

Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez. ZVK 09/14

MOTORSPORT aktuell

NR. 52 / 13. DEZEMBER 2017

Die WM-Saison 2017 in Zahlen

Die große F1-Bilanz



Mitmachen
und gewinnen!
**DIE GROSSE
LESERWAHL**
1. Preis
Rennwochenende
bei der VLN mit KTM

Rallye-Weltmeisterschaft
**Neue Regeln im
Wandel der Zeit**

Formel 1-Neuling Charles Leclerc
**So will er Sauber
zum Erfolg führen**

Deutschland € 2,20
A € 2,40 · CH sfr 3,50 · I € 2,90
B, NL, LUX € 2,60 · E € 2,90
4 190525 1902203 5 2



vor dem Start der Dakar-Rallye
**Interview mit Dakar-
legende Peterhansel**



Sturzfestival in der Motorrad-WM
**Warum gab es 2017 so
extrem viele Stürze?**



VLN-Rennen auf der Nordschleife
**So fährt sich der KTM
X-Bow GT4**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Zahlen, Daten, Fakten: Der Saisonrückblick 2017 S. 4
- Formel 1** Ein 20-Jähriger als neue Hoffnung für Sauber S. 8
- Sportwagen** Gaststart in der VLN im KTM X-Bow GT4 S. 10
- Sportwagen** Hintergründe aus WEC und GT Masters S. 12
- Rallyesport** Die verflixte Sieben als Zeichen des Aufbruchs S. 14
- Rallyesport** Interview mit Dakar-Rekordsieger Peterhansel S. 16
- Rallyesport** Hintergründe aus der WM und EM-News S. 18
- Leserwahl** Stimmen Sie ab für Ihre „Racer des Jahres“ S. 19
- Tourenwagen** WTCR abgenickt, neuer TV-Deal für DTM S. 31
- Tourenwagen-WM** Rückblick: Saison der Konjunktive S. 32

Motorrad:

- MotoGP** Die Hintergründe zu den neuen Sturzrekorden S. 34
- MotoGP** Interview mit Moto2-Champion Morbidelli S. 38
- Motorrad-WM** Kiefer-Zukunft und Achtung Fahrerlager S. 40
- Straßensport** News und Hintergründe aus IDM und Co. S. 41
- Offroad** SuperEnduro-WM und FMX-Team-Weltcup S. 42
- Offroad** Interview mit Dean Wilson und Nachrichten S. 43

Leserservice:

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



8 Charles Leclerc ist der Neue bei Sauber. Wie tickt der Monegasse?



12 Keine LMP1, dafür Großaufgebot in der GTE Pro: So stellt sich Porsche für Le Mans auf



32 Das WTCR-Jahr: Spannung, viele Konjunktive und ein Champ aus Schweden



14 Die Zahl Sieben und ihr Zusammenhang mit Regeländerungen in der Rallye-Weltmeisterschaft



38 Moto2-Weltmeister Franco Morbidelli über seine ersten MotoGP-Testfahrten

INTENSIVE TESTPHASE
68 Tage liegen zwischen dem Saisonabschluss 2017 und dem Saisonauftakt 2018. Die Werke testeten bereits intensiv – vor allem Toyota. Dort sitzt Ott Tänak schon im Yaris WRC. Wir kennen die Details zum Testfahrplan der Teams.
Seite 18

DTM MIT NEUEM TV-DEAL
Eine langjährige Partnerschaft findet ihr Ende: Die ARD überträgt nicht mehr die Rennen der DTM. Stattdessen schließt die Tourenwagenserie einen Vertrag mit Sat.1 ab. Der Kalender für 2018 steht unmittelbar vor der Bekanntgabe.
Seite 31

SUPERENDURO-WM KRAKAU
Der zurückgekehrte Motorsport-Rentner Taddy Blazusiak sammelte beim Auftakt der SuperEnduro-WM in Krakau die meisten Punkte – obwohl er nicht einen Sieg errang. Diese Erfolge sicherten sich Cody Webb und Billy Bolt.
Seite 42

XPB

MARC VDS

Meister aller Klas

Mercedes hat alle Titel abgeräumt. Fahrer, Konstrukteure, die meisten Rennkilometer, die meisten Führungsrunden und Pole-Positions. Sogar in der Boxenstopp-Tabelle liegen die Weltmeister vorn. Erfreuliche Erkenntnis: Ferrari und Red Bull holen auf.

Von: **Michael Schmidt**

Von den Zahlen her liest sich diese Weltmeisterschaft wie die drei vorangegangenen. Mercedes hat alle Pokale abgeräumt. Doch die Silberpfeile siegen die Formel 1 nicht mehr zu Tode. Zwischen 2014 und 2016 haben Mercedes-Fahrer 52 der 59 Grands Prix gewonnen. Das sind 88 Prozent. Im vierten Jahr der Hybrid-Ära gingen zwölf der 20 Grands Prix an den vierfachen Weltmeister. Das entspricht einer Quote von 60 Prozent. Immer noch viel, aber klar abwechslungsreicher als in den Jahren davor. Da lief die Weltmeisterschaft auf eine Frage hinaus: Lewis Hamilton oder Nico Rosberg? Nach drei Jahren konnte diese Frage keiner mehr hören.

