

**MOTOR
SPORT**
aktuell

NR.12 / 8. MÄRZ 2017

Formel-1-Tests in Barcelona

Wo stehen die Toptteams?



Motorrad-Weltmeisterschaft
**Interview mit
Moto2-Pilot
Sandro Cortese**

Motocross-Weltmeisterschaft
**Seewer-Sieg
beim Chaos-GP
in Indonesien**

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



DRM-Saisonauftritt im Saarland
**Sieg für Skoda-Pilot
Fabian Kreim**



F1-Interview mit Nico Hülkenberg
**Hülkenberg über seine
Lernkurve bei Renault**



Rückblick 15 Jahre MotoGP
**Die härtesten Duelle
der MotoGP-Historie**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Testfahrten in Barcelona und die Ferrari-Frage S. 4
- Formel 1** Viel Lob, wenig Kritik am neuen Pirelli-Gummi S. 8
- Formel 1** Die neuen Technik-Tricks unter der Lupe S. 10
- Formel 1** Renault-Neuzugang Hülkenberg im Interview S. 14
- Formelsport** Trickserei-Verdacht und mehr Hintergründe S. 16
- Sportwagen** Neues aus dem GT- und Prototypen-Sport S. 18
- Rallyesport** Kreim gewinnt beim DRM-Saisonauftakt S. 20
- Rallyesport** Walter Röhrl wird 70 – die Ikone im Porträt S. 22
- Rallyesport** Mexiko-Vorschau und weitere Rallye-News S. 24
- Tourenwagen** Tracktest mit dem Mitjet-Rennwagen S. 26
- Tourenwagen** Neuer DTM-Audi und weitere Hintergründe S. 28
- Tourenwagen** Das Neueste aus der Tourenwagen-Welt S. 29

Motorrad:

- MotoGP** Die besten Zweikämpfe aus 15 Jahren MotoGP S. 30
- Motorrad-WM** Interview mit Sandro Cortese S. 34
- Motorrad-sport** Die neuesten Storys aus der WM-Szene S. 36
- Motorrad-sport** News und Storys aus dem Straßensport S. 38
- Offroad** MXGP-WM und Schweizer Sieg bei MX2-WM S. 40
- Offroad** News vom Eis und vom Moto-/Supercross S. 42

Leserservice:

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



Der größte Rallyepilot aller Zeiten wird 70. Die Walter-Röhrl-Story



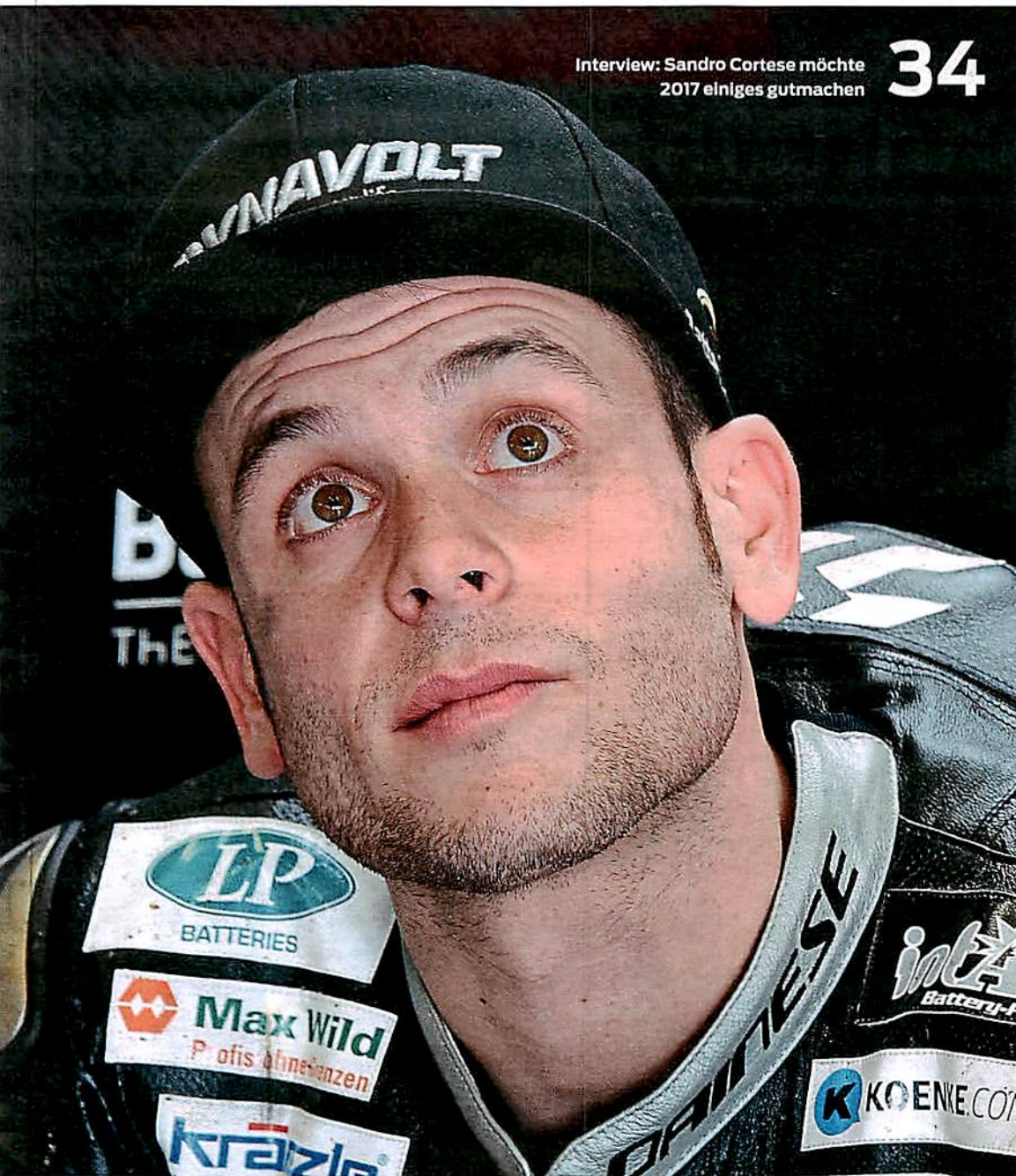
2017 startet die Mitjet in Deutschland – Tracktest in Hockenheim



Die Motocross-WM in Indonesien versank im Schlamm

Interview: Sandro Cortese möchte
2017 einlges gutmachen

34



SCHWARZES GOLD GELOBT

Nach jahrelanger Kritik an Pirelli fühlten sich die Pneus der Generation 2017 beim ersten Test vielversprechender an. Es gibt aber auch kritische Stimmen am aktuellen „schwarzen Gold“.

Seite 8

RALLYE-WM IN DÜNNER LUFT

Am Wochenende startet die Rallye-WM in der Höhenluft von Mexiko. Wer sind die Favoriten? Wer hat am meisten Druck? Wir haben die letzten Updates vor dem dritten WM-Lauf.

Seite 24

TEAMS VORGESTELLT

Der Auftakt in der Motorrad-WM rückt immer näher, eine Teampräsentation jagt die andere. Letzte Woche stellte u. a. das deutsche Dynavolt Intact GP-Team seine Moto2-Mannschaft vor.

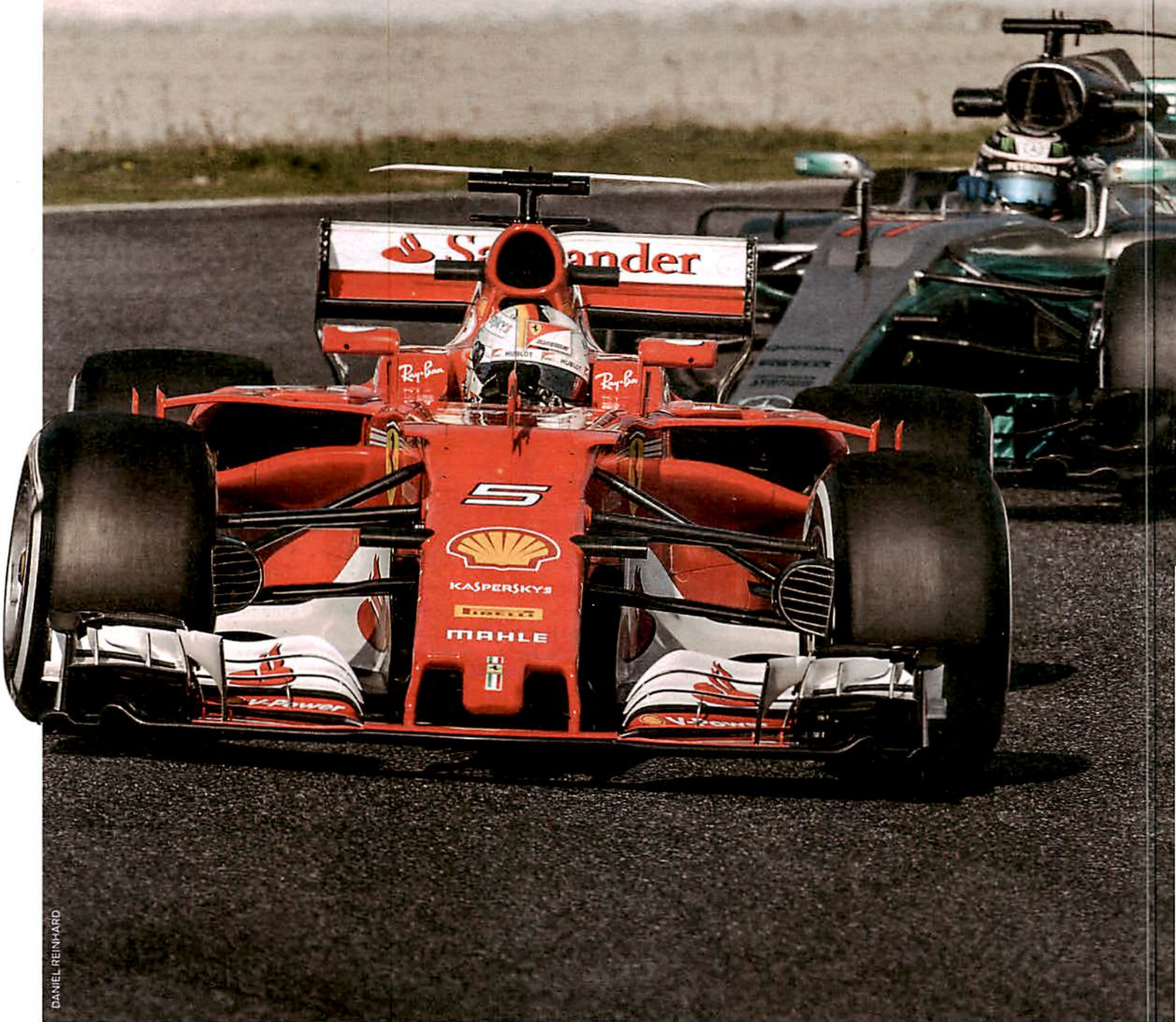
Seite 36



28

Audi hat als Erstes den DTM-Boliden für 2017 gezeigt

Wie gut ist Ferrari?



DANIEL REINHARD

Mercedes fährt die meisten Runden. Ferrari überrascht mit zwei Bestzeiten. Neuling Lance Stroll crasht seinen Williams, und die Honda-Motoren platzen. Es war viel los in der ersten Testwoche der neuen Formel 1 in Barcelona.

Von: **Michael Schmidt**

Am Anfang stehen zwei Zahlen: 1.18,339 und 1.22,765 Minuten. Die erste ist die schnellste jemals auf dem Circuit de Catalunya mit Schikane gefahrene Runde. Die zweite der Bestwert der Winter-testfahrten aus der Vorsaison. Daran muss sich die neue Formel 1 messen lassen. Die 2016er-Zeit hat sie locker um drei Sekunden unterboten. An Felipe Massas Rekordrunde aus dem Jahr 2008

muss sie noch etwas knabbern. Mercedes-Neuzugang Valtteri Bottas drehte mit 1.19,705 Minuten die schnellste Runde. Pirellis Simulationen lassen 1.18er-Runden erwarten. Dann, wenn die Teams richtig aufrüsten.

Tests wenig aussagekräftig

Mercedes-Technikchef Aldo Costa verspricht: „Von der Präsentation bis Melbourne werden Sie die Autos nicht wiedererkennen.“

Wir verändern praktisch jede aerodynamische Form.“ Einer seiner Ingenieure fügt hinzu: „Geben Sie nicht allzu viel auf die Rangliste der ersten Woche. Das wahre Bild sehen wir erst in der zweiten. Bis jetzt sind nur Bottas, Alonso und Ericsson im Qualifikationstrimm gefahren. Und nur Mercedes, Sauber, Red Bull und Ferrari haben eine halbwegs vergleichbare Rennsimulation abgespult.“ Lässt sich nach den ersten



Vorboten einer Überraschung: Ferrari in Barcelona vor Mercedes

GEFAHRENE RUNDEN

| Teams | Runden |
|----------------|--------|
| 1. Mercedes | 557 |
| 2. Ferrari | 468 |
| 3. Sauber | 349 |
| 4. HaasF1 | 343 |
| 5. Red Bull | 297 |
| 6. Renault | 293 |
| 7. Force India | 277 |
| 8. Williams | 218 |
| 9. McLaren | 208 |
| 10. Toro Rosso | 183 |



McLaren in Nöten: Vandoorne wird in die Boxengasse geschoben

STEFAN BALDAUF

vier Testtagen mit den breiten Formel-1-Autos überhaupt etwas ablesen? Wenn ja, dann so viel: Ferrari fährt auf eine Runde so schnell wie Mercedes, ist aber im Dauerlauf langsamer. Red Bull verliert auf eine Runde über eine Sekunde, ist im Renntest aber so konstant wie Mercedes.

Ferrari überraschte mit zwei Bestzeiten. Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen spulten 468 Runden ab. Nur Mercedes legte mit 557 Runden eine größere Distanz zurück. Nicht nur wegen der imposanten Rundenzahl erinnerte bei Ferrari vieles an Mercedes. Das Team machte einen viel organisierteren und konzentrierteren Eindruck. Vettel bestätigte: „Das Bauchgefühl ist besser als in den Jahren zuvor.“ Die guten Rundenzeiten waren eine Art Be-

FERRARI MACHTE KILOMETER UND ÜBERRASCHTE MIT ZWEI BESTZEITEN. VETTEL SAGT: DAS NEUE AUTO IST GUT.

ruhigungsspiel für ein Team, das weiter auf Tauchstation agiert. Alle Ferrari-Mitarbeiter hatten Redeverbot. Die beiden Fahrer durften nur bei zwei kurzen Presseterminen etwas sagen. Der Ankündigungsweltmeister des Vorjahres will diesmal erst durch Leistung überzeugen, machte

sich aber gleichzeitig mit seiner Mauerpolitik zum Gespött im Fahrerlager.

Bei Mercedes und Red Bull glaubt man, dass Ferrari generell etwas leichter unterwegs war. Red-Bull-Berater Helmut Marko meinte nach einem Streckenbesuch: „So spät wie der Räikkönen gebremst hat, war da nicht viel Benzin im Tank.“ Red Bull ließ seine wahre Form nur gelegentlich aufblitzen. Im kurvenreichen Sektor 3, in dem man schneller als Ferrari war. Auf nasser Piste. Und in der Reifenabnutzung. „Da sind wir besser als Mercedes und Ferrari“, glaubt Teamchef Christian Horner.

Trotzdem hinkt Red Bull auf eine Runde noch zurück. Das Team schiebt es auf den Motor. Der Renault-V6-Turbo habe noch

ALLE RUNDENZEITEN VON BARCELONA

| Fahrer | Team | Tag 1 | Tag 2 | Tag 3 | Tag 4 | Runden |
|----------------|-------------|----------|----------|----------|----------|--------|
| 1. Bottas | Mercedes | 1.23,169 | 1.22,986 | 1.19,705 | 1.23,443 | 324 |
| 2. Vettel | Ferrari | 1.21,878 | | 1.19,952 | | 267 |
| 3. Räikkönen | Ferrari | | 1.20,960 | | 1.20,872 | 201 |
| 4. Hamilton | Mercedes | 1.21,765 | 1.20,983 | 1.22,090 | | 234 |
| 5. Ricciardo | Red Bull | 1.22,926 | | 1.21,153 | | 123 |
| 6. Palmer | Renault | | 1.24,139 | 1.21,396 | 1.21,778 | 143 |
| 7. Verstappen | Red Bull | | 1.22,200 | | 1.21,769 | 174 |
| 8. Hülkenberg | Renault | 1.24,784 | | 1.21,791 | 1.24,974 | 150 |
| 9. Ericsson | Sauber | 1.26,841 | | 1.21,824 | | 198 |
| 10. Massa | Williams | 1.22,076 | | | | 103 |
| 11. Grosjean | HaasF1 | | | 1.22,118 | 1.22,309 | 173 |
| 12. Magnussen | HaasF1 | 1.22,894 | 1.22,204 | | | 153 |
| 13. Stroll | Williams | | 1.26,040 | 1.22,351 | | 110 |
| 14. Giovinazzi | Sauber | | 1.24,617 | | 1.22,401 | 151 |
| 15. Ocon | Force India | | 1.22,509 | | | 85 |
| 16. Pérez | Force India | 1.23,709 | | | 1.22,534 | 121 |
| 17. Vandoorne | McLaren | | 1.25,600 | | 1.22,576 | 107 |
| 18. Alonso | McLaren | 1.24,852 | | 1.22,598 | | 101 |
| 19. Kvyat | Toro Rosso | | 1.22,985 | 1.23,952 | | 100 |
| 20. Sainz | Toro Rosso | 1.24,494 | | 1.23,540 | | 83 |
| 21. Celis | Force India | | | 1.23,568 | | 71 |

nicht die versprochene Leistung, und in seinem Umfeld gehe zu viel kaputt. Daniel Ricciardo hatte wegen Defekten an einem Kurbelwellensensor, der Batterie und dem Auspuff lange Standzeiten. Red Bull kam an vier Tagen nur auf 297 Runden. Toro Rosso erwischte es noch schlimmer. Drei Motorschäden reduzierten das Pensum auf 183 Runden. Im Werksauto lief der Motor klaglos. Das lässt eigentlich nur den Schluss zu, dass es bei den Kundenautos an der Installation des Motors und vielleicht auch am Kraftstoff und Öl liegt. Renault entwickelt den Motor für BP und Castrol. Die beiden Red-Bull-Teams fahren mit Mobil.

Alarm bei Honda

Die neuen Regeln gaben der Formel 1 ein neues Gesicht. „Wir haben zehn Autos mit zehn unterschiedlichen Gesichtern“, begeistert sich Force-India-Technikchef Andy Green. Das eine Extrem ist der Red Bull RB13, der mit seinen simplen Formen fast schon enttäuschte. Das andere der Mercedes, der an Kompliziertheit nicht zu überbieten ist. Und der Ferrari mit seinen ungewöhnlichen Seitenkästen? „Ich verstehe das Auto nicht“, sagt Stardesigner Adrian Newey. Trotz aller Freiheiten für die Aerodynamik braucht ein schnelles Auto immer noch einen guten Motor. „Wir fahren zehn Prozent mehr Vollgas“, erinnert Red-Bull-Ingenieur Pierre Waché. Ferrari hat einen exzellenten und nun offenbar auch standfesten Motor gebaut. Mercedes ein Risikopaket, das erstmals in der Woche der Testfahrten auf dem Prüfstand das Mindestsoll von 6000 Kilometern schaffte. „Wir fahren hier in Barcelona noch nicht einmal den Rennspar-Modus“, verriet ein Mercedes-Kunde.

Renault drosselt ebenfalls Leistung. Das neue Triebwerk ist noch lange nicht kugelsicher. Bei Honda herrscht bereits höchste Alarmstufe. Probleme mit dem Öltank und ein kapitaler Motorschaden dampften das Programm auf 208 Runden ein. Da konnte Motorenchef Yusuke Hasegawa noch so oft „Sorry“ sagen. Bei McLaren gab es lange Gesichter. „Wir haben schon die halbe Vorbereitungsphase verloren. Wenigstens ist das Auto gut“, bilanzierte Fernando Alonso mürrisch. Honda schickte den defekten Motor zur Analyse nach Japan zurück. „Wir können das bis Melbourne lösen“, glaubt Hasegawa.



Crash-König: Stroll flog dreimal ab. Beim dritten Unfall brach das Chassis



STEFAN BALDAUF

Neuer Red Bull RB13: Noch kein Mercedes-Schreck

Unter der Hand wird erzählt, dass auch dem neuen Honda-V6-Turbo massiv Leistung fehlt.

Mit Ausnahme von Mercedes und Ferrari kam kaum ein Team sorgenfrei durch die erste Testwoche. Renault stoppten immer wieder wegbrechende Karbonteile von den Bremsverkleidungen. Sauber beklagte einen Turboschaden. Force India verzweifelte am Auspuff-Endrohr. Es kam wiederholt zu Rissen. Techniker pendelten zwischen England und Spanien, um neue oder modifizierte Teile zu bringen.

Schuld ist die Heckflügelstütze, die neuerdings mitten durch den Auspuff geht. Mercedes macht die Vorgaben, liefert aber keine Endrohre. Das ist Sache der Kunden.

Toro Rosso verlor eineinhalb Testtage wegen Motorproblemen. Williams fast zwei wegen Unfällen. Neuling Lance Stroll fabrizierte zwei Dreher und einen Einschlag in die Mauer. Nico Hülkenberg fühlte mit: „Stroll ist ein armer Hund. Vorher war es zu einfach, ein Formel-1-Auto zu

KOMMENTARE ZU DEN NEUEN AUTOS: VETTEL SPRICHT VON EINER ÜBERDOSIS ASPIRIN, HAMILTON VON EINER ACHTERBAHN.

fahren, jetzt ist es für Neulinge fast schon zu schwer. Das ist wieder echter Männersport. Wenn die Entwicklung so weitergeht, fällt uns in zwei Jahren in den Kurven der Kopf ab.“

Sebastian Vettel fühlt sich in die Zeit vor zehn Jahren zurückversetzt. Es sei wie eine Extradosis Aspirin, die alle Probleme der Formel 1 auf einmal löst. Lewis Hamilton wähnt sich in einer neuen Welt: „Die schnellsten und schwierigsten Autos, die ich je fuhr. Ich fühle mich wie ein Kind in der Achterbahn.“ Hamilton warnt aber auch: „Die Turbulenzen sind doppelt so schlimm. Das Überholen wird noch schwieriger.“ Max Verstappen dagegen hat keine Probleme, am Vordermann dranzubleiben. Es liegt wohl am Auto. Das simple reagiert auf Turbulenzen weniger stark als das komplizierte. ■

Fettere Optik, weniger Action?



Länger am Limit: Die neuen Pirelli-Reifen verzeihen Verbräunungen oder Quersteher

Die neuen Reifen geben der 2017er-Rennwagenengeneration ein aggressiveres Aussehen. Die Mehrzahl lobt die fetten Pirelli-Gummis. Manche im Fahrerlager nörgeln jedoch.

Von: **Andreas Haupt**

Pirelli hat für 2017 einen neuen Auftrag erhalten. Der italienische Reifenlieferant vergrößerte das schwarze

Gold vorn um sechs, hinten sogar um acht Zentimeter. Ergibt 25 Prozent mehr Auflagefläche. „Zu den Übersee-Rennen reisen wir mit zwei Containern mehr aufgrund der Breitreifen“, erzählt Pirelli-Technikchef Mario Isola.

Neben den geänderten Dimensionen standen neue Laufeigenschaften im Lastenheft. Die Gummis müssen länger halten, in einem größeren Temperaturfenster arbeiten und resistenter auf Überhitzung reagieren. Sprich: Die Fahrer sollen länger am Limit pushen können. Von 2011 bis

2016 war der Auftrag ein anderer: Die Reifen mussten zum Wohle der Action stärker verschleifen.

100 Runden auf Medium

In der ersten Testwoche von Barcelona strampelten die zehn Teams 3193 Runden oder 14863 Kilometer ab. Ingenieure und Fahrer lobten Pirelli größtenteils. „Es ist jetzt nicht mehr so, dass der Reifen eine bestimmte Höchsthaftung aufbaut und danach nur noch abbaut. Die Leistungskurve verläuft jetzt gleich-

mäßiger. Es gibt einen bestimmten Grip, der über längere Zeit anliegt“, sagt Isola.

