

**MOTOR  
SPORT**  
*aktuell*

# Die Formel-1-Generation 2017: Blick in die Trickkiste

NR.11 / 1. MÄRZ 2017

Motocross-WM in Losail  
**Doppelsieg für  
KTM in Katar**

Sportwagen-WM  
**Porsche testet  
den neuen LMP1  
in Aragón**



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



Saisonauftritt Superbike-WM  
**Jonathan Rea holt  
Siege in Phillip Island**



Interview mit dem Hyundai-Rallye-Star  
**Neuville erklärt seine  
Patzter beim WM-Start**



DTM-Test in Portimão  
**Mehr Spannung  
durch neue Reifen?**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Die Vorstellung der neuen Fahrzeuge S. 4
- Formel 1** Die Technik-Highlights der neuen Königsklasse S. 8
- Formel 1** Der Motor auch 2017 als ganz wichtiger Faktor S. 10
- Formelsport** Hintergründe und News aus Formel 1 und Co. S. 12
- Sportwagen** Die Tests der WEC-Champions von Porsche S. 14
- Sportwagen** Die offene LMP1-Zukunft und News S. 16
- Rallyesport** Thierry Neuville im großen Interview S. 18
- Rallyesport** Hintergründe und News vom losen Geläuf S. 20
- Tourenwagen** Die DTM bei den Testfahrten in Portugal S. 22
- Tourenwagen** Wie Kurt Busch das Daytona 500 gewann S. 24
- Tourenwagen** Interview mit Simona de Silvestro S. 26
- Tourenwagen** Volvo greift an und weitere Neuigkeiten S. 28

## Motorrad:

- Motorrad** Die KTM-Präsentation in Munderfing S. 30
- Motorrad** Das Neueste aus dem WM-Zirkus S. 32
- Superbike** Alles zum WM-Auftakt in Phillip Island S. 34
- Straßensport** Hintergründe und Nachrichten S. 37
- Offroad** Wenn Engländer in Italien Eisrennen machen S. 38
- Offroad** Die Motocross-WM bei ihrem Auftakt in Katar S. 40
- Offroad** Supercross-WM und weitere Nachrichten S. 42

## Leserservice:

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



04 Diese Woche testet die F1 in Spanien. Wir stellen die neuen Autos vor



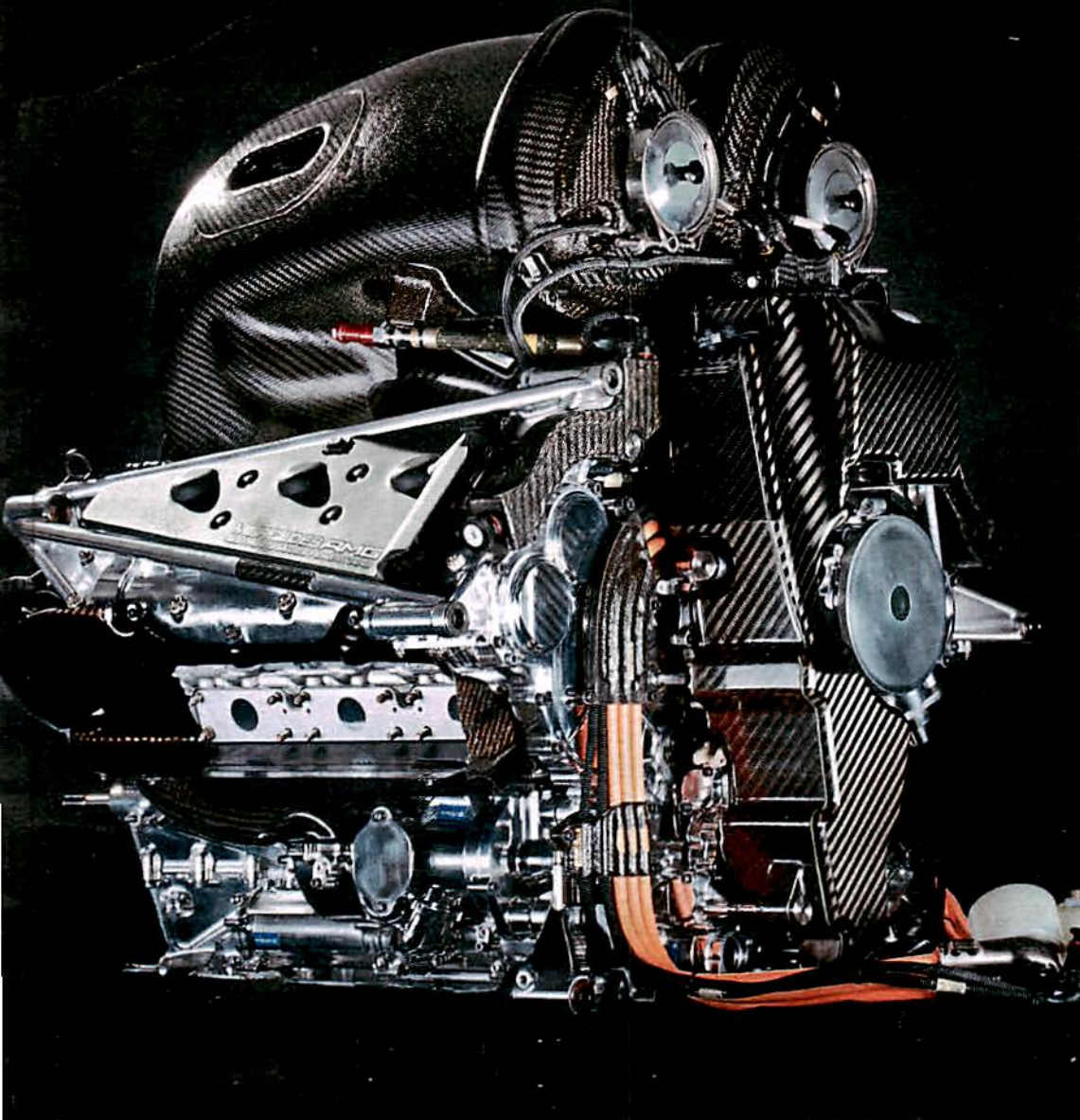
34 Beim Start der Superbike-WM ging es eng zu – trotz eines Doppelsiegs



24 Die NASCAR startete mit dem Daytona 500 in die neue Saison

Der Motor ist auch 2017 wichtiger Faktor – wir erklären warum

10



#### ZUKUNFT DER LMP1-REGELN

Seit dem Audi-Ausstieg aus der LMP1-Klasse stocken alle Bemühungen, das zukünftige LMP1-Technikreglement final festzuzurren. Wir erklären, wie es in Zukunft nun weitergehen soll.

Seite 16

#### SCHWEIZERIN DOWNUNDER

Wenn am Wochenende die australische Supercars-Meisterschaft in die Saison startet, ist mit Simona de Silvestro auch eine Schweizerin dabei. Für MSA stand sie im Interview Rede und Antwort.

Seite 26

#### WENN BRITEN IN ITALIEN...

Es heißt Snow Quake und ist völlig verrückt. Das Motorrad-Eisrennen, das Briten in Italien organisieren, bietet für jeden Motorrad-Fan etwas – wo sonst fahren Harley und Vespa gegeneinander?

Seite 38

MERCEDES

40

Die Motocross-Elite duellierte sich beim WM-Auftakt in Katar



MXGP

# Ein Laufsteg für Rennautos im Motorsport-Mekka

Jahrelang wurden neue Formel-1-Autos nur im Internet vorgestellt oder kurz vor Beginn der Testfahrten in der Boxengasse. Meistens alle auf einmal. In diesem Jahr ist die Königsklasse wieder zu echten Präsentationen zurückgekehrt. Motorsport aktuell hat sich auf eine Reise durch England gemacht.

Von: **Michael Schmidt**

**E**s gab eine Zeit, da war die Präsentation eines neuen Formel-1-Autos ein Ereignis. In den goldenen Jahren zwischen 1995 und 2005 begann der Wettbewerb schon vor der ersten Testfahrt. Die Teams wollten auf dem Laufsteg mindestens genauso gut aussehen wie in Jerez, Barcelona oder Valencia. Der Aufwand kannte keine Grenzen. McLaren verpflichtete die Spice Girls, Jordan den Cirque du Soleil und Sauber die Wiener Sängerknaben. Die Locations waren über die gesamte Welt verstreut. Benetton bat ins Amphitheater in Taormina, Sauber ins Tinguely-Museum in Basel, Jordan in die Royal Albert Hall in London oder zum Roten Platz in Moskau. Force India präsentierte am Gateway of India in Mumbai. Ferrari zog immer in Maranello die Decke weg, doch auch da ließ sich die Choreografie jedes Mal etwas Neues einfallen. Luca di Montezemolos Eröffnungsreden waren Kult. Sie dauerten mitunter 30 Minuten.

## Enthüllung im Internet

Vorbei waren die Zeiten als Frank Williams seinen Marketingchef angesichts eines kleinen Buffets für die geladenen Gäste anraunzte: „Kaffee und Tee lass ich mir gefallen. Aber die Kekse? Musste das sein?“ Oder als Ferrari die Pressemitteilung auf ein Faltblatt komprimierte und das mit einem Stein beschwert auf einem Holzstuhl deponierte. In der Zeit des

Überflusses wurde auch abseits der Strecke nicht gekleckert, sondern geklotzt.

Irgendwann in den 2000er-Jahren erfand einer die Präsentation auf der Rennstrecke. Straffe Arbeitsprozesse waren gerade modern. Das eine mit dem anderen verbinden. Decke weg, Fototermin, Pressekonferenz, Fahren. Alles schön kompakt auf irgendeiner Teststrecke. Ganz ohne Glanz und Gloria – und viel billiger. Dafür mit einem gewissen Blamierfaktor. Wir haben Präsentationen erlebt, bei denen das Auto nicht länger fuhr als zwei Runden. Das war in einer Ära, in der jeder noch testen durfte, wann und wo er woll-

te. Irgendwann wurde selbst das zu viel. Die virtuelle Welt ersetzte die reale. Die Geheimhaltung nahm immer paranoidere Züge an. Wer sein Auto im Internet enthüllte, hatte volle Kontrolle über alles: die Fotos, die Informationen, die Interviews. Man stellte sich die Fragen gleich selbst. Schöne, einfache Internet-Welt. Toyota hatte 2009 damit angefangen – und sofort eine Pleite erlebt. Weil sich zu viele Fans zuschalten wollten, brach die Website zusammen.

Die Teams lebten ganz auf ihrem eigenen Planeten und stellten sich am Ende selbst ein Bein. Die Zeit der Enthüllungen sämtlicher Autos verdichtete sich

auf drei Tage. Mit dem Ergebnis, dass am Ende nur das Auto des prominentesten Teams die Aufmerksamkeit bekam, die es sich erhoffte. Die anderen fielen hinten runter. Und wer 30 Minuten vor Beginn des ersten Testtages nach der Winterpause mit seinem neuen Auto um die Ecke bog, hatte sich das klassische Eigentor geschossen. Wenig später interessierte nur noch der Testbetrieb.

## Williams mit Animation

Man hat sich in dieser Phase der Entfremdung von Teilnehmern und Publikum ständig gefragt, ob in den Marketingabteilungen von Weltfirmen auch Leute sitzen, die noch klar denken können. Da wurden 300 Millionen Euro pro Jahr für 20 Rennen verpulvert, und dann waren die Teams noch nicht einmal in der Lage, sich zum wichtigsten Zeitpunkt des Jahres in Szene zu setzen.

Nach zwei Monaten Winterzeit sind die Fans ausgehungert. Jedes Foto wird doppelt und dreifach geklickt, jede Information





Force India stellte sein Auto vor der Haustür in Silverstone vor. Die Veranstaltung passte zum Team. Kurz, prägnant, ungezwungen, informativ. Und günstig. Force India bezahlte 18 000 Euro. Renault das Zehnfache.



Pérez und Ocon ziehen das Tuch vom VJM10

wie eine Droge inhaliert. Man soll nicht sagen, die Formel 1 wäre nicht lernfähig. Pünktlich zur Einführung des neuen Reglements scheint auch wieder die Vernunft eingekehrt. Als hätten sich die Teams untereinander abgesprochen, wurde die mit Spannung erwartete neue Auto-Generation in der Woche vor Beginn der Wintertestfahrten portionsweise vorgestellt. Es gab sogar wieder richtige Präsentationen. Nicht mehr so pompös wie einst, doch danach hat auch keiner verlangt. Man hat verstan-

den, sich aufs Wesentliche zu konzentrieren. So wurde die vierte Februarwoche für uns zum Präsentationshopping. Obwohl die Neuheitengala mit zwei Internetvorstellungen begann. Williams wollte unbedingt der Erste sein und

stellte eine Computer-Animation ins Netz. Sauber zeigte schon Fotos vom richtigen Auto. So sind wir ordentlich vorbereitet am 21. Februar noch London geflogen, um uns



die neue Formel-1-Welt real anzuschauen. Warum die erzfranzösische Firma Renault ausgerechnet London als Location wählte, war nicht schlüssig zu eruieren. Die Chassis-Fabrik Enstone liege ja schließlich auch in England, und man wolle demonstrieren, dass dieser Werkseinsatz eine internationale Angelegenheit ist, sagte man uns. Es klang ein bisschen aufgesetzt. Uns war es recht. So waren wir schon im Mutterland des Motorsports und mussten zu den nächsten Terminen nicht weit reisen.

Die Show vor 200 Gästen in der Lindley Hall erinnerte fast schon an alte Tage. Im Moment der Enthüllung spielte laute Musik, dazu eine Lichtshow und künstlicher Nebel. Eine drehbare Bühne war mit im Spiel. Der neue Renault R.S.17 bestätigte den Eindruck, den wir schon anhand der Fotos des Sauber C36 gewonnen hatten. Es sind verdammt große Autos, die da auf die Strecke gelassen werden. Das monströse Airbox-Segel verstärkt diesen Eindruck noch. Aerodynamische Notwendigkeit, bedauern die Ingenieure. Sie wollen nicht den Concours d'Elegance gewinnen, sondern das Rennen.

Einige Teile am Auto sind noch aus Plastik. Zum Beispiel der Unterboden. Die richtigen Komponenten wurden erst in letzter Minute fertig und gleich zum Filmtag nach Barcelona geflogen. Renault-Sportpräsident Jérôme Stoll überraschte uns mit der mutigen Ansage, dass man sich Platz fünf als Ziel gesetzt habe.

### Kampf um Platz fünf

Wir fragen uns unwillkürlich: Wollen das nicht Williams, Toro Rosso, Force India und HaasF1 auch? Es wird ein ziemliches Gedränge hinter den drei Topteams geben. Da wussten wir noch nicht, dass Force-India-Besitzer Vijay Mallya mit Platz fünf gar nichts im Sinn hat. Er drohte einen Tag später sogar Mercedes, Red Bull und Ferrari: „Williams hat 2014 Ferrari und 2015 Red Bull geschlagen. Und die haben nicht viel mehr Geld als wir.“

Das neue Selbstvertrauen zeigt sich im Auto. Force Indias zehntes Formel-1-Auto hat einige gewagte Lösungen an Bord, die ein Team dieser Größe sonst lieber den größeren Rennställen überlässt. Die Nase mit den langen Löchern, die überlange Radstand, die angehobene Vorder-

achse. Force India präsentiert vor der Haustür. Macht ja auch Sinn. Die Fabrik liegt nur einen Steinwurf von Silverstone entfernt. Auch die Präsentation des WM-Vierten ist gut besucht. Die Moderatoren von Sky England führen durch das straffe Programm. Vijay Mallya hat Heimspiel. In Silverstone muss er nicht fürchten, nach Indien ausgeliefert zu werden, wo ihn die Regierung wegen angeblicher Insolvenzverschleppung und Steuerhinterziehung anklagen will.

Der 61-jährige Inder ist ein begnadeter Dinner-Speaker. Wenig Worte, immer eine pointierte, zuweilen witzige Aussage. Er wandelt das Lob von TV-Kommentator Martin Brundle über den vierten Platz des Privatteams ein wenig in seinem Sinne ab: „Wenn es für Effizienz WM-Punkte gäbe, wären wir Weltmeister.“ Die Veranstaltung passt zum Team. Kurz, prägnant, ungezwungen, informativ. Und kostengünstig. Force India investierte 18 000 Euro. Renault das Zehnfache.

### Hülkenberg blüht auf

Rückblende zu Renault. Irgendwie herrscht bei den Franzosen eine Mischung aus Aufbruchsstimmung und Euphorie. Die Teamleitung spricht von einem 100-Prozent-Renault und ist sich sicher, gut auf Kurs zu liegen. Nico Hülkenberg auch. Man merkt ihm an, wie er aufblüht. Endlich ein Werksfahrer, endlich pünktliche Gehaltszahlungen und keine Hiobsbotschaften mehr, dass da und dort das Geld knapp werden könnte.

Einen Tag nach der Force-India-Vorstellung war Silverstone auch Schauplatz der Geburt des neuen Mercedes W08 EQ Power+, wie er offiziell heißt. Mercedes plante einen Fahrtermin, doch Petrus machte dem Titelverteidiger das Leben schwer. Am Donnerstag zogen Stürme mit Windgeschwindigkeiten von bis zu 100 km/h über das platte englische Land. Trotzdem spulten Lewis Hamilton und Valtteri Bottas ihr Filmprogramm eisern ab. „An einigen Stellen war der Wind echt heftig“, gab Hamilton zu.

Irgendwie mutete der Termin in Silverstone gar nicht wie eine Präsentation an. Als wir Zugang zur Strecke bekamen, drehte der neue Silberpfeil bereits seine Runden. Mercedes verzichtete später bei der offiziellen Vorstellung auf das obligatorische Tuch. Wahrscheinlich hätte es

## DER BERÜHMTESTE RENNSTALL VERSTECKTE SICH IM INTERNET. VOR WAS? VOR FRAGEN, DIE MAN BEI FERRARI NICHT HÖREN WILL?

der Wind sowieso weggeweht. Im Zeitalter des Internets reicht eine Fotosequenz und die Bilder sind um die Welt. Aus der Vogelperspektive über den Boxen konnten wir dem Auto des Titelverteidigers schon die ersten Geheimnisse entlocken. Zum Beispiel den extrem langen Radstand. Toto Wolff erzählt, dass er um 25 Zentimeter gewachsen sein soll. Die revolutionäre Vorderradaufhängung erkennen wir erst auf den zweiten Blick. Leider nimmt uns Chefdesigner Aldo Costa die Illusion, dass Mercedes auf das Segel am Ende der Airbox verzichtet. Man probiert es in Barcelona aus. Aber immerhin haben sich die Aerodynamiker in Brackley eine Alternative ausgedacht: einen T-Flügel über der Airbox. Wenn der funktioniert, dann braucht der Silberpfeil auch kein Segel.

Unsere letzte Station kehrte fast wieder zum Ausgangspunkt zurück. Das McLaren Technology Center in Woking, nur 20 Kilometer vom Londoner Flughafen Heathrow entfernt. Der frühere Teamchef Ron Dennis wurde zwar vom Hof gejagt, doch sein Geist weht noch immer durch die Gänge der Fabrik. Die Präsentation in einem 360 Grad Kino zwei Stockwerke unter der Erde könnte er inszeniert haben. Wir fühlten uns wie in der Schaltzentrale von Dr. No in einem der James Bond-Filme. McLaren sperrte als einziges Team Fotografen aus. Aus Angst, sie könnten dem MCL32 zu viele Geheimnisse entlocken. Ein bisschen kindisch, denn drei Tage später, nach dem ersten Testtag in Barcelona, liegen den Ingenieuren Tausende von Fotos aller Autos auf dem Tisch. Und einen Tag später haben schlaue Programme anhand der Scans die exakten Dimensionen berechnet, die in vielen Pressemappen immer noch geheim gehalten werden.

Ferrari mauerte sich ein. Die Italiener waren den gesamten Winter auf Tauchstation ge-

gangen und boten auch bei der Vorstellung des neuen Autos nur das Minimalprogramm. Der berühmteste Rennstall der Welt versteckte sich im Internet. Vor was? Vor Fragen, die man nicht hören will? Vor einer Kampfansage, die sich Ferrari aus Angst vor dem Scheitern nicht zutraut? Auch Red Bull sah sich nicht in der Lage, das echte Auto zu zeigen. Den RB13 gab es vor den

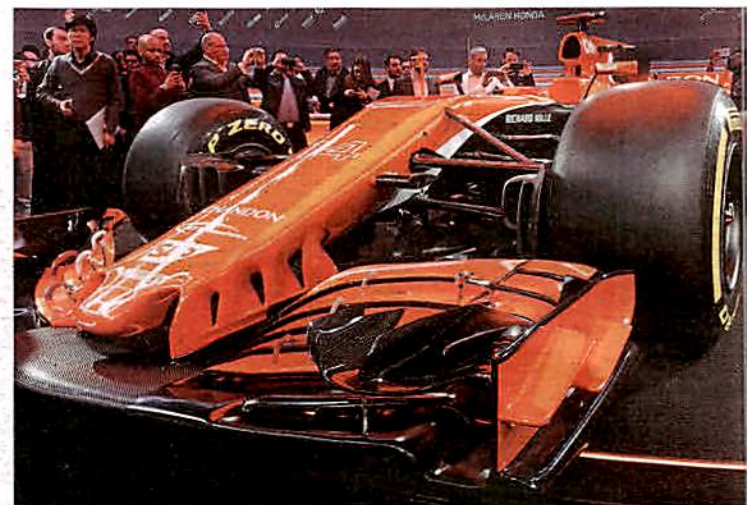
Tests in Barcelona nur auf einem Video. Adrian Newey wollte die Karten nicht aufdecken. Wenn einer bei neuen Regeln mit neuen Ideen kommt, dann er. Teamberater Helmut Marko gibt aber auch Zeitnot als Grund für das Minimalprogramm an: „Adrian wurde so spät fertig, dass es gerade so zum Transport nach Barcelona gereicht hat. Das kennen wir doch von ihm.“ ■



Hamilton, Bottas und der neue Silberpfeil. Mercedes ist der WM-Favorit



Heftiger Wind und Regen erforderten zeitweise die Pirelli-Regenreifen



Ron Dennis ist weg, das Orange zurück. McLaren will wieder vorn kämpfen

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# TOP AUSSTATTUNG

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

## MANNESMANN-Werkzeugbox

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

BRUDER  
**MANNESMANN**  
WERKZEUGE



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oderschlop (Vorstand), Christina Döhmann, Dr. Michael Böhle, Am Sandtorwall 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

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

**Schneller geht's online: [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

Ja, ich möchte **MOTORSPORT** aktuell mit 15% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1579513  
Ich erhalte **MOTORSPORT** aktuell im Jahresabo (50 Ausgaben) für zzt. nur 93,50€ zzgl. einmalig 1,-€ Zuzahlung. Mein Extra, die Werkzeugbox, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,-€ (A), 149,00Sfr. (CH). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN	_____
BIC	_____ Geldinstitut

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

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

Datum	_____
Unterschrift	_____

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

# Die neuen Tricks der F1-Ingenieure

Die Katze ist aus dem Sack. Alle Teams haben ihre 2017er-Autos aus der Garage gerollt. Schon jetzt ist klar: Den Fans wurde vom neuen Reglement nicht zu viel versprochen. Die Ingenieure haben neue Autos auf die Räder gestellt, die sich in vielen spannenden Details voneinander unterscheiden. Die erweiterten aerodynamischen Freiheiten wurden kreativ zu individuellen Ideen genutzt. Wir zeigen Ihnen alle Rennwagen der neuen Generation und ihre Besonderheiten im Kurzüberblick.

Von: Tobias Grüner



**Mercedes W08 EQ Power+** So sperrig der Name, so elegant das Auto. Neben dem Toro Rosso trägt der Silberpfeil als einziges 2017er-Modell keine Stummelnase. Die Konkurrenz beeindruckten vor allem die detailliert ausgearbeiteten Leitbleche vor den Seitenkästen und das schlanke Heck.



**Red Bull RB13** Adrian Newey machte bis kurz vor Testbeginn ein großes Geheimnis um seinen neuen Rennwagen. Doch das Warten lohnte sich. Die Idee mit dem großen Loch in der Nasenspitze hatte man so noch nicht gesehen. Auch in der Vorderachse scheint ein besonderer Trick versteckt.



**Ferrari SF70H** Aus Maranello waren lange keine innovativen Ideen mehr gekommen. Mit dem SF70H sollte sich das ändern. Die schmalen, hoch angesetzten Kühleinlässe an den Seitenkästen mit den auffälligen, schlaufenförmigen Leitblechen davor machen aus der „roten Göttin“ einen Hingucker.



**Force India VJM10** Die Ingenieure bei Force India bewiesen wieder einmal, dass sich ein Budget-Defizit mit Kreativität wettmachen lässt. Die Pinocchio-Nase mit den clever integrierten Strömungskanälen soll Extra-Luft unter das Auto schaufeln. Zu einer Schönheit macht sie den VJM10 aber nicht.

**Williams FW40** Wenn man F1-Designern zu viele Freiheiten gibt, kommt am Ende nicht immer etwas optisch Ansprechendes heraus. Das Airbox-Segel am Williams stört selbst mit der legendären Martini-Lackierung das Bild. Was die restlichen Leitbleche angeht, wirkt der FW40 noch unfertig.



**McLaren MCL32** Eine neue Bezeichnung und neue Farben sollen die große Wende bei McLaren auch nach außen signalisieren. Technisch fällt der MCL32 vor allem durch seine geschlitzten Frontflügelbefestigungen, die verschnörkelten Leitbleche und die gestaffelten Heckflügel-Endplatten auf.



**Toro Rosso STR12** Auch Toro Rosso geht 2017 mit einer neuen Lackierung an den Start. Technisch erinnern einige Details an den Mercedes. Den Trick mit den nach oben verlegten Querlenkern an der Vorderachse findet man sonst nur noch am Silberpfeil. Neu ist auch der Renault-Motor im Heck.



**Haas VF-17** Nach dem ersten Blick wurde der VF-17 schon als Ferrari-Kopie verspottet. Doch bis auf die Nase und die Luftführung durch die Vorderachse erinnert nicht viel an das Werksauto aus Maranello. Vor allem im Bereich des Unterbodens und der Leitbleche erkennt man viele eigene Ideen.



**Renault R.S.17** Dank der neuen Lackierung kam der Renault R.S.17 bei den Fans gut an – und das trotz Stummelnase und Motorhauben-Segel. Technisch fällt der neue Werksrenner vor allem durch die aufgesplitterte Airbox und die s-förmigen Leitbleche an den Seitenkästen aus dem Rahmen.



**Sauber C36** Die Schweizer waren dieses Jahr die Schnellsten mit der Präsentation des neuen Autos. In Sachen Technik fällt genau wie bei Renault direkt die Airbox ins Auge. Der Lufteinlass ist rechts und links vom Überrollbügel angebracht. Der Trick ist nicht neu, hatte sich aber nie durchgesetzt.



SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

# Alles Aero, oder was?

Den Formel-1-Fans wurden vor der Saison 2017 aggressivere und schnellere Autos sowie mehr Ausgeglichenheit im Feld versprochen. Doch die große Aerodynamik-Revolution hat auch Auswirkungen auf den Antriebsstrang. Die Mercedes-Konkurrenz sollte nicht glauben, dass der Rückstand durch die Erhöhung des Abtriebs und den Wegfall der Token-Regel automatisch schrumpfen wird.

Von: Tobias Grüner

**A**lle paar Jahre erfindet sich die Formel 1 neu. Lange Zeit war die Aerodynamik der große Erfolgsfaktor in der Königsklasse. Doch nachdem Adrian Newey vier Weltmeisterautos in Folge für Sebastian Vettel gebaut hatte, läutete die FIA 2014 die Ära der V6-Turbo-Hybrid-Motoren ein. Der überlegene Antriebsstrang, der bei Mercedes optimal in das Chassis integriert wurde, brachte dem Werksteam drei Titel in Serie. Ein Aufholen der Gegner war nicht zu erkennen. Und so musste vor der Saison 2017 wieder gegensteuert werden. Aerodynamik soll plötzlich wieder Trumpf sein. Die Autos wachsen in die Breite, bei Flügeln und Diffusor bekommen die Ingenieure mehr Freiheiten. Der Gesamtantrieb geht dramatisch in die Höhe.

## Power immer noch Trumpf

Doch heißt das automatisch, dass damit der Einfluss der Power Units eingeschränkt wurde? Experten sind sich da nicht so sicher. Weil die Topspeeds am Ende der Gerade sinken und die Kurvengeschwindigkeiten steigen, stehen die Fahrer prozentual länger auf dem Gas. „Wenn man in diesem Bereich einen Vorteil hat, vergrößert sich dieser natürlich“, bestätigt Mercedes-Motorenchef Andy Cowell. Die größeren Reifen sorgen nicht nur

für einen erhöhten Luftwiderstand, sondern auch für mehr Grip. Wer mehr Power hat, bekommt das Leistungsplus also künftig noch besser auf den Asphalt. Auch in Sachen Hybrid-Energie legte Mercedes in den vergangenen Jahren die Messlatte vor. Dieser Vorteil könnte auch 2017 wieder zünden. Wegen der kürzeren Bremsphasen muss die MGU-K die maximal erlaubte Energiemenge (2MJ) noch effizienter rekuperieren. „Auf der anderen Seite sind die Vollgaspassagen länger geworden. Um zu verhindern, dass es häufiger zum Leistungsabfall der Hybrid-Energie am Ende der Geraden („De-Rate“) kommt, muss auch die MGU-H optimal funktionieren“, erklärt Cowell die neue Herausforderung.

Ein leistungsstarker Antriebsstrang lässt sich also auch 2017 nicht so einfach durch eine gute Aerodynamik in die Knie zwingen. Maximaler Abtrieb ist kommende Saison sowieso nicht das Allheilmittel. „Wir werden nur auf vier Strecken mit voller Flügelfläche fahren – Barcelona, Monaco, Ungarn und Singapur“, erklärt Force-India-Technikchef Andy Green. „Auf den anderen Kursen wird Abtrieb zugunsten eines geringeren Luftwiderstands geopfert.“

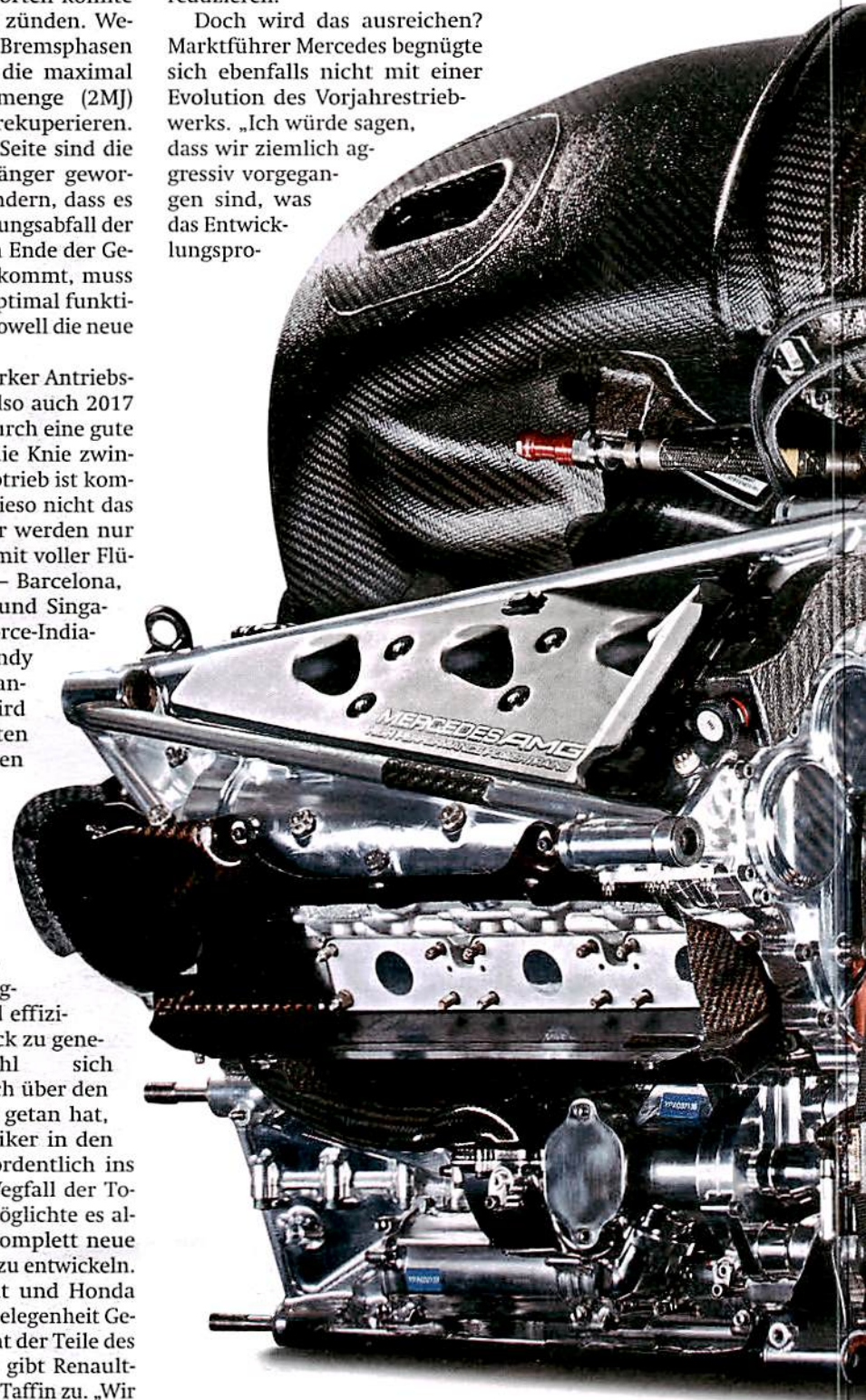
Die Hauptaufgabe bei der Entwicklung der 2017er-Autos bestand für die Chassis-Ingenieure somit darin, möglichst stabilen und effizienten Anpressdruck zu generieren. Obwohl sich reglementtechnisch über den Winter nicht viel getan hat, kamen die Techniker in den Motorenwerken ordentlich ins Schwitzen. Der Wegfall der Token-Regelung ermöglichte es allen Herstellern, komplett neue Antriebseinheiten zu entwickeln. Vor allem Renault und Honda machten von der Gelegenheit Gebrauch. „95 Prozent der Teile des Motors sind neu“, gibt Renault-Motorenchef Rémi Taffin zu. „Wir

haben das gesamte Konzept geändert. Die Architektur ist neu. Die Bausteine für Kühlung und Hybrid-Energie sind anders platziert. Auch die Einbaulage des Motors im Auto wurde verändert. Das war nötig, um das Leistungsdefizit aufzuholen und Gewicht zu reduzieren.“

Doch wird das ausreichen? Marktführer Mercedes begnügt sich ebenfalls nicht mit einer Evolution des Vorjahrestriebwerks. „Ich würde sagen, dass wir ziemlich aggressiv vorgegangen sind, was das Entwicklungspro-

gramm angeht“, grinst Cowell vielsagend.

Wie viele Pferdestärken im neuen Triebwerk stecken, ließ sich der Ingenieur aber nicht entlocken. Dafür machte Motorkunde Force India einige Aussagen, die man bei der Konkurrenz



nicht gerne hören dürfte: „So einen Fortschritt haben wir noch nie gesehen. Wir bekommen sogar mehr Leistung, als uns ursprünglich versprochen wurde“, lobte Andy Green den Triebwerklieferanten.

Die größten Fortschritte sind nach wie vor im Bereich der Einspritzung und der Verbrennung zu erwarten. Der Hightech-Sprit wird so geschickt in die Kammer gewirbelt, dass sich um die Kerzen eine zündfähige Fettwolke bildet. Diese bringt dann das deutlich magere Luft-

Benzin-Gemisch im restlichen Zylinder zur Detonation. „Im Sprit stecken 1240 Kilowatt an potenziell verfügbarer Energie, und momentan bekommen wir nur knapp 50 Prozent davon heraus. Auf dem Bereich der Verbrennung liegt also immer der Hauptfokus“, erklärt Cowell. Der Wegfall der Token-Regel heißt übrigens nicht automatisch, dass die Verfolger den Rückstand reduzieren. In den vergangenen Jahren scheiterte die Aufholjagd vor allem an den fehlenden Ideen und nicht am Reglement. Und während der Saison sind Motor-Upgrades automatisch begrenzt, weil jeder Pilot mit nur noch vier Antriebseinheiten über die Runden kommen muss.

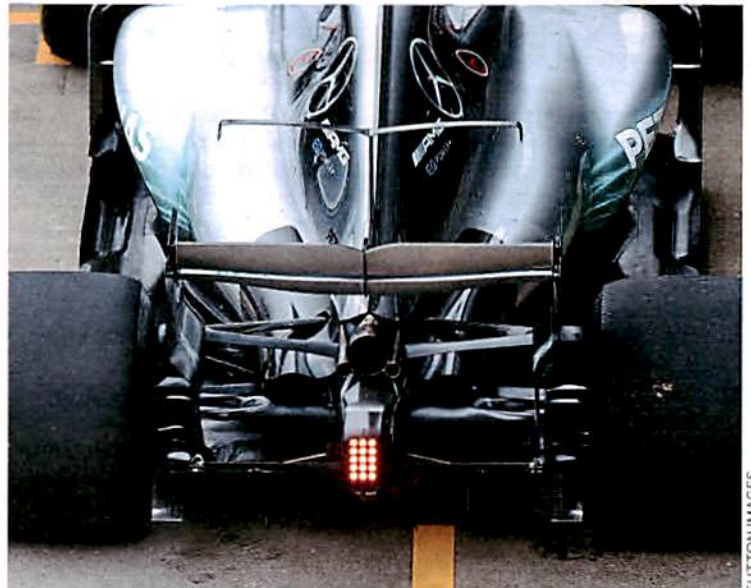
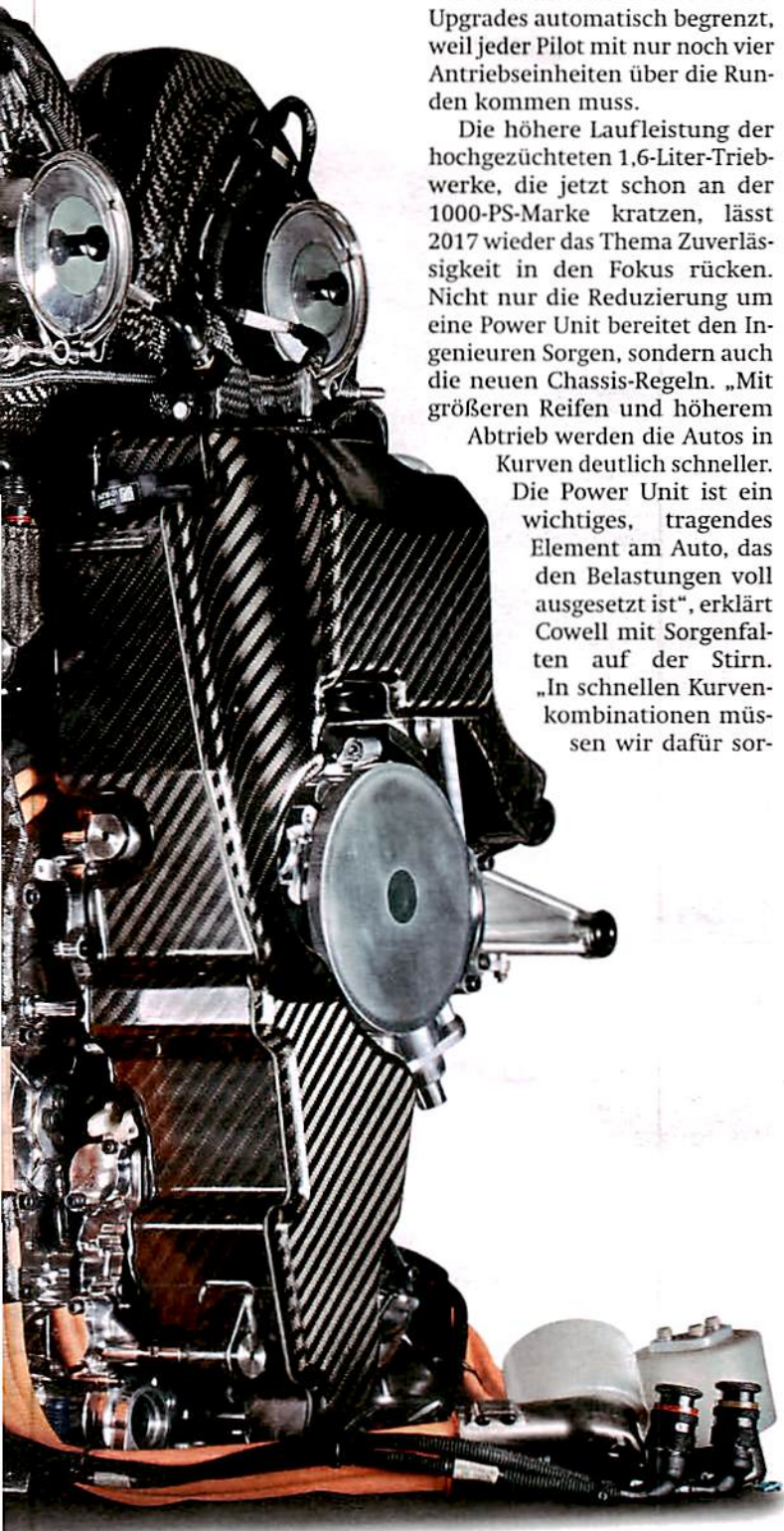
Die höhere Laufleistung der hochgezüchteten 1,6-Liter-Triebwerke, die jetzt schon an der 1000-PS-Marke kratzen, lässt 2017 wieder das Thema Zuverlässigkeit in den Fokus rücken. Nicht nur die Reduzierung um eine Power Unit bereitet den Ingenieuren Sorgen, sondern auch die neuen Chassis-Regeln. „Mit größeren Reifen und höherem Abtrieb werden die Autos in Kurven deutlich schneller. Die Power Unit ist ein wichtiges, tragendes Element am Auto, das den Belastungen voll ausgesetzt ist“, erklärt Cowell mit Sorgenfalten auf der Stirn. „In schnellen Kurvenkombinationen müssen wir dafür sor-



Die Piloten dürfen in den 20 Rennen der kommenden Saison nur noch vier Power Units einsetzen. Die Laufleistung erhöht sich damit von 3400 auf 4000 Kilometer – und das bei gestiegenen Belastungen. Somit sollte das Thema Zuverlässigkeit wieder stärker in den Fokus rücken.

gen, dass das Öl immer an den richtigen Platz kommt. Oder dass die Benzinversorgung auch bei fast leerem Tank in der letzten Runde des Rennens und der Qualifikation gewährleistet ist. Außerdem ist der Vollgas-Anteil gestiegen. Damit erhöht sich die Gesamtzeit, die der Motor unter maximaler Last läuft. Dazu haben wir auch noch mehr Leistung als im Vorjahr. Die neuen Regeln wirken sich auf so viele Bereiche aus. Das wird eine große Aufgabe für alle Beteiligten.“

Vor den Testfahrten in Barcelona erreichten uns von fast allen Herstellern Berichte, dass die Motoren die erforderliche Distanz auf den Prüfständen noch nicht erreichen. So könnte das neue Reglement am Ende doch für etwas mehr Spannung und Abwechslung sorgen. ■



Der Mercedes-Motor soll noch einmal ordentlich Leistung nachgelegt haben



Mercedes-Motorenchef Andy Cowell spricht von aggressiver Entwicklung

Formel 1

# Renault kündigt Ilmor

Renault hat sich trotz eines Dreijahresvertrages von Ilmor getrennt. Offiziell werden Kostengründe als Grund der Scheidung genannt. Ilmor behält sich vor, gegen die Trennung zu prozessieren.

Von: Michael Schmidt

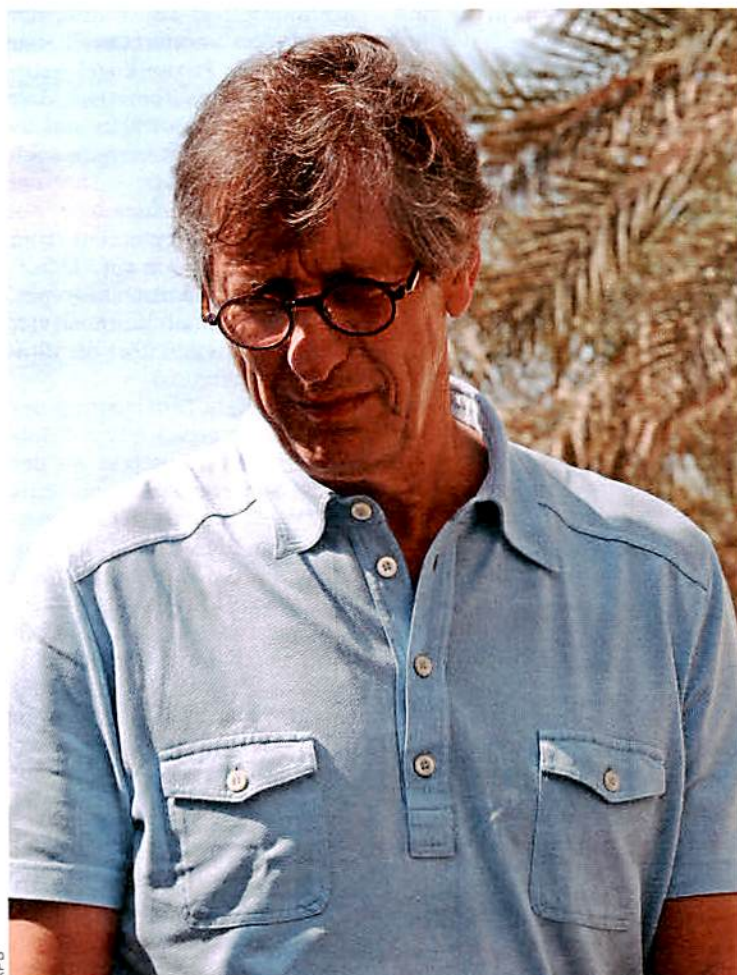
**R**enault hat seinen Antriebsstrang für die neue Saison gehörig umgekrempelt. „Wir haben das gesamte Konzept geändert. Die Architektur ist anders, das Kühlkonzept, die ERS-Installation, auch der Einbau des Motors ins Auto“, erzählt Remi Taffin. „Das war nötig, um das Leistungsdefizit aufzuholen und Gewicht zu reduzieren. Wir sind jetzt nahe am Limit von 145 Kilogramm. Dieser Motor ist die Basis für die nächsten drei Jahre.“ Der neue Renault-R.E.17-Motor entstand nicht nur in Viry-Châtillon. Wenn Projektleiter Taffin von einem zu 95 Prozent neuen Triebwerk spricht, dann steckt da auch Know-how von Ilmor drin. Und das nicht zu knapp. Die

Motorenschmiede des Schweizer PS-Zaubers Mario Illien entwickelte für Renault ein neues Verbrennungsverfahren mit dem Ziel größerer Effizienz. Außerdem stellte der frühere Motorenpartner von Mercedes und derzeitige Konstrukteur der IndyCar-Motoren von Chevrolet den Franzosen Einzylinder-Testreihen zur Verfügung.

## Geht Ilmor vor Gericht?

Mit der Zusammenarbeit ist inzwischen Schluss. Zum Jahresende 2016 hat sich Renault von Ilmor getrennt. Obwohl der Vertrag über drei Jahre datiert war. Offiziell wurden Kostengründe vorgeschoben. Wahrscheinlicher ist jedoch, dass Renault nun wieder in Eigenregie am Motor arbeiten will, um nicht den Eindruck zu erwecken, man wäre auf fremde Hilfe angewiesen. Das würde sich als großer Hersteller nicht gut machen.

Der Partner hat seine Arbeit abgeliefert. Man fühlt sich nun stark genug, den Motor auch ohne Ilmor auf den Stand von Mercedes zu bringen. Das soll Ende 2017 der Fall sein. Illien überlegt sich, gegen Renault wegen der außerordentlichen Kündigung zu prozessieren. ■



Ilmor-Chef Mario Illien half Renault bei der Neuentwicklung des V6-Turbo

Formel E

## Schwache Info-Lage zu neuen Batterien

McLaren Applied Technologies rückt kaum Daten über die neuen Batterien heraus. Das sorgt für Frust bei den Teams.

Ab der fünften Saison sollen Fahrzeugwechsel zur Rennmitte der Vergangenheit angehören. So sieht es der Entwicklungsplan der Formel E vor. Dafür baut McLaren Applied Technologies leistungsfähigere Batterien. Das britische Unternehmen will die Energiemenge auf 54 Kilowattstunden steigern. Die aktuellen Stromspeicher, die Williams Advanced Engineering entwickelt hat, bringen es auf einen Output

von 28 kWh. Weil die neuen McLaren-Batterien auch andere Anforderungen an die E-Motoren und ihre Nebenaggregate stellen, brauchen die Teams und Motorenhersteller schnellstens alle notwendigen Infos. Beim Rennen in Buenos Aires sickerte durch, dass es genau in diesem Punkt hapert. Team- und Technikchefs sind frustriert darüber, dass selbst Basis-Daten fehlen. Minimal- und Maximalspannung der Batterie sind weiterhin Unbekannte. Die für die Antriebseinheiten zuständigen Designer würden aber längst gerne damit beginnen, die Wechselrichter (Inverter) zu dimensionieren. Die Zeit drängt. ■ SAS

Formel E

## Vorsaison-Tests auf Kurs in Valencia

Die Formel E wird wohl die Testfahrten für die Saison 2017/2018 von Donington nach Valencia verlegen. Das Topsteam Renault eDams testete den neuen Antrieb schon.

In Argentinien bestritt die Formel E erst ihr drittes Rennen in der dritten Saison. Die Planungen für die kommende Spielzeit laufen aber schon. Die Testfahrten für die Saison 2017/2018 sollen in Valencia stattfinden, und nicht mehr wie bislang ausschließlich in Donington. Als möglichen Termin für die Probe-

fahrten peilen die Verantwortlichen einen Termin Anfang Oktober an. Es wird erwartet, dass die Valencia-Tests auf der MotoGP-Strecke im März bestätigt werden.

## eDams testet schon

Die Teams der E-Rennserie warten allerdings nicht bis zum Oktober. Renault eDams testete bereits Komponenten seines Antriebsstrangs für die vierte Saison auf dem Circuit de Calafat in Spanien. Auch Konkurrent Abt Schaeffler Audi Sport dürfte demnächst loslegen. Dem Vernehmen nach will die Kemptener Truppe im März ihr neues Auto testen. ■ SAS

# Mercedes ganz cool

Der Streit um die Fahrwerke von Mercedes und Red Bull schwelt weiter. Ferrari erwartet von der FIA eine genaue Definition, was erlaubt ist und was nicht. Ansonsten droht ein Protest in Melbourne. Mercedes bleibt gelassen.

Von: **Michael Schmidt**

**B**eginnt die Saison mit einem Protest? Die Teams erwarten von der FIA vor dem Saisonstart eine genaue Definition darüber, inwieweit man die Aufhängungen von links nach rechts hydraulisch miteinander vernetzen darf. Mercedes-Chefde-

signer Aldo Costa sieht keinen Grund, warum sich etwas ändern sollte: „Die Regeln für das Fahrwerk haben sich über den Winter nicht geändert. Was letztes Jahr legal war, ist es auch dieses Jahr.“

Das sieht Ferrari anders. Die Italiener vermuten hinter den Fahrwerken von Mercedes und Red Bull einen Trick, der es erlaubt, das Auto auf der Geraden hinten abzusenken, um Toppespeed zu gewinnen und in den Kurven gleichzeitig die Rollsteifigkeit so zu kontrollieren, dass das Auto ähnlich wie bei einer aktiven Aufhängung immer gleich angeströmt wird. Weil die Ferrari-Techniker an einer eigenen Lösung gescheitert sind, hat man Präsident Sergio Marchionne erzählt, Mercedes und Red Bull bewegen sich auf illegalem Boden.

Das erhöht den politischen Druck auf die FIA. Red-Bull-Berater Helmut Marko fürchtet, dass dieser Druck noch größer wird, wenn Mercedes und Red Bull in den ersten Rennen dominieren. Sollte der Verband die Vernetzung des Fahrwerks nicht weiter einschränken, droht ein Protest, glaubt Force-India-Technikchef Andy Green. „Nicht von uns. Aber ich bin mir sicher, dass sich ein Team finden wird, das herausfinden will, was legal ist und was nicht. Wir sind da ziemlich relaxt.“ Auch Mercedes-Teamchef Toto Wolff gibt sich gelassen: „Wir haben keine Angst vor einem Protest, weil wir wissen, dass unser System den Regeln entspricht.“ Er sagt aber auch: „Wenn es verboten wird, trifft es Red Bull härter als uns. Deren System ist ausgefeilter.“ ■

# Die Mercedes-Kopie

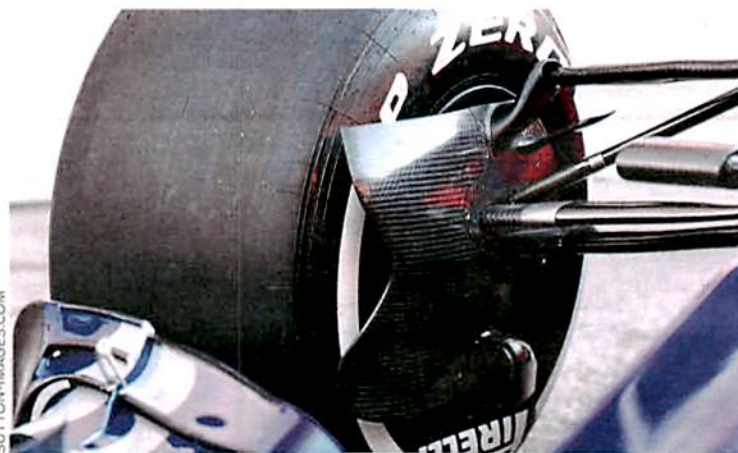
Eine der spektakulärsten Ideen der neuen Formel-1-Generation ist die Vorderachse von Mercedes. Doch dann zeigte Toro Rosso plötzlich das gleiche Konzept. Wer hat da von wem kopiert?

Von: **Michael Schmidt**

**D**ie neuen Formel-1-Autos sind so unterschiedlich wie schon lange nicht mehr. Die Ingenieure konnten sich mit den breiten Autos und den größeren aerodynamischen Freiräumen so richtig austoben. Doch das spektakulärste Detail ist kein Flügel und kein Leitblech, sondern die Vorderradaufhängung von Mercedes. Diese Lösung hat man so noch nie gesehen. Der obere Dreieckslenker hört kurz vor dem Radträger auf. Unter ihm ist ein gebogener Steg angebracht, der nach vorne und unten in den Radträger führt. Die Anordnung hat gleich mehrere Vorteile. Sie ist deutlich verwin-

dungssteifer als konventionelle Querlenker. Sie erlaubt es jederzeit, die Geometrie zu ändern und so auf die Reifenentwicklung zu reagieren. Mit ihr kann man den Radstand beliebig strecken, ohne das Chassis zu verlängern und Gewicht draufzupacken. Man muss nur den Steg ändern. Auch die Aerodynamiker freuen sich, weil man so die Dreieckslenker noch höher positionieren kann. Mercedes staunte nicht schlecht, als Toro Rosso plötzlich mit der gleichen Idee um die

Ecke bog. Toro-Rosso-Technikchef James Key beteuerte: „Reiner Zufall. Es gab keinen Austausch von Ingenieuren und keine Lecks. Erst habe ich mich geärgert, dass ein anderes Team den gleichen Einfall hatte. Dann hat es mich doch gefreut. Wenn Mercedes es macht, können wir so falsch nicht liegen.“ Bei Mercedes wurde eine andere Geschichte erzählt. Angeblich hatte ein Aerodynamiker letzten Sommer das Team verlassen und war zu Toro Rosso gewechselt. ■



Neuer Trick: Der obere Querlenker ist über einen Steg am Radträger befestigt

## ÜBER 3500 REIFENSÄTZE

Die neuen Breitreifen sind bei den Testfahrten in Barcelona die große Unbekannte für die Teams. Nur Mercedes, Ferrari und Red Bull hatten im letzten Jahr mit ihren umgebauten 2015er-Autos („Mule Cars“) erste Erfahrungen mit den breiteren Schlapfen gesammelt. Zu den Tests nach Barcelona kartete Pirelli über 3500 Reifen. Die zehn Teams hatten folgende Sätze bestellt: 23 Hard, 263 Medium, 287 Soft, 74 Supersoft, 51 Ultrasoft, 67 Intermediate, 45 Wet. Das macht 810 Sätze. Pirelli hat außerdem 70 Ersatz-Reifensätze mitgebracht. Das sind Reifen, die zwar den neuen Unterbau tragen, aber deren Mischungen baugleich zu 2016 sind. Für den Fall, dass die neuen Autos die Reifen weniger strapazieren sollten als antizipiert.

## ZWEITER SAUBER-ERSATZ

Pascal Wehrlein musste die Testfahrten für Sauber in Barcelona abblasen. Grund: drei gestauchte Nackenwirbel. Ein Andenken an seinen Unfall beim Race of Champions. Bei den Testfahrten sprang Antonio Giovinazzi für den Mercedes-Junior ein. Die Verpflichtung des Italieners zog sich hin, weil ein Spezialfall geklärt werden musste. Was passiert, wenn Wehrlein in Melbourne nicht fahren kann, und gleichzeitig Ferrari einen Ersatzpiloten braucht? Dann würde Giovinazzi für Ferrari fahren und Charles Leclerc für Sauber.

## AUF WUNSCH DES CHEFS

Am HaasF1 fällt das Airbox-Segel kaum auf. Das liegt an der Streifen-Lackierung, die von der Form der Finne ablenkt. Die Idee kam von Chef Gene Haas. Das Team musste deshalb eineinhalb Wochen vor den Testfahrten die Lackierung ändern.



# Grün ist die Hoffnung und bunt das Leben

Porsche hat im Februar die Testarbeit mit dem rund-erneuerten LMP1-Auto für 2017 aufgenommen, während davor nur Komponententests gefahren wurden. Team und Fahrer bewerten die Tests positiv – und blicken hoffnungsfroh auf die bevorstehende Saison.

Von: **Marcus Schurig**



**M**achen wir uns nichts vor: Es ist jene Jahreszeit, wo wir im Dunkeln tappen, wenn es um Prognosen für die neue Saison geht. In der LMP1-Klasse der Sportwagen-WM gibt es noch nicht mal Bilder von den 2017er-Autos, mit denen Toyota und Porsche mittlerweile schon zu Testfahrten ausrückten – geschweige denn belastbare Rundenzeiten. Die Details zur Technik der neuen LMP1-Autos werden beide Hersteller erst beim Saisonvortest in Monza Anfang April enthüllen.

Dennoch macht es Sinn, den Verantwortlichen schon heute Gehör zu schenken, denn indirekt erfährt man schon mal ein paar Knackpunkte zu den neuen Autos. Im Fall von Porsche begann die Saisonvorbereitung für 2017 schon im Dezember 2016, weil dort erstmals einzelne Baugruppen vorgetestet wurden. Im Januar folgte ein weiterer Kom-

ponententest, seit Mitte Februar wird nun erstmals das Komplettfahrzeug inklusive der neuen Aerodynamik in Aragón erprobt.

## Abtastduell in Aragón

Einem Zufall war es zu verdanken, dass dabei die beiden LMP1-Protagonisten direkt aufeinandertrafen: Weil Porsche eine Nacht-Session wegen zähem Dauernebel verlor, verlängerte man den Test von drei auf fünf Tage – und teilte sich dabei zwei Tage die Strecke mit Toyota, die den Anschlussstermin in Aragón hatten. „Wir waren ungefähr auf dem gleichen Level unterwegs“ – mehr will Porsche-LMP1-Teamchef Andreas Seidl zum ersten Abtasten aber nicht preisgeben.

Immerhin erfahren wir, dass sich die LMP1-Teams besonders mit zwei Reglementsänderungen auseinandersetzen haben, die ihre volle Aufmerksamkeit verlangen. Beim technischen Regle-

ment wurde die Aerodynamik für 2017 durch einen höheren Frontsplitter sowie einen verkürzten Heckdiffusor beschnitten. „Nach unserer Simulation kostet das ungefähr drei bis vier Sekunden pro Runde“, erklärt Seidl, der neben seinem Job als Teamchef weiterhin die Technische Leitung im Porsche-LMP1-Geschwader innehat.

Die neuen Aero-Restriktionen an Front und Heck müssen gedanklich verknüpft werden mit einer zusätzlichen neuen Reglements Vorgabe, nämlich dass seit diesem Jahr nur noch zwei Aero-Pakete – statt wie bisher drei – zum Einsatz kommen dürfen.

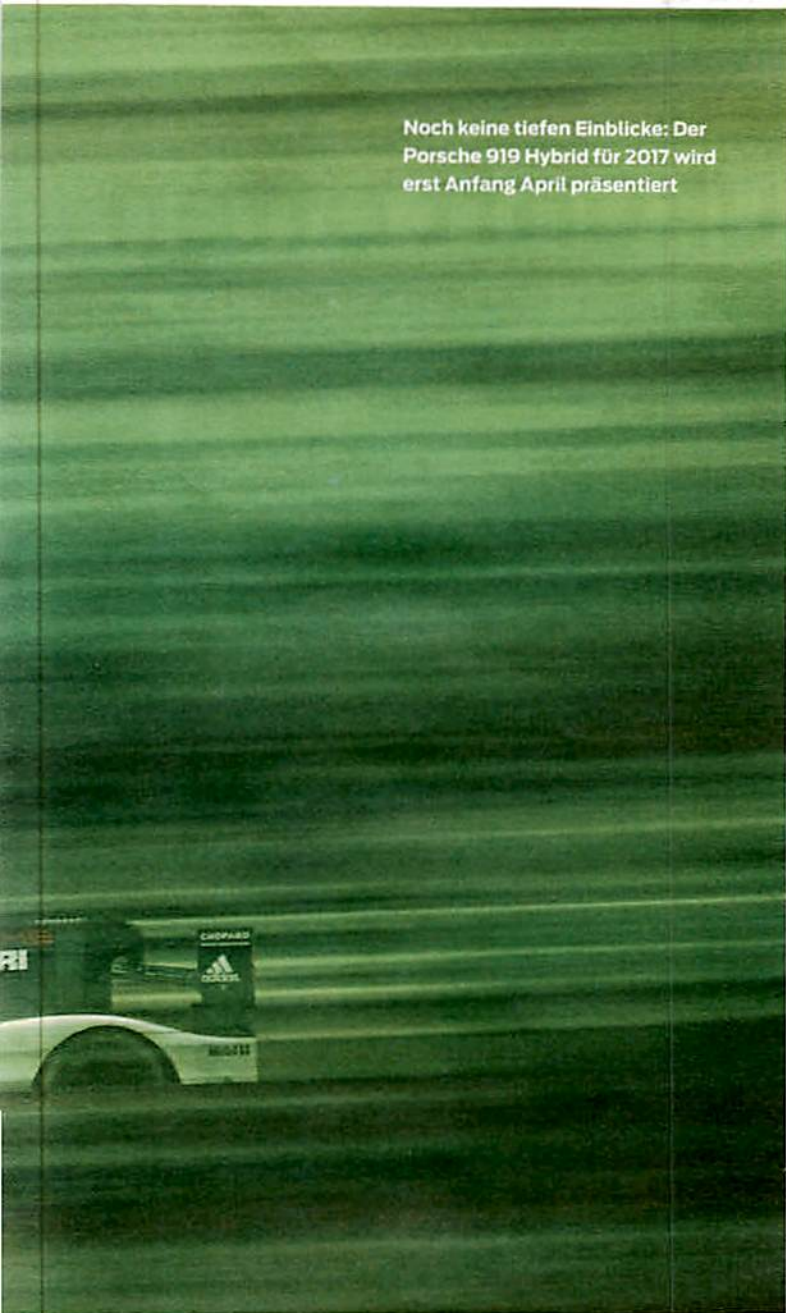
„Natürlich bestand unsere Zielsetzung darin, den Abtriebsverlust so weit wie möglich zu kompensieren“, sagt Seidl. Offenbar ist das wohl gut geglückt, folgt man dem Feedback der Piloten: „Ich war überrascht, wie gut sich das Auto trotz der neuen



**»MIT WELCHEM AERO-PAKET WIR IN SILVERSTONE STARTEN? DAS WERDET IHR ERST BEIM SCRUTINEERING IN ENGLAND SEHEN.«**

Porsche-Teamchef Seidl

Noch keine tiefen Einblicke: Der Porsche 919 Hybrid für 2017 wird erst Anfang April präsentiert



Regeln bei der Aerodynamik anfühlte“, so Nick Tandy. Der Brite schränkt ein: „Man muss bei der Bewertung aber vorsichtig sein, weil sich auch die Reifenspezifikationen ändern und dann die Frage lautet: Welcher Faktor trägt zur Rundenzeit mehr bei – und welcher weniger?“

Das deckt sich mit der Einschätzung von Porsche-Dauerbrenner Timo Bernhard: „Ich denke, Porsche hat einen großen Teil der Verluste wieder kompensiert. Aber intern reden wir selten über maximalen Abtrieb, sondern mehr über Aero-Map und Fahrbarkeit oder Aero-Sensitivität. Der maximale Abtrieb ist nicht immer gleichbedeutend mit einer besseren Rundenzeit. Oft bringt die Reduzierung der Aero-Sensitivität eine bessere Bremsleistung oder einen höheren Kurvenspeed – dann gewinnt man mehr Rundenzeit als mit maximalem Abtrieb.“

Die Verantwortlichen lassen sich beim Thema Timing der beiden Aero-Pakete bisher noch nicht aufs Glatteis führen: „Mit welchem Paket wir in Silverstone starten, werdet ihr erst beim Scrutineering in England sehen“, blockt Seidl jede Festlegung ab.

Aber die Frage ist zentral und spannend: Man braucht definitiv ein speziell auf Le Mans zugeschnittenes Low-Downforce-Paket. Bis 2016 konnte man für Silverstone – wo viel Abtrieb nötig ist – mit einem High-Downforce-Schnellschuss in die Saison starten. In Spa, das vom Abtriebsniveau in der Mitte zwischen Le Mans und den restlichen WM-Strecken liegt, konnte man entweder mit dem Le-Mans-Paket fahren oder – wie Toyota 2016 – mit dem High-Downforce-Paket antreten. Jedenfalls hatte man bei drei Aero-Paketen die Möglichkeit, ein zweites High-Downforce-Paket für die zweite Saison-



## »VIELLEICHT SETZEN DIE LMP1-TEAMS WEGEN DER NEUEN REIFENREGELN IM RENNEN JA AUF SEHR RISKANTE STRATEGIEN.«

Porsche-Worksportilot Tandy

hälfte nach dem Le-Mans-Rennen zu entwickeln. Und das ist der große Unterschied zu 2017: Wer jetzt in Silverstone mit dem Aero-Paket für viel Abtrieb antritt, kann für die zweite Saisonhälfte nicht mehr nachlegen.

Wer aber mit dem Low-Downforce-Paket startet, gewinnt vier Monate Entwicklungszeit – bis zum vierten WM-Lauf am Nürburgring – für das High-Downforce-Paket. Die große Frage lautet: Fahren Porsche und Toyota die gleiche Strategie oder nicht?

### Doppelstints sind Pflicht

Die zweite Großbaustelle im LMP1-Geknödel 2017 sind die Reifen, denn das Reglement reduziert die Anzahl der zur Verfügung stehenden Reifensätze für Qualifikation und Rennen von sechs auf vier. Platt gesagt müssen die LMP1-Teams im Rennen jetzt Doppelstints fahren, während das in der Vergangenheit zumindest bei den Sechsstundenrennen nur eine strategische Option zum Gambeln war.

„Das Thema Doppelstints wird neu priorisiert, bei der Fahrzeugabstimmung, aber auch bei der Auswahl der Reifenmischungen und -konstruktionen für 2017“, erklärt Andreas Seidl. Der Verschleiß ist jetzt ein zentrales Kriterium. Timo Bernhard glaubt, dass der Zwang, Doppelstints zu fahren, auf den meisten Strecken das LMP1-Spektakel nicht schmälern wird: „Wir sind dann in Sum-

me nur einen Tick langsamer, das ist alles.“ Nick Tandy ist wie die meisten Piloten kein großer Fan der neuen Reifenregeln, glaubt aber, etwas Positives gefunden zu haben: „Vielleicht setzen die Teams dann wie in der LMP2-Klasse auf sehr riskante oder ungewöhnliche Strategien, indem man zum Beispiel die Reifen zuerst auf der Innenseite verwendet, dann für einen zweiten Stint auf der Außenseite – das könnte durchaus unterhaltsam werden!“

„Die neuen Aero- und Reifen-Regeln sind die beiden großen Knackpunkte für die Saison“, fasst Seidl zusammen. Neben der reinen Performance und dem Speed steht natürlich auch die Zuverlässigkeit im Fokus der Testarbeit: „Was die Haltbarkeit betrifft, so sind wir für die kurzen Distanzen jetzt schon gut sortiert. Bei der Absicherung für das 24h-Rennen in Le Mans haben wir beim Test noch Schwachstellen gefunden, besonders auch bei den neuen Bauteilen“, gibt



## »WIR REDEN NUR SELTEN ÜBER MAXIMALEN ABTRIEB – EINE GERINGE AERO-SENSITIVITÄT ODER GUTE FAHRBARKEIT SIND WICHTIGER.«

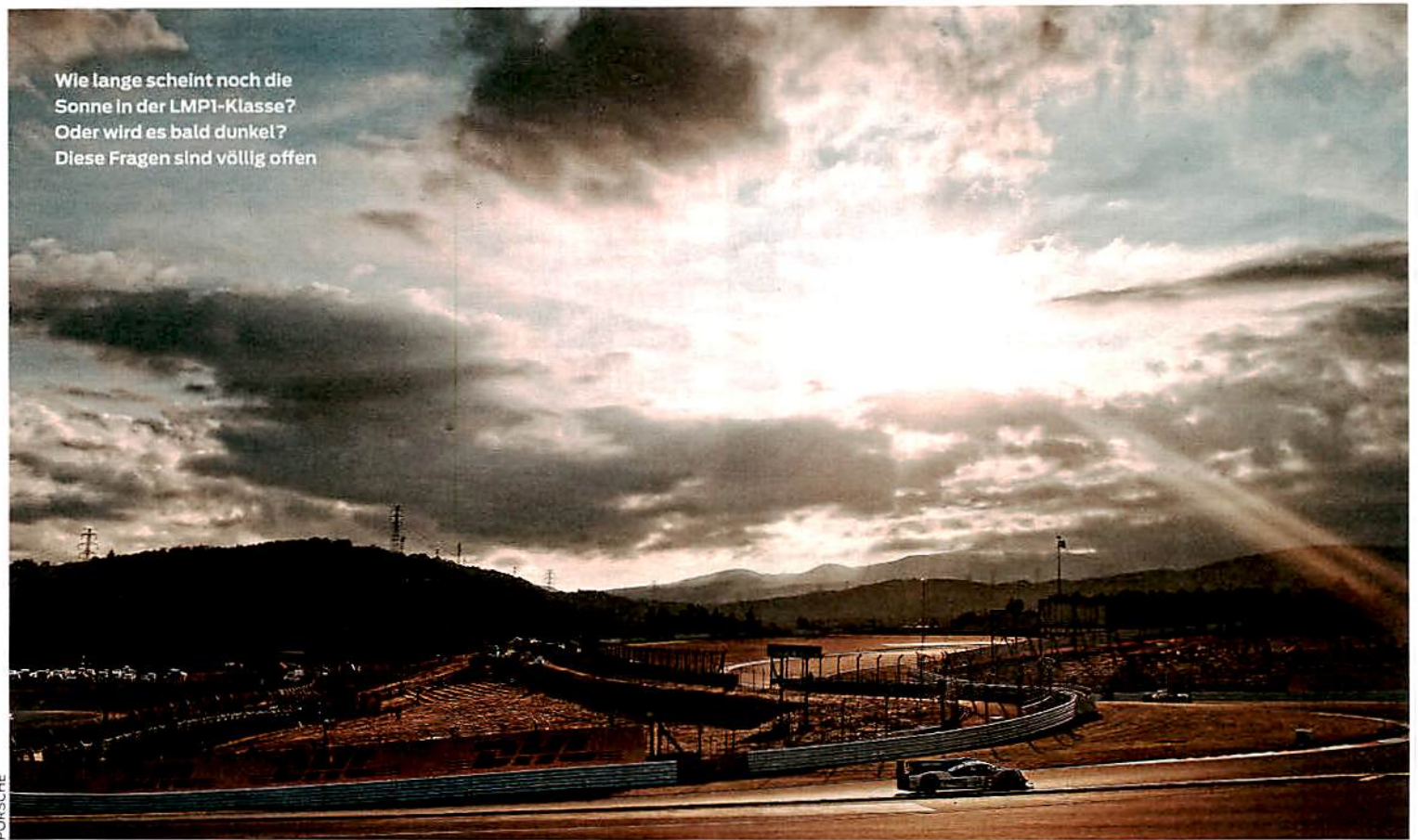
Porsche-Worksportilot Bernhard

Andreas Seidl zu. Neue Bauteile? Das kann sich eigentlich nur auf den Hybridantrieb und die neue Batteriegeneration beziehen. Schon letztes Jahr musste Porsche wegen Haltbarkeitsproblemen kurz vor Le Mans auf den Batteriebestand von 2015 zurückwechseln. Im Moment gibt es sicher keinen Grund zur Panik – bis Le Mans hat man ja noch fünf Monate Zeit ... ■

Sportwagen-WM: LMP1-Reglement

# LMP1: Regel-Zukunft offen

Wie lange scheint noch die Sonne in der LMP1-Klasse? Oder wird es bald dunkel? Diese Fragen sind völlig offen



Seit dem 26. Oktober 2016 ist in der Sportwagen-WM nichts mehr, wie es einmal war: Der Rückzug von Audi hat sämtliche Planungen für die Weiterentwicklung des Regelwerks in der LMP1-Klasse über den Haufen geworfen. Vorher war alles minutiös geplant – jetzt ist fast alles offen.

Von: **Marcus Schurig**

**V**or dem Audi-Rückzug war die mittelfristige Planung schon komplett aufgegleist. 2018 hätte das Reglement der LMP1-Klasse einen weiteren Boost erhalten sollen – im wahren Sinne des Wortes: Der maximal erlaubte Boost pro Runde in Le Mans hätte auf 10 MJ erhöht werden sollen, zu diesem Zweck wurde die Anzahl der Rekupe-rationssysteme auf drei aufgestockt. Zeitgleich wäre die Sicherheit in der LMP1-Klasse mit der Verbesserung des seitlichen Auf-

prallschutzes durch Panele und Crash-Cones aus der Formel 1 auf ein neues Niveau geliftet worden.

Sogar die Diskussion um den übernächsten Reglementszyklus ab 2021 war angelaufen: Dann hätten neue Technologien wie Brennstoffzellentechnik oder innovative Konzepte wie Erdgas-Saugmotoren in das System der Equivalence of Technologies integriert werden sollen.

Jetzt ist die Zukunft völlig offen: Das 2018er-Regelwerk wurde vorläufig auf 2020 verschoben, doch noch ist nicht klar, welche Aspekte des ursprünglichen Regelwerks erhalten bleiben. Und über 2021 redet niemand mehr.

## Diskussion steht auf null

Porsche-Teamchef Andreas Seidl gibt zu: „Fakt ist, dass alle Reglementsdiskussionen quasi auf null gestellt wurden.“ Der Grund ist simpel: Der Fokus der verbliebenen Hersteller Toyota und Porsche sowie der Reglementsgeber ACO und FIA liegt darin, die Tür für einen Hersteller zu öffnen. Das kann nach Lage der Dinge nur Peugeot sein. PSA-Chef Car-

los Tavares hat aber einen LMP1-Einstieg an klare Bedingungen geknüpft: Die Kosten müssen runter. Der Spagat für die Macher besteht darin, den bisherigen LMP1-Ansatz – Hochtechnologie und Innovation – teilweise zu retten, aber gleichzeitig die Kostenstruktur zu verbessern.

Andreas Seidl sagt: „Das Ziel der Diskussion besteht darin, die Balance zu finden zwischen Kosteneinsparung und der Option, zukünftige Straßentechnologien im Rennsport entwickeln zu können.“ Nur wenn man Peugeot bis Mitte 2017 mit einem schlüssigen Konzept überzeugt, werden die Franzosen den Einstieg für die Saison 2020 verkünden.

Bis dahin fährt die LMP1-Klasse auf Sicht: Porsche und Toyota haben sich per Gentlemen's Agreement darauf verständigt, das aktuelle Monocoque auch 2018 weiterzuverwenden – länger will offenbar keiner in die Zukunft blicken oder bindende Verpflichtungen eingehen. Wie es technisch in der LMP1-Klasse weitergeht, ist so komplett offen: Das Werben um Peugeot hat absolu-

ten Vorrang. Porsche und Toyota kämpfen um den Erhalt der technischen Perspektive: „Wir sehen Wege, dass es möglich sein sollte, den Technologieansatz im LMP1-Reglement in Zukunft zu erhalten“, glaubt Andreas Seidl.

## Nur ein Hybridsystem?

Doch die WM braucht einen dritten Hersteller, da beißt die Maus keinen Faden ab: „Es wäre gut, einen dritten Hersteller für 2020 zu haben. Es ist nicht ideal, dass wir jetzt nur zwei Hersteller sind“, bestätigt Seidl. „Die Phase mit Peugeot und Audi hat zwar bewiesen, dass es auch mit zwei Herstellern funktionieren kann, wenn der Wettbewerb gut ist. Aber natürlich ist es unser gemeinsames Ziel, dass mehr Hersteller dazukommen.“

ACO-Präsident Pierre Fillon hat bereits im Dezember 2016 angedeutet, dass ab 2020 womöglich nur noch ein Hybridsystem in der LMP1-Klasse zugelassen sein könnte – das klingt dann aber letztlich eher nach Abrüstung denn nach einer Weiterentwicklung des LMP1-Konzeptes. ■

## DSK: Ziegahn bestätigt und Manthey geehrt

Der DSK hat als größte Motorsport-Interessensorganisation bei seiner Mitgliederhauptversammlung am Nürburgring Präsident Karl-Friedrich Ziegahn im Amt bestätigt – und GT-Teamchef Olaf Manthey geehrt.

Bei der DSK-Mitgliederversammlung am Nürburgring haben sich die Mitglieder hinter das Präsidium gestellt: Die Versammlung hat Dr. Karl-Friedrich Ziegahn für weitere zwei Jahre ohne Gegenstimmen im Amt als Präsidenten des Deutschen Sportfahrer Kreis e.V. bestätigt. Seit 1989 ist Dr. Ziegahn Mitglied im DSK, seit 1990 Präsidiumsmitglied. Für Ziegahn, der das Amt des Prä-

sidenten seit 2005 bekleidet, ist es bereits die siebte Amtsperiode. In ihren Ämtern bestätigt wurden auch Friedhelm Kissel als Vizepräsident und Johannes Scheid. Die 35-jährige Rallye-Copilotin Katrin Becker wurde neu ins Präsidium gewählt.

Im Rahmen der Versammlung hat das Präsidium am Nürburgring Olaf Manthey, Hans-Joachim Hess und Axel Nahmacher mit der nach dem DSK-Mitbegründer Wolfgang Graf Berghe von Trips benannten Trips-Medaille ausgezeichnet. Im Gedenken an sein prominentes Gründungsmitglied vergibt der DSK seit 1961 die Medaille als besondere Auszeichnung für Motorsportler, Funktionäre und Journalisten, die sich in besonders hohem Maße um den Motorsport verdient gemacht haben. ■ MCS

## Cadillac mit Bestzeit, Chance für Montoya?

Cadillac dominierte beim Vortest zum 12h-Rennen in Sebring das Prototypenfeld. Das Risi-Ferrari-Team wartete mit einem ganz besonderen Überraschungsfahrer auf: Juan-Pablo Montoya.

Die Daytona Prototypen International (DPI) von Cadillac dominierten nach dem überlegenen Sieg beim IMSA-Saisonauftritt in Daytona auch den Vortest zum 12h-Rennen in Sebring: Die Cadillac DPI der beiden werksunterstützten Teams Wayne Taylor Racing und Action Express Racing markierten am Ende die acht schnellsten Rundenzeiten in der Prototypenklasse. Der beste Nicht-Cadillac war der JDC-Miller

Motorsports-Oreca – mit sieben Zehntelsekunden Rückstand. Der Speed war umso beeindruckender, als bei Cadillac nach Daytona die beiden Air-Restriktoren um jeweils 1,5 mm reduziert wurden – was nach einhelliger Einschätzung gut 30 PS kostete.

Im Fokus der Medien stand in Sebring jedoch nicht Cadillac, sondern Juan-Pablo Montoya. Der ehemalige Formel-1-Fahrer und Indy500-Sieger aus Kolumbien hatte eine Einladung des Risi-Ferrari-Teams angenommen, den aktuellen 488 GTE zu testen.

Der 41-jährige hatte sichtbar Spaß bei seinem GT-Outing, aber einen Fahrerplatz wird er offenbar nicht erhalten: Die einzige Option wäre der Risi-Einsatz in Le Mans, doch hier soll angeblich ein italienischer Pilot das Line-up von Risi komplettieren. ■ MCS

# Bentley mit zwei Topautos

Gemeinsam mit Abt Sportsline will Bentley auch 2017 wieder beim Langstreckenklassiker auf der Nürburgring-Nordschleife angreifen. Neben neuen Teamchefs gibt es zudem auch noch neue Fahrer.

widmet sich anderen Projekten. Nun teilen sich Hans-Jürgen Abt, Thomas Biermaier sowie Harry Unflath die Führungsaufgaben im neu strukturierten Einsatzteam. Ein Grund für die neue Organisationsstruktur: Bei Abt Sportsline wurden durch die Reduzierung von vier auf zwei DTM-Autos Kapazitäten frei. Die GT-Mannschaft selbst besteht

zwar noch aus dem alten Kern, wird aber durch Abt-Sportsline-Mitarbeiter ergänzt.

### Bentley: Drei neue Piloten

Bei den Fahrern stoßen neben den bekannten Gesichtern aus dem vergangenen Jahr wie Christopher Brück, Christian Menzel oder Christer Jöns neue Namen hinzu. Zu den Neuverpflichtun-

gen für das GT3-Saisonhighlight auf der Nürburgring-Nordschleife gehören der ADAC-GT-Masters-Pilot Jordan Pepper, der belgische Nordschleifen-Profi Nico Verdonck sowie der bisherige Audi-GT-Pilot Christian Mamerow.

Die Verteilung der Fahrer auf die beiden Werks-Bentley Continental GT3 steht aber noch nicht final fest. ■

Von: Bianca Leppert

Zum dritten Mal wird Bentley in dieser Saison beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring mit dem Continental GT3 an den Start gehen. Platz 7 war bisher das beste Ergebnis der Briten, die zu Beginn mit HTP-Motorsport und M-Sport gearbeitet hatten und dann im vergangenen Jahr auf das Team Abt vertrauten.

Als Bentley Team Abt wird man auch in dieser Saison den Werkseinsatz in Angriff nehmen, allerdings mit deutlich geänderten Vorzeichen. Christian Abt ist nicht mehr länger Teamchef und



Hohe Ziele: Bentley will 2017 auf der Nordschleife siegen – doch bisher schaffte man als bestes Resultat Platz 7



Hyundai-Werkspilot Thierry Neuville ist aktuell klar schnellster WM-Pilot und liegt dennoch nur auf Tabellenrang acht. Der selbstbewusste Belgier sieht's locker und erklärt auch warum.

Von: **Reiner Kuhn**

**Du hast mit zwölf von 32 möglichen Bestzeiten doppel so viele wie Tabellenführer Jari-Matti Latvala, aber nur acht Punkte. Wie sehr wurmt das?**

Ziemlich. Die Situation ist ja auch frustrierend. Ich war jeweils der Schnellste, gejubelt haben andere. Aber so ist das im Sport, am Ende zählen die Punkte, ob nun im Fußball oder der Rallye-WM.

**Du lagst zwei Mal souverän vorn, hast dir aber jeweils auf der letzten Samstagsprüfung einen Fehler geleistet. Was denkt man da?**

Erst mal gar nichts. Man ist einfach nur sauer. Zudem ist es mir ziemlich egal, ob und wann ich draußen bin, der Fakt an sich ist schlimm genug.

**Macht es keinen Unterschied, ob du in den schwedischen Wäldern bei Autobahntempo abfliegst oder in einer 20-km/h-Ecke auf einem Zuschauerrundkurs?**

Als Fahrer ist mir das erst einmal egal, ein Ausfall ist ein Ausfall. Bei der Monte bin ich in einer mittelschnellen Kurve ein paar Zentimeter von der Linie ge-



**Thierry Neuville**

**Geburtstag:** 16. Juni 1988  
**Geburtsort:** Sankt Vith (B)  
**Herkunftsland:** Belgien

**KARRIERE-HIGHLIGHTS**

- 2007: erste Rallye
- 2009: erster von bisher 72 WM-Starts
- 2010: Junior-WM 7. (1 Sieg)
- 2011: IRC 5. (2 Siege)
- 2012: WM-7. Citroën
- 2013: WM-2. M-Sport Ford
- 2014: WM-6. (1 Sieg) Hyundai
- 2015: WM-6. Hyundai
- 2016: WM-2. (1 Sieg) Hyundai

# „Ist mir egal, ob manche mich jetzt für doof halten“

rutscht und leicht angeschlagen – das kann jedem passieren.

**Anders dein Unfall auf der Zuschauerprüfung in Schweden, wo man eigentlich nichts gewinnen, aber viel verlieren kann. Habt Ihr das Geschehene analysiert?**

Da gab es nichts zu analysieren. Mehr Pech kann man kaum haben. Ich habe voll eingeschlagen und mit dem kurveninneren Reifen eine Barriere touchiert. Durch einen kleinen Impuls ist ein Lenker gebrochen, das Auto hat keinen Kratzer. Wenn ich das noch mal schaffen wollte, bräuchte ich wohl ziemlich viele Versuche. Wenn nun manche meinen, ich sei doof, ist mir das egal. Das war einfach nur großes Pech.

**Wie schwer fällt es einem, so einen Fauxpas abzuhaken und sich nochmals für den Schlusspurt zu motivieren?**

Da jeder WM-Punkt zählt, hast du danach nur noch ein Ziel: möglichst viele Zähler in der Power-Stage. Dazu musst du alles geben und voll konzentriert sein. Hätte ich zuvor das Auto durch einen dummen Fehler weggeschmissen, weil ich es übertrieben habe, wäre das sicher schwieriger. Das war aber nicht der Fall. Es war ein winziger Fehler mit großen Folgen. Es ändert aber nichts an der Situation. Und auch nicht daran, dass ich finde, dass wir den Sieg verdient hätten.

**Wie bitte?**

Ja klar. Wir haben alles dazu getan und waren klar die Schnellsten. Den einzigen Beweis, den ich dazu habe, dass wir es nicht übertrieben und schon ab Samstag alles drangesetzt haben, das Auto ins Ziel zu bringen, ist „Colin's Crest“: In den vergangenen Jahren zählte ich dort immer mit zu den weitesten Springern, diesmal war ich nicht einmal in den Top-Zehn. Das zeigt deutlich, wie sehr wir versucht haben, das Auto zu schonen und die Rallye sauber nach Hause zu fahren. Was soll's, ich will und muss mich nicht rechtfertigen. Ich schaue lieber nach vorne.

**Als WM-Achter hast du schon 40 Punkte Rückstand auf die Spitze. Ändert das die Strategie?**

Dafür ist es viel zu früh. Im vergangenen Jahr hatten wir in der ersten Saisonhälfte fünf Nullrunden, bevor es für uns richtig losging und wir noch Vizeweltmeister wurden. Zudem: Die anderen waren bei der Monte und Schweden auch nicht fehlerfrei und neben der Strecke, inklusive jenen, die auf dem Podium standen. Auch die werden nicht immer alle Räder am Auto haben.

**„DIE ANDEREN WAREN AUCH NICHT FEHLERFREI UND SCHON NEBEN DER STRECKE. AUCH DIE WERDEN NICHT IMMER ALLE RÄDER AM AUTO HABEN.“**

Thierry Neuville

**Denkst du dabei insbesondere an Jari-Matti Latvala?**

Nein, überhaupt nicht. Es ist einfach viel zu früh, um Prognosen abzugeben. Jari-Matti macht sicher nichts anders als in den Vorjahren. Es sieht aber so aus, dass er nun ein Auto hat, in dem er sich wohler fühlt. So etwas kann den Unterschied machen. Ogier dagegen ist in einem neuen Team mit neuem Auto, das macht es wiederum schwieriger. Man hat ja gesehen, dass auch er schon drei, vier Mal neben der Strecke war. Die Saison ist noch jung. Es gibt einige Fahrer, auf die man achten sollte. Auch ein Kris Meeke wird noch kommen. Er hatte Pech und sein Auto scheint noch Probleme zu machen. Aber ich schaue lieber auf mich.

**Einen Platz besser als im Vorjahr hast du als Ziel ange-**



Die Kombination Neuville und Hyundai ist bisher definitiv die schnellste

**geben. Das wäre der Titel.**

Was sonst? Die Chancen stehen besser als jemals zuvor. Nach Jahren mit unterlegenem Material scheint der neue Hyundai jedenfalls ein richtig gutes Auto. Keine Ahnung, ob wir das beste Paket haben. Denn schaut man nur auf die Resultate meiner Teamkollegen, könnte man denken, der Fiesta oder Yaris ist besser. Aber Nicolas (Copilot Gilsoul) und ich haben gezeigt, dass der i20 WRC gut genug ist, um ganz vorne zu sein. Jetzt liegt's auch an uns.

**Kann es sein, dass du deutlich besser mit dem neuen Auto zurechtkommst als deine Teamkollegen Dani Sordo und Hayden Paddon?**

Die neue Fahrzeuggeneration kommt meinem Fahrstil sehr entgegen. Bei den Vorgängermodellen hatte ich Probleme, die Vorderreifen zum Arbeiten zu bekommen. Zudem kam das Auto viel über das Heck und man musste sehr quer fahren, um schnell zu sein. Das ist aber absolut nicht mein Fahrstil. Jetzt haben wir viel mehr Anpressdruck und Grip auf der Hinterachse, und man kann extrem sauber durch die Kurven fahren. Das kam mir schon 2012 entgegen, als wir mit dem Fiesta Vizeweltmeister wurden. Keine Frage, der 2017er-Hyundai passt perfekt zu meiner Fahrweise.

**Benimmt sich der i20 auf Schotter ähnlich gut?**

Auf jeden Fall! Auch wenn es beim Mexiko-Test in Südspanien mit rund zehn Grad nicht ganz so warm war. Der Wagen war aber vom ersten Meter richtig gut, schließlich hat er viel mehr Testkilometer auf Schotter hinter sich als auf Asphalt oder im Schnee. Wir konnten uns also gleich an die Feinabstimmung machen.

**Was können wir von dir in Mexiko erwarten?**

Am liebsten den Sieg. Wir haben eine gute Startposition für den ersten Tag. Aber ich muss nicht gewinnen, sondern vor allem fett Punkte machen. Sind Jari-Matti und Séb hinter mir, wäre das ein erster Schritt. Die Rallye liegt mir. 2013 stand ich hier erstmals auf dem Podium.

**2016 hast du noch mit Citroën und Toyota verhandelt. Bis du glücklich, dass es nicht geklappt hat?**

Eigentlich ging es nur um Hyundai oder Citroën. Letztere haben eine tolle Historie und Erfahrung sowie ein volles Entwicklungsjahr. Ich wollte unbedingt ein siegfähiges Auto. Von Hyundai wusste ich, dass wir einen starken Motor bekommen und auch sonst einen großen Schritt machen. Zudem hatte ich ein Angebot. Die Chancen zu bleiben standen 90:10. Im Nachhinein wohl die richtige Entscheidung. Obwohl, wer hätte gedacht, dass der Yaris so gut funktioniert. ■

# FIA: Mehr Privatteams

Die Rallye-WM steht vor einem Umbruch. Nach der Einführung der neuen World Rally Cars will die FIA nun den Einfluss der Hersteller verringern. Noch immer ist man beim Weltverband über die Verhinderung der Homologation des VW Polo WRC 2017 verärgert und fordert unabhängige Privatteams.

Von: **Reiner Kuhn**

**A**ufreibende Wochen liegen hinter den Beteiligten. Kaum hatte VW-Entwicklungsvorstand Dr. Frank Welsch die Hersteller-Trophäe in der Hand, verkündete der Dienstherr der Wolfsburger Werkssportler den offiziellen Ausstieg. Danach versuchten Fahrer vergeblich, den fertig entwickelten VW Polo WRC 2017 an den Start zu bringen. Doch ohne das Wohlwollen der Konkurrenz konnte das neue World Rally Car nicht homologiert werden – es fehlte die Herstellereinschreibung von Volkswagen samt Startzusage bei allen Läufen. FIA-Rallyedirektor Jarmo Mahonen liegt dies noch immer quer im Magen. Denn einerseits setzt der mächtige Finne auf den Schulterchluss mit Citroën, Hyundai, M-Sport Ford und Toyota, andererseits will er mehr Teams und Vielfalt. „Wir akzeptieren die Entscheidung der Hersteller. Aber ich persönlich hätte es toll gefunden, wenn wir auch den Polo im Wettbewerb gesehen hätten“, erklärt Mahonen und plant dementsprechend, den Einfluss der Werke zu verringern.

**Vorbild Moto-GP**  
Nach seinen Vorstellungen könnte sich die Rallye-WM am Beispiel der MotoGP orientieren. Dort beliefern die Werke auch unabhängige Privatteams, die mit konkurrenzfähigem Material in der Lage sind, um Siege zu kämpfen. „Seit einiger Zeit diskutieren wir, ob wir die Meisterschaft mehr in Richtung Teams verändern sollten, und trotzdem aber auch Platz für Werksteams ist. Wir sollten nicht mit den



Um einen 17er-Fiesta zu fahren, startet Mads Östberg unter M-Sport-Flagge

Herstellern brechen, aber die Zeit für eine Modernisierung ist gekommen“, sagt Mahonen.

Bislang stellt nur M-Sport privaten Teams (Östberg in Schweden, Bertelli in Mexiko) aktuelle Autos zu Verfügung. Citroën, Hyundai und Toyota verfolgen keine Pläne, Fahrzeuge in Kun-

denhände zu geben. Sollte der Weltverband das Regelwerk ändern wollen, muss sich Mahonen aber auch selbst bewegen. Aus Sicherheitsgründen legte er fest, dass nur Fahrer die neue WRC-Generation steuern dürfen, die von einem Hersteller angemeldet wurden. ■

## Turbulentes Fahrer-Karussell

Werkunterstützung verdoppelt, einige Top-Teams setzen sogar auf drei Fahrer – die Rallycross Weltmeisterschaft (WRX) rüstet im Jubiläumsjahr mächtig auf. Am 1. und 2. April geht es los, dann startet die vierte FIA-WRX in Barcelona.

Von: **Sven Kopf**

**S**o wild, wie sich das Fahrerkarussell in dieser Winterpause drehte, hat es sich lange nicht gerührt. Es ist das vierte Mal, dass die Rallycrosser einen WM-Titel ausfechten, und die Szene nimmt weiter Fahrt auf. Vier Automobilherstel-

ler sind inzwischen eingestiegen. Volkswagen Schweden hat sich mit Petter Solberg verbündet und setzt weiter auf Johan Kristoffersson. Ford bleibt Ken Block und Andreas Bakkerud weiter treu.

Peugeot und Audi setzen sogar drei Fahrer ein. Bei Weltmeister Mattias Ekström dockt neben Toomas Heikkinen noch Reinis Nitišs an. In der Marken-Wertung sind nur zwei Fahrer punktberechtigt, Nitišs gilt daher als „Independent“. Das Team Peugeot Hansen schickt erneut Sebastien Loeb und Timmy Hansen ins Rennen. Timmys jüngerer Bruder Kevin, amtierender Europameister, bekommt das Vorjahresauto.

Kevin Ericsson, sein Rivale aus Juniorenzeiten, hat im Team Austria von Max Pucher angeheuert, weil Papa Andreas mit seinem Olsberg's Team zugunsten des US-

### RALLYCROSS-TEAMS 2017

Mattias Ekström (S)	Audi S1	EKS
Toomas Heikkinen (FIN)	Audi S1	EKS
Reinis Nitišs (LV)	Audi S1	EKS (independent)
Sebastien Loeb (F)	Peugeot 208	Peugeot Hansen
Timmy Hansen (S)	Peugeot 208	Peugeot Hansen
Kevin Hansen (S)	Peugeot 208	Peugeot Hansen (independent)
Petter Solberg (N)	VW Polo	Solberg/VW Schweden
Johan Kristoffersson (S)	VW Polo	Solberg/VW Schweden
Ken Block (USA)	Ford Focus	Hoonigan Racing
Andreas Bakkerud (N)	Ford Focus	Hoonigan Racing
Timo Scheider (D)	Ford Fiesta	MJP Team Austria
Kevin Eriksson (S)	Ford Fiesta	MJP Team Austria
Timur Timerzyanov (RUS)	Ford Fiesta	STARD
Janis Baumanis (LV)	Ford Fiesta	STARD
Guy Wilks (GB)	VW Polo	(independent)
Jean Baptiste Dubourg (F)	Peugeot 208	(independent)
Niclas Grönholm (FIN)	Ford Fiesta	(independent)
Lukács Kornél (HUN)	Kia Rio	Team Galli (independent)

Honda-Projekts nicht antritt. So segelt auch Niclas Grönholm mit einem Ford unter eigener Flagge. Erikssons Teamkollege wird Timo Scheider. Der bleibt der einzige Deutsche, denn René Münnich plant für die Tourenwagen-WM.

Puchers frühere Piloten Timur Timerzyanov und Janis Baumanis

bleiben Teamkameraden sind aber zu Manfred Stohls Team STARD übergelaufen. Guerlain Chicherit kommt mit dem Prodrive-Renault frühestens in Lohéac. Gigi Galli überlässt dem Ungarn Lukács Kornél seinen Kia, er selbst tritt mit einem zweiten Rio nur sporadisch an. ■

# Starker Aufschlag



Mit einem starken Starterfeld beginnt die neue Saison in der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM). Titelverteidiger Fabian Kreim startet trotz alter und neuer Konkurrenten als Top-Favorit. Beim Angriff auf den Skoda-Piloten heißt es von Anfang an: Vollgas. Denn nach der Verkürzung des Kalenders ist Taktieren nicht mehr angesagt.

Von: **Michael Heimrich**

**A**m kommenden Wochenende ist es endlich so weit. Die DRM startet mit der Saarland-Pfalz-Rallye rund um St. Wendel in ihre neue Saison. Angemeldet haben sich 65 Teams, und vor allem die Spitze präsentiert sich für deutsche Verhältnisse ungewohnt stark. Stolz elf R5- und Super2000-Fahrzeuge führen die Nennliste an, ganz vorne steht der amtierende Meister Fabian Kreim, der mit einem brandneuen Skoda Fabia

R5 in die Mission Titelverteidigung startet.

Am Samstag nutzte Skoda Deutschland die gut besuchte Rallyeshow am Sachsenring, um sich kurz vor knapp noch den nötigen Kraftfahrzeugpass (KFP) für das Fahrzeug ausstellen zu lassen. „Jetzt kann ich den Start kaum erwarten“, so Kreim, dessen Programm sich vorläufig auf die DRM konzentriert.

Schärfster Konkurrent könnte Dominik Dinkel werden, der vom S2000 in den R5 wechselte und die starken Leistungen aus dem Vorjahr nicht nur bestätigen, sondern verbessern will. Auch Christian Riedemann (Peugeot 208 T16) hat noch einige Rechnungen aus der letzten Saison offen und hat sich den Titel als klares Ziel gesetzt.

Mit Sandro Wallenwein (Skoda Fabia R5) und Georg Berlandy (Peugeot 208 T16) haben sich beim Auftakt gleich zwei ehemalige Meister angemeldet. Auch Hermann Gaßner jr. wäre gerne von Beginn an dabei gewesen, bekam aber das dafür notwendige Budget für den Einsatz des familieneigenen Hyundai i20 R5 nicht zusammen. „Zwei bis vier Einsätze im zwei-

ten Halbjahr“ versprach der 28-jährige seinen Fans. Erst im kommenden Jahr soll die volle Saison drin sein.

## Neuer Gegner für Gaßner

Vater Hermann Gaßner (Mitsubishi Evo X) konzentriert sich auf die Titelverteidigung im ADAC Rallye Masters, das er bereits viermal gewinnen konnte. Einfach wird es für ihn jedoch nicht werden. Peter Corazza rüstete seinen elf Jahre alten Mitsubishi auf die Gruppe-F zurück und wird direkter Konkurrent von Gaßner. Auch der pfeilschnelle Ron Schumann (Mitsubishi) will im parallel zur DRM ausgetragenen Masters, ein Wörtchen mitreden.

In der 2WD-Meisterschaft wehrt sich Carsten Mohe (Renault Clio R3T) vehement gegen die Favoritenrolle. Doch die Konkurrenz ist merklich dünner geworden, obwohl mit Konstantin Keil einem schnellen Frontkratzer der Aufstieg in einen Citroën DS3 R3T gelang. „Wir müssen erst einmal weniger Schäden als 2016 verursachen. Diese Konstanz würde ich sehr gerne ablegen“, sagt Mohe augenzwinkernd. ■

## NEUE SICHERHEITSTECHNIK IN DER DRM

Der ADAC führt in Zusammenarbeit mit den Veranstaltern in der DRM ein neues Sicherheitssystem ein. Teams und Veranstalter können die Fahrer auf dem Computermonitor in Echtzeit verfolgen und bei möglichen Unfällen sofort Notfallmaßnahmen in die Wege leiten. Auch die Fans können ihre Lieblinge im Internet live verfolgen. Rallysafe arbeitet GPS-gestützt und entspricht im Prinzip dem Tracking-System, das in der Rallye-WM schon seit anderthalb Jahrzehnten zum Sicherheitsstandard gehört. Der ADAC verspricht sich von der neuen Technik zusätzlich eine schnellere und genauere Zeitnahme. Bereits im Vorjahr wurde „Rallysafe“ sporadisch eingesetzt, nun wird es bei allen DRM-Läufen zur Pflicht. Die Kosten tragen weitgehend Veranstalter und ADAC, die Teams müssen nur die Miete für die Verkabelung tragen.

## VOLLES HAUS IM OPEL-CUP

Insgesamt 22 Teams aus zwölf Nationen, darunter elf Neueinsteiger, haben für den ADAC Opel Rallye Cup 2017 genannt. Mit Philipp Hetz, Tim Wacker, Johannes Dambach, Lukas Hein, Nino Weiland, Tobias Pohlner, Fabian Rotter, Nico Knacker, Ricardo Sobkowski, Christoph Hilmes und Tom Käser kommt genau das halbe Feld aus Deutschland. Die Favoriten eher nicht. Als Titelanwärter Nummer eins gilt der Däne Jacob Lund Madson, der mit vier Siegen in den Jahren 2014 und 2015 und jeweils Cup-Rang vier für Furore sorgte. Auch Tom Kristensson (S) und Tim Novak (SLO) haben in der vergangenen Saison bewiesen, dass sie für Podestplätze gut sind. Die internationale Riege komplettieren Calvin Beattie (IRL), Nicola Sartor (I), David Stefan (CZ) und die starken Neuzugänge Grégoire Munster (L), Romain Delhez (B) Frédéric Hauswald (F) sowie Frederic Field (GB).



# Dank neuer Reifen: Spannung garantiert

Audi fuhr mit alter Aero.  
Im Fokus stand das  
Kennenernen der  
neuen Hankook-Reifen

Mehr Spektakel dank neuer Reifen, überarbeitetem DRS und mehr Leistung: Bei den Testfahrten in Portugal hatten die Neuerungen ihre erste Bewährungsprobe. Die Fahrer sind allesamt begeistert. Gute Aussichten für die DTM!

Von: **Claus Mühlberger**

**D**er Winterschlaf der DTM ebenso lang wie tief. Zumindest musste man als Fan der Premium-Rennserie diesen Eindruck gewinnen. Denn sowohl auf der DTM-Website als

auch bei Facebook und Konsorten herrscht seit Monaten Grabesstille, wenn man absieht von ein paar Fotos aus dem Vorjahr und vereinzelt bunten Filmchen à la „Bruno-Spengler-kurvt-mit-Magdalena-Neuner-im-BMW-durch-den-Schnee-dass-es-nur-so-staubt“.

Handfestes, vor allem was die Technik der Tourenwagen-Prototypen angeht, bekamen die Freunde der DTM in den letzten vier Monaten kaum serviert.

Dabei gäbe es viel zu kommunizieren. Denn anders als von der eher müden Außendarstellung suggeriert, stehen beim Saisonauftakt im Mai stark veränderte Autos am Start. Und um diese zu konstruieren und zu bauen, haben die Techniker von Audi, BMW und Mercedes kräftig in die Hän-

de gespuckt. Nach zwei Jahren des selbst verordneten technologischen Stillstands („Technik-Freeze“) konnten sich vor allem die Fahrwerks-Spezialisten und die Aerodynamiker endlich wieder die Ärmel hochkrepeln.

Auch die Motoren-Männer durften wieder ran: Die V8 bekamen größere Restriktoren (2 x 29 statt 2 x 28 mm), was ein Plus von rund 35 PS ergibt.

Die wohl wichtigste Änderung aber betrifft die Reifen. Nach jahrelangem Drängen der beteiligten Hersteller produziert Exklusiv-Partner Hankook nunmehr einen Reifentyp, der deutlich mehr Grip bietet als der Pneu aus dem Vorjahr. Dies wird (natürlich erwünschtermaßen) erkaufte durch den sogenannten „Drop“, also

durch stark nachlassenden Grip und somit ansteigende Zeiten nach einer gewissen Anzahl von Runden.

Beim viertägigen Test im portugiesischen Portimão ging es für die Teams von Audi, BMW und Mercedes in der letzten Woche vor allem auch darum, die neue Hankook-Generation zu verstehen. „Wie stark der Drop ausfällt, wird auch von den Fahrern abhängen“, sinnierte Audi-Sportchef Dieter Gass. „Wer vorsichtiger mit den Reifen umgeht, kann sie länger am Leben halten.“

Also wird 2017 das Jahr der Reifenflüsterer? „Ich mag diesen Begriff nicht“, sagt Gass. „Denn damit assoziiert man, dass jemand langsam und vorsichtig fährt. Das ist bei der DTM nun

gewiss nicht der Fall. Speziell im Quali wird es darum gehen, den Reifen schnellstmöglich ans Arbeiten zu kriegen. Da ist nichts mehr mit Flüstern.“ Für Gass ist sonnenklar: „Der Fahrer wird 2017 mehr den Unterschied machen als bisher.“

Auch die Piloten freuen sich auf die neuen Herausforderungen: Mercedes-Mann Paul di Resta, der DTM-Champion von 2010, erwartet „mehr Würze“ bei den Rennen. „Am wichtigsten ist es für uns, den Fans gute Unterhaltung zu bieten.“

Titelverteidiger Marco Wittmann (BMW) findet den neuen Hankook-Reifen „auf jeden Fall sehr interessant. Er ist definitiv weicher, und er hat einen höheren Abbau. Du musst als Fahrer deine Reifen managen. Das ergibt sicherlich zusätzliche Spannung.“

### Keine Heizdecken mehr

Auch das erstmalige Verbot von Reifenheizdecken könnte dazu beitragen, dass die Karten neu gemischt werden. „Speziell im Qualifying wird es eine Kunst sein, den Reifen auf der Out-Runde so ins Arbeiten zu bekommen, dass er zum richtigen Moment seinen Peak erreicht“, prognostiziert Sportchef Gass. Und Meister Wittmann fügt hinzu: „Auch nach den Boxenstopps wird es sicherlich interessant, wenn man in den ersten Kurven noch kalte Reifen hat, aber in einen Zweikampf gerät.“

Überarbeitet wurde auch das DRS (Drag Reduction System), der sogenannte Klappflügel. Anders als bisher klappt jetzt nicht mehr der ganze Flügel nach hinten. Nach Formel-1-Vorbild schwingt jetzt auf Befehl des Fahrers das obere Flügel-Element („Flap“) nach oben, wodurch sich ein großer Spalt zwischen Hauptelement und Flap ergibt. Der Vorteil: Von außen ist jetzt besser zu erkennen, wenn die Piloten das DRS aktivieren. „Der neue Heckflügel ist auch größer“, sagt Wittmann. „Das lässt die Autos noch wichtiger aussehen.“

Aber nicht nur in den Technikbüros, sondern auch in den Personalabteilungen der Teams herrschte nach dem Finale 2016 ziemlich viel Betrieb. 2017 gehen nur drei Sechser-Teams an den Start. Numerisch betrachtet waren also sechs Fahrer überzählig. Doch letztlich wurde sogar acht Piloten mehr oder weniger höflich die Kündigung überreicht. Denn größten Aderlass gab es bei Audi: Timo Scheider, Adrien Tam-



Neue Reifengeneration von Hankook: deutlich höherer Grip und mehr Drop



DRS à la F1: Der Klappflügel ist passé. Jetzt schwingt der Flap nach oben



Kontaktaufnahme: Audi-Neuling Loïc Duval durfte einen halben Tag testen

bay und Miguel Molina mussten gehen. Mercedes stellte drei Fahrern den Stuhl vor die DTM-Tür: Daniel Juncadella, Christian Vietoris und Maximilian Götz. Eher harmonisch verlief der Personalabbau bei BMW: Martin Tomczyk kündigte selbst (bleibt aber Werksfahrer), und Antonio Felix da Costa zog die Formel E vor.

### Drei neue Gesichter

Transfers gab es im Winter nur einen: Edoardo Mortara wechselte von Audi zu Mercedes. Drei (fast) neue Gesichter gibt es auch: Der Franzose Loïc Duval und der Deutsche René Rast fahren für Audi, und bei Mercedes feiert ein Altgedienter sein DTM-Comeback: Der in Monaco lebende Deutsche Maro Engel, der zwi-

schen 2008 und 2011 schon vier Jahre in der DTM aktiv war. „Damals hatte ich nur einen Jahreswagen, jetzt bekomme ich das gleiche Material wie die anderen“, sagt Engel. „Ich freue mich sehr auf die neue Saison.“

Ach ja, bleibt noch die Frage nach den Testzeiten. Offiziell gab es sie nicht, aber Audi-Sportchef Gass verrät: „BMW liegt gerade vorne. Ziemlich deutlich sogar. Das ist aber für uns kein Grund zur Beunruhigung. Wir sind in Portugal ja noch mit der Aero-Konfiguration aus dem Vorjahr gefahren.“

Der neue RS 5 wird am 1. März beim DMSB homologiert, auf dem Genfer Salon präsentiert Audi einige Tage später das Serienmodell. ■

### LETZTER GEHEIMTEST VOR DER HOMOLOGATION

Audi, BMW und Mercedes-AMG fuhren im portugiesischen Portimão mit je einem Interimsboliden (Zwitter) einen „Geheimtest“ unter Ausschluss der Medien (siehe Bericht links). Dabei kam nur die Hälfte der insgesamt 18 DTM-Fahrer zum Einsatz. Für Audi testeten Mattias Ekström und Jamie Green sowie Loïc Duval und René Rast. Bei Mercedes waren Gary Paffett, Paul di Resta und Edoardo Mortara aktiv, bei BMW Marco Wittmann und Augusto Farfus. Die restlichen neun Piloten sollen bei den Testfahrten in Varelung/Italien (15. bis 17. März) und Hockenheim (4. bis 6. April) die Gelegenheit erhalten, die neuen DTM-Autos zu fahren. Obwohl teilweise getarnt wie beispielsweise der BMW M4, konnte man auf Fotos erkennen, dass die bei den Fahrern so unbeliebten „Flügelchen“ und Flaps auch weiterhin ein Teil der Aerodynamik an den DTM-Fahrzeugen sind.

### DI RESTA BLEIBT TESTFAHRER BEI WILLIAMS

Wie das Williams-Team offiziell bekanntgab, erhält Mercedes-DTM-Werksfahrer Paul di Resta auch in dieser Saison einen „Nebenjob“ als Formel-1-Ersatzfahrer bei dem britischen Traditionsrennstall. „Ich bin sehr gespannt auf den FW40 und die Abläufe, die das neue Reglement mit sich bringt“, sagte der 30 Jahre alte DTM-Champion von 2010.

»ICH FINDE DIE ÄNDERUNGEN SUPERCOOL. DIE HÖHERE LEISTUNG, DAS NEUE DRS UND DIE NEUEN REIFEN: DAS SORGT FÜR SPANNUNG.«

DTM-Champ Marco Wittmann

Ein vom Rennen gezeichnetes Auto und ein überglücklicher Fahrer: Kurt Busch bejubelt den „500“-Triumph



# Busch siegt im Crash-Derby

Nur eine Führungsrunde reichte: Kurt Busch wurde beim 59. Daytona 500 in einem denkwürdigen Rennen Auftaktsieger des Monster Energy NASCAR Cup 2017. Damit bescher-te er seinem Team gleich beim ersten Rennen mit Ford den Sieg. Toyota erlebte dagegen ein Debakel.

Von: **Michael Bräutigam und Arno Wester**

Die Kampfspuren des Rennens zeichnen unübersehbar den Ford Fusion mit der Startnummer 41. Die Karosserie wird teilweise nur noch von Racetape zusammengehalten. In

der Victory Lane bejubelt Pilot Kurt Busch mit seinem Team seinen ersten Sieg beim Daytona 500. „Ich kann es gar nicht glauben“, bricht es aus dem Cup-Champion von 2004 heraus. „Nach dem Big One, in den ich involviert war, habe ich nicht mehr daran geglaubt, noch so weit nach vorne fahren zu können. Mein Team hat einen unglaublichen Job gemacht, denn das Auto war nach der Reparatur absolut konkurrenzfähig.“ Dreimal war Busch knapp dran: Aus den Jahren 2003, 2005 und 2008 stehen zweite Plätze zu Buche.

Auf dem Weg zu seinem ersten Daytona-500-Erfolg ging der ältere der beiden Busch-Brüder erst in der letzten Runde erstmals in Führung – nur eine Führungsrunde auf dem Weg zum „500“-Sieg hatte es zuvor noch nie gegeben. Nach einem langen

Green-Flag-Run wurde das Finish zu einem echten Spritpoker, dessen erstes Opfer Pole-Mann Chase Elliott war. Der fiel mit stotterndem Motor aus der Führungsposition heraus immer weiter zurück. Danach sahen erst Martin Truex Jr. und dann Kyle Larson wie die größten Sieganwärter aus. Doch sowohl der Fahrer des Furniture-Row-Toyota als auch der Ganassi-Chevy-Pilot fiel mit trockenem Tank aus den Top 10 heraus.

## Kyle Busch Stage-Sieger

Die finale Führung erbt damit im letzten der 200 Umläufe auf dem 2,5-Meilen-Oval der strahlende Sieger. Großen Anteil an diesem Triumph hatte dabei auch Spotter Tony Raines, weil sich Buschs Innenspiegel verabschiedet hatte und Raines somit auch noch diese Aufgabe mit

übernehmen musste. Ryan Blaney und A.J. Allmendinger, die in der Verfolgerposition lagen und ihrerseits ihre besten „500“-Ergebnisse einfuhren, kamen nicht mehr am Ford-Piloten vorbei.

So denkwürdig das Finale, so actionreich war das Rennen. Erstmals kam bekanntlich das Rennformat mit drei Segmenten zur Anwendung. Die erste Stage war dabei noch recht ruhig. Nur ein Ausrutscher von Corey LaJoie sorgte für eine kurze Gelbphase. Erster Stage-Sieger überhaupt in einem Cup-Rennen wurde nach 60 Runden Kyle Busch.

Doch in der zweiten Stage ging es richtig zur Sache: Kurz nach der Rennhalbzeit sorgte die erste Multi-Car-Kollision für einige prominente Ausfälle. In den durch einen Dreher (nach Reifenschaden) von ausgerechnet Kyle Busch ausgelösten Crash waren

auch unter anderem Ex-Champ Matt Kenseth und Dale Earnhardt Jr. verwickelt. Durch die in diesem Jahr deutlich restriktiveren Reparaturregeln war damit sowohl für Auslöser Busch als auch für Kenseth und „Junior“ das Rennen beendet.

Sieger des zweiten Segments wurde Kevin Harvick. Der Stewart-Haas-Pilot holte sich damit wie Kyle Busch in der ersten Stage einen Playoff- sowie zehn Meisterschaftspunkte.

### Waltrip im besten Toyota

Zu Beginn des dritten Segments ging das große Favoritensterben weiter. Zwei „Big Ones“ innerhalb kurzer Zeit bedeuteten für Jimmie Johnson und Brad Keselowski das Aus sowie für Kevin Harvick einen Reparaturservice. Von den Top 12 der Startaufstellung sollten lediglich zwei Fahrer (neben Sieger Kurt Busch nur noch Elliott) die volle Renndistanz schaffen! Insgesamt blieben lediglich 15 der 40 gestarteten Piloten in der Führungsrunde.

Das neue Rennformat hielt also, was sich die Macher von ihm erwarteten. „Es war ein verrücktes Rennen“, musste auch der Teamchef des Siegers, Tony Stewart, zugeben. Er verfolgte das Rennen von der Boxenmauer. „Hätte ich gewusst, dass ich nur zurücktreten brauche, damit wir dieses Rennen gewinnen, wäre ich schon vor 17 Jahren zurückgetreten“, witzelte der Cup-Meister von 2002, 2005 und 2011.

Ein völliges Desaster erlebte dagegen beinahe die gesamte

Toyota-Mannschaft. Der Plan, mit ähnlichen Windschatten-Spielchen wie im Vorjahr den Sieg für die Rennschmiede TRD einzufahren, war mit Kyle Buschs Reifenplatzer in Runde 105 ad acta gelegt. Truex als letztes heißes Eisen im Feuer fiel wie genannt ohne Sprit zurück. Denny Hamlin musste sein Auto flicken lassen, nachdem er in einen der „Big Ones“ involviert war – und war danach ohne Chance.

Neuzugang Daniel Suárez, der erste Nicht-US-Amerikaner im Cup seit Marcos Ambrose 2014, wurde ebenfalls in einen Unfall verwickelt und schied vorzeitig aus. So gab es bei Joe Gibbs Racing praktisch einen Totalausfall.

Letztlich wurde ausgerechnet Michael Waltrip zum „Sieger“ der Toyota-Piloten. Das Urgestein (über 1000 Rennen in den drei nationalen NASCAR-Serien), das für ein – diesmal vielleicht wirklich – letztes Mal das TV-Mikro gegen das Lenkrad eintauschte, fuhr auf einen feinen achten Platz – und damit als einziger Vertreter der amtierenden Hersteller-Champions in die Top 10. Auch für sein kleines Team Premium Motorsports ein schöner Erfolg, denn Teamkollege Reed Sorenson war neben Timmy Hill einer von zwei Piloten, die sich in den Can-Am-Duels nicht fürs Rennen qualifizieren konnten.

Für Ford hätte es kaum besser laufen können: Vier Fahrer von vier Teams unter den Top 6 – dazu der Sieg. Man ist also nicht nur in der Spitze, sondern auch in der Breite bestens dabei. ■

## DAYTONA 500 (26. FEBRUAR 2017)

1. von 36 Läufen, 200 Runden à 4,023 km; 40 Fahrer gestartet

Rang	Fahrer / Team	Ergebnis
1.	Kurt Busch, Ford Fusion (Stewart-Haas Racing)	3:29:31 h
2.	Ryan Blaney, Ford Fusion (Wood Brothers Racing)	
3.	A. J. Allmendinger, Chevrolet SS (JTG Daugherty Racing)	
4.	Aric Almirola, Ford Fusion (Richard Petty Motorsports)	
5.	Paul Menard, Chevrolet SS (Richard Childress Racing)	
6.	Joey Logano, Ford Fusion (Team Penske)	
7.	Kasey Kahne, Chevrolet SS (Hendrick Motorsports)	
8.	Michael Waltrip, Toyota Camry (Premium Motorsports)	
9.	Matt DiBenedetto, Ford Fusion (Go Fas Racing)	
10.	Trevor Bayne, Ford Fusion (Roush Fenway Racing)	
11.	Brendan Gaughan, Chevrolet SS (Beard Motorsport)	
12.	Kyle Larson, Chevrolet SS (Chip Ganassi Racing)	
13.	Martin Truex Jr., Toyota Camry (Furniture Row Racing)	
14.	Chase Elliott, Chevrolet SS (Hendrick Motorsports)	
15.	Michael McDowell, Chevrolet SS (Leavine Family Racing)	
16.	Landon Cassill, Ford Fusion (Front Row Motorsports)	+ 1 Rdn.
17.	Denny Hamlin, Toyota Camry (Joe Gibbs Racing)	+ 1 Rdn.
18.	Cole Whitt, Ford Fusion (TriStar Motorsports)	+ 1 Rdn.
19.	Austin Dillon, Chevrolet SS (Richard Childress Racing)	+ 1 Rdn.
20.	Elliott Sadler, Chevrolet SS (Tommy Baldwin Racing)	+ 1 Rdn.
21.	Ryan Newman, Chevrolet SS (Richard Childress Racing)	+ 2 Rdn.
22.	Kevin Harvick, Ford Fusion (Stewart-Haas Racing)	+ 3 Rdn.
23.	Joey Gase, Toyota Camry (BK Racing)	+ 4 Rdn.
24.	Corey LaJoie, Toyota Camry (BK Racing)	+ 7 Rdn.
25.	David Ragan, Ford Fusion (Front Row Motorsports)	+ 12 Rdn.
	Brad Keselowski, Ford Fusion (DNF) (Team Penske)	+ 57 Rdn.
	Jimmie Johnson, Chevrolet SS (DNF) (Hendrick Motorsports)	+ 73 Rdn.
	Dale Earnhardt Jr., Chevrolet SS (DNF) (Hendrick Motorsports)	+ 94 Rdn.
	Kyle Busch, Toyota Camry (DNF) (Joe Gibbs Racing)	+ 97 Rdn.
	Matt Kenseth, Toyota Camry (DNF) (Joe Gibbs Racing)	+ 97 Rdn.

### STAND FAHRER

1.	Kurt Busch	56 Punkte
2.	Blaney	44
3.	Logano	43
4.	Harvick	42
5.	Allmendinger	39
6.	Almirola	37
7.	Larson	36
8.	Elliott	33
9.	Hamlin	33
10.	Menard	32



### STAND HERSTELLER

1.	Ford	40 Punkte
2.	Chevrolet	34
3.	Toyota	29



Bei 16. Start endlich Daytona-500-Sieger: Kurt Busch



Runde 105: Das Aus u. a. für Kyle Busch und Kenseth



„Big One“: Das Aus für Meister Johnson (#48) und lange Reparatur für Kevin Harvick (#14)



Am Wochenende startet die Supercars-Meisterschaft in Adelaide in die neue Saison. Mit dabei ist aus deutschsprachiger Sicht auch Simona de Silvestro (28) aus der Schweiz. Im Interview verrät sie ihre Gedanken zu ihrer Premierensaison.

Von: **Michael Bräutigam**

**Wie gut vorbereitet bist du?**

Es ist schwer zu sagen, aber der offizielle Test ging eigentlich gut. Sicher habe ich viel zu lernen, weil ich die Strecken nicht kenne und das Auto auch noch nicht so gut. Wir haben viele Dinge ausprobiert, und allgemein war es ein positiver Test.

**Wie fährt sich das Supercar?**

Ich habe das Gefühl, dass ich bei null anfangen. Alles, was ich vorher in den offenen Autos gelernt habe, kann ich in diesem Auto kaum gebrauchen. Das Hirn darauf zu programmieren, ist das Schwierigste. Die Dinge, die man normalerweise intuitiv macht, funktionieren einfach nicht.

**Wie kam es überhaupt zum Umstieg von offenen zu geschlossenen Autos?**

Ich hatte eine gute Karriere bei den IndyCars, aber dann fehlte einfach das Geld, um es auch in die Formel 1 zu schaffen. Die Möglichkeit, die ich jetzt in Australien bekomme, war für mich sehr verlockend. Die Serie ist so groß, so hochklassig. Die Chance,



**Simona de Silvestro**

**Geburtstag:** 1. September 1988

**Geburtsort:** Thun (CH)

**Herkunftsland:** Schweiz

**KARRIERE**

2005-2009: Div. Formelklassen

2010: IndyCar (19.)

2011: IndyCar (20.)

2012: IndyCar (24.)

2013: IndyCar (13.)

2014: F1-Testfahrerin Sauber

2014-2016: Formel E (12 R.)

2015: IndyCar (3 Rennen)

2017: Supercars (Nissan)

**HOBBYS**

Golf, Tennis, Musik, Kart

# „Die Chance, mit Nissan einzusteigen, ist riesig“

mit Nissan hier einzusteigen, ist riesig. Bisher war ich meistens mit kleineren Teams unterwegs.

**Speziell beim zweiten Bathurst-Auftritt 2016 hast du viele Leute beeindruckt. Gab es danach viele Angebote?**

Ja, es waren mehrere Teams interessiert. Der Schritt, nach Australien zu gehen, ist nicht so easy. Ich habe also viel überlegt, aber beim Nissan-Team habe ich mich in Bathurst sehr wohlfühlt. Nissan dahinter zu haben, war auch etwas Entscheidendes. Man merkt: Das Team will gewinnen und arbeitet sehr hart.

**Das Material scheint wirklich gut zu sein, ein Nissan war beim Testtag Schnellster. Wie fühlt es sich allgemein an, Werksfahrer zu sein?**

Etwas Druck ist da, weil ein Werk dahintersteckt. Aber wir wissen auf der anderen Seite, dass wir gutes Material haben und dass das Team immer eine Lösung suchen wird, wenn etwas nicht stimmt. Das gibt ein gutes Gefühl. Das Team pusht neben der Strecke genauso wie ich im Auto.

**Deine erfahrenen Teamkollegen Rick und Todd Kelly sowie Michael Caruso bringen es zusammen auf 1270 Supercars-Rennen. Was kannst du von ihnen lernen?**  
Das ist ein bisschen lustig, weil alle drei völlig andere Charaktere sind. Je nachdem, welche Fragen ich habe, kann ich entscheiden, wer mir die beste Antwort gibt. Sie sind aber alle drei supernett und haben wie gesagt megaviel Erfahrung. Das ist auch wichtig und hilft enorm, weil ich eben ein echter Rookie bin.

**Als Rookie hast du mehr Testtage zur Verfügung. Dazu kommt eine neue Reifenkonstruktion. Wie sehr erleichtert dir das den Einstieg?**  
Ich hatte jetzt den offiziellen Test und vorher noch zwei Testtage, es ist also nicht viel mehr. Wenn man als Pilot ein ganz neues Auto kennenlernen muss,

finde ich es ziemlich schwierig. Die Serie ist so eng zusammen, dass die Details zählen. Es ist eine interessante, ganz neue Welt.

**Mit welchen Erwartungen gehst du nach Adelaide?**

Da bin ich ziemlich offen. Es fühlt sich an wie mein erstes Supercars-Rennen. Es sind zwei lange Rennen, dazu kommt die Hitze. Das sind alles Sachen, die ich noch nicht richtig kenne. Deshalb mache ich mir da nicht zu viele Gedanken. Ich probiere, so bereit zu sein, wie ich kann. Wenn ich meinen Job richtig mache und mich in jeder Session steigern kann, kann schon ein gutes Ergebnis dabei herauskommen.

**»ALLES IST NEU – AUCH DAS RACING. HIER FÄHRT MAN TÜR AN TÜR. DAS KENNE ICH AUS FORMELSERIEN NATÜRLICH NICHT.«**

Simona de Silvestro

**Du hast auf deinem Overall die Schweizer und die italienische Flagge, bist viel unterwegs und sprichst fünf Sprachen. Wo ist deine Heimat?**  
Schon in der Schweiz. Ich bin in der Schweiz aufgewachsen, da bin ich auch zu Hause. Aber ich habe natürlich schon viel gesehen. Und Australien ist jetzt ein ganz neues Kapitel.

**Kommst du während der Saison jetzt überhaupt noch nach Hause?**

Am Anfang nicht, da viele Rennen hintereinander sind. Die Möglichkeit wird es dann sicher im Juni oder Juli geben, wo die Rennen weniger werden.

**Gegen Heimweh hilft ja auch ein Lavendel-Duftbäumchen, wie man hört...**

(lacht) Ja, das war eine Aktion von ein paar Freunden von mir. Sie haben mir ein Carepaket mit allen möglichen Schweizer Sachen geschickt. Da war auch so ein Bäumchen drin, das ich mir dann ins Rennauto gehängt habe.

**Was hat es mit „deiner“ Startnummer 78 auf sich?**

Die hatte ich erstmals im Jahr 2009, als ich Formula Atlantic gefahren bin und fast die Meisterschaft gewonnen habe. In meinen vier IndyCar-Jahren hatte ich sie auch. Es ist einfach die Nummer, mit der ich meine besten Resultate eingefahren habe.

**Woher kommt dein Spitzname „Iron Maiden“?**

Der wurde mir in den USA verpasst. Nach meinem Crash in Indianapolis 2011 hatte ich mir meine Hände verbrannt. Das passierte am Donnerstag – und am Samstag habe ich das Auto fürs Indy 500 mit verbrannten Händen qualifiziert. Da haben mir die Fans diesen Namen gegeben.

**Es hat also nichts mit deinem Musikgeschmack zu tun?**

Nein, gar nicht. Ich habe ein paar Lieder gehört, aber es ist nicht wirklich mein Stil (lacht).

**Nissan hat ja ein sehr globales Motorsportprogramm. Siehst du da Optionen?**

Ja sicher, das hoffe ich. Am Anfang liegt der Fokus bei den Supercars, weil ich hier auch gut werden möchte. Das wird viel

Arbeit erfordern. Aber wenn es andere Möglichkeiten mit Nissan gibt, wäre mir das eine Ehre.

**Du bist auch insgesamt zwölf Formel-E-Rennen gefahren. Wie war diese Erfahrung?**

Es war interessant, aber allgemein sicher enttäuschend. Das war wahrscheinlich die schlechteste Zeit, die ich im Racing hatte. Auch mit dem Team lief nicht alles so, wie es sein sollte. Aber das habe ich hinter mir gelassen.

**Was sind deine Ziele fürs Supercars-Premierenjahr?**

Sehr schwer zu sagen. In anderen Serien waren immer wenigstens ein oder zwei Fahrer, gegen die ich vorher schon gefahren bin, deshalb konnte ich mir immer ein Ziel setzen. Aber hier ist alles neu: das Feld, das Auto, die Strecken – auch das Racing. Hier fährt man Tür an Tür. Das kenne ich aus den Formelserien natürlich nicht. Nach ein paar Rennen weiß ich, wo ich stehe. Dann kann ich das besser einschätzen.

**Anders gefragt: Womit wärest du nach deiner ersten Saison in „Down Under“ zufrieden?**

Mein Ziel ist, Ende des Jahres sagen zu können: Mein Fahrstil ist so, wie er sein soll – damit ich im zweiten Jahr an den besagten Details arbeiten kann. Das Wichtigste wird im ersten Jahr sein, dass ich jedes Wochenende auf die Strecke gehe und etwas lerne. Wenn ich das richtig mache, kommen auch die Ergebnisse. ■



Beim offiziellen Test in Sydney: De Silvestro in ihrem Werks-Nissan Altima

WTCC

# Volvo: Neue Fahrer für die Titeljagd

Am Montag stellte das Volvo-Werksteam Polestar Cyan Racing sein Team für die Titeljagd 2017 vor: Nicky Catsburg und Néstor Girolami sind neu dabei.

Von: Michael Bräutigam

**V**olvo macht Ernst! Keine andere Interpretation lässt zumindest der am Montag vorgestellte Fahrerkerker zu. Nicht nur, dass man sich mit Yvan Muller einen Edeltester ins Team holte (siehe MSA 9), man schnappte sich auch gleich zwei Supertalente vom WTCC-Fahrermarkt. Neben Thed Björk (36) werden Néstor Girolami (27) und Nicky Catsburg (29) die drei rund 400 PS starken Volvo S60 Polestar TC1 steuern. Fredrik Ekblom hat das Team verlassen und wird somit auch nicht für Polestar in der Swedish GT antreten.



Das Team steht (v.l.): Girolami, Catsburg und Björk plus Volvo S60 Polestar TC1

Polestar-Motorsportchef Alexander Murdzevski Schedvin macht seit geraumer Zeit keinen Hehl aus den Ambitionen: „Wir erwarten nicht, dass es leicht wird, aber es gibt keinen Zweifel daran, dass der WM-Titel unser Ziel ist.“

## 18 Mio. Euro für neues Werk

Wie ernst man es wirklich meint, zeigt nicht nur das ausgedehnte

Testprogramm. Mit nichts Geringerem als Skandinaviens größtem Motorsportprojekt aller Zeiten ist man gerade in den letzten Zügen vor Fertigstellung des neuen „Cyan Motorsport Center“ in Göteborg. Für 18 Millionen Euro und auf 6000 Quadratmetern gibt es dort u.a. einen Simulator nach F1-Standard und eine eigene Motorenschmiede. ■

## NACHRICHTEN

### TCR: SCHEIDER RAUS!

Das Team Scheider Motorsport wird nicht wie geplant in der ADAC TCR Germany an den Start gehen. Grund seien die zahlreichen weiteren Verpflichtungen Timo Schemers (siehe MSA 9), sodass die Rennprogramme in TCR und Formel 4 vorerst auf Eis gelegt wurden. „Die Enttäuschung über diese Entscheidung sitzt auch bei uns tief, aber wir mussten es tun“, sagte Scheider. Er kündigte jedoch an, dass man zurückkehren werde. Den TCR-Audi wird man 2017 möglicherweise bereits vermieten.

### BTCC: BMW-WERKSTEAM

Zum ersten Mal seit 1996 wird BMW mit einem Werksteam in der BTCC starten. Dank verstärktem Support von BMW UK wird Dick Bennetts' Team West Surrey Racing (WSR) als solches firmieren. Mit dem Fahrertrio Colin Turkington, Andrew Jordan und Rob Collard (Vater von BMW-Junior Ricky Collard) hat man das wohl stärkste im Feld.

WTCC

## Die einen testen, die anderen bangen

Während sich die meisten Teams auf die Saison vorbereiten, steht hinter dem Einsatz der Lada wieder ein Fragezeichen.

Vergangene Woche fanden sich zum Beispiel Rob Huff und das Team Münnich Motorsport auf dem Circuito Navarra ein – beide, um den in diesem Jahr eingesetzten Citroën C-Elysée kennenzulernen. „Bisher läuft alles gut. Es gibt eine Menge zu lernen, aber ich bin sehr zufrieden mit den Fortschritten“, konstatierte Team-Rückkehrer Huff.

„Für uns war es ein Kennenlernen und Rollout vom Auto“, meinte Teamchef Dominik Greiner. Bei weiteren Testfahrten im März – u.a. beim offiziellen WTCC-Testtag in Monza – wird man weitere Kilometer sammeln.

Von Tests ist man bei Lada respektive SMP (siehe MSA 8) noch weit entfernt. Nachdem die Rettung sicher schien, häufen sich nun wieder Zweifel am Engagement der Russen. Wie Gabriele Tarquini gegenüber „TouringCarTimes“ berichtete, gibt es im Hintergrund Probleme. „Die Situation mit Lada ist ein bisschen kompliziert. Ich weiß nicht, ob sie die Probleme lösen werden“, bangt er um seinen Drive. ■ MBR



Bangt um den WTCC-Drive: Tarquini

TCR

## 13 Autos und zwei Fahrer bei BoP-Test

Diese Woche (1./2. März) finden auf dem Adria Raceway in Italien die BoP-Fahrten statt. Tags darauf steht der Aero-Test an.