Acht Prozent mehr Fans

2017 bekam die Meisterschaft eine neue Qualität. Lewis Hamilton gegen Sebastian Vettel, Mercedes gegen Ferrari. Die Zuschauer dankten es. Weltweit schauten sieben Prozent mehr Zuschauer an den TV-Schirmen zu. Bei den 20 Grands Prix kamen insgesamt 328.247 Besucher mehr als 2016. Eine Steigerung um acht Prozent. Den Unterschied zwischen den WM-Kontrahenten machten Kleinigkeiten aus. Mercedes hatte das schnellere Auto, Ferrari das konstantere. Der Mercedes war standfester und das Team machte weniger Fehler. Vettel kam zweimal nicht ins Ziel, Hamilton immer. Das war der Matchwinner. Die drei Asienrennen brachen Ferrari das Genick. Vettel holte in Singapur, Malaysia und Japan zwölf Punkte, Hamilton 68. Ausgerechnet auf Strecken,

auf denen Ferrari stärker als Mercedes war. Der Unterschied in der WM-Wertung betrug am Ende 46 Punkte. Hätte Vettel in Asien nur ein Unentschieden erzielt, wäre er mit zehn Punkten Vorsprung Weltmeister geworden.

Hamilton legte in den 20 Rennen 647 Kilometer mehr als sein Gegner zurück. Er führte aber auch doppelt so oft wie Vettel, schlug ihn nach Siegen 9:5, nach Pole Positions 11:4 und nach schnellsten Runden 7:5. Zahlen, die zeigen, dass Hamilton den Titel verdient hat. Wenn alles passte, war er nicht zu schlagen. Wenn nicht, hat er das meiste daraus gemacht. Mit zwei Ausnahmen, wie Hamilton selbst einräumt: „Mit meinen Leistungen in Sotschi und Monte Carlo war ich nicht zufrieden. Ansonsten war es meine kompletteste Saison.“ Die Hauptdarsteller der WM hatten ihre Teamkollegen im Griff. Vettel mehr als Hamilton. Der Vizeweltmeister gewann gegen Kimi Räikkönen mit 317:205 Punkten, mit 5:0 Siegen und 13:7 Podiumsplätzen, 1313:143 Führungskilometern und 15:5 im Trainingsduell. Räikkönen wartet nun seit dem GP Australien 2013 auf einen Sieg.

Valtteri Bottas hatte eine gute erste Saisonhälfte, verlor dann aber den Faden und kam erst in den letzten drei Rennen wieder auf das Niveau, das Mercedes von ihm erwartet. Weil die Ingenieure dem Auto die Launen ausgezogen und Bottas das Auto besser verstanden hatten. Dank seines Sieges beim Finale liest sich die Bilanz der Mercedes-Fahrer aus Sicht von Bottas etwas freundlicher als die von Räikkönen. Hamilton gewann das teaminterne Duell mit 363:305 Punkten, mit 11:3 Siegen, 2872:962 Führungskilometern und 13:7 im Training. Beide standen je 13-mal auf dem Podium.

Red Bull hatte von den drei Top-Teams die ausgeglichene Fahrerpaarung. Max Verstappen war im Training zu 14 Rennen schneller als Daniel Ricciardo, hatte am Ende aber 32 Punkte weniger auf dem Konto. Der Holländer fiel siebenmal aus, sein australischer Kollege sechsmal. Das Gefühl sagt unter dem Strich:



Siege für die Diva: Der launische Mercedes W07 schlug den soliden Ferrari SF70H



Das Duell: Hamilton war neunmal Chef bei der Champagnerdusche, Vettel fünfmal. Die Differenz betrug 46 WM-Punkte

WILHELM



Aussteiger: Red Bull schaffte mit 8758 Kilometern die geringste Distanz. Verstappen flog sieben-, Ricciardo sechsmal aus

SUTTON IMAGES

Vorteil Verstappen. Ricciardo ließ sich durch den Punktevorsprung nicht täuschen: „Ich werde mich nächstes Jahr steigern müssen, wenn ich Max schlagen will.“

Ein Jahr ohne Motorstrafen

Was auf die Fahrer zutrifft, gilt auch für die Teams. Mercedes spulte 11 997 Rennkilometer ab, beklagte lediglich einen Defekt und belegte in der Zuverlässigkeits-Statistik Platz 1. Ferrari landete mit 10 612 Kilometern und drei technisch bedingten Ausfällen hinter Mercedes, Force India und Williams nur auf Rang 4. Ist es Zufall, dass die drei zuverlässigsten Teams Mercedes-Motoren fahren? Wahrscheinlich nicht. Mercedes brachte alle sechs Autos ohne eine erzwungene Motorstrafe durch die Saison. Hamilton bekam seinen fünften Motor in Brasilien nur deshalb, weil er nach seinem Trainingscrash von

»GPS-Messungen verraten die Systemleistungen der vier Motoren. Mercedes hat 949 PS, Ferrari 934, Renault 907 und Honda 881«

hinten startete und man es sich leisten konnte, für die Aufholjagd eine frische Antriebseinheit einzubauen. Es wäre auch mit vier Motoren gegangen. Auch der Motorschaden von Valtteri Bottas in Barcelona brachte die Logistik nicht durcheinander. Er passierte am Ende seiner Lebensdauer. Version 1 des M08-Motors war noch nicht ganz sattelfest. Das bedeutet in der Bilanz: 25 Motoren 25 Turbolader, 25 MGU-H und 24 MGU-K für sechs Autos. Renaults Quote sah ungleich schlechter aus: 34 Motoren, 35 Turbolader, 44 MHU-H und 19 MGU-K für die gleiche Anzahl an Abnehmern. Mit der Elektromaschine für die kinetische Energie konnte man sparen, weil Renault nach Problemen bei den Wintertestfahrten die Version von 2016 ein-

bauen musste. McLaren-Honda schleuste in der dritten Saison seiner Ehe für zwei Autos 19 Motoren, 23 Turbolader, 23 MGU-H und 17 MGU-K durch. Erst mit der Spezifikation 3.8, die in Mexiko debütierte, konnte Honda die Kinderkrankheiten des RA617 beheben. Fernando Alonso und Stoffel Vandoorne sammelten 350 der insgesamt 691 Startplatzstrafen an. Ein trauriger Rekord.

Trotz der neuen Regeln für die Autos ist die Königsklasse eine Motorenformel geblieben. Um Weltmeister zu werden oder wie Force India die Wertung der Verfolger zu gewinnen, brauchte man Mercedes-Power. Force India ist das einzige Team, das ohne einen Defekt die Saison abschloss. Die drei Ausfälle waren die Folge von Unfallschäden. Die Technikmonster haben sich aller anderweitiger Beteuerungen zum Trotz immer noch nicht signifikant angenähert. GPS-Messungen eines Herstellers verraten die Systemleistungen der Motoren in der Qualifikation zum GP Brasilien. Demnach hatte Mercedes 949 PS, Ferrari 934, Renault 907 und Honda 881.

Ferraris Rückstand wäre mit einem guten Chassis wettzumachen gewesen. Der von Renault nicht mehr. Trotzdem hat Red Bull die Silberpfeile dreimal geschlagen. In Aserbaidschan mit Glück. In Malaysia und Mexiko aus eigener Kraft. Die Truppe aus Milton Keynes brauchte bis zum GP Ungarn, bis die Fehler abgestellt waren, die sich durch falsche Windkanaldaten im Winter eingeschlichen hatten. Ab da war der Red Bull RB 13-Renault ein Paket, mit dem man ohne fremde Hilfe auf das Podium fahren konnte. Vier Rennen lang hatten Max Verstappen und Daniel Ricciardo sogar ein Siegerauto.

Red Bulls Siegesserie

Warum die Serie, die in Malaysia mit einem überlegenen Sieg von Verstappen begann und in Mexiko genauso aufhörte, bei den letzten beiden Rennen wieder abbrach, darüber gibt es unterschiedliche Darstellungen. Red Bull behauptet, man habe in Brasilien für Motorprobleme gebüßt und in Abu Dhabi für das falsche

Setup. Die Konkurrenz vermutet, dass Red Bull in den vier fraglichen Rennen einen alten Fahrwerkstrick ausgepackt hatte. Absenken des Autos auf den Geraden. Das bringt Topspeed ohne das Opfer, auf Abtrieb verzichten zu müssen. Die FIA hat in Mexiko drei Autos auf diesen Verdacht hin untersucht, aber nichts gefunden. „Die Technik ist zu kompliziert“, bedauerten die FIA-Inspektoren. Ferrari und Mercedes vermuten, Red Bull wollte es nicht auf eine weitere Untersuchung ankommen lassen. Es ist aber auch möglich, dass die Regelwächter Red Bull die gelbe Karte gezeigt haben. So wie Ferrari in mindestens drei Fällen. Bei der Beimischung von Öl ins Benzin zur Leistungssteigerung, bei dem biegsamen Unterboden

und bei dem Ventil in der Luftdurchleitung durch die Vorderachse zur Reduzierung des Luftwiderstands. Der Weltverband wollte in einer so wichtigen Saison mit Liberty Media als neuem Rechteinhaber offenbar jeden Skandal vermeiden.

McLaren mit 13 Defekten

Red Bull war aber nicht nur wegen der Motorprobleme das Team mit der schlechtesten Laufleistung. „Auch wir haben zu viele Pannen gehabt“, tadelte Motorsportchef Helmut Marko. Mit 8758 Rennkilometern ist der WM-Dritte Schlusslicht, noch hinter Renault (9626 km) und McLaren (9333 km). Dass man mit acht Defekten hinter McLaren (13) und Renault (12) lag, ist nur ein geringer Trost. Force In-

dia fuhr in einer eigenen Liga auf den vierten Platz. 187 Punkte bedeuten Firmenrekord. Williams kam als fünftplatziertes Team auf nicht einmal halb so viele Punkte. Dabei hatte Force India nur in Barcelona, Monte Carlo, Monza und von Singapur bis Brasilien das viertschnellste Auto im Feld. Die beste Fahrerpaarung im Verfolgerfeld, eine tadellose Zuverlässigkeit und die fast immer richtigen Entscheidungen am Kommandostand waren die Grundlage für die maximale Ausbeute. Sergio Pérez und Esteban Ocon konnten sogar zweimal richtig viel Punkte durch Kollisionen wegwerfen, und es reichte dem Team mit dem kleinsten Budget (102 Millionen Euro) immer noch zum Weltmeister der Zweiten Liga. Ocon war der Roo-

kie der Saison. Der Franzose punktete in 18 der 20 Rennen.

Williams konnte nur bei den Boxenstopps überzeugen. Der schnellste Stopp des Jahres ging an das Team aus Grove. Felipe Massa wurde in 1,77 Sekunden vom Anhalten bis zum Grünlicht abgefertigt. Inklusive Reaktionszeit bis zum Wegfahren vergingen 2,02 Sekunden. Obwohl Williams mehr Bestzeiten aufstellte, war Mercedes konstanter. Ferrari landete da nur auf Platz 4. „Unsere Mechaniker hatten so viele Nachtschichten im Training. Sie waren am Sonntag oft müde“, entschuldigte Teamchef Maurizio Arrivabene seine Truppe. Renault gab der Technik die Schuld dafür, den Wettbewerb der Boxencrews nur als Vorletzter abgeschlossen zu haben. „Wir hatten Probleme mit den Radmuttern und den Sicherungsstiften“, gab Einsatzleiter Alan Permane zu.

Renault kletterte in letzter Sekunde noch auf Platz 6 in der Konstrukteurs-WM. Die Zielvorgabe war ein Rang besser. Ab Silverstone hatte der französische Werksrennstall zumindest phasenweise das viertbeste Auto.

Pérez und Ocon führen sich zweimal ins Auto



»Das Team mit dem kleinsten Budget wurde Weltmeister der Zweiten Liga. Mit Rekordpunktzahl«

DIE RENNEN IM ÜBERBLICK

Rennen	Zuschauer*	Boxenstopps	Überholmanöver	Startplatz	Sieger	Gangwechsel	Volllast
Australien	98 000	20	5	2	2	46	75 %
China	95 000	34	33	1	1	48	68 %
Bahrain	39 000	31	33	3	3	50	70 %
Russland	60 000	20	1	3	3	60	74 %
Spanien	95 000	37	18	1	1	40	67 %
Monaco	75 000	28	4	2	2	46	53 %
Kanada	100 000	20	35	1	1	50	71 %
Aserbaidschan	25 000	33	59	10	10	74	66 %
Österreich	68 000	18	12	1	1	42	73 %
England	142 000	26	34	1	1	34	74 %
Ungarn	79 000	21	10	1	1	46	64 %
Belgien	108 000	39	38	1	1	44	76 %
Italien	93 000	21	35	1	1	38	77 %
Singapur	85 000	33	13	5	5	56	60 %
Malaysia	56 000	20	37	3	3	48	71 %
Japan	68 000	22	23	1	1	38	75 %
USA	115 000	25	44	1	1	50	67 %
Mexiko	136 000	23	28	2	2	36	60 %
Brasilien	66 000	21	38	2	2	40	72 %
Abu Dhabi	60 000	22	15	1	1	56	66 %

* Zuschauer am Sonntag

DIE ZAHLEN DER SAISON

Tage Saison	245
Gesamtkilometer	6065
Altersdurchschnitt	27,54 Jahre
Schnitt Fahrer im Ziel	15,2
Ausfälle pro Rennen	4,7
Ausfallquote	23,5 %
Fahrer mit meisten Führungskilometern	2872 (Hamilton)
Team mit den meisten Führungsrunden	659 (Mercedes)
Fahrer mit den meisten Rennkilometern	6061 (Hamilton)
Fahrer mit den wenigsten Rennkilometern	4153 (Verstappen)
Fahrer mit den meisten Bestzeiten (P1-P3,Q)	30 (Hamilton)
Team mit den meisten Rennkilometern	11997 (Mercedes)
Team mit den meisten Ausfällen	16 (McLaren)
Einsätze Safety-Car	16
Start-Ziel-Sieg	5
Siege von Pole-Position	11
Heißeste Rennen	GP Ungarn (31 Grad)
Kälteste Rennen	GP China (12 Grad)
Längste Rennen	GP Aserbaidschan (2:03.55,573 min)
Kürzeste Rennen	GP Italien (1:15.32,312 min)
Sieg schlechtesten Startplatz	GP Aserbaidschan (P 10)
Schnellster Grand Prix	GP Italien (243,627 km/h)
Langsamster Grand Prix	GP Monaco (142,847 km/h)
Schnellste Pole-Runde	Spa (245,867 km/h)
Langsamste Pole-Runde	Monte Carlo (166,438 km/h)
Größter Trainingsvorsprung	Monza (1,478 s)
Kleinster Trainingsvorsprung	Sakhir (0,023 s)
Größter Vorsprung Sieger	GP Kanada (19,783 s)
Kleinster Vorsprung Sieger	GP Russland (0,617 s)
Strafen	137
Startplatzstrafen Plätze	861
Boxenstopps (ohne Strafen)	514
Überholmanöver (ohne 1. Runde)	516



Zuschauerrekord: Zu den 20 Grand Prix kamen 8 Prozent mehr Besucher als 2016.

Zwölf Ausfälle trübten Renaults Ergebnisse. HaasF1 verteidigte Platz 8 mit fast der doppelten Punktezahl wie im Jahr zuvor. Toro Rosso schaffte als Siebter mal wieder nicht das Saisonziel. Beide hatten Glück, dass McLaren unter der Honda-Seuche litt. Man hätte diesen McLaren mit Alonso im Cockpit gerne mit einem Mercedes-Motor gesehen. Exakt aus diesem Grund verweigerte Mercedes seinem Ex-Partner einen Motor für 2018. Die Zeit wird zeigen, ob der Wechsel zu Renault eine gute Wahl war.

Der Jahrgang 2017 produzierte die schnellsten Autos aller Zeiten. 19 der 20 Trainingsrekorde wurden gebrochen. Nur Monza trotzte dem Fortschritt, aber auch nur, weil Regen in der Qualifikation eine neue Bestzeit un-

möglich machte. In Sotschi, Baku, Spielberg, Spa, Singapur, Sepang, Austin, Mexiko und Interlagos fiel auch der Rekord der schnellsten Rennrunde. Der Volllastanteil stieg im Mittel um 5,6 Prozent, die Kurvengeschwindigkeiten kletterten um bis zu 30 km/h. Der Topspeedverlust fiel mit 5 bis 10 km/h moderat aus. Wird der Trend 2018 anhalten? Nicht am Anfang des Jahres. Das Mindestgewicht steigt von 728 auf 734 Kilogramm, doch tatsächlich werden viele Autos wegen des Halo schwerer sein und zunächst bestenfalls gleiche Aerodynamikwerte erzielen. Experten erwarten, dass die Rundenzeiten anfangs sogar um eine halbe Sekunde ansteigen könnten. Weichere Gummimischungen könnten das zumindest im

Training kompensieren und im Rennen zwei Stopps wieder zu einer Option machen. Die langlebigeren Reifen haben die Zahl der Boxenstopps im Vergleich zu

2016 von 832 auf 514 reduziert. Die extreme Aerodynamik hat das Hinterherfahren erschwert. Die Zahl der Überholmanöver sank von 909 auf 516. ■



Dreikampf im Mittelfeld: Force India setzte sich gegen Renault und McLaren durch

DIE TOP-6-FAHRER IM VERGLEICH

Fahrer	Punkte	Siege	Pole	S. Runde	Führungskilometer	Podium	Punkteränge	Renn-km	Ausfälle
Lewis Hamilton	363	9	11	7	2872	13	20	6061	0
Sebastian Vettel	317	5	4	5	1313	13	18	5387	2
Valtteri Bottas	305	3	4	2	962	13	19	5935	1
Kimi Räikkönen	205	0	1	2	143	7	16	5124	3
Daniel Ricciardo	200	1	0	1	137	9	14	4604	6
Max Verstappen	168	2	0	1	639	4	13	4152	7

MERCEDES IST BOXENSTOPP-KÖNIG

Team	Punkte*	Platz 1**	Top Ten	Bester Stopp des Jahres***
Mercedes	484	6	35	2.15 s (Bottas, USA/Bottas IT)
Williams	468	8	31	2.02 s (Massa,GB)
Red Bull	361	5	26	2.15 s (Verstappen, ABU)
Ferrari	277	1	28	2.22 s (Räikkönen, USA)
Force India	167	-	22	2.41 s (Ocon, MYR)
Toro Rosso	155	-	18	2.36 s (Kvyat, B)
HaasF1	130	-	21	2.43 (Magnussen, IT/Magnussen, MYR)
McLaren	68	-	14	2.50 s (Vandoorne, JAP)
Renault	8	-	4	2.83 s (Hülkenberg, JAP)
Sauber	1	-	1	3.05 s (Ericsson, A)

* Punkteschema wie für Teams und Fahrer
 ** Schnellster Boxenstopp des Rennens
 *** DHL-Messung von Stopp bis Abfahrt



Treueschwur trotz Niederlage: Vettel bleibt Ferrari bis 2020 treu. Ja, wir schaffen das



Saubers neue Hoffnung

Charles Leclerc gewann erst die GP3, dann dominierte er die Formel 2. 2018 will er mit Sauber die Formel 1 aufmischen. Der 20-Jährige hat einen steilen Aufstieg hinter sich, kennt aber auch die Tiefen des Lebens.

Von: **Andreas Haupt**

Sportlich betrachtet hätte es 2017 nicht besser laufen können für Charles Leclerc. Mit acht Pole-Positions und sechs Siegen krönte sich der gebürtige Monegaser bereits vor dem Saisonfinale in Abu Dhabi, wo er den Sonntagslauf gewann,

zum neuen Champion der Formel 2. Man kann von einem glatten Durchmarsch sprechen. Die Belohnung: Ferraris-Nachwuchsmann fährt 2018 den zweiten Sauber neben Marcus Ericsson.

Privat hingegen musste Leclerc einen schweren Schicksalsschlag verarbeiten. Am Mittwoch vor den Läufen in Aserbaidschan war sein Vater Hervé verstorben. Trotzdem trat der Sohnemann an. Er fuhr mit einer halben Sekunde Vorsprung die schnellste Qualifikationszeit, drehte die schnellste Rennrunde und gewann. Den Sonntagsprint beendete er auf Rang 2. Auf der Frontflügel-Endplatte seines Prema-Rennwagens stand jeweils auf Französisch geschrieben: „Ich liebe Dich, Papa.“ Ein bisschen musste man an Michael Schuma-

»CHARLES IST WIE EIN GUTER KATALYSATOR. ER VEREINT EIN TEAM UM SICH, OHNE ZU WEICH ZU SEIN. ER TREIBT DIE INGENIEURE AN.«

Frederic Vasseur, Sauber

cher denken, der 2003 nach dem Tod seiner Mutter in Imola siegte. Für solche Heldentaten braucht man mentale Stärke. „Im Freien Training war es sehr schwer, mich zu konzentrieren“, führt Leclerc aus. „Mein Vater war das

ganze Wochenende in meinem Kopf. Aber ich wollte ihn stolz machen und ehren. Genau das verdient er. Er hat so viel für mich geopfert. Die Situation hat mich stärker gemacht.“

Es war nicht das erste Unglück, das Leclerc zu verkraften hatte. Auch der Tod des Freundes und Ex-Rennfahrers Jules Bianchi quälte ihn. Jules Bianchi hatte 2010 geholfen, die Karriere des damals 13-Jährigen zu retten. Nach erfolgreichen Jahren im Kartsport fehlten plötzlich die Geldgeber: „Ich hätte aufhören müssen. Zum Glück sprach Jules mit Nicolas.“ Gemeint ist Nicolas Todt, Sohn von FIA-Präsident Jean Todt und Manager zahlreicher Fahrer. Todt nahm den Monegasen unter Vertrag. „Charles ist sehr reif für sein



Charles Leclerc

Geburtstag: 16.10.1997
Geburtsort: Monte Carlo
Herkunftsland: Monaco

KARRIERE

2005–2013: Kart
2014: Formel Renault 2.0 Eurocup (2.)
2015: Europäische Formel 3 (4.)
2016: GP3 (1.) & Ferrari Driver Academy
2017: Formel 2 (1.)

Highlight zu setzen. Vergleiche mit Teamkollegen sind in diesen Fällen allerdings unangebracht. Leclerc kennt im Gegensatz zu den Stammpfahrern das Auto nur oberflächlich. Vor allem die Servolenkung bereitete ihm Probleme: „Die Kräfte, die man ins Lenken investiert, sind viel geringer als in der Formel 2. Ich fahre sehr nach dem Gefühl, das mir Auto und Reifen vermitteln. Das dringt über die Lenkung nicht so durch. Deshalb fehlt noch etwas die Einschätzung, ob die Balance passt und ob ich am Limit bin.“ Sauber-Teamchef Frédéric Vasseur nennt noch einen weiteren Aspekt. „Du fährst als Ersatzpilot immer mit Reserven. Das Schlimmste, was passieren könnte, wäre das Auto wegzuwerfen.“

Lern- und arbeitswillig

Vasseur kennt seinen neuen Fahrer bereits seit vier Jahren. 2016 triumphierte Leclerc für ART Grand Prix, Vasseurs Nachwuchsrennstall in der GP3. Der Franzose hält große Stücke auf seinen Schützling: „Charles ist wie ein guter Katalysator. Er vereint ein Team um sich, ohne zu weich zu sein. Er treibt die Ingenieure an und holt aus jedem das Beste heraus.“

Personen, die mit Leclerc schon zu tun hatten, beschreiben ihn als lernwillig und als Arbeiter. Er selbst sagt: „Ich arbeite so lange, bis etwas so ist, wie ich es brauche.“ Er lernte in der Ferrari Academy von Vettel und Räikkönen und gehört jetzt zur jungen Garde um Verstappen, Sainz, Vandoorne, Stroll. Und was wäre aus Leclerc geworden, wenn es als Rennfahrer nicht geklappt hätte? „Auto-Ingenieur. Oder Architekt.“ ■



Test im SF70-H: Ferrari nahm Leclerc 2016 in sein Nachwuchsprogramm auf



Im HaasFI VF-16 absolvierte Leclerc im Vorjahr vier Trainingsitzungen



Nach Stroll ist Leclerc 2018 der jüngste Mann im Fahrerfeld der Formel 1



Fahrer und Manager: Nicolas Todt rettete Leclerc 2010 die Karriere



Unterwegs im Schnäppchen-GT4

Der KTM X-Bow GT4 ist das Auto in der boomenden GT4-Klasse, das in Sachen Performance den GT3-Fahrzeugen am nächsten ist. MSA war mit einem der günstigsten GT4-Autos in der VLN am Start.

Von: **Christian Gebhardt**

Die Startampel springt von Rot auf Grün, während der Einarmwischer in Akkordarbeit gegen die horrende Gischt kämpft. Mittendrin statt nur da-

bei in der VLN-Langstreckenmeisterschaft am Nürburgring. Und mittendrin heißt heute, knapp hinter der GT3-Meute im vorderen Drittel des VLN-Starterfeldes bei regnerischen Rennbedingungen mitmischen. Start frei für den KTM X-Bow GT4 mit der Startnummer 926.

„Rundenzeiten um die 8.30 Minuten sind möglich. Es gibt hier oben kein Auto, das für weniger Geld schneller fährt“, hatte Hans Reiter, Chef von Reiter Engineering, vor dem Rennen erklärt. Seit 20 Jahren ist seine Firma als Rennwagen-Konstrukteur in der Szene ein Begriff und

eine Größe. Nach den Entwicklungen der GT3-Fahrzeuge Lamborghini Gallardo und Camaro war Reiter Engineering ab 2014 in Zusammenarbeit mit KTM an der Entwicklung des KTM X-Bow GT4 beteiligt. 2015 liefen die ersten zwei Autos in der GT4-EM. 2016 war der offizielle Verkaufstart für den X-Bow GT4.

Preiswert und schnell

150 000 Euro wird der rennfertige X-Bow GT4 für die Saison 2018 kosten – ein Schnäppchen im Vergleich zur Preispolitik der großen Werke auf dem zukunfts-trächtigen GT4-Markt. Aufmerk-

same Motorsportfans werden jetzt protestieren und sagen, dass der X-Bow nach der Markteinführung des Straßenmodells im Jahr 2008 bereits in dem damaligen GT4 Europacup in der Sports-Light-Klasse unterwegs war. Stimmt, aber hierbei handelte es sich um die offene X-Bow-Version ohne Dach.

Die hauptsächliche Neuerung des aktuellen X-Bow GT4 kündigt sich mit einem dumpfen Schlag in der Boxengasse an. Heute trägt der österreichische Leichtbau-sportler mit dem sogenannten Canopy eine Dachkonstruktion, die schwer an einen Kampfjet

erinnert. Das kanzelartige Dach öffnet nach vorne oder legt sich über die Fahrgastzelle des Carbon-Monocoque samt Überrollkäfig. Reglementbedingt ist ein Dach in der GT4-Klasse nämlich heutzutage Pflicht.

Mercedes-Arena, einige GT3-Fahrzeuge drehen sich und stehen entgegen der Fahrtrichtung. Doch nicht nur durch ungeplante Zwischenfälle macht der X-Bow GT4 den vermeintlichen Platzhirschen Konkurrenz. Dank sehr guter Pirelli-Regenreifen sind speziell GT3-Fahrzeuge, die mit Gentlemen-Fahrern besetzt sind, ein gefundenes Fressen für den GT4-Stealthbomber.

Doch nicht nur bei Nässe: „Wenn du alles auspackst, was geht, bist du auf einer normalen Strecke nur zwei Sekunden von einem GT3 weg. Momentan fahren wir in der VLN eine Balance of Performance (BoP), damit alle glücklich sind. Insgesamt gehört der KTM aber auch so zu den 15 schnelleren Prozent von rund 160 Autos in der VLN“, hatte Konstrukteur Reiter erzählt.

Und wie fährt sich der KTM X-Bow GT4? Gefühlt sitzt du zwei Stockwerke tiefer als alle ande-

! Ohne BoP ist der KTM X-Bow GT4 auf einer normalen Strecke nur zwei Sekunden langsamer als ein GT3-Fahrzeug. Auch mit BoP gehört der KTM zu den 15 schnelleren Prozent in der VLN.

ren Piloten in ihren Rennkisten. Die tief über dem Boden, eher liegende Sitzposition in einer extra für jeden Fahrer individuell aus Schaumstoff angefertigten Sitzschale erinnert mehr an ein Monoposto denn an ein GT-Fahrzeug.

„Im Vergleich zu einem GT3 fühlt sich der KTM natürlich leistungstechnisch anders an. Das Gute am KTM ist die Handlichkeit und das geringe Gewicht, das man auch beim Fahren merkt“, hatte Teamkollege Arne Hoffmeister vorab über den KTM X-Bow in GT4-Spezifikation geschwärmt.

Recht hat er, vor allem bei trockenen Bedingungen glänzt der trotz Ballastgewicht nur 1065 Kilo schwere GT4-Renner mit einem sehr präzisen Fahrverhalten. Ohne BoP würde das Gewicht sogar bei nur 970 Kilo liegen. Dank des geringen Gewichts und der aus dem GT3-Lamborghini stammenden Bremsanlage mit Renn-ABS sind deutlich spätere Bremspunkte als in anderen GT4-Fahrzeugen möglich.

320 PS und hohe Lenkkräfte

Durch die BoP-bedingte Ladedruckreduzierung leistet der Zweiliter-TFSI-Vierzylinder von Audi nur rund 320 seiner 360 möglichen PS. Dass hier ein Turbo-Motor der älteren Generation arbeitet, merkt man vor allem im Regen.

Anders als moderne Triebwerke mit Aufladung kann ein gewisses Turboloch hier nicht wegdiskutiert werden. Also den Mittelmotor lieber auf Drehzahl halten. Dank des hohen mechanischen Gripniveaus des X-Bow und einer Traktionskontrolle muss man sich aber um zickige Ausfallschritte keine Sorgen machen.

Etwas mehr Eingewöhnungszeit erfordern die hohen Lenkkräfte. Eine Servolenkung sucht man in dem Mittelmotor-Puristen vergebens, ist derzeit aber bereits in Entwicklung. Nach Geradeauspassagen à la Anfahrt Schwedenkreuz, Kesselchen oder Döttinger Höhe ertappt man sich dabei, wie man immer wieder eine Hand kurz vom Lenkrad nimmt und zur Lockerung ausschüttelt. Muskelkater beim Langstrecken-Einsatz ist definitiv vorprogrammiert. Dafür entschädigt der X-Bow GT4 mit der wohl direktesten Lenkungsrückmeldung.

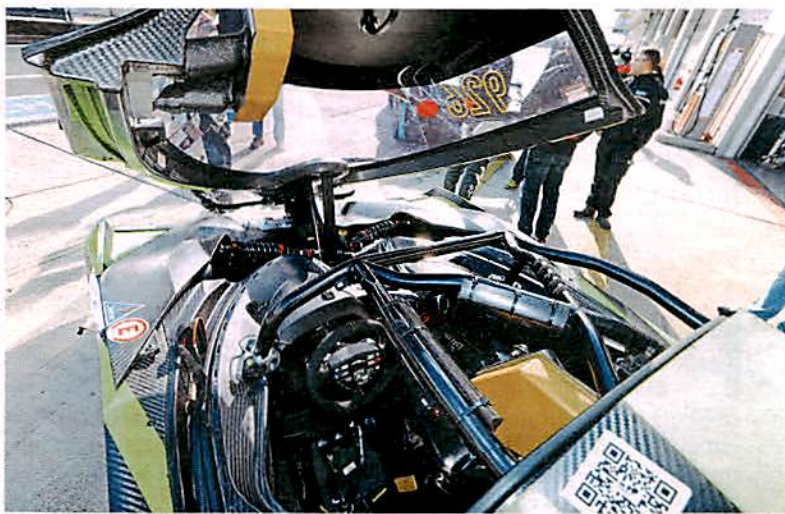
Die ultradirekte Lenkung und das Fahrwerk mit Pushrod-Aufhängung machen ihn zur Präzisionswaffe unter den GT4-Rennern. Schon auf der ersten Nordschleifen-Runde wird klar, in welchen Streckenabschnitten der KTM trotz vergleichsweise geringer Motorleistung seine Zeit gutmacht. Die hohen Kurvengeschwindigkeiten sind nicht weit vom GT3-Niveau.

Ebenfalls ein bisschen GT3-verdächtig ist das schnell schaltende, sequenzielle Sechsganggetriebe von Holinger. Nur zum Runterschalten muss man die Schaltwippen betätigen. Dank Hochschaltautomatik wird unter Vollast beim idealen Schaltpunkt hochgeschaltet. Grund? In der



SB-MEDIEN STEFAN BALDAUF

Teamkollegen bei VLN 9: Arne Hoffmeister (links) und Christian Gebhardt



SB-MEDIEN STEFAN BALDAUF

Formel-Feeling: Tiefe Sitzposition, Pushrod-Aufhängung, GT3-Bremsanlage

GT4-Europameisterschafter wird die Maximaldrehzahl je nach BoP-Einstufung begrenzt.

„Unser oberstes Ziel war es, dass der Kunde beispielsweise sein Fahrzeug an einem Wochenende in der GT4-Europameisterschaft einsetzen kann und am anderen Wochenende in der VLN. Es muss nur noch das Gewicht, die Motorsoftware, die Reifen und die Fahrzeughöhe angepasst werden“, erklärt Uwe Isert, Teamchef von Isert Motorsport, warum der X-Bow GT4 ohne große Umbauarbeiten universell in verschiedenen Rennserien eingesetzt werden kann. Isert und sein Team waren es, die den KTM X-Bow GT4 in die Langstreckenmeisterschaft am Nürburgring geholt und 2017 drei Fahrzeuge eingesetzt haben.

Top 10 in der VLN möglich

Und das sehr erfolgreich. Beim achten VLN-Lauf 2017 fuhr das Brüder-Duo Stuck/Stuck auf einen sensationellen siebten Gesamtrang. Auch der heutige Gaststart endete nach zahlreichen Überholmanövern auf P19 viel weiter vorne, als man ein GT4-Auto normalerweise vermuten würde.

„Wir als Hersteller wollen zeigen, wie viel Potenzial in dem

Auto steckt. Daher treten wir nicht in der GT4-Klasse an, sondern haben die Idee umgesetzt, einen eigenen Cup zu machen. Wir müssen natürlich trotzdem in der VLN eine BoP fahren, werden aber nicht so stark heruntergebremsert wie in der GT4-Klasse. Dazu können wir im Cup mit unserem langjährigen Reifenpartner Michelin zusammenarbeiten und müssen nicht die in der GT4 vorgeschriebenen Reifen fahren. Unser Ziel für 2018 ist es, dass wir drei bis vier Teams haben, die Autos im KTM X-Bow Cup einsetzen“, so Manfred Wolf, Marketing- und PR-Verantwortlicher von KTM, zur Planung für die kommende Saison. Gut so, denn Exoten tun dem VLN-Starterfeld immer gut. ■



SB-MEDIEN STEFAN BALDAUF

MSa-Pilot Christian Gebhardt

Porsche Motorsport

Porsche mit GT-Dauerfeuer

Die Porsche-GT-Abteilung wird sich 2018 anstrengen, den Ausstieg der Marke aus der LMP1-Klasse vergessen zu machen: In Le Mans werden vier GTE-Pro-Werksautos an den Start gehen, LMP1-Weltmeister Timo Bernhard wechselt ins ADAC GT Masters, dazu unterstützt Porsche die Intercontinental GT Challenge.

Von: **Marcus Schurig**

Porsche hat im Rahmen der Night-of-Champions-Party die LMP1-Blase endgültig in Rente geschickt und für 2018 ein ausgeweitetes Großaufgebot im GT-Sport verkündet – und zwar sowohl in der GTE-Klasse als auch im GT3-Rennsport.

In der Sportwagen-WM und in der IMSA-Serie laufen die Werkseinsätze weiter, allerdings mit neuen Fahrerpaarungen: An der Seite von Vizeweltmeister Richard Lietz startet in der WEC 2018 Gianmaria Bruni, im Schwesterