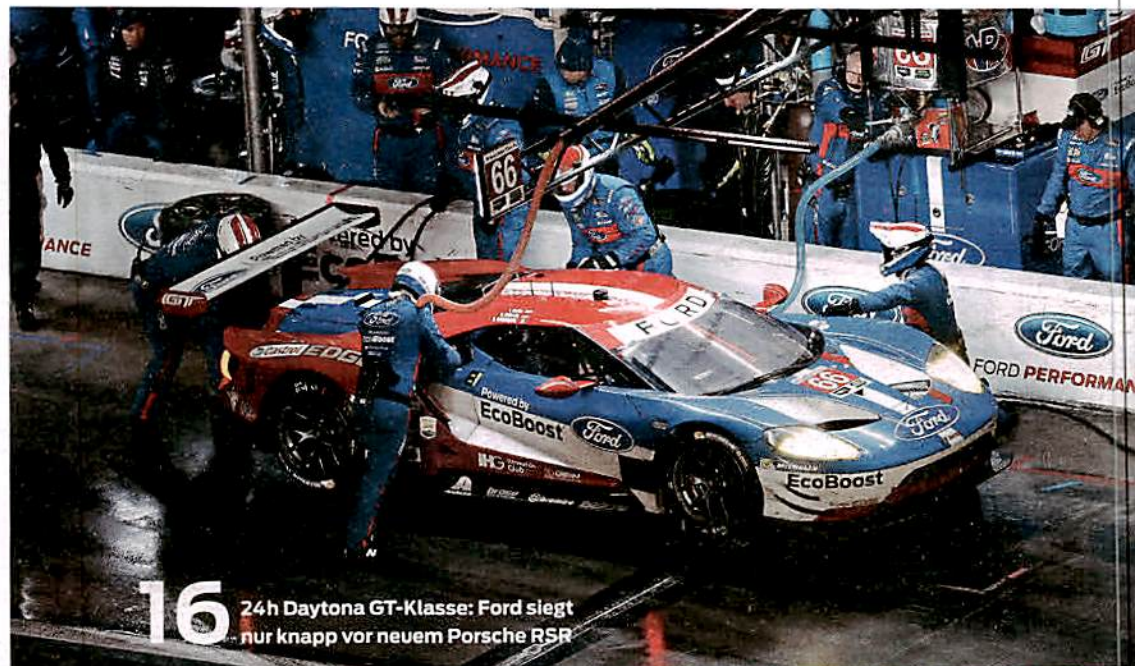
- Formel 1** Die große Ära Bernie Ecclestone geht zu Ende S. 4
- Formel 1** Gerhard Berger spricht Klartext im MSA-Interview S. 8
- Formelsport** Die F1-Pläne und weitere Formel-News S. 10
- Sportwagen** Cadillac holt Doppelsieg in Daytona S. 12
- Sportwagen** Wie Ford die GT-Klasse in Daytona gewann S. 16
- Sportwagen** Mehr aus Daytona und weitere Hintergründe S. 18
- Rallye** Interview mit dem Monte-Zweiten J.-M. Latvala S. 22
- Rallye** News und Storys aus der Welt des Rallyesports S. 24
- Eisrennen** Dubourg sichert sich den zweiten Titel in Folge S. 26
- Tourenwagen** Hintergründe und Nachrichten S. 27
- Tourenwagen** Interview mit TCR-Doppelchamp Comini S. 28

Motorrad:

- MotoGP** Die Motorrad-Elite beim Test in Sepang S. 30
- MotoGP** Die Technik-Highlights vom Malaysia-Test S. 32
- MotoGP** Interview mit Yamaha-Neuzugang Viñales S. 34
- Superbike-WM** So liefen die Testfahrten in Portimão S. 36
- Straßensport** Hintergründe und Nachrichten S. 38
- Offroad** Supercross, MX-WM, Eisspeedway und mehr S. 40
- Offroad** Interview mit Motocrosserin Larissa Papenmeier S. 42

Leserservice:

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



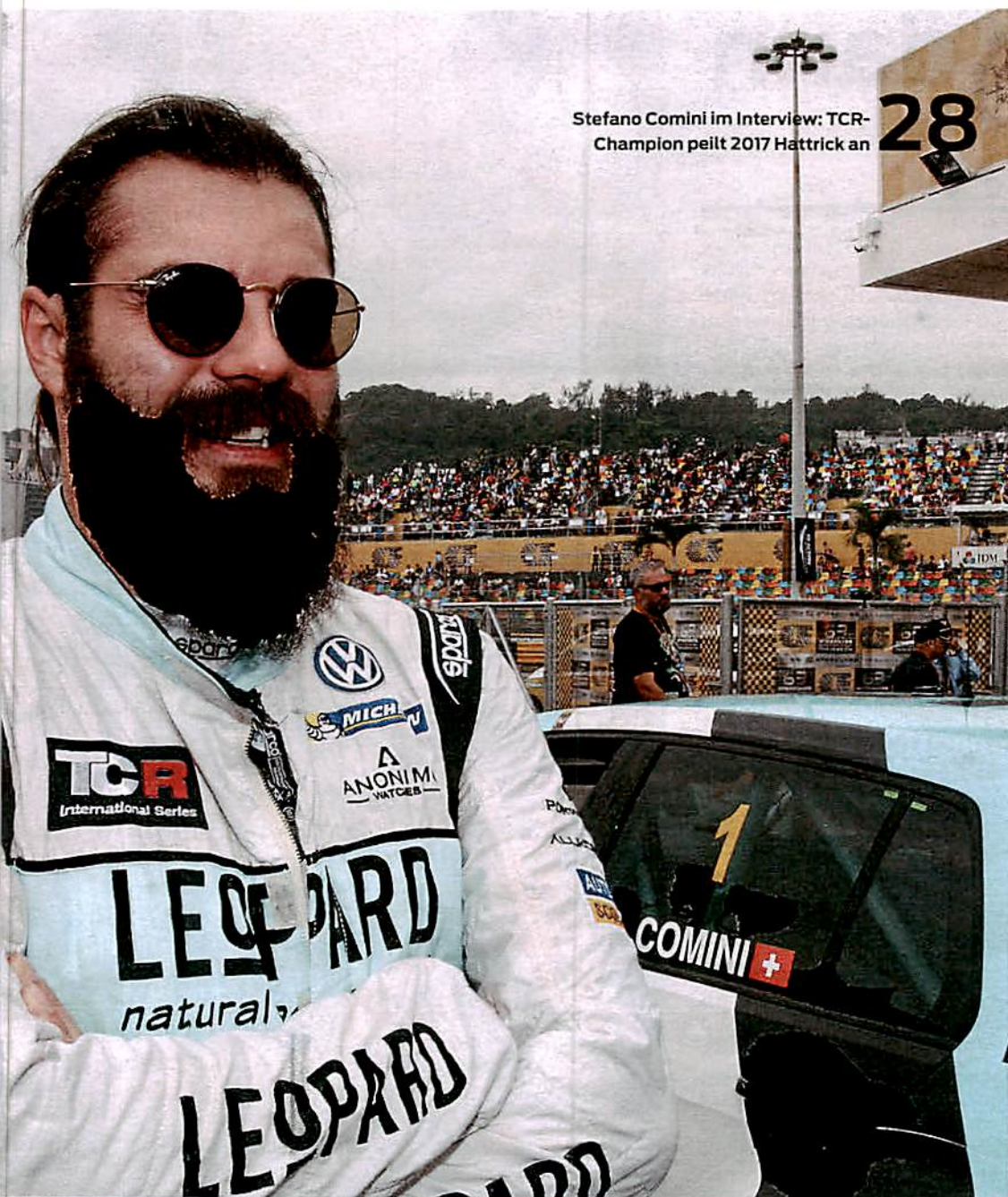
16 24h Daytona GT-Klasse: Ford siegt nur knapp vor neuem Porsche RSR



11 Manor-Pleite: 2017 gehen nur zehn Teams in der Formel 1 an den Start



36 Superbike-Test Portimão: Bradis Honda mit Kinderkrankheiten



Stefano Comini im Interview: TCR-Champion peilt 2017 Hat-trick an

28

FORMEL-1-MACHTWECHSEL

Gut 40 Jahre hatte Bernie Ecclestone in der Formel 1 alles im Griff. Jetzt wurde der Zampanò endgültig entmacht. Wir blicken noch einmal zurück und zeigen, wie der clevere Brite den Grand-Prix-Sport zu einem Millionen-Business gemacht hat **Seite 4**

24H-RENNEN IN DAYTONA

Das erste große 24h-Rennen des Jahres in Daytona sorgte für Spannung und Drama bis in die letzten Minuten. Nach der Zielflagge wurde noch lange diskutiert. Alle Hintergründe zum Geschehen in der Prototypen- und der GT-Klasse finden Sie ab **Seite 12**

MOTOGP-TEST IN SEPANG

In der tropischen Hitze von Sepang haben die Wintertests der MotoGP begonnen. Die neuen Bikes zeigten dabei noch einige Kinderkrankheiten. Besonders im Fokus stand ein Pilot, der 2017 gar nicht in der Meisterschaft am Start ist. Mehr dazu ab **Seite 30**



Supercross Phoenix: Tomac siegt in Abwesenheit von Ken Roczen

40

„Ich bin dann mal weg“

Die Formel 1 steht vor einer Zäsur. Ab sofort hört sie nicht mehr auf das Kommando von Bernie Ecclestone. Der 86-jährige Diktator tritt heimlich, still und nicht ganz freiwillig ab. Ein Rückblick auf 45 Jahre mit Bernie.

Von: **Michael Schmidt**

Er war der Fixpunkt im Fahrerlager. Auch wenn er sich gut versteckte. Bernie Ecclestone residierte meistens in seinem grauen Bus oder in seinem Büro in der Rennleitung. Er war keiner, der gerne Hof hielt. Meistens tauchte er unvermittelt auf, und alle gingen in Habachtstellung. Weil er nur 1,62 Meter groß ist, mussten sich seine Gesprächspartner zu ihm runterbeugen. Es sah aus, als würden sie vor ihm niederknien.

Bernie hielt das Zepter in der Hand. Sein Wort war lange Gesetz. Erst in den letzten Jahren haben sich die Teams und die FIA ein wenig aus seinen Fesseln befreit. Die großen Rennställe haben ihn mit der Drohung erpresst, in einer eigenen Serie zu fahren, wenn es keine Bonuszahlungen und nicht mehr Mitspracherecht gibt. Es war der Anfang der Unregierbarkeit. Sie gipfelte in dem Wort „Strategiegruppe“.

Mann der ersten Stunde

Bernie Ecclestone ist ein Mann der ersten Stunde. Er war schon beim allerersten Formel-1-Grand-Prix am 13. Mai 1950 dabei. Als Teilnehmer im Formel-Junior-Rahmenprogramm. Anfangs hatte der Ex-Motorradrennfahrer nur lose Beziehungen zur Königsklasse. Ende der 50er-Jahre kaufte er den Connaught-Rennstall und versuchte vergeblich, sich für den GP Monaco 1958 zu qualifizieren.

Gleichzeitig betreute er das englische Talent Stuart Lewis-Evans. Der schwächliche Rennfahrer zog sich bei einem Unfall beim GP Marokko so schwere

Verbrennungen zu, dass er sechs Tage später starb. „Stuart hätte überleben können“, erinnert sich Ecclestone grimmig. „Die Marokkaner haben ihn in schmutzige Decken eingewickelt. Dabei zog er sich eine Infektion zu.“

Auch in den 60er-Jahren hielt Ecclestone über Rennfahrer Kontakt zu der Szene, die ihn magisch anzog. Er berät seinen Freund Jochen Rindt in Finanzfragen, handelt für den Österreicher die Start- und Preisgelder aus. Rindt war für Ecclestone der „Superstar schlechthin“. Weil er wie ein Rennfahrer aussah und wie ein Rennfahrer tickte.

Der Tod von Rindt

Der 5. September 1970 in Monza wurde für Ecclestone der schwärzeste Tag seiner Karriere. „Als ich von Jochens Unfall hörte, bin ich in die Parabolica gerannt. Man hat mir Jochens Helm in die Hand gedrückt. Weil sie ihn schon abtransportiert hatten, bin ich ins Fahrerlager zurück. Die Organisation war grauenhaft, einfach unwürdig. Jochen lag auf der Pritsche eines VW-Busses, wo mehrere Leute damit beschäftigt waren, ihn wiederzubeleben. Auf dem Weg ins Krankenhaus haben sie sich auch noch verfahren. Als wir dort ankamen, war Jochen schon tot. Sie haben ihn auf einem Gang abgestellt und mich mit ihm allein gelassen.“

Ein Jahr später kaufte Bernie Ecclestone den Brabham-Rennstall. Für das Schnäppchen von 100 000 Pfund. Anfangs finanziert der umtriebige Geschäftsmann die Einsätze der Autos selbst. „Einmal, in Nivelles, hatten wir fünf Autos gemeldet, aber nur vier Motoren und zwölf Reifen im Gepäck.“ Erst als er 1978 den Milchproduktehersteller Parmalat als Sponsor gewinnt, zahlten andere die Zeche.

Zu dieser Zeit war Ecclestone bereits Verhandlungsführer der Teams. Ohne offizielles Mandat. „Die anderen fanden einfach, dass ich das am besten könne. Und sie haben mir vertraut.“ 1975 kassierte die Vereinigung der Konstrukteure pro Rennen 220 000 Dollar. 1979 waren es



schon 485 000, weitere vier Jahre später 940 000 Dollar.

Ecclestone war schlau genug, es sich nicht mit seinen Kollegen zu verscherzen. Als die Konkurrenz nach dem Sieg des Staubsauger-Autos von Brabham beim GP Schweden mit Protest drohte, zog er das Auto zurück. Ecclestone

erklärte seinem enttäuschten Konstrukteur Gordon Murray: „In zwei Rennen hätte jeder so ein Auto gehabt.“

Mit dem Turbo-Feldzug der Automobilhersteller begann der erste große Krieg der Formel 1. Auf der einen Seite standen die FIA und die Autokonzerne, auf



Platz da: Ecclestone bahnt sich in Indy 2005 einen Weg durch die Meute der Reporter

DANIEL REINHARD



Alte Zeiten: Brabham-Chef Bernie mit Lauda und Watson

WOLFGANG WILHELM



Magnet für die Stars: Bernie mit Mick Jagger beim GP Monaco

WOLFGANG WILHELM

„Lass es uns nicht mit Ecclestone verscherzen. Schließlich ist er derjenige, der das ganze Geld einreibt.“

Das Ergebnis war ein Kompromiss. Die FOCA behielt die Hoheit über die Finanzen, die FIA über das Reglement. Daraus entstand der erste Grundsatzvertrag zwischen den Teams und der FIA. Das Dokument wurde Concorde Agreement genannt. Es wurde bis heute siebenmal verlängert.

Ecclestone hatte damals schon eine Vision, wie die Formel 1 einmal aussehen sollte. Eine weltweite Show auf Augenhöhe mit den Olympischen Spielen und der Fußball-Weltmeisterschaft. Ein Premium-Produkt, das für Weltfirmen, Stars und Sternchen zum Laufsteg werden sollte. Die Teams wurden verpflichtet, bei allen Rennen anzutreten und ihre eigenen Autos zu bauen. Veranstalter wurden auf fünf Jahre festgenagelt.

1991 wurde Max Mosley zum FIA-Präsident gewählt. Jetzt hatten die beiden Kompagnons freie Fahrt. Bernie und Max führten die Geschäfte auf ihre Art. Mit kleinen und großen Taschenspielertricks. Teile und herrsche. Drohe mit dem Schlimmsten, um das weniger Schlimme zu bekommen. Der Sport florierte, die TV-Zahlen gingen durch die Decke, die Tribünen waren überall gut gefüllt. Die Formel 1 wurde zum Markenzeichen. Sie steht für Perfektion, Hightech, für Glamour und viel Geld. Das System macht Fahrer, Teamchefs und Technikdirektoren zu Millionären. Das ungebremste Wachstum brachte auch Probleme. Die Neureichen wollen noch höher hinaus.

Die Teams rebellieren

1997 wird zum ersten Mal ein Börsengang diskutiert. Er scheitert. Die FIA überträgt die TV-Rechte für die nächsten 14 Jahre an Ecclestone. Sie spielen in dieser Zeit 5,5 Milliarden Pfund ein. 1999 verkauft Ecclestone 50 Prozent des Geschäfts an die Banken Hellman & Friedman und Morgan Grenfell. Den Rest verlagert er in eine Treuhand mit Sitz in der Schweiz. Er nennt sie Bambino Trust. Ecclestone hat Angst, dass seine Familie eine Steuerschuld statt eines Vermögens erbt, wenn er mal stirbt. Die Sorge ist nicht unbegründet. Ecclestone bekommt in diesem Jahr mehrere Bypässe eingesetzt.

Einige Teamchefs fühlen sich verraten. Ken Tyrrell beginnt jede Sitzung der Konstrukteure

der anderen die englischen Garagisten, Bernie Ecclestone und der Jurist Max Mosley. Zu Beginn der Saison 1981 eskalierte der Konflikt. Im Winter sah es nach zwei Meisterschaften mit einem gespaltenen Feld aus. Am 7. Februar probten die Rebellen unter Ecclestones Führung in Südafri-

ka den Aufstand. Sie hielten einen Protest-Grand-Prix ab, nur um FIA-Präsident Jean-Marie Balestre zu zeigen, dass man auf die Sportbehörde verzichten konnte. Bernie Ecclestone und Mosley hatten hoch gepokert. „Wir hatten nichts in der Hand und wussten auch nicht, wer das alles be-

zahlen sollte. Das Rennen in Kyalami sollte den Eindruck erwecken, dass bei uns alles zum Besten stand. Zum Glück ist Balestre darauf hereingefallen“, amüsiert sich Mosley.

Auf Initiative von Enzo Ferrari setzten sich die Teams und Balestre an den Verhandlungstisch.

mit einer Anklage. „Du hast unser Geschäft gestohlen“, herrscht er Bernie an. Der gibt jedes Mal zurück: „Lieber Ken. Ich habe dir vor Jahren angeboten, dich zu beteiligen. Du wolltest nicht ins Risiko gehen, sondern lieber einen fixen Anteil vom Kuchen.“

Auch die Hersteller begehren auf. Es missfällt ihnen, wie sie von einem Autohändler und einem Anwalt am Nasenring durch die Manege geführt werden. Sie verbünden sich in einer Interessengemeinschaft namens GPWC und planen eine eigene Serie. Ecclestone und Mosley gewinnen auch diese Schlacht. Bernie hatte im Untergrund geschickt Ferrari, Williams, Red Bull und Renault mit Extrazahlungen abgeworben. Auf die Frage, ob das nicht mafiose Geschäftsstrukturen seien, antwortete Ecclestone triumphierend: „Wir sind die Mafia!“

Der Verkauf war ein Fehler

Heute gibt Ecclestone zu, dass der Verkauf sein großer Fehler war. Damit passierte das, was er immer verhindern wollte. Es kamen branchenfremde Unternehmen ins Geschäft. Banken, Glücksritter, Investmentfonds. Der Chef verlor die Kontrolle. Die Anteile wurden immer mehr weitergereicht, bis sie am Ende bei CVC landeten. Und die hatten plötzlich alle Stimmrechte.

Die letzte Transaktion von der Bayerischen Landesbank an CVC verfolgte Ecclestone noch Jahre danach. Der Formel-1-Pate stand in Deutschland ein Jahr lang wegen Bestechung vor Gericht. Er sollte den Banker Gerhard Gribkowsky mit 44 Millionen Dollar geschmiert haben, damit der Wunschpartner CVC den Zuschlag bekommt.

Ab 2003 war Bernie nur noch ein Angestellter. Für kolportierte 83 Millionen Dollar Jahresgehalt. CVC ließ Ecclestone an der langen Leine gewähren. Solange er so schnell wie möglich so viel Geld wie möglich einspielte, war er genau der richtige Mann. Die Geschäftsidee dahinter hieß maximale Geldvermehrung.



Verkauf mit Nachspiel: CVC-Chef MacKenzie, Bernie, Banker Gribkowsky



Doppelspitze: Ecclestone und Mosley zogen 35 Jahre die Strippen

Bernie wurde ein Gefangener seines eigenen Systems. CVC belieh den Sport drei Mal für insgesamt 6,4 Milliarden Dollar. Um die Summe wieder einzuspielen, presste Bernie alle Geldquellen wie eine Zitrone aus. Nicht immer zum Wohle des Sports. Nachdem auch ein zweiter Versuch scheiterte, die Formel 1 an der Börse zu platzieren, intensivierte CVC die Verkaufsgespräche. Die Kuh war gemolken. Das Publikumsinteresse schrumpfte. Die Formel 1 taumelte von einer Regeländerung in die andere. Bernie zog seinen Kopf auch aus

dieser Schlinge. Als ihn CVC bereits 2014 beurlauben wollte, da drehte er einen Tag vor der Pressekonferenz das Ruder herum. Bis heute weiß keiner, welchen Joker Bernie damals ausspielte.

Drei Leute für einen

Das Tafelsilber musste trotzdem weg. Weil Ecclestone Verkaufsgespräche torpedierte, traf sich CVC-Chef Donald MacKenzie heimlich mit potenziellen Investoren. Am 7. September 2016 übernahm Liberty Media 18,7 Prozent der Formel-1-Holding Delta Topco. Ecclestone bekam

erst wenige Tage zuvor Wind davon. Zu spät für die üblichen Störfeuer. Am 17. Januar 2017 wurde die Beteiligung von Liberty auf 35,3 Prozent aufgestockt. Damit gehörten dem Medienunternehmen aus Colorado auch die Stimmrechte. Es dauerte nur fünf Tage, da passierte das Undenkbare. Liberty setzte den Chef ab. Die Arbeit, die Ecclestone über 40 Jahre im Alleingang stemmte, verteilt sich nun auf die Schultern von Chase Carey, Ross Brawn und Sean Bratches.

Ecclestones Verdienste wurden mit einer Art Ehrendokortitel gewürdigt. Der Pate der Formel 1 kann sich nicht so recht damit anfreunden: „Ich führe diesen Titel, ohne zu wissen, was er bedeutet.“ Der 86-jährige Ex-Chef ahnt, dass es jetzt einsam wird am Londoner Princes Gate. Er wird keine Deals mehr machen, nicht mehr am großen Rad drehen, nicht mehr um Fahrerlager-Tickets angebettelt. Man werde ihn um Rat fragen, wenn man ihn brauche, wirft sein Nachfolger Carey ein. „Warum sollten sie das tun? Ich glaube, sie werden ihr eigenes Ding machen“, gibt der alte Hausherr zurück. Seine Situation sieht er nüchtern: „I am gone.“ Freikönnte man übersetzen: „Ich bin dann mal weg.“

Bernie ist keiner, der sich bei einem Glas Bier zurücklehnt und die gute alte Zeit Revue passieren lässt. Die Formel 1 war sein persönlicher Spieltisch, der Verhandlungspoker sein Nervenkitzel. Nun hat er Spielverbot in seinem Casino. Der kleine Mann mit den zerknitterten Gesichtszügen unter der grauen Pilzkopffrisur hat zu seinem Abtritt oft scherzhaft gesagt: „Ich glaube, sie werden mich eines Tages tot aus dem Fahrerlager tragen.“ Jetzt hat er das Ende doch erlebt. Manche glauben, dass sich Ecclestone mit einer Konkurrenzserie eine Ersatzbefriedigung sucht. Man kann nur hoffen, dass er die Finger davon lässt. Es wäre ein Abschied im Zorn und nicht in Würde. ■



Bernie und seine Stars: Vor großen WM-Finals inszenierte der Chef persönlich das Gruppenfoto. Alle WM-Kandidaten mussten auf das Bild



Bernie und seine Stars: Vor großen WM-Finals inszenierte der Chef persönlich das Gruppenfoto. Alle WM-Kandidaten mussten auf das Bild



Bernie und seine Stars: Vor großen WM-Finals inszenierte der Chef persönlich das Gruppenfoto. Alle WM-Kandidaten mussten auf das Bild



Bernie und seine Stars: Vor großen WM-Finals inszenierte der Chef persönlich das Gruppenfoto. Alle WM-Kandidaten mussten auf das Bild

**MOTOR
SPORT
aktuell**

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

15%
PREISVORTEIL



GRATIS
für Sie zur Wahl

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70182 Stuttgart, Registereintragsnummer HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Dierschke, Vorstand, Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als insolventer Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 15% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1579515
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 93,50 €. Mein Geschenk, den Gutschein meiner Wahl, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,-€ (A), 149,00 Sfr. (CH). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

Ich wähle folgenden Gutschein: (bitte nur 1 Kreuz machen)
 1. Amazon.de, Wert: 30,-€ (nur in D und A bestellbar) 2. JET, Wert: 30,-€ (nur in D bestellbar) 3. BestChoice, Wert: 30,-€

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 eindeutigen 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



Gerhard Berger betrachtet das Geschehen in der Formel 1 mit Sorge. Im Interview erklärt der ehemalige Fahrer und Teamchef, was die Königsklasse des Automobilsports von der Motorrad-Konkurrenz lernen kann.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 läuft ab sofort ohne Bernie Ecclestone. Ihr erster Gedanke?

Wir haben alle eine enge und gute Beziehung zu Bernie, auch wenn er manchmal hart sein konnte. Unter dem Strich war er der Vater unseres Geschäfts. Da ist schon eine gewisse Traurigkeit, wenn du siehst, dass eine Ära zu Ende geht.