Jeder der aktuell zehn in der TCR vertretenen Hersteller hat dabei mindestens ein Auto vor Ort. Im Gegensatz zu Alfa Romeo, Ford, Honda, Kia, Opel, Peugeot und Subaru treten Audi, Seat und VW jedoch mit jeweils zwei Getriebevarianten (DSG und sequenziell) zum BoP-Test an.

Bei insgesamt also 13 Autos werden sich diesmal zwei Fahrer die Testarbeit aufteilen. Wie in den letzten beiden Jahren ist der ehemalige DTM-Champion Nicola Larini wieder mit von der Partie. Unterstützung bekommt er vom Le-Mans-erfahrenen Landsmann Andrea Belicchi. „Wir ha-

ben mit Belicchi einen weiteren Tourenwagen-Experten verpflichtet, weil wir so viele Autos haben, dass es für einen Fahrer unmöglich wäre, alle zu testen“, so TCR-Promoter Marcello Lotti.

Nach den zwei Testtagen in der Nähe von Venedig werden die Autos nach Grugliasco (bei Turin) verfrachtet, wo am Freitag der Aero-Test ansteht. Im Pininfarina-Windkanal werden dann also weitere Daten gesammelt, die zusammen mit den Erkenntnissen von der Strecke anschließend ausgewertet werden.

Für Mitte März werden die Ergebnisse in Form der jeweiligen Einstufungen erwartet. Die dann festgelegte Balance of Performance gilt nicht nur für die am 1. April beginnende Saison der TCR International, sondern für alle Serien nach TCR-Reglement weltweit. ■ MBR

**MOTORSPORT**  
aktuell

# TANKEN ODER SHOPPEN?

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

**15%**  
PREISVORTEIL



**GRATIS**  
für Sie zur Wahl

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registereintrich Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Brecht, Norbert Lehmann, Vertrieb: Bellefleur, Betreuung und Kassas erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschneid (Vorstand), Christina Dohmann, Dr. Michael Hahne, Am Sandtor Kai 74, 20457 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 93752.

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

**Schneller geht's online: [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtor Kai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.  Ich bezahle per Rechnung.

Ich wähle folgenden Gutschein: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. Amazon.de, Wert: 30,- € (nur in D und A bestellbar)  2. JET, Wert: 30,- € (nur in D bestellbar)  3. BestChoice, Wert: 30,- € (nur in D bestellbar)

**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 EGGGB. 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 EGGGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: **MOTORSPORT aktuell** AboService, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: [motorsportaktuell@dpv.de](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)

Datum	Unterschrift
-------	--------------

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



# Demonstration der Stärke

Im seinem neuen Motorsport-Gebäude präsentierte KTM seine Teams für die MotoGP, die Moto2 und die Moto3. Alle Entscheidungsträger des Hauses und die Führungsriege von Red Bull Motorsport waren dabei und zeigten den Zusammenschluss österreichischer Stärke.

Von: **Imre Paulovits**

**K**TM-CEO Stefan Pierer, sein Renndirektor Pit Beirer, die Teamchefs Mike Leitner (MotoGP) und Aki Ajo (Moto2 und Moto3) sowie Red-Bull-Marketingchef Thomas Überall standen mit den Fahrern Pol Espargaró, Bradley Smith (MotoGP),

Miguel Oliveira, Brad Binder (Moto2), Niccolò Antonelli und Bo Bendsneyder (Moto3) auf der Bühne. Aber selbst KTM-Vertriebsdirektor Hubert Trunkenpolz und Design-Chef Gerald Kiska ließen es sich nicht nehmen, bei dem Ereignis dabei zu sein, das einen Quantensprung im Grand-Prix-Engagement der Österreicher bedeutet. Statt nur in der Moto3 mitzufahren, haben sie nun als einziger Hersteller direkte Werksteams in allen drei WM-Klassen. Mussten sie bislang bei solchen Gelegenheiten nur zwei kleine Motorräder herzeigen, bewies nun schon die reine Menge an Motorrädern und Fahrern eindrucksvoll, welchen Mehraufwand sich der mittlerweile größte Motorradhersteller Europas auferlegt hat.

Doch nicht nur die Menge und die Größe der Motorräder waren

neu, auch deren Optik. Statt nur den oberen Teil der Verkleidungsseite bedeckt die Red-Bull-Aufschrift nun die gesamte Seite der Bikes – der Rote Bulle zieht sich bis zum Tank hinauf. Es wirkt optisch fast so, als würden die Fahrer auf einem Bullen reiten. Nicht nur, dass sich der größte Energy-Drink-Hersteller der Welt so viel massiver präsentiert,

**»NOCH IST DER BULLE, AUF DEM ICH REITE, EIN SEHR WILDER. ZUERST MÜSSEN WIR LERNEN, IHN ZU ZÄHMEN.«**

Pol Espargaró

auch die Motorräder sehen damit viel aggressiver aus.

An Selbstbewusstsein fehlt es den Österreichern nicht, aber auch nicht an Realitätssinn. Ein solches Programm, das alle bisherigen Kosten und Organisation um ein Vielfaches übertrifft, kann nur über den Zusammenschluss der Stärke funktionieren.

Stefan Pierer hat in seiner Holding bereits vieles aus der Crème de la Crème des österreichischen Hightech unter einen Hut gebracht. Er weiß daher am allerbesten, dass man sich nur durch die Zusammenlegung von gemeinsamen Interessen weiterentwickeln kann.

## Am Boden bleiben

Doch trotz des gigantischen Aufgebots und der bestmöglichen Leute, die KTM für seine Projekte engagiert hat, weiß Renndirektor



**Volles Aufgebot:** Nicht nur die Fahrer und die Rennabteilung präsentierten sich auf der Bühne, sondern der gesamte Konzern



**KTM-Moto2:** Wie alle KTM-Werks-Grand-Prix-Bikes in diesem Jahr vom Roten Bullen dominiert



**Wir sind eine Familie:** Auch das siegreiche Rallye-Team durfte bei der Präsentation nicht fehlen

Pit Beirer, dass bis zum Erfolg noch harte Arbeit und eine gewisse Lehrzeit auf seine Teams wartet. „In der Moto2 haben wir genauso bei null angefangen wie in der MotoGP. Wir haben zwei junge Fahrer, die dort noch nie gewonnen haben, dazu hatte unser Moto3-Weltmeister über den Winter eine Verletzung auszukurieren“, stellt Beirer klar. „Es ist ein sehr junges Projekt, wir müssen erst einmal dafür sorgen, dass sich die Jungs auf den Motorrädern wohlfühlen.“

Pol Espargaró bringt es auf den Punkt: „Ich mag den Bullen auf meinem Motorrad. Aber er ist noch ein sehr aggressiver Bulle, den es erst zu zähmen gilt. Erst wenn uns das gelungen ist, können wir mit ihm so reiten, dass wir unser Potenzial ausnutzen und versuchen, immer weiter nach vorn zu fahren.“ ■

### 3 FRAGEN AN PIT BEIRER



#### WARUM DOMINIERT RED BULL DAS DESIGN DER GP-KTM SO VIEL STÄRKER ALS BISHER?

Wir haben unseren Wunschpartner Red Bull im neuen Moto2- und MotoGP-Projekt mit drin, wir haben noch mal alles gebündelt. Für die Mammut-Aufgabe MotoGP ist Red Bull uns näher gerückt, die Zusammenarbeit ist noch intensiver als früher, und so haben wir auch einen gemeinsamen Auftritt.

#### IST DAS MOTOGP-Projekt NACH DEN LETZTEN TESTZEITEN NOCH IM FAHRPLAN?

Wir sind mehr als im Fahrplan. Wir haben sehr viel Strukturarbeit hinter uns, das Rennteam steht, das Testteam steht, jetzt geht es um die eigentliche Motorrad-Entwicklung. Wenn mir vor einem Jahr jemand gesagt hätte, dass wir in Australien auf 1,3 Sekunden an die Spitze heranfahren, das hätte ich freudstrahlend unterschrieben. Mit einem solchen Zeitabstand sind wir in diesem engen Feld zwar relativ weit hinten, aber das war einkalkuliert. Wir sind zufrieden mit dieser Momentaufnahme. Wir müssen bis auf eine Sekunde herankommen, um mit ihnen überhaupt auf einer Seite zu stehen, und daran arbeiten wir.

#### WO LIEGEN DIE ERWARTUNGEN FÜR DIE ERSTE SAISONHÄLFTE?

Ich tue mich schwer, dies in Platzierungen zu fassen. Zuerst müssen wir uns auch an den Fahrern messen und schauen, wo sie letztes Jahr mit ihren bisherigen Arbeitsgeräten waren. So müssen wir sehen, dass sie zumindest so schnell fahren können wie mit ihren anderen Bikes. Wenn man sieht, dass wir mit 1,3 Sekunden Rückstand in Australien 16. waren, dann muss es unser erstes großes Ziel sein, irgendwann den allerersten WM-Punkt einzufahren, und sich von dort Stück für Stück nach vorne zu knabbern.

MotoGP

# Márquez: Schulter verletzt



Marc Márquez: Bei privatem Test in Jerez rechte Schulter ausgerenkt

Honda setzt alles daran, für die Titelverteidigung gerüstet zu sein, und machte letzte Woche einen privaten Test mit Marc Márquez und Dani Pedrosa. Doch der Weltmeister renkte sich dabei die rechte Schulter aus.

Von: Imre Paulovits

Irgendwie war das Glück diesmal nicht bei den Tüchtigen. Von den zwei Testtagen, die das Honda-Werksteam zwischen den offiziellen MotoGP-Tests von Phillip Island und Losail in Jerez eingelegt hat, war der erste völlig verregnet, und auch am zweiten wollte die Sonne nicht richtig scheinen. Die Testbedingungen waren aber gut, bis Marc Márquez in Turn 7 stürzte und sich die rechte Schulter ausrenkte.

Der Weltmeister wurde direkt ins Medicalcenter gebracht, wo ihm die Schulter wieder einge-

renkt und eine Röntgenuntersuchung durchgeführt wurde. Zum Glück im Unglück stellte sich heraus, dass keine weitere Beschädigung vorliegt und Márquez wie geplant in der nächsten Woche beim Katar-Test seine Saisonvorbereitung fortsetzen kann. Er selbst spielte den Vorfall herunter: „Der Test war gut, wir haben das meiste, das wir durcharbeiten wollten, erledigen können“, so Márquez. „Ich habe mir zwar die Schulter ausgerenkt, aber es ist nichts Ernstes, ich gönne mir zu Hause jetzt etwas Ruhe, bevor ich nach Katar fliege.“

## Aufwind für Viñales?

Der Vorfall könnte seinem Herausforderer Maverick Viñales aber psychischen Aufwind geben. Es ist nicht das erste Mal, dass sich Márquez die rechte Schulter auskugelt. Und jetzt, wo der neue Yamaha-Werkspilot eine so starke Vorsaison gezeigt hat, wird der Weltmeister all seine Stärke benötigen, um gegen ihn für die Titelverteidigung wirklich gerüstet zu sein. ■

Moto2/Moto3

# Nakagami wieder vorn

Takaaki Nakagami war auch beim Test in Jerez wieder Schnellster. Bei der Moto3 gab Nicolò Bulega den Ton an.

Von: Imre Paulovits

Es hätten letzten Mittwoch und Donnerstag zwei private Testtage werden sollen, bevor vom 8.–10. März der erste offizielle IRTA-Test der beiden kleineren GP-Klassen stattfindet. Fast alle Spitzenteams waren auch dabei, doch nur der erste Tag konnte wirklich genutzt werden, weil am zweiten Regenschauer den Teams einen Strich durch die Rechnung machten.

Was Maverick Viñales in der MotoGP vorgeführt hat, macht ihm nun der 25-jährige Takaaki Nakagami in der Moto2 nach:

Wie schon bei den Tests im November und bei den letzten Testfahrten war der Idemitsu-Pilot Schnellster. In Jerez unterbot er mit 1:42,210 den Quali-Rekord von Sam Lowes (1:42,408). Forward-Pilot Lorenzo Baldassarri war mit 1:42,292 aber auch nur acht Hundertstelsekunden langsamer, und zur Freude von Team-Chefin Milena Koerner fuhr ihr zweiter Pilot Luca Marini mit 1:42,491 die drittschnellste Zeit. Von den Deutschsprachigen war Tom Lüthi als Sechster mit 1:42,957 der Schnellste, knapp vor Dominique Aegerter (1:42,987) und Sandro Cortese ((1:43,454). Marcel war mit 1:43,930 14., Jesko Raffin mit 1:44,486 16.

## Bulega legt vor

In der Moto3 war wie schon in der Woche zuvor Nicolò Bulega

Schnellster, mit 1:46,912 blieb er allerdings sieben Zehntel hinter seiner Quali-Zeit zum Grand Prix im letzten Mai. Wie schon in Valencia war Philipp Öttl zweit-schnellster Moto3-Pilot und kam mit 1:47,021 wieder auf 0,1 Se-

kunden an den Moto3-Spitzenreiter heran.

Tom Lüthi, Luca Marini, Sandro Cortese, Álex Márquez und Yonny Hernández stürzten an diesem Testtag, zum Glück verletzte sich keiner von ihnen. ■



Takaaki Nakagami: Kann er seine Testzeiten auch in Resultate umsetzen?

# Gemischtes Gefühl

Wenn in Jerez auch viele wichtige Daten gesammelt werden konnten, hätte dem Intact-Team ein zweiter Testtag in Jerez gutgetan.

Von: **Imre Paulovits**

**B**is zu Sandro Cortese Sturz in seiner 68. Runde in Turn 11 war für den Moto3-Weltmeister von 2012 alles im grünen Bereich. „Wir haben sehr viel ausprobiert, unter anderem eine neue Gabel von Öhlins, haben uns damit auch in die richtige Richtung bewegt“, verriet Cortese. „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 zu Sturz gekommen. Glücklicherweise ist, außer ein paar blauen Flecken, nichts Schlimmeres passiert.“

Marcel Schrötter war zwar einer der Fleißigsten, fuhr 104 Runden, fand aber kein Vertrauen zur Front. „Wir haben viel probiert, um mir ein besseres Gefühl zu geben“, blickt Schrötter zurück. „Aber ich bin den ganzen Tag nicht in Fahrt gekommen. Das Team hat mega viel Arbeit geleistet und versucht, mir zu helfen und mir mit dem Motorrad entgegenzukommen. Zum Schluss hat sich der letzte Run ganz ordentlich angefühlt, auch wenn die Zeiten noch nicht gekommen sind. Ich hoffe, dass das ein Schritt in die richtige Richtung war. Ich brauch noch etwas Zeit und mehr Kilometer,



Marcel Schrötter: Zu wenig Zeit

ich muss das Motorrad besser verstehen. Wir müssen noch hart weiter arbeiten, schade, dass der zweite Testtag in Jerez ausgefallen ist.“

Teamchef Jürgen Lingg sah es gelassen: „Ich bin mir sicher, dass sich Marcel bei den IRTA-Tests steigern wird.“ ■

# Aegerter und Kent bei den Schnellsten

Wenn ihr Test auch kürzer als geplant ausfiel, war das Kiefer Racing Team mit den Resultaten doch zufrieden.

Von: **Imre Paulovits**

**D**anny Kent brauchte zwar einige Zeit, um sich in Jerez mit der Suter zurechtzufinden, aber am Nachmittag gelang ihm doch die fünftschnellste Zeit aller Moto2-Piloten. „Nach dem ersten Tag hatten wir bereits ein gutes Gefühl mit dem Bike“, freute sich der Moto3-Weltmeister von 2015. „Wir waren sowohl mit gebrauchten als auch mit neuen Reifen schnell. Das ist immer erfreulich und gibt Zuversicht.“

Dominique Aegerter kam gleich in einen guten Rhythmus und war dazu mit 101 gefahrenen Runden einer der Fleißigsten an diesem Tag. „Wir sind schnell

auf gute Zeiten gekommen, und am Ende des ersten Tages fehlten gerade mal 0,7 Sekunden auf Nakagamis Bestzeit“, freute sich Aegerter. „Besonders erfreulich war, dass wir in Jerez mit neuen Reifen besser zurechtgekommen sind, als am Wochenende zuvor in Valencia. Diesbezüglich machen wir wirklich gute Fortschritte, so wie auch unsere Run-

denzeiten wieder sehr konstant waren.“

Teamchef Stefan Kiefer entschied am Donnerstag, kein Risiko einzugehen. Um nachzuholen, was sie nicht testen konnten, blieb das Kiefer Racing Team in Jerez, am Montag (nach Redaktionsschluss) und am Dienstag testen sie vor dem IRTA-Test noch einmal privat. ■



Dominique Aegerter: Viele Runden und von Beginn an schnell

## MOTORRAD-WM

Letzte Woche Donnerstag ist Jaap Timmer im Alter von 77 Jahren gestorben. Mit dem Holländer hat die Motorrad-WM einen Mann verloren, dem der Motorradsport und speziell die Rennstrecke von Assen und seine Umgebung unendlich viel zu verdanken haben. Als Sohn des ehemaligen holländischen Motorradmeisters Geert Timmer war er von Kindheit an mit dem Motorradsport und der TT-Strecke von Assen vertraut. Ab 1973 arbeitete er bei der Stichting Circuit van Drenthe, die sich um die Belange der Strecke kümmert, war von 1978–1988 deren Präsident, und blieb ganz bis 2007 in deren Vorstand. Er war maßgeblich für die Umbauarbeiten verantwortlich, die aus den einstigen, zusammengeführten Landstraßen eine permanente Rennstrecke machten, und setzte sich auch als FIM-Funktionär und Präsident der ehemaligen FIM-Rennsportkommission CCR dafür ein, dass die Grands Prix statt auf gefährlichen Straßenkursen auf sicheren Rennstrecken ausgetragen werden. Er war auch einer aus der GP-Veranstaltervereinigung ROPA. Noch letzten Juni war Jaap Timmer bei der Dutch-TT dabei, alle nannten ihn respektvoll „Mr. TT“.

## MOTOGP

Die Suzuki-Werkspiloten Andrea Iannone und Álex Rins haben diesen Winter weit mehr zu tun, als nur die GSX-RR für die Rennsaison vorzubereiten. Schon vor dem Test in Phillip Island machten sie für ihren Arbeitgeber Promotion, als sie auf der australischen Rennstrecke dem Journalisten-Test der Suzuki GSX-R 1000 beiwohnten und sich dabei schon einmal auf die Strecke einfahren konnten. Nach dem Test ging es weiter nach Indonesien, dem größten Motorradmarkt der Welt, wo sie bei der Präsentation der neuen GSX-R 150 und GSX-S 150 dabei waren.

Jonathan Rea (#1) wehrt sich gegen Chaz Davies (#7): In beiden Rennen blieb der Weltmeister knapp vorn



# Das fängt ja schon gut an

Weltmeister Jonathan Rea begann die diesjährige Saison wieder mit einem Doppelsieg. Doch so nah, wie die Konkurrenz dran war, verspricht es eine spannende Saison zu werden.

Von: Imre Paulovits

Zwei Tage, zwei spannende Rennen, bei denen durch die Windschattenspiele auf der Zielgeraden die Reihenfolge immer wieder durcheinandergewürfelt wurde. Trotzdem glichen sich die Zieleinläufe bis auf wenige Tausendstelsekunden. Jonathan Rea vor Chaz Davies lautete beide Male die Reihenfolge in der letzten Runde, Rea machte alle Lücken zu, und Davies schaffte es beide Male nicht, ihn bis zur Ziellinie aus dem Windschatten zu überholen. Im ersten Lauf fehlten ihm 42, im zweiten ganze 26 Tausendstelsekunden.

Der Ducati-Werkspilot nahm es gelassen. „Dass ich auf dieser Strecke, die unserem Bike so wenig entgegenkommt, und auf der ich noch mit keinem Motorrad gewinnen konnte, so nah dran war, ist schon fast wie ein Sieg. Und wir haben eine sehr

gute Ausgangsbasis für die WM“, freute sich der 30-jährige Brite.

Weltmeister Jonathan Rea, der mit diesem Doppelsieg nun bei runden 40 Superbike-WM-Siegen angekommen ist, hatte den großen Teil des Winters auf dieser Insel verbracht, von hier stammt seine Frau, und er hatte auch das Publikum sichtlich auf seiner Seite. „Ich war mir meiner Sache ziemlich sicher“, grinste Rea selbstbewusst. „Als ich am Sonntagmorgen aufgewacht bin, sagte ich zu meiner Frau, sie solle etwas besorgen, das eine 40 darstellt, denn unser Paket ist sehr gut geworden. Die Kawasaki- und die Showa-Ingenieure haben perfekte Arbeit geleistet.“

## Nur wer die Reifen schont ...

Dass das Feld so nah beisammen war und die beiden WM-Favoriten sich erst zum Schluss lösen konnten, hatte mit den besonderen Verhältnissen von Phillip Island zu tun: „Man muss sehr auf die Reifen achten, sonst fressen die schnellen Kurven sie auf“, verriet Rea. „Und im Windschatten holt man schnell wieder drei Zehntel auf, so ist es fast nicht möglich, wegzufahren.“

Wenn der Weltmeister die Saison nun auch mit dem Maximum begonnen hat, ist jetzt schon klar, dass es diesmal noch schwieriger wird, seinen Titel zu verteidigen. Neben Chaz Davies und

Tom Sykes hat sich auch Rückkehrer Marco Melandri als Titelkandidat empfohlen.

Der 34-jährige Italiener stürzte zwar im ersten Lauf, als die Strecke für ihn und Alex Lowes zu eng wurde, im zweiten fuhr er aber auf das Podest. „Ich habe

meine Reifen leider zu Beginn, als ich mich aus der vierten Startreihe nach vorne arbeiten musste, zu sehr beansprucht“, verriet Melandri. „Außerdem spüre ich noch die zwei Jahre, die ich nicht mehr gefahren bin. Aber es wird immer besser.“ ■



Tom Sykes: Im ersten Rennen auf dem Podest, im zweiten die Reifen ruiniert



Marco Melandri: Im ersten Rennen gestürzt, im zweiten aufs Podest gefahren

# Feiertag für die Haudegen

Mit Roberto Rolfo und Anthony West standen zwei mit allen Wassern gewaschene Veteranen auf dem Supersport-Siegerpodest.

Von: Imre Paulovits

**R**oberto Rolfo wird bald 37 Jahre alt, seine WM-Karriere startete er 1996 gemeinsam mit Valentino Rossi. Er war 2003 Vizeweltmeister in der 250er-WM, trotzdem strahlte Rolfo nach seinem Supersport-WM-Sieg wie ein Rookie. „So wie der Sieg zustande kam, denke ich, war es eines der besten Rennen meiner Karriere“, strahlte der MV-Agusta-Pilot.

Es war ein Zieleinlauf, bei dem das Zielfoto herangezogen werden musste, der Vorsprung von Rolfo betrug gerade mal eine

Tausendstelsekunde. Endurance-Weltmeister Lucas Mahias hatte versucht, Rolfo aus dem Windschatten zu überholen, um der neuen Yamaha R6 bei ihrem Debüt gleich einen Sieg zu schenken. Er setzte dabei auch seinen Ellenbogen ein, doch Rolfo blieb vorn: „Ich habe schon 2003 hier mit Anthony West auf dem Podest gestanden, damals habe ich gewonnen, er wurde Zweiter.“

Diesmal wurde West Dritter, aber wie, das ist einen Bestseller wert. Für seinen Wildcard-Einsatz besorgte sich der Australier eine Yamaha R6, aber während des Tests und der Trainings verwendeten beide seiner Motoren. Ein Zuschauer namens Leon Colby, der zufällig vorbeikam, als West über den zerstörten Motor verzweifelte, bot ihm kurzerhand den seiner Serien-R6 an, den ein Mechaniker in Melbourne ausbaute und an die Strecke brachte.



Podest wie 2003: Rolfo und West

„Wir hatten mindestens 10 PS zu wenig, und dass ich es damit aufs Podest schaffe, ist wie ein Märchen“, freute sich West.

Das Rennen musste zweimal gestartet werden, weil Robin Mulhauser, der gerade P9 erobert hatte, in der zweiten Runde mit einem bösen Highsider abstieg und auch Gino Rea abräumte. ■

# Am besten lief es für Randy Krummenacher

Die deutschsprachigen Superbike-WM-Piloten hatten es in Phillip Island nicht leicht. Doch Randy Krummenacher fuhr gleich bei seinem Superbike-WM-Debüt in die Top 10.

Von: Imre Paulovits

**E**in schöneres nachträgliches Geburtstagsgeschenk hätte Randy Krummenacher, der am Freitag 27 wurde, sich kaum machen können. Der Zürcher erwischte im ersten Superbike-Rennen am Samstag einen super Start, konnte dann mit den schnellen Leuten mitfahren und wurde so 10. Doch einen Tag später holte die Realität den Superbike-WM-Rookie wieder ein. „Ich hatte die Launch-Control vergessen einzuschalten, so war der Start eine Katastrophe. Viel schlimmer war aber, dass ich den stürzenden Riccardo Russo nur um Haaresbreite verfehlte, ins Kies musste und so gleich Allerletzter war“, gestand Krummenacher.

cher. Immerhin konnte er sich noch bis Rang 16 vorarbeiten.

## Bayern in Sorge

Das Gesicht von Stefan Bradl wollte sich über die Tage kaum aufhellen. „Wir haben das Elektronik-Problem noch lange nicht behoben, die Befehle der Gaspedal kommen ganz unberechenbar am Hinterrad an“, gestand Bradl. „So war es kein Wunder, dass ich meine Reifen in beiden Rennen vorzeitig verheizt hatte.“

Markus Reiterberger konnte sich über die Testtage steigern und war sogar für Superpole 2 qualifiziert. Aber dort begannen die Sorgen: „Die anderen haben sich von dort an noch weiterentwickelt, bei uns ging jede weitere Modifikation nach hinten los. Es ist zwar vieles besser geworden, am wichtigsten ist jetzt aber, dass meine Kommunikation mit den Italienern verbessert wird und sie das umsetzen können, um was ich sie bitte.“ ■



Randy Krummenacher (#88) vor Stefan Bradl und Markus Reiterberger

## SBK-WM: JOSH BROOKES

Der 33-jährige Australier Josh Brookes war 2015 Britischer Superbike-Meister mit der Milwaukee-Yamaha. Danach stieg er mit dem Team und BMW voller Hoffnung in die Superbike-WM auf. Doch nachdem er nur WM-14. wurde und das Team zu Aprilia wechselte, verlor er seinen WM-Platz. Um zu zeigen, dass er zu weit mehr in der Lage ist, kaufte Brookes im Winter die Yamaha R1, mit der er seinen BSB-Titel gewonnen hat und finanzierte einen Wildcard-Einsatz bei seinem Heimrennen aus eigener Tasche. Doch das Unterfangen brachte nicht den erhofften Erfolg. Brookes konnte sich nur als 16. qualifizieren und stürzte im ersten Rennen an gleicher Position liegend in der sechsten Runde. Im zweiten Rennen holte er sich als Zwölfter immerhin vier WM-Punkte.

## SBK-WM: STARTREGELUNG

Beim WM-Start kam erstmals auch die neue Startregelung zum Einsatz. So bestimmt im zweiten Rennen nicht mehr die Superpole die ersten drei Startreihen. Der Sieger des ersten Rennens muss von P9 starten, der Zweite von P8, der Dritte von P7. Die Fahrer, die das erste Rennen auf den Plätzen 4 bis 9 beendet haben, bilden die ersten beiden Startreihen, der Vierte auf der Pole-Position, der Neunte auf Startplatz 6. Der Effekt ist, wie es Chaz Davies und Jonathan Rea schon vorhersagten: Zu Rennbeginn bringt dies etwas Abwechslung, ab der sechsten Runde ist die Reihenfolge wiederhergestellt.

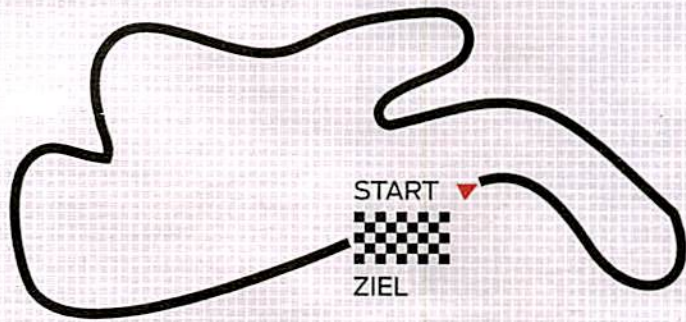
## SSP-WM: SOFUOGLU

Weltmeister Kenan Sofuoglu musste das Unterfangen, vier Wochen nach seinem Handbruch beim Supermoto-Training zu fahren, am zweiten Testtag abbrechen. Sein Daumen war verschoben, er konnte sich beim Bremsen nicht abstützen. Sofuoglu wird seine Titelverteidigung erst in Aragón beginnen können.

**SUPERBIKE-WM 2017 RESULTATE**

**PHILLIP ISLAND (AUS) 4,445 KM**

**STRECKE**



**ERGEBNIS 1. RENNEN**

Phillip Island (AUS): 25. Februar 2017; 1. WM-Lauf; 97,790 km über 22 Rdn. á 4,445 km; 21 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 18 Grad; Asphalt: 42 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	33:52,290	1:31,197	25
2. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	22	+0,042	1:31,288	20
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+1,050	1:31,349	16
4. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	22	+1,082	1:31,516	13
5. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 F4	22	+3,002	1:31,744	11
6. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	22	+3,320	1:31,549	10
7. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	22	+8,725	1:32,069	9
8. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	22	+12,135	1:32,007	8
9. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	22	+12,180	1:32,253	7
10. Randy Krummenacher (CH)	Kawasaki ZX-10RR	22	+12,439	1:32,009	6
11. Nicky Hayden (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	22	+19,344	1:32,239	5
12. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	22	+21,336	1:32,237	4
13. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	22	+24,866	1:32,579	3
14. Alex de Angelis (RSM)	Kawasaki ZX-10RR	22	+24,902	1:32,495	2
15. Stefan Bradl (D)	Honda CBR 1000 RR SP2	22	+28,936	1:32,628	1
16. Riccardo Russo (I)	Yamaha YZF-R1	22	+39,404	1:32,628	-
17. Ayrton Badovini (I)	Kawasaki ZX-10RR	22	+42,941	1:32,659	-

**SUPERSPORT-WM**

Phillip Island (AUS): 26. Februar 2017; 1. WM-Lauf; 10 Runden á 4,445 km (=44,450 km); 33 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter: trocken, Temp. Luft/Asphalt: 14/20 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Roberto Rolfo (I)	MV Agusta F3 675	15:56,217
2. Lucas Mahias (F)	Yamaha YZF-R6	+0,001
3. Anthony West (AUS)	Yamaha YZF-R6	+1,544
4. Kyle Ryde (GB)	Kawasaki ZX-6R	+1,679
5. Niki Tuuli (FIN)	Yamaha YZF-R6	+1,727
6. Patrick Jacobsen (USA)	MV Agusta F3 675	+5,237
7. Aiden Wagner (AUS)	Honda CBR 600 RR	+5,387
8. Kazuki Watanabe (J)	Kawasaki ZX-6R	+6,610
9. Nacho Calero (E)	Kawasaki ZX-6R	+8,057
10. Lachlan Epis (AUS)	Kawasaki ZX-6R	+8,309

**WM-STAND**

1. Rolfo	25 Punkte
2. Mahias	20
3. West	16
4. Ryde	13
5. Tuuli	11
6. Jacobsen	10
7. Wagner	9

**SUPERPOLE (2 LÄUFE)**

1. Rea	1:29,573
2. Sykes	1:29,605
3. Melandri	1:29,734
4. Davies	1:29,847
5. Lowes	1:30,016
6. Savadori	1:30,023
7. Torres	1:30,564
8. Forés	1:30,728
9. Camier	1:30,749
10. Van der Mark	1:30,761
11. Hayden	1:30,885
12. Reiterberger	1:31,009
13. Laverty	1:31,372
14. Krummenacher	1:31,624
15. Bradl	1:31,850
16. Brookes	1:31,859
17. Ramos	1:31,959
18. Russo	1:31,996
19. Jezek	1:32,070
20. De Angelis	1:32,358

**WM-STAND FAHRER**

1. Rea	50 Punkte
2. Davies	40
3. Sykes	26
4. Lowes	26
5. Forés	21
6. Camier	19
7. Melandri	16
8. Van der Mark	16
9. Laverty	14
13. Reiterberger	7
14. Krummenacher	6
18. Bradl	2

**WM-STAND HERSTELLER**

1. Kawasaki	50 Punkte
2. Ducati	40
3. Yamaha	26
4. MV Agusta	19
5. Aprilia	15

**ERGEBNIS 2. RENNEN**

Phillip Island (AUS): 26. Februar 2017; 2. WM-Lauf; 97,790 km über 22 Rdn. á 4,445 km; 21 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 24 Grad; Asphalt: 44 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	33:52,785	1:31,560	25
2. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	22	+0,025	1:31,588	20
3. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	22	+0,249	1:31,178	16
4. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	22	+0,956	1:31,723	13
5. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	22	+2,320	1:31,717	11
6. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+4,781	1:31,824	10
7. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	22	+7,307	1:31,954	9
8. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 F4	22	+9,756	1:32,227	8
9. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	22	+11,135	1:32,212	7
10. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	22	+20,123	1:31,817	6
11. Alex de Angelis (RSM)	Kawasaki ZX-10RR	22	+25,799	1:32,615	5
12. Josh Brookes (AUS)	Yamaha YZF-R1	22	+25,879	1:32,798	4
13. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	22	+25,917	1:32,606	3
14. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	22	+26,292	1:32,664	2
15. Stefan Bradl (D)	Honda CBR 1000 RR SP2	22	+28,440	1:32,388	1
16. Randy Krummenacher (CH)	Kawasaki ZX-10RR	22	+33,679	1:32,456	-
17. Ondrej Jezek (CZ)	Kawasaki ZX-10RR	21	+1 Rd	1:33,280	-



Ob die Superbike-WM so eng bleibt wie beim Auftaktrennen, wird sich schon in zwei Wochen zeigen

Endurance-WM

# Stressiger als zuvor

Als Nummer-1-Fahrer ist er nicht mehr gesetzt, doch einen Gang zurückgeschaltet hat Max Neukirchner nicht. Im Yamaha Austria Racing Team ist der 33-jährige Deutsche das Mädchen für alles.

Von: **Anke Wiczorek**

**F**ast ein Jahrzehnt ist es her, dass Neukirchner in der Superbike-Weltmeisterschaft zwei grandiose Siege gelangen. 2008 war sein bestes WM-Jahr. Aus der IDM verabschiedete sich der Sachse 2016 als Superbike-Vizemeister. Yamaha wollte ihn halten, wie auch immer. Weil Neukirchner neue Wege gehen wollte, ist er zukünftig der Betreuer aller Yamaha-Fahrer in der neuen, kleinen IDM Superstock-

300-Klasse. Schon seit einiger Zeit ist der Stollberger Inhaber eines Trainerscheins. „Durch die Ausbildung bin ich in der Lage, Sportler in Sachen Ernährung, Konzentration, Reaktion und Mentaltraining zu schulen. Ich kann Fitnesspläne aufstellen und Veranstaltungen leiten.“

Gleichzeitig hat Neukirchner eine Öhlins-Schulung absolviert: „Die Erfahrungen, die ich mit dem Fahrwerk in 20 Jahren Motorradrennsport gemacht habe, kann ich jetzt innerhalb einer Saison an Nachwuchsleute weitergeben.“ Im Yamaha Austria Racing Team von Mandy Kainz ist Neukirchner als Ersatzfahrer und gleichzeitig aber auch als Fahrerbetreuer in die Langstrecken-WM involviert. Er kümmert sich um den aktuellen Deutschen Superbike-Champion Marvin Fritz, der auf den Tag genau zehn Jahre jünger ist und die komplette Langstrecken-WM-



Von Ruhe keine Spur: Neukirchner

Saison fahren wird, sowie um Neuzugang Kohta Nozane, der von Yamaha als ultimatives Nachwuchstalent aus Japan gehandelt wird.

Gemeinsam mit Fritz hatte Neukirchner letzte Woche das erste WM-Roll-out in der neuen Saison. YART hatte dafür exklusiv den Pannoniaring gemietet. ■

Endurance-WM

# Trotz Erfolg kein Höhenflug

Marvin Fritz testete auf dem Pannoniaring für das Yamaha Austria Racing Team Bridgestone-Reifen. Das Experiment erwies sich als Volltreffer.

Von: **Anke Wiczorek**

**D**er Wechsel von Pirelli zu Bridgestone ist geglückt. Fritz absolvierte in zwei Tagen 170 Runden auf dem Pannoniaring für das YART-Team auf der Yamaha YZF-R1 und blieb bei 8 Grad Celsius nur knapp unter dem Rundenrekord. „Der Asphalt war ziemlich verschmutzt“, schildert Fritz. „Wenn ich hinter Max Neukirchner gefahren bin, sind mir die Steinchen entgegengefliegen. Ich habe immer noch richtige Einschlagstellen am Hals. Aber die Reifen haben bei Nässe und im Trocken einen guten Job gemacht.“ Inzwischen befindet sich der 23-Jährige bereits in Spanien, wo er bis zum 3. März auf seiner anderen

Baustelle unterwegs ist: Er testet in Aragón für die Superstock-1000-EM, die Anfang April losgeht. „Die Konkurrenz ist härter als das, was ich bisher erlebt habe. Wenn ich unter die ersten sieben komme, ist es gut. Vielleicht kann ich im Laufe der Saison dann etwas mehr reißen. In Assen eventuell. Dort findet der zweite Lauf statt, und die Strecke kenne ich gut. Auf jeden Fall will ich wieder die großen Teams

ärgern.“ 2016 hat das geklappt. Mit Tuner Sepp Buchner gewann Fritz im kleinen Privatteam den IDM-Superbike-Titel.

Auch in der EM wird auf Sparflamme gekocht: „Im September pendeln wir zwischen Deutschland und Frankreich. Wir machen das mit unserem kleinen Transporter, ein Lkw wäre zu teuer.“ In seiner knappen Freizeit arbeitet Fritz weiter als Zweiradmechaniker. ■



Begeistert von den Bridgestone-Reifen: YART und Marvin Fritz

## NACHRICHTEN

### SUPERBIKE-WM

Markus Reiterberger flog nach dem Superbike-WM-Auftakt von Australien nach Thailand weiter. „Letztes Jahr bin ich nach dem Rennen nach Hause geflogen, dann eine Woche später nach Thailand, das war Mist und ich hatte Jetlag“, gesteht Reiterberger. „Deshalb habe ich mir jetzt in Thailand einen Tauchkurs gebucht, und ich werde dort vor dem Rennen etwas ausspannen.“ Stefan Bradl hingegen flog von Australien aus nach Hause: „Ich habe aber eingesehen, dass das schlecht ist. Ich hätte auch gleich nach Thailand fliegen sollen.“

### SUPERBIKE-WM

Der Wildcard-Einsatz von Anthony West hat die letzten Reserven des 35-Jährigen aufgezehrt. „Ich habe mir bereits vorher Geld von meinem Vater geliehen. Ich habe jetzt noch ein Auto und ein Motocross-Motorrad, die ich noch verkaufen könnte, sonst nichts mehr“, verrät West. „Ich hätte zwar von der Dorna Starts in Buriram und in Aragón bekommen, aber dafür fehlt mir das Geld. Letztes Jahr hatte mir Pedercini einen Vertrag für diese Saison versprochen, deshalb hatte ich andere Angebote ausgeschlagen, es wurde aber nichts draus.“ Der Australier fährt die Asien-Meisterschaft, wo er Material gestellt bekommt, und hofft auf einen Platz in der Superbike- oder Supersport-WM.

### ENDURANCE-WM

Die deutsche Renn-Ikone Max Neukirchner (33) hat mit zwei Geschäftskollegen die Top Superbike GmbH gegründet. Als Instruktor weisen die Teammitglieder Fahrer auf Rennstrecken an. Außerdem veröffentlichten sie ein Handbuch mit der Anleitung für die Ausbildung von Instruktor. Neukirchner dazu: „Es gibt zu viele Kollegen, die sich Instruktor nennen, es aber eigentlich nicht sind.“



# Die spinnen, die Briten!

Ein Engländer mit untrüglichenem Gespür für Trends unter Motorradfahrern veranstaltet seit zwei Jahren in Italien ein Eisrennen. Was dort so auffährt, lässt am klaren Verstand der Menschheit zweifeln.

Von: **Peter Guld**

**G**iovanni Bussei stand mit gesenktem Blick schweigend da und schüttelte den Kopf. Zwischendurch rannte er in eine andere Ecke des Fahrerlagers und holte Werkzeug oder ein paar Ersatzteile. Nur eine Stunde vor dem Start des Snow Quake 2017 war noch nicht ein-

mal klar, ob der einstige Superbike-WM-Star, der heute in der italienischen Supermoto-Meisterschaft einen zweiten Frühling erlebt, überhaupt an den Start gehen könnte, weil er mit seiner umgebauten Honda CR 500 keine einzige gezeitete Runde zustande gebracht hatte. Die meisten vermuteten einen Elektrik-Fehler. Doch plötzlich, nachdem er etwas an der Spritversorgung gewechselt hatte, bellte der Zweitakter auf.

Bussei bekam fünf Minuten Extra-Trainingszeit, um sich zu qualifizieren. Fünf Minuten? Es klang lächerlich. Aber nur, bis der bärtige Italiener in seiner ersten fliegenden Runde die bis dahin schnellste Zeit des Tages in das Eis brannte. Schließlich kam der Exzentriker, der mittlerweile wie ein Holzfäller aus den tiefen

Wäldern Kanadas aussieht, nach dem zweiten Platz im Vorjahr hierher, um zu gewinnen.

## Snow Quake?

Was zum Teufel ist Snow Quake? Ihr Schöpfer, der Brite Gary Inman ist kein gewöhnlicher Zeitgenosse. Der Motorrad-Journalist fuhr schon durch den Himalaya, hat mit einer Benelli TNT die Sahara durchquert und hat Casey Stoners Ducati gleich nach ihrem Titelgewinn getestet. Neuerdings setzt er sich bei minus 20 Grad auf seine umgebaute Harley-Davidson und fährt von der Britischen Insel in die italienischen Alpen, um das von ihm erfundene Rennen abzuwickeln.

Das Ganze geht bis 2008 zurück, als Inman sein eigenes Magazin „Sideburn“ ins Leben

rief, die weltweit einzige Fachzeitschrift, die sich ausschließlich mit Dirt Track beschäftigt. Wenige gaben ihr ein langes Leben. Doch so wie sich diese Sportart, mitunter durch Innans Bemühungen, auch in Europa immer mehr ins Bewusstsein der Fans einschlich, wurde auch sein Magazin immer erfolgreicher, und er begann, Veranstaltungen zu organisieren. Die erste war das Dirt Quake, bei dem er die englischen Biker von der Straße einlud, sich auf dem Flat-Track-Oval auszutoben. Dies führte natürlich mehr zu einer Gaudi als zu blutnersten Rennen, ein Kult war geboren.

Als Inman im Vorjahr noch einen drauflegte und gemeinsam mit Deus, dem Mailänder Statthalter der motorisierten Hipster-Kultur, ein Eisrennen veranstal-



**Ex-Superbike-WM-Pilot Giovanni Bussei mit in Führung: Der Italiener schwebte regelrecht über das Eis**

tete, waren die Abgedrehten endgültig vollzählig versammelt. Am Fuße des Monte-Rosa-Massivs, nahe der Schweizer Grenze, liegt der Ice Rosa Ring, eine Eisbahn, auf der normalerweise Autorennen abgehalten werden. Er liegt in einem Tal, wo die Sonnenstunden im Winter pro Tag unter einer liegen, so steigt

**DER GESAMTWERT DER VIELEN VINTAGE-MOTORRÄDER DÜRFTE SICH MIT EINER HOLLYWOODVILLA MESSEN.**

die Temperatur selten über minus zehn Grad. Wenn man gerade aus Mailand übergefahren kommt, wo es über zehn Grad warm ist und die Stadt im goldenen Sonnenschein badet, wirkt das Ganze doch etwas polar.

Die Zahl und die Nationalitätvielfalt der Teilnehmer war dieses Jahr beeindruckend. Natürlich kamen die einheimischen Freaks, aber genauso viele aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, Frankreich, dem Vereinigten Königreich und sogar aus Rumänien. Der Gesamtwert der vielen Vintage-Motorräder, die hier antraten, dürfte sich lässig mit einer Hollywood-Villa messen. Apropos Hollywood: Die Ex-Save-McQueen-Husqvarna brüllte so laut durchs Tal, dass



**Hipster unter sich: Alte Harley-Davidson und ebensolcher Vespa-Roller**



**Das Eis ist glatt, selbst für ein altes Motorrad mit sehr vielen Spikes**



**Bussei: Trotz viel Defekt-Ärger holte er schließlich die Nummer-1-Platte**

die an den Felsen hängenden Eiszapfen Risse bekamen.

### Hart am Gas

Aber anzunehmen, dass hier das Gasgeben unterblieb, weil zahlreiche Hipster und Betuchte die Startreihen füllten, wäre falsch gedacht. Auf der Strecke konzentrierte man sich nicht auf den faltenfreien Sitz der Barbour-Jacke, sondern auf den Gas-Anschlag. Und auf dem Podest standen nur Fahrer, die sich bereits in hochrangigen internationalen Serien einen Namen gemacht hatten. Neben Bussei gaben sich dort schließlich Flat-Track-Europameister Marco Belli und der andere große europäische Flat-Track-Star, Jan-Willem Jansen, die Hand. Ihr Speed war unglaublich, alle drei fuhren so

weich durch das zerfurchte Eis, dass ihre Motorräder regelrecht darüber schwebten.

Der eiskalte Charme dieses Ortes, die außergewöhnlichen Bikes und das hippe Ambiente könnten dafür sorgen, dass das Snow Quake sich in den nächsten Jahren zu einem Mega-Event entwickelt. Es sei denn, der Veranstalter will das Gegenteil, und die aktuelle Größe, die in vielen Belangen für Genuss pur sorgt, behalten.

Als Bussei nach dem Rennen seinen braunen Langmantel über seine Kombi stülpte, seine Honda an eine alte Holzkutsche anlehnte und seinen Helm an den Haken hingab, ging mir noch Tarantinos „Hateful Eight“ durch den Kopf. Braucht es mehr? „We love spikes“ ist das Motto ... ■

# Freie Fahrt für Cairoli



Toni Cairoli setzte den Grundstock für einen KTM-Vierfachsieg

KTM gewann in Katar beide Klassen mit maximalem Punktgewinn für Toni Cairoli (MXGP) und Pauls Jonass (MX2). Doch es gab keine Wunderheilung für Jeffrey Herlings – nach zähem Kampf holte der Niederländer 13 WM-Punkte. Max Nagl erging es beim hektischen WM-Auftakt kaum besser.

Von: **Alex Hodgkinson**

**D**ie große Spannung im Vorfeld des WM-Auftakts war das Thema Herlings. Er war seit dem Sturz zwölf Tage zuvor in Italien nicht mehr gefahren und trug bis zum Freien Training am Freitag einen orthopädischen Handschuh, um seine Mittelhand zu schützen.

Am Donnerstag gab der 22-Jährige zu: „Morgen erfahren wir, ob es möglich ist, Samstag an den Start zu gehen.“ Nachdem er sich

als 16. von 21 Teilnehmern qualifiziert hatte, konnte KTM-Teamchef Dirk Grübel aufatmen: „Jeffrey ist ruhig und ohne Risiko gefahren, so wie es sein muss. Klar, die Schmerzen in seiner Hand sind enorm. Es war schwierig für ihn, so zurückhaltend zu fahren, aber er hat es getan. Die Rennen werden besser laufen.“

## Herlings ging die Kraft aus

Und zuerst ging es richtig gut im ersten Lauf. Nach einem Blitzstart verteidigte Herlings sechs Runden lang Platz 6, bevor etliche Konkurrenten vorbeikamen. Gegen Ende des Rennens war deutlich zu sehen, dass er kaum den Lenker halten konnte, als er noch auf Platz 18 zurückfiel. Der Niederländer ging Lauf 2 ruhiger an und wurde mit Rang 11 belohnt.

Suzukis aufblühender Jungstar Arminas Jasikonis, der bei seinen beiden Vorbereitungsrennen im Frühjahr auf dem Podium stand, kam nicht mal in den Golfstaat hinein: „Es war unser Fehler; wir hatten angenommen, dass alle EU-Bürger das Visum

am Flughafen in Doha beantragen können“, gab Suzuki-Teambesitzer Stefan Everts zu. „Anscheinend ist die Länderliste seit dem Zusammenbruch des Ostblocks nicht mehr aktualisiert worden, und wir hätten das Visum für Arminas beim katarische Konsulat beantragen müssen. Arminas steckte 26 Stunden am Flughafen fest. Wir versuchten, unseren Fehler gutzumachen, aber in der Nacht von Donnerstag auf Freitag setzte die Polizei ihn in ein Flugzeug Richtung Europa.“

Auch Kawasaki war nicht komplett angetreten, nachdem sich Tommy Searle einer OP an den beschädigten Kniebändern hatte unterziehen müssen. Der Brite wird frühestens im Mai antreten.

Dominator des MXGP-Auftakts war Toni Cairoli: „Wir haben Lösungen für den Nervenschaden im Ellenbogen, und ich kann endlich wieder schmerzfrei fahren.“ Der Sizilianer konnte auf spielerische Art Weltmeister Tim Gajser den Sieg bei der Qualifikation überlassen, aber im ersten GP-

Lauf ging er auf Nummer sicher. Er führte gleich in der Startkurve, konnte das Verfolgerfeld um eine Sekunde pro Runde distanzieren und lag mit 14 Sekunden Vorsprung vorn, bevor er das Tempo in der Endphase drosselte. Erster Verfolger im Ziel war Kawasaki-Pilot Clément Desalle, der Evgeny Bobryshev fünf Runden vor Schluss Platz 2 abknüpfte.

Lauf 2 war eine andere Geschichte. Gajser gewann in der Startrunde das Duell gegen den 2015er-Champion Romain Febvre

**!** Toni Cairoli ging in der Wüste von Katar als einer von wenigen Favoriten in der MXGP-Klasse verletzungsfrei an den Start und konnte das in einen Doppelsieg ummünzen.



Schwieriger WM-Auftakt und Abstimmungsprobleme bei Max Nagl

und konnte bis zwei Runden vor Schluss die Führung behaupten, aber Cairoli war erneut der Boss.

Es war ein schwieriges Wochenende für Max Nagl: „Ich bin nicht weit von der Spitze, aber ich habe in der Vergangenheit hier gewonnen. Am Freitag fühlte ich mich einfach nicht wohl auf dem Motorrad, und wir wissen nicht wieso. Unser Erfolg als Team basiert auf der Feineinstellung, und wir finden keine optimale Lösung hier, weil die Strecke sich von Runde zu Runde verändert. Wir haben einiges

während des Warm-ups am Setup geändert, und es hat gut funktioniert. Mal sehen, wie es im Rennen funktioniert.“ Der Oberbayer patzte in der Startkurve im ersten GP-Lauf: „So wie gestern kam ich gut aus dem Start, aber dann bin ich in der Startkurve zu weit nach außen gefahren und habe mehrere Plätze verloren.“

Mitte des Rennens büßte er noch einmal einen Platz an Arnaud Tonus ein. Der Westschweizer freute sich über Platz 7 bei seinem ersten WM-Lauf seit zweieinhalb Jahren: „Ein guter An-



Doppelsieger Pauls Jonass (#41) schon mit Holeshot in der MX2-Klasse

fang. Schade, dass ich mit Desalle beim Start touchiert bin.“

Nagl sowie Tonus erlebten böse Abstürze im zweiten Lauf und kamen auf Platz 16 bzw. 19 ins Ziel.

Pauls Jonass konnte sich die Führung in den beiden MX2-Läufen frühzeitig sichern und wehrte sich gegen die ständigen Attacken des Franzosen Benoît Paturel: „Ich musste mich seit dem Crash vor zwei Wochen ruhig halten und habe nur zwei Tage trainiert. Mir war es wichtig, nicht zu sehr zu pushen.“

Der letztjährige Vizeweltmeister Jeremy Seewer hatte einen schweren Start in die neue Saison. Nach schwachen Starts und einem Sturz in Lauf 1 musste er sich mit Platz 6 in der Tageswertung zufriedengeben: „Es gibt noch 18 GPs; wir werden zurück schlagen.“

Es war voraussichtlich der letzte GP in Katar. Youthstream-Präsident Giuseppe Luongo: „Wir werden mit Katar verhandeln, aber es gibt weitere Anfragen. Wir fahren definitiv auch nächstes Jahr im Mittleren Osten.“ ■

## MOTOCROSS-GP KATAR / MXGP

Doha-Losail (Q): 25. Februar; 1. WM-Lauf; Wetter: sonnig/21 Grad. 1. Lauf: 21 Fahrer gestartet, 21 gewertet; 18 Runden à 1,595 km (= 28,710 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Antonio Cairoli (I)	KTM	18	35:02,202 min
2. Clément Desalle (B)	Kawasaki	18	8,904 sec zurück
3. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+12,554 sec
4. Evgeny Bobryshev (RUS)	Honda	18	+22,042 sec
5. Jeremy v. Horebeek (B)	Yamaha	18	+23,434 sec
6. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	18	+26,076 sec
7. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+29,380 sec
8. Max Nagl (D)	Husqvarna	18	+33,072 sec
9. Jordi Tixier (F)	Kawasaki	18	+34,933 sec
10. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	+39,219 sec

## MOTOCROSS-GP KATAR / MXGP

2. Lauf: 21 Fahrer gestartet, 21 gewertet; 18 Runden à 1,595 km (= 28,710 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Antonio Cairoli (I)	KTM	18	35:00,353 min
2. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	4,918 sec zurück
3. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	+23,375 sec
4. Clément Desalle (B)	Kawasaki	18	+25,782 sec
5. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	18	+30,096 sec
6. Jeremy v. Horebeek (B)	Yamaha	18	+31,689 sec
7. Evgeny Bobryshev (RUS)	Honda	18	+33,559 sec
8. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	18	+47,517 sec
9. Jordi Tixier (F)	Kawasaki	18	+49,816 sec
16. Max Nagl (D)	Husqvarna	18	+1:31,223 min

## MOTOCROSS-GP KATAR / MX2

Doha-Losail (Q): 25. Februar; 1. WM-Lauf; Wetter: sonnig/21 Grad. 1. Lauf: 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet; 18 Runden à 1,595 km (= 28,710 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	18	34:23,278 min
2. Benoît Paturel (F)	Yamaha	18	1,759 sec zurück
3. Julien Lieber (B)	KTM	18	+20,039 sec
4. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+23,565 sec
5. Samuele Bernardini (I)	TM	18	+32,017 sec
6. Michele Cervellini (I)	Honda	18	+37,177 sec
7. Jorge Prado García (E)	KTM	18	+45,685 sec
8. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	18	+47,621 sec
9. Vsevol. Brylyakov (RUS)	Kawasaki	18	+51,025 sec
12. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	18	+54,519 sec

## MOTOCROSS-GP KATAR / MX2

2. Lauf: 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet; 18 Runden à 1,595 km (= 28,710 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	18	35:32,077 min
2. Benoît Paturel (F)	Yamaha	18	1,015 sec zurück
3. Juline Lieber (B)	KTM	18	+3,245 sec
4. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+7,884 sec
5. Jeremy Seewer (CH)	Suzuki	18	+12,395 sec
6. Hunter Lawrence (AUS)	Suzuki	18	+19,322 sec
7. Brent van Doninck (B)	Yamaha	18	+26,397 sec
8. Michele Cervellini (I)	Honda	18	+33,930 sec
9. Vsevol. Brylyakov (RUS)	Kawasaki	18	+34,083 sec
10. Alvin Östlund (S)	Yamaha	18	+35,200 sec

## WM-STAND FAHRER

1. Toni Cairoli (I)	50 Punkte
2. Tim Gajser (SLO)	42
3. Clément Desalle (B)	40
4. Evgenij Bobryshev (RUS)	32
12. Max Nagl (D)	18

## WM-STAND HERSTELLER

1. KTM	50 Punkte
2. Honda	42
3. Kawasaki	40
4. Yamaha	36
5. Husqvarna	31

## WM-STAND FAHRER

1. Pauls Jonass (LV)	50 Punkte
2. Benoît Paturel (F)	44
3. Julien Lieber (B)	40
4. Thomas Kjer Olsen (DK)	36
6. Jeremy Seewer (CH)	25

## WM-STAND HERSTELLER

1. KTM	50 Punkte
2. Yamaha	44
3. Husqvarna	36
4. Honda	28
5. Suzuki	25

Supercross-WM Atlanta

# Zweiter Sieg reicht

Titelverteidiger Ryan Dungey holte in Atlanta seinen erst zweiten Saisonsieg. Dennoch baut der KTM-Leader seinen Vorsprung auf Teamkollege Musquin immer weiter aus.

Von: **Thomas Schiffner**

**D**iesmal konnte Taktik-Fuchs Dungey von seinem guten Start im Main Event profitieren und das Rennen von der Spitze aus kontrollieren. Der Mann der Stunde, Kawasaki-Pilot Eli Tomac, patzte beim Start und musste im Mittelfeld viel Zeit liegen lassen. Mit einer seiner phänomenalen Aufholjagden war der Mann aus Colorado nach 17 der 24 Runden an Weltmeister Dungey dran.

## Wieder schlechte Strecke

Auch in Georgia herrschten katastrophale Streckenverhältnisse und Dungey reduzierte sein Tempo etwas, um auf Nummer sicher zu gehen. Als Tomac am sensationell zweitplatzierten Blake Baggett vorbei war, machte er von Runde zu Runde Boden gut, wurde dann aber von Justin Barcia beim Überwinden aufgehalten. Am Schluss fehlten ihm 1,5 Sekunden. KTM-Hoffnung Baggett gewann nicht nur zum ersten

Mal ein Supercross-Heat, er fuhr im Georgia Dome auch erstmals auf das Podest. Marvin Musquin, der jetzt schon 25 Punkte hinter Dungey liegt, kam nach Mittel-

feld-Gefechten als Fünfter ins Ziel. Dungey: „Die Bahn war am Ende, eklig und rau. Es war gut, vorne zu sein und einen kleinen Vorsprung zu haben.“ ■



Zweiter Sieg: Ryan Dungey nahm Tempo raus und vergrößerte seinen Vorsprung

## SUPERCROSS-WM

### Atlanta (USA)

#### 8. WM-Lauf

1.	Ryan Dungey (USA)	KTM
2.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
3.	Blake Baggett (USA)	KTM
4.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
5.	Marvin Musquin (F)	KTM
6.	Cole Seely (USA)	Honda
7.	Chad Reed (AUS)	Yamaha
8.	Justin Brayton (USA)	Honda
9.	Joshua Grant (USA)	Kawasaki
10.	Dean Wilson (USA)	Husqvarna

## MEISTERSCHAFTSSTAND

### Nach 8 Rennen

1.	Ryan Dungey (USA)	174 Punkte
2.	Marvin Musquin (F)	149
3.	Eli Tomac (USA)	147
4.	Cole Seely (USA)	138
5.	Jason Anderson (USA)	121
6.	David Millsaps (USA)	98
7.	Dean Wilson (USA)	84
8.	Chad Reed (AUS)	83
9.	Blake Baggett (USA)	83
15.	Ken Roczen (D)	51

Eisspeedway-Europameisterschaft Ufa

# Krasnikovs Déjà-vu

Nikolai Krasnikov, eigentlich vor fünf Jahren zurückgetreten, gewann auf seiner Heimbahn in Ufa wie 2016 den EM-Titel.

Von: **Thomas Schiffner**

**D**ass am Ural einer der vier Russen vorn sein würde, war von vornherein klar. Dass es der 32-jährige Krasnikov mit Punktemaximum sein würde, nicht unbedingt. Das A-Finale am Sonntag, in dem Eduard Kry-

sov das Blatt noch wenden konnte, stand auf Messers Schneide.

## Charly Ebner im Finale

Mit einer Schlussattacke konnte der achtfache Weltmeister Krysov von der Spitze verdrängen und sich den Titel sichern. Dmitry Solyannikov war der dritte Russe auf dem Podium, doch dann kamen die wirklich starken Deutschsprachigen: Harald Simon wurde zweimal disqualifiziert und trotzdem Vierter. Max Niedermaier (4./9.) stand Samstag im A-Finale! Charly Ebner (9./4.) fuhr am Sonntag ins A-Finale,

stürzte dort aber. Eis-Rookie Tobias Busch fuhr bei seinem Russland-Debüt auf Platz 9. Luca Bauer wurde startschwach 13. ■

## EISSPEEDWAY-EM

1.	Nikolai Krasnikov (RUS)	32 Punkte
2.	Eduard Krysov (RUS)	30 (15+15)
3.	Dmitry Solyannikov (RUS)	28 (14+14)
4.	Harald Simon (A)	24 (12+12)
5.	Charly Ebner (A)	21 (8+13)
6.	Lukas Hutla (CZ)	21 (10+11)
8.	Max Niedermaier (D)	21 (13+8)
9.	Tobias Busch (D)	18 (9+9)
11.	Josef Kreuzberger (A)	11 (5+6)
13.	Luca Bauer (D)	9 (4+5)

## NACHRICHTEN

### MXGP: MAGGIORA UND USA-GP WACKELN

Beim Auftakt der diesjährigen MXGP-WM in Katar herrschte weiterhin Unsicherheit über einige Termine. Youthstream-Präsident Giuseppe Luongo erklärte den Stand mit Maggiora, das für den 24./25. Juni vorgesehen ist: „Die Stadt hat die permanente Anlage schon lange vor dem Bau genehmigt, aber die Grünen legten eine Klage beim Landesgericht ein, dass der Bau die Naturschutzbestimmungen verletzt habe. Die Promotoren Paolo Schneider und Stefano Avandero sowie die Stadt versuchen, die gerichtliche Entscheidung zu kippen, und wir haben den 31. März als Stichtag gesetzt. Wenn eine reibungslose Durchführung des Rennens bis dahin nicht gesichert ist, werden wir den GP Italien entweder in Mantua oder Ottobiano fahren.“ Schon seit Wochen gibt es das Gerücht, dass Talavera (E) den US-GP in Charlotte im September ersetzen soll, aber Youthstream verhandelt auch mit anderen Promotoren in Nordamerika, um einen US-GP im Kalender zu halten.

### SPEEDWAY: RENE SCHÄFER SEC RACE-DIRECTOR

Der Hesse Rene Schäfer (32), von 2009 bis 2013 Coach der deutschen Speedway-Nationalmannschaften, wurde von FIM und FIM Europe als Race-Director der Speedway-Europameisterschaft (SEC) und der Bahnsport Jugend Gold Trophy-Meisterschaften eingesetzt.

### EISSPEEDWAY: WILDCARD IN BERLIN AN LUCA BAUER

Die Veranstalter-Wildcard bei den GP 7 und 8 geht an Günther Bauers Sohn Luca (18). Mit Bauer senior und junior, Niedermaier, Weber sowie den Reserve-Fahrern Markus Jell und Tobias Busch startet die Rekordzahl von sechs Deutschen in Berlin. Bei der DM am Donnerstag fahren neun Deutsche, das Feld wird durch sieben Gastfahrer aufgefüllt.

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi

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

H

## BMW



www.mariani.de

Der Maßschneider ..... seit 1985.  
Tuningprogramm für sämtliche BMW.  
Individuell nach Ihren Wünschen umge-  
setzt. Tel. +49 (0) 5264 / 8601  
@: info@mariani.de

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

www.bmw-gebrauchtwagen.com

**JETZT SCHWENKBARE KUPPLUNG** für  
3er -4er -5er inkl. fachgerechter Montage  
u. Codierung für ab 920,- €.   
www.kupplung-vor-ort.com  
Tel. 099333-902023

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

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

360 Challenge Stradale ges. 0171/4167106

H

## Jaguar

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

H

## Lamborghini

Suche schönen gepflegten Gallardo oder  
Hurac n. Tel. 09495/902741

## Lexus



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

H

## Lotus

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

H

## Mercedes

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

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

H

CLS 500, EZ 11.07, 129000 km, silber, Le-  
der grau, Volla., neuwertig, 17.900,-€. Tel.  
02941/10026

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



Arktikweiß - der lässt keinen kalt! Vito  
119 CDI Mixto - „HARTMANN VP Spirit“ -  
Messefahrzeug mit High Class Ausstat-  
tung, EZ 01/2017, ca. 1000 km, dynami-  
scher VP Spirit Spoilersatz, Sportradsatz  
19 Zoll, luxuriöse Handbelederung im  
Karostepp-Design (schwarz), einmalige  
Innenraumveredelung komplett schwarz,  
5-Sitzer mit LKW Zulassung, Standhgz.,  
alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür,  
Klima, AHK abnehm. u.v.m., Verbr. l/100  
km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0;  
CO2 komb. 157 g/km, CO2-Effizienz A.  
78.200,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne  
unser ausführliches Exposé an:  
am@vansports.de VANSPO RTS.D E by  
Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH,  
Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24  
(Artur Mittelstedt)

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37568

SLR gesucht. 0171/4167106

H

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



Der Gentleman unter den Vans: „V 250 -  
HARTMANN VP Spirit Chrome- Edition“,  
EZ 10/2015, ca. 11000 km, dezent -dyna-  
misch und edel im Auftritt, 18 Zoll Alu-  
Radsatz, Avantgarde Edition mit Voll-  
ausstattung! Leder schwarz, div. Interie-  
ur-Pakete, Sitzlüftung/-heizung vorn,  
Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el.  
Schiebetür, 2x Klima, AHK abnehmbar u.  
v.m. zum Preis von 63.000,- € (MwSt.  
awb.) Fordern Sie gerne unser ausführli-  
ches Exposé an: am@vansports.de  
VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning  
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5,  
41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur  
Mittelstedt)

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37570

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

H

Mercedes G500, kurz, Bj. 2001, dunkel-  
grün, 170000 km, Leder, SD, Navi u.v.m.,  
Gutachten 44.300,- €, VB.  
Tel. 0173/6183482

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



www.mariani.de

Frühjahrs-Angebot für alle MB 500er!  
15% auf Sound, AMG-Optik, Chip-  
Tuning etc. Familienbetrieb seit 1985.  
Tel. +49 (0) 5264 / 8601  
@: info@mariani.de

H

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

H

Suche SL 63 AMG oder C 63 Coupé AMG,  
Bj. 2008-2012, auch mit hohem km-  
Stand/Lackschaden, zu fairem Preis. Tel.  
0172/5209316

## 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  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

**Oldtimer**

Kaufe gerne Ihren Oldtimer/Exoten. Bitte alles anbieten! Auch ganze Sammlungen. Tel. 0172/7683296 o. 07131/579275 H

**Porsche**



Porsche 930 - 3.3 I, EZ 08/1981, 152000 km, 221 kW (300 PS), silber, Leder, SD, 105.000,- €. Tel. 0162/2388366, dagmaraun@restaurant-cuxhaven.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 37554

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

Suche schönes gepflegtes 911 Cabrio oder Coupé. Tel. 09495/902741

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

Suche 991 Porsche Coupé Turbo S, möglichst weiß. info.ebp@t-online.de

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

GT3 RS, EZ 03/2016, 2100 km, GT-Silber, Innenraum Alcantara, Carbon, Lift, 90 L Tank, Sportchrono Paket, Navi, Bi-Xénon, Dynamiclight, 215.000,- €, von privat! L-00352/621280992

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

991 GT3, Bj. 2014, Garantie Okt. 2018, 20000 km, 1. Hd., Scheckh., unfallfrei, Club-Sport-Paket, Carbon usw., VB 137.500,- €. Tel. 0152/59341252

928 mit Handschaltung ges. 0171/4167106 H

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

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

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

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

**Renault Alpine**

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

**Renn/Rallye**

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

SCHARF und SCHNELL:  
www.CATCAMS.BE  
TEL: +32 (0)3 320.25.60

° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR  
[VentilFeder, -Teller, NW-Räder, ...]

° RENN PLEUEL  
[SAE 4340, geschmiedet]

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

ISA-RACING  
MOTORSPORTZUBEHÖR

paoli

Beratung • Verkauf • Service  
ISA-Racing GmbH  
Tel.: 02651-9625 0 - www.isa-racing.de

**www.Rennsportshop.com**

**BELL**  
Rennfahrerhelme - Ihr Lieferant und Importeur

Service & Vertrieb

**BSA Motorsport**.com  
Viemheim  
e-mail: info@bsa-motorsport.com

**schäfer**  
RENAUSPUFFANLAGEN  
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

Beratung - Verkauf - Service

**BELL** HELMETS  
Direkt vom Importeur

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

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

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

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

**Seat**

www.autodiscount-nrw.de H

**Skoda**

www.autodiscount-nrw.de H

**Smart**

www.berlin-tuning.com H

**Subaru**

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

**Tuning-Fahrzeuge**

Turbolader Reparatur vom Profi ab € 199,-. 0800/9477777, www.reichert-turbo.de H

**Volvo**

Fa. Osmann kauft Ihren Volvo. Tel. 0171/5244461 H

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.deH

**VW**



VW & Audi Anhängerkupplungen auch für Sondermodelle. 09933/902023, www.kupplung-vor-ort.com H

Fa. Osmann kauft Ihren Volkswagen. Tel. 0171/5244461 H

**Geschäftsverbindungen**

Gutes Geschäft + eleganter Firmenwg. 01523/3752139, Mail: 168@bestwater.de H

**Immobilien**

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

**Literatur**

Verkaufe Powerslide 1963-1975. Tel. 0041/79/7448803

**Modellautos**

www.werst.de - Modellautos in riesiger Auswahl zu günstigen Preisen. Modellauto Werst, Schillerstr. 3, 67071 Ludwigshafen. Tel. 0621-682474, Fax -684615 H

**Stellenangebote**

Versuchsfahrer m/w gesucht. www.straesser-automotive.de H

**MOTORSPORT**  
aktuell

**Jetzt online abonnieren!**

■ Leser werben Leser ■ Testabos ■ Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

[www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)



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 Granzner  
sgranzner@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 1641  
Telefax: +49 (0)711 182 1699  
Werbeverkauf Online:  
Zeljko Berden  
zberden@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 1346  
Auftragsmanagement:  
Iris Eifrig  
ieifrig@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 1613  
Carmen Brix  
cbrix@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 1522  
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)  
Syndication/Lizenzen:  
Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379  
Druck:  
Druckerei Konstanz GmbH  
Max-Stromeyer-Straße 180  
78467 Konstanz  
Vertrieb:  
DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH  
Am Sandtorkai 74  
20457 Hamburg  
Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:  
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:  
2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)

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

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

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

# Leserbriefe

## Lob für Servus-TV Motorrad im Fernsehen, MSa 10/2017

Wann habe ich das letzte Mal eine Übertragung eines Motorradrennens ohne Werbeunterbrechung gesehen? Ich weiß es nicht mehr. Servus-TV sei Dank, einfach genial, ein hervorragender Kommentator und werbefreie Übertragungen. Hoffentlich bleibt das so und macht Schule! Gruß an die MotoGP-Übertragungen!

Harald Gebhardt,  
D-77855 Achern-Großweier

## Halozinationen Zum Halo-FI-Kommentar, MSa 8/2017

Was soll das sinnlose Geschwafel über die fehlende Eleganz des Halo? In der Formel 1 ist noch nie einer Weltmeister geworden, weil er das schönste Auto hatte. Das schnellste Auto ist gefragt. Und um das zu erreichen, schraubt sich jedes Team jedes noch so hässliche Teil an die Karre. Und auch die technischen Regelungen der FIA haben noch nie auf Schönheit abgezielt.

Sonst hätte es nie Rillenreifen gegeben und auch keine zusammengestutzten Heckflügel, mit denen die Autos wie Einkaufswagen vom Supermarkt ausschauen. Also was übrig bleibt ist die Sicherheitsfrage. Und hier muss man feststellen, dass die Sicherheit im Bereich des Kopfes nicht ideal ist, trotz hochgezogener Seitenwände oder HANS-System.

Halo-Gegner wie Hülkenberg & Co. sollten froh sein, dass sich andere Leute um mehr Sicherheit bemühen, als es die Fahrer selbst tun. Denn wenn Lauda oder Senna nicht schon in den 70er- und 80er-Jahren bei der Sicherheit Druck gemacht hätten, würden von den heutigen Milchbubis jedes Jahr mehrere den Löffel abgeben. Die FIA hat richtig er-

kannt, dass der Kopfschutz verbessert werden muß. Es gibt doch viele schlaue Köpfe in der Formel 1, und an Geld mangelt es auch nicht gerade. Da sollte es eigentlich viele Ideen geben, die man durchtesten kann. Wie immer die Lösung auch ausschauen sollte, sie sollte den bestmöglichen Schutz bieten.

Heribert Haining,  
A-8740 Zeltweg

Halo? Auf gar keinen Fall. Ein Formelauto, ein Monoposto, hat ein offenes Cockpit zu haben und vier frei stehende Räder; das war immer so, das muss für immer so bleiben. Wie hässlich ist doch ein Indycar mit den verkleideten Hinterrädern, wie unmöglich ein Formel E mit vier verkleideten Rädern.

Halo ist dann der Gipfel an Hässlichkeit, und die Optik ist das einzig und allein Entscheidende. Niemand wird gezwungen, ein Formel-1-Auto zu fahren. Wem es ohne Halo zu „gefährlich“ ist, der soll Sportwagen oder Tourenwagen fahren, oder am besten gar nicht erst Rennfahrer werden.

Und die bisherigen hohen Kosten für die Entwicklung von Halo? Pech. Wer dafür Geld ausgegeben hat im Wissen, dass es sowieso nie zum Einsatz kommen darf (wird), ist selber schuld.

Gottfried Wolfram Haas,  
A-4050 Traun

## Der Fall Button Ein Interview zur Klärung, MSa 10/2017

Kurz nach dem vorübergehenden Rücktritt von Felipe Massa erschien ein ausführliches Interview mit ihm. Auf ein solches Interview mit Jenson Button warte ich bis heute leider vergeblich, denn sein „Rücktritt“ aus der Formel 1 erscheint wohl nicht nur mir äußerst suspekt.

Noch im Juni 2016 meinte er, solange ihm die Formel 1 Freude macht, würde er bleiben, und es mache ihm aktuell noch große Freude! Claire Williams sagte, es wäre toll, wenn sich der Kreis schließen und Jenson zu Williams zurückkehren könnte, wo seine Karriere begann.

Und dann, nur gut zwei Monate später im September, ist er nur noch Ersatzfahrer bei McLaren, geht nicht zu Williams und war nun auch anfangs 2017 kein Thema mehr als Ersatz von Valtteri Bottas. Was ist da vorgefallen? Es wäre toll, wenn sich MSa des Themas mal annehmen könnte!

Ralph Heiniger,  
CH-4433 Ramlinsburg

## Ergebnis-Dienst Rennergebnisse in MSa, MSa 10/2017

Mir fehlen die ausführlichen Rennergebnisse. Chefredakteur Marcus Schurig schrieb in Ausgabe 5/2017, dass MSa in Zukunft nicht mit „dröger 1:0-Berichterstattung nerven“ möchte, da eh schon alles im Internet steht. Nun bin ich aber jemand, der eben genau nicht im Internet nachliest, sondern lieber offline mit der guten alten Zeitschrift in der Hand. Gerade bei Veranstaltungen, die man in Europa im TV nicht zu Gesicht bekommt, freue ich mich immer über die Berichterstattung vom Rennen inkl. der Rennergebnisse. Leider habe ich festgestellt, dass bei der Rallye Monte Carlo die Ergebnisse nur noch in Kurzform (Top 10) abgedruckt sind.

Lukas Heimann, 60389 Frankfurt

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

## DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Weitere Infos im Internet: [www.dskev.de](http://www.dskev.de)



# Termine

# Vorschau

## TV-Programm

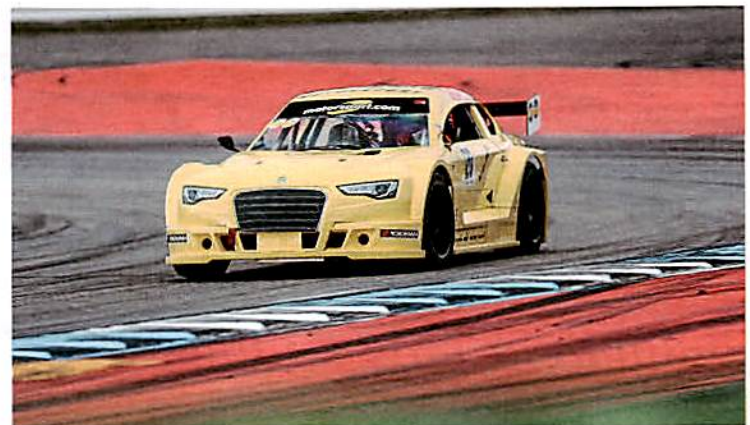
<b>Automobil</b>		
<b>Mittwoch, 1. März</b>		
22.30	NASCAR Cup Series, Daytona 500	Motorvision TV
<b>Donnerstag, 2. März</b>		
ab 22.55	IndyCar Chronicles (4 Folgen)	Sport 1 US
23.40	Mobil 1 The Grid	Motors TV
<b>Freitag, 3. März</b>		
19.05	Monte Carlo Classic Rallye	Motors TV
<b>Samstag, 4. März</b>		
04.15	Supercars Championship 2016, Best of	Motors TV
05.50	Supercars Champ. Adelaide, 1. Lauf <b>LIVE</b>	Motors TV
<b>Sonntag, 5. März</b>		
05.50	Supercars Champ. Adelaide, 2. Lauf <b>LIVE</b>	Motors TV
07.30	PS – ADAC Saarland-Pfalz Rallye	N-TV
ab 15.30	Seat Leon Eurocup 2016, Highl. + Finale	Motorvision TV
19.05	NASCAR Truck Series, Daytona Highl.	Motorvision TV
20.00	NASCAR Cup Series, Atlanta <b>LIVE</b>	Motorvision TV
<b>Montag, 6. März</b>		
ab 17.25	IndyCar Chronicles (3 Folgen)	Sport 1 US
20.00	NASCAR Cup Series Atlanta, Highlights	Motorvision TV
21.10	Supercars Champ. Adelaide, Highlights	Motors TV
<b>Dienstag, 7. März</b>		
11.15	Rallye-WM Mexiko 2016, Highlights	Motors TV
<b>Motorrad</b>		
<b>Mittwoch, 1. März</b>		
ab 11.00	Superbike-WM Phillip Island, 1.+2. Lauf	Eurosport 2
<b>Donnerstag, 2. März</b>		
18.40	Road Racing Series, Scarborough 2016	Motors TV
ab 21.10	FIM MXGP-WM Doha, 1.+2. Lauf	Motors TV
22.50	FIM X-Trial/Trial-WM, Barcelona	Motors TV
<b>Freitag, 3. März</b>		
16.10	FIM MX-WM Doha, Behind the Scenes	Motors TV
20.45	Superbike-WM Phillip Island, Highlights	Motors TV
<b>Samstag, 4. März</b>		
20.00	FIM SuperEnduro-WM, Bilbao <b>LIVE</b>	Motors TV
<b>Sonntag, 5. März</b>		
18.40	FIM MX2-WM Pangkal Pinang, 1. Lauf	Motors TV
19.30	FIM MXGP-WM Pangkal Pinang, 1. Lauf	Motors TV
20.20	FIM MX2-WM Pangkal Pinang, 2. Lauf	Motors TV
21.10	FIM MXGP-WM Pangkal Pinang, 2. Lauf	Motors TV
<b>Montag, 6. März</b>		
ab 18.15	FIM MXGP-WM Pangkal Pinang, 1.+2. Lauf	Motors TV
<b>Dienstag, 7. März</b>		
ab 18.15	FIM MX2-WM Pangkal Pinang, 1.+2. Lauf	Motors TV



Analyse der Kräfteverhältnisse nach der ersten F1-Testwoche in Barcelona



Die Motocross-WM fährt am kommenden Wochenende in Indonesien



220 PS auf 720 kg – MSA beim Tracktest mit dem quirligen Mitjet



Die 2017er-Saison der Deutschen Rallye-Meisterschaft startet im Saarland

## Die nächsten Rennveranstaltungen

<b>Automobil</b>		
3./4.3.	ADAC Saarland-Pfalz Rallye (DM/Masters)	D
4./5.3.	Supercars Championship, Adelaide	AUS
5.3.	Monster Energy NASCAR Cup, Atlanta	USA
<b>Motorrad</b>		
2.3.	Eisspeedway-DM, Berlin	D
4.3.	SuperEnduro-WM, Bilbao	E
4.3.	AMA Supercross, Toronto/Ontario	CDN
4./5.3.	Eisspeedway-GP, Berlin	D
5.3.	Motocross-WM, Pangkal Pinang	RI

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# PACKT ALLES

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

**30%  
PREISVORTEIL**

## Multifunktions-Rucksack

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



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bredt, Norbert Lehmann,  
Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Inkasso erliegen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Niko Dörschelp (Vertrieb), Christina Dörmann,  
Dr. Michael Rathje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als bestellender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95752.

**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](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

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

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.  Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum	Unterschrift
	X

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