Man sah es vor allem an den Dauerläufen mit der Soft-Mischung. „Sie haben von der ersten bis zur 20. Runde zwischen einer Sekunde und 1,5 Sekunden abgebaut. 2016 wären es vier bis fünf Sekunden gewesen.“ Mercedes bestätigte: „Der Soft hat unter diesen Bedingungen extrem gut funktioniert.“ Die langlebigen Reifen könnten sich gravierend auf die Rennen auswirken. Ein Ingenieur tritt mit seiner

rechten Fußspitze in den Asphalt. Er will damit ausdrücken: So hart sind die Reifen. „Wir könnten mit dem Medium locker über 100 Runden fahren. Pirelli war mal wieder konservativ. Im Reifen stecken locker noch acht Zehntel. Beim Rennen hier in Barcelona werden alle ganz lange mit dem weichen Reifen fahren und nur ganz kurz den Medium aufschnallen.“ Nicht wenige sorgen sich, dass viele Grands Prix zu Einstopprennen verkommen. Und weil die neuen Autos mit ihrer komplizierteren Aerodynamik das Überholen erschweren, werden langweilige Rennen be-

tionieren. Weil die Temperaturen andere sein werden und die Autos zulegen. Noch sind wir nicht am Limit.“

Sehen wir trotzdem vermehrt Einstopprennen? Echte Rückschlüsse kann es erst geben, sobald die neuen Reifen auf unterschiedlichen Streckenlayouts mit verschiedenen Asphaltbeschaffenheiten und Kurven bei kalten und heißen Temperaturen ausprobiert wurden. „Melbourne war schon 2016 locker mit einem Reifentausch zu schaffen. Für China ist es schwer zu beurteilen. In Bahrain sind die Temperaturen hoch. Wir müssen erst ab-

warten, wie die Gummis sich dort verhalten“, sagen die Mercedes-Ingenieure.

Pirelli peilt an, das von einem zum nächsten Härtegrad eine Sekunde liegt. In Barcelona war zu beobachten, dass zwischen Ultrasoft und Supersoft nur zwei bis drei Zehntel stecken. Gleiches beim nächsten Übergang. Der Sprung von Soft auf Medium betrug dagegen bis zu zwei Sekunden. Sollten selbst die weichsten Mischungen mehrere schnelle Runden am Stück zulassen, könnten die Quali-Runs länger ausfallen. Körnende Reifen sah man in der ersten Testwoche kei-

ne. Die Oberfläche blieb glatt. „Eine starke Verbesserung zu 2016“, sagt Isola. „Wir stellten nur etwas Oberflächen-Abrieb beim Soft fest.“

Die Gummis heizen etwas langsamer auf. „Manche konnten sie in der ersten Runde anzünden. Andere brauchten eine zweite Aufwärmrunde“, verrät Isola. Das breitere Arbeitsfenster hilft Teams wie Ferrari, die im Vorjahr das Set-up verhagelten, sobald das Quecksilber minimal fiel oder kletterte. Bei den Reifendrücken fährt Pirelli eine moderate Politik: Zum Teststart waren es vorn 22, hinten 18 PSI. ■

85

! Pirelli ließ am vierten Testtag der ersten Barcelona-Woche die Piste bewässern. Acht Tanklaster rückten dafür in der Nacht und nochmals in der Früh aus. In der Mittagspause schütteten sie weitere Tausende Liter aus. Jeder einzelne Regenreifen verdrängt 85 Liter pro Sekunde bei 300 km/h (vorher 65). Beim Intermediate sind es 30 l.

fürchtet. Isola beruhigt: „Das Gefühl mag sein, dass die Reifen vielleicht eine Spur zu hart sind. Aber wenn die Autos zwei bis drei Sekunden schneller werden, fordern sie die Reifen auch entsprechend mehr.“ Immerhin: Die Reifen gehen beim Hinterherfahren nicht mehr so schnell in die Knie. Und sie verzeihen auch mal einen Quersteher. Dann brauchen die Gummis ein paar Kurven, um wieder abzukühlen und voll zu performen. Ein Mercedes-Ingenieur meint: „Der Medium wird im Mai beim Rennen funk-



Die breiteren Gummis brauchen etwas länger, bis sie sich aufwärmen. Der gelbe Soft arbeitete in Barcelona sehr gut



Regenreifen ohne Regen: Am vierten Testtag der ersten Woche bewässerte Pirelli die Strecke mit acht Tanklastern



Das große Technik-Rätsel

Die Ingenieure sind bei der Entwicklung der 2017er-Autos auf zahlreiche neue Ideen gekommen. Die Tests in Barcelona boten nun eine erste Gelegenheit, die innovativen Features einem Praxistest zu unterziehen. Bei der Konkurrenz sorgten einige Lösungen für großes Rätselraten.

Von: **Tobias Grüner**

Als die neuen Autos auf dem Circuit de Barcelona-Catalunya ihre ersten Kilometer der Saison abspulten, wussten Technik-Fans gar nicht, wo sie zuerst hinschauen sollten. Nachdem das Reglement in den letzten Jahren kaum noch Raum für Kreativität und Individualität ließ, rollte die Generation 2017 mit vielen eigenständigen Features aus den Garagen. Die neuen Rennwagen unterscheiden sich nicht nur im Detail, sondern auch im Konzept.

Besonders überrascht hat die Experten, dass die beiden WM-Favoriten Mercedes und Red Bull komplett gegensätzliche Design-Philosophien ins Rennen schicken. Als Starkonstrukteur Adrian Newey kurz vor dem Anpfiff der Testfahrten erste Bilder seines RB13 veröffentlichen ließ, glaubten die Gegner zunächst an einen schlechten Scherz. Das Auto kommt fast ohne Leitbleche aus. Die Bargeboards sind so einfach gehalten, dass sie wie Platzhalter wirken. Dagegen sieht der neue Silberpfeil aus wie ein Raumschiff aus einer anderen Welt. Zwischen den beiden Achsen wuchern zahlreiche wild verschlungene Aerodynamik-Elemente aus dem Chassis. Schon auf den ersten Blick ist zu sehen, dass hier viel Arbeit im Windkanal dahintersteckt. Doch nur weil es nicht nach viel aussieht, sollte man die Red-Bull-Entwicklung nicht unterschätzen: „Es ist unglaublich kompliziert, ein einfaches Auto zu bauen“, zollt Force-India-Technikchef Andy Green seinen Kollegen Respekt. Während Mercedes versucht, die zahlreichen Wirbel vom Frontflügel weiter hinten wieder einzufangen, sorgen die Aerodynamiker am Red Bull dafür, dass Wirbel schon am Entstehungsort direkt in die richtigen Bahnen gelenkt werden. Herausgekom-

men ist ein schnörkelloses, fast elegantes Auto. Aus dem Rahmen fällt nur die auffällige Schnorchelnase. Die Konkurrenz hat die Frontpartie des RB13 bereits genau unter die Lupe genommen. Die Luft wird an der Spitze der Nase eingeleitet. Das Reglement schreibt vor, dass sich die Strömung nach fünf Zentimetern auf mindestens zwei Kanäle aufspaltet. Seitlich an der Frontpartie sind weitere Öffnungen zu sehen. Wir wissen von Spionagefotos, dass sich auf Höhe der Vorderachse drei getrennte Kanäle unter der Verkleidung befinden. Mindestens einer davon mündet in den S-Schacht, der die Strömung über der Frontpartie zum Cockpit verbessert. Aber wohin leitet Red Bull den Rest der Luft?

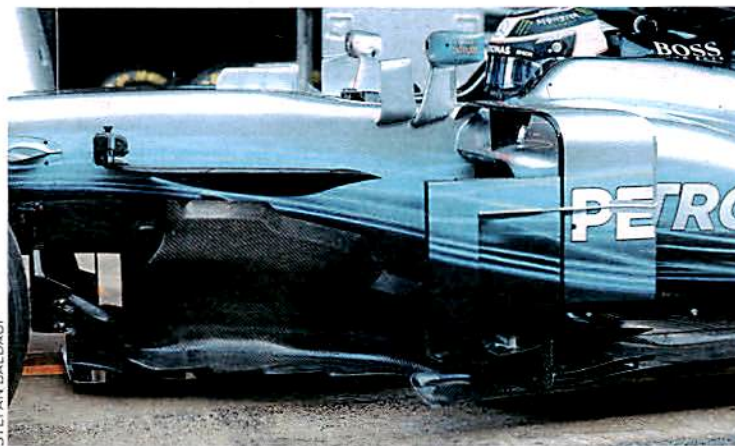
Rätsel Ferrari-Unterboden

Auch bei Ferrari ist großes Rätselraten angesagt. Hier fiel der erste Blick auf die ungewöhnliche Anordnung der Seitenkästen. Vor die weit oben liegenden Kühleinlässe haben die italienischen Techniker geschwungene Flügelemente platziert. „Wir haben uns das genau angeschaut. Ich verstehe sie aber nicht. Und ich sehe auch keinen großen Nutzen darin“, zuckte Adrian Newey auf Nachfrage mit den Schultern. Auch über die mysteriösen Kanäle im Unterboden wird bei der Konkurrenz schwer gegrübelt. Anhand der unterschiedlichen Texturen lässt sich aus der Vogelperspektive erkennen, dass Ferrari seitlich der Motorhaube Leitungen in die Basis eingelassen hat. Sie reichen von der Vorderseite der Seitenkästen bis weit ins Heck. Hitzesensoren, die bei den Testfahrten entlang der Kanäle auf den Unterboden geklebt wurden, lassen vermuten, dass Ferrari hier heiße Gase oder Flüssigkeiten außerhalb des Chassis

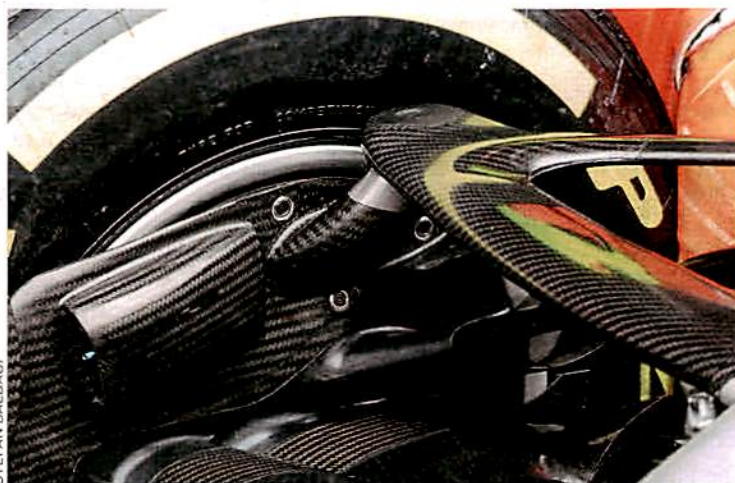
Ein neues Regelwerk bietet immer auch die Chance für neue Ideen. Jedes Feature der Konkurrenz wird direkt in den eigenen Simulationstools nachgebaut. Was einen ordentlichen Performance-Sprung verspricht, wird dann in das Windkanalmodell integriert. Um im Entwicklungsrennen mithalten zu können, haben die kleineren Teams vor der Saison 2017 ihre Produktionskapazitäten aufgestockt.

fließen lässt. Aber so ganz genau weiß wie gesagt keiner, was hier vor sich geht.

Andere Aerodynamik-Tricks sind leichter zu entschlüsseln. McLaren hat die Befestigungen des Frontflügels an der Nase weit nach hinten gezogen. Wie ein Vorhang ragt der geschlitzte Aufbau seitlich an der Frontpartie herunter. Ähnlich macht es auch Renault – allerdings ohne die Schlitzte. Der Sinn hinter der Übung ist, den Luftstrom auch bei Kurvenfahrten stabil auf der Oberfläche haften zu lassen. Unkontrollierte Wirbel kann sich in diesem sensiblen Bereich keiner



Der Mercedes W08 lenkt die Wirbel über viele Leitbleche zum Heck



Ein Steg am Mercedes-Radträger legt den oberen Querlenker höher



Die geriffelte Oberfläche der Red-Bull-Felge soll die Hitze besser ableiten



Der Red Bull RB13 trägt ein Loch in der Nase. Doch wo strömt die Luft hin?



Durch die Schlitzte klebt die Strömung enger an der McLaren-Nase

erlauben. McLaren hat sich auch am Heckflügel etwas Innovatives überlegt. Dort wo sich die Endplatten nach innen zusammenziehen, hängen vier Lamellen nach unten. Sie halten den Luftstrom auf der Außenseite stabil, was die Absaugwirkung des Diffusors effizienter macht und am Ende also zusätzlichen Abtrieb schafft.

Eine ähnliche Funktion haben auch die optisch nicht gerade besonders schön anzuschauenden Segel und T-Flügel im hinteren Bereich der Motorhaube. Sie beruhigen und lenken den Luftstrom vor dem Heckflügel in die gewünschten Bahnen. Vor allem wenn sich das Auto schräg zur Fahrtrichtung befindet – also in engen Kurven –, ist die Wirkung in Sachen Abtrieb positiv. Mercedes-Ingenieure berichten allerdings, dass der Anbau eines Segels bei gleichzeitigem Einsatz eines T-Flügels in den Windkanaldaten kaum einen Unterschied machte. Im Zweifel will das Weltmeisterteam aus ästhetischen Gründen lieber darauf verzichten.

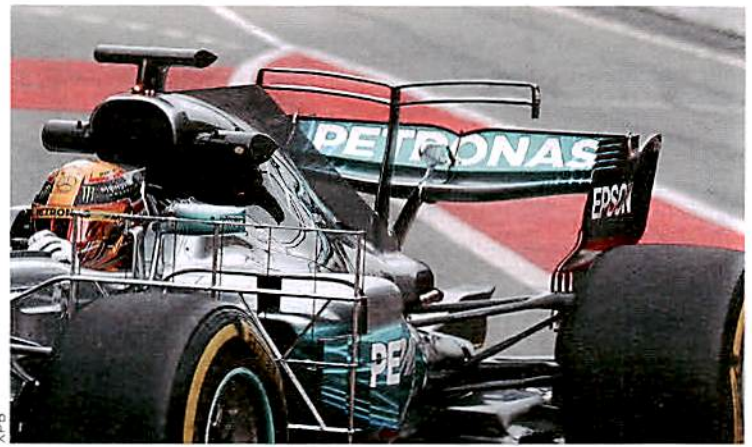
Ende der T-Flügel?

Die Idee zum T-Flügel kam Mercedes nicht alleine. Auch Williams, HaasF1 und Ferrari sind mit dem schmalen Anbau unterwegs. Hier haben die Ingenieure clever eine Lücke im Reglement gefunden, die es früher nicht gab. In einem Bereich von fünf Zentimetern zwischen der Motorverkleidung und dem Heckflügel sind den Anbauten fast keine Grenzen gesetzt. Doch schon in Melbourne könnte die FIA den Spielverderber spielen. Die Schiedsrichter wollen wie bei anderen Flügelementen auch strikte Grenzen in Sachen Flexibilität setzen. Und da sich die unförmigen „Kleiderständer“ im Heck nur mit großem Aufwand

verstärken lassen, besteht die Hoffnung, dass sie schon bald wieder von der Bildfläche verschwinden.

Zu den interessantesten Technik-Tricks der neuen Saison gehört auch die Höherlegung der Vorderradaufhängung. Mercedes und Toro Rosso kamen gleichzeitig auf die Idee, den oberen Querlenker mit einem kleinen Steg am Radträger zu befestigen. Das hat nicht nur aerodynamische Vorteile, sondern hilft auch in Sachen Steifigkeit. Dazu lässt sich die Aufhängungsgeometrie über die Länge des Stegs einfach und flexibel verändern. Man darf gespannt sein, ob und wann die Konkurrenz dieses Feature kopiert. Momentan sind die Teams noch ganz mit sich selbst beschäftigt. Aber mit einem Auge blickt man natürlich immer auch auf die Gegner. Keiner will eine wichtige Idee verschlafen. „Man sieht an jedem Auto eigenständige Lösungen. Jeder blickt jetzt auf den anderen, um herauszufinden, ob diese Ideen besser sind als die eigenen. Aber man muss aufpassen, dass man sich nicht zu sehr davon ablenken lässt“, warnt Andy Green.

Die Ingenieure erwarten dieses Jahr einen Technik-Wettlauf, wie ihn die Formel 1 noch nie gesehen hat. Praktisch in jedem Rennen sollen wichtige Upgrade-Pakete an die Autos geschraubt werden. „Schon in Melbourne wird unser Auto ganz anders aussehen als in der ersten Testwoche“, kündigte zum Beispiel Mercedes-Chefdesigner Aldo Costa an. Außerdem verlangen die abtriebsstarken Neuwagen je nach Strecke nach unterschiedlichen Aerodynamik-Konfigurationen. Nach dem ersten Feuerwerk in Barcelona müssen wir uns also auch in Zukunft keine Sorgen machen, dass es langweilig wird an der Technik-Front. ■



Lücke im Reglement: Der T-Flügel dirigiert die Strömung zum Heckflügel



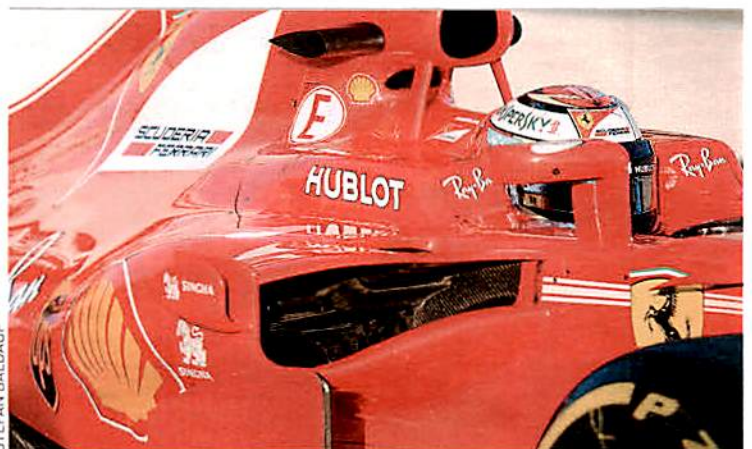
Technik-Geheimnis: Ferrari zieht seltsame Kanäle durch den Unterboden



Die gesplittete Airbox am Sauber kennen wir schon vom 2010er-Mercedes



Der Lamellen-Vorhang zieht den McLaren-Heckflügel künstlich nach außen



Im hochgezogenen Ferrari-Kühleinlass erkennt man unterschiedliche Kanäle

**MOTOR
SPORT
aktuell**

ZEITVORTEIL

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



**Für Sie
zur Wahl**



**30%
PREISVORTEIL**

1. PROSS-Sport-Chronograph

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

2. HÄUSSER-Sportuhr „Discovery“

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

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 3302, Geschäftsführer: Dr. Volker Brack, Norbert Lehmann, Vertrieb: Isabellering, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Dieckhoff (Voritz), Christian Dörmann, Dr. Michael Fabryk, Am Sandtor Kai 74, 20457 Hamburg, als vollständer Unternehmer, AG Hamburg, HRB 30752.

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

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

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

Ich bestelle das Probeabo (10 Ausgaben) für nur 15,40 € zzgl. einmalig 1,-€ Zuzahlung statt 22,-€ im Einzelkauf. Mein Extra, die Uhr meiner Wahl, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte MOTORSPORT aktuell dann weiterhin, für jährlich zzt. nur 93,50€ bei 50 Ausgaben im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Preis Österreich: zzt. 16,80€ (zzgl. 1,-€ Zuzahlung, Jahresabopreis zzt. 102,-€). Preis Schweiz: zzt. 25,90Sfr. (zzgl. 1,00Sfr. Zuzahlung; Jahresabopreis zzt. 149,-Sfr.). 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 Ihrem Titel künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

Ich bezahle per Bankeinzug.

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

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

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

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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**



Nico Hülkenberg wechselte nach drei Jahren bei Force India ins Werksteam von Renault. Der 29-Jährige spricht mit MSA über die neuen Formel-1-Autos, seinen Arbeitgeber und die Ziele in der Saison 2017.

Von: **Bianca Leppert**

Neues Auto, neues Team, neues Reglement. Ziemlich viel Veränderung auf einmal, oder?

Klar, alles ist neu. Es hätte sich aber auch bei Force India im gleichen Auto nach drei Monaten Winterpause fremd angefühlt. So ist das natürlich erst recht ein neues Gefühl, aber auch interessant. Am ersten Testtag war die Lernkurve extrem groß. In jeder Runde entdeckst du neue Sachen und lernst dazu.

Ihr Eindruck von der neuen Formel-1-Generation nach den ersten Kilometern?

Es ist alles schneller geworden, die Bremswege kürzer, die Fliehkräfte höher. Du spürst definitiv mehr Abtrieb. Vor allem in den schnellen und mittelschnellen Kurven geht deutlich mehr. Und wir sind ja erst am Anfang. Dagegen war das vor zwei, drei Jahren eine Kaffeefahrt.

Was ändert sich dadurch am Fahrstil?

Bisher kam ich mit meinem natürlichen Fahrstil gut zurecht. Das wird sich im Detail über das Jahr zeigen.



Nico Hülkenberg

Geburtstag: 19. August 1987
Geburtsort: Emmerich (D)
Wohnort: Monaco

KARRIERE

1997–2004: Kartsport
2005: Formel BMW
2006: Formel 3
2007: A1 GP-Serie (1.)
2007–2008: F3-Euroserie (1.)
2009: GP2 (1.), GP2 Asia
2010: Williams
2011: Force-India-Testfahrer
2012: Force India
2013: Sauber
2014–2016: Force India
2017: Renault

„Im Vergleich war das früher eine Kaffeefahrt“

Die Formel-1-Autos sollten durch die Regeländerungen aggressiver aussehen. Wie gefällt Ihnen das Ergebnis?

Wenn ein Auto an dir vorbeifährt, denkst du: Was ist das für ein LKW? Wären sie ein bisschen weniger breit, wäre die Proportion hinten gelungener geworden. Mir ist es fast einen Tick zu viel. Die Heckflosse finde ich dagegen cool. Sie macht in Verbindung mit dem tiefen, breiten Heckflügel etwas her.

Wie haben Sie sich im Renault-Team eingelebt?

Es fühlt sich nicht wie ein neues Team an, sondern sehr vertraut – und das zu so einem frühen Zeitpunkt. Als ob ich schon länger mit ihnen zusammenarbeiten würde. Ich wurde warm empfangen.

Gab es eine Torte zum Einstand?

Nein, ich habe einen Firmenwagen bekommen. Ich fahre jetzt einen Renault Mégane GT.

Dabei hätten Sie sich sicher auch über den exotischen Renault R.S.01 aus der Rennabteilung gefreut...

Das ist wirklich ein cooles Ding. Ich habe ihn mir angeschaut, als ich in Viry bei Renault war. Ein richtiger Rennwagen. Ein Freund von mir setzt einen in der VLN und beim 24h-Rennen Nürburgring ein. Er hat versucht mich zu überreden, da mitzufahren.

Und? Sehen wir Sie bald auf der Nordschleife?

Nein, das geht nicht. Das 24h-Rennen Nürburgring bedeutet so viel Risiko, das würde man mir hier niemals erlauben.

Wie positioniert man sich als Fahrer in einem neuen Team? Bringt man einen Verbesserungsvorschlag nach dem anderen ein oder ist erst mal Zurückhaltung gefragt?

Die Mannschaft hat ihre Arbeitsweise und wenn man von einem anderen Team kommt, ist man die alte gewöhnt. Im Winter ist es erst mal nur ein Austausch

und eine Diskussion. Wenn etwas im weiteren Verlauf nicht passt, wo ich Verbesserungspotenzial sehe, sage ich das schon. Das ist auch die Aufgabe eines Fahrers.

Wie unterscheidet sich die Arbeitsweise von Renault und Force India?

Bei einem Hersteller gibt es viel mehr Leute. Man sieht, dass sie Gas geben und nach vorne wollen. Deshalb bin ich gekommen. Selbst bei der Autopräsentation hat man gemerkt: Das hat Hand und Fuß. Auf der technischen Seite haben wir noch einiges an Arbeit vor uns. Es ist eine andere Gewichtsliga. Force India war als kleines Team sehr dynamisch,

»ES WAR ZEIT FÜR EINEN TAPETENWECHSEL – TROTZ DER ERFOLGE, DIE ICH MIT FORCE INDIA HATTE.«

Renault-Pilot Nico Hülkenberg

wenn es um Entscheidungen ging. Bei einem großen Team muss man aufpassen, dass es nicht durch zu viele Instanzen geht. Das kann auch hinderlich sein. Davon habe ich aber noch nichts bemerkt.

Sehen Sie es als Vor- oder Nachteil, ausgerechnet zum Zeitpunkt der Reglementänderung das Team gewechselt zu haben?

Ich glaube, es ist eher eine Hilfe. Weil alle den Reset-Knopf gedrückt und mit einem weißen Blatt Papier angefangen haben.

Warum haben Sie Force India den Rücken gekehrt?

Es war Zeit für einen Tapetenwechsel – trotz der Erfolge. Ich frage mich auch, ob man über den vierten Platz hinaus noch mehr erreichen kann – das war schon eine Mammutleistung. Als kleines Privatteam wird es mit limitierten Ressourcen und Budgets schwieriger. Bei Renault



Provisorium: Hülkenbergs neuer Helm wird erst in Melbourne zu sehen sein

sehe ich unheimlich viel Potenzial in den nächsten Jahren. Ein Hersteller ist ja dazu verdammt, erfolgreich zu sein. Sonst wird die Reißleine gezogen. Renault hat in der Vergangenheit oft bewiesen, dass man es kann – schließlich ist man als Motorenhersteller und Team zigfacher Weltmeister.

Bei der Präsentation hat man die Top 5 in der Konstrukteurs-WM als Ziel festgelegt. Ist das realistisch?

Es ist noch zu früh, darüber zu sprechen. Und zweitrangig, wo wir landen. Wichtiger ist, die Teamstruktur aufzubauen und in die richtige Richtung zu arbeiten. Ich werde natürlich alles geben, dieses Ziel zu erreichen. Aber ich sehe diese Saison als Aufbaujahr.

Hat es Sie geärgert, dass Ihr Vertrag zum Zeitpunkt von Nico Rosbergs Rücktritt schon unterschrieben war?

Ganz und gar nicht. Natürlich ist ein Weltmeister-Auto reizvoll. Aber kein Fahrer wartet bis Anfang Dezember auf eine Möglichkeit, die so vorher nicht abzusehen war. Mir gefällt es, in ein Projekt eingebunden zu sein, das ich mit aufbaue.

Die schönere Aufgabe, wenn man bedenkt, wie viel Politik und Druck mit Lewis Hamilton als Teamkollegen entstanden wäre?

Politik gibt es in jedem Team. Das musst du als Fahrer ausblenden können. Das hätte mich nicht geschadet. Wenn du gewinnen willst, musst du dich mit den Besten messen und sie schlagen.

Apropos Teamkollege. Welchen Eindruck haben Sie von Jolyon Palmer, der die Mannschaft schon kennt?

Es ist ein ernstzunehmender Teamkollege und Gegner. Ehrlich gesagt, ist mir das aber ziemlich egal. Ich bin hier, um meinen Job zu machen und für meine Karriere und mich zu kämpfen.

Für die Saisonvorbereitung ging es zum Fitnesstraining in die Dominikanische Republik. Haben Sie sich ein Souvenir mitgenommen?

Nein, ich bin ein Kulturbanause und habe mir auch keine Sehenswürdigkeiten angeschaut. Bekannte von mir leben dort und die Trainingsmöglichkeiten und das Klima sind ideal. Wir haben das Training intensiviert und uns neue Übungen ausgedacht, vor allem für die Nacken- und Schulterpartie. Bei Rennen mit warmen Temperaturen wird es richtig an die Physis gehen.

Die neuen Formel-1-Bosse von Liberty Media haben Neuerungen angekündigt. Was würden Sie ändern?

Mir fehlt der V8- oder V10-Sound. Wenn wir den hätten, wäre das überragend. ■

Formel 1

Trickserei mit Öl im Benzin?

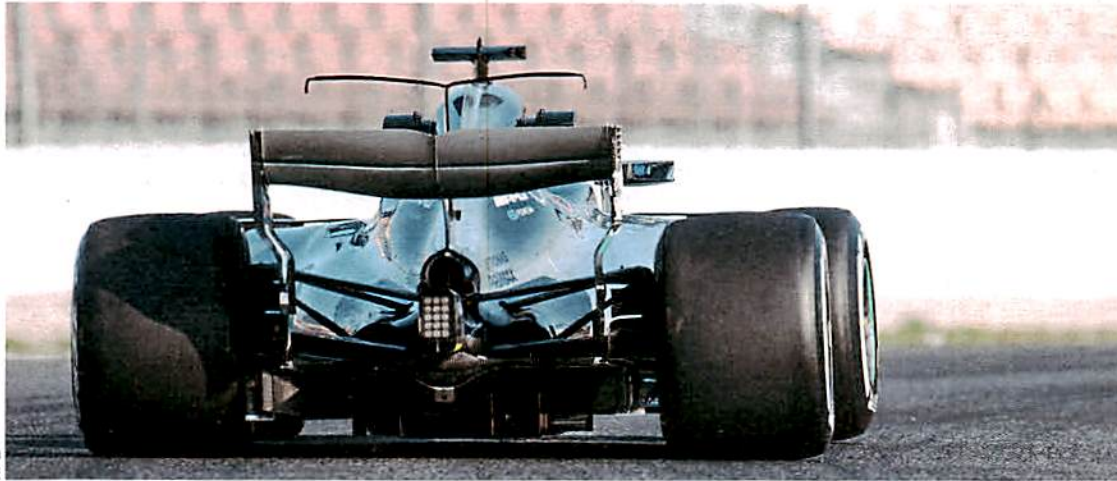
Red Bull glaubt das Geheimnis der Qualifikations-Power von Mercedes gefunden zu haben. Über das Öl sollen dem Kraftstoff verbotene Additive beigemischt werden.

Von: **Michael Schmidt**

Hinter den Kulissen kommt es immer wieder zum Streit zwischen den Top-Teams. Red Bull glaubt jetzt das Geheimnis des wundersamen Power-Gewinns von Mercedes in der Qualifikation gefunden zu haben. Über das Öl sollen dem Benzin verbotene Additive beigemischt werden, die auf eine Runde mehr Leistung bringen.

Der Verdacht war aufgekommen, weil der von dem Mercedes-Team verwendete Petronas-Kraftstoff einen eigenartigen Geruch verbreitet. Außerdem soll der Mercedes V6-Turbo einen außergewöhnlich hohen Ölverbrauch haben. Mercedes wäscht seine Hände in Unschuld und verweist darauf, dass man bereits am 28. März 2013 vorgeschlagen hatte,

die Größe des Öltanks auf 5 Liter zu begrenzen. Das wurde damals ausgerechnet von Renault abgelehnt. Red Bull präzisierte nun seinen Verdacht dahingehend, dass Mercedes nur während der Qualifikationsrunden Öl von unten an den Kolbenringen vorbei in den Brennraum drückt, um über Zusätze, die im Kraftstoff verboten sind, kurzfristig die Leistung zu steigern. Außerdem würde Öl im Benzin die vorgeschriebene Durchflussmenge von 100 kg/Stunde erhöhen. Die FIA reagierte auf den Streit mit einer neuen Direktive. In einem Rundbrief vom 24. Februar stellte der Weltverband noch einmal klar, dass Öl als Benzinzusatz zu jeder Zeit des Wochenendes verboten ist. Mercedes beteuert: „Haben wir nie gemacht.“ Auf den Streit angesprochen schüttelte Teamchef Toto Wolff den Kopf: „Noch bevor die Saison richtig losgeht, sehen einige Teams schon viele Gespenster. Es war immer klar, dass Öl nicht im Benzin sein darf.“ ■



Warum kann Mercedes die Leistung in der Qualifikation so einfach hochdrehen? Red Bull hat einen Verdacht

Formel 1

FIA stellt Regeln klar

Der Fahrwerk-Streit geht mit einer Klarstellung der Regeln durch die FIA in eine neue Runde. Haben Mercedes und Red Bull jetzt ein Problem?

Von: **Michael Schmidt**

Die FIA versucht den Streit um vernetzte Fahrwerke zu beenden. Am 24. Februar bekamen alle Teams Post von Rennleiter Charlie Whiting. Darin stellte die FIA klar, was erlaubt ist und was nicht. Eine Aufhängung muss primär den Zweck einer Aufhängung erfüllen. Jeder Einfluss auf die Aerodynamik muss zufällig sein.

1. Jedes Fahrwerkssystem, das seine Charakteristik als Reaktion auf eine Beschleunigung der Massen in allen drei Dimensionen

- ändert, ist nicht zulässig.
- 2. Es darf keine direkte Verbindung zwischen dem dritten Dämpferelement zur Justierung der Bodenfreiheit, der Lenkung und den Bremsen geben.
- 3. Es darf keine aktive Bodenfreiheitskontrolle geben.
- 4. Es darf im Fahrwerk keine Energie für eine spätere Anwendung in den Dämpfern und Federn gespeichert werden.
- 5. Es darf keine direkte Verbindung zwischen den Elementen des Fahrwerks geben, die die Bodenfreiheit und das Rollverhalten kontrollieren.

Ferrari hat den Verdacht, dass Mercedes und Red Bull Aufhängungen entwickelt haben, die das Fahrzeug als Reaktion auf bestimmte Parameter vorne absenken oder ein Rollen um die Längsachse verhindern. Mercedes gibt sich entspannt: „Unser System war immer legal. Für uns

ändert sich nichts“, erklärte Teamchef Toto Wolff. Trotzdem hat Mercedes in Barcelona mit und ohne vernetztes Fahrwerk getestet. Mercedes glaubt, dass Red Bull mehr betroffen ist, weil

deren System ausgereifter sei. Red Bull behauptet genau das Gegenteil. Die FIA begann bei den Barcelona-Tests, die Fahrwerke zu überprüfen. Man will Proteste in Melbourne vermeiden. ■



Der Streit um die vernetzten Fahrwerke reißt nicht ab

Manor-Aus offiziell

Es ist endgültig aus. Manor warf in der letzten Februarwoche offiziell das Handtuch. Damit treten 2017 nur noch 10 Rennställe in der Formel-1-WM an.

Von: **Michael Schmidt**

Manor gibt endgültig auf. Es war ein langer Totenkampf. Der britische Rennstall, der 2015 aus Marussia entstanden ist, zog in der letzten Februarwoche seine Nennung für die Formel 1 offiziell zurück. Alle Versuche, das Team an Investoren aus China und den USA zu verkaufen, schlugen fehl. Besitzer Stephen Fitzpatrick wuchsen die Kosten über den Kopf. Vor allem nachdem Manor im letzten Jahr mit einem WM-Punkt nur



Das war's leider! Der Manor-Rennstall ist nun endgültig Geschichte

Platz 11 in der Konstrukteurs-WM belegte und dadurch rund 15 Millionen Dollar Platzierungsgeld aus dem Topf der Rechteinhaber verlor. Damit sinkt die Zahl der Teams in der kommenden Saison zum ersten Mal seit 2009 wieder auf 10. Wenn sich ein Interessent meldet, der Ma-

nors Platz übernehmen will, muss er als neues Team einsteigen. Das bedeutet einen aufwendigen Prüfungsprozess durch die FIA und eine Bürgschaft von 20 Millionen Euro, die erst nach zwei Jahren zurückgezahlt wird. Aktuell ist aber kein Neueinsteiger in Sicht. ■

IndyCar

Ganassi dominiert letzte Testfahrten

IndyCar steuert auf den Saisonauftakt in St. Petersburg am 12. März zu. Den letzten Test in Sebring dominierte Ganassi mit einer Vierfach-Führung. DTM-Fahrer Robert Wickens spulte erste Kilometer im IndyCar ab.

Von: **Andreas Haupt**

Sebring bot den IndyCar-Teams die letzte Gelegenheit, sich auf die neue Saison einzuschließen. Die Zeiten lagen eng zusammen, wie es auf einem nur 1,5 Meilen langen Kurs üblich ist. Die schnellste Rundenzeit brannte am Dienstag (28. Februar) Scott Dixon in den Asphalt. Der Neuseeländer umkurvte den kurzen Kurs in 51,13 Sekunden. Dahinter folgten drei weitere Fahrer von Chip Ganassi

Racing, das für dieses Jahr von Chevrolet- auf Honda-Material wechselte. Charlie Kimball (51,42 Sek.) büßte knapp drei Zehntel auf Dixon ein. Max Chilton reihte sich als Dritter mit einem Rückstand von 0,43 Sekunden ein. Die gleiche Zeit von 51,75 Sekunden verbuchten Tony Kanaan (Ganassi) und Will Power (Penske). Meister Simon Pagen-

aud (51,77 Sek.) hatte als Sechster mit Hélio Castroneves (51,79 Sek.) und Josef Newgarden (51,93 Sek.) zwei weitere Penske-Teamkollegen im Schlepptau. Das Andretti-Team schenkte sich den Dienstag, um dafür am Mittwoch bei freierer Strecke zu testen. An diesem Tag war auch DTM-Pilot Robert Wickens für Schmidt/Peterson im Einsatz. ■



Scott Dixon setzte in seinem Ganassi-Dallara-Honda die Bestzeit

GÜNTHER FÜR PREMA

Maximilian Günther geht in seine dritte Saison in der Formel-3-Euroserie. Wie im Vorjahr fährt der 19-jährige Oberstdorfer für das Prema Powerteam. Wie unter anderem auch Mick Schumacher. „Der Titel ist unser Ziel“, sagt Günther selbstbewusst. 2016 belegte er mit vier Siegen und 13 Podestplätzen den zweiten Rang hinter Teamkollege Lance Stroll, der inzwischen bekanntlich Formel 1 fährt. Indes hängt Harrison Newey, Sohn von Red-Bull-Stardesigner Adrian Newey, eine zweite Saison bei Van Amersfoort Racing dran. Der Brite Lando Norris, der bei Carlin unter Vertrag steht, dockt bei McLaren als Nachwuchsfahrer an. Im Vorjahr war der in Bristol geborene Engländer gleich in drei Serien erfolgreich. Er gewann die Toyota Racing Series, den Formel Renault 2.0 Eurocup und die nordeuropäische Formel Renault.

MONTREAL UND SOTSCHI VERLÄNGERN

Liberty Media hat den Vertrag mit dem GP Kanada bis 2029 verlängert, wie die Veranstalter des Rennens in Montreal vermelden. Der bisherige Kontrakt lief ohnehin schon bis 2024. Jedoch kamen vermehrt Zweifel über die Langlebigkeit des GP auf, nachdem Kanada auf dem vorläufigen Rennkalender für 2017 zunächst nur mit einem Sternchen versehen war. Die Verlängerung ist an Umbaumaßnahmen und eine Verbesserung der Infrastruktur geknüpft. Es soll ein neues Boxengebäude entstehen. Mit zwei Ausnahmen (1987 und 2009) trägt die F1 den GP Kanada seit 1978 in Montreal aus. Der Lauf in Russland ist dagegen erst seit 2014 im Kalender. Und soll bis mindestens 2025 erhalten bleiben. Den entsprechenden Deal fädelte Bernie Ecclestone ein. Die neuen F1-Eigner sollen den Vertrag nun unter Dach und Fach gebracht haben.

ADAC GT Masters

Mücke-Team mit Neustart

Nach und nach nimmt das Starterfeld des ADAC GT Masters für 2017 Gestalt an. Zu den Neuzugängen gehören jetzt auch unter anderem Mücke Motorsport und Maxi Götz, der nach seinem Ausflug in die DTM bei HTP Motorsport angeheuert hat.

Von: Bianca Leppert

Es ist definitiv ein echtes Großaufgebot zum Einstieg: Peter Mücke bringt 2017 mit seiner Mannschaft gleich drei Autos im ADAC GT Masters an den Start. Man kündigte zwei Audi R8 LMS an – sowie einen Mercedes AMG GT.

In den letzten zwölf Jahren war das Team Mücke Motorsport mit Mercedes in der DTM engagiert, doch die Neustrukturierung der Tourenwagenserie, in der jeder Hersteller ab 2017 nur noch sechs Autos ins Rennen schickt, lässt Mücke nun in den

GT-Sport wechseln. Von den sechs Fahrern bestätigte der Rennstall bisher nur den Berliner Mike David Ortmann. Neben dem Engagement im GT Masters sind für BWT Mücke Motorsport übrigens auch Renneinsätze auf der Nordschleife geplant.

Auch Maxi Götz, der ADAC-GT-Masters-Champion aus dem Jahr 2012, kehrt nach zwei Jah-

ren in der DTM zurück in die deutsche GT-Vorzeige-Serie: Gemeinsam mit Patrick Assenheimer teilt er sich einen Mercedes AMG GT im Team von HTP Motorsport, die daneben auch noch mit einem weiteren Fahrzeug im GT Masters gemeldet sind.

Aus der VLN kennen Insider die Zwillinge Dennis und Marc Busch, die mit ihrem Audi R8

LMS in der Saison 2017 im eigenen Team Twin Busch Motorsport in der GT-Masters-Serie angreifen werden.

Bei Herberth Motorsport wurde zwischenzeitlich der Porsche-Werksfahrer Sven Müller als Teamkollege von Robert Renauer verkündet, bei Aust Motorsport sind Pierre Kaffer und Markus Pommer fix. ■



Die Details zum GT-Masters-Starterfeld für 2017 nehmen jetzt langsam Formen an

24h-Rennen Nürburgring

Falken mit Doppelschlag

Reifenhersteller Falken ist mit einem eigenen Team eine feste Größe am Nürburgring. Dieses Jahr baut man das Programm auf Porsche und BMW aus.

Von: Bianca Leppert

Es ist etwas ungewöhnlich, doch mit dem Test des BMW M6 GT3 in der vergangenen Saison kündigte es sich schon an: Falken wird in dieser Saison nicht nur auf den Porsche 911 GT3 R vertrauen, sondern sein Engagement an der Nürburgring-Nordschleife um einen BMW M6 GT3 erweitern. Wie in den vergangenen Jahren zeichnet Schnabl-Engineering für den Einsatz verantwortlich, die sich nun



Falken fährt mit Porsche und jetzt neuerdings auch mit einem BMW M6 GT3

darauf einstellen müssen, mit zwei verschiedenen Marken gleichzeitig zu arbeiten. Den BMW M6 GT3 pilotieren Falken-Stammpilot Peter Dumbreck, der

bereits sein zehntes Dienstjahr mit dem Team feiert, Falken-Fahrer Alexandre Imperatori, und werksseitig bekommt man Unterstützung von den BMW-

Piloten Marco Seefried und Stef Dusseldorp. Den Porsche 911 GT3 R teilen sich Falken-Pilot Martin Ragginger sowie die Porsche-Werksfahrer Jörg Bergmeister, Dirk Werner und Laurens Vanthoor. Damit hat man auf beiden Autos Nordschleifen-erfahrene Kutscher. Vor dem 24h-Rennen ist die Teilnahme an den VLN-Rennen sowie dem 24h-Qualirennen geplant. Auch nach dem Saisonhöhepunkt will Falken noch weitere ausgewählte VLN-Rennen bestreiten. „Unsere Reifen haben ihre Leistungsfähigkeit auf beiden Fahrzeugen unter Beweis gestellt. Nun addieren wir im Rennbetrieb das kompetitive Element hinzu und freuen uns auf den spannenden Wettkampf zwischen Porsche und BMW“, so Stephan Cimal, Head of Marketing bei Falken Tyre Europe. ■

Neues 10h-Rennen für GT3-Autos in Suzuka

GT-Promoter Stéphane Ratel setzt im GT3-Sport weiter auf Expansion: Zusammen mit den Machern der japanischen Super-GT-Serie veranstaltet er 2018 ein 10h-Rennen in Suzuka – das an das traditionsreiche 1000-Kilometer-Rennen anknüpft.

Damit hat sich Ratel den hochkarätigsten und traditionsreichsten Langstrecken-Event im asiatischen Raum gesichert, bei dem die GT3-Autos sowie die GT300-Wagen aus der japanischen Super-GT-Meisterschaft den Gesamtsieger ausfahren werden. Die japanische Super-GT-Serie wird zwar weiterhin in Suzuka an den Start gehen,

aber nicht mehr über die Ultradistanz von 1000 Kilometern.

Stattdessen wird das ehemalige 1000-Kilometer-Rennen, das eine fast 50-jährige Historie aufweist, ab 2018 zu einem 10h-Rennen für GT-Fahrzeuge umgebaut.

Damit hätte Ratel die Möglichkeit, seine florierende Intercontinental GT Challenge (IGTC) um einen Highlight-Event in Asien zu ergänzen, denn das 12h-Rennen in Sepang konnte die Erwartungen bisher nicht erfüllen. Auch wenn Ratel es noch nicht bestätigt hat, so scheint klar, dass das Rennen in Suzuka den bisherigen Asien-Lauf der IGTC in Sepang ersetzen wird. Das 10h-Rennen in Suzuka soll vom 23. bis 26. August 2018 über die Bühne gehen. ■ MCS

Mecachrome: LMP1-Motor für Ginetta

Der langjährige Motorenpartner von Renault in der Formel 1, Mecachrome, wird für 2018 das private LMP1-Projekt von Ginetta mit Motoren unterstützen.

Die Ankündigung ist durchaus als eine Überraschung zu werten, denn bisher engagierten sich durchweg eher kleine Firmen wie AER bei der Ausrüstung der sogenannten LMP1-L-Autos, einer Kategorie, die für nicht-werksunterstützte Privatteams wie früher Rebellion oder heute Kolles reserviert ist.

Doch für 2018 laufen mehrere neue Projekte an, jetzt kommt offenbar auch der Motorenmarkt in Bewegung. Mecachrome arbeitete über einen extrem langen Zeitraum für Renault in

der Formel 1. Heute sind nahezu alle Verbindungen zu Renault gekappt, daher muss sich die Motorenabteilung von Mecachrome – einer Firma, die primär in der Luft- und Raumfahrt arbeitet – nach neuen Projekten umsehen.

Jetzt bauen die Franzosen den LMP1-Motor für das Ginetta-Projekt, Details zur Motorspezifikation sind noch nicht bekannt, doch angeblich läuft der Motor bereits auf dem Prüfstand. Ginetta will 2018 zusammen mit dem Manor-Team in die Sportwagen-WM einsteigen. 2018 könnte die LMP1-L-Klasse einen starken Aufschwung erfahren: Bisher sind fünf neue Projekte von Privatteams bekannt, die alle im nächsten Jahr auf die Rennstrecke gelangen sollen. ■ MCS

Neuerungen bei Ring-Permit

Die Nordschleifen-Permit sorgte lange für hitzige Diskussionen, inzwischen haben sich die meisten offenbar an das umständliche Prozedere gewöhnt. Für die Saison 2017 ergeben sich nun wieder mehrere Änderungen bei der Nordschleifen-Permit.

Von: Bianca Leppert

Neu ist zum Beispiel ein Gremium, das in sogenannten Zweifelsfällen entscheidet: Es setzt sich aus Karl Mauer (VLN-Vertreter), Walter Hornung (24h-Rennen) und DMSB-Sportdirektor Michael Günther zusammen und entscheidet bei der Vergabe der Permit A über Einzelfälle.

Spruch: Wenn ein Fahrer zu wenige Runden oder Ergebnisse in Wertung vorweisen kann, zum Beispiel aufgrund von schlechten Witterungsbedingungen oder

wegen eines Rennabbruchs, oder wenn das notwendige Ergebnis außerhalb der Zweijahresfrist erzielt wurde, dann kann darüber beraten werden. Ein Vertreter der Interessengemeinschaft Langstrecke Nürburgring gibt ebenfalls einen Rat ab, hat aber kein Stimmrecht. Mit der neuen Regelung sollen allerdings ausdrücklich nur Grenzfälle geprüft

werden, die bisher durchs Raster fielen.

Es gilt weiterhin für alle Fahrer, die an der Langstreckenmeisterschaft sowie beim 24h-Rennen auf der Nordschleife teilnehmen wollen, das Standardprozedere. Daneben wird neuerdings bei der Permit B ein Zeitraum von fünf Jahren statt wie bisher von zwei Jahren für den Nachweis von Re-

sultaten berücksichtigt. Neben Ergebnissen aus der RCN-Serie können nun auch Ergebnisse von zwei VLN-Läufen oder einem 24h-Rennen eingereicht werden.

Der Übergang von der Permit C zur Permit B wurde ebenfalls neu geregelt. Die entsprechenden Details sowie Info-Grafiken zur Regelung finden sich auf der DMSB-Website. ■



Ohne Nordschleifen-Permit sind Starts wie in der Langstreckenmeisterschaft unmöglich

Alles reine Nervensache



Die Meister Kreim, Christian und Skoda waren mal wieder das Maß der Dinge

SASCHA DÖRNER/BACHER

Die Deutsche Rallye Meisterschaft (DRM) ist wieder spannend. Der Auftakt im Saarland bot beste Unterhaltung und ein Finale der Extraklasse. Fabian Kreim hatte im verregneten Schlussakkord die stärksten Nerven und sicherte sich den ersten Saisonsieg.

Von: **Michael Heimrich**

Der beeindruckende Blick in den Servicepark der Saarland-Pfalz-Rallye sorgte nicht überall für Begeisterung. Veranstalter anderer DRM-Läufe haben angesichts der aufgefahrenen Trucks plötzlich noch mehr Schweißperlen auf der Stirn. Da wird nicht mehr nur bei den Skoda- und Peugeot-Importeuren geklotzt, auch der Auftritt des Deutschen Sportfahrer Kreises, der drei Junioren ins Rennen schickt, kann sich sehen

lassen. Nachdem Armin Schwarz den Aufstieg ins Präsidium des Vereins geschafft hatte, rückte er diesen auch wieder näher an den Rallyesport. Für Aufmerksamkeit sorgte die DSK-Truppe nicht allein durch den Auftritt im Service. Dass man einige Stunden vor der Konkurrenz einen eigenen Shakedown durchführte, überraschte die Gegner ein weiteres Mal.

Einer der DSK-Fahrer ist René Mandel. Der Ex-Autocrosser hatte bereits bei sporadischen Gastspielen im Vorjahr einen lobenswerten Eindruck hinterlassen. Jetzt peilt Mandel eine volle Saison an, auch wenn das Budget noch nicht komplett gesichert ist. Mit einer starken Vorstellung beim Auftakt wollen Mandel und Mentor Schwarz potenzielle Geldgeber überzeugen. An Motivation mangelte es also nicht. Trotzdem war es beachtlich, dass sich Mandel im Ford Fiesta R5 von Beginn an mit größter Selbstverständlichkeit im Spitzenkampf tummelte.

12

! Autos in der Top-Division eins, darunter sieben R5-Allradler, das ist Rekord. Neben der Masse stimmt auch die Klasse: Drei Marken auf dem Podium, die besten fünf Teams nur durch 47 Sekunden getrennt. Der DRM-Auftakt 2017 ist ein Wochenende zum Einrahmen.

Dort bekam er es nicht nur mit den beiden Skoda-R5-Piloten Fabian Kreim und Dominik Dinkel zu tun. Auch Christian Riedemann hatte vor dem Start großspurig getönt: „In diesem Jahr gehört der Titel mir.“ Jetzt musste der Peugeot-Pilot liefern – und leistete sich prompt auf der ersten Prüfung einen Dreher, der 20 Sekunden kostete und ihm später noch wehtun würde.

Stadtkurskönig

Sandro Wallenwein (Skoda Fabia R5) musste erst den angesetzten Rost abschütteln, über zwei Jahre ist der ehemalige Meister nicht mehr in diesem Umfeld am Start gewesen. Dass er von seiner alten Klasse nichts verloren hat, zeigte die Bestzeit auf der zweiten Prüfung, dem Rundkurs durch die Innenstadt von St. Wendel. Dort verlor Kreim seine Führung kurzzeitig an Dinkel, anschließend legte der amtierende Meister ein paar Schippen nach und begann der Konkurrenz Stück für Stück davonzuziehen. Die mühte sich



Autocrosser René Mandel bot im Ford Fiesta als Dritter eine starke Vorstellung

SASCHA DORRENBÄCHER



Ein kurzer Ausflug ins Gemüse kostete Christian Riedemann im Peugeot den Sieg

SASCHA DORRENBÄCHER

vergeblich und leistete sich einige Schnitzer. Doch aufziehender Regen am späten Samstagmittag ließ die Hoffnung wieder aufkeimen.

Kreim war für die nassen Bedingungen der letzten Schleife nicht optimal bereift, ganz im Gegensatz zu Riedemann, der clevererweise zwei Regenpneus im Kofferraum gebunkert hatte. Prompt nahm er dem Spitzen-

reiter auf einer kurzen Prüfung von nur vier Kilometern über 15 Sekunden ab. Doch Kreim behielt zusammen mit Co Frank Christian die Nerven und presste alles aus sich und seinem Fabia heraus. Der Lohn der Mühen: Bestzeit auf der abschließenden Power Stage und der erste Sieg in dieser Saison. „Das war jetzt alles nicht ohne“, atmete Kreim im Ziel tief durch. Ein paar Meter

weiter erinnerte sich Riedemann mit finsterner Miene an seinen Dreher zu Beginn der Rallye: „Ohne den wäre ich dran gewesen.“

Großer Verlierer der Schlussrunde war Dominik Dinkel. Lange Zeit konnte er sich auf dem zweiten Platz behaupten, doch als es auf den Strecken rutschig wurde, begann die Talfahrt, die ihn auf den fünften Rang zurück-

warf. „Mit unseren Slicks lagen wir komplett daneben“, ärgerte sich Dinkel. „Wir sind bei der Musik dabei. Beim nächsten Lauf in Hessen greifen wir wieder an.“

Für Mandel, ein Fan von rutschigen Bedingungen, kam der Regen zu spät. Zwar konnte er sich noch vom fünften auf den dritten Platz zurückkämpfen, doch für den großen Sprung nach vorn reichte es nicht mehr. Sandro Wallenwein war beim Blick auf das Ergebnis innerlich zerrissen. „Eigentlich könnte ich zufrieden sein, aber so knapp am Podest vorbei, das wurmt mich doch“, so der Stuttgarter, dem gerade einmal 1,1 Sekunden zum dritten Platz fehlten.

Hinter dem Top-Quintett boten Albert von Thurn und Taxis und der österreichische DRM-Neuzugang Chris Brugger eine ansehnliche Vorstellung. Pech hatten die früheren Meister Georg Berlandy und Beifahrer Thomas Schaaf. Schon auf der ersten Prüfung bohrte sich ein Ast in den Ladeluftkühler. Das Duo ließ den waidwunder Peugeot sicherheitshalber stehen.

Kleinste ganz groß

Die große Show des Wochenendes boten zwei Opel-Fahrer in ihren kleinen Adam R2. Jari Huttunen bezwang als Gesamtzehnter sogar Mitsubishi-Routinier Hermann Gaßner und feierte den 2WD-Sieg. Jacob Madsen stürmte im Adam auf den elften Platz, wurde allerdings durch 30 Strafssekunden vor der letzten Prüfung wieder zurückgeworfen. Dadurch schlüpfte Carsten Mohe im Renault Clio auf den zweiten Platz der 2WD-Wertung vor. Von einer Klatsche wollte der R3-Pilot nicht sprechen und verwies auf seine Meisterschaftsambitionen, die man im Opel-Lager nicht hegt. „Manchmal muss man das eigene Ego zurückschrauben und clever fahren,“ so Mohe. ■

ERGEBNIS SAARLAND-PFALZ-RALLYE, (03./04.02.2017) 12 WP ÜBER 125,9 KM

| Fahrer | Auto | Zeit |
|----------------------------------|--------------------|----------------|
| 1. Kreim / Christian | Skoda Fabia R5 | 1:17:35,9 Std. |
| 2. Riedemann / Wenzel | Peugeot 208 T16 R5 | + 15,7 sec |
| 3. Mandel / Zenz | Ford Fiesta R5 | + 44,2 |
| 4. Wallenwein / Poschner | Skoda Fabia R5 | + 45,3 |
| 5. Dinkel / Kohl | Skoda Fabia R5 | + 46,9 |
| 6. Von Thurn und Taxis / Degandt | Skoda Fabia R5 | + 2:49,0 |
| 7. Brugger / Wicha | Ford Fiesta R5 | + 2:49,5 |
| 8. Lim / Wydaeghe | Hyundai i20 R5 | + 4:50,8 |
| 9. Knof / Rath | Peugeot 207 S2000 | + 4:51,3 |
| 10. Huttunen / Linnaketo | Opel Adam R2 | + 5:16,6 |

DRM-STAND

| | | |
|-----|----------------------------|----------|
| 1. | Fabian Kreim | 30 Pkte. |
| 2. | Christian Riedemann | 21 |
| 3. | René Mandel | 19 |
| 4. | Sandro Wallenwein | 14 |
| 5. | Dominik Dinkel | 10 |
| 6. | Albert von Thurn und Taxis | 9 |
| 7. | Chris Brugger | 6 |
| 8. | Chewon Lim | 4 |
| 9. | Phillip Knof | 2 |
| 10. | Jari Huttunen | 1 |



Walter Röhrl kann das Gasgeben immer noch nicht lassen. Wozu auch?



Unglaublich – Teil 1: Sieg in Griechenland 1975 mit dem untermotorisierten Ascona

Der Größte

Er ist immer noch da, er ist immer noch schnell, er ist immer noch ein Riese. Walter Röhrl ist 70. Schon?

Von: **Markus Stier**

Es ist schon irgendwie seltsam, einerseits gibt er uns das Gefühl, er sei schon immer da gewesen, andererseits kommt es uns gar nicht so vor, als ob er altern würde. Es ist im Sommer 30 Jahre her, dass der einst beste Rallyefahrer der Welt der Weltmeisterschaft den Rücken kehrte, gefühlt ist er immer noch aktiv. Früher wollte er am liebsten seine Ruhe haben, heute freut er sich, wenn es zuweilen noch ein bisschen Rummel gibt. Wenn er so nachrechnet: Zu Hause ist er im Jahr keine 100 Tage.

Sie hauen ihm immer noch auf die Schultern, die Engländer und Italiener, weil er für sie Gott ist, und auch die Deutschen, weil er der einzige ist, den sie je hatten.

Wir wollen nicht undankbar sein: Armin Schwarz hielt sich 14 Jahre in der Rallye-WM, und seit den späten 80er-Jahren gab es immer wieder mal talentierte Teutonen, aber es fehlte immer an Geld, an Rückenwind oder auch am Biss, um es ganz nach oben zu schaffen. Und je länger die Zeiten vorbei sind, als der Rotblonde aus Regensburg unter deutscher Flagge die Weltspitze aufmischte, desto größer wird sein Monument. Erst mit der immer noch wachsenden Durststrecke realisieren wir, was der Röhrl eigentlich geleistet hat. Schon vor einigen Jahren schüttelte er selbst den Kopf über die deutsche Rallye-Landschaft: „Wenn es immer noch um mich geht, dann stimmt doch was

nicht.“ Der Längste war er sowieso. Marcus Grönholm ist 1,91 Meter hoch, Röhrl überragt den ebenfalls zweimaligen Weltmeister um weitere fünf Zentimeter.

Fluch für die Jugend

Er selbst kann nichts dafür, aber es war auch sein übermächtig langer Schatten, der bei manchen Jungen Größeres verhinderte. Wer noch keinen Flaum am Kinn, aber schon eine Bestzeit in der Zeitenliste hat, wird hierzulande sofort als möglicher neuer Röhrl verkauft und kurz danach fallen gelassen, wenn er nicht aus dem Stand die Welt niederreißt, was bei der heutigen Leistungsdichte und Professionalität gar nicht möglich ist.

Damals rang man eher um Minuten als um Sekunden, hielten die Autos eher selten, unterschiedliche Konzepte boten mal dem einen, mal dem anderen Vorteile. Und wenn wir uns der wahren Größe des Walter Röhrl nähern wollen, dann schauen wir uns nicht die allseits bekannten Meilensteine in den Annalen an, die zwei Weltmeistertitel und die vier Monte-Carlo-Siege, wir greifen uns die Momente heraus, für die es bis heute eigentlich keine vernünftige Erklärung gibt.

Wir könnten 1972 anfangen, als bei der mit Weltstars gespickten Olympia-Rallye auf deutschem Boden mit einem Ford Capri ein doch stadtbekannt untaugliches Sportgerät die Rallye anführt, und Reporter-Legende



Unglaublich – Teil 3: Ein Deutscher wird 1980 Rallye-Weltmeister



Unglaublich – Teil 4: Monte-Sieg im Quattro 1984 gegen Allrad-Ass Stig Blomqvist



Un glaublich – Teil 2: Vierter im unterlegenen Kadett bei der Monte 1976

Herbert Völker diesen bayerischen Provinzdrifter in der Zeitenliste wegen eines vermeintlichen Minutenfehlers nach unten schubst, bis er realisiert: Dieser Herr Röhl, der meint das ernst.

Der EM-Titel 1974 und der erste WM-Sieg im Ascona A 1975 in Griechenland waren schon bemerkenswert, aber noch viel mehr, dass Röhl schon 1973 auf gleichem Auto drauf und dran war, das bis dahin höchste Fahrer-Prädikat zu gewinnen, dank der Ölkrise und der Absage der zweiten Saisonhälfte rettete sich ein gewisser Sandro Munari in der Tabelle über die Ziellinie.

Überhaupt Munari. Vier Monte-Carlo-Siege sind aller Ehren wert, aber 1976 gewann die Diva aus Cavarzere nur, weil Sportchef Fiorio Teamkollege Björn Waldegaard zurückpiffte. Das eigentliche Ereignis hinter drei übermächtigen Stratos aber war Röhl auf seinem 180 PS schwachen Gruppe-2-Kadett, mit dem er bergauf Minuten verlor, um im Tal nur wenige Sekunden nach



Nie gesehene Bilder und zahllose Anekdoten bieten Wilfried Müller und Reinhard Klein auf 256 Seiten im Bildband „Walter Röhl – Querlenker“ für 49,90 Euro bei www.rallywebshop.de



den Raketen aus Turin durch die Lichtschranke zu fliegen. Munari gestand: „Der wahre Sieger ist Röhl.“ Der war auch als Vierter hochzufrieden. Röhl, der ewige Haderer und Grantler, hatte zum ersten Mal sein eigenes großes Ziel erreicht: eine Rallye ohne jeden Fehler. Perfektion.

Überragend ohne Chance

Wenn es ein Wochenende gibt, das er auf die gleiche Stufe stellen würde, dann an gleicher Stelle im Quattro. Nein, nicht der große Sieg 1984, wo er dem bis dahin besten Schneedriver und Allradspezialisten Stig Blomqvist den Schneid abkaufte, wir reden von 1987. Wieder kein Sieg, sondern ein dritter Platz hinter zwei oberfaulen Lancia Delta. Die Italiener hatten es mit der geforderten Seriennähe in der neuen Gruppe-A nicht so genau genommen. Mazda-Sportchef Achim Warmbold hatte schon vor der Rallye Protest angekündigt.

Röhl bot mit einem 240 PS schwachen und 1,5 Tonnen

schweren 200 Quattro den 280 PS starken Lancia Paroli und war sicher: „Das wird mein fünfter Monte-Sieg.“ In der Sitzung der Offiziellen hockten ein Franzose und sechs Italiener. Die Abstimmung lautete 6:1 gegen die Disqualifikation der Lancia. Es dauerte eine Weile, bis Röhl darüber lachen konnte.

Es ist schade, dass die schlaffen Gruppe-A-Autos und der Audi-Rückzug den Langen zum Rücktritt brachten. Wir und zuweilen auch er selbst hätten gern gesehen, was sonst noch so drin gewesen wäre. Immerhin: Er ist ja präsent wie eh und je, tobt im Juli beim Rallye-Festival in der Eifel auf Asconas und Elfern herum, lehrt Novizen im Porsche auf der Nürburgring-Nordschleife das Fürchten und driftet im Quattro noch vor wenigen Wochen bei der Histo-Monte über den Mont Revard.

Was soll man noch sagen, was nicht schon tausendmal gesagt und geschrieben wurde? Herzlichen Glückwunsch. Lass es dir gut gehen, bleib noch lange da. ■



Un glaublich – Teil 5: Mit dem riesigen 200 Quattro bei der Monte 1987 aufs Podium

NACHRICHTEN

**WRC2: LOKALHELD
GEGEN TITELANWÄRTER**

Nur fünf WRC2-Teams nehmen die teure Reise nach Mexiko auf sich. Verständlich, nirgends kann man leichter WM-Punkte holen als im fernen Lateinamerika. Doch zwei Topakteuren dürfte dies kaum reichen. Denn im Kampf um die WRC2-Krone geht es sowohl für Skoda-Werkspilot Pontus Tidemand als auch M-Sport-Werksfahrer Eric Camilli um Maximalzähler. Der 26-jährige Schwede führt die Tabelle mit 25 Punkten an. Der drei Jahre ältere Franzose liegt zwar nur einen Punkt dahinter, hat aber schon zwei Starts, Tidemand erst einen. Fürchten müssen die beiden weder den Vorjahreszweiten Hubert Ptaszek noch den chilenischen Amateur Pedro Heller, sondern vor allem Gaststarter Benito Guerra. Der Produktionswagen-Weltmeister von 2012, der als erster Mexikaner einen WM-Titel im Automobilsport holte, kennt die Rallye aus dem Effeff und sammelte im WRC sowohl 2013 als auch 2014 WM-Punkte.

**MIKKELSEN: AUF KORSIKA
ERNEUT IM SKODA**

Wenn die Rallye-WM nach ihrem Gastspiel in Mexiko nach Europa zurückkehrt, wird auch Andreas Mikkelsen wieder dabei sein. Allerdings kämpft er auf Korsika (7. bis 9. April) nicht in einem World Rally Car um Gesamtsiege, sondern wird erneut einen Werks-Skoda Fabia R5 in der WRC2 steuern. Für den Norweger aktuell die einzige Möglichkeit, wichtige Wettbewerbskilometer zu sammeln. Im Kampf um ein Werkscockpit 2018 ist das jedoch keine dauerhafte Lösung. Wer in diesem Jahr um die WRC2-Krone kämpft, wird sich spätestens in Portugal (19. bis 21. Mai) zeigen. Der WM-Lauf gehört neben der Rallye Deutschland und der Rallye Wales zu den drei Veranstaltungen, an denen alle WRC2-Fahrer teilnehmen müssen.

Vorschau Rallye Mexiko

Dünne Luft

DANIEL ROESELER

Mit Höhen bis 2.700 Meter über Normalnull sind die Schotterprüfungen in Mexiko die höchstgelegenen der Saison. Nicht nur den Turbomotoren fällt das Atmen schwer. Dünn wird die Luft auch für Fahrer, allen voran Jari-Matti Latvala. Denn als Tabellenführer muss der Toyota-Pilot zuerst raus und den Straßenkehrer geben.

Von: **Reiner Kuhn**

Bevor die Rallye-WM auf den bevorzugten Schotterbelag wechselt, geht es zunächst zur großen Fiesta in die mexikanische Hauptstadt. 200.000 Menschen werden auf der berühmten ‚Plaza de la Constitución‘ – auch ‚Zócalo‘ genannt – erwartet, wenn die weltbesten Rallyepiloten sich ähnlich spektakuläre Jagdszenen bieten wie James Bond im Vorjahr für seine neueste Episode. Am Freitag geht es zurück ins 400 Kilometer entfernte León, wo die Route für die Teilnehmer auf mehr als 2.700 Meter hoch in das umliegende Gebirge führt.

Die sauerstoffarme Luft in den Bergen schmälert die Leistungsausbeute der Turbomotoren. Weil das Testen in Mexiko durch die FIA-Regeln untersagt ist, nutzten die Teams die Höhenlagen in Südspanien, um ihre World Rally Cars auf die mexikanischen Bedingungen einzustellen. Denn die 380 PS starken Turbo-Vierzylinder, die über einen von 33 auf 36 Millimeter vergrößerten Luftmassenbegrenzer verfügen, büßen in den Höhenlagen knapp 20 Prozent ihrer Leistung ein. Damit wären die neuen WRC aber immer noch so stark wie ihre Vorgänger auf Meereshöhe. Das wiederum wird sich auf die Reifenwahl und -strategie auswirken.

Positionskämpfe

Weitere Schwierigkeit bei der ersten Schotterrunde der Saison: Nirgends macht sich der Straßenfeger-Effekt deutlicher bemerkbar als in Mexiko. Das könnte vor allem Thierry Neuville und seinem Hyundai-Teamkollegen Hayden Paddon in die Karten spielen. Als WM-Achter und -Neunter profitieren sie auf der über 150 WP-Kilometer langen ersten Etappe ebenso von ihrer hinteren Startposition wie Citroën-Pilot Kris Meeke. Konnte Jari-Matti Latvala im Vorjahr diesen Bonus



DANIEL ROESELER

Thierry Neuville ist Favorit

noch nutzen und den Sieg holen, führt der Toyota-Pilot nun die WM-Wertung an und muss als Erster auf die Bahn. „Im Vorjahr hatten wir dank schlechtem Saisonauftakt auf den sauber gefahrenen Pisten einen Vorteil, während die Leute an der Spitze deutlich zu kämpfen hatten“, weiß Latvala. „In diesem Jahr ist er für mich genau umgekehrt.“ Anders der WM-Zweite Sébastien Ogier: Dass ihm Latvala in Schweden haarscharf die WM-Führung entris, ist ihm gar nicht unlieb. Der Ford-Pilot startet als Zweiter, Trotz Straßenfeger-Rolle holte der Weltmeister 2016 Rang zwei, davor siegte er dreimal in Folge.

Auf dem Programm stehen 998,66 Gesamtkilometer und 19 Wertungsprüfungen über insgesamt 370,46 WP-Kilometer. Zwölf World Rally Cars bilden die Spitze des insgesamt nur 29 Autos zählenden WM-Feldes. ■

Meeke: Alarmstufe Rot

Kein WRC-Pilot steht schlechter da als Kris Meeke. Citroëns Nummer eins hadert mit dem Dienstwagen und braucht ein Erfolgserlebnis. Doch ausgerechnet in Mexiko hat er kaum Erfahrung.

Von: **Reiner Kuhn**

Schlimmer geht nimmer. Nach verpatztem Saisonauftakt steht Citroëns Speerspitze Kris Meeke mit zwei mageren WM-Pünktchen auf Tabellenplatz 14 – nur zwei WRC2-Piloten liegen mit jeweils einem WM-Zähler dahinter. Teamkollege Stéphane Lefebvre rangiert mit zehn WM-Punkten auf Rang 7, Craig Breen mit doppelt so vielen Zählern gar auf Platz 5. Die Krux: Beide Nachwuchsfahrer saßen jeweils nur einmal im neuen C3 WRC und punkteten vor allem mit dem Vorgängermodell DS3 WRC. Alarmstufe Rot also.

Vergangene Saison zog sich die französische Werksequipe werksseitig extra zurück, um sich auf die Entwicklung des völlig neuen C3 WRC zu konzentrieren. Federführend am Steuer: Teamleader Kris Meeke. Doch ausgerechnet der Brite klagt nun am heftigsten über seinen neuen Dienstwagen, wie Onboard-Aufnahmen aus Schweden unterstreichen.

„Kaum Kontrolle“

Um in Mexiko in die Erfolgsspur zurückzufinden, testete Meeke zwei Tage auf Schotter. „Das war richtig gut“, beginnt der 36-jährige diplomatisch. „Die anderen Tests waren das aber auch“, sagt er nachdenklich. „Wir hatten uns für den Saisonbeginn viel vorgenommen, schließlich zählten wir 2016 sowohl bei der Monte als auch in Schweden zu den Schnellsten. Doch diesmal passte nichts zusammen. Abgesehen von meinen Fehlern gab es Passagen, da waren wir ganz vorne dabei, aber andere, da ging gar nichts. Bei konstanten Bedingungen fühlt sich das Auto



Nach Pleiten in Monte Carlo und Schweden hofft Meeke auf die Wende

richtig gut an. Schwieriger wird es, wenn der Grip level sinkt. Bei wenig Haftung haben wir kaum Kontrolle.“

Woher die Probleme rühren, will Meeke nicht verraten. Nur so viel: „Wir haben einiges gefunden und verändert, sowohl an den Differenzialen als auch bei der Fahrwerksabstimmung. Ich bin mir sicher, dass wir bald

wieder um Siege kämpfen.“ Soll heißen, dass er trotz bester Bedingungen auch in Mexiko kaum ganz vorn mitmischen wird. „Startposition hin oder her, ich bin dort erst zweimal gestartet und habe wenig Erfahrung. Da ist es besser, wir versuchen erst einmal sauber durchzufahren. Wenn das gelingt, werden wir sicher auch ordentlich punkten.“ ■

Thurn und Taxis mit gelungenem Test

Neben Junior-Europameister Marijan Griebel tritt auch Albert von Thurn und Taxis mit einem Skoda Fabia R5 in der Topkategorie der Rallye-EM an. Der Prinz nutzte den DRM-Auftakt zum Probegalopp.

Von: **Reiner Kuhn**

Mit der Azoren-Rallye beginnt am Monatsende die acht Läufe umfassende Rallye-EM. Doch nicht nur Junior-Europameister Marijan Griebel, der vom R2 in die Topkategorie R5 aufsteigt, will in der Kontinentalmeisterschaft vorne mitmischen. Auch Skoda-Markengefährte Prinz Albert

von Thurn und Taxis will sich nicht verstecken und nutzte die Rallye Saarland-Pfalz zur Vorbereitung. „Die haben wir bewusst ausgesucht. Denn ehrlich gesagt finde ich das Fahren auf Asphalt im Rallyeauto schwieriger als auf Schotter“, sagt der ehemalige GT3-Fahrer. „Besonders bei wenig Grip tue ich mich noch schwer. Auch weil man hier weniger Platz hat als auf der Rundstrecke“, verrät der Prinz nach dem gelungenen Proberitt. Mehr noch als über Platz 6 freute sich Thurn und Taxis im Ziel über die gewonnenen Erfahrungen: „Wir haben einiges probiert, und ich verstehe das Auto immer besser.“ Markenkollege Griebel weilte nur zum Zuschauen in St. Wendel. Er nutzt in zwei Wochen den ÖM-Auftakt im Rebenland zur EM-Vorbereitung. ■



Prinz Albert von Thurn und Taxis fühlt sich im Drift zunehmend wohler



DTM im Mini-Format

REUTERS

In Frankreich ist die Mitjet-Serie seit Jahren ein Riesenerfolg. Ableger gibt es bereits in Italien, Russland und sogar in den USA – ab diesem Jahr sind die quirligen Leichtbaurenner auch in einer eigenen deutschen Serie unterwegs. MSa fuhr den Mitjet 2L beim Tracktest in Hockenheim.

Von: **Michael Bräutigam**

Mit ... was? Keine Sorge, wenn Ihnen der Name Mitjet nichts sagt, sind Sie alles andere als alleine. Unter Insidern ist das maßgeblich von Trophée-Andros-Champ Jean-Philippe Dayraut vorangebrachte Konzept aber seit geraumer Zeit weit mehr als ein Geheimtipp. Vor allem in der französischen

Heimat ist die Serie – dort sogar mit zwei Meisterschaften für Sprint und Ausdauerrennen – ein Riesenerfolg. Volle Felder und beste Rennaction sind an der Tagesordnung. Ikonen wie Yvan Muller und Sébastien Loeb engagieren sich in der Serie mit eigenen Teams und drehen auch selbst am Volant.

„Ich würde sagen, dass es die ideale Art und Weise ist, um sich den Wettkämpfen, den Rennen, dem Gedränge und all den Regeln, die es zu befolgen gilt, in einem angenehmen Ambiente und zu angemessenen Kosten zu nähern“, sagt Muller. Da sich die Autos mit Hinterradantrieb über eine Starrachse(!) sehr Kart-ähnlich fahren, ist sie der ideale Einstieg für Nachwuchsfahrer.

Bei diesen Voraussetzungen war es nur eine Frage der Zeit, bis das Konzept expandiert. In diesem Jahr wird erstmals eine deutsche Serie ausgetragen. „Es wird

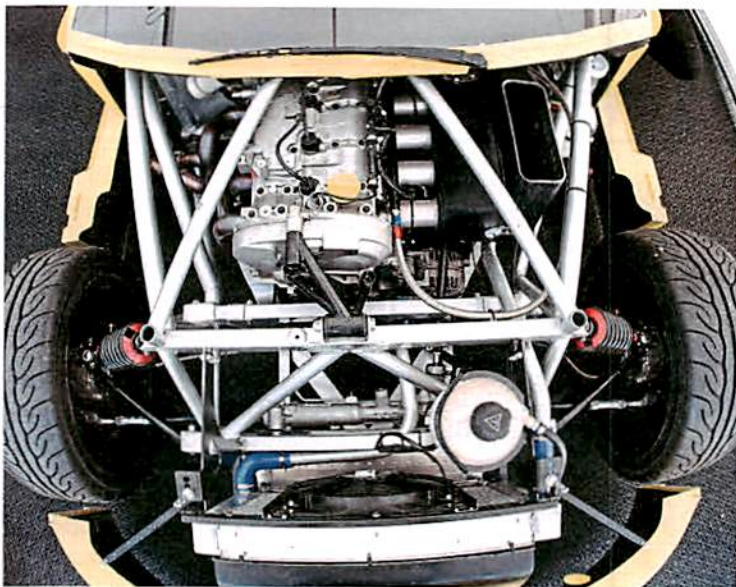
! Durch das geringe Gewicht von nur 720 kg reichen pro Saison zwei Satz Reifen und ein Satz Brems-scheiben und -beläge. Dank Starrachse und Heckantrieb hat man zudem ein sehr ehrliches Auto mit großem Spaß- und Lernfaktor. Mehr Infos zur Serie gibt es unter www.mitjetgermanseries.de.

ein Testjahr, aber in zwei, drei Jahren haben wir hoffentlich volle Felder“, sagt Paolo Callea, der mit seiner Firma BSA Corse die Serie auf die Beine gestellt hat.

Spartanisches Cockpit

Den heutigen Tracktest im kühlen Hockenheim führt JLC Racing durch. Teamchef Jean-Louis Capliuk war der Erste, der seine Mannschaft zur Serie angemeldet hat und übernimmt die Promotion. Auch er ist begeistert: „Es ist ein echtes Rennauto für kleines Geld – sozusagen die DTM des kleinen Mannes.“

Dann mal rein in die gute Stube. Spartanisch geht es zu. So minimalistisch das Rohrrahmen-chassis mit übergestülpter GFK-Silhouette äußerlich ist, so sparsam sieht es auch im Cockpit aus. Großflächiges Aluminium, drei Pedale, ein kleines Rennlenk-rad, ein ebenso kompaktes Dash-board, Schalthebel und ein paar



Einfach, aber gut: Die minimalistische Technik im Mitjet-Vorderwagen



Aufs Wesentliche reduziert: Übersichtliche Schaltzentrale im Cockpit

Knöpfe. Mehr braucht es nicht für die Bedienung.

Nach kurzem Orgeln über den Startknopf schüttelt sich der Zweiliter-Renault-Motor unspektakulär wach. Ein leichtes Vibrieren lässt Tracktester und Sitzschale schon mal stärker miteinander verschmelzen, ehe ich rausgewunken werde.

Kupplungspedal getreten, kurzer Ruck am Schalthebel in meine Richtung, schon klackt der erste Gang satt rein. „Benutz bitte auch beim Hochschalten die Kupplung, wir sind ja nicht beim Rennen“, hatte Capliuk mich vorher noch angewiesen. Im Rennbetrieb können die Gänge aber einfach unter Volllast und ohne Kuppeln durchgerissen werden.

Der Anweisung folgend, geht es in der Parabolica trotzdem zügig bis in die sechste Fahrstufe. Nach einer Einführungsrunde wird die Taktzahl erhöht: Ausdrehen der Gänge, bis kurz über

7000 Umdrehungen der Schaltblitz nach der nächsthöheren Getriebestufe verlangt. Im Motodrom näherte ich mich erstmals dem querdynamischen Grenzbereich, was in diesem Renner bewundernswert einfach geschieht.

Rutschpartie am Limit

Großen Anteil daran haben die Semislicks von Yokohama, welche mit einem relativ hohen Negativanteil einen sehr breiten Grenzbereich bieten. Da kommt selbst dann keine Panik auf, wenn eingangs Start/Ziel im dritten Gang das Heck einen kurzen Seitwärtsschritt macht. Sanftes Gegenlenken, die flinke Fuhre fängt sich – und weiter geht's!

Bevor aber jetzt der Eindruck eines Spielzeugs entsteht: Dabei ist man trotz der straßenverkehrstauglichen Bereifung alles andere als langsam unterwegs. Munter schwimmt man mit deutlich leistungsstärkeren Boliden

Technische Daten

MOTOR

Bauart: Reihenvierzylinder-Saugmotor (Renault)
Ventile: 16 (4 pro Zylinder)
Hubraum: 2000 ccm
Bohrung x Hub: 82,7 mm x 93 mm
Leistung: 165 kW/225 PS bei 7100/min
Einbaulage: Front-Mittelmotor, längs

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb: Heckantrieb
Getriebe: Sechsgang-Renngetriebe, sequenziell (Sadev)
Schaltung: Schalthebel (Standard), Schaltwippen (optional)
Kupplung: Sintermetall-Rennkupplung

FAHRWERK/RÄDER/BREMSE

Vorderachse: Federung einstellbar, doppelte Dreiecksquerlenker
Hinterachse: Starrachse
Räder: 18 Zoll (Team Dynamics)
Reifen: 265/35-18 (Yokohama Advan Neova AD08 R)
Bremsen: Brembo-Zweikolben- (v.) bzw. Einkolben-Anlage (h.)

CHASSIS/KAROSSERIE

Aufbau: Gitterrohrrahmen aus Stahl (Tork)
Karosserie: GFK-Silhouette
Maße (L x B x H): 4100 x 1800 x 1300 mm
Tankinhalt: 45 Liter
Leergewicht: 720 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit: ca. 240 km/h

PREIS

46 650 Euro (zzgl. MwSt)

»ICH WÜRD SAGEN, DASS ES DIE IDEALE ART UND WEISE IST, UM SICH RENN-WETTKÄMPFEN ZU ANGENENNEN KOSTEN ZU NÄHERN.«

Yvan Muller

mit, man sitzt im Mitjet also in einem echten Rennauto! Der Unterschied: Die Einstiegshürde ist so gering, dass Berührungängste gar nicht entstehen. Niedriges Gewicht, das sich auch noch perfekt auf die vier Reifen verteilt, Saugmotor, fehlende Servolenkung, kein Bremskraftverstärker, kein ABS, keine Traktionskontrolle. Alles geht so intuitiv, wie ich es selten zuvor erlebt habe.

Da aber auch gleich der Hinweis: Dass man dann schnell unterwegs ist, heißt es auch noch lange nicht. Im absoluten Grenzbereich, der mir auf der kurzen Ausfahrt verborgen bleibt, wird es dann nämlich schon eine recht rutschige Angelegenheit, und man muss dem Auto zeigen, wo es langgeht. Hier trennt sich also letztendlich doch die sprichwörtliche Spreu vom Weizen.

Bleibt die Frage nach den Kosten für den Spaß. Antwort: Überschaubar! Nicht nur angesichts eines Anschaffungspreises von unter 50 000 Euro. Wie Callea versichert, kann man die fünf Rennen der Premiersaison mit einem Satz Bremscheiben und -belägen durchfahren. Für den gleichen Zeitraum reichen zwei Reifensätze. Auch hier zahlt sich das extrem geringe Gewicht von leer nur 720 kg aus. Die größten laufenden Kosten sind damit also Startgebühren und Sprit.

Mein erster Eindruck: Viel Spaß, volles Rennfeeling und geringe Kosten – das Konzept passt. Schließt die deutsche Rennszene dieses genau so schnell in ihr Herz wie die französische oder italienische, dürfte die „Mini-DMT“ auch in unseren Gefilden bald voll durchstarten. ■

Der neue Audi RS5 DTM: weniger Aero, trotzdem schneller

Premiere für die neue Generation von DTM-Autos: Auf dem Automobilsalon in Genf präsentiert Audi den RS5. Der Neue verfügt über weniger Abtrieb als sein überaus erfolgreicher Vorgänger. Weichere Reifen von Hankook und mehr Motorleistung machen ihn trotzdem schneller.

Von: **Claus Mühlberger**

Mattias Ekström, der dienstälteste Fahrer der DTM, wurde jahrelang nicht müde, seine Ideen für spannendere Rennen zu propagieren: „Mehr Leistung, weniger Aero, mehr mechanischer Grip. Dann wird es wieder spannend.“ Egal mit welchem Fahrer man in den letzten Jahren sprach: Alle fanden die Vorschläge des zweimaligen DTM-Champions aus Schweden prima. Passiert ist aber erstmal nichts.

Jetzt aber sind Ekström und seine Mitstreiter doch noch erhört worden: Bei der neuen Generation von DTM-Autos haben die Regelmacher in erster Linie darauf geachtet, dass die Aerodynamik eine weniger dominante Rolle spielt als bisher. Interessanterweise wirkt der neue Audi RS5 mit seinen vielen Flügelchen an

der Front optisch eher so, als sei die Downforce höher als bisher. Ein Trugschluss, wie Audi zu Protokoll gibt. „Der Abtrieb wurde reduziert“, heißt es aus Ingolstadt. „Entscheidend hierfür sind der geometrisch veränderte einheitliche Frontsplitter, Unterboden und Heckdiffusor.“ Zudem wurde die Bodenfreiheit per Reglement vergrößert. Die sogenannte „Ride Height“ spielt bezüglich des Abtriebs eine ganz entscheidende Rolle. Es gilt die Formel: Je weniger, umso besser.

Besonders stolz ist Audi-Projektleiter Stefan Gugger auf die handwerkliche Präzision: „Was die Spaltmaße anbetrifft, hat sich Audi schon immer von den Wettbewerbern abgehoben.“

Ein weiteres, Spannung verheißendes Element der DTM 2017 sind die neuen Hankook-Reifen. Nach dem Test in Portimão in der vorletzten Woche waren alle zufrieden, denn die Hankooks verhielten sich wie gewünscht: Zunächst mehr Grip, und dann nach einigen Runden deutlich nachlassende Haftung.

Beim Motor haben sich die beteiligten Hersteller auf eine kleine Lösung verständigt. Die Einführung des Zweiliter-Vierzylinder-Turbos wurde bekanntlich schon vor knapp zwei Jahren auf 2019 verschoben, und so fährt man weiter mit den bekannt zuverlässigen Vierliter-V8-Saugern, deren Konzept ins Jahr

1999 zurückreicht. Allerdings wurden im Vergleich zum Vorjahr die Luftmengenbegrenzer um knapp 9 Prozent vergrößert. Diese Angabe bezieht sich auf die Fläche, und so beträgt das Leistungsplus rund 35 bis 40 PS, bei um etwa 500 Umdrehungen höherer Nenndrehzahl. Auch offiziell billigt Audi dem V8 jetzt erstmals mehr als 500 PS zu.

Kein Überraschungsei

Am 6. April veranstalten die Macher der DTM in Hockenheim ihren alljährlichen Pressetag. Ein Überraschungsei wie im letzten Jahr wird dann wohl nicht ausgepackt werden. Zur Erinnerung: 2016 wurden, für viele höchst überraschend, Last-Minute-Änderungen im Reglement zugunsten von BMW vorgestellt. Die M4 bekamen ein um 7,5 Kilo niedrigeres Basisgewicht sowie einen um 50 Millimeter breiteren Heckflügel zugebilligt, nachdem BMW im Vorfeld ausgiebig über vermeintliche technische Nachteile lamentiert hatte.

„Eine erneute Ausnahmeregelung wäre komplett unverständlich“, stellte Audi-Sportchef Dieter Gass jetzt klar. „Denn anders als im letzten Jahr, als die Technik eingefroren war, konnte diesmal jeder Hersteller ein neues Auto bauen.“ Will sagen: Wer jetzt sein Auto nicht auf die Reihe bekommen hat, ist wirklich selbst schuld. ■

NACHRICHTEN

FALL MORTARA BEEENDET

Der „Fall Mortara“ ist beendet. Dem DTM-Start des ehemaligen Audi-Werksfahrers, der zu Mercedes-AMG gewechselt ist, steht demnach nichts mehr im Wege. Im aktuellen Magazin „Vorstart“ hat der DMSB das Urteil (SG 36/16) gegen Edoardo Mortara nun auch offiziell bestätigt. Auf Anfrage haben der DMSB und Mercedes-AMG mitgeteilt, dass der DTM-Vizemeister das Urteil (Verwarnung und Geldbuße) akzeptiert und die Strafe in Höhe von 7500 Euro bezahlt hat. Für die Stuttgarter war das Thema damit erledigt – nicht aber für MSA.

Wie üblich und auch vom DMSB bestätigt, hätte das Urteil nämlich an den zuständigen ASN, der die Rennlizenz für Mortara ausgestellt hat, weitergeleitet werden müssen. Dort ist der Fall aber nie angekommen. Dies wurde vom zuständigen Verband, der Auto Sport Schweiz GmbH (ASS), ausdrücklich bestätigt. Bevor man nicht im Besitz der Unterlagen des DMSB sei und die Juristen den Vorgang eingehend geprüft hätten, könne man auch keine Auskünfte geben, heißt es in einer Stellungnahme des ASS. Warum der DMSB das Urteil nicht weitergeleitet hat, darüber kann nur spekuliert werden. Offiziell heißt es dazu vom DMSB nur, die Akte sei geschlossen worden. Mortaras Ex-Arbeitgeber Audi Sport legt Wert auf die Feststellung, dass jeder Fahrer für seine Rennlizenz selbst verantwortlich ist.

WENIGER PERSONAL

Die Kosten stehen in der DTM immer im Fokus. Und so ist es nur logisch, dass man sich bei Audi, BMW und Mercedes darauf geeinigt hat, die Zahl der Mitarbeiter, die bei den Rennen vor Ort sind, zu reduzieren. Künftig sollen pro Marke nur noch 65 Mann präsent sein. Auch bei den Boxenstopps will man personalmäßig deutlich abspecken. Bislang waren beim Reifenwechsel bis zu 14 Mann tätig.



Neuer Audi RS5 DTM mit aggressiver Optik und vielen neuen Aero-Teilen

TCR

Stefano Comini: Noch immer ohne Cockpit

In gut drei Wochen startet die TCR International Series in ihre dritte Saison. Ob der bislang unbesiegte Meister Stefano Comini dabei ist, darf jedoch aktuell bezweifelt werden.

„Seit dem Interview (Heft 7, d. Red.) ist nicht viel passiert: Ich warte immer noch auf Geld und habe noch keinen Vertrag für 2017“, erklärte der Schweizer auf MSa-Nachfrage. Und langsam wird die Luft für den Meister der Jahre 2015 und 2016 dünn.

„Ich habe seit zwei Monaten nicht im Rennauto gesessen, eine lange Zeit!“, so Comini. Das Kuriose: Während der Wartezeit auf die erhoffte Einigung zwischen Leopard und WRT wird der Tessiner nicht gerade mit Angeboten

überhäuft. „Viele denken, ich sei zu teuer, aber ich will einfach nur Rennen fahren“, lacht er.

Während der 27-Jährige also weiterhin warten muss, fand vergangene Woche der BoP-Test am Adria Raceway statt. An zwei Tagen wurden die Fahrzeuge von insgesamt zehn Herstellern gegeneinander ausgetestet. Die Ergebnisse und Einstufungen sollen nächste Woche der Öffentlichkeit präsentiert werden. ■ MBR



Weiterhin ohne Cockpit: Comini

Supercars Australia

Meister startet mit Doppelschlag

Titelverteidiger Shane van Gisbergen (Holden) dominierte beim Saisonauftakt in Adelaide mit einem Doppelsieg. Simona de Silvestro mit gutem Einstand.

Von: Michael Bräutigam

Die Taktik war in beiden Rennen gleich: Beim ersten Stopp mehr Sprit nachfassen, danach den Abstand zur Spitze möglichst stark verringern und beim zweiten Service die Führung übernehmen. Was am Samstag – nach anfänglicher Führung von Fabian Coulthard (Ford), der Pole-Setter van Gisbergen überrumpelt hatte – funktionierte, wurde am Sonntag aber zu einer Geduldprobe.

Da landete der „Kiwi“ nämlich nach dem ersten Stopp im dichten Verkehr und musste richtig fighten. Doch eine Lücke von 6

Sekunden nach dem zweiten Stopp reichte nicht, um den Dominator des Wochenendes aufzuhalten. Der fuhr sich an Leader Scott McLaughlin (Ford) heran und hetzte ihn in einen Fehler, sodass der Titelverteidiger kampflös die Führung übernehmen konnte. „Es ist nicht so, dass wir nicht zuversichtlich waren. Aber der Testtag lief nur mittel-

NASCAR

Harvick dominiert, Keselowski staubt ab

Kevin Harvick dominierte den zweiten Meisterschaftslauf in Atlanta fast nach Belieben. Sieger wurde aber Brad Keselowski.

292 von 325 Runden geführt, die ersten beiden Segmente gesichert – und doch nicht gewonnen. Kevin Harvick konnte seine Durchfahrtsstrafe nicht fassen. „Ich dachte nicht mal, dass es knapp war, aber ich habe wohl zu hart gepusht“, so der Stewart-Haas-Fahrer, der in Runde 311 zu schnell in der Boxengasse erwischte und sich beim letzten Restart ans Ende des Feldes anschließen musste.

Wer dieses „Weihnachtsgeschenk“ – Harvick wurde noch Neunter – letztlich abstauben durfte, wurde in einem spannenden Finish ausgefochten. Kyle

Larson führte zunächst, doch dann schlug Verfolger Keselowski zu, der anschließend alle noch so vehementen Konterversuche des Ganassi-Piloten abwehrte.

Für Keselowski („Dieser Sieg ist uns sozusagen in den Schoß gefallen“) endet damit eine Serie von 19 Rennen ohne Fahrt in die Victory Lane. Dazu ist es sein erster Atlanta-Triumph. ■ MBR

NASCAR CUP SERIES

Atlanta/Georgia (USA)

2. von 36 Meisterschaftsläufen

| | | |
|-----|------------------------|-----------|
| 1. | Brad Keselowski (USA) | Ford |
| 2. | Kyle Larson (USA) | Chevrolet |
| 3. | Matt Kenseth (USA) | Toyota |
| 4. | Kasey Kahne (USA) | Chevrolet |
| 5. | Chase Elliott (USA) | Chevrolet |
| 6. | Joey Logano (USA) | Ford |
| 7. | Kurt Busch (USA) | Ford |
| 8. | Martin Truex Jr. (USA) | Toyota |
| 9. | Kevin Harvick (USA) | Ford |
| 10. | Jamie McMurray (USA) | Chevrolet |

NACHRICHTEN

TCR: WESTCOAST MIT VW

Es hatte sich angedeutet, und nun ist es offiziell: Das Westcoast-Team hat vergangene Woche seinen Wechsel zu VW bekannt gegeben. Die Mannschaft, die in den vergangenen zwei Jahren die Honda-Speerspitze in der TCR International Series darstellte, wird dabei weiterhin mit Gianini Morbidelli am Start stehen. Als zweiter Pilot steht bislang Formel-4-Umsteiger Giacomo Altoè fest. Der 16-jährige Italiener startete bereits in der TCR Middle East in Abu Dhabi mit einem Subaru.

WTCC: DEMOUSTIER RAUS

Nach zwei überschaubar erfolgreichen WTCC-Saisons orientiert sich Grégoire Demoustier um: Der 26-jährige Franzose wurde vom Team DA Racing Eurodatacar für fünf Events in der Rallycross-Events bestätigt. Dazu wird er GT4-Rennen bestreiten und als Fahrer der TCR International Series zudem der Tourenwagenszene treu bleiben.



Traumstart: Shane van Gisbergen auf dem Weg zum Adelaide-Doppelsieg

Zweikämpfe f

Vor 15 Jahren hat die MotoGP die 500er als Königsklasse des Motorradsports abgelöst. Diese Zeit war nicht nur durch eine spektakuläre technische Entwicklung geprägt, sondern auch durch Kämpfe der weltbesten Fahrer, die uns für immer in Erinnerung bleiben werden.

Von: **Imre Paulovits**

Der Kampf Mann gegen Mann, bei Motorradrennen faszinierend offen und spektakulär zur Schau ge-

stellt, zieht seit dem Beginn des Motorradsports die Zuschauer in ihren Bann. In den 1980er- und den frühen 1990er-Jahren wurden die Zuschauer von den Kämpfen in der Königsklasse regelrecht verwöhnt: Kenny Roberts, Freddie Spencer, Eddie Lawson, Wayne Gardner, Wayne Rainey, Kevin Schwantz und Mick Doohan sorgten dafür, dass diese Zeit als die der Titanen in Erinnerung blieb, doch nachdem nur noch Doohan übrig blieb, brachte seine Dominanz zunächst ein Ende der ständigen Kämpfe um den Sieg.

Auch als 2002 die MotoGP-Ära begann, war zunächst Doohans Nachfolger Valentino Rossi im Honda-Werksteam so stark, dass

zwar immer einer da war, mit dem er um die Siege kämpfte, aber nur, weil er nur selten ganz an seinem Limit fuhr, und so endeten die meisten Rennen auch zu seinen Gunsten. Doch dies änderte sich mit einem Schlag, als Rossi für 2004 zu Yamaha wechselte. Gleich bei seinem ersten Rennen auf dem neuen Motorrad zeigte der damals 25-jährige Italiener, welcher Kämpfer in ihm steckt, und rang in einem Schlagabtausch von der ersten bis zur letzten Kurve Max Biaggis Honda nieder.

Rossis persönliche Kämpfe

Schaut man heute zurück, welche Rennen der MotoGP durch die spektakulärsten und überra-

Jerez 2005

Sete Gibernau führte bis zur Zielkurve, doch Valentino Rossi drückte sich innen rein, stützte sich mit dem Fuß ab, drückte den Honda-Piloten beiseite und gewann. Eine neue Fehde und ein neuer Fahrstil waren geboren. Es folgte eine lange Eiszeit zwischen Rossi und Gibernau.



ZSNAP

für die Ewigkeit

schendsten Manöver in Erinnerung geblieben sind, fällt auf, dass bei den meisten davon Rossi um den Sieg stritt. Natürlich ist er es, der heute am längsten dabei ist, aber selbst wenn man durch den Zeitfaktor dividiert, bleibt er ganz vorn. Lediglich der andere unbändige Kämpfer Marc Márquez hat den Fans ähnlich epische Duelle beschert.

Die MotoGP-Bikes waren durch ihre Kraft von Beginn an spektakulär. Zunächst durch die qualmenden Reifen am Kurvenausgang, dann, mit der Verbesserung der Reifen und der Fahrbarkeit, durch die ungeheuren Schräglagen sowie die zuvor für unmöglich gehaltenen Aktionen im Grenzbereich. So wurden auch die Kämpfe zwischen den Top-Piloten immer beeindruckender.

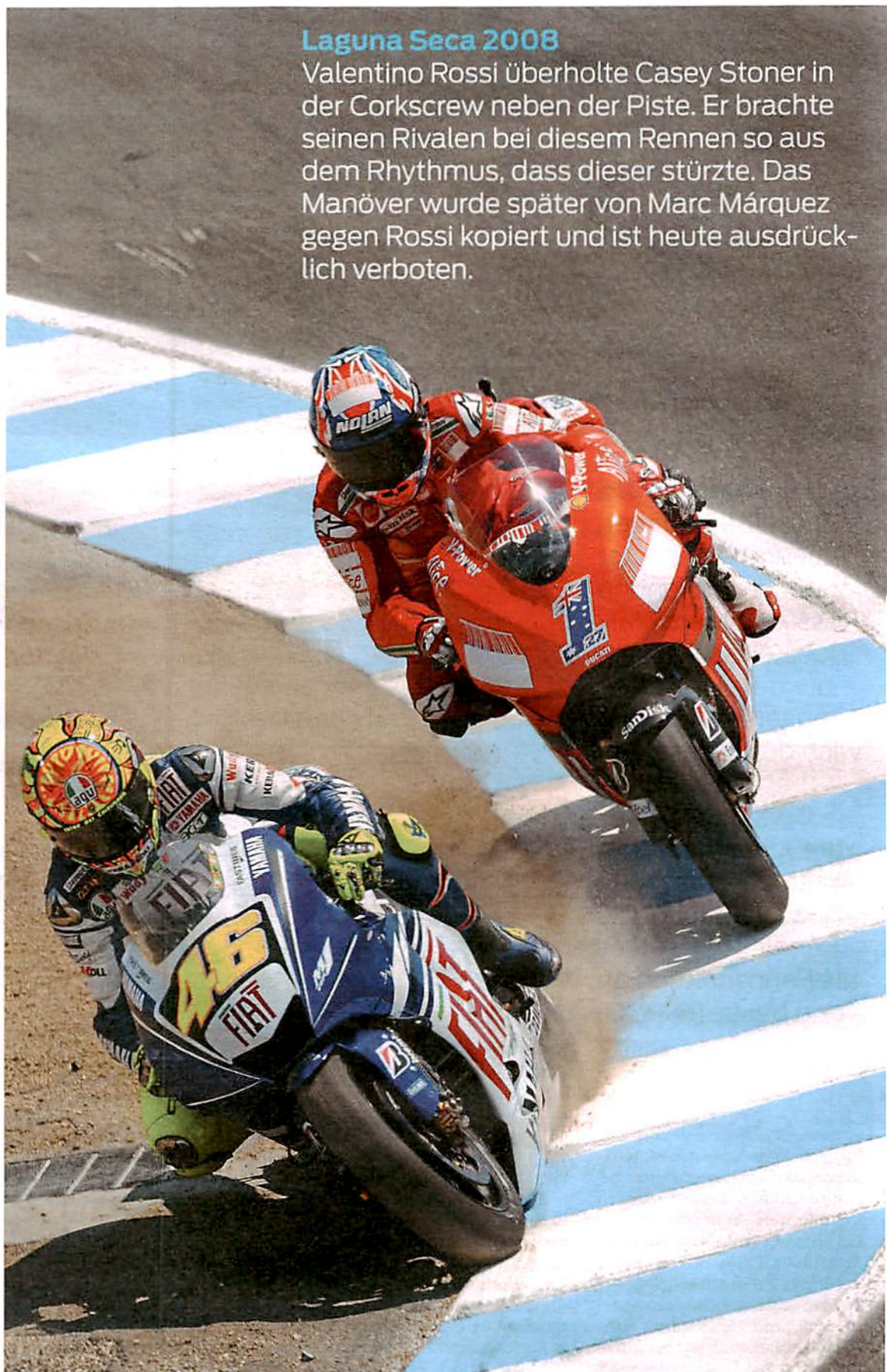
Bei Valentino Rossi war auch immer ein persönlicher Faktor dabei. Mit Max Biaggi kam es in Mugello 2001, noch bei den 500ern, auf dem Weg zum Siegerpodest gar zu Handgreiflichkeiten. Doch auch bei dem Nächsten, der Rossi nahe kam, wurde es persönlich. Sete Gibernau führte 2005 das Rennen von Jerez bis zur letzten Kurve an, und er glaubte, innen die Lücke eng genug zuzumachen, dass es keinen Weg an ihm vorbei gab. Doch Rossi bremste eigentlich zu spät, streckte reflexartig den inneren Fuß raus, um das schlingende Motorrad auszubalancieren und sich abzustützen, wenn es schiefehen sollte, und drückte sich innen rein. Er rammte die Honda des Spaniers und gewann. Danach war nicht nur eine Eiszeit zwischen dem Spanier und dem Italiener angebrochen, auch das herausgestreckte Bein beim Anbremsen wurde in das Standard-Repertoire der Straßen-Rennfahrer aufgenommen.

Márquez kopiert

Dasselbe Szenario ereignete sich an gleicher Stelle noch einmal 2013 zwischen Jorge Lorenzo und Marc Márquez, wenn es dabei auch nicht um den Sieg, sondern um den zweiten Platz hinter Dani Pedrosa ging. Marc Márquez, der in seiner Kindheit ein großer Fan von Valentino Rossi war und dessen Rennen genau studiert hatte,

Laguna Seca 2008

Valentino Rossi überholte Casey Stoner in der Corkscrew neben der Piste. Er brachte seinen Rivalen bei diesem Rennen so aus dem Rhythmus, dass dieser stürzte. Das Manöver wurde später von Marc Márquez gegen Rossi kopiert und ist heute ausdrücklich verboten.





Assen 2006

Colin Edwards fuhr seinem ersten MotoGP-Sieg entgegen, doch Nicky Hayden klebte an ihm dran. Beide fuhren zu schnell in die letzte Schikane, doch während Hayden durch das Kies entkam, stürzte Edwards auf den Curbs. Hayden gewann, für Edwards kam eine solche Chance nie wieder.

Assen 2015

Dieselbe Situation neun Jahre später zwischen Valentino Rossi und Marc Márquez: Rossi wartete nur darauf, dass er angerempelt wird, wich durch das Kiesbett aus und gewann. Márquez brauchte lange, um diese Überraschung zu verdauen. Die Rennleitung sah es als Rennsituation an und bestrafte Rossi nicht.



kopierte in seiner ersten MotoGP-Saison aber auch eine andere berühmte Aktion des neunfachen Weltmeisters. In der berühmten Corkscrew von Laguna Seca, wo Rossi 2008 Casey Stoner innen neben der Strecke überholt hatte, vollzog er das gleiche Manöver – diesmal mit Valentino Rossi selbst. Seither wird dort bei jedem Rennen in der Ausschreibung er-

wähnt, dass dieses Manöver mit einer Strafzeit belegt wird.

Das Original-Manöver entstand in einem Rennen, in dem Valentino Rossi in unglaublicher Manier vorgeführt hat, wie man einen schnelleren Gegner zermürben und besiegen kann, und er bewertet es heute als eine der größten kämpferischen Leistungen seiner Karriere. Stoner war im Qualify-

ing um 0,4, im Warm-up um 0,6 Sekunden schneller als Rossi, doch der Italiener hatte sich vorgenommen, sein Rennen zu stören, indem er dranbleibt und ihn so oft es geht überholt. Diese Taktik ging auf, Stoner geriet aus dem Rhythmus und kippte in der Zielkurve übers Vorderrad im Kies um, wodurch sich Rossi einen uneinholbaren Vorsprung ver-

schaftete und das Rennen gewann. Das Manöver in der Corkscrew war nicht nur völlig überraschend, es gehörte auch viel Mut dazu, weil man von der Kante dieser plötzlich abfallenden Kurve nicht sieht, wo man hinfährt. Seit Rossi gezeigt hat, wie es geht, gehört nicht mehr so viel dazu, aber weil es auch böse schiefehen kann, wurde Nachahmern heute

Barcelona 2014

Diesmal blieben die „großen Vier“ fast das ganze Rennen lang zusammen und wechselten ständig die Positionen. Marc Márquez gewann schließlich mit einer halben Sekunde Vorsprung vor Valentino Rossi, Dani Pedrosa und Jorge Lorenzo verloren ganz zum Rennende etwas den Anschluss.



Mugello 2016

Marc Márquez konnte den Beschleunigungsnachteil seiner Honda durch unglaubliche Manöver in den langen Wechselkurven immer wieder wettmachen. Er kam als Erster aus der Zielkurve, doch Jorge Lorenzo scherte aus dem Windschatten aus und überholte ihn auf dem Zielstrich. Márquez tröstete sich als Weltmeister.

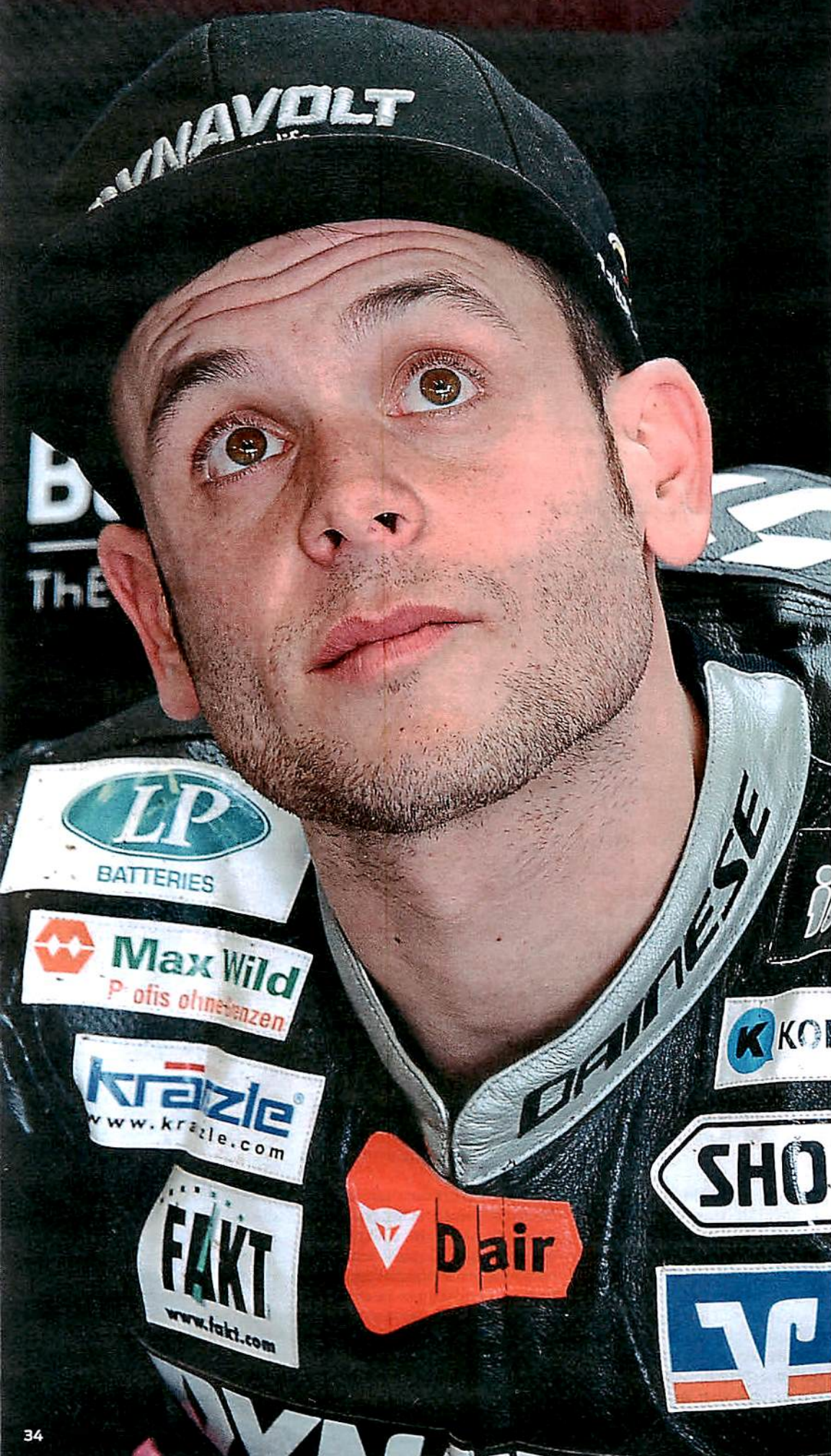
**SOLCHE KÄMPFE
UND DIE HEUTIGE
LEISTUNGSDICHTE
BRACHTEN DER
MOTOGP DEN RUF
ALS WELTBESTE
MEISTERSCHAFT.**

ein Riegel vorgeschoben.

Eine Meisterleistung der Überraschung war auch Rossis Sieg in Barcelona 2009 über Jorge Lorenzo. Über die gesamte Distanz lieferte er sich einen Schlagabtausch mit Jorge Lorenzo, dann drückte er sich zwischen den letzten beiden Rechtskurven innen rein, eine Meisterleistung der Balance

über zwei gebremste Räder. Eine Überraschung brachte der Großmeister auch 2015, als er in der berühmten Doppel-Schikane von Assen nur darauf wartete, dass Marc Márquez in der letzten Runde sich versucht innen reinzudrücken und ihm dabei einen Schubs gibt, in Motocross-Manier durch den Kies fuhr und gewann.

Solche Aktionen, aber auch die Aussicht darauf, dass bei den Rennen nicht nur zwei, sondern gleich vier Fahrer bis zum Ziel um den Sieg kämpfen, wie 2014 in Barcelona oder 2015 auf Phillip Island, haben dafür gesorgt, dass die MotoGP mittlerweile den Ruf der weltbesten Motorsport-Serie der Welt hat. Und die Fortsetzung folgt schon bald. ■



Ex-Moto3-Weltmeister Sandro Cortese hat ein katastrophales Jahr und eine Operation hinter sich, die seine Saisonvorbereitung verzögert hat. Im MSA-Interview sagt der 27-jährige Moto2-Pilot, warum er trotzdem viel von dieser Saison erwartet.

Von: **Imre Paulovits**

Wie fühlst du dich nach den ersten Vorsaisontests?

Sehr gut. Ich hatte ja im Dezember eine OP und bin jetzt fast so gut wie fit. Natürlich liegt noch eine Menge Arbeit vor uns. Speziell mit dem neuen Motorrad, aber wir sind nicht weit weg. Ich denke, wir brauchen jetzt noch genau die sechs restlichen Testtage, um für Doha gewappnet zu sein.

Fehlt dir etwas die Testzeit, weil du den ersten Test in Valencia verpasst hast?

Nein, überhaupt nicht. Es war natürlich sehr ärgerlich, dass ich nicht dort war, aber die Gesundheit geht nun einmal vor. Es hätte auch nichts gebracht, wenn ich es erzwungen hätte. Ich wollte hundert Prozent fit aufs Motorrad steigen, und das bin ich jetzt wieder.

Wieso hatte sich der Heilungsprozess von deiner Operation verzögert?

!

Sandro Cortese

Geburtstag: 6.1.1990
Geburtsort: Ochsenhausen
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
2005: 125GP, Honda (26.)
2006: 125GP, Honda (17.)
2007: 125GP, Aprilia (14.)
2008: 125GP, Aprilia (8.)
2009: 125GP, Derbi (6.)
2010: 125GP, Derbi (7.)
2011: 125GP, Aprilia (4.)
2012: Moto3, KTM (1.)
2013: Moto2, Kalex (10.)
2014: Moto2, Kalex (9.)
2015: Moto2, Kalex (11.)
2016: Moto2, Kalex (15.)

HOBBYS
Radfahren, Musik

„Ich will in diesem Jahr etwas wiedergutmachen“

Es hatte sich eigentlich nicht verzögert, ich hatte eigentlich gewusst, dass es so lange dauert, aber gehofft, dass es schneller geht. Aber es war ja auch nur ein Test, wo ich gefehlt habe, und ein Test reißt das Ganze nicht heraus. Die Außenbandverletzung, die ich mir 2014 am Sprunggelenk zugezogen hatte, hat sich über die Jahre verschlimmert, das Band war ziemlich zerfasert. Das hat man jetzt rekonstruiert, damit es keine Beschwerden gibt.

Wieweit hat die OP deine Saisonvorbereitung sonst beeinträchtigt?

Natürlich hat es meine Wintervorbereitung zurückgeworfen, denn ich war ja sieben Wochen am Stück nicht richtig trainieren. Ich hatte mit meinem Arzt gesprochen, und da war klar, dass ich zunächst etwas verliere, aber hintenheraus umso unbehinderter trainieren kann. Ich habe dann intensiv mit Rennradfahren und Schwimmen trainiert, um die Beinmuskulatur nach den sieben Wochen, die ich auf Krücken laufen musste, wieder zu stärken. Ich fühle mich viel besser als Ende letzten Jahres – und das ist eigentlich das Wichtige.

Kannst du den Trainingsausfall bis zum Saisonstart aufholen?

Ich bin gut dabei, das ist gar keine Frage, um das ich mir Gedanken machen muss. Ich war jetzt in Italien beim Radfahren, werde nach dem IRTA-Test in Spanien bleiben und dort trainieren. Ich werde jeden Tag wirklich ausnutzen. Ich fühle mich so weit sehr wohl.

Wie fühlt sich die Suter für dich im Vergleich zur Kalex an?

Es ist ein komplett anderes Motorrad, für mich nicht vergleichbar. Es ist ein so krasser Unterschied, den ich mir so nie gedacht hätte. Aber es ist sehr positiv, ich bereue es keine Minute, dass wir den Schritt gewagt haben. Das Team hat die Entscheidung wohlüberlegt getroffen. Natürlich stehen wir noch am Anfang und es

hat uns noch etwas gefehlt zur Spitze, aber wir haben noch genügend Testtage zur Verfügung, um in Doha bereit zu sein.

Hast du schon Stärken finden können, die euch einen Vorteil gegenüber der Kalex-Konkurrenz bringen könnten?

Das ist noch zu früh, um das klar sagen zu können. Wir sind ja noch im Testmodus. Aber ich bin voll davon überzeugt, dass wir uns einen Vorteil erarbeiten können. Jetzt müssen wir den Testprozess erst einmal zu Ende führen. Als Nächstes arbeiten wir an der Renndistanz, und die Stärken werden sich in den nächsten Testtagen herauskristallisieren.

»ICH BEREUE ES KEINE MINUTE, DASS WIR DEN SCHRITT ZU SUTER GEWAGT HABEN.«

Sandro Cortese

Wie verliefen die Tests bislang für dich?

Der erste Testtag in Jerez war sehr positiv für mich. Wir haben sehr viel ausprobiert, unter anderem eine neue Gabel von Öhlins, haben uns damit auch in die richtige Richtung bewegt. Am Morgen war das Wetter noch perfekt, gegen Mittag fast zu windig. Als es sich dann wieder normalisiert hat, haben wir das Motorrad auf die Einstellung vom Morgen zurückgebaut. Ich bin dann aber leider im vierten Gang, also bei hohem Speed, in einer sehr schnellen Kurve zu Sturz gekommen. Glücklicherweise ist außer ein paar blauer Flecken nichts Schlimmeres passiert. Den zweiten Testtag konnten wir dann leider nicht nutzen, weil es geregnet hat.

Wieweit kannst du bei der Entwicklung mit Marcel Schrötter zusammenarbeiten?



Sandro Cortese auf der Suter: „Bislang erst im Testmodus“

Das ist sehr schwierig, wir haben komplett andere Fahrstile. Marcel hat auch abstimmungstechnisch etwas völlig anderes, als was ich fahre.

Wie kommst du mit Marcel als neuem Teamkollegen aus?

Er ist ein sehr netter Kerl, ich kenne ihn ja schon seit vielen Jahren, noch aus Pocket-Bike-Zeiten. Wir kommen beide aus der Region und sind uns ähnlich, das passt sehr gut. So haben wir im Team nicht die geringsten Probleme.

Was ist dein Fahrplan bis Saisonbeginn?

Ich bin ab Dienstag dieser Woche bis zum WM-Auftakt in Doha gar nicht mehr zu Hause. Um mich konditionell vorzubereiten, bleibe ich nach den IRTA-Tests in Spanien und werde die Zeit maximal ausschöpfen. Ich werde dann von Spanien direkt zum letzten Test und dann zum Saisonauftakt nach Doha fliegen.

Wo siehst du dich in dieser Saison im Moto2-Feld?

Das ist schwierig. Nach der katastrophalen Saison des letzten Jahres denke ich, kann es nicht schlimmer werden. Das ganze letzte Jahr war ein ganz herber Rückschlag für mich, es war sehr enttäuschend. Darum freue ich mich, dass es jetzt bald wieder losgeht und ich das wiedergutmachen kann.

Was hast du dir zum Ziel gesetzt?

Ich habe mir keine konkreten Ziele gesetzt und will auch keine Prognosen machen für dieses Jahr. Ich will einfach wieder Spaß am Motorradfahren haben, die Zeit auf dem Motorrad genießen – und dann kommen auch die Erfolge.

Wie gefällt dir die Suter in euren Teamfarben?

Super, wirklich schön. Es ist ein ziemlich ähnliches Design wie in den Jahren zuvor, aber das neue Motorrad sieht damit wirklich cool aus. ■

Moto2

Immer größer, immer besser

Der Aufwand wird immer größer, die Show immer besser. Das Dynavolt-Intact-GP-Team hat in Memmingen seine Moto2-Crew für 2017 offiziell vorgestellt. Fahrer: Sandro Cortese und Marcel Schrötter.

Von: **Anke Wiczorek**

Irgendwie schien der Weg ins Beschauliche niemandem zu weit zu sein, denn alle waren gekommen: Rennsportlegenden wie Toni Mang, Ralf Waldmann, Adi Stadler. Rund 500 Gäste drängten sich um und ans Büfett von Teaminhaber Stefan Keckeisen, der traditionell in seine riesige Lagerhalle zwischen die haushohen Regale voll mit Batte-

rien eingeladen hatte. Durch den Abend führte am Mikrophon kein Geringerer als Ex-GP-Fahrer Alex Hofmann, der von TV-Kommentator Edgar Mielke unterstützt wurde. Sattelfest am Mikro zeigte sich auch Intact-GP-Neuzugang Marcel Schrötter, obwohl er von der Teampräsentation überwältigt war. „Ich kann gar nicht glauben, was alles auf die Beine gestellt wurde.“ Es war Schrötters erste Teamvorstellung überhaupt, seit er in der WM fährt. Das ist seit 2010. Schrötter ist nach langen Jahren endlich in jenem Team angekommen, in das er immer wollte. Dabei sind die Erwartungen an den WM-14. von 2016 im rein deutschen Team gestiegen. Doch der Bayer glaubt, dass sich der Umstieg von Chassis-Hersteller Kalex zu Suter weiterhin positiv auswirkt. „Wir kommen bei jedem Test voran.“

Emilio Alzamora, 125-ccm-Weltmeister von 1999 und heute Manager von MotoGP-Star Marc Márquez, handelt das Team bereits in den Top 5 der Moto2-WM. Sandro Cortese muss sich beweisen. Der Moto3-Weltmeister von

2012 fährt seine fünfte Saison bei Dynavolt Intact GP, aber den alten Erfolgen hinterher. Als Jonas Folger letztes Jahr ins Team kam, stellte er Cortese in den Schatten und wurde WM-Siebter. Cortese beendete die Saison auf P15. ■



Intact GP 2017: Bekannte Farben, neuer Fahrer und neue Motorradmarke

MotoGP

Alles so schön bunt hier



Aprilia: Designer Aldo Drudi hob die Nationalfarben hervor

Die letzte Woche war das der Teampräsentationen: Aprilia, Estrella-Galicia-Marc-VDS und Pramac zeigten ihren 2017er-Auftritt. Erfrischend neue Farben gibt es besonders bei Aprilia.

Von: **Imre Paulovits**

Das Aprilia-Werksteam von Fausto Gresini hat für 2017 nicht nur beide Fahrer ausgewechselt und fährt statt mit Stefan Bradl und Álvaro Bautista mit Aleix Espargaró und Sam Lowes, auch die Farben der RS-GP unterscheiden sich deutlich von denen des letzten Jahres. Neben den italienischen Nationalfarben Rot-Weiß-Grün prägt das Blau des neuen Hauptsponsors Now TV das Erscheinungsbild der MotoGP-Aprilia. Das Design wurde von Aldo Drudi entworfen und soll die rein italienische Komponente des Projekts

herausheben. Projektleiter Romano Albersiano zeigte sich voller Optimismus: „Wir haben uns während der Tests stark verbessert, warum sollten wir dies nicht auch während der Saison tun?“

Starke Satellitenteams

Bei der Pramac-Teamvorstellung zeigte Teameigner Paolo Campinoti ein Bilderband, das die 15 MotoGP-Jahre seines Teams von den Anfängen mit Tetsuya Harada, Max Biaggi und Alex Barros bis heute zeigt. Mit der Ducati Desmosedici GP17 für Danilo Petrucci erhofft sich Pramac für diese Saison einiges.

Bei Estrella-Galicia-Marc-VDS gab es nicht nur eine gewaltige Show mit sechs Fahrern aus der MotoGP, der Moto2 und der Moto3, das Team hat mit Jack Miller hohe Ziele, in der Moto2 wollen sie um den Titel kämpfen. Bei ihrer Präsentation hoben sie heraus, dass sie als einziges Team die Struktur haben, Fahrer vom Kindesalter bis in die MotoGP aufzubauen und zu begleiten. ■

Totaler Neuanfang

Nach einem schwierigen Jahr inklusive eines Eigentümerwechsels fährt das Saxoprint-Peugeot-Team in diesem Jahr mit zwei neuen Fahrern.

Von: **Imre Paulovits**

Das Team, das seit letztem Sommer dem Transportunternehmer Ingo Prüstel gehört, hat nun den offiziellen Namen „Peugeot Motocycles Saxoprint“, und die beiden neuen Fahrer sind der 23-jährige Tscheche Jakub Kornfeil und der 16-jährige Finne Patrik Pulkkinen.

Hauptsponsor Saxoprint lud zur Vorstellung des Teams in die schöne Altstadt von Dresden, wo die beiden Piloten, die bereits im

Februar bei den privaten Tests in Valencia gefahren sind, bei schönstem Sonnenschein mit ihren Motorrädern um die Wette strahlten.

Neben dem Fahrerduo standen Teambesitzer Ingo Prüstel, Geschäftsführer Florian Prüstel und Team-Manager Terrell Thien Rede und Antwort. Mit Blick auf die positiv verlaufenen ersten Tests ist das Team zuversichtlich, in dieser Saison konstant gute Platzierungen einfahren zu können. Dabei soll vor allem der Tscheche Jakub Kornfeil als erfahrenster Moto3-Pilot für Top-Ten-Ergebnisse sorgen.

Rookie Freddie Heinrich

PrüstelGP präsentierte außerdem ein junges Gesicht, das das Team im Rahmen seiner Nachwuchsförderung unter seine Fittiche genommen hat: Der 12-jährige



Patrik Pulkkinen und Jakub Kornfeil

Youngster Freddie Heinrich, der in der kommenden Saison in der Moto4-Kategorie im Rahmen der spanischen Meisterschaft antritt, wird zukünftig vom sächsischen Rennstall unterstützt. ■

Moto2

Lohnender zweiter Jerez-Test für Kiefer

Dass sie in Jerez geblieben sind, sollte sich für das Kiefer Racing Team auszahlen. Dominique Aegerter und Danny Kent konnten zwei Tage bei besten Bedingungen testen.

Von: **Imre Paulovits**

Der 26-jährige Berner Dominique Aegerter erwies sich wieder als Arbeitstier. Er legte an den beiden Tagen insgesamt 164 Runden zurück. Danny Kent, Moto3™ World Champion 2015, nutzte diese Gelegenheit mitunter auch, um die neue Technik-Crew an seiner Seite besser kennenzulernen. Der 23-Jährige überzeugte mit hohem Speed und Konstanz über längere Distanzen.

„Wir konnten die Zeit diesmal optimal nutzen“, freute sich Dominique Aegerter. „Am zweiten

Vormittag haben wir allerdings ziemlich viele verschiedene Dinge am Motorrad ausprobiert, die sich letztendlich als Rückschritt herausstellten. Doch nachdem wir auf den vorherigen Stand zurückgegangen sind, konnten wir wieder produktiv arbeiten. Unsere Pace war erneut sehr stark.“ Aegerter musste aber feststellen, dass er auch noch an sich selbst

arbeiten muss: „Bis zum Saisonauftakt Ende März will ich noch zwei, drei Kilo abnehmen, um in etwa das gleiche Gewicht auf die Waage zu bringen wie Danny.“

Dieser fuhr an den zwei Tagen 110 Runden und zeigte sich sehr angriffslustig. „Wenn das erste Rennen in Katar schon morgen stattfinden würde, wären wir auf jeden Fall gut gerüstet.“ ■



Danny Kent: Weitere 110 Runden mit der Suter in den neuen Farben in Jerez

MOTOGP: MARC MÁRQUEZ

Letzte Woche feierte im alten Filmtheater von Barcelona ein Dokumentarfilm über den jüngsten fünffachen Weltmeister der Geschichte seine Premiere. Unter dem Titel „From Cervera to Tokyo“ zeigt er die Saison 2016 und den Weg zum MotoGP-Titel. „Es war die Idee der Dorna, und sie haben wirklich viel Arbeit hineingesteckt. Es ist dann schon ein unglaubliches Gefühl, das Resultat in 4K auf der Kinoleinwand zu sehen“, freute sich Márquez. Der Spanier gab zu, wegen seiner beim Teststurz in Jerez ausgerekten Schulter beim Test in Katar vielleicht nicht hundertprozentig fit zu sein.

MOTOGP: HÉCTOR BARBERÁ

Der Avintia-Ducati-Pilot hat sich letzten Mittwoch beim Training mit dem Minibike auf der Gokartbahn auf dem Gelände der GP-Strecke von Valencia das linke Schlüsselbein gebrochen. Er fuhr umgehend nach Barcelona, wo ihm Dr. Xavier Mir am Donnerstag in einer andert-halbstündigen Operation eine Platte einsetzte. „Es war keine einfache Operation, weil das Schlüsselbein von früheren Verletzungen schon arg beschädigt war“, verriet Barberá. Bei der Teampräsentation am Montag in Andorra bestätigte Barberá, was alle schon geahnt hatten: Er wird in dieser Woche beim Katar-Test nicht dabei sein, will aber beim WM-Auftakt am 26. März fahren.

MOTO3: BRITISH TALENT TEAM

Ganz in Weiß mit dem Britischen Löwen auf der Verkleidungsseite präsentierte sich das neue British Talent Team, das dieses Jahr mit John McPhee in der Moto3-WM antreten wird. Gleichzeitig wurde auch der British Talent Cup vorgestellt, bei dem kein Geringerer als Ex-MotoGP-Pilot Jeremy McWilliams der Fahrercoach sein wird.

Superbike-WM

Das Hoffen auf Besserung

Stefan Bradl und Markus Reiterberger haben sich unterschiedlich auf das zweite Renn-Wochenende der Superbike-WM vorbereitet. Aber beide wollen besser abschneiden als beim Auftakt.

Von: Imre Paulovits

Stefan Bradl ist nach dem WM-Auftakt in Australien heimgefliegen und hat sein Training fortgesetzt. Währenddessen arbeiteten die Techniker von Ten Kate und von Cosworth an der Leistungsentfaltung der neuen Fireblade. „Ich denke, es wird ein neues Elektronik-Update von Cosworth für Buriram geben, auch wird wahrscheinlich eine Überarbeitung von Auspuff und Ansaugstutzen kommen“, so Bradl. „Aber wie weit Ten Kate und Cosworth dabei gekommen sind, werde auch ich erst in Thailand erfahren.“ Am Dienstag flog er nach Thailand, wo noch ein Event mit Honda in Bangkok auf dem Programm steht, bevor Bradl gemeinsam mit dem Team zur Rennstrecke weiterreist.



Stefan Bradl: „Das Team wird neue Updates für Elektronik, Auspuff und Ansaugstutzen bringen.“

Markus Reiterberger flog von Australien direkt nach Thailand, wo er auf der Insel Ko Tao einen Taucherlehrgang belegt hat. „Diesen Open-Water-Kurs habe ich von Dienstag bis Samstag letzter Woche durchgezogen, das war wirklich sehr spannend und entspannend“, erzählte Reiterberger. „Danach bin ich nach Bangkok geflogen und habe mir die Stadt angesehen.“ Am Dienstag traf sein Team in Thailand

ein, am Mittwoch werden sie gemeinsam nach Buriram fliegen.

Zur Form finden

Nun gilt es für die beiden Deutschen, nach den Problemen der Vorsaison und des ersten Rennwochenendes den Anschluss an die WM-Spitze herzustellen. Stefan Bradl hofft, dass das nächste Update die Richtung dahin zeigt.

Markus Reiterberger hatte im Vorjahr ein richtig starkes Wo-

chenende in der kraftzehrenden Hitze von Thailand: Er wurde im ersten Rennen Fünfter, im zweiten Siebter, was sich als die höchste Ausbeute aller Rennen in der letzten Saison erweisen sollte. Jetzt gilt es für das Team, das aktuelle Material so gut abzustimmen, dass der Deutsche die Balance seines letztjährigen Bikes findet, das noch vom Team von Werner Daemen aufgebaut worden war. ■

Supersport-WM

Warokorn auf Werks-Kawa

Thitipong Warokorn wird bei seinem Heimrennen in Buriram die verwaiste Kawasaki von Weltmeister Kenan Sofuoglu fahren.

Von: Imre Paulovits

Zunächst hieß es, das Pucetti-Team würde keinen Ersatzfahrer auf das Motorrad von Weltmeister Kenan Sofuoglu setzen, der vor dem WM-Auftakt in Australien wegen der Verschiebung der Bruchstelle an seinem rechten Daumen das Handtuch werfen musste. Nun

wird das Bike in Thailand aber doch eingesetzt – und zwar von Ex-Moto2-Pilot Thitipong Warokorn.

Der 28-Jährige, der 2013 bis 2015 in der Moto2-WM gefahren ist, fährt dieses Jahr für Kawasaki in der heimischen Superbike-Meisterschaft, und sein Arbeitgeber hat sich dafür eingesetzt, dass er vor heimischem Publikum mit einem konkurrenzfähigen Motorrad fahren kann. „Dieser Supersport-WM-Einsatz in Buriram wird mein erster auf Kawasaki sein, denn noch hat unsere Superbike-Meisterschaft nicht begonnen“, verrät Warokorn. Ich kenne die Strecke gut

und hoffe, dass ich den Fans ein gutes Rennen zeigen kann.“

Cluzel will fahren

Nach dem Crash von Jules Cluzel und Federico Caricasulo in der letzten Runde des Supersport-WM-Rennens in Phillip Island wurde der bemitleidenswerte Franzose ins Krankenhaus von Melbourne geflogen. Obwohl die Ärzte einen Riss im Kreuzbein diagnostiziert hatten, verließ Cluzel nach einem Tag das Krankenhaus wieder und ist gleich nach Thailand weitergefliegen, um sich zu erholen. Nun hofft Cluzel, dass er am Wochenende in Buriram fahren kann. ■



Thitipong Warokorn wird in Buriram Sofuoglus Kawasaki ZX-6R fahren

Raschle hält durch

Roman Raschle, Strippenzieher und Chefmechaniker Kawasaki Schnock Team Motorex, wollte es nicht an die Öffentlichkeit bringen, doch jetzt, wo es erste Entwarnungen gibt, spricht er erstmals. Der Schweizer ist beim Ski-sport schwer verunglückt.

Von: **Anke Wieczorek**

Es passierte am 26. Januar im österreichischen Hochgurgl auf der Lieblingspiste von Roman Raschle. Bei der Abfahrt kam dem Schweizer an einer der nur wenigen unübersichtlichen Stellen im Gebiet ein Ski-Doo entgegen. Die Wege kreuzten sich, Raschle geriet mit

beiden Beinen in das Fahrzeug und wurde auch am Kopf verletzt. Nach der Erstversorgung erfolgte der Hubschrauber-Transport nach Innsbruck. Während einer siebenstündigen Operation wurden sein linker gebrochener Oberschenkel und sein zertrümmerter Unterschenkel sowie sein völlig zerrissenes rechtes Knie erstmals gerichtet. Raschle, der zuvor kurz bei Bewusstsein war und die Diskussion der Ärzte mitbekommen hatte, stellte nach dem Aufwachen erleichtert fest, dass beide Beine noch dran waren und in die gleiche Richtung standen. Nachdem der 37-Jährige wegen Überbelegung eine Nacht im Krankbett auf dem Flur verbracht hatte, wurde er in die Schweiz nach St. Gallen transportiert. Im Moment ist er in der Reha. Raschle glaubt dennoch, in der Rennsaison zur Verfügung zu



Zäher Hund: Roman Raschle

stehen. „Zumindest falle ich nicht komplett aus. In der 600er-Klasse haben wir einen guten Plan mit Jonas Geitner. Eventuell kommt in der neuen Stocksport 300 ein junger Schweizer hinzu. Für die IDM Superbike will Kawasaki Deutschland einen Erfolgsfahrer aufreiben.“ ■

IDM Superbike 1000

Yamaha: Aus der Kiste raus rennfertig

Daniel Kartheininger hat getestet. Schon die Standard-Version der R1M versetzte den von Kawasaki zu Yamaha gewechselten Allgäuer in Begeisterung.

Von: **Anke Wieczorek**

In Jerez gab der 24-Jährige sein Debüt auf der R1 seines Teamchefs Andreas Gerlich, für den Kartheininger unter der Bewerbung von BCC Heilbronn in der IDM Superbike 1000 antritt. „Wir hatten zu dem Zeitpunkt noch kein Reglement und deshalb nur Verkleidung und Auspuff gewechselt. Aber die R1M hat sich quasi aus der Kiste heraus wie ein Rennmotorrad angefühlt. Es war echt beeindruckend.“ Kartheininger blieb eigenen Aussagen nach nur zehn Sekunden unter dem 2015 von Jorge Lorenzo in der MotoGP auf Yamaha auf-



Schon von der Standard-Yamaha begeistert: Daniel Kartheininger

gestellten Rundenrekord von 1:38:735 min. „Ich bin damit zufrieden.“ Ziel des IDM-Superstock-1000-Neunten von 2016 ist es, in Zukunft an den Superbike-Werks-Yamahas dranzubleiben. „Das Team hat zwar mehr Erfahrung und Geld, aber es muss sich auch erst auf das neue Reglement einschließen. Wenigstens ein bisschen ärgern möchte ich sie. Mar-

vin Fritz hat das schließlich auch geschafft.“ Nachdem Kartheininger im Jahr 2015 aus wirtschaftlichen Gründen pausiert hatte, gibt es keine Ausreden mehr. Der Anschluss nach vorn wurde 2016 wiederhergestellt. Am 23. März fliegt er vom Heimatflughafen Memmingen nach Alicante, um in Cartagena zu trainieren. ■

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Yamaha tut alles, um den Anschluss an die Superbike-WM-Spitze zu schaffen. Alex Lowes und Neuzugang Michael van der Mark sind für Buriram auch zuversichtlich. „Das Team hat im Winter einen Superjob gemacht, ich war auf Phillip Island schon nah dran“, sagt Lowes. „Mein Ziel in Thailand ist, gleich hinter den Kawasakis zu sein.“ „Ich denke, wir haben zum Schluss gefunden, wonach ich gesucht habe“, ist sich auch Van der Mark sicher.

MOTOGP ROOKIES CUP

Das Dynavolt Intact GP Team mit Sandro Cortese und Marcel Schrötter gab bei der Teampräsentation in Memmingen den Startschuss für ein neues Nachwuchs-Projekt. Im Red Bull Rookies Cup wird Matthias Meggle unterstützt. Im ADAC Northern Europe Cup, in dem auch der deutsche Moto3-Titel ausgetragen wird, gibt es eine Kooperation mit dem RAS Intact GP-Team. RAS steht für Racing Academy Sachsen. Es handelt sich hierbei um eine Talentschmiede direkt am Sachsenring unter der Leitung von Ex-Rennfahrer Dirk Reißmann. Marvin Siebdrath (13) wird sogar der jüngste Fahrer im Cup überhaupt sein. Boxennachbar ist Paul Fröde (14). Laut Reißmann herrscht in Sachsen ein großes Fahrerpotenzial, aber es mangle an der Logistik. Man hoffe, jetzt eine gute Plattform für die Nachwuchsförderung aufbauen zu können.

IDM SUPERBIKE 1000

Die Lederkombi des zweifachen Deutschen Meisters Luca Grünwald (125 ccm, Moto3) ist jetzt im Museum. Die Bekleidung des 21-Jährigen ist Bestandteil der Race-BikeCollection im Technik Museum Speyer. Dort finden auch Exponate junger, noch aktiver Fahrer Platz. Über 300 ausgewählte Ausstellungsstücke rund um den Motorsport sind derzeit zu sehen.



Jeremy Seewer (#91) und Julien Lieber fanden eine Spur durchs Chaos

Chaos in Indonesien

Jeremy Seewer hat es endlich geschafft! MX2-WM-Lauf- und Tagessieg für den Schweizer beim Chaos-Grand-Prix in Indonesien.

Von: **Alex Hodgkinson**

Trotz des massiven Einsatzes der lokalen Behörden erlebte der erste MXGP in Indonesien seit 20 Jahren einen schwierigen Estand. Eigentlich war der Aufbau einer komplett neuen Strecke während der Monsunsaison von Anfang an ein problematisches Unterfangen. Vor allem die am tiefsten gelegenen Streckenteile mit den üblichen hohen Sprüngen waren kompliziert, nachdem der Regen die Erde aufgeweicht hatte.

Das Samstags-WM-Programm war schon vormittags ersatzlos gestrichen worden, und das sonst bedeutungslose freie Training galt als Basis für die Startaufstellung. „Sowas kann man nicht machen“, schimpfte Tim Gajser, nachdem seine drei Besichtigungs-

runden dem MXGP-Weltmeister nur Startplatz 14 brachten. Max Nagl und Clement Desalle waren ähnlich betroffen. Aber am härtesten traf es den MX2-WM-Dritten Julien Lieber: „Ich habe auf das Training verzichtet, um das Material vor dem Quali-Rennen zu schonen.“

Auf der Pole in den beiden Klassen standen überraschend Shaun Simpson (MXGP) und Brian Bogers (MX2). Der Grad der Zerstörung der Strecke war deutlich an den Rundenzeiten zu erkennen, als der Niederländer in seiner ersten MX2-Runde des Tages 23 Sekunden schneller als die Bestzeit in der Königsklasse war.

Ein Fass ohne Boden

Jake Nicholls erklärte: „Die Rillen am Absprung der großen Sprungschancen waren das Problem. Da der Unterboden ebenfalls aus frischer Erde bestand, wurden die Rillen immer tiefer. Es war ein Fass ohne Boden.“

Während einige Teamchefs und Fahrer die Verhältnisse als „WM-unwürdig“ beschimpften, blieben andere nach der Entscheidung des Event-Manage-

ments (FIM und Youthstream) zur Aussetzung des Qualifikationsprogramms realistisch.

Steve Dixon, selbst Promotor in England, zeigte sich enttäuscht: „Wir sollten an die Fans denken. Die Begeisterung der Indonesier ist erstaunlich. Selbst im Supermarkt wird man zu gemeinsamen Selfies gebeten.“ HRC-Generallmanager Roger Harvey: „Wir sind hier aus einem einfachen Grund: Allein Honda verkauft fast fünf Millionen Zweiräder in diesem Land, und das sollten wir nicht vergessen.“

Suzuki-Boss Stefan Everts stimmte Harvey zu, aber mit einer Einschränkung: „Die Bikes sind schon angeschlagen, und wir müssen das gleiche Material noch in Argentinien und Mexiko einsetzen.“

Trotz Wetterumschwung mit gefühlter Temperatur von 40 Grad schon um 8 Uhr morgens blieb Youthstream stur bei seinem minimalistischen Plan, um die Strecke zu schonen, doch das Rennen wurde zur Lotterie. Max Nagl: „Es ist egal, wo man fährt. Ich habe immer wieder neue Spuren im Warm-up probiert,

und die Fußrasten blieben immer wieder hängen.“

„Man kann nur Erster im Ziel sein, wenn man zuerst ins Ziel kommt“, das war das Motto von Jeremy Seewer an diesem Tag. „Die Strecke war ungeheuer schwierig, und die Jungs haben viel zu viel riskiert. Thomas Olsen hat mich im ersten Lauf überholt, als würde ich stehen. Eine Runde später lag er am Boden.“ Pauls Jonass, Davy Pootjes, Benoit Paturel, Julien Lieber, Brian Bogers und Adam Sterry waren ebenfalls schneller als der

! Durch den heftigen Monsunregen bei der GP-Premiere in Pangkal Pinang entkamen nicht die Besten dem Schlamm, sondern die Fahrer, die ein Glückslos zogen.



Van Horebeek kopfüber im Schlamm, Jasikonis sucht den Notausgang



Mit Glück durch das Chaos: MXGP-Sieger Shaun Simpson vor Coldenhoff

Suzuki-Leader, aber jeder blieb irgendwann im Schlamm stecken.

Die Rückkehr des Monsunregens vor Lauf 2 spielte Samuele Bernardini in die Hände. Der Italiener, der normalerweise bei jedem Wetter stürzen kann, grinste: „Ich liebe Schlamm.“ Tatsächlich blieb er im Sattel und gewann 1,5 Minuten vor Seewer. Neuer WM-Leader ist der deutschsprachige Belgier Julien Lieber, der in Asien viermal auf Platz 3 ins Ziel gefahren ist. Nach dem ersten MX2-Lauf waren die

Schlammmassen am schwierigsten Streckenabschnitt entfernt worden, aber es dauerte nur sechs Runden, bis das erste prominente MXGP-Opfer gefunden war.

„Es war klar, dass die Rillen bald wieder da sind,“ stöhnte Nagl, „und es hat ausgerechnet mich als Ersten getroffen. Ich kämpfte um Platz 9 mit Tixier, und wir fuhren die gleiche Spur. Er kam durch, und ich blieb stecken.“ Romain Febvre und Jeffrey Herlings waren weitere Stars, deren Motorräder versack-

ten. Nur Shaun Simpson, Glenn Coldenhoff und Clément Desalle schienen der Aufgabe gewachsen. Und der Schotte, schon oft Sieger unter schwierigen Bedingungen, war mit Abstand der Schnellste: „Ich wusste schon in der ersten Runde, als ich auf Platz 4 fuhr, dass das Rennen mir gehört.“ Trotzdem gab es zwei Schrecksekunden. Einmal, als er Wilvo-Teamkollege Arnaud Tonus überrundete, und ein weiterer Fahrer gleich vor seiner Nase stürzte. Und in der letzten Runde,

als die Strecke durch gestürzte Piloten fast komplett blockiert war: „Ich bin kurz stehen geblieben, aber ich ließ mir diesen Sieg nicht mehr nehmen.“

Nachdem der zweite MX2-Lauf vorzeitig beendet wurde, hat man den zweiten MXGP-Lauf gleich gestrichen. Am Sonntagabend waren die Techniker voll mit dem Instandsetzen der Motorräder beschäftigt: „Nicht einmal schmutzige Schuhe sind in Argentinien zugelassen, geschweige denn verdreckte Bikes!“

MOTOCROSS-GP INDONESIEN / MXGP

Pangkal Pinang (RI): 5. März; 2. WM-Lauf; Wetter: gewittrig/29 Grad. 1. Lauf: 27 Fahrer gestartet, 27 gewertet; 15 Runden à 1,600 km (= 24,000 km)

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|-------------------------|-----------|------|--------------------------------|
| 1. Shaun Simpson (GB) | Yamaha | 15 | 36:06,712 min = 39,876 km/h |
| 2. Glen Coldenhoff (NL) | KTM | 15 | + 7,725 sec |
| 3. Clément Desalle (B) | Kawasaki | 15 | + 12,502 sec |
| 4. Antonio Cairoli (I) | KTM | 15 | + 39,427 sec |
| 5. Rui Gonçalves (P) | Husqvarna | 15 | + 43,580 sec |
| 6. Kevin Strijbos (B) | Suzuki | 15 | + 46,099 sec |
| 7. Tim Gajser (SLO) | Honda | 15 | + 56,972 sec |
| 8. Tanel Leok (EST) | Husqvarna | 15 | + 1:06,817 min |
| 15. Arnaud Tonus (CH) | Yamaha | 14 | + 1 Runde |
| 26. Max Nagl (D) | Husqvarna | 6 | + 9 Runden |



MOTOCROSS-GP INDONESIEN / MX2

Pangkal Pinang (RI): 5. März; 2. WM-Lauf; Wetter: gewittrig/29 Grad. 1. Lauf: 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet; 15 Runden à 1,600 km (= 24,000 km)

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|------------------------------|-----------|------|--------------------------------|
| 1. Jeremy Seewer (CH) | Suzuki | 15 | 35:29,684 min = 40,569 km/h |
| 2. Davy Pootjes (NL) | KTM | 15 | + 7,978 sec |
| 3. Julien Lieber (B) | KTM | 15 | + 29,340 sec |
| 4. Brent Van Doninck (B) | Yamaha | 15 | + 40,388 sec |
| 5. Benoit Paturel (F) | Yamaha | 15 | + 54,286 sec |
| 6. Thomas Kjer Olsen (DK) | Husqvarna | 15 | + 1:29,332 min |
| 7. Caleb Ward (AUS) | Husqvarna | 15 | + 1:31,598 min |
| 8. Samuele Bernardini (I) | TM | 15 | + 1:38,994 min |
| 9. Ben Watson (GB) | KTM | 15 | + 1:44,642 min |
| 10. Vsevolod Brylyakov (RUS) | Kawasaki | 15 | + 1:47,662 min |

MOTOCROSS-GP INDONESIEN / MX2

2. Lauf: 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet; 9 Runden à 1,600 km (= 14,400 km)

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|-----------------------------|-----------|------|--------------------------------|
| 1. Samuele Bernardini (I) | TM | 9 | 18:54,086 min = 45,711 km/h |
| 2. Jeremy Seewer (CH) | Suzuki | 9 | + 1:33,611 min |
| 3. Brian Bogers (NL) | KTM | 9 | + 1:42,450 min |
| 4. Julien Lieber (B) | KTM | 9 | + 1:49,067 min |
| 5. Thomas Kjer Olsen (DK) | Husqvarna | 9 | + 1:57,128 min |
| 6. Adam Sterry (GB) | Kawasaki | 9 | + 2:30,596 min |
| 7. Ben Watson (GB) | KTM | 9 | + 2:33,930 min |
| 8. Thomas Covington (GB) | Husqvarna | 9 | + 2:41,401 min |
| 9. Freek van der Vliet (NL) | KTM | 9 | + 4:49,844 min |
| 10. Benoit Paturel (F) | Yamaha | 9 | + 1 Runde |

WM-STAND FAHRER

| | | |
|-----|------------------------|-----------|
| 1. | Tony Cairoli (I) | 68 Punkte |
| 2. | Clément Desalle (B) | 60 |
| 3. | Tim Gajser (SLO) | 56 |
| 4. | Evgeny Bobryshev (RUS) | 44 |
| 16. | Max Nagl (D) | 18 |

WM-STAND HERSTELLER

| | | |
|----|-----------|-----------|
| 1. | KTM | 72 Punkte |
| 2. | Yamaha | 61 |
| 3. | Kawasaki | 60 |
| 4. | Honda | 56 |
| 5. | Husqvarna | 47 |

WM-STAND FAHRER

| | | |
|----|------------------------|-----------|
| 1. | Julien Lieber (B) | 78 Punkte |
| 2. | Jeremy Seewer (CH) | 72 |
| 3. | Benoit Paturel (F) | 70 |
| 4. | Thomas Kjer Olsen (DK) | 67 |
| 5. | Pauls Jonass (LV) | 57 |

WM-STAND HERSTELLER

| | | |
|----|-----------|-----------|
| 1. | KTM | 92 Punkte |
| 2. | Suzuki | 72 |
| 3. | Yamaha | 72 |
| 4. | Husqvarna | 67 |
| 5. | TM | 54 |

Eisspeedway-GP Berlin

Vorteil Koltakov

Dmitry Koltakov war der Dominator von Berlin. Am Samstag gewann er mit Punktemaximum, ließ tags darauf nur einen Punkt liegen und entschied das Finale erneut für sich.

Von: **Thorsten Horn**

Am ersten Tag verwies der 26-Jährige seinen ärgsten Widersacher um die diesjährige Krone, Igor Kononov, sowie den aufstrebenden Dinar Valeev auf die Plätze. Obwohl wieder im Finale, ging Franky Zorn als Vierter quasi leer aus,

was ihn erzürnte. „Da kommst du ins Finale, doch wenn es in den Vorläufen nicht richtig gelaufen ist, wie bei mir heute, hast du punktemäßig gar nichts davon“, so der 46-jährige Österreicher. Hans Weber schaffte seine erste Halbfinalteilnahme.

Episches Duell am Sonntag

Am Sonntag hatte Dmitry Koltakov bis zum Finale des GP 8 erneut alles unter Kontrolle. Nach schlechtem Start rang er Igor Kononov erst in der letzten Kurve nieder: „Ich habe an diesem Wochenende nur einen Punkt abgegeben, aber nicht an Igor, meinen Hauptkonkurrenten. Ihm habe ich sogar sechs abgenommen.“



FIM/GOOD SHOOT

Doppelsieg für Koltakov in Berlin

Günther Bauer verpasste am Samstag das Halbfinale, rückte das Bild am Sonntag mit Platz 8 zurecht: „Dabei habe ich mich gestern sogar komfortabler gefühlt, hatte aber etwas Pech.“ ■

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 8 Rennen

| | | |
|-----|----------------------------|------------|
| 1. | Dmitry Koltakov (RUS) | 146 Punkte |
| 2. | Igor Kononov (RUS) | 138 |
| 3. | Dmitri Khomitsevitch (RUS) | 122 |
| 5. | Franz Zorn (A) | 85 |
| 8. | Günther Bauer (D) | 56 |
| 9. | Max Niedermaier (D) | 38 |
| 11. | Harald Simon (A) | 35 |
| 14. | Hans Weber (D) | 25 |

EISSPEEDWAY-WM

Berlin (D) – 4./5. März 2017

7. WM-Lauf

| | | |
|-----|-----------------------|-----------|
| 1. | Dmitry Koltakov (RUS) | 21 Punkte |
| 2. | Igor Kononov (RUS) | 18 |
| 3. | Dinar Valeev (RUS) | 16 |
| 4. | Franz Zorn (A) | 11 |
| 5. | Daniil Ivanov (RUS) | 12 |
| 7. | Harald Simon (A) | 9 |
| 8. | Hans Weber (D) | 8 |
| 10. | Max Niedermaier (D) | 7 |

8. WM-Lauf

| | | |
|-----|----------------------------|-----------|
| 1. | Dmitry Koltakov (RUS) | 20 Punkte |
| 2. | Igor Kononov (RUS) | 17 |
| 3. | Dmitri Khomitsevitch (RUS) | 17 |
| 4. | Dinar Valeev (RUS) | 16 |
| 5. | Franz Zorn (A) | 12 |
| 8. | Günther Bauer (D) | 8 |
| 12. | Max Niedermaier (D) | 4 |
| 14. | Hans Weber (D) | 2 |

SuperEnduro-WM Bilbao

Heimsieg für Gomez

Seinen ersten Sieg im SuperEnduro holte sich der Spanier Alfredo Gomez vor heimischem Publikum.

Von: **Robert Pairan**

Auf der technisch sehr anspruchsvollen Strecke hatte sich Titelverteidiger und Meisterschaftsführender, der US-Amerikaner Colton Haaker, eigentlich mehr ausgerechnet. Doch schon im ersten Lauf blieb er zwei Runden vor Schluss in Führung liegend hängen und musste dabei Johnny Walker und dann auch noch Alfredo Gomez vorbeilassen.

Im zweiten Lauf mit umgekehrter Startreihenfolge lief es etwas besser für Haaker – doch an Gomez, der schon früh die Führung von Pascal Raucheneker übernommen hatte, kam

er nicht mehr heran. Im dritten Finale strauchelte Haaker schon frühzeitig, sodass es zu einem spannenden Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Walker und Gomez kam. Auch wenn Walker, der für diesen Lauf erstmals auf die 350er gestiegen war, meinte, dass dies sein bestes Rennen der Saison gewesen sei, gewann am Ende doch sein KTM-Teamkollege Gomez, der sich damit den Gesamtsieg holte. ■

SUPERENDURO-WM

WM-Stand nach 3 Läufen

| | |
|-----|---------------------------------------|
| 1. | Colton Haaker (USA), Husqvarna 165 P. |
| 2. | Alfredo Gomez (E), KTM 154 |
| 3. | Jonathan Walker (GB), KTM 146 |
| 4. | Mario Roman (E), Sherco 98 |
| 5. | Pascal Raucheneker (A), Husqva. 77 |
| 6. | Manuel Lettenbichler (D), KTM 62 |
| 7. | Tadeusz Blazusiak (PL), KTM 58 |
| 8. | Mike Brown (USA), Husqvarna 56 |
| 9. | Eloi Salsench (E), Beta 48 |
| 10. | Rannar Usna (EST), KTM 47 |

Supercross-WM Toronto

Vierter Tomac-Triumph

Mit seinem vierten Saison-sieg rückte Eli Tomac in Kanada wieder etwas näher an Leader Ryan Dungey heran.

Von: **Thomas Schiffner**

In Toronto war es schon der vierte Sieg für den Kawasaki-Fahrer, während der zweitplatzierte Ryan Dungey erst zwei auf

dem Konto hat. Während Tomac perfekt startete, konnte sich Dungey nach Gerangel im Mittelfeld auf Platz 2 vorkämpfen. KTM-Kollege Marvin Musquin startete ebenfalls schlecht, kam nur auf Platz 13 und verlor WM-Rang 2 an Tomac. Suzuki-Pilot Broc Tickle verlor Platz 2 erst in der Schlussphase an Dungey, konnte aber das erste WM-Podium seiner Karriere feiern. Dungey hat noch 24 Punkte Vorsprung. ■

SUPERCROSS-WM

Toronto (CDN)

9. WM-Lauf

| | | |
|-----|----------------------|-----------|
| 1. | Eli Tomac (USA) | Kawasaki |
| 2. | Ryan Dungey (USA) | KTM |
| 3. | Broc Tickle (USA) | Suzuki |
| 4. | Chad Reed (AUS) | Yamaha |
| 5. | Blake Baggett (USA) | KTM |
| 6. | Cole Seely (USA) | Honda |
| 7. | David Millsaps (USA) | KTM |
| 8. | Dean Wilson (USA) | Husqvarna |
| 9. | Justin Barcia (USA) | Suzuki |
| 10. | Justin Brayton (USA) | Honda |

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 9 Rennen

| | | |
|-----|----------------------|------------|
| 1. | Ryan Dungey (USA) | 196 Punkte |
| 2. | Eli Tomac (USA) | 172 |
| 3. | Marvin Musquin (F) | 157 |
| 4. | Cole Seely (USA) | 153 |
| 5. | Jason Anderson (USA) | 123 |
| 6. | David Millsaps (USA) | 112 |
| 7. | Chad Reed (AUS) | 101 |
| 8. | Blake Baggett (USA) | 99 |
| 9. | Dean Wilson (USA) | 97 |
| 16. | Ken Roczen (D) | 51 |

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

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

H

BMW

www.bmw-gebrauchtwagen.com

H

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

H

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

H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600

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

H

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

H

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400

H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600

H

Corvette

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

H

De Tomaso

Guara gesucht. 0171/4167106

H

Ferrari

Suche gepflegten 430 oder 458, keine
MwSt. erforderlich. Tel. 09495/902741

360 Challenge Stradale ges. 0171/4167106

H

Isuzu



Isuzu D-Max Basic, AHK 3500 kg, EZ
5/2016, 2674 km, 120 kW (163 PS), Klima,
VB 24.500,- € (MwSt. awb.).
Tel. 08031/81421

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37699

Mercedes

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

H

SL 320 R 129, Sommerfahrzeug, orig.
Zustand, viele Extras, Automatik, EZ
7/2001, 165 kW (224 PS), schwarz, Leder,
Klimaautomatik, VB 23.600,- EUR. Tel.
0171/5394978, r.m.rueland@t-online.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37601

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

H

Porsche

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

911 ST Replica, EZ 8/1972, 96831 km,
121 kW (165 PS), VS.
Porsche911st@gmx.de

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

H

928 mit Handschaltung ges. 0171/4167106

H

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

H



Porsche 997 Carrera S, EZ 1/2006,
31015 km, 261 kW (355 PS), 46.911,- EUR,
alle Inspektionen bei Porsche, minimalste
Gebrauchsspuren. Nur Sommer, nur Gar-
age, unfallfrei. Tel. 0171/1757600,
matthias.schlensak@gmx.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37711

911 Turbo 3.0 unrestauriert, Bj.1976,
schwarz/schwarz, 78.000 km orig.,
unrest. Sammlerzustand, überwiegend
Erstlack, WGA, SH und umfangreiche
Dokumentation des Fzgs. vorhanden,
Technik komplett überarbeitet, Preis a.
A. Tel. 02233/790640

mehr: motor-klassik.de Nr. 37465

Renn/Rallye

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

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

H

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

www.aamgard.de, Kabelbäume, FIA-Reg-
genleuchten, Elektrik und Elektronik. Tel.
+49 (0) 203/3175645

H

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

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

ZF
MOTORSPORT
**Renn- und High Performance
Kupplungen**

Service - Verkauf -
Wartung & Instandsetzung - Beratung

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

Seat

www.autodiscount-nrw.de

H

Service

**Abonnenten-Service &
Einzelheftbestellungen**

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

www.Rennsportshop.com

REDAKTION

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

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

VERLAG

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

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

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

Gesamtanzeigenleitung Automobil:

Markus Eiberger

Anzeigenleitung:

Stefan Granzer

sgranzer@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 1641

Telefax: +49 (0)711 182 1699

Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden

zberden@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 1346

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig

ieifrig@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 1613

Carmen Brix

cbrix@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 1522

Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)

Syndication/Lizenzen:

Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379

Druck:

Druckerei Konstanz GmbH

Max-Stromeyer-Straße 180

78467 Konstanz

Vertrieb:

DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH

Am Sandtorkai 74

20457 Hamburg

Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:

wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:

2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)

Jahresabonnement:

€ 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus

(D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10

Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90

(CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten

erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-

bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil

von 40 % gegenüber dem Kloskauf 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



Jetzt mit Datum

Zum MSa-Titel,
MSa 11/2017

Super, ihr habt es tatsächlich
geschafft! Der 1. März ist auf
der Titelseite.

Rudolf Ratzenberger, per E-Mail

Leser-Feedback

Zum MSa-Erscheinungsbild,
MSa 11/2017

Vor Kurzem habe ich mir ein
neues MSa-Abo geholt. Ich bin
sehr positiv überrascht, wie gut
das neue Design aussieht!! Schön
und mit Hingabe gemacht,
schöne große Schrift und ein
ideales Format. Tolle Bilder und
klare Gliederungen, Respekt, wer
es selber macht. Glückwunsch,
ich bin begeistert, MSa ist jeden
Euro wert! Trotzdem habe ich
zwei Verbesserungsvorschläge:

Erstens würde ich gerne den
alten Namen irgendwo auf der
ersten Seite wiederverewigt wis-
sen, nämlich POWERSLIDE! Das

hat keiner, und das war was
Besonderes!

Zweitens ist das Heft für mei-
nen Geschmack immer noch zu
autolastig. Ich würde sogar für
die Ausgabe 2,50 Euro bezahlen,
wenn ich ein reines Zweiradblatt
dafür bekommen würde – das
wäre doch super, wenn man es
auswählen könnte! Weil: Real
Racing und Emotion mit weniger
Politik gibts es nur auf zwei
Rädern.

Christian Storz, per E-Mail

Ich bin seit vielen Jahren Leser
Ihrer Zeitschrift. Mit dem neuen
Erscheinungsbild bin ich zum
großen Teil positiv überrascht.
Doch leider fehlen mir, wie bis-
her, aktuelle Nachrichten über
Jubiläen und runde Geburtstage
oder Todesfälle bekannter Motor-
sportfahrer.

Vermisst habe ich unter ande-
rem Folgendes: Wilhelm Noll,
mit Fritz Cron zweifacher Ge-
spannweltmeister, Vizeweltmeis-
ter, achtfacher Grand-Prix-Sieger,

zweifacher Deutscher Meister,
langjähriges Mitglied der FIM, ist
am 18.01.2017 im Alter von 90
Jahren gestorben. Noll/Cron leg-
ten mit dem Gewinn der Welt-
meisterschaft 1954 den Grund-
stein der langjährigen BMW-
Dominanz in der Gespannklasse.
Dieter Ullrich, per E-Mail

Das im Dezember in der MSa bei-
liegende Gewinnspiel und die
Umfrage zu Fahrern und Autos
ist seit Januar beendet. Wann er-
fahren wir die Ergebnisse?
Ralf Arnold, per E-Mail

Anmerkung der Redaktion:
Die Veröffentlichung der Ergeb-
nisse erfolgt in Heft 14/2017.

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

| | | |
|----------------------------|--|----------------|
| Mittwoch, 8. März | | |
| 19.55 | Supercars Adelaide, Highlights | motorsport.tv |
| Donnerstag, 9. März | | |
| ab 17.05 | IndyCar Chronicles (5 Folgen) | Sport 1 US |
| Freitag, 10. März | | |
| 12.25 | Rallye-WM, Mexiko 2016 | motorsport.tv |
| Samstag, 11. März | | |
| 05.00 | Rallye-WM Mexiko, Highlights 1. Tag | www.redbull.tv |
| 05.50 | Rallye-WM Mexiko, Super Stage | www.redbull.tv |
| 11.35 | Rallye-WM Mexiko, Highlights 1. Tag | motorsport.tv |
| Sonntag, 12. März | | |
| 05.00 | Rallye-WM Mexiko, Highlights 2. Tag | www.redbull.tv |
| 11.35 | Rallye-WM Mexiko, Highlights 2. Tag | motorsport.tv |
| 17.00 | IndyCar Series, St. Petersburg LIVE | Sport 1 US |
| 19.00 | Rallye-WM Mexiko, Power Stage LIVE | Sport 1+ |
| 19.05 | NASCAR Truck Series, Atlanta Highl. | Motorvision TV |
| 20.00 | NASCAR Cup Series, Las Vegas LIVE | Motorvision TV |
| Montag, 13. März | | |
| 05.00 | Rallye-WM Mexiko, Highlights 3. Tag | www.redbull.tv |
| 11.35 | Rallye-WM Mexiko, Highlights 3. Tag | motorsport.tv |
| 12.05 | Europ. Le Mans Series, Best of 2016 | motorsport.tv |
| 12.15 | Classic Races, DTM 1995 | Motorvision TV |
| 15.05 | IndyCar Series, St. Petersburg | Sport 1 US |
| Dienstag, 14. März | | |
| 06.35 | Rallye-WM Mexiko, Power Stage | Sport 1+ |

Motorrad

| | | |
|----------------------------|--|----------------|
| Donnerstag, 9. März | | |
| ab 09.30 | FIM MXGP/MX2-WM Pangkal Pinang | motorsport.tv |
| 12.50 | FIM SuperEnduro-WM, Bilbao | Motorvision TV |
| Samstag, 11. März | | |
| 07.30 | Superbike-WM Buriram, Qualifying LIVE | Eurosport 1 |
| 09.30 | Superbike-WM Buriram, 1. Rennen LIVE | Servus TV |
| 10.00 | Superbike-WM Buriram, 1. Rennen LIVE | Eurosport 1 |
| Sonntag, 12. März | | |
| 08.30 | Supersport-WM Buriram, Rennen LIVE | Eurosport 1 |
| 09.30 | Superbike-WM Buriram, 2. Rennen LIVE | Servus TV |
| 10.00 | Superbike-WM Buriram, 2. Rennen LIVE | Eurosport 1 |
| Montag, 13. März | | |
| 02.35 | Isle of Man TT 2015 | Motorvision TV |
| Dienstag, 14. März | | |
| ab 11.00 | Superbike-WM Buriram, 1. + 2. Rennen | Eurosport 2 |
| ab 18.15 | Road Racing Series 2016, Cookstown | motorsport.tv |

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

| | | |
|------------------|--|-----|
| 9.-12.3. | Rallye-WM, Mexiko | MEX |
| 10./11.3. | TCR Middle East, Sakhir | BRN |
| 11./12.3. | TCR Asia, Sepang | MAL |
| 12.3. | IndyCar Series, St. Petersburg/Florida | USA |
| 12.3. | NASCAR Cup Series, Las Vegas/Nevada | USA |

Motorrad

| | | |
|------------------|-----------------------------------|-----|
| 11.3. | AMA Supercross, Daytona/Florida | USA |
| 11.3. | X-Trial/Trial-WM, Wiener Neustadt | A |
| 11./12.3. | Superbike-/Supersport-WM, Buriram | T |
| 11./12.3. | Enduro-DM, Uelsen | D |
| 11./12.3. | Eisspeedway GP, Inzell | D |

Vorschau



Die neuen Forme-1-Autos absolvieren diese Woche den zweiten großen Test



Der dritte Lauf zur Rallye-Weltmeisterschaft findet in Mexiko statt



Analyse vom Saisonstart der IndyCar-Meisterschaft in St. Petersburg (USA)



Der zweite Lauf zur Superbike-WM findet in Buriram (Thailand) statt

WILHELM

MICKLEIN

SUTTON

DUCATI

DEIN MOTORRAD WARTET SCHON

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

**EXTRASTARK MIT
164 SEITEN
JETZT IM HANDEL**

» MOTORRADONLINE.DE

06 3.3.2017 | motorradonline.de

MOTORRAD

MOTORRAD FAHREN auf und online

Beilage im Heft!

16 SEITEN EXTRA
Test Youngtimer-
reifen & Neuheiten

FAHRBERICHT
**DUCATI
SuperSport/S**

VERGLEICH
SV650, MT-07 und Z 650

GEBRAUCHT-BIKES
bis 2000 Euro

TIPPS ZUM SAISON-START
**JETZT
GEHT'S
LOS!**

TOP-TEST
Ducati Multistrada 950

IMPRESSION
Sportster gegen Bobber

FAHRBERICHT
**TRIUMPH
Street Triple RS**

ERWISCHT
**KTM 790
Duke**

Deutschland 9,90 €
Österreich 4,40 € Schweiz 7,70 sfr
Belgien 4,40 € Dänemark 45,00 kr
Frankreich 1,00 € Griechenland 3,70 € Italien 2,20 €
Japan 1,20 € Spanien 3,00 € Korea 1,00 €