Ist es eine Chance für die Formel 1?

Ich glaube, dass es eine Chance ist. In gewissen Bereichen wie den neuen Medien oder dem US-Markt haben die Amerikaner ihre Stärken. Es wäre eine noch größere Chance gewesen, wenn die neuen Besitzer übergangsweise ihre Pläne mit Bernies Erfahrung gebündelt hätten. Mit Ross Brawn haben sie immerhin einen, der das Geschäft gut kennt. Er ist der richtige Mann.

Wo lauern die Gefahren?

Das Geschäft Formel 1 wird unterschätzt. Die Schwierigkeit besteht darin, die unterschiedlichen Interessen unter einen Hut zu bringen. Da war Bernie, besonders im Zusammenspiel mit Max



Gerhard Berger

Geburtstag: 27. August 1959

Geburtsort: Wörgl (A)

Herkunftsland: Österreich

F1-KARRIERE

1984: ATS

1985: Arrows BMW

1986: Benetton BMW

1987–1989: Ferrari

1990–1992: McLaren-Honda

1993–1995: Ferrari

1996/1997: Benetton-Renault,

210 GP, 10 Siege, 12 Poles

1998–2003: BMW-Sportchef

2006–2008: Chef von Toro

Rosso

„Das Produkt Formel 1 ist nicht mehr gut genug“

Mosley, der Meister. Alle Parteien auseinanderdividieren, um sie zum Schluss wieder zusammenzubringen. Und zwar so, dass es für das Geschäft richtig war.

Wie schwer wird es für die neuen Chefs sein zu erkennen, wo sich der Sport ändern muss?

Die Amerikaner werden anders an das Thema herangehen. CVC hat die Kuh in den letzten Jahren gemolken. Das Interesse von Liberty muss sein, einen Hebel zu kreieren, dass sich ihre Investition langfristig auszahlt. Dazu müssen sie am Anfang etwas investieren und vielleicht nicht gleich alles abschöpfen, sodass genug bei den Teams und den Veranstaltern bleibt.

Was passiert gerade bei Ferrari?

Ferrari reagiert empfindlich auf jede Kritik. Es ist irgendwie das Goldene Kalb, das man nicht anfassen darf. Deshalb wird viel schönegeredet. Doch in Wirklichkeit dreht sich die Spirale nach unten. Mein Herz ist Ferrari, es tut weh, sie zu kritisieren, aber die Realität ist nun mal so: Ferrari hat 2015 mit Glück den ein oder anderen Erfolg eingefahren. Und sie sind davon ausgegangen, dass das ihre Leistung ist. Die ist aber weit weg von Mercedes und Red Bull. Irgendwie steht Ferrari wieder dort, wo sie waren, als ich für sie gefahren bin.

Vettel wollte Schumacher nacheifern. War die Aufgabe zu groß?

Er hat unterschätzt, was Michael damals gemacht hat. Der ist zu Ferrari gegangen, aber mit Benetton-Leuten im Gepäck. Als er ankam, war Ferrari in dem Zustand von heute. Sebastian hätte den Schritt zu Ferrari nur machen sollen, wenn er wie Michael damals Schlüsselfiguren von Red Bull hätte mitziehen können.

Wird Vettel es durchziehen?

Ich sehe nicht, dass sich bei Ferrari 2017 viel verändern wird. Dann muss sich Vettel neu orientieren.

Wie sehen Sie das Gesamtbild der Formel 1?

Es hat sich nichts geändert. Die Formel 1 verdient immer noch gutes Geld. In manchen Ländern ist sie auch noch populär. Im Kerngeschäft Europa sinkt das Interesse allerdings. Meiner Meinung nach ist das Produkt Formel 1 nicht mehr gut genug.

Was muss besser werden?

Ein wesentlicher Faktor ist die Berechenbarkeit. Du weißt vor dem Rennen, wer gewinnt. Das macht den Sport zu wenig attraktiv für die normalen Zuschauer. Es dürfen sich nicht nur die Freaks wiederfinden.

»ICH FÜRCHTE, DIE FORMEL 1 IST MIT DEM WEG ZU MEHR ABTRIEB DEN FALSCHEN WEG GEGANGEN.«

Gerhard Berger

Geht das überhaupt noch anders?

Der Motorradsport macht es vor. Dort gibt es die Unberechenbarkeit. Bei der MotoGP regiert nur einer: Carmelo Ezpeleta sagt, wo es langgeht. Da sind die Strukturen so, dass er wirtschaftlich vom Erfolg der Serie abhängig ist. Er weiß, was die Fans sehen wollen, damit bei ihm die Kasse klingelt. So wie es früher Bernie gemacht hat. Der wirtschaftliche Erfolg bemisst sich daran, wie viele Leute auf der Tribüne sitzen und den Fernseher einschalten. Danach werden alle Schrauben gedreht. In der Formel 1 gibt es nur Gremien. Zu viele Leute reden mit. Der Apparat ist zu schwerfällig und reagiert zu langsam.

Im Motorradsport haben die Hersteller Kosten und Technik im Griff. Ist das auch in der Formel 1 möglich?

Der entscheidende Faktor muss der Fahrer und nicht der Motor oder die Aerodynamik sein. In



Berger handelte Rosbergs neuen Vertrag aus

der Formel 1 will man immer den Spagat schaffen, eine gute Show mit einer viel zu komplizierten Technik zu bieten. Damit schiebt man den Erfolg zu denen, die das Budget haben, diese Technik am besten darzustellen.

Überschätzen die Hersteller den Nährwert der Technik?

Ich glaube schon. In meiner Firma muss ich mich immer fragen: Was will der Kunde? Wenn ich das nicht weiß, stirbt die Firma. Wer beschäftigt sich in der Formel 1 damit, was der Fan sehen will? Die Teams wollen sich damit gar nicht beschäftigen. Sie bauen lieber 30 verschiedene Bremsbelüftungen im Jahr. Kein Fan nimmt das wahr. Stattdessen erfinden wir künstliche Hilfen für mehr Überholmanöver und strafen die Fahrer, wenn sie sich beim Überholen mit den Rädern berühren. Das geht alles gegen das Interesse der Fans. Die wollen Zweikämpfe sehen und Fahrer, die ein extremes Auto beherrschen. Im Motorradsport ist es so.

Vettel, Alonso und Hamilton sagen, dass für sie maximaler Fahrspaß mit maximalem Abtrieb verknüpft ist.

Ich verstehe das nicht. Wieder der Vergleich zum Motorrad. Was die Jungs aufführen, ist spektakulär. Beim Anbremsen quer und das Hinterrad in der Luft. In der Kurve maximale Schräglage. Beim Rausbeschleunigen ein Wheelie. Und was ist die Rundenzeit? 25 Sekunden langsamer als die Formel 1. Die Fans interessiert nicht die Rundenzeit. Es muss schnell und spektakulär aussehen. Schräglage geht im Auto leider nicht, aber alles andere schon. Wir bauen Autos mit noch mehr Abtrieb, die noch schneller sind. Die Fahrer werden ein Halsmuskel-Problem bekommen, müssen aber nicht mehr gegenlenken. Der Fan hat nichts davon, wenn dem Fahrer die Halsmuskeln wehtun.

Und was wäre richtig?

Die MotoGP-Maschinen haben 300 PS, keinen Abtrieb und wenig Auflagefläche vom Reifen. Die Autos von heute bräuchten 2000 PS, um spektakulär zu wirken. Oder halb so viel Abtrieb. Es kommt auf das Verhältnis an. Ich fürchte, die Formel 1 ist mit dem Weg zu mehr Abtrieb den falschen Weg gegangen.

Ist Motorsport eine aussterbende Sportart?

Diese Frage muss man sich ehrlich stellen. Für junge Leute ist das Auto nicht mehr ein Statussymbol, wie es das für uns war. Als ich in die Disco gefahren bin, musste nicht nur die Frisur, sondern auch das Auto stimmen. Auch heute spielt die Emotion noch eine Rolle. Deshalb müssen die Hersteller alles tun, diese Emotionen aufrechtzuerhalten. Und das geht über den Motorsport am besten. ■

Formel 1

Die Pläne der Neuen

Bernie Ecclestone ist entmachtet. Künftig regiert ein Trio die Formel 1. Chase Carey, Ross Brawn und Sean Bratches wollen alles besser machen. Die ersten Änderungsvorschläge liegen schon auf dem Tisch.

Von: Tobias Grüner

Der Machtwechsel in der Königsklasse ist vollzogen. Liberty-Mann Chase Carey übernimmt den Posten von Bernie Ecclestone als F1-Boss. Zum Abschied gab es vom neuen Geschäftsführer neben netten Worten auch deutliche Kritik in Richtung des Vorgängers. „Bernie hat das Geschäft alleine geführt. Es war eine One-Man-Show. Bei der Analyse der Zahlen haben wir erkannt, dass das volle Potenzial zuletzt nicht ausgeschöpft wurde“, bemängelte der US-Amerikaner. Der Zampano-Stil von Ecclestone ist ab sofort Geschichte. Carey hat sich hochkarätige Unterstützung an Bord geholt. Ross Brawn wird als neuer Sportchef die Kommunikation mit den Teams und der FIA übernehmen. Die kommerzielle Seite hat Carey dem ehemaligen ESPN-Manager Sean Bratches anvertraut. Der Marketing-Experte stellte in einem CNN-Interview bereits erste Pläne vor – ohne dabei konkret zu werden. Er wolle die Marke Formel 1 stärken und die Königsklasse in den digitalen Kanälen präsenter machen. In Sachen Live-Streaming und Social-Media-Angebote wurde Nachholbedarf erkannt. Bratches kündigte zudem an, enger mit den Teams zu kooperieren, um Werbepartner zu akquirieren. „In der US-Baseball-Profiliga arbeiten 80 Leute daran, Sponsoren zu finden. In der Formel 1 war es bislang einer. Und eine Marketingabteilung gab es überhaupt nicht“, stellte Bratches verwundert fest. Außerdem versprach er, das Rennerlebnis für die Fans an der Strecke und an den TV-Geräten zu verbessern. In diesem Punkt überschneiden sich die Ziele von Bratches und Brawn. Der Meistermacher von Benetton, Ferrari und BrawnGP



Das neue Formel-1-Dreigestirn: Sean Bratches, Chase Carey und Ross Brawn

wird in der Strategieguppe sitzen und mit den Teams an neuen Regeln schrauben. Brawn weiß aber auch, dass vor Auslaufen des Concorde Agreements im Jahr 2020 keine großen Revolutionen möglich sind. Trotzdem will er jetzt schon erste Veränderungen anstoßen. „Ich werde eine kleine Gruppe von Spezialisten zusammenstellen, die mir Vorschläge und Ideen erarbeitet, wie wir den Sport verbessern können.“

Kommt der Budget-Deckel?

Brawn will die Formel 1 wieder einfacher machen. Die aktuellen Regeln seien zu kompliziert. Das Geschehen auf der Strecke nicht immer nachvollziehbar. Von künstlichen Gimmicks wie DRS hält der Brite auch nicht viel. Brawn will außerdem die Kostenobergrenze noch einmal auf die Agenda bringen: „Bisher haben alle Leute immer gesagt: Das funktioniert nie. Doch haben wir es jemals ernsthaft versucht?“ Ein weiterer Punkt mit Streitpotenzial ist die Ausweitung des Kalenders. Carey will mehr Rennen – zum Beispiel in großen US-Metropolen. Brawn bremst die Euphorie seines Chefs: „Es gibt

ein Limit für die Teams. Sie haben begrenzte Ressourcen. Würde man höher gehen, müssten sie sich anders aufstellen.“ Auch vor dem Streichen der Traditionsrennen in Europa warnte der neue F1-Sportchef: „Wir wollen das Erbe der Formel 1 erhalten. Weil es eine der Stärken dieses Sports ist.“ Damit Rennen in Hockenheim oder am Nürburgring weiter im Programm bleiben, will man den Veranstaltern ermöglichen, höhere Einnahmen zu generieren. Auch bei den Finanzen der Teams soll sich mit dem nächsten Concorde Agreement etwas ändern. Die neue Führung deutete eine fairere Verteilung der Prämien an. Zusammen mit dem Budgetdeckel soll das die Chancengleichheit verbessern. In den großen US-Profiligen wird diese Kombination aus fairer Einnahmenverteilung und Ausgabenbeschränkung schon seit Jahren erfolgreich praktiziert. Laut Forbes soll Carey sogar darüber nachdenken den 100-Millionen-Dollar-Antrittsbonus von Ferrari zu streichen. An Zündstoff mangelt es also nicht. Die Formel 1 wird auf jeden Fall weiter Schlagzeilen schreiben. ■

KOMMENTAR

SPANNENDE ZEITEN

Die Formel 1 steht vor einem Neubeginn. Der alte König ist weg, drei neue ersetzen ihn. Wird jetzt alles anders? Oder gar besser? Im neuen Führungstrio sitzen zwei Motorsport-Neulinge und ein alter Hase. Das muss keine schlechte Mischung sein. Wenn Ross Brawn genug Autorität hat, einige Schnapsideen der Liberty-Bosse wieder einzufangen. Fünf bis sechs Rennen in den USA: Was soll das bringen? Zwei reichen auch. 20-mal Superbowl im Jahr? Der Superbowl trägt seinen Namen, weil es ihn nur einmal im Jahr gibt. Die Formel 1 hat ihn mit Monte Carlo bereits. Mehr Nähe zum Fan ist gut. Doch sie kostet Geld. Billigere Eintrittspreise erfordern einen Nachlass beim Antrittsgeld. Das würde die Gewinne der neuen Hausherren schmälern. Machen wir uns nichts vor. Sie haben die Formel 1 gekauft, um damit Geld zu verdienen. Simplere Regeln: Da sind wir dafür. Doch da braucht Liberty Geduld. Die Teams müssen zustimmen. Wenn es schnell gehen soll, einstimmig. Eine gerechtere Ausschüttung der Einnahmen, einfachere Entscheidungswege, eine Budgetdeckung sind der richtige Weg. Doch da können die Amerikaner vor 2020 nicht ran. Die Topteams werden mit Abspaltung drohen, wenn sie nicht bekommen, was sie wollen. Ohne Bernie Ecclestone ist das eine leere Drohung. Es gibt keinen mehr, der die Teams wie früher zusammenhält. Gerüchte, Ecclestone plane eine Konkurrenzserie, hat der einstige Formel-1-Zampano bereits dementiert. Es wäre für einen 86-Jährigen Mann ein verzweifelter Staatsstreich gewesen, dessen Ende er vielleicht nicht mehr erlebt hätte. Er hätte sich nur selbst geschadet. Man zerstört nicht sein Lebenswerk.



Michael Schmidt
Redakteur

Manor sperrt zu

Die Suche nach einem Retter für das verschuldete Manor-Team musste erfolglos beendet werden. Der kleine Rennstall aus Banbury hat den Rennbetrieb eingestellt. Den Mitarbeitern wurde gekündigt.

Von: **Tobias Grüner**

Die Formel-1-Saison 2017 wird mit nur zehn Teams ausgetragen. Bis zuletzt hatte Manor verzweifelt versucht, einen Investor zu finden, der dem Rennstall aus der Klemme hilft. Doch alle Verhandlungen mit potenziellen Geldgebern blieben am Ende ohne Ergebnis. Nach einem knappen Monat in der Insolvenz zogen die Verwalter von FRP Advisory am 27. Januar den Stecker. Es habe eine tragfähige operationelle und finanzielle Struktur gefehlt, begründeten die Interimsmanager den Schritt. Die Manor-Mutterge-



Dem Ex-Team von Pascal Wehrlein sind Zeit und Geld ausgegangen

sellschaft Just Racing Services (JRS) musste den Betrieb vom einen auf den anderen Tag einstellen. Die Belegschaft wurde darüber informiert, dass die letzten Gehälter am 31. Januar ausbezahlt werden. Viele Angestellte hatten ihre Verträge schon direkt nach Beginn der Insolvenzphase gekündigt und sich neue Jobs ge-

sucht. Nun steht auch der Rest der rund 200 Mitarbeiter auf der Straße. Nur eine Handvoll Angestellte soll an Bord bleiben und sich um die Abwicklung der Firma kümmern. Mit dem endgültigen Manor-Aus ist nun auch klar, dass es für die kommende Formel-1-Saison keine freien Cockpits mehr im Feld gibt. ■

Formel-3-EM

Titel nicht käuflich

Vor der neuen Formel-3-Saison wurden einige wichtige Regeländerungen beschlossen. Sie zielen vor allem auf die Themen Kostensenkung und Chancengleichheit ab.

Von: **Tobias Grüner**

Die Verantwortlichen der Formel-3-Europameisterschaft versuchen, die Voraussetzungen für alle Teilnehmer in der Saison 2017 fairer zu gestalten. Nach dem Titel von Milliardärssohn Lance Stroll im Vorjahr hatten sich die Klagen gehäuft, dass massive Investitionen den Titelgewinn deutlich erleichtert hatten. So wurde der Prema-Renner zum Beispiel mit einigen Sitzungen im Williams-Windkanal aerodynamisch optimiert. Doch solche Auswüchse

sollen sich nicht wiederholen. Ab sofort ist jegliche Art von Veränderung an existierenden Komponenten verboten. Den Autos dürfen keine Teile mehr hinzugefügt werden, um die Aerodynamik zu verbessern. Damit werden teure Tests im Windkanal überflüssig. Auch die Regeln für Testfahrten wurden enger gefasst. Mehr als sechs offizielle und sechs private Tests sind nicht drin. Weitere Probefahrten – egal mit welchem

Auto – auf Strecken, die zum Kalender gehören, sind verboten. 2016 sollen Prema-Piloten mit Formel-Master-Rennwagen auf neuen Kursen geübt und sich dadurch einen Vorteil verschafft haben. Neu ist 2017 auch, dass nach dem ersten Qualifying Daten über Beschleunigung, Geschwindigkeit und Bremspunkte geteilt werden müssen. Diese Maßnahme soll kleineren, weniger erfahrenen Teams helfen. ■



Die Attraktivität der Formel-3-EM für kleine Teams soll erhöht werden

NACHRICHTEN

FAHRER LEHNEN HALO AB

Der Halo steht auf der Kippe. Für 2017 haben die Teams den Heiligenschein abgelehnt. Die FIA verschob die Einführung des Cockpitschutzes daraufhin auf 2018, wollte aber davor noch einmal die Meinung der Fahrer einholen. Die konnten Halo-Attrappen in der zweiten Saisonhälfte 2016 im Fahrbetrieb testen. Beim Saisonfinale in Abu Dhabi präsentierte die FIA Teams und Fahrern die letzten Erkenntnisse aus den Halo-Tests. Im Labor wurde sogar der Ernstfall mit einem umgestürzten Auto geprobt. Die Testperson konnte das Auto mit Halo verlassen. Das Urteil der Fahrer fiel trotzdem mit 7:5 Stimmen negativ für den Halo aus. Die FIA will nun für 2018 Alternativlösungen testen, unter anderem eine Cockpitscheibe, wie sie die IndyCar-Serie plant. Eine endgültige Entscheidung auf Mehrheitsbasis muss vor Ende April fallen. Ab dann gilt Einstimmigkeit.

JEREZ NEU IM KALENDER

Die GP2-Serie besteht 2017 wie im letzten Jahr aus elf Veranstaltungen mit insgesamt 22 Rennen. Zehnmal tourt die GP2 im Rahmen eines Grand Prix – mit dem Saisonauftakt am 15. April in Bahrain und dem Finale am 26. November in Abu Dhabi. Im Gegensatz zur Vorsaison gibt es einen Auftritt, in dem die GP2 die Hauptrolle spielt. Am 7. und 8. Oktober finden zwei Rennen in Jerez statt. Serien-Chef Bruno Michael begründete das mit Kosteneinsparungen: „Wir wollten kein viertes Überseerennen.“

GP2-TERMINE 2017

Bahrain	14.–16. April
Barcelona	12.–14. Mai
Monaco	25.–27. Mai
Baku	23.–25. Juni
Spielberg	7.–9. Juli
Silverstone	14.–16. Juli
Budapest	28.–30. Juli
Spa	25.–27. Aug.
Monza	1.–3. Sept.
Jerez	6.–8. Okt.
Abu Dhabi	24.–26. Nov.



Cadillac-Doppelsieg beim Daytona-Debüt

In der neu formierten Prototypenklasse feierte Cadillac beim IMSA-Saisonstart in Daytona einen überlegenen Doppelsieg. Dabei sorgte ein Überholmanöver sieben Minuten vor Rennende für reichlich Zündstoff unter den Cadillac-Piloten.

Von: **A. Cotton; MCS**

Ich würde mich sehr schämen, wenn ich so etwas tun würde.“ Die Aussage von Felipe Albuquerque war auf seinen Cadillac-Markenkollegen Ricky Taylor gemünzt: Der hatte sich in den

Schlussminuten des Rennens an Albuquerque Cadillac-DPI eingangs der ersten Kurve zum Sieg vorbeigerempelt und so dem Team seines Vaters Wayne Taylor zum Gesamtsieg in Daytona verholfen. „Ich wollte diesen Sieg unbedingt für meinen Teamkollegen Max Angelelli holen, der hier sein allerletztes Rennen bestreitet“, erklärte Ricky Taylor.

Für die IMSA-Serie war dieser Sieg ein echter Segen, schließlich war auch Ex-Nascar-Meister Jeff Gordon als Pilot mit an Bord, was der Serie und ihrer neuen Topklasse einen gehörigen Aufmerksamkeitsschub geben wird.

Der Streit der Markenkollegen über das harte Manöver überstrahlte den bemerkenswerten Doppelsieg der Cadillac-DPI. „Für

mich war das kein sauberes Manöver“, hielt Albuquerque fest. „Mehr gibt es nicht zu sagen.“

Renndirektor Beau Barfield untersuchte den Vorgang zwar, sah aber von einer Strafe ab. Der Übeltäter Ricky Taylor erklärte, dass der Rennleiter im Fahrerbriefing darauf verwiesen habe, dass der Überholte und der Überholende gleichermaßen Verantwortung für das Gelingen des Manövers tragen. „Albuquerque hat reingezogen, obwohl ich fast neben ihm war, deshalb sind wir kollidiert.“ Sein Vater, Teamchef Wayne Taylor, gab zu, dass die Renneleitung auch anders hätte entscheiden können: „Es war eine 50-zu-50-Situation – da hatten wir sicher auch Glück.“ Dabei war der Sieg bei genauer Betrachtung

! In der neuen IMSA-Topklasse tritt die europäische LMP2-Generation gegen die amerikanischen DPI-Autos an. In der DPI-Klasse können Autohersteller mit den vier LMP2-Konstrukteuren zusammenarbeiten und eigene Motoren homologieren.



Cadillac dominierte das Geschehen in der Topklasse. Trotz Doppelsiegs gab es anschließend Diskussionen

allein, nahezu alle LMP2-Autos, die ebenfalls in Daytona ihre Premiere feierten, kämpften mit dem gleichen Problem. Die Schuld wurde zwischen Motorenpartner Gibson und dem Elektronikzulieferer Cosworth hin- und hergeschoben. Die Probleme trugen wesentlich dazu bei, dass die fünf LMP2-Autos im Prototypenfeld in der Defensive waren.

Einzig der Multimatic-Riley des Visit-Florida-Teams mit Marc Goossens, Renger van der Zande und René Rast lag in der Schlussphase halbwegs in Reichweite der beiden Cadillac-DPI. Das Auto war im Regen stark und wettbewerbsfähig – doch der Regen verflüchtigte sich fünf Stunden vor Rennende. „Im Trockenen hatten wir gegen Cadillac keine Chance“, so Van der Zande, „die waren auf den Geraden bis zu 10 km/h schneller als wir.“ Letztlich holte das Trio mit einer Runde Rückstand Platz 3.

»IM TROCKENEN HATTEN WIR GEGEN DIE DPI VON CADILLAC KEINE CHANCE, DIE WAREN AUF DEN GERADEN GUT 10 KM/H SCHNELLER ALS WIR.«

LMP2-Pilot Van der Zande

Der Vergleich der schnellsten Rundenzeiten spricht auch hier eine deutliche Sprache: Der schnellste Cadillac-DPI schaffte im Rennen eine Bestzeit von 1.36,269 Minuten, der drittplatzierte Multimatic-Riley-LMP2 kam auf 1.39,183 Minuten. Die Überlegenheit von Cadillac ist auch im zeitlichen Vorsprung auf



Victory Lane: Weniger als eine Sekunde trennte die beiden Cadillacs im Ziel

tung durchaus verdient: Das Wayne-Taylor-Auto von Jeff Gordon, Max Angelelli, Ricky und Jordan Taylor war auf der Strecke konstant schneller und fiel nur deshalb hinter die Markenkollegen vom Action-Express-Team zurück, weil man bei jedem Boxenstopp wegen eines Nachtankproblems immer mehrere Sekunden verlor. Die Speed-Dominanz der Sieger wurde letztlich durch die lange, 14-stündige Regenphase und die 20 Gelbphasen etwas überdeckt.

Cadillac dominierte das Geschehen in der Prototypenklasse nach Belieben. Die drei werksunterstützten DPI-Prototypen gingen von den Startplätzen eins, zwei und vier ins Rennen. Gleich beim Start übernahmen Albu-

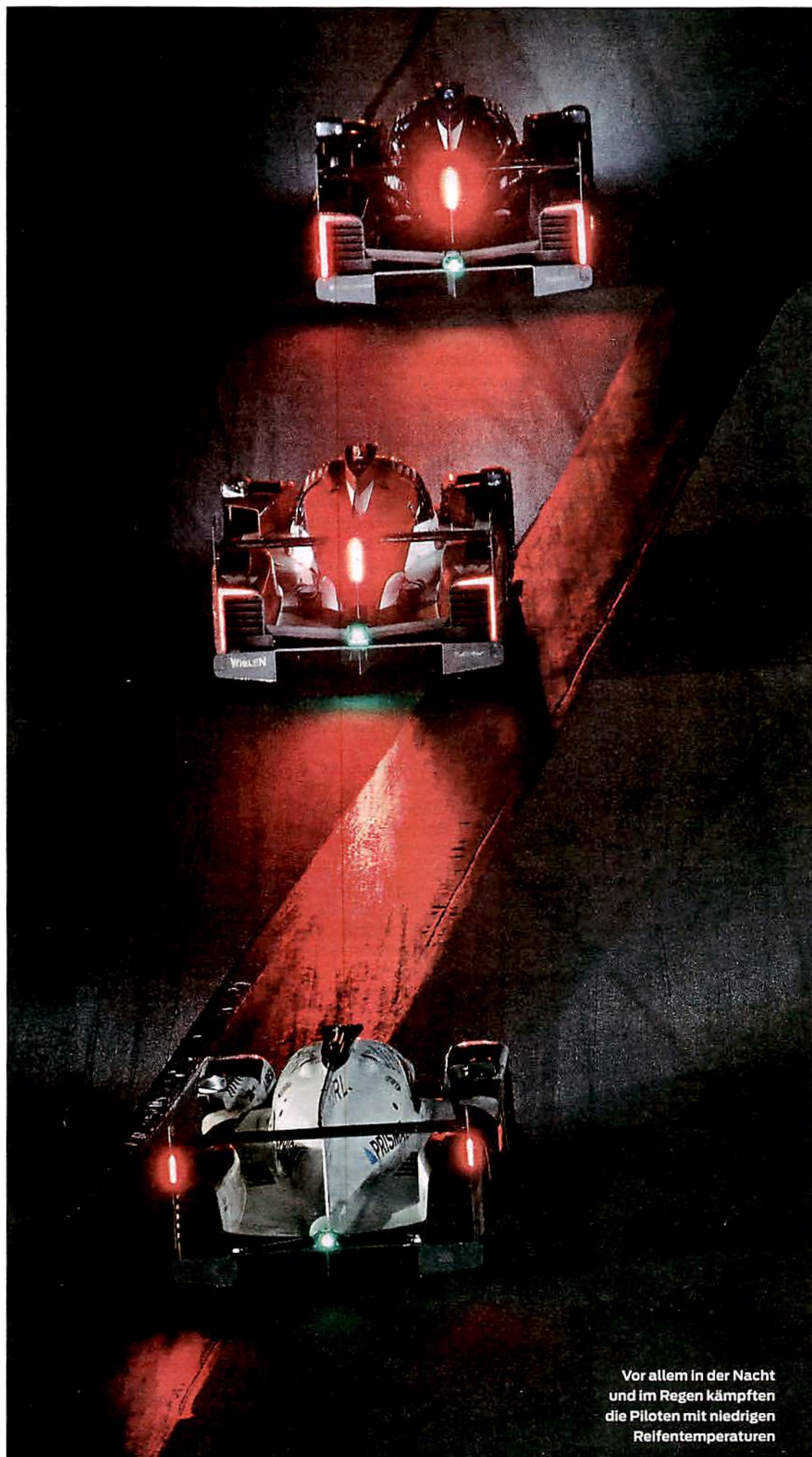
querque, Christian Fittipaldi und João Barbosa das Zepter, nach nur drei Rennstunden unter anfänglich trockenen Bedingungen hatte Cadillac eine souveräne Dreifachführung etabliert – alle anderen Klassengegner waren zu diesem Zeitpunkt bereits überrundet!

LMP2-Autos mit Problemen

Die Cadillac-Gegner waren meist mit sich selbst beschäftigt: Das mit Neel Jani, Nick Heidfeld, Stéphane Sarrazin und Sébastien Buemi top besetzte Rebellion-Team, das einen Oreca-LMP2 mit Gibson-Einheitsmotor einsetzte, konnte anfangs noch mithalten, musste dann aber den Aktuator für das Fly-by-Wire-Gaspedal ersetzen. Damit waren sie nicht



Den beiden ESM-Nissan fehlte es an Speed. Platz 4 war das Maximum



Vor allem in der Nacht und im Regen kämpften die Piloten mit niedrigen Reifentemperaturen

die Konkurrenz begründet: Das Design des Cadillac war im Sommer 2016 abgeschlossen, im September begann die Testarbeit – inklusive eines 24h-Ausdauer-tests in Charlotte.

Während die DPI-Gegner wie Mazda und Nissan sowie die LMP2-Teams ihre neuen Rennfahrzeuge erst im Dezember einem Shakedown unterzogen, hatte Cadillac da bereits knapp 10000 Testkilometer abespult.

„Dallara hat als Partner von Cadillac erst ein DPI-Auto gebaut, dann ein LMP2-Auto – bei uns war es genau umgekehrt, und deshalb sind wir zeitlich im Rückstand,“ erklärte Onroak-Boss Jacques Nicolet, der mit Ligier in der LMP2-Klasse vertreten ist. Max Angelelli ergänzte: „Wir haben hier nicht von einer besonders gnädigen Einstufung durch die IMSA profitiert, sondern von dem Umstand, dass wir unser Programm früher gestartet und daher mehr getestet haben.“

Die Erfahrung zahlte sich auch auf dem Reifensektor aus: Continental hatte für die Klasse neue Reifen gebacken, um die höheren Abtriebswerte abzudecken und schnellere Rundenzeiten zu ermöglichen: In diesem Jahr waren die Cadillac-DPI im Rennen gut drei Sekunden pro Runde schneller als die Vorgängergeneration 2016.

Neue Reifen als Problem

Doch die extrem kühlen Bedingungen führten dazu, dass die Piloten Mühe hatten, die Pneu überhaupt auf Temperatur zu bekommen – egal ob Wets oder Slicks. Schon vor dem Rennen rechneten die Prototypenteams damit, dass man mit neuen Slicks im Trockenen alleine in den ersten beiden Runden 10 bis 15 Sekunden verlieren könnte – mit den Regenreifen verschärfte sich dieser Trend eher noch. Daher setzten viele Teams auf Doppel- und sogar Dreifachstints, um die Reifen so besser auf Temperatur zu halten – vor allem in der Nacht, als die Streckentemperatur auf zehn Grad Celsius sank.

„Unsere einzige echte Sorge war, dass der Regen bis zum Schluss anhält“, so der siegreiche Teamchef Wayne Taylor. „Denn der Visit-Florida-Multimatic-Riley war unter nassen Bedingungen sehr stark, weil sie viel Abtrieb führen und sogar Triple-Stints mit den Regenreifen schafften. Hätte es bis ins Ziel geregnet, hätten wir das Rennen unter Umständen sogar verloren!“

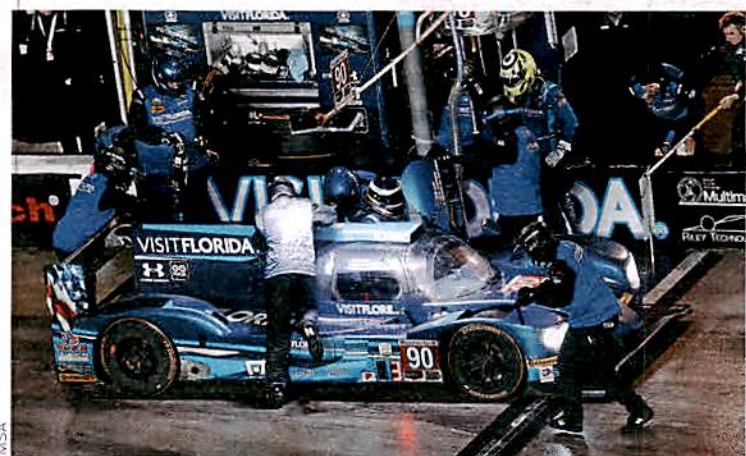
IMSA



Schnelle Tankstopps brachten den Action-Express-Cadillac in Führung



Nick Heidfeld kämpfte mit der zickigen Elektronik seines Rebellion-Oreca



Der Riley-LMP2 war nur im Regen bei der Musik – im Ziel lag er auf Rang 3



Pleite für Mazda: Die Startnummer 55 rollte brennend an die Box zurück

»MIT ZWÖLF PROTOTYPEN HATTEN WIR IN DAYTONA JETZT SCHON MEHR AUTOS IN DER TOPKLASSE AM START ALS IM LETZTEN JAHR.«

IMSA-Boss Scott Atherton

Scott Sharp, Ryan Dalziel und Luis Felipe Derani schafften mit dem neuen Nissan-DPI im Tequila-Patron-ESM-Team Platz 4. Der mit dem GT3-Motor aus dem Nissan GT-R versehene Prototyp kämpfte über das gesamte Rennen hinweg mit Leistungsmangel, wofür neben dem prinzipiellen Testrückstand außerdem noch Turboprobleme an den beiden Einsatzfahrzeugen verantwortlich waren. „Außerdem haben wir bei jedem Fahrerwechsel Zeit verloren, weil wir das Lenkrad nicht abnehmen konnten, denn wir befürchteten, dass es dann zu einem automatischen Reset der Fahrzeugelektronik kommt“, erklärte Pilot Derani nach dem Rennen.

Die Cosworth-Elektronik, die von allen LMP2-Teams mit Gibson-Einheitsmotor wie auch von den DPI-Teams von Nissan und Cadillac verwendet wird, erwies sich zwar nicht als Genickbrecher, aber zumindest als ein Risikofaktor. Cosworth liefert den Teams die komplette Elektronik für Motor und Getriebe samt Schaltbetätigung und Lenkrad. Doch die Teams müssen die Elektronik teilweise anpassen – und waren laut Cosworth mit dieser Programmierarbeit überfordert. Die Teams wiederum beklagten den mangelnden Support des britischen Zulieferers.

Ein Cosworth-Mann lästerte: „Wenn es durch das Entfernen

des Lenkrads zu einem Reset kommt, dann ist das nichts weiter als ein Anwenderfehler.“ Immerhin reagierte Cosworth auf die Kritik im Vorfeld des 24h-Rennens und stellte für jedes DPI- und LMP2-Team einen Extra-Ingenieur ab, der helfen sollte, die größten Probleme auszusortieren. Ein Teamchef bemerkte: „Ohne diesen Kraftakt in letzter Sekunde wären vermutlich viel mehr Autos ausgefallen.“ Neun der zwölf gestarteten Prototypen sahen immerhin das Ziel – eine bessere Ankunftsquote als von den meisten Beobachtern vor dem Rennen erwartet.

Neue Klasse als Erfolg?

Bleibt noch der dritte neue DPI-Hersteller Mazda zu erwähnen. Das kleine SpeedSource-Team schaffte insofern eine Überraschung, als man sich bis ins letzte Rennstapel auf Platz 4 im Gesamtklassement hielt. Als dann Pilot Spencer Pigot die Boxengasse für einen regulären Stopp anlaufen wollte, setzte ein spektakuläres Feuer am Unterboden dem Treiben der Underdogs ein jähes Ende. „Vermutlich ist da eine Leitung gebrochen, und das auslaufende Öl hat sich dann am Auspuff entzündet“, erklärte Mazda-Sportchef John Doonan. Beim Schwesterauto musste das Getriebe gewechselt werden, am Ende kam dieser Mazda-DPI auf Rang 12 ins Ziel.

IMSA-Boss Scott Atherton zog ein positives Fazit zu seiner neuen Topklasse: „Wir hatten beim Debüt drei Hersteller in der DPI-Klasse am Start, 2018 kommt mit Honda ein weiterer dazu. Wir haben all jenen Teams, die ein LMP2-Auto in der IMSA-Prototypenklasse einsetzen, die maximale Chancengleichheit zugesagt, denn das ist eine wichtige Spielwiese für private Teams. Mit zwölf Prototypen hatten wir in Daytona jetzt schon mehr Autos am Start als im letzten Jahr – das werde ich als großen Erfolg.“ ■

IMSA SPORTSCAR CHAMPIONSHIP

24h-Rennen Daytona, Florida/USA
Ergebnis Prototypenklasse

1.	Taylor/Taylor/Angelelli/Gordon	Cadillac-DPI	659 Runden
2.	Barbosa/Fittipaldi/Albuquerque	Cadillac-DPI	+0,671 sec
3.	Goossens/Van der Zande/Rast	Multimatic-Riley	+1 Runde
4.	Sharp/Dalziel/Derani	Nissan-DPI	+3 Runden
5.	Miller/Simpson/Golikhberg/Beche	Oreca-LMP2	+13 Runden
6.	Cameron/Curran/Conway/Morris	Cadillac-DPI	+20 Runden
7.	Brown/Overbeek/Senna/Hartley	Nissan-DPI	+23 Runden
8.	Buemi/Heidfeld/Sarrazin/Jani	Oreca-LMP2	+50 Runden
9.	Guasch/Gutiérrez/Enerson/Kimber-Smith	Ligier-LMP2	+75 Runden
10.	Hedman/Lapierre/Hanley/Duval	Oreca-LMP2	retired



Ford hatte ein pfeilschnelles Auto, trotzdem fiel der Sieg von Müller, Hand und Bourdais knapp aus

Ford siegt im Schlussspurt

Auch enge Rennen können deutlich ausfallen: In Daytona siegte mit Ford das überlegene Auto in der GT-LM-Klasse, wenn auch mit knappem Abstand vor Porsche, Ferrari und Corvette. Die positive Überraschung war Porsche: Die Schwaben zeigten beim Debüt des neuen 911 RSR eine starke Performance.

Von: **Marcus Schurig**

Für Sportler zählt nur der Sieg. „Wer weiß in vier Jahren noch, wer 2017 in der Daytona Platz 2 belegte“, fragte Marco Ujhasi, Leiter GT Werksport bei Porsche, nach dem 24h-Rennen in Daytona. Dort hatten Patrick Pilet, Dirk Werner und

Frédéric Makowiecki eben mit drei Sekunden Rückstand Platz 2 geholt – eigentlich ein starkes Ergebnis, wenn man bedenkt, dass der 911 RSR eine komplette Neuentwicklung darstellt und sich beim Debüt gleich über die Marathondistanz von 24 Stunden bewähren musste.

Porsche hatte sogar Chancen, das Rennen zu gewinnen: In den letzten 30 Rennminuten lag Pilet in direkter Schlagdistanz zum führenden Ford-Piloten Dirk Müller, und es schien, als könnte der Franzose Druck ausüben. Allerdings konnten Müller und Pilet zu diesem Zeitpunkt 1.44er-Zeiten fahren – Ferrari und Corvette schafften nur 1.45er-Zeiten.

Porsche: Gelungenes Debüt

Erst fünf Runden vor Schluss konnte sich Müller etwas befreien, Porsche kam am Ende sogar noch unter Druck vor Ferrari. „Natürlich ist das Ergebnis letzt-

lich ein Erfolg: Wir haben beide Autos ins Ziel gebracht, waren schnell und schafften die Plätze 2 und 6 – kein schlechter Einstand für ein ganz neues GT-Rennauto“, bilanzierte Ujhasi.

Vor allem, wenn man die Umstände bedenkt: Der zweitplatzierte 911 RSR hatte in den ersten Rennstunden gleich fünf Reifenschäden zu beklagen, immer vorne rechts. Letztlich konnte man das Problem mit einem kleinen technischen Eingriff und einer Anpassung der Reifendrucke eliminieren. Dazu hatte der Porsche mit der Startnummer 911 auch noch zwei Drive-Through-Strafen abzusitzen – letztlich konnte sich Porsche also über Platz 2 eigentlich nicht beschweren.

Dass Dirk Müller zusammen mit Joey Hand und Sébastien Bourdais für Ford den Sieg holte, war nicht wirklich überraschend: Der radikale Ford GT gilt als Überflieger in der GT-LM-Klasse,

dazu hatten die Amis beim Heimspiel neben den beiden Chip-Ganassi-Autos auch noch die zwei Fahrzeuge aus der Sportwagen-WM genannt, sodass neben der starken Rundenzeiten-Performance eine numerische Überlegenheit dazukam. Die beiden Crews aus der Sportwagen-WM hatten jedoch sichtbar Mühe mitzuhalten: Sie bekamen gleich mehrfach Strafen verpasst, weil sich das sportliche Reglement stark von den Regeln in der WM unterscheidet – Neuland also für das WM-Team.

So blieb mit dem #66er-Auto von Müller, Bourdais und Hand letztlich nur eine echte Ford-Speerspitze im Rennen, weil das Schwesterauto in der Nacht verunfallte. „Das Rennen bot viele Möglichkeiten für Fehler“, hielt Hand fest. Wohl wahr: Fast 14 Stunden war die Rennstrecke durchweg nass, dazu fielen die Streckentemperaturen in der

Nacht auf fast 10 Grad. Das war besonders knifflig, denn seit diesem Jahr kommen in der GT-LM-Klasse nicht mehr die speziellen Vignetten-Regenreifen zum Einsatz, sondern nur noch die frei verkäuflichen. Hinter vorgehaltener Hand gaben alle Teams und Fahrer zu, dass das ein riesiger Rückschritt bei der Performance sei, aber auch beim Fahrspaß. Bei den niedrigen Temperaturen und den wechselhaften Bedingungen zwischen feucht, nass und extrem nass verhedderten sich fast alle GT-Teams mehrfach bei den Reifendrücken, dazu zerhackten 20 Gelbphasen das Rennen.

Der Ford von Müller, Bourdais und Hand meisterte all diese Stolpersteine mit Bravour: „Wir hatten keine technischen Probleme, und die Performance hat perfekt gepasst“, so Dirk Müller, „aber ich

»GOTT SEI DANK KENNE ICH AUS MEINER TOUREN-WAGENZEIT EIN PAAR GUTE TRICKS, UM IM ZWEIKAMPF ZU BESTEHEN.«

Ford-GT-Pilot Dirk Müller

musste am Ende hart um den Sieg kämpfen. Gott sei Dank kenne ich aus meiner Tourenwagenzeit ein paar gute Tricks, um im Zweikampf zu bestehen. Besonders der Porsche von Pilet hing mir lange Zeit im Genick. Erst ganz zum Schluss konnte ich mich leicht absetzen und den Sieg heimfahren. Jetzt haben wir binnen sechs Monaten die 24h-Rennen in Le Mans und Daytona gewonnen – ich bin einfach super happy!“

Die Drittplatzierten waren weder happy noch total unglücklich: Ferrari-Pilot James Calado hatte das Rennen 40 Minuten vor Schluss sogar noch angeführt, wurde dann aber von Ford und Porsche passiert und musste sich gegen Corvette zur Wehr setzen.

„Der Ford ist unantastbar und niemand weiß, wie viel die noch in petto haben“, so Risi-Technikdirektor Rick Mayer. „Platz 2 hätte ich deshalb als vollen Erfolg gewertet. James Calado hat sich die Reifen zum Schluss gut eingeteilt, konnte die Attacken von Corvette abwehren und am Ende noch Pilet im Porsche unter Druck setzen – aber leider hat es nicht mehr gereicht, um den Porsche zu überholen.“

Ford als GT-Pace-Setter

Drei Marken auf dem Podium – das ist sicher ein Zeichen für eine gewisse Ausgeglichenheit, auch wenn die Analyse der Kräftever-

IMSA SPORTS CAR CHAMPIONSHIP

Daytona, Florida/USA

GT-LM-Klasse: 11 Fahrzeuge gestartet

1.	Müller/Hand/Bourdais	Ford GT	652 Runden
2.	Pilet/Werner/Makowiecki	Porsche 911 RSR	+2,988 sec
3.	Calado/Fisichella/Vilander	Ferrari 488 GTE	+3,079 sec
4.	García/Magnussen/Rockenfeller	Corvette C7.R	+4,593 sec
5.	Tincknell/Priaulx/Kanaan	Ford GT	+5,653 sec
6.	Estre/Vanthoor/Lietz	Porsche 911 RSR	+7,046 sec
7.	Mücke/Pla/Johnson	Ford GT	+7,532 sec
8.	Auberlen/Sims/Farfus/Spengler	BMW M6 GTLM	+1 Runde

hältnisse wegen der Witterungsbedingungen und der vielen Gelbphasen schwierig ausfällt. Bereits nach dem Zeittraining war jedoch klar, dass Ford und Ferrari das Tempo angeben: Drei Ford standen in der Startaufstellung vorne, direkt dahinter der Ferrari des Risi-Teams. „Das Rennen hat für mich eine gewisse Blockbildung bei der Performance gezeigt“, so Mayer. „Ford und Ferrari liegen leicht vorne, knapp gefolgt von Porsche und Corvette, dahinter ist BMW.“

Was an dieser Hackordnung welchen Faktoren geschuldet ist, wurde noch diskutiert: War es die BOP? Oder haben eher die wechselnden Bedingungen und die vielen Gelbphasen vier der fünf Hersteller in ein engeres Zeitfenster im Ziel geschoben?

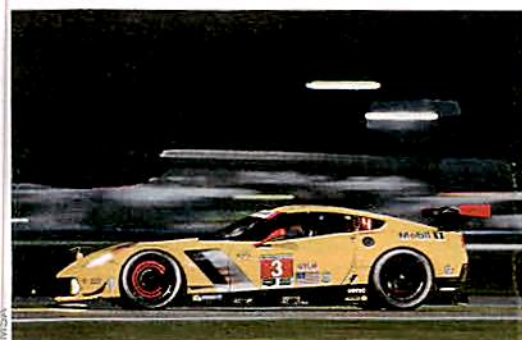
Mit 1.43,4 Minuten markierte Ford die schnellste Rundenzeit im Rennen, Ferrari folgte mit zwei Zehntel Rückstand, Porsche und Corvette fehlte eine halbe Sekun-

de – und BMW sogar acht Zehntelsekunden.

Letztlich ist es wegen der Wetterwechsel schwierig, die BOP zu bewerten, zumal die Strecke in Daytona mit den langen Geraden und dem hohen Banking der große Spezialfall im IMSA-Kalender ist. BMW-Sportchef Jens Marquardt war der einzige Herstellervertreter, der die BOP für das Abschneiden seines Autos mitverantwortlich machen wollte: „Wir wissen natürlich, dass der M6 einen eher hohen Luftwiderstand hat und damit nicht die optimale Waffe für Daytona ist. Aber uns hat Topspeed gefehlt, dafür ist auch die FahrzeugEinstufung verantwortlich.“ Der bestplatzierte BMW M6 von Bill Auberlen, Alex Sims, Augusto Farfus und Bruno Spengler sah das Ziel auf Platz 8 in der Klasse, das Schwesterauto schied mit Getriebeschaden aus. „Für Sebring muss die BOP besser werden“, fordert Marquardt. ■



Nur Ferrari konnte beim Speed den Ford die Stirn bieten



Corvette stellte in Daytona die vierte Kraft im GT-Feld

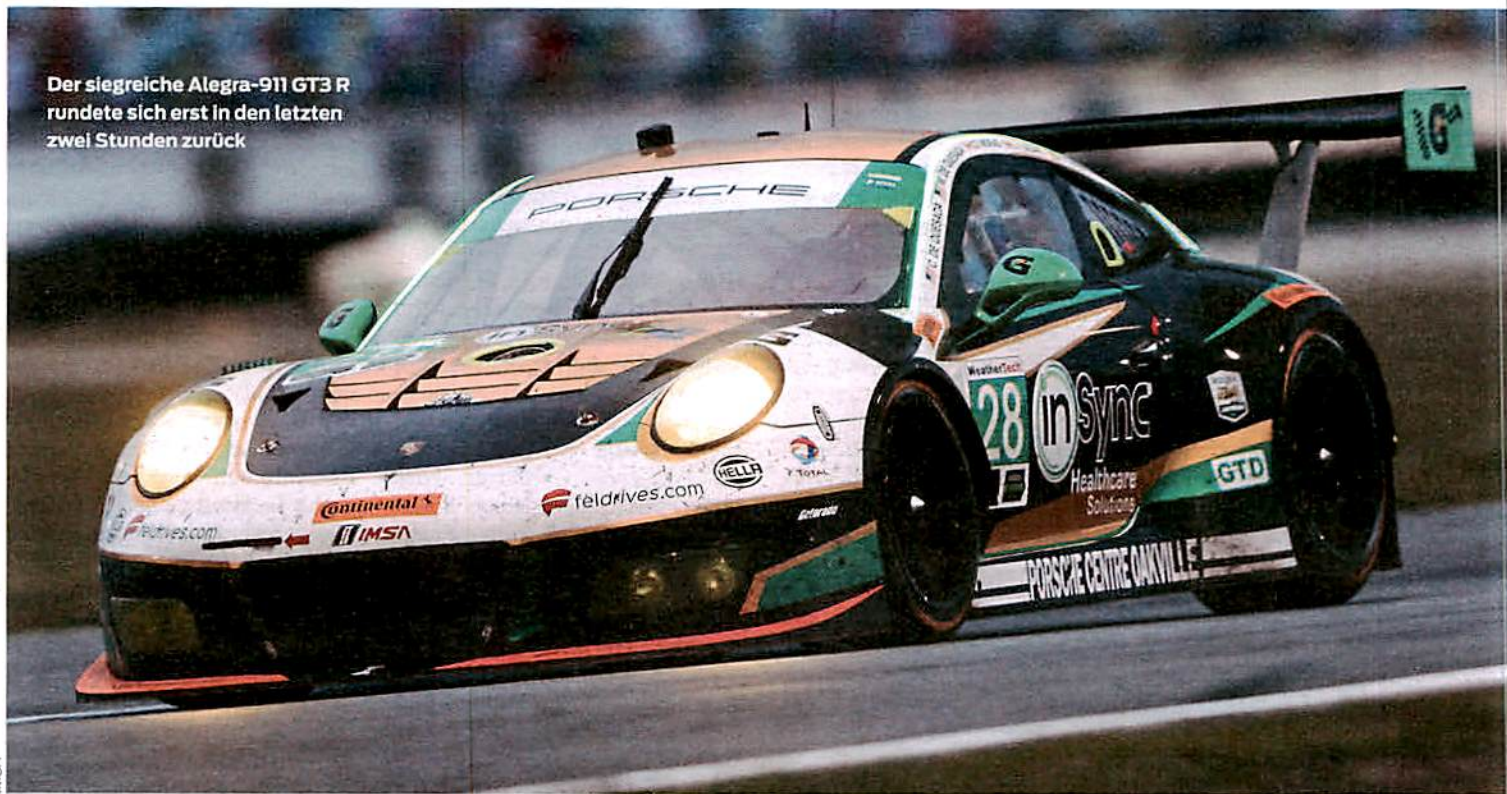


Das Debüt des 911 RSR war ein Erfolg: Speed und Zuverlässigkeit wurden mit Platz 2 belohnt

IMSA 24h-Rennen Daytona: GTD-Klasse

GT3: Porsche schlägt Audi

Der siegreiche Alegra-911 GT3 R rundete sich erst in den letzten zwei Stunden zurück



Die GTD-Klasse der IMSA-Serie boomt: Mit 27 GT3-Fahrzeugen platzierte die Kategorie aus allen Nähten, es gab spektakuläre Renndebüts von Lexus und Acura, dazu startet nun auch Mercedes in Amerika. Auf dem Podium dominierten drei deutsche GT3-Marken: Porsche siegte vor Audi und Mercedes.

Von: **Marcus Schurig**

Der Vorsprung im Ziel war ähnlich knapp wie das ganze Rennen: Porsche-Werkspilot Michael Christensen setzte sich in der hart umkämpften GTD-Klasse für GT3-Autos im Finale mit einem Vorsprung von nur 0,293 Sekunden auf Audi-Pilot Christopher Mies durch.

Der Alegra-Porsche 911 GT3 R von Christensen, Daniel Morad, Jesse Lazare, Carlos de Quesada und dem erst 17 Jahre alten Michael de Quesada tauchte erst in der Schlussphase auf dem Radar der Gegner auf: Christensen übernahm bei der letzten Runde der GTD-Boxenstopps die Füh-

rung, als der Land-Audi R8 von Mies, Connor De Philippo, Jules Gounon und Jeffrey Schmidt Zeit beim Nachtanken verlor. Zwar konnte sich Mies von Platz 4 wieder in direkte Schlagdistanz zu Christensen zurückkämpfen, zum Sieg reichte es aber nicht mehr.

Starkes Finish von Porsche

Der siegreiche Porsche aus dem Alegra-Team lag über die meiste Zeit mit einer Runde Rückstand außerhalb der Top 8, erst in den letzten zwei Stunden wurde der Porsche zur Gefahr für Audi und Mercedes. Das Alegra-Team nutzte eine späte Gelbphase, die wegen eines Motorschadens am in der GTD-Klasse führenden Ferrari 488 von Sam Bird ausgerufen wurde, um sich in die Führungsrunde zurückzubringen.

Christensen wühlte sich im weiteren Verlauf von Platz 6 bis auf Position 2 nach vorne, wobei er sich in Runde 599 mit einem sehenswerten Manöver am zuvor führenden Mercedes-AMG GT3 von Jeroen Bleekemolen in der Busstop-Schikane durchsetzte. „Nach dem letzten Stopp versuchte ich Sprit zu sparen, doch als die letzte Gelbphase kam, hatte sich das erledigt“, so Christen-

sen nach dem Rennen. „Der Land-Audi von Mies rückte uns ganz schön auf die Pelle, sie hatten Vorteile auf der Bremse, wir beim Rausbeschleunigen aus den Kurven – letztlich konnte ich den Vorsprung ins Ziel retten.“

Die drittplatzierten Mercedes-Piloten Bleekemolen, Ben Keating, Adam Christodoulou und Mario Farnbacher lagen vor der letzten Rennstunde in Führung, mussten sich aber beim IMSA-Debüt des AMG GT3 mit Platz 3 zufriedengeben.

Die große Überraschung in Daytona war fraglos das Debüt der neuen Acura GT3 NSX – trotz der späten Probleme für das Fahrzeug mit Startnummer 93 von Andy Lally. Der zweite Acura

des Michael-Shank-Teams von Jeff Segal, Ozz Negri, Tom Dyer und Ryan Hunter-Reay belegte letztlich Platz 5, hatte aber die Klasse in den frühen Morgenstunden sogar angeführt.

Acura-Pilotin Katherine Legge war selbst überrascht über die gute Performance: „Wenn uns jemand vor dem Rennen gesagt hätte, dass wir nach 22 Rennstunden mit beiden Autos in den Top 5 liegen, hätten wir das nie geglaubt. HPD, Acura und das Team von Michael Shank haben über die letzten Wochen einen unglaublichen Job gemacht.“ Der zweite Debütant – Lexus mit dem RCF GT3 – hatte deutlich mehr Probleme und kam nur auf Platz 15 ins Ziel. ■

IMSA SPORTSCAR CHAMPIONSHIP

24h-Rennen in Daytona, Florida/USA
Ergebnis GTD-Klasse; 27 Autos gestartet

		Porsche 911 GT3 R	634 Runden
1.	Christensen/Morad/Lazare/Quesada	Porsche 911 GT3 R	634 Runden
2.	Mies/Philippo/Gounon/Schmidt	Audi R8 LMS	+0,293 sec
3.	Keating/Bleekemolen/Farnbacher/Christodoulou	Mercedes-AMG GT3	+5,286 sec
4.	Aschenbach/Davis/Bell/Liddell	Audi R8 LMS	+5,849 sec
5.	Segal/Negri/Dyer/Hunter-Reay	Acura GT3 NSX	+8,371 sec
6.	Sweedler/Bell/Montecalvo/Kaffer	Audi R8 LMS	+1 Runde
7.	Sellers/Snow/Miller/Von Moltke/Caldarelli	Huracán GT3	+5 Runden
8.	Marks/Klingmann/Martin/Krohn	BMW M6 GT3	+6 Runden
9.	Busnelli/Babini/Collard/Perrodo	Huracán GT3	+8 Runden
10.	Creel/Hedlund/Henzler/Heylen/Pappas	Porsche 911 GT3 R	+13 Runden

Starterzahlen für die WM im Sinkflug?

Nächste Woche verkündet der Le-Mans-Veranstalter ACO die vorläufige Nennliste für die Sportwagen-WM und das 24h-Rennen in Le Mans. Angeblich schwächelt der Nennein-gang in der Sportwagen-Weltmeisterschaft.

ACO-Chef Pierre Fillon weilte ebenso beim IMSA-Saisonauftakt in Daytona wie WM-Boss Gérard Neveu, doch mit den Medien wollten sie nicht reden. Denn nächste Woche steht die ACO-Pressekonferenz auf dem Terminplan, und man wolle den Ankündigungen dort nicht vor-greifen, so Neveu. In Wahrheit ist noch nicht alles in trockenen Tüchern, Experten sehen besten-

falls 25 Nennungen für die volle Saison der Sportwagen-WM – ein deutlicher Rückgang im Vergleich zu 2016. Der Audi-Rückzug macht sich ebenso bemerkbar wie der Rebellion-Ausstieg aus der LMP1-Privatklasse, doch die ärgsten Probleme bereitet Neveu die Pro-Am-Klasse: Bisher sind nur ein Ferrari und ein Aston Martin wirklich fix.

Larbre: Kein Doppelstart?

ACO und FIA hatten gehofft, dass das Larbre-Team wieder eine Corvette an den Start bringt, doch gleichzeitig wurde der Druck auf Corvette-Sportchef Doug Fehan erhöht, ein Profi-Auto in der GTE Pro einzusetzen – andernfalls könne man Corvette keine Ein-ladung nach Le Mans garantieren. Ein Larbre-Start in beiden Klassen ist ausgeschlossen. ■ MCS

Verwirrung um Toyota-Einstieg in GTE-Klasse

In Daytona verkündeten die Verantwortlichen des Lexus-Werkseinsatzes in der GT3-Klasse die Ab-sicht, in Zukunft auch ein GTE-Auto entwickeln zu wollen. Doch der Plan gilt wohl nur für Amerika – oder doch nicht?

Die Aussage traf die Presse-meute in Daytona dann doch auf dem falschen Fuß: Lexus Vice President Jeff Bracken antwortete auf die Frage, ob die Japaner sich mittelfristig einen Einsatz in der DPI-Topklasse vorstellen könnten, ablehnend – um dann aber eine andere Variante ins Spiel zu bringen: „Das Debüt des Lexus RC F GT3 hier in Daytona markiert unseren Wiedereinstieg in

den Motorsport. Die GT3-Klasse ist uns sehr wichtig, und für die Zukunft erwägen wir auch wei-tere Programme, zum Beispiel in der GTE-Klasse oder in einer anderen Kategorie. Da ist nichts entschieden, aber eine Auswei-tung des Motorsportprogramms wird diskutiert.“

GTE nur in Amerika?

Die Ansage dürfte auch TMG in Köln überrascht haben, die ja ebenfalls in das GT3-Projekt involviert sind und die parallel den LMP1-Einsatz in der Sportwagen-WM leiten. Tritt Toyota/Lexus nun womöglich gar in zwei Klassen in Le Mans an? Sicher nicht, die Aussage von Bracken wurde später dahingehend korrigiert, dass Lexus eventuell ein GTE-Auto nur für die IMSA-Serie entwickeln könnte. ■ MCS

DPI: Noch kein Interesse?

Die neue DPI-Klasse der IMSA-Serie hat in Daytona einen guten Start erwischt – schon fragen sich alle, wer auf den Zug aufsprin-gen könnte. Doch noch halten sich die europäi-schen Hersteller bedeckt.

Von: Marcus Schurig

Scott Atherton, Chef der IMSA-Serie, hat sich hohe Ziele gesteckt: „Bis 2018 sollen fünf Hersteller in der DPI-Klasse antreten, die gleichberechtigt mit den LMP2-Autos aus Europa um die IMSA-Gesamt-siege kämpfen sollen.“ Aktuell sind mit Cadillac, Mazda und Nissan drei Hersteller an Bord. Ursprünglich wollte auch Honda schon in diesem Jahr einsteigen, doch die US-Sportabteilung HPD will sich 2017 noch voll auf die Weiterentwicklung des Acura GT3 NSX konzentrieren und hat das Debüt des eigenen DPI-Autos auf 2018 verschoben.

Doch um weitere Hersteller ist es ruhig: Ford-Entwicklungschef Raj Nair schloss in Daytona einen Einstieg kategorisch aus: Man sei an Rennklassen ohne technische Innovation nicht interessiert. BMW-Sportchef Jens Marquardt gab zwar zu, dass die Klasse interessant sei, aber da BMW mit DTM, GTE, GT3 und Formel E ausgelastet sei, käme ein Engage-

ment nicht infrage. AMG-Boss Tobias Moers schließlich erstickte lang anhaltende Gerüchte um einen möglichen Mercedes-Ein-stieg in die Prototypenklasse.

Fünf Hersteller als Ziel

Bei Audi bewertet man den Trend in der DPI-Klasse zwar positiv und sieht ein sehr gutes Potenzial für die Zukunft, doch so kurz

nach dem Ausstieg aus der LMP1-Klasse steht ein DPI-Engagement in Amerika sicher nicht auf dem Speiseplan der Bayern.

Damit bleiben für die nahe Zukunft nur äußerst halb-gare Gerüchte über das angebliche Interesse von Hyundai. Fazit: Ein-fünfter Hersteller, wie von Scott Atherton erhofft, ist eher un-wahrscheinlich. ■



In Daytona standen sieben DPI-Rennwagen von drei Herstellern am Start



#BeastoftheGreenHell #GTdelivers

Das "Beast of the Green Hell" liefert Bestzeiten in der Grünen Hölle: 7 Minuten, 11 Sekunden.
Die schnellste Runde eines Sportwagens, die je von sport auto auf der Nordschleife gemessen wurde.
Der Mercedes-AMG GT R. Ein Mitglied der AMG GT-Familie.



Anbieter: Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart



Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert: 15,1/9,0/11,4 l/100km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 259 g/km.





Was für ein Einstand bei Toyota. Im Interview spricht Jari-Matti Latvala nicht nur über seinen zweiten Platz beim WM-Auftakt, sondern auch über Motivationsprobleme und den übermächtigen Ex-VW-Teamkollegen Ogier.

Von: **Reiner Kuhn**

Wie fühlte es sich an, beim WM-Auftakt auf dem Podium zu stehen?

Gerade in Monte Carlo ist das etwas Besonderes. Noch dazu beim Debüt mit einem neuen Auto und Team. Es war für Toyota und auch für mich ein ganz wichtiger Moment, schließlich stand ich fünf Monate nicht mehr auf dem Podest. Der Sonntag war extrem intensiv. Plötzlich bist du wieder ein gefragter Mann und darfst zur Fürsten-Gala.

Wie hast du die Tage nach der Monte verbracht?

Ich war platt. Die vergangenen Wochen waren sehr anstrengend. Trotz aller Freude: Als ich nach Hause kam, habe ich erst mal sehr viel geschlafen.

Ende 2016 schienst du auch ziemlich platt.

Schlimmer. Im November war ich nicht müde, sondern deprimiert. Ich hatte keine Energie mehr. Dann noch der VW-Rückzug. Das war für mich ein Schock.

Können wir auf deine vier Jahre als VW-Werksfahrer zurückblicken?



Jari-Matti Latvala

Geburtstag: 03. April 1985

Geburtsort: Töysä (FIN)

Herkunftsland: Finnland

KARRIERE

2002 erster von bisher 170 WM-Starts, bis 2008 Privatfahrer und erster von 16 WM-Siegen in Schweden, 2009 bis 2012 Ford-Werksfahrer, 2013 bis 2016 VW-Werksfahrer, 2017 Rallye-WM mit Toyota

HOBBYS

Historische Rallyes, Sauna, Filme

DANIEL ROESSELER

„Irgendwann wirst du müde und machst Fehler“

Warum nicht? Es war eine ganz besondere Zeit, mit besonderen Menschen, tollen Erfolgen – aber auch Enttäuschungen. 2013 stand ich sieben Mal auf dem Podium und siegte in Griechenland. 2014 war mit vier Siegen und drei zweiten Plätzen noch besser. Das Aus bei der Rallye Deutschland hat mich damals womöglich den Titel gekostet. 2015 kam dann ein neuer Polo WRC, mit dem ich im Gegensatz zu meinen Teamkollegen nie richtig zurechtkam.

Woran lag's?

Vor allem an der Gewichtsverteilung. Mir fehlte das richtige Gefühl für die Vorderachse. Das macht es unglaublich schwer, im WRC am Limit zu fahren. Dennoch wurde ich Vizeweltmeister und wollte 2016 endlich angreifen. Aber nach ein paar Fahrfehlern zu Saisonbeginn habe ich die Motivation verloren und drehte mich im Kreis. Zudem war da der Séb (Ogier).

Wie groß war der Druck durch solch einen Teamkollegen?

Séb ist ja nicht umsonst viermaliger Weltmeister. Er ist unglaublich stark. Das kostet dich irre viel Kraft. Du weißt, du hast das gleiche Team, das gleiche Auto, und kommst einfach nicht an ihn heran. Wenn du feststellst, du kannst ihn nicht schlagen, bist du irgendwann müde und machst Fehler.

Bei Toyota ist das besser?

Nun bin ich in einem neuen Team mit einem anderen Auto. Das gibt mir eine neue Chance, mein Paket so zu optimieren, dass ich ihn damit schlagen kann. Im gleichen Umfeld und Auto war das nicht möglich.

Du bist bekannt für deine Ehrlichkeit. Für einige ein Zeichen für Schwäche?

Im Gegenteil, Ehrlichkeit steht für mich eher für innere Stärke. Zudem bin ich überzeugt, dass man, wenn man ehrlich ist, eher eine zweite Chance bekommt. So wie ich nun bei Toyota. Vor der Rallye Australien hatte ich ein kurzes Telefonat mit Tommi Mä-

kinen, danach hat mein Manager Timo Jouhki mit ihm verhandelt. Am 5. Dezember habe ich den Vertrag unterschrieben – und saß zwei Tage später im Yaris WRC.

Wie war dein erster Eindruck vom Yaris?

Verglichen mit dem Polo anfangs eine andere Welt. Zudem bin ich immer noch davon überzeugt, dass der 2017er-Polo mein Auto gewesen wäre. Überhaupt kommen mir die neuen Autos mit viel Power und Aerodynamik entgegen. Das Überraschende: So verschieden der Yaris und Polo aussehen, von der Philosophie sind sie ähnlich. Bei der Basisabstimmung konnte ich nahezu den gleichen Weg gehen.

Der dann wäre?

Bei VW haben wir viel über die Stabilisatoren gemacht. Das funktioniert bei Toyota genauso. Zudem haben beide Differenziale von X-track. Bis Weihnachten saß ich nahezu täglich im Yaris und hatte mit jedem Kilometer ein

»TROTZ ALLER FREUDE: ALS ICH NACH DER MONTE NACH HAUSE KAM, WAR ICH ERST MAL PLATT.«

Jari-Matti Latvala

besseres Gefühl. Zu den zehn Testtagen im Dezember kamen zwei spezielle Monte-Testtage Anfang Januar, allerdings nur ein Testtag auf Schnee und Eis.

Ein Nach- oder Vorteil?

Klar hatte ich ein ungutes Gefühl, was die speziellen Monte-Bedingungen betrifft. Aber auf trockenem Asphalt kannst du bei der Abstimmung viel mehr im Detail arbeiten. Da ich das Asphaltfahren auf der Nordschleife lernte, möchte ich, dass sich ein Rallyeauto wie ein Rennauto anfühlt und reagiert. Anders Juho (Team-



Platz zwei in Monte Carlo war für Jari-Matti Latvala wie eine Auferstehung

kollege Hänninen), der hat vor allem auf Schotter getestet und bevorzugt ein weicheres und gutmütigeres Set-up. Andere Topfahrer und ich setzten dagegen auf eine härtere Abstimmung. Dadurch ist das Auto um einiges präziser, am Limit aber auch deutlich schwieriger zu fahren.

Wie lautete deine Strategie für den Saisonauftakt?

Mein Plan vor dem Start war, keine unnötigen Risiken einzugehen und cool zu bleiben. Ich wollte sicher auf der Straße bleiben; einerseits weil wir bei Toyota jeden Kilometer brauchen, andererseits weiß ich aus eigener Erfahrung, wie schnell man bei den speziellen Bedingungen weg vom Fenster ist. Jedes Jahr fliegen hier Fahrer ab. Im Vorjahr war ich Dritter, als Andreas (VW-Teamkollege Mikkelsen) immer näher kam. Also erhöhte ich das Risiko, prompt war ich weg. Diesmal bin ich, abgesehen von zwei kleinen Fehlern, als ich den Motor in zwei engen Kehren abwürgte und 20 Sekunden verlor, einfach nur sauber durchgefahren.

Siehst du dich schon als Teamleader?

Ende vergangener Saison, als in der Tabelle neben Ogier auch Neuville, Mikkelsen, Paddon oder Sordo vor mir standen, setzen sicher nicht allzu viele auf mich. Aber nachdem ich Tommi erklärte, wie und warum ich meine Motivation verloren habe, zeigte

er Verständnis für meine Situation und baute mich auf.

Wie hat er das gemacht?

Er kannte die Situation. 2002 hat er genau das Gleiche durchgemacht, als er nach einem katastrophalen Saisonbeginn nicht in der Lage war, sich weiter zu motivieren. Wow, keiner kann sich vorstellen, wie wichtig es ist, wenn ein Teamchef so etwas nachvollziehen kann und an dich glaubt. Dafür danke ich ihm von ganzem Herzen.

Erhöht der zweite Platz nun den Erfolgsdruck?

Überhaupt nicht. Es ist zwar schön zu wissen, dass Auto und Team vorne mitmischen. Dennoch bleibt dies unser Vorbereitungs-jahr. Wir haben keinerlei Titelambitionen und wollen von Rallye zu Rallye schneller werden. Wir bleiben entspannt. Unter Druck ist es immer schwieriger, Erfolg zu haben.

Wie bereitet ihr euch auf die Rallye Schweden vor und was erwartet ihr?

Ich hatte gerade in Finnland einen Test unter ähnlichen Bedingungen. Das Hauptaugenmerk lag dabei auf der Fahrwerkseinstellung. Gespannt bin ich, wie in Schweden die Aerodynamik arbeitet. Fahren wir unter die Top-5, wäre ich zufrieden. Zum Saisonende sollten wir aber in der Lage sein, konstant um die Podiumsplätze zu kämpfen. ■

M-Sport Ford

Kommt Ford 2017 zurück?

Das kleine Team von M-Sport ist obenauf. Auch weil Dave Pericak, Chef von Ford Performance, nach dem viel umjubelten Monte-Sieg von Weltmeister Ogier noch vor Ort die Hoffnungen auf mehr Werksunterstützung schürte.

Von: **Reiner Kuhn**

Es waren keine einfachen Zeiten. Seit dem WM-Ausstieg 2012 hält M-Sport als Privatteam die Fahnen von Ford in der Rallye-WM hoch. Mit viel Finesse schaffte es Firmenchef Malcolm Wilson immer wieder, dass sich seine kleine Mannschaft im Konzert der Hersteller bewährte. Vor Weihnachten gelang ihm dann der größte Coup: Statt bei Citroën, Hyundai oder Toyota unterschrieb Sébastien Ogier bei der britischen Edelschmiede. Die Verpflichtung des viermaligen

Weltmeisters war seine größte Investition in den letzten Jahren – doch diese könnte sich jetzt auszahlen.

Hoher Besuch aus den USA

Kein Geringerer als Dave Pericak, Chef von Ford Performance, folgte einer Einladung von Malcolm Wilson und schaute beim Saisonauftakt in Monte Carlo vorbei. Was er beim Motorsportdebüt des neuen Ford Fiesta sah, begeisterte den Amerikaner. „Es ist mein erster Besuch bei einem Rallye-WM-Lauf und es ist großartig“, sagte Pericak. Der Ausflug nach Europa hätte nicht besser laufen können. Sébastien Ogier holte im Ford Fiesta WRC den Sieg bei der berühmtesten Rallye der Welt, das perfekte Geschenk für den mächtigen Gast aus Übersee. Prompt verbreitete Pericak gute Stimmung, was die künftige Rolle seiner Marke in der Weltmeisterschaft angeht. Aktuell zielt das Ford-Oval die M-Sport World Rally Cars nur in Verbindung mit Werbung für die Ford-Motorenteknik



Der Monte-Carlo-Sieg sorgt in der Ford-Zentrale in Amerika für Wohlwollen

„EcoBoost“. Größer wirbt auf den hinteren Seitenteilen der Ford Fiesta WRC '17 dagegen (noch) M-Sport für seine Tochterfirma „Road Technology“. Das könnte sich bald ändern, und sich neben dem Technologietransfer auch die Zusammenarbeit wieder vertiefen. Zur vergangenen Saison ließ Ford das Rallycross-Auto von Ken Block bei M-Sport entwickeln und sorgte damit für eine indirekte Unterstützung der Fir-

ma. Künftig könnte diese wieder als offizielles Werksteam auftreten. Eine Möglichkeit, die Pericak nicht ausschließen wollte: „Wir schauen uns das jetzt an. Malcolm Wilson macht einen unglaublichen Job und wir müssen festlegen, wie wir künftig mit ihm zusammenarbeiten werden.“ Das könnte auch in der Causa Ogier helfen. Der von Red Bull mitfinanzierte Champion hat bisher nur für eine Saison bei M-Sport unterschrieben. ■

Hyundai

Neuville unterstreicht seine Titel-Ambitionen

Der neue Hyundai i20 WRC funktioniert, wie sieben von 15 möglichen Bestzeiten unterstreichen. Vor allem Vizeweltmeister Thierry Neuville, der beim WM-Auftakt lange Zeit führte, ist hoch motiviert und peilt die Fahrerkrone an.

Von: **Michael Heimrich**

Trotz Höhen und Tiefen beim Saisonauftakt überwiegt bei Hyundai die Zuversicht auf eine erfolgreiche Saison. Dani Sordo verpasste bei der Rallye Monte Carlo das Podium denkbar knapp und wurde Vier-

ter. Der lange führende Thierry Neuville tröstete sich nach einem zwischenzeitlichen Ausrutscher, bei dem er den möglichen Sieg verspielte, mit einer Fabelbestzeit auf der Power Stage, die ihm noch fünf WM-Punkte einbrachte. Dabei profitierte er bei einsetzendem Schneefall von seiner frühen Startposition und brummte dem Zweitschnellsten satte 30 Sekunden auf. „Das war eine Entschädigung für alles, was wir an diesem Wochenende versäumt hatten“, sagt der Belgier. Auch Teamchef Michele Nandan lobt: „Vom Start weg war er bei der Musik, markierte sechs Bestzeiten und wusste, wie er die Führung verteidigen muss. Okay, bei den kniffligen Bedingungen hatte auch er einen Ausrutscher. Aber er kam stark zurück.“

Der so Gelobte gibt sich trotz des verpassten Auftaktsiegs selbstbewusst: „Wir haben gezeigt, dass wir diejenigen waren, die es zu schlagen galt. Auch wenn sich hier die Leistungsfähigkeit der Autos und Fahrer noch nicht genau einschätzen lässt, fühle ich mich bestätigt und sehe mich als einer der Topfavoriten auf den WM-Titel.“

In Schweden auf Sieg

Die bevorstehende Rallye Schweden zählt zu Neuilles Lieblingsveranstaltungen. Dementsprechend motiviert reist er in den hohen Norden. Zwar wollte Hyundai mit dem 2017er-Auto schon im Vorjahr dort ausrücken, wegen schlechter Bedingungen wurden die Testfahrten

aber verschoben. Anders vergangene Woche: „Thierry hatte einen gelungenen Test und spulte viele Kilometer bei besten Schneebedingungen ab“, weiß Nandan. Wegen Tauwetters musste das Team abbrechen, rückt aber diese Woche nochmals aus, falls es wieder friert. „Die Bedingungen sind für alle gleich und ändern nichts an meinem Ziel“, bleibt Neuville cool. „Ich will Rallyes gewinnen und fange am besten in Schweden an“, sagt der Vizeweltmeister und fügt lachend an: „Wenn ich am Saisonende nur einen WM-Platz besser bin, habe ich alles erreicht, was ich mir vorgenommen habe.“ Zur Erinnerung: 2016 war er Vize-Weltmeister. ■

Tannert im WM-Zirkus



Für Julius Tannert ist das Opel-Intermezzo vorbei

Neben der Fahrzeugmarke wechselt Julius Tannert auch die Bühne. Der Sachse greift nun in der Junior-WM an.

Die Zeit im Opel-Werksteam ist für Julius Tannert vorbei. Die Winterpause hat der 26-jährige Sachse intensiv genutzt und am nächsten Karriereschritt gearbeitet. „Im Vorjahr konnte ich in der Junior-EM viele Erfahrungen sammeln. Es war eine tolle Zeit und ich konnte mich im Saisonverlauf immer weiter steigern.

Diese Entwicklung will ich nun fortsetzen“, sagt Tannert und freut sich auf den Aufstieg in die Junior-WM, die 2017 und 2018 mit identischen Ford Fiesta R2 ausgetragen wird.

Der Junior-WM-Kalender umfasst sechs WM-Läufe. Interessant: Der Fahrer, der auf Korsika und Sardinien die meisten Punkte holt, bekommt zwei R5-Auftritte geschenkt, Gleiches gilt für den besten Punktesammler in Polen und Finnland sowie Deutschland und Spanien. Zudem bekommt der Junior-Weltmeister einen Einsatz im Fiesta R5 ermöglicht. ■ RK

Alte Favoriten – neue Spannung

Alte und neue Gesichter greifen in der diesjährigen Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) an. Die nationale Topliga steuert auf die vielleicht spannendste Saison ihrer Geschichte zu.

Von: **Michael Heimrich**

Von wegen Winterschlaf. Zwei Monate vor dem Saisonauftakt und einen Monat vor der DRM-Präsentation am Sachsenring am 28.2. herrscht in der deutschen Topliga reges Treiben. Schon jetzt ist klar, die Spitze der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) wird deutlich breiter. Dem nicht genug, wird sie so gut besetzt sein, wie schon lange nicht mehr. Neben den Topfavoriten Fabian Kreim (Skoda Fabia R5) und Christian Riede-

mann (Peugeot 208 T16), deren Programme die Importeure in Kürze offiziell bestätigen werden, wollen sich weitere Fahrer ganz vorne beweisen.

Neue Herausforderer

Zu diesem Kreis zählt nicht nur Dominik Dinkel, der neben Titelverteidiger Kreim einen weiteren R5-Skoda vom BRR-Meisterteam aus Österreich steuert. Aus dem Nachbarland kommt auch Youngster Chris Brugger (Ford Fiesta R5). Möglichst oft will Ex-Meister Sandro Wallenwein mit dem familieneigenen Skoda Fabia R5 dabei sein, wenn auch der Meister von 2011 wegen anderer Verpflichtungen nicht alle Läufe fahren kann. Mehrere Läufe will Autocrosser René Mandel bestreiten, der schon im Vorjahr bei einem Gastauftritt im Ford Fiesta R5 für Furore sorgte.

Kremer hilft Griebel bei Jagd nach EM-Krone

Den Junior-EM-Titel hat Marijan Griebel schon. Mit Hilfe von Ex-Champion und Mentor Armin Kremer könnte er nun gar die EM-Krone wieder nach Deutschland holen.

Nach einem frühen Ausrutscher beim ersten WM-Lauf verkündet Armin Kremer den WRC2-Ausstieg und überlässt Protegé Marijan Griebel sein Cockpit samt Einsatzteam. „Als Unternehmer bin ich es gewohnt, Entscheidungen nicht nur zu meinem Wohl zu treffen“, sagt der Mecklenburger, der Griebel schon seit Jahren fördert. Der Pfälzer hat zwar einen Großteil des Budgets für den Angriff auf den EM-Titel schon zusammen, aber bisher fehlen ein Topauto und eine eingespielte Mannschaft. Mit dem vom BRR-Team vorbereiteten Skoda R5 könnte Griebel nun in die Fußstapfen seines Mentors treten. Denn nach Walter Röhrl (1974), Jochi Kleint (1979), Erwin

Weber (1992) und Armin Schwarz (1996) holte Armin Kremer 2001 letztmalig die EM-Krone nach Deutschland. Dass Griebel das Zeug dazu hätte, bewies er schon im letztjährigen EM-Finale auf Zypern. Bei seinem Debüt im R5-Turbo-Allrader stürmte Griebel auf Gesamtrang zwei ■ RK



Armin Kremer stellt das Fahren ein, damit Marijan Griebel fahren kann



Soll so oft es geht dabei sein: Der „Familien-Skoda“ der Wallenweins

2WD-Champion Philipp Knopf plant den Aufstieg vom Citroën R3 in den Peugeot 207 S2000. Im Reigen der Turbo-Allradler wird Ruben Zeltner die Exotenrolle einnehmen, wenn er ab Mai seinen neuen Gruppe-F-Porsche bei ausgesuchten Rallyes zündet. Bei der Familie Gaßner steht die Vermietung des Hyundai i20 R5 zwar im Vordergrund, ergibt

sich aber die Möglichkeit, wird einer der beiden Hermanns die Werbetrommel für das Auto im Wettbewerb rühren.

In diesem Jahr umfasst die DRM nur noch acht Läufe. Neben der Rallye Baden-Württemberg flog die beliebte Wartburg-Rallye aus dem Kalender. Los geht es am ersten März-Wochenende im Saarland. ■

Dubourg verteidigt Titel, Dayraut wirft Handtuch

Jean-Baptiste Dubourg gelang das Kunststück der direkten Titelverteidigung. Das Geheimnis waren kontinuierliche Saisonleistungen.

Von: **Bernhard Schoke**

Die Basis des Erfolgs liegt zudem in der familiären Ausrichtung der gesamten Mannschaft einerseits und ihrer jahrelangen Erfahrung mit den Renault Clio andererseits. Dieses Zusammenspiel war für den alten und neuen Meister des Eises nicht nur der große Pluspunkt, sondern auch der finale Vorteil gegenüber den breit aufgestellten Herausforderern. Und natürlich seine unaufgeregte, das Potenzial des Renners nutzende fahrerische Kompetenz, die er in den letzten Jahren nicht nur bei den Eisrennen, sondern auch in der Rallycross-Weltmeisterschaft aufgebaut hat.

Die Ergebnisse sprechen für sich: Ohne fahrerische Ausreißer, die sein Punktekonto belasteten, sammelte er hohe Punktwertungen bei allen Veranstaltungen der Serie. Deutlich wird dies, wenn man sich die beiden schlechtesten Wertungen anschaut, die jeder Pilot am Ende der Saison als Streichergebnisse aus der Gesamtwertung nehmen muss. Im Vergleich zu den härtesten Verfolgern Jean-Philippe Dayraut im BMW, Olivier Panis im Audi, Benjamin Rivière im Mini und Franck Lagorce im Mazda 3 verlor Dubourg quasi bis zu 22 Punkte – damit hätte er theoretisch bis auf Rang 4 abrutschen können. Sie kamen dadurch – optisch – näher, gefährden konnten sie ihn aber nicht.

Dayraut macht Schluss

Der Meister der Jahre 2009 bis 2011 und 2013 bis 2015 hängt auf dem Eis seinen Helm an den Nagel. Diese Info machte am Vortag des Finals lauffeuerartig die Runde. Der emotionale Südfranzose nutzte die Bühne bei seinem „Heimspiel“ in Super Besse (er



Siegerdonuts: Jean-Baptiste Dubourg freut sich über den erfolgreich verteidigten Titel in der Trophée Andros

! Nur fünf Punkte entschieden über den Meistertitel: Jean-Baptiste Dubourg gewann, weil er konstanter punktete als der scheidende Ex-Champion Jean-Philippe Dayraut.

stammt aus dem nur 350 km entfernten Bordeaux), um die Veränderungen in der Serie zu artikulieren. Dazu gehört, auch wenn er es nicht explizit in seiner digital übermittelten Info beim Namen nannte, das neue Superpole-Zeitfahren vor dem Finale und der Einfluss der TV-Übertragungen auf den Sport an sich.

Durch die Wortwahl mit dem direkten Verweis auf die beiden weiteren großen Eiskönige, Yvan Muller sowie Alain Prost, und deren „Ausstieg“ aus der Serie kam die Andeutung, dass er in den letzten Jahren wohl etwas zu er-

folgreich gewesen sein könnte. Hintergrund: Muller ist der Titelkönig (10) der Serie, Dayraut hat die meisten Tagessiege auf seinem Konto. In dieser Saison kamen drei hinzu, und mit der 55. Ausgabe beendete er in Super Besse nicht nur die Saison, sondern auch sein Engagement auf dem Eis. Allerdings werden auch die beiden Streichergebnisse dazu geführt haben. Weniger jenes von Andorra, aber die vom vorletzten Wochenende in Lans werden ihren Teil zur Entscheidung beigetragen haben, die von ihm nicht weiter kommentiert wurde.

Sportlich war die zweite Saisonhälfte von den zuvor genannten „Big Five“ geprägt. Sie schenken sich nichts, Nuancen entschieden über die Top-Platzierungen. Hoffnungsträger wie Adrien Tambay und Benoît Tréluyer konnten sich zwar einige Male in Szene setzen, insgesamt fällt für sie die Saison jedoch in die Rubrik Lehrjahr.

Dies könnte bereits in rund neun Monaten wieder ganz anders aussehen, wenn die engagierten Teams und Ingenieure die Boliden wieder optimal auf die Strecken und Wünsche der Piloten abstimmen. ■



Zweiter Titel in Folge: J.-B. Dubourg



Schluss nach 55. Tagessieg: Dayraut

ENDSTAND 2016/2017

1.	Jean-Baptiste Dubourg	639 Pkt.
2.	Jean-Philippe Dayraut	634
3.	Olivier Panis	626
4.	Benjamin Rivière	601
5.	Franck Lagorce	589
6.	Benoît Tréluyer	510
7.	Olivier Pernaut	501
8.	Bertrand Balas	494
9.	Gerald Fontanel	441
10.	Gilles Stievenart	343

WTCC

Testen für den Titel

Honda trat vergangene Woche zum ausführlichen Test im Motorland Aragon an. Dabei legte man mit zwei Autos an drei Tagen rund 1500 km zurück.

Von: **Michael Bräutigam**

Beide Fahrzeuge entsprechen dabei dem 2017er-Stand, einen klassischen Back-to-Back-Test gab es also nicht. Den Löwenanteil der Arbeit absolvierten Norbert Michelisz und Ryo Michigami, welche an allen drei Tagen fuhren. Tiago Monteiro fuhr nur an den ersten beiden Tagen, vor allem als Referenz für Neuzugang Michigami.

Gegenüber dem Vorjahr und mit dem neuen Homologations-

zyklus konnte man die teils umfassenden Updates vor allem an Fahrwerk, Aerodynamik und Motor einem ersten Härtetest unterziehen. Gleichzeitig probierte man verschiedene Set-ups.

Für den größten Performance-Sprung dürfte der neue Motor sorgen, der beim letztwöchigen

Test aber noch mit einem mehr auf Haltbarkeit getrimmten Mapping eingestellt war. Bei einem weiteren Test – der nächste steht am 9./10. Februar im italienischen Vallelunga an – soll dann auch das deutlich überarbeitete 1,6-Liter-Turboaggregat an seine Grenzen gebracht werden. ■



Testbetrieb in Spanien: Honda fuhr drei Tage im Motorland Aragon

NACHRICHTEN

WTCC: FILIPPI BLEIBT

John Filippi bleibt der Tourenwagen-WM für ein viertes volles Jahr treu. Das gab der Franzose letzte Woche bekannt. Ob das wieder mit einem Campos-Chevy sein wird, ließ er aber offen.

DTC: KALENDER STEHT

Vergangene Woche präsentierte der Deutsche Tourenwagen Cup seinen sehr internationalen Kalender für die Saison 2017. Demnach wird so gefahren: 22./23. April Monza, 3./4. Juni Zolder, 24./25. Juni Le Castellet, 8./9. Juli Oschersleben, 22./23. Juli Zandvoort, 5./6. August Nürburgring, 2./3. September Most, 22./24. September Spielberg. Damit fährt die neu auch mit TCN2-Autos fahrende Serie gleich auf drei Strecken, auf denen später auch noch die ETCC gastiert.

DTM

Engel kehrt in DTM zurück

Für viele Medien ist der von Mercedes-AMG am vergangenen Donnerstag vorgestellte DTM-Fahrerkader 2017 eine Überraschung – nicht aber für MSa-Leser.

Von: **Arno Wester**

Wie prognostiziert, vertrauen die Stuttgarter auf ihre bisherigen Stammkräfte Lucas Auer, Gary Paffett, Paul di Resta und Robert Wickens. Außerdem hoffen die Verantwortlichen beim „Stern“, im von Audi zu Mercedes-AMG gewechselten Edoardo Mortara sowie dem früheren DTM-Piloten Maro Engel zwei weitere Fahrer verpflichtet zu haben, die den gehobenen Ansprüchen der Schwaben gerecht werden.

F-E-Priorität bei Rosenqvist

Wie MSa weiß, ging es beim sechsten Cockpit nur noch um die Frage: Maro Engel oder Felix Rosenqvist? Der Schwede hat Esteban Ocon (F1) in den letzten

acht DTM-Rennen 2016 ersetzt und dabei drei Punkte mehr geholt als der Franzose zuvor in zehn Rennen. Rosenqvist hat aber ebenso wie Engel einen Formel-E-Vertrag für die Saison 2016/2017 unterschrieben und liegt dort aktuell auf Platz 4 der Tabelle. Da es aber mindestens eine Terminüberschneidung gibt, spielte die Priorität die entscheidende Rolle – und die sprach für Engel.

„Der Venturi-Vertrag mit Maro lässt im Prinzip ein DTM-Engagement zu. Venturi wollte sich Maro gegenüber sportlich verhalten und ihm keine unnötigen Hindernisse auf dem Weg zu seinen Möglichkeiten aufbauen“, sagte Venturi-Miteigentümer Marc Gindorf: „Maro ist ein top gereifter Allround-Fahrer und gehört zum Besten, was der Markt zu bieten hat. Seine jüngsten Erfolge sprechen für sich.“

Unterdessen hat es beim SPOBIS, Europas größtem Sportbusiness-Kongress in Düsseldorf, keine Neuigkeiten bezüglich der Saison 2017 gegeben. ITR-Geschäftsführer Florian Zitzelsperger gab am Montag in Düsseldorf lediglich einen Ausblick bezüglich der Themen Event, Kommunikation, Marketing und PR und berichtete dabei über die Herausforderungen und Visionen der Rennserie. ■



Das Comeback ist perfekt: Maro Engel (Bild: 2010) fuhr bereits von 2008 bis 2011 für Mücke in der DTM



Stefano Comini (26) ist nicht nur ein echter „Typ“. Der Schweizer konnte sich 2015 sowie 2016 auch den Titel in der TCR International Series sichern. Der Champion im Interview.

Von: **Michael Bräutigam**

Im November bist du zum zweiten Mal TCR-Champion geworden. Was ist seitdem bei dir passiert?

Ich habe mit Volkswagen noch ein paar Entwicklungstests in Spanien absolviert, aber das war noch mit der alten Aerodynamik. Ansonsten habe ich nicht viel gemacht. Und ich weiß auch noch nicht, wie es weitergeht.

Welcher Titel war der wichtigere: 2015 der Titel oder die Titelverteidigung 2016?

Beide waren schwer zu gewinnen, aber sie sind total anders. Beim ersten hatte ich kein Geld und noch meine Fußverletzung. Letztes Jahr wurde ich zwar bezahlt, aber es gab andere Probleme. Am Anfang haben wir es mit dem Golf sehr schwer gehabt. Der erste Titel hat mir trotzdem mehr bedeutet.

Nachdem in Sotschi endlich der Knoten geplatzt war, haben viele deiner Gegner gesagt, dass der Golf zu stark eingestuft war. Was antwortest du denen?

Dass das nicht korrekt ist. Wir haben keine Pole mit großem Vorsprung geholt. Und unsere Schwäche war nicht das Qualify-



Stefano Comini

Geburtstag: 3. Februar 1990
Geburtsort: Lugano (CH)
Herkunftsland: Schweiz

KARRIERE

2002–2005: Kart
2007: Formel Monza 1.6 (3.)
2009: F. Renault Ital. (6.)
2010: Mégane Eurocup (1.)
2011: Clio Cup Italia (1.)
2013: Clio Cup Bohemia (5.)
2014: Leon Eurocup (4.)
2015: TCR International (1.)
2016: TCR International (1.)

HOBBYS

Holz- und Schreinerarbeiten

„Einige sagen, ich sei der James Hunt der TCR“

ing oder das erste Rennen, sondern immer das zweite Rennen. Vom 8. Platz kannst du mit dem Golf fast nicht überholen, weil Topspeed fehlt. Also mussten wir mit dem Messer zwischen den Zähnen auf der Bremse Plätze gutmachen. Von der BoP waren wir alle auf dem gleichen Niveau.

In Sepang hast du nach einer Kollision mit einem Gastfahrer eine Strafe erhalten und wolltest danach erst nicht in Macau antreten. Warum?

Die Strafe war etwas komisch. Ich bin Schweizer und deshalb bin ich korrekt. Ja, ich habe einen Fehler gemacht, stimmt. Ich habe ihn touchiert, stimmt auch. Dass er das Rennen verloren hat, weil ich ihn berührt habe, stimmt aber nicht so ganz. Er war sowieso langsam und fuhr nur so weit vorne, weil er im Quali Platz 10 geholt hat und im zweiten Rennen auf Pole stand. Dazukam, dass man die Strafe erst nach fünf oder sechs Runden aussprach – nach einer Safety-Car-Phase –, statt sie mir direkt zu geben. Es gab andere, wirklich dämliche Zwischenfälle im Rennen, die nicht bestraft wurden. Da hätte man eigentlich die eine oder andere Lizenz entziehen müssen. Ich war die ganze Saison ein braver, fairer Fahrer. Aber kaum habe ich eine Sache falsch gemacht, gibt es diese Strafe. Deshalb war ich nicht happy.

Was hat dich dazu bewogen, doch zu fahren?

Ich hatte einen Vertrag mit Leopard und hatte mein Geld noch nicht bekommen. Da hatte ich Angst, dass ich es auch nicht mehr bekomme, wenn ich nicht fahre (lacht). Nein, klar ging es auch um den Titel. Es ist nur so: Rennfahren muss mir auch immer Spaß machen, und nach dieser Strafe war ich psychologisch weit unten. Aber wenn du am Boden bist, kannst du zwei Sachen machen: Liegen bleiben oder wieder aufstehen. Wenn ich nicht mehr dran geglaubt hätte, noch Meister werden zu können, wäre ich nicht gestartet.

Was denkst du über die TCR-Kategorie?

Mein Ziel ist, in der TCR zu bleiben – sie ist die Zukunft, wenn man sieht, wie viele Meisterschaften es jetzt schon auf der ganzen Welt gibt. Sie wird immer größer und größer.

Also wirst du 2017 erneut zur Titelverteidigung antreten?

Ja, und das wird sicher noch schwieriger. Es ist immer das Ziel, den Titel zu gewinnen.

WRT verhandelt ja noch mit Leopard für 2017. Weißt du

»ICH HABE DIE MEISTERSCHAFTEN AUF ZWEI WEISEN GEWONNEN: DIE EINE MIT KÖPFCHEN UND DIE ANDERE MIT EIERN.«

Stefano Comini

trotzdem schon, wie dein Paket 2017 aussieht?

Noch nicht, und ich warte auch noch auf Geld von Leopard von 2016. Aber entweder fahre ich TCR oder gar nichts.

Du bist das, was man als einen echten „Typ“ bezeichnet. Gefällt es dir, dass du einfach du sein kannst?

Es wird immer schwieriger, weil es immer umfassendere Verträge und mehr Medienaufmerksamkeit gibt. Man selbst zu sein, ist eh immer schon schwierig, umso mehr mit diesen Rahmenbedingungen. Aber es ist immer mein Ziel, und es gefällt mir auch sehr. Ich rauche Zigaretten, ich trinke Bier, ich mache kein Fitness. Das ist, wer ich bin – und viele Fahrer sagen, davor haben sie Respekt.

Stimmt es, dass du dir bei Leopard Racing bzw. WRT in den Vertrag hast schreiben

lassen, dass du am Rennplatz rauchen und trinken darfst?

Ja, sicher! Aber Bier natürlich nicht vor dem Rennen (lacht).

Das hört sich ja fast nach James Hunt an...

Es gibt wirklich einige Leute, die sagen, ich sei der James Hunt der TCR. Aber den Vergleich mag ich nicht so sehr, denn James Hunt wird auch mit Drogenkonsum in Verbindung gebracht.

Du hast deinen Bart und deine Haare die ganze Saison 2016 wachsen lassen. Erst nach dem Titelgewinn kam die Rasur. Was wäre denn passiert, wenn du nicht Meister geworden wärst?

Dann wäre das weitergewachsen! Der Bart war etwa zehn, die Haare um die 30 Zentimeter lang. Insgesamt 15 Teammitglieder haben mir in Macau den Bart gestutzt und die Haare geschnitten. Aber keine Sorge: Der Bart wird dieses Jahr zurückkommen. Nur die Haare nicht, das war mir zu viel Aufwand.

Wie bekommt man mit so einem vollen Bart eigentlich den Helm zu?

Ich habe eine spezielle Sturmhaube, da kann ich meinen Bart rauschauen lassen. Also das geht schon (lacht).

Vom Bart wieder auf die Rennstrecke: 2016 hast du in den Rennen deutlich abgebrühter gewirkt als vorher. Ist

deine Zeit als „wilder“ Fahrer also nun vorbei?

In Bahrain bin ich fast verrückt geworden und auch so gefahren. Mit dem Auto ging noch nichts, wir hatten Probleme, und die BoP war falsch. Das macht einen als Fahrer fertig. Also habe ich überlegt, was ich machen kann. Ich wusste, dass ich nicht viele Rennen gewinnen werde, also musste ich viele Punkte mitnehmen. Man kann sagen, ich habe die Meisterschaften 2015 und 2016 auf zwei verschiedene Weisen gewonnen: Die eine mit Köpfchen und die andere mit Eiern. Darüber bin ich froh – so können die Leute sagen: Er ist verrückt, aber er kann auch manchmal ein intelligenter Verrückter sein.

Als ich dich im letzten MSA-Interview vor ziemlich genau fünf Jahren gefragt habe, wo du dich in fünf Jahren siehst, hast du als mögliche Ziele Le Mans oder die DTM genannt – ist das noch so?

Nein. Damals habe ich das gesagt, weil es die besten Autos waren, die man irgendwo fahren konnte. Aber das Racing macht keinen Spaß mehr: Die DTM wird immer mehr wie die Formel 1, in der WEC ist es noch schlimmer. Eine komplett andere Welt.

Dann frage ich noch mal: Wo siehst du dich in fünf Jahren?

Im Rallycross! Zwar weiterhin TCR, aber zusätzlich Rallycross. Das möchte ich zumindest einmal gemacht haben. ■



Das Meisterauto: Der Golf machte anfangs noch Schwierigkeiten



Edeltestfahrer Stoner düpiert die GP-Piloten

Darauf hatten einige hartgesottene Fans schon lange gewartet: Wann wird Casey Stoner auf der Ducati wieder schneller sein als alle MotoGP-Piloten? Am ersten Testtag in Sepang war es so weit.

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

Casey Stoner verschwand mit einem Lächeln hinter der Absperrwand der Ducati-Box, kurz bevor das Rolltor runtergelassen wurde. Großartig reden wollte der Ducati-Testpilot über die Rundenzeit, mit der er das ganze Feld hinter sich gelassen hatte, auch nicht, doch ein Raunen ging durch das Fahrerlager. Mehr noch bei den Journalisten als bei den Fahrern, denn die Sensation war perfekt. Was wäre, wenn ...

Aber lassen wir die Kirche mal im Dorf. Casey hatte bereits letz-

te Woche zwei Tage in Sepang getestet, er hatte das Material für Ducati und für Jorge Lorenzo vorsortiert. So setzte er einfach seine Testarbeit fort, eben etwas schneller, als es andere Testfahrer in der Lage sind. Die GP-Piloten brauchten alle erst etwas Zeit, um sich wieder an ihre Geräte zu gewöhnen, und als am Nachmittag der Regen kam, war Stoner vorne – keiner hatte bis dahin seinen Rhythmus erreicht. Den zweiten Testtag lässt der Australier aus, er wird sich damit beschäftigen, all das, was er mit der Ducati GP 17 in Sepang in Erfahrung gebracht hat, Jorge Lorenzo zu vermitteln, bevor er am Mittwoch noch einmal auf die Strecke geht.

Aber was wäre eben, wenn ... Casey Stoner macht nicht den Eindruck, als wolle er wieder Rennen fahren. Der Sturz vor anderthalb Jahren beim Acht-Stunden-Rennen in Suzuka hat diese Entscheidung wohl noch verstärkt, der Familienmensch Stoner will sich keinem weiteren

»ICH BIN SEHR GLÜCKLICH ÜBER DIE FORTSCHRITTE, DIE WIR MACHEN. WIR HABEN NOCH VIEL ZU TESTEN UND ZU LERNEN.«

Jonas Folger

Risiko aussetzen. Unter Freunden hat er auch gestanden, dass die Jahre ihren Tribut gezollt haben. Casey Stoner kann noch immer unheimlich schnell fahren. Aber ob er eine volle Rennstrecke gegen die Besten bestehen kann, das ist nicht sicher. Und vielleicht will er das auch gar nicht mehr wissen. Casey Stoner geht in seiner Aufgabe als Testfahrer und Berater voll auf, sollte er Jorge Lorenzo zum Titel verhelfen, wird er mit ihm in die

Geschichte eingehen. Und dies sieht er als seine Aufgabe, nicht mehr und nicht weniger. Aber wer weiß schon bei einem solchen Ausnahme-Racer, ob nicht irgendwann doch das Naturell durchbricht.

Sensationeller Folger

Jonas Folger konnte seine sensationelle Form auf dem MotoGP-Motorrad, die er schon bei seinem Debüt zeigte, erneut bestätigen. Mit seinem siebten Platz ließ er Rossi und Márquez hinter sich. „Mir kam sicherlich zugute, dass ich im November schon einmal hier getestet hatte, da habe ich sicherlich einen kleinen Vorteil“, zeigte sich der 23-jährige Bayer bescheiden. „Aber ich bin sehr glücklich über die Fortschritte, die wir machen. Am zweiten und am dritten Testtag wird es sicherlich schwieriger, diese Position zu halten, aber das ist auch Nebensache. Wir haben einiges zu lernen und einiges zu testen.“ Folgers Motorrad ist nach den Tests im November mit neu-

Casey Stoner: Noch immer spektakulär und unheimlich schnell. Es reichte gar für die Bestzeit



Andrea Dovizioso: Der schnellste reguläre MotoGP-Pilot



Jonas Folger: Mit P7 die Form des MotoGP-Debüts mehr als bestätigt

ERGEBNIS

1. Testtag MotoGP-Test Sepang (MAL), 30.01.2017

Rang	Pilot (Land)	Motorrad	Zeit
1.	Casey Stoner (AUS)	Ducati D16 GP17	1:59,680
2.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP17	1:59,797
3.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	2:00,129
4.	Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP16	2:00,134
5.	Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	2:00,489
6.	Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	2:00,569
7.	Jonas Folger (D)	Yamaha YZR-M1	2:00,643
8.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	2:00,694
9.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	2:00,738
10.	Héctor Barberá (E)	Ducati D16 GP16	2:00,743
11.	Daniilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP17	2:00,850
12.	Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP16	2:00,853
13.	Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	2:00,970
14.	Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	2:01,224
15.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	2:01,271
16.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	2:01,338
17.	Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP16	2:01,350
18.	Loris Baz (F)	Ducati D16 GP15	2:01,351
19.	Takuya Tsuda (J)	Suzuki GSX-RR	2:01,812
20.	Alex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	2:01,889
21.	Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP16	2:01,926
22.	Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	2:01,942
23.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZR-M1	2:02,187
24.	Katsuyuki Nakasuga (J)	Yamaha YZR-M1	2:02,290
25.	Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	2:02,315
26.	Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	2:02,942
27.	Bradley Smith (GB)	KTM RC16	2:03,034

en Teilen aufgebaut worden, und es sind noch weitere neue Teile da, die es noch auszutesten gilt.

Folger hat im Winter sein Training etwas intensiviert und sich mehr auf Kraft-Ausdauer konzentriert. Dazu war er mit einer Yamaha R1 in Almeria.

Weiter sehr eng

Andrea Dovizioso knackte neben Stoner ebenfalls noch die Zwei-Minuten-Mauer, der Ducati-Pilot war überrascht über und zufrieden mit seine Pace. Dass Jorge Lorenzo nur die 17. Zeit gefahren war, hatte auch seinen Grund. „Ich wollte erst das Motorrad auf dieser Strecke verstehen, denn es fährt sich komplett anders als die Yamaha“, verriet Lorenzo. „Ich wurde langsam schneller, aber dann kam der Regen dazwischen.“

Maverick Viñales und Valentino Rossi versicherten unisono, dass die Prototypen, die Yamaha nach Sepang brachte, ein klarer Fortschritt gegenüber der Version sind, womit die beiden in Valencia ausgerückt waren. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP:

Einen Tag bevor die Tests in Sepang begannen, stellte Suzuki sein Team und die neuen Farben für die 2017er-Saison vor. Andrea Iannone wirkte richtig aufgekratzt und voller Tatendrang, die GSX-RR wieder zu testen. „Sie hat ein tolles Fahrwerk und kommt meinem Fahrstil entgegen“, versicherte der Italiener. Bei Rins hingegen ist noch bei jeder Bewegung eine gewisse Vorsicht nach seiner Rückenverletzung von Valencia zu erkennen, wenn er auch an gibt, keine Schmerzen mehr zu haben. Bei dem ganzen Projekt war die Euphorie zu erkennen, die die Japaner und das italienische Team um Davide Brivio haben. Und am ersten Testtag war Iannone von Beginn an an der Spitze dabei und beendete den Tag als Fünfter.

MOTO 2:

Beim Superbike-WM-Test in Portimão war auch KTM-Moto2-Pilot Miguel Oliveira mit einer Yamaha R1 auf der Strecke. „Dieses Motorrad habe ich vor zwei Jahren mit meinem Vater gekauft, er fährt damit portugiesische Superbike-Rennen und Fahrertrainings. Für mich war es eine gute Möglichkeit, wieder in Bewegung zu kommen, bevor die Tests in der nächsten Woche beginnen. Ich erwarte sehr viel von der KTM-Moto2“, so der 22-jährige Portugiese. Im Gegensatz zu den Superbike-WM-Piloten fuhr Oliveira Dunlop-Slicks aus der Spanischen Superbike-Meisterschaft.

MOTO 3:

Paolo Simoncelli, Vater des 2011 in Sepang tödlich verunglückten Marco Simoncelli, hat in Misano sein Moto3-Team vorgestellt, mit dem er erstmals in der WM antreten wird. Tatsuki Suzuki und Tony Arbolino werden mit Honda Moto3 antreten, viele Sponsoren von Marco Simoncelli haben dessen Vater auch bei diesem Projekt die Treue gehalten.

Die Entwicklungen nehmen

In den zwei Monaten der Testpause hatten die Werke Zeit, an neuen Techniken zu arbeiten. In Sepang fand sich auch einiges Interessantes.

Von: **Neil Spalding**

Weil Honda in den vergangenen zwei Jahren jeweils mit der Konfiguration seines Motors falsch lag, hatten sie während der Saison eine Menge Probleme, die Mängel durch die Anpassung der Peripherie zu beheben. Weil die Entwicklung während der Rennsaison eingefroren wird, müssen alle Motoren vor dem ersten Grand Prix verplombt werden. Stellt man danach fest, dass etwas an der Motorenkonfiguration nicht stimmt, muss man es die ganze Saison mitschleppen.

Vor zwei Jahren hatte Honda zu wenig Schwungmasse, letztes Jahr hatte sie zu viel und verlor dadurch viel beim Beschleunigen. Nach diesen Erfahrungen will der größte Motorradhersteller

der Welt es diesmal besonders gründlich machen. Es gilt dabei, die geringstmögliche Schwungmasse und dabei die sanftest mögliche Gasannahme zu finden, ein Spagat, der nicht einfach ist. Deshalb hat Honda schon früh im letzten Jahr begonnen, unterschiedliche Motorenvarianten mit unterschiedlichen Zündfolgen zu testen.

In Sepang brachte Honda für Marc Márquez und Dani Pedrosa Motoren, die noch einmal viel tiefer klingen. Wahrscheinlich handelt es sich dabei um Kurbelwellen mit um die 70 Grad Hubzapfen-Kröpfung, wie es Ducati bei seinen 990er-Motoren verwendet hat. Die Kurbelwelle dreht weiterhin rückwärts, aber die Sitzbank senkt sich beim Gasgeben nur noch wenig, die Schwungmasse ist gegenüber dem Vorjahr deutlich verringert worden.

Besonders auffällig waren auch die langen Auspuffrohre. Damit will Honda wohl viel Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen erreichen. Vorerst hatten nur die beiden Werksfahrer diese Motorenvariante zur Verfügung. ■



Aprilia brachte drei 2016er- und einen 2017er-Prototypen nach Sepang. Äußerlich waren sie kaum voneinander zu unterscheiden, aber im neuen Jahrgang ist der Motor höher montiert. Die Italiener wollten schon letztes Jahr höher gehen, waren aber am Ende ihrer Einstellmöglichkeiten angelangt. Für dieses Jahr wurden sie erweitert, mehr 2017er-Prototypen dürften folgen.



Ducati fuhr in Sepang erstmals seit fast zwei Jahren ohne Flügel. Besonders auffällig waren an den Werks-Motorrädern die großen Kästen unter dem Sitzbankhöcker, neben dem Auspuff. Da Scott Redding bereits in Valencia mit einem HD-Logger von Siemens unterwegs war, kann man davon ausgehen, dass ein solcher darin steckt.



Hondas Prototypen für Sepang hatten auffällig lange Auspuffrohre für viel Drehmoment in niedrigen Drehzahlen. Die Motoren klangen sehr tief, wahrscheinlich haben sie eine um 70 Grad gekröpfte Kurbelwelle, mit der alle vier Zündungen innerhalb von 380 Grad erfolgen. Die Schwungmasse wurde deutlich reduziert.

en wieder Fahrt auf



SPALDING

Die MotoGP-KTM hat sich seit dem letzten Test in Valencia optisch kaum verändert. Einzige Ausnahme sind auch bei den Österreichern Auspuffe mit längeren Rohren. Offensichtlich arbeiten auch sie an der Leistungsentfaltung in niedrigen Drehzahlen. Die Hinterradschwinge stammt von Kalex. Zuerst wurde nur eine Steifigkeit erstellt, weitere Versionen werden folgen.



SPALDING

Bei Yamaha waren die Auswölbungen für die größere Airbox verschwunden. Wahrscheinlich hat man deren Volumen nun komplett in die Form der Tankverkleidung integriert. Die kurze Auspuffanlage, die für mehr Spitzenleistung schon in Valencia gefahren wurde, war auch an den Motorrädern für Sepang montiert.



SPALDING

Suzuki brachte neue Motoren nach Sepang, sie hatten einen Drehmoment-Sensor an der Ritzelwelle, die Motorräder waren mit einem großen Data-Logger unterwegs, um die Daten des neuen Motors zu sammeln.

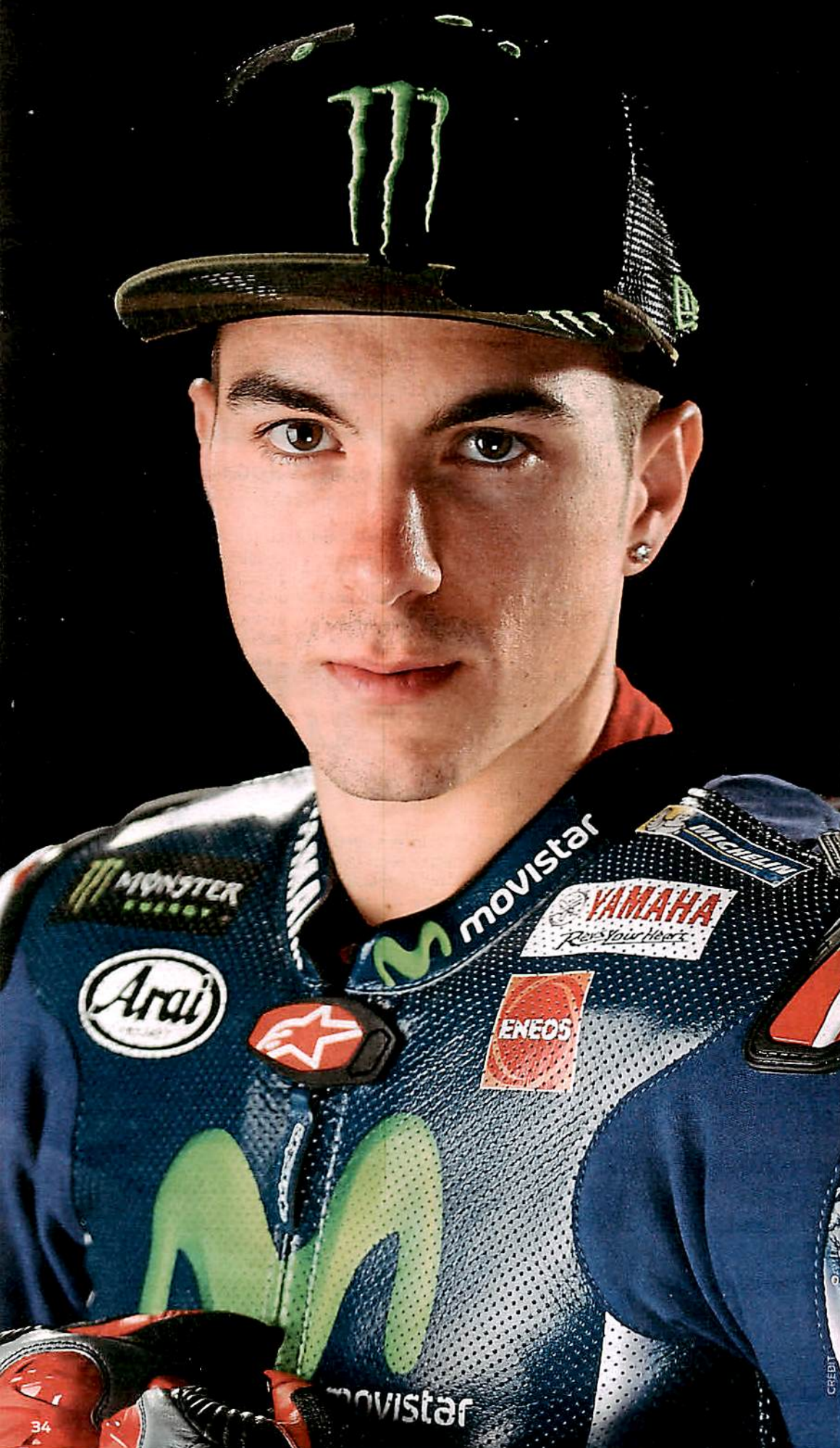
THRON FOLGER

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

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

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

Kawasaki



Mit Maverick Viñales hat Yamaha einen ganz heißen neuen Sieganwärter. Im MSA-Interview erklärt der 22-jährige Spanier das Geheimnis seines Erfolgs und erklärt, warum ein gutes Verhältnis zu Rossi wichtig ist.

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

Wie war dein erster Testtag in Sepang?

Wirklich gut, in einem Ausmaß, dass es mich sogar überrascht hat. Der erste Tag in Sepang ist immer etwas schwierig. Man muss sich erst wieder an das Motorrad gewöhnen, die Strecke hat meist noch wenig Grip. Aber ich habe mich von der ersten Runde an wohl gefühlt und war schnell, wir konnten früh mit der Arbeit anfangen. Deshalb konnten wir auch gleich einen guten Job erledigen. Als ich im November hier war, hatte ich ein gutes Paket vom Valencia-Test, ich fühlte mich gut und ich war auf Rundenzeiten aus. Jetzt geht es darum, von den neuen Teilen das beste Paket zusammenzustellen. Deshalb sind die Rundenzeiten derzeit nebensächlich, wir müssen einfach viele Dinge durchprobieren, wirklich passen wird es wohl erst am dritten Testtag.

Hat es dich überrascht, wie schnell du gleich von Beginn an mit der Yamaha warst?

Immer wenn ich bei der M1 ans Gas gegangen bin, spürte ich die



Maverick Viñales

Geburtstag: 12. 1. 1995
Geburtsort: Figueres (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE

2011: 125 GP (Aprilia) (3.)
2012: Moto3 (FTR-Hon.) (3.)
2013: Moto3 (KTM) (1.)
2014: Moto2 (Kalex) (3.)
2015: MotoGP (Suzuki) (12.)
2016: MotoGP (Suzuki) (4.)

HOBBYS

Motocross, Laufen, Angeln

„Fühle mich bereit, um den Titel zu kämpfen“

sen unglaublichen Grip. So hatte ich gleich schon am ersten Tag das Gefühl, dass ich mit diesem Motorrad schnell fahren kann. Aber wie schnell ich dann am zweiten Tag in Valencia war, hat mich dann doch überrascht. In Valencia 1:29 zu fahren, ist nicht einfach. Beim November-Test in Sepang hatte ich ein noch besseres Gefühl, da hatte ich schon gedacht, wow, das ist bereits mein Motorrad. Natürlich muss ich mich noch mehr anpassen und wir müssen uns noch weiter verbessern. Es wird sehr wichtig, weiter zu verstehen, was das Motorrad macht und was es braucht, und ich konzentriere mich vor allem auf die Rennabstimmung.

Worin unterscheidet sich die M1 von dem Motorrad, das du letztes Jahr gefahren bist?

Der größte Unterschied zwischen der Yamaha und der Suzuki ist die Beschleunigung. Ich muss meinen Fahrstil so umstellen, dass ich diese so gut wie möglich nutze. Was für mich aber am wichtigsten war: Die Yamaha hat immer das gemacht, was ich angenommen habe. So hatte ich schnell Vertrauen. Was wir noch verbessern müssen, ist der Kurven-Eingangs-Speed. Am Kurveneingang hätte ich gerne ein etwas aggressiveres Motorrad. Das brauchen wir in der letzten Runde eines Rennens, wenn wir Márquez schlagen wollen.

Yamaha war beeindruckt von deinen Aussagen.

Ich denke, ich habe bei Suzuki viel gelernt. Wir haben das Bike praktisch von null entwickelt, dort habe ich gelernt zu verstehen, was das Bike macht. Ich habe Suzuki mit einem sehr hohen Niveau in allen Bereichen verlassen. Ich musste mit der Suzuki auch immer am absoluten Limit fahren, wenn ich das mit der Yamaha mache, kommen gute Rundenzeiten heraus.

Hat sich dein Verhältnis zu Valentino Rossi geändert, seit du mit ihm in einem Team fährst?

Bislang ist unser Verhältnis unverändert. Wir haben sehr viel Respekt voreinander. Ich versuche auch gut mit ihm klarzukommen. Er war schließlich mein Idol, und er ist es immer noch. Es ist aber auch wichtig für unser Team und für Yamaha, dass wir ein gutes Verhältnis haben. Letztes Jahr war unsere Stärke, dass Aleix Espargaró und ich alles miteinander besprechen konnten. Auch mit Valentino können wir es uns nicht leisten, uns zu bekämpfen, es bringt uns viel weiter, wenn wir zusammenarbeiten.

»WENN WIR MÁRQUEZ SCHLAGEN WOLLEN, MÜSSEN WIR MIT VALENTINO ZUSAMMENARBEITEN UND EIN GUTES MOTORRAD BAUEN.«

Maverick Viñales

Du kannst dann ganz klar von seiner Erfahrung mit der Yamaha M1 profitieren, aber was kannst du ihm dafür geben?

Ich habe schon in Valencia gezeigt, dass ich den Speed habe, um wirklich schnell zu sein, und Valentino hat eine große Erfahrung. Mit dieser Kombination können wir ein wirklich gutes Motorrad entwickeln. Valentino arbeitet auf einem sehr hohen Niveau. Er denkt immer an das Rennen. Da sollten wir unsere Stärken zusammentun. Um Marc Márquez zu schlagen, müssen wir ein richtig gutes Motorrad bauen. Das wird harte Arbeit.

Wenn du deine Daten mit denen von Jorge Lorenzo und Valentino Rossi vergleichst, was fällt dir dann auf?

Vor allem deren enorme Erfahrung. Wie sie die Hinterradbrem-



Maverick Viñales in Sepang: Von Beginn an schnellen Rhythmus gefunden

se einsetzen, wie sie das Gas öffnen und schließen, wie sie Wheelies umgehen und trotzdem viel Leistung anliegt. Von diesen Dingen kann ich noch immer lernen, und dadurch kann ich meinen Fahrstil noch weiter verbessern. Da ist zum Beispiel die letzte lange Kurve in Valencia. Dort habe ich am Anfang zu viel Gas gegeben und bin dann langsamer geworden. Nach dem Studium der Daten war ich dann Schnellster in diesem Sektor.

Du bist erst 22, in einem der besten Teams und hast einen legendären Teamkollegen. Wie schaffst du es, damit umzugehen?

Von dieser Situation habe ich schon als Kind geträumt. Es ist mein drittes Jahr in der MotoGP, ich denke, ich habe genug gelernt, um bereit zu sein. Ich weiß, wie die Rennen verlaufen, was ich noch brauche, ist Erfahrung mit der Yamaha. Ich denke, das sollte ich aber ab dem dritten Rennen haben, und dann sollten wir gerüstet sein, um den Titel zu kämpfen. Es ist wichtig, die Saison mit diesem Ziel zu beginnen, denn mit dem Ziel kommt auch die Motivation. Ich konnte immer gut mit Druck umgehen. Ich glaube, unter Druck bin ich noch besser.

Hast du bei Yamaha mehr Druck?

Im Team nicht. Die Teams versuchen, die Fahrer zu beruhigen.

Aber es ist ein Siegerteam, sie wollen gewinnen. Der Druck kommt eher von mir selbst. Von dem, was ich mir selbst zum Ziel gesetzt habe. Ich weiß, dass ich dieses Jahr gewinnen kann, deshalb gebe ich dafür auch alles, und ich denke, ich pushe mich noch mehr als letztes Jahr. Die Erfahrung des Teams hilft mir auch weiter. Es ist beeindruckend zu sehen, wie sie verstehen, meine Probleme zu beseitigen und das Bike noch besser zu machen. Mein Crewchief Ramon Forcada kommt auch aus der gleichen Gegend wie ich, unsere Mentalität ist sehr ähnlich und ich kann sehr viel von seiner Erfahrung lernen.

Wie willst du den MotoGP-WM-Titel gewinnen?

Mir ist klar, dass Konstanz der Schlüssel sein wird. Es sind 18 Rennen, die muss man bestmöglich absolvieren und sich nicht verletzen. Man kann nicht jedes Rennen gewinnen, aber man muss bei jedem das Maximum herausholen. Aber eben auch wissen, wo die Grenze ist. Ich habe es letztes Jahr gut verstanden, das Risiko zu dosieren, ich hoffe, dass mir das auch dieses Jahr gelingt. Es ist wichtig, auf dem Bike immer zu denken, und wenn man zu heiß ist, geht das nicht. Ich denke, dieses Jahr wird es genauso viele Fahrer geben wie letztes Jahr, die Rennen gewinnen können. Wer Weltmeister werden will, muss konstant vorne sein. ■

Langer, steiniger Weg vor den Deutschen



Stefan Bradl: Die Leistungsentfaltung der neuen Honda Fireblade muss noch gezähmt werden

Während die Kawasaki-, Ducati- und Aprilia-Piloten bei den Superbike-WM-Tests Bestzeiten fuhren, musste sich Stefan Bradl mit den Kinderkrankheiten der neuen Honda Fireblade und Markus Reiterberger mit einer neuen Teamstruktur herumplagen. Besserung ist für beide erst mal nicht in Sicht.

Von: Imre Paulovits

Lange Gesichter in der Box von Markus Reiterberger und Stefan Bradl: Während die Spitze der Superbike-WM eine schnelle Runde nach der anderen in den Asphalt brannte, mussten sich die beiden deutschen Superbike-WM-Piloten mit allerlei Problemen herumplagen.

Stefan Bradl hatte in Jerez die langerwartete neue Honda Fireblade zur Verfügung, und am

zweiten Testtag konnte der Ex-MotoGP-Pilot ganz ansehnliche Zeiten fahren. Doch wenige Tage später in Portimão gab es nur Ärger. „Die Leistungsannahme ist viel zu aggressiv, die Elektronik regelt zu abrupt ab“, konstatierte der 27-Jährige. „Und das zerstört die Reifen.“ Auf der anderen Seite der Honda-Box berichtete Nicky Hayden von den gleichen Problemen. „Die Techniker haben versucht, die Strategien der alten Fireblade auf die neue zu übertragen, aber es funktioniert nicht“, so der Amerikaner. „Es liegt auch nicht daran, dass wir die Drosselklappen nicht mehr einzeln ansteuern dürfen. Im November hatten wir die alte Fireblade nach den neuen Regeln getestet, und die hat gut funktioniert.“

Bei Cosworth und in der Ten-Kate-Zentrale in Nieuwleusen laufen die Prüfstand-Tests, doch die dort gefundenen Mappings müssen sich erst auf der Strecke bewähren, und dieser Prozess kann sehr langwierig sein. „Die Motorräder sind erst am 6. Januar geliefert worden, da hatten wir

»DIE NEUE FIREBLADE WURDE ERST AM 6. JANUAR GELIEFERT. DESHALB HATTEN WIR SCHON DAMIT GERECHNET, DASS ES PROBLEME GIBT.«

Stefan Bradl

schon mit so etwas gerechnet“, war sich Bradl von vornherein im Klaren. „Jetzt müssen wir schauen, wie sich das Motorrad in Phillip Island und in Thailand verhält. Beim Europa-Auftakt in Aragón sollten wir etwas besser dastehen.“

Reiterberger mit Italienern

Wenn auch kein neues Motorrad, aber eine völlig neue Teamstruktur war es, an die sich Markus

Reiterberger gewöhnen musste: Nach der hinter den Erwartungen gebliebenen zweiten Saisonhälfte hat die Teamführung von Althea-BMW umstrukturiert und gewährt Reiterberger seine deutschen Helfer nicht mehr, der 22-Jährige muss sich ganz in die italienische Teamstruktur integrieren. Doch das Team hatte an diesen vier Testtagen mit argen Problemen zu kämpfen. Jordi Torres flog am zweiten Tag in Jerez runter und verletzte sich an der rechten Schulter. So testete Raffaele De Rosa statt des Spaniers in Portimão, doch der Superstock-1000-Cupsieger konnte die Abstimmungsprobleme genauso wenig lösen wie Reiterberger. „Es ist einfach zu wenig Gefühl da, und wir haben wenig daran ändern können, obwohl wir teils radikale Änderungen vorgenommen haben“, verriet Reiterberger. „Mit Rennreifen war ich etwa gleich schnell wie De Rosa. Der hat dann zwei Qualifyer probiert, war etwas schneller, hatte aber auch zwei böse Stürze. Das zeigt, dass wir voll am Limit sind.“ Es



Markus Reiterberger: Zu wenig Gefühl für das Motorrad



Jonathan Rea: In Jerez wieder Schnellster, aber auch ein heftiger Sturz



Chaz Davies: Bestmarke in Portimão, gutes Gefühl fürs Bike

ERGEBNISSE JEREZ

Superbike-WM-Test Jerez (E), 24.–25. Januar, Bestzeiten

1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1:39,809
2. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	1:39,920*
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1:40,219
4. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	1:40,313*
5. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	1:40,324
6. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	1:40,548*
7. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	1:40,600
8. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	1:40,738*
9. Stefan Bradl (D)	Honda CBR 1000 RR SP2	1:40,854*
10. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	1:41,450
11. Randy Krummenacher (CH)	Kawasaki ZX-10R	1:41,566
12. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	1:41,578
13. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	1:42,516 (Di.)
14. Eugene Laverty (GB)	Aprilia RSV4 RF	1:41,886

*mit Qualifyern

wird nicht leicht, den Anschluss zu finden, denn die Superbike-WM-Spitze hat enorme Fortschritte gemacht. Das Weltmeisterteam von Kawasaki war in Portimão zwar nicht dabei (sie werden in dieser Woche noch einmal in Jerez testen), dafür dominierte Jonathan Rea auf der andalusischen Strecke nach Belieben. Er kam zwar nicht an seine Fabelzeiten vom November heran, war aber trotzdem Schnellster – und das, obwohl er nicht mal mit Qualifyern gefahren ist. Doch Rea hatte auch einen heftigen Sturz zu verdauen. „Wir hatten Filmaufnahmen gemacht, und dann hat es mich in Turn 3 ausgehebelt“, erzählte der Weltmeister. „Zum Glück ist mir nichts passiert, Helm und Airbag haben ihren Job getan. Aber ich fühle mich wohl auf dem Bike. Mein neuer Elektroniker Davide hat Fortschritte beim Mapping gemacht, und wir haben beim Fahrwerk eine gute Balance hinbekommen.“

Krummenacher verletzt

Randy Krummenacher hatte in Jerez auch einen bösen Abflug. Er fuhr auf der Zielgeraden hinter Eugene Laverty, als dessen Aprilia aussetzte – die Kollision war unvermeidbar. Während Laverty unverletzt blieb, zog sich Krummenacher eine tiefe Schnittwunde am linken Schienbein zu und musste deshalb auf den Test in Portimão verzichten. Sein Teamchef Manuel Puccetti und sein Crewchief Andrew Pit waren voll des Lobes über die anderthalb Testtage des Schweizer. „Randy hat einen super Job gemacht und sich unglaublich schnell an das Superbike gewöhnt“, schwärmte Pit.

Puccetti konnte einen hochkarätigen Test-Ersatz für Portimão finden: Leon Haslam. Der

33-jährige Brite, der bei Kawasaki für die Britische Meisterschaft unter Vertrag steht, würde gerne Wildcard-Einsätze in der WM absolvieren und ließ sich die Chance daher nicht nehmen. Haslam war einer der Ersten, die am zweiten Tag einen Qualifyer montierten. Als er den Testtag am Nachmittag vorzeitig beendete, führte er gar die Zeitenliste an. „Aber ich hatte keine optimale Runde“, verriet Haslam. „Zuerst wurde ich in einem Sektor von einem langsamen Fahrer aufgehalten, dann kam die rote Flagge raus. In meiner schnellsten Runde war der Reifen bereits hinüber. Ich wäre zu gerne unter 1:42 gefahren.“

Das tat dann Chaz Davies. In Abwesenheit seines Kawasaki-Rivalen dominierte der Brite den Test in Portimão: „Ducati hat sich nicht auf den Lorbeeren ausgeruht, sie haben sehr viele neue Teile gebaut. Ich bin sehr glücklich, dass wir an den vier Testtagen das Motorrad mit diesen so abstimmen konnten und dass ich wieder das gute Gefühl habe, mit dem ich die letzten Rennen 2016 gewonnen habe.“

Starke Aprilia

Erstaunlich stark zeigte sich auch die Milwaukee-Aprilia-Truppe. Mit den brandneuen Bikes, die gegenüber dem, was das Ioda-Team letztes Jahr hatte und Leandro Mercado auch dieses Jahr einsetzt, deutlich weiterentwickelt wurden, war Lorenzo Savadori bereits in Jerez schnell. Dort hatte Eugene Laverty noch seine Probleme, doch in Portimão landete der Nordire gleich hinter Davies und knapp vor seinem jungen Teamkollegen. „In Jerez hatten wir Chattering, das wir in Portimão in den Griff bekommen haben, von da an ging es vorwärts“, freute sich Laverty. ■

ERGEBNISSE PORTIMÃO

Superbike-WM-Test Portimão (P), 28.–29. Januar, Bestzeiten

1. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	1:41,813*
2. Eugene Laverty (GB)	Aprilia RSV4 RF	1:42,002*
3. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	1:42,043*
4. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10R	1:42,300*
5. Leon Camier (GB)	MV Agusta F4 1000 R	1:42,339*
6. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	1:42,533*
7. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	1:42,794*
8. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	1:43,344
9. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	1:43,492*
10. Stefan Bradl (D)	Honda CBR 1000 RR SP2	1:43,696*
11. Raffaele De Rosa (I)	BMW S 1000 RR	1:43,708*
12. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	1:43,800
13. Leandro Mercado (ARG)	Aprilia RSV4 RF	1:44,501
14. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	1:44,820

*mit Qualifyern

Superbike-WM

Viele feine Entwicklungen

Bei den Tests in Jerez und Portimão fanden sich an den WM-Superbikes viele Neuteile, die allesamt einen feinen Eindruck machten.

Von: **Imre Paulovits**

Aprilia, die mit Shaun Muir Racing werkseitig in die Superbike-WM zurückgekehrt sind, präsentierten wunderschöne Neuentwicklungen, der MotoGP-Einsatz hat auch die Superbikes befruchtet. Neben einer neuen Kupplung hatten die Bikes auch eine neue Unterzug-Schwinge, an der rechts ein auffällig großes Loch Gewicht spart. In der Box waren auch eine Menge Werks-Ingenieure, die sich mit den Mannen von Muir austauschten.

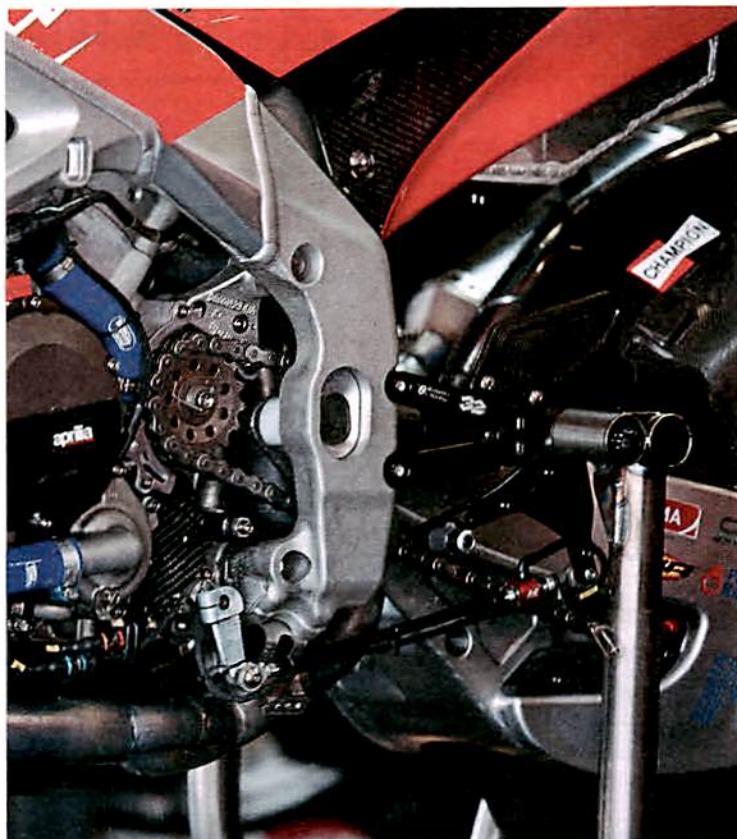
Zwar war man bei Honda erst einmal mit den Elektronik-Problemen beschäftigt, so blieb für Fahrwerks-Tests keine Zeit, aber es waren zweierlei Rahmen vor-

bereitet worden. An der linken Seite, wo die Kette Zug ausübt, wurde beim Superbike vor der Schwingenlagerung eine Platte als Verstärkung aufgeschweißt, es gab auch einen zweiten Rahmen, wo auf der rechten Seite Verstärkungs-Schweißnähte zu erkennen waren.

Bei MV Agusta wurde die Gewichtsverteilung durch einen neuen, viel tiefer sitzenden Tank verändert. Dazu hatte Leon Camier eine neue Unterzug-Einarm-Schwinge aus geschweißten Alu-Profilen.

Die BMW von Althea führen letztes Jahr mit Suter-Schwingen, Milwaukee hatte in England bei Fortis eine Schwinge bauen lassen, die jetzt bei Althea eingesetzt wird. Es gibt sie erst einmal nur in einer Steifigkeit, bald soll es eine Auswahl geben.

Die Werks-Yamaha sind völlig überarbeitet worden. Neben neuen Schwingen und Tanks wurden der Motor, die Elektronik und die Kühlung neu gestaltet, und es sind mehr japanische Ingenieure in der Box. ■



Aprilia-Superbike: Neuentwicklung mit Anleihen aus der MotoGP

Supersport-WM

Robin Mulhauser vom Bike begeistert

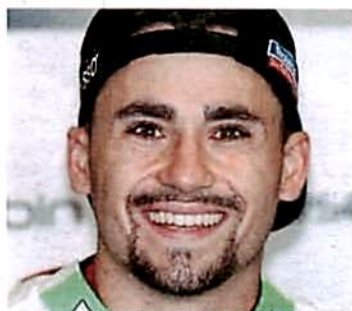
Umsteiger Robin Mulhauser legte mit der Honda CBR 600 RR vier Testtage zurück und zeigte sich sehr euphorisch von seinem neuen Einsatzgerät.

Nachdem der Westschweizer Robin Mulhauser in der Moto2-WM nicht die von ihm erwarteten Resultate brachte, hat sich das Team von Fred Corminboeuf von ihm getrennt. Wie vor einem Jahr sein Landsmann Randy Krummenacher, ist Mulhauser in der Supersport-WM untergekommen – in dem großen CIA-Landlord-Insurance-Team von Simon Buckmaster.

In Jerez war Mulhauser Drittschnellster hinter Zufahmi Khairuddin und seinem Teamkollegen Jules Cluzel, in Portimão war

er sechstschnellster Supersport-Pilot.

„Wir haben so ziemlich alles ausprobiert, was man an einem Supersport-Motorrad testen kann“, freute sich Mulhauser. „Das Problem war, dass wir in Portimão nur einen Reifentyp dabei hatten. Der war nach drei Runden hinüber und wir mussten danach mit diesem Gefühl klarkommen.“ ■ IP



Robin Mulhauser: Startklar

Supersport-WM

Jacobsen will Großes mit der MV Agusta

Supersport-Vizeweltmeister Patrick Jacobsen war in Portimão schnellster Supersport-Pilot. Er will mit der MV Agusta um den Titel kämpfen.

Da Supersport-Rekordweltmeister Kenan Sofuoglu wegen seines Handgelenkbruchs, den er sich in Italien beim Supermoto-Fahren zugezogen hat, nicht an den Tests in Jerez und Portimão teilnehmen konnte, muss sich im Lauf der Saison zeigen, was die dort erreichten Zeiten der Konkurrenz wert sind. Aber in Portimão war MV-Agusta-Werkspilot Patrick Jacobsen klar schnellster der anwesenden Supersport-Piloten.

Dabei fühlt der 23-jährige Amerikaner noch nicht, dass er den Umstieg von der Vierzylinder-

der-Honda auf die Dreizylinder-MV Agusta vollends bewältigt hat. „Es gibt so viele Dinge, die an dem Motorrad anders sind. Der Motor hat eine völlig andere Gasannahme und eine andere Leistungsentfaltung. Auch das Getriebe und das Fahrwerk fühlen sich ganz anders an. Mit der Honda musste man in die Kurven hineinsliden, das mag die MV gar nicht“, verriet Jacobsen. „Ich denke, das Bike hat noch wesentlich mehr Potenzial, aber ich wollte es auf keinen Fall übertreiben.“

Jacobsen probierte mit dem Werksteam viele Abstimmungsvarianten durch und versuchte alles, um sich möglichst schnell anzupassen. „Ich habe mir sogar von Leon Camier erklären lassen, wie er mit dem MV-Superbike schaltet, und mir seine Dämpfungsabstimmung angeschaut.“ ■ IP

Altes Team, neuer Fahrer

Suzuki Alber-Bischoff ist wieder aktiv und kehrt in Deutschlands höchste Straßenrennsport-Klasse zurück. Wieder mit einem Ungarn: Richard Bódis.

Von: **Anke Wiczorek**

Wer ist Richard Bódis? Der 22-jährige Budapestler fuhr 2014 und 2015 in der Superstock-600-EM. Unterstützt wurde er dabei von keinem Geringeren als seinem Landsmann Gábor Talmásci, dem 125-ccm-Weltmeister von 2007. Im vergangenen Jahr bestritt Bódis den European Junior Cup. Er wurde Gesamt-Siebter. Von dem

Nachwuchsfahrer wird in Ungarn einiges erwartet. Deshalb wird er für den weiteren Reifeprozess in die IDM geschickt. Treibende Kraft dahinter ist Bódis Manager Gabor Rizmayer, der selbst schon bei Suzuki Alber-Bischoff in der Superbike-Klasse fuhr.

Von Suzuki Deutschland bekommt das Team volle Unterstützung. Wann die neue GSX-R 1000 eintrifft, bleibt weiterhin ein Rätsel. „Angeblich in der dritten Februarwoche“, hat Teambesitzer Evrén Bischoff zuletzt gehört.

Pannonia-Ring als Testkurs

„Wir würden mit dem neuen Motorrad gerne auf dem Pannonia-Ring testen, bevor die Saison losgeht. Und auf einer Strecke, die im IDM-Kalender steht. Vielleicht



Ungarns Hoffnung: Richard Bódis

sollte Bódis Strecken wie Schleiz und Zolder kennen, bevor es richtig losgeht“, überlegt Bischoff. „Der Pirelli-Test findet dagegen in Portimão statt und passt nun wirklich nicht in unser Budget.“ Bischoff erwartet von der neuen Suzuki einiges. „Ich hoffe, dass sie gleichwertig wie die aktuelle Yamaha ist. Bódis ist auch eine Unbekannte und muss erst einmal mit dem Superbike umgehen können. „Es wird für alle ein Lehrjahr. Aber wenn der Junior in die Punkte fährt, dann ist alles in Ordnung.“ ■

Go East: Wilbers mit Polen-Doppel

Der Teamchef gebürtiger Niederländer, die Mannschaft aus Deutschland, die Fahrer aus Polen: Wilbers-BMW-Racing hat sich festgelegt.

Von: **Anke Wiczorek**

Die Tinte ist trocken: Patryk Kosiniak und Ireneusz Sikora haben jeweils für zwei Jahre bei Wilbers-BMW in der IDM Superbike 1000 unterschrieben. Mit BMW-Händler Sikora ist das Team schon seit 2010 verbandelt. Mit dem 17-jährigen Landsmann Kosiniak kommt der Yamaha-R6-Dunlop-Cup-Sieger von 2016 dazu. Kosiniak holte den Titel erstmals in der 39-jährigen Geschichte der Serie nach Polen. Er beendete jedes Rennen

auf dem Podium. „In Polen hat der Cup einen enormen Stellenwert, und für mich persönlich war der Gewinn das ganz große Ziel. Und jetzt der Aufstieg in die Superbike-Klasse. Klasse!“

Ab in den warmen Süden

Die Arbeiten an den BMW S1000 RR für die geplanten Wintertests

in Almeria, Jerez und Valencia sind schon in vollem Gange. Gleich nach der Motorradmesse in Dortmund, auf der Wilbers ausstellt, geht es am 8. März in den Süden. Neuzugang Kosiniak hat letzte Woche auch schon seine Antrittstermine bei Helmausrüster Schuberth und Damen Leathers erledigt. ■



Jung, schnell, ausbaufähig: Kosiniak gewann als erster Pole den Yamaha-Cup

SUPERBIKE-WM:

Wie schnell moderne Top-Serien-Motorräder sind, konnte man bei den Superbike-WM-Tests in Portimão in eindrucksvoller Art erleben. Neben den Superbike-Teams machte dort die Ducati-Serienentwicklung mit Testpilot Alessandro Valia letzte Abstimmungsfahrten für die Panigale 1299 Superleggera, die im März in Produktion geht. Mit der Auspuffanlage und dem ECU aus dem Rennkit bestückt war das Edelbike der Bologneser auf der Geraden so schnell wie die Renn-Superbikes.

SUPERSTOCK-1000-EM:

Julian Puffe hatte bei den Tests in Jerez und Portimão keinen leichten Stand, weil er über den Winter wegen Pfeifferschem Drüsenfieber nicht trainieren und so immer nur drei Runden am Stück fahren konnte. Trotzdem kam am letzten Testtag ein Durchbruch: „Michel Fabrizio hat mir erklärt, wie ich die BMW anders fahren muss. Jetzt habe ich die Linien begriffen, das war ein Riesenschritt vorwärts“, so der 21-jährige Schleizer.

ENDURANCE-WM:

Das Team Völpker NRT #48 mit Stefan Kerschbaumer und Dominic Vincon hat Verstärkung bekommen. Am 15. April gibt es bei den 24h von Le Mans Verstärkung im Kampf um den Sieg in der Stocksport-Klasse. Lucy Glöckner und Jan Bühn komplettieren das BMW-Team.

ALLGEMEIN:

Katja Poensgen im Mutterglück: Die 40-Jährige brachte am Neujahrstag ihr zweites Baby zur Welt. Elf Jahre nach Tochter Holly folgte nun eine kleine Frida. Poensgen wohnt mit ihrem Lebensgefährten Florian in Bayern. Ihre weiteren motorsportlichen Pläne hat sie kurzfristig nach hinten geschoben. Die Frau, die als einzige in der Motorrad-WM bis 250 ccm Punkte holte, wird der Szene aber treu bleiben.

Supercross-WM Phoenix

Tomac gegen Taktikfuchs

Kawasaki-Pilot Eli Tomac beendete die Roczen/Dungey-Dominanz beim vierten Lauf der Supercross-WM in Phoenix mit einem deutlichen Sieg.

Von: **Alex Hodgkinson**

Nach bislang enttäuschenden Ergebnissen in dieser Saison verbuchte der Sohn des ehemaligen BMX-Weltmeisters John Tomac einen Start-Ziel-Sieg und war der einzige Fahrer im Feld, der die 60-Sekunden-Schallmauer bei den Rundenzeiten unterbieten konnte.

Aber den lautesten Applaus erntete Altmeister Chad Reed. Der 34-jährige Australier stürmte mit unglaublichem Einsatz von Platz 6 in der Startrunde auf Rang 2 und konnte während der zweiten Rennhälfte Tomacs Vorsprung halbieren. Vor allem Reeds Doppelpass in der zwölften

Runde an Ryan Dungey und Cole Seely vorbei war traumhaft!

Tomacs Sieg verkürzte seinen Rückstand zu Dungey auf 20 Punkte: „Wir haben diese Woche an der Balance des Motorrads gearbeitet und die Früchte unserer Arbeit geerntet.“

Eli Tomac schon Dritter

Tomac ist jetzt punktgleich mit Seely auf Rang 3 in der Meisterschaft, 5 Zähler hinter Marvin Musquin, der in Phoenix enttäuschender Neunter wurde.

Als Dungey als Dritter im Ziel war, meinte der KTM-Leader: „Ich wollte Chad in der letzten Runde erneut attackieren, aber ich verlor zu viel Zeit in einer Rhythmussektion.“ Auf der gefährlichen, steinharten Strecke in der Wüstenstadt war in Anbetracht des Titelkampfes eine gewisse Vorsicht angebracht. Für den WM-Führenden, der ein Meister der Taktik ist, war es der 36. Podestplatz in 37 Rennen – so gewinnt man Meisterschaften. ■



Erster Saisonsieg für Kawasaki und Eli Tomac

SUPERCROSS-WM

Phoenix (USA)

4. WM-Lauf

1.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
2.	Chad Reed (AUS)	Yamaha
3.	Ryan Dungey (USA)	KTM
4.	Cole Seely (USA)	Honda
5.	David Millsaps (USA)	KTM

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 Rennen

1.	Ryan Dungey (USA)	89 Punkte
2.	Marvin Musquin (F)	74
3.	Eli Tomac (USA)	69
4.	Cole Seely (USA)	69
5.	David Millsaps (USA)	55

Eisspeedway St. Johann und Weißenbach

Fahrer dringend gesucht

Während die Witterung in diesem Winter endlich genügend Natureis-Rennen zuließ, gehen den Veranstaltern exakt die Fahrer aus, die sich über mangelnde Rennpraxis beklagen.

Von: **Thomas Schiffner und Alfred Domes**

In der Vorwoche brachte weder Steingaden noch das Schweizerische Champex das obligatorische 16er-Feld zusammen, da beide Rennen zeitgleich liefen. Letztes Wochenende gab es zwischen St. Johann im Pongau und Weißenbach/Tirol nur zwölf Stunden in der Nacht für Transfer und Regeneration. Nachdem sich Stefan Pletschacher verletzt hatte und Günther Bauer sowie Harald

Simon Starts in der russischen Superliga bevorzugten, kürzte St. Johann das Fahrerfeld kurzerhand auf zwölf Piloten plus zwei Reservisten zusammen. Franz Zorn holte im A-Finale seinen dritten ungefährdeten Saisonsieg. Hans Weber wurde, obwohl von Jan Klatovsky im ersten Durchgang aus dem Sattel geholt, starker Zweiter. Markus Jell verlor den sicher geglaubten Podiumsplatz zwei Meter vor der Ziellinie an Charly Ebner.

Zweites Podium für Ebner

In Weißenbach verschärfte sich bei perfekten Bedingungen und 50 cm Eisstärke die Fahrerkrise. Zorn und Niedermaier zogen ihre Abreise zum Togliatti-GP vor. Klatovsky fuhr Tschechische Meisterschaft. So brachte der MSC Weißenbach nur 13 Fahrer auf die Beine, von denen Martin Glarner im Training seinen Motor schlachtete.

In einem guten Rennen setzte sich Charly Ebner im Finale von Platz 3 kommend gegen Sebastian Gegenbauer, Luca Bauer und Markus Jell durch. „Ein Traum, zweimal Podium an einem Wochenende“, strahlte der 23-jährige Kärntner. Der 34-jährige Gegenbauer war überrascht über Platz 2: „Ein Versehen“, meinte er ironisch. Luca Bauer startete als Letzter: „Der zweite Gang ging nicht rein.“ ■

EISSPEEDWAY

St. Johann (A) – 28. Januar 2017

1.	Franz Zorn (A)	12 Punkte
2.	Hans Weber (D)	10
3.	Charly Ebner jun. (A)	7
4.	Markus Jell (D)	6
5.	Max Niedermaier (D)	7

Weißenbach (A) – 29. Januar 2017

1.	Charly Ebner jun. (A)	12 Punkte
2.	Sebastian Gegenbauer (D)	9
3.	Luca Bauer (D)	10
4.	Markus Jell (D)	8



Finale in Weißenbach: Ebner schon vor Gegenbauer und L. Bauer

Generationenkampf in Rekordlänge

In drei Wochen startet in Qatar die längste Serie in der 60-jährigen Geschichte der Motocross-WM.

14 Vollblut-Werksfahrer bestreiten bis zum Endlauf Mitte September in Villars-sous-Écot bei 19 GP einen Generationenkampf.

Von: Alex Hodgkinson

Die MXGP-WM-Titel gingen in den letzten beiden Jahren an die Rookies Romain Febvre (Yamaha) und Tim Gajser (Honda). Doch die alte Garde, angeführt von KTM's achtfachem Weltmeister Toni Cairoli, dem deutschen Spitzenpiloten Max Nagl auf Husqvarna und Kawasakis elegantem Belgier Clement Desalle, die sich allesamt 2016 in der Liste der GP-Sieger eintragen konnten, sind noch längst nicht im Rentenalter.

Dazu steigt Jeffrey Herlings nach drei MX2-WM-Titeln in den Kampf der Premiumklasse auf. Nach 61 Siegen bei 97 Starts in der 250ccm-Klasse sowie dem Einzelsieg bei seinem Weltdebüt auf einer 450er beim letztjährigen Nationencross gilt der Niederländer sogar als Geheimtipp für den Titel.

Seewer MX2-WM-Favorit

Max Nagl startet als einziger Deutscher in der Königsklasse, aber Henry Jacobi sucht nach einem enttäuschenden 2016 neue Impulse auf seiner STC-Husky in der MX2-WM.

Als MX2-Vizeweltmeister geht Suzukipilot Jeremy Seewer als Favorit an den Start. Nach Herlings Aufstieg erwartet man in der Klasse einen offenen Kampf: Die Schweiz hat mit Ex-GP-Sieger Arnaud Tonus und Valentin Guillod auch zwei der besten MXGP-Privatfahrer.

Dennis Ultrich in der MXGP-Klasse und Brian Hsu in der MX2 werden bei einigen GP-Rennen auf europäischem Boden mitfahren. ■



Die Favoriten der MXGP: #222 Cairoli, #12 Nagl, #461 Febvre, #243 Gajser

TEILNEHMERLISTE MOTOCROSS-WM 2017

MXGP-Klasse

4	Arnaud Tonus (CH)	Wilvo Yamaha MXGP	Yamaha YZ450F
9	Ken De Dycker (B)	J-Tech Suzuki Valenti	Suzuki RMZ-450
12	Max Nagl (D)	Rockstar IceOne Husqvarna*	Husqvarna FC 450
21	Gautier Paulin (F)	Rockstar IceOne Husqvarna*	Husqvarna FC 450
22	Kevin Strijbos (B)	Team Suzuki World MXGP*	Suzuki RMZ-450
24	Shaun Simpson (GB)	Wilvo Yamaha MXGP	Yamaha YZ450F
25	Clement Desalle (B)	Monster Kawasaki Racing*	Kawasaki KX450F-SR
27	Arminas Jasikonis (LT)	Team Suzuki World MXGP*	Suzuki RMZ-450
84	Jeffrey Herlings (NL)	Red Bull KTM Factory Racing*	KTM 450 SX-F FE
89	Jeremy Van Horebeek (B)	Monster Yamaha Factory*	Yamaha YZ450F
92	Valentin Guillod (CH)	Team Honda Red Moto	Honda CRF450R
99	Max Anstie (GB)	Rockstar IceOne Husqvarna*	Husqvarna FC 450
100	Tommy Searle (GB)	Monster DRT Kawasaki	Kawasaki KX450F
149	Dennis Ultrich (D)	Sarholz KTM Racing	KTM 450 SX-F
222	Antonio Cairoli (I)	Red Bull KTM De Carli*	KTM 450 SX-F FE
243	Tim Gajser (SLO)	Team HRC Honda*	Honda CRF450RW
259	Glenn Coldenhoff (NL)	Red Bull KTM De Carli*	KTM 450 SX-F FE
461	Romain Febvre (F)	Monster Yamaha Factory*	Yamaha YZ450F
777	Evgeny Bobryshev (Rus)	Team HRC Honda*	Honda CRF450RW
911	Jordi Tixier (F)	Monster Kawasaki Racing*	Kawasaki KX450F-SR

MX2-Klasse

6	Benoit Paturel (F)	Kemea Yamaha Yamalube*	Yamaha YZ250F
10	Calvin Vlaanderen (ZA)	HSF Logistics KTM	KTM 250 SX-F
18	Vsevolod Brylyakov (RUS)	Monster DRT Kawasaki	Kawasaki KX250F
19	Thomas Kjer Olsen (DK)	Rockstar Husqvarna MX2*	Husqvarna FC 250
28	Chihiro Notsuka (J)	Team Honda HRC*	Honda CRF250R
29	Henry Jacobi (D)	STC Racing Husqvarna	Husqvarna FC 250
41	Pauls Jonass (LV)	Red Bull KTM Factory Racing*	KTM 250 SX-F FE
46	Davy Pootjes (NL)	HSF Logistics KTM	KTM 250 SX-F
61	Jorge Prado (E)	Red Bull KTM Factory Racing*	KTM 250 SX-F FE
64	Thomas Covington (USA)	Rockstar Husqvarna MX2*	Husqvarna FC 250
81	Brian Hsu (D)	Husqvarna Maurer-Gép	Husqvarna FC 250
91	Jeremy Seewer (CH)	Team Suzuki World MX2*	Suzuki RMZ-250
98	Bas Vaessen (NL)	Team Suzuki World MX2*	Suzuki RMZ-250
152	Petar Petrov (BG)	Monster Kawasaki Racing MX2*	Kawasaki KX250F
172	Brent Van Doninck (B)	Kemea Yamaha Yamalube*	Yamaha YZ250F
189	Brian Bogers (NL)	HSF Logistics KTM	KTM 250 SX-F
321	Samuele Bernardini (I)	TM Racing Factory*	TM MX 250Fi
426	Conrad Mewse (GB)	Rockstar Husqvarna MX2*	Husqvarna FC 250
747	Michele Cervellini (I)	Team Honda HRC*	Honda CRF250R
811	Adam Sterry (GB)	Monster Kawasaki Racing MX2*	Kawasaki KX250F

* Werksteam

NACHRICHTEN

VIER OPERATIONEN NACH KEN ROCZENS UNFALL

Ken Roczen wurde letzte Woche dreimal in der Steadman-Klinik in Colorado vom Orthopäden Dr. Randall Viola am linken Unterarm operiert. Eine vierte OP ist für kommenden Freitag vorgesehen. Zuerst wurden die Wunden gereinigt, um Infektionen zu vermeiden, dann folgten weitere Eingriffe am zerschmetterten Radius, am ausgereckten Ellbogen und am Handgelenk. Roczen soll nach den vierten Eingriff nach Florida zur Rehabilitation zurückkehren dürfen. Dr. Viola ist Arzt des US-Alpinski- und Snowboard-Teams sowie Berater der Denver Broncos.

MELERO SCHON WIEDER WM-SPITZENREITER

Weltmeister Maikel Melero gewann am Samstag in Basel den Auftakt zur FMX-WM-Saison und führt damit auch die neue WM-Tabelle an. Für das Finale qualifizierten sich neben dem Spanier Petr Pilat, Pat Bowden, Brice Izzo, David Rinaldo und Libor Podmol. Der Tscheche Pilat wurde mit der besten Leistung seiner Karriere Zweiter. Rinaldo (5.) und Podmol (6.) patzten beim Double-up: Der Franzose konnte einen Trick nicht durchziehen, der Tscheche stürzte. Aussie Pat Bowden glänzte und wurde Dritter. Deutsche waren nicht am Start.

KTM-DREIFACH-ERFOLG AUF SARDINIEN

Toni Cairoli dominierte das erste Rennen der europäischen MX-Saison in Riola Sardo (Sardinien). Der Altmeister distanzierte in beiden Rennen die Gegner der Werksteams von Honda, Yamaha und Husqvarna um mehrere Sekunden pro Runde. Jorge Prado und Pauls Jonass vervollständigten das Podium zu einem kompletten KTM-Erfolg. Jeffrey Herlings blieb vorsichtshalber wegen einer leichten Handgelenksverletzung, die er sich beim Training zugezogen hatte, dem Start fern.

„Schon als Kind konnte mich keiner stoppen“

Larissa Papenmeier, derzeit Deutschlands erfolgreichste Motocrosserin, erreichte in der letzten Saison zum fünften Mal einen Podiumsrang in der Frauen-WM. Wäre sie wie die Konkurrenz als Profi unterwegs, könnte für die Westfälin noch mehr drin sein.

Von: **Thomas Schiffner**

Wie kommt man als Frau zum Motocross?

Ich war schon als Kind nicht wirklich an Puppen interessiert und brauchte immer eine Herausforderung. Bei einem Bekannten habe ich eine 125ccm gesehen – da war ich drei Jahre alt. Da habe ich gesagt, wenn ich groß bin, mache ich das auch. Naja, dann habe ich bei einem Spaziergang in einem Schaufenster eine 50ccm gesehen. Draufgesetzt und hat gepasst. Von da an habe ich meine Eltern fast zwei Jahre lang genervt. Und dann habe ich beim Versteckspielen die 50ccm gefunden. Dann konnte mich keiner mehr stoppen.

Fahrer wie Cairoli, Nagl, Herlings verdienen sechs-



Larissa Papenmeier

Geburtstag: 27.01.1990

Geburtsort: Bünde (D)

Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2009: WM Platz 2, DMV MX Ladies Cup (LC) Platz 1
2010: WM Platz 3, LC Platz 2
2011: WM Platz 3, LC Platz 2
2012: WM Platz 3, LC Platz 1
2013: Verletzung
2014: WM Platz 6, LC Platz 1
2015: Verletzung
2016: WM Platz 3, LC Platz 1

HOBBYS

Snowboard, Freunde treffen

bis siebenstellige Summen. Wie ist das bei euch? Nur ein teures Hobby?

Die Top 10 in der Frauen-WM sind Profis. Klar bekommen die nicht ganz so viel Geld wie die Männer, aber durch gute Sponsoren haben sie die Möglichkeit, sich nur auf Motocross zu konzentrieren.

Und Larissa Papenmeier? Wie verdienst du deinen Lebensunterhalt?

Durch Arbeiten.

»WENN DU 40 STUNDEN PRO WOCHE ARBEITEST, KANNST DU NICHT MEHR ERWARTEN.«

Larissa Papenmeier

Die WM 2017 besteht aus sechs Läufen, und der Auftakt ist ausgerechnet das Rennen außerhalb Europas in Indonesien. Kannst du dir die komplette WM-Saison leisten?

Ich plane auf jeden Fall so, dass ich die ganze WM mitfahre. Es ist auf jeden Fall schwer, da das erste Rennen schon fast alles von meinem Budget der ganzen Saison aufbraucht. Aber wenn ich das erste Rennen nicht fahre, brauche ich auch bei den europäischen Rennen nicht mehr anzutreten. National fahre ich den DMV MX Ladies Cup und einige nationale und internationale Rennen.

Als Drittplatzierte der diesjährigen WM: War dies das Maximum, was du erreichen konntest? Oder wäre mehr möglich gewesen?

Es war auf jeden Fall über meinen Erwartungen. Und dafür, dass ich 40 Stunden die Woche arbeiten gehe, kann ich nicht mehr erwarten. Wenn ich mich nur auf Motocross konzentrieren könnte, wäre auf jeden Fall noch mehr drin.



Cross-Motorräder statt Puppen: Die WMX-Dritte Larissa Papenmeier



WM-Start am 5. März in Indonesien: die Twenty Suspension Suzuki #423

Sind Frauen im Motocross per se benachteiligt? Nach dem Motto, erst etwas Motocross fahren, später kommen Familie und die Kinder ...?

Ja, Frauen sind benachteiligt. Die meisten Leute sehen Frauen in der Küche stehen und nicht auf einem Motorrad sitzen. Aber ich denke, dass wir Frauen uns da

schon gut durchgesetzt haben, und wir sind da auf dem richtigen Weg.

Bleibt 2017 bezüglich Team und Motorrad alles beim Alten?

Ja, ich werde 2017 bei Suzuki bleiben und weiter für Twenty Suspension fahren. ■



JETZT IN PS:

DIE GROSSE

LESERWAHL 2017

Wählen Sie das Sportmotorrad des Jahres und gewinnen Sie tolle Preise im Gesamtwert von rund 20 000 Euro!

Hauptpreis:
**SUZUKI
GSX-R 1000**



AUCH ALS E-PAPER ERHÄLTICH
www.ps-online.de

**JETZT NEU
AM KIOSK**

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



Winterpreise für alle Audi S-Modelle!
Sound nach Wunsch, z.B. S8: 1.590,- €
sowie 15% auf Felgen, Soundprobe per
Mail: info@mariani.de, www.mariani.de
Tel: +49 (0) 5264 / 8601 H

BMW

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

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

Ferrari

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

Jaguar

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

Lexus



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

Mercedes

VANSPO RTS.D E
BY HARTMANN-TUNING
VanPartner by Mercedes-Benz



Vans- sportlich- einzigartig "VAN-
SPORTS Camper" HARTMANN VP Spirit
(Vito 119 CDI) - Hubbach u. Klappbett, 4
Schlafplätze, Küchenblock, Möbel jeder-
zeit herausnehmbar! EZ 09/2015, ca.
16000 km, Aerodynamikpaket VP Spirit für
die Optik, Sportfedersatz, Alu-Sport-
radsatz mit 245/45 R20 für die Dynamik,
V8 Sound, Leistung, Leder u. weitere Pa-
kete für die edle Sportlichkeit, Standzlg.,
alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür,
2x Klima, uvm., 79.900,- € (MwSt. awb.)
VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning,
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5,
41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37106

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

VANSPO RTS.D E
BY HARTMANN-TUNING
VanPartner by Mercedes-Benz



Exklusiver Luxus - traumhaft flexibel
„VANSPO RTS Camper SP6“ Sprinter 316
CDI - für Büro und Freizeit! Großes Klapp-
bett im Heck, Küchenblock, alles Leicht-
baumöbel - jederzeit herausnehmbar! EZ
05/2014, ca. 15000 km, Aerodynamikpa-
ket SP6 (Front-, Seite-, u. Heck), Sonder-
Alu-Radsatz VEST4 (grau matt) mit 265/45
R20, Leistung, Voilleder-Alcatara und
PORSCHE Teppich, umfangreiche Inter-
ieur-Pakete, einmalig ausgestattet zum
Preis von 77.900,- € (MwSt. awb.) Fordern
Sie gerne unser ausführliches Exposé an
VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5,
41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37108



www.mariani.de

mariani m700 Black-Series E63 AMG
W212, Breitbau in Blech mit Vollaust-
stattung, EZ 12/14, nur 16000 km, 430
kW/585 PS (optional auf 515 kW/700
PS), Komplettumbau: Karosserie-Ver-
breiterung, Rad-Reifen (13J x 20 Zoll mit
325er Bereifung an HA), Fahrwerk,
Sportauspuff, Chip-Tuning. Zustand
neuwertig, 114.999,- € (MwSt. awb.) Tel.
05264 / 8601, mariani, Inh. Manuela
Mariani, Am Rachensbornbach 11,
32689 Kalletal, www.mariani.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37130

Porsche

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

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

Renn/Rallye

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

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

ZF
MOTORSPORT
Renn- und High Performance
Kupplungen
Service - Verkauf -
Wartung & Instandsetzung - Beratung
bsa CORSE
TECHNOLOGY FOR SPORT
e-mail: info@bsa-corse.de

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

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

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

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

www.Rennsportshop.com

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

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

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1
70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 1641
MOTORSPORT aktuell gehört zum
Geschäftsbereich Automobil
Redaktionelle Gesamtleitung:
Ralph Alex, Jens Katemann, Birgit
Priemer (Stv.)
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.),
Burkhard Knopke
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung:
Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1641
Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werbeverkauf Online:
Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1346
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig
ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1613
Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379
Druck:
Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180
78467 Konstanz
Vertrieb:
DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
Am Sandtorkai 74
20457 Hamburg
Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)
Jahresabonnement:
€ 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
(D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10
Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90
(CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten
erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-
bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil
von 40 % gegenüber dem Kioskauf von
€ 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).

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

© 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

DAS Jahr für Ford Zur WRC Monte Carlo, MSa 6/2017

Liebes MSa-Team, ganz kurz zu eurem Relaunch: genial. Einfach nur genial. Das Papier, die Aufmachung, einfach alles ist hochwertiger geworden. Ich bin sehr begeistert. Nun zur Rallye-WM: 2012 steht endlich, endlich wieder ein M-Sport Ford ganz oben. Die Jungs und Mädels um Malcolm Wilson haben einen klasse Job gemacht und einen tollen Fiesta auf die Räder gestellt. Sébastien Ogier hat auch wieder sein einmaliges Talent gezeigt und gleich den Fiesta auf P1 gepeitscht. Ein Podestplatz wäre schon klasse gewesen, aber der Sieg war phänomenal. Wenn das dieses Jahr noch so weiter geht, wird es DAS Jahr für Ford und M-Sport. Ich würde es mir wünschen.

Tom Pielot,
D-37176 Nörten-Hardenberg

Letzte Chance Zur F1-Übernahme, MSa 6/2017

Die Verdienste von Bernie Ecclestone für die Formel 1 sind unbestritten. Wenn man sich die Entwicklung der letzten zehn Jahre ansieht, dann war sein Einfluss jedoch eher Fluch als Segen. Mit der Vergabe der Austragungsorte an die Meistbietenden hat er maßgeblich zur Entfernung der Formel 1 von Europas Rennstrecken beigetragen. Dazu kamen die Sonderdeals bezüglich der Ausschüttung der TV-Gelder, die dazu geführt haben, dass die Kluft zwischen den großen und kleinen Teams innert kürzester Zeit riesig geworden sind. Das Resultat ist auf sportlicher Ebene fatal. Man muss lediglich 20 Jahre zurückblicken, um zu sehen, wie der Sport an Faszination und Unterhaltungswert verloren hat. Die Rennen sind zu vorhersehba-

ren Prozeduren verkommen, bei denen sich infolge fehlender Überraschungsmomente und einer fast makellosen technischen Zuverlässigkeit die Top 10 bereits vor dem Start festlegen lässt. Eine solche Entwicklung ist für den Sport tödlich. Erkannt haben das zum Beispiel die US-Profiligen, wo mit Lohndeckung und Draft-Systemen an einem ausgeglichenen Wettbewerb gearbeitet wird. Es bleibt die Hoffnung, dass Liberty Media die Lehren zieht und schrittweise Maßnahmen ergreift. Es wäre eine letzte Chance für die Formel 1.

Michael Herb,
CH-5044 Schlossrued

Schritt nach vorn Zum MSa-Relaunch, MSa 5/2017

KOMPLIMENT – Sie haben mich wieder. Nach jahrelanger Abstinenz wegen immer dürftiger werdender journalistischer und auch optischer Qualität von MSa bin ich nun wieder zufriedener und sehr positiv überraschter Leser!

Markus Felber,
CH-6052 Hergiswil

Zunächst einmal herzlichen Glückwunsch zur extremen Verbesserung von Papier, den Klammern und der neuen Gestaltung. Positiv auch, dass Sie den vielfach geäußerten Wunsch nach TV-Programm und Terminliste aufgenommen haben. Nachdem nun die ersten Veranstaltungen gelaufen sind, gibt es doch etwas zu kritisieren und wird hoffentlich spätestens zu Saisonbeginn der meisten Serien geändert: Die Ergebnislisten sind ausgesprochen dürftig. Wo sind Resultate von Sonderprüfungen? Warum nur die ersten Zehn der Rallyes Dakar und Monte Carlo? Wo bleiben die Klassensieger? Das Internet ist definitiv kein Ersatz dafür. Schon mehrere Webseiten wurden

plötzlich vom Netz genommen, und deren Inhalt war somit auf ein Mal nicht mehr greifbar.

Matthias Plewa,
D-48691 Vreden

Bravo, großartig gelungen, da stimmen Text, Papier, Heftung, Layout, Design, Bildgröße und -qualität. Auch Preis und Mittwoch-Termin passen. Ich weiß, wovon ich rede: Ich beziehe MSa vom allerersten Tag an über Jahrzehnte, hab's zur Gänze gebunden. Motorsport muss man sehen, hören und riechen und jetzt wieder in MSa lesen können!

Jimmy Riegler, A-4600 Wels

Ich war sehr überrascht, als ich die erste Ausgabe mit dem neuen Layout in den Händen hielt. Es wirkt auf mich als Leser von MSa seit 23 Jahren sehr gewöhnungsbedürftig, aber objektiv betrachtet ist es ein Schritt nach vorne. Auch dass der Terminkalender so schnell wieder eingeführt wurde, finde ich klasse. Es wird auf die Wünsche der Leser eingegangen. TOP! Allerdings war ich beim Lesen der aktuellen Ausgabe enttäuscht. Ich habe den Artikel zur Rallye-WM verschlungen, blättere zu den Statistiken und es sind keine da! Ein kleiner Kasten mit den Top 10 und dem WM-Stand. Wo sind die Platzierungen der einzelnen WPs? Das Gesamtergebnis? Die Stände der WRC2? WRC3? Junior WM? WRC Trophy? Da sollte schleunigst nachgebessert werden, da die Statistik ein wichtiger Grund ist, MSa zu lesen.

Sascha Müller,
D-74535 Mainhardt

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 1. Februar

15.00	Rallye-WM Monte Carlo 2017	ORF Sport +
22.30	NASCAR Sprint Cup New Hampshire	Motorvision TV

Donnerstag, 2. Februar

22.30	NASCAR Sprint Cup Indianapolis	Motorvision TV
-------	--------------------------------	----------------

Freitag, 3. Februar

13.55	ISCC/24h Daytona, Highlights	Motors TV
22.30	NASCAR Sprint Cup Pocono	Motorvision TV

Samstag, 4. Februar

20.20	Supercars Championship 2016, Best of	Motors TV
22.30	NASCAR Sprint Cup Watkins Glen	Motorvision TV

Sonntag, 5. Februar

22.30	NASCAR Sprint Cup Bristol Night Race	Motorvision TV
-------	--------------------------------------	----------------

Montag, 6. Februar

22.40	NASCAR Sprint Cup Michigan	Motorvision TV
-------	----------------------------	----------------

Dienstag, 7. Februar

22.40	NASCAR Sprint Cup Darlington	Motorvision TV
-------	------------------------------	----------------

Motorrad

Mittwoch, 1. Februar

16.00	FIM Super Enduro WM Riesa	Motors TV
-------	---------------------------	-----------

Donnerstag, 2. Februar

17.50	Le Touquet Enduropale 2016	Motors TV
-------	----------------------------	-----------

Sonntag, 5. Februar

03.15	FIM MXGP, Best of	Motors TV
11.15	Le Touquet Enduropale 2017 LIVE	Motors TV
18.05	Isle of Man TT 2015	Motorvision TV

Livestreams

Samstag, 4. Februar

ca. 19.00	12h-Rennen Bathurst, Rennen LIVE www.bathurst12hour.com.au
-----------	--

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

5.2.	Langstrecke/12h Bathurst	AUS
10.2.	TCR Middle East, Abu Dhabi	UAE
10./11.2.	GT3 Cup Challenge ME, Abu Dhabi	UAE

Motorrad

4.2.	AMA Supercross, Oakland/Kalifornien	USA
4./5.2.	Eisspeedway GP, Togliatti	RUS
5.2.	X-Trial/Trial-WM, Barcelona	E
5.2.	Enduro du Touquet/Enduropale	F
5.2.	MX Hawkstone Park/Malagrotta	GB/I
11.2.	AMA Supercross, Arlington/Texas	USA
11./12.2.	Eisspeedway GP, Shadrinsk	RUS
12.2.	MX Lacapelle Marival/Ottobiano	F/I



Max Verstappen: Das Geheimnis des neuen Formel-1-Superstars



12h Bathurst: Die GT-Elite rast wieder über die australische Achterbahn



MotoGP-Tests Sepang: Analyse und Technik-Highlights



Historie: Besuch im Motorsport-Lager des BMW-Museums

RED BULL

AUDI

YAMAHA

BMW

KW competition

„Die Technik, und nur
die Technik hat mich überzeugt.“



OLAF MANTHEY

Manthey-Racing 5-facher Gesamtsieger
24h-Rennen Nürburgring

WEIL AUF DER
NORDSCHLEIFE DAS
RICHTIGE FAHRWERK
ENTSCHEIDEND IST

FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK.

KW automotive GmbH
Aspachweg 14
74427 Fichtenberg
Telefon: +49 7971 9630-0
Telefax: +49 7971 9630-191

KW automotive (Schweiz) AG
Industriestrasse 13
CH-6343 Rotkreuz
Telefon: +41 41 798 11 05
Telefax: +41 41 798 11 06



www.KWsuspensions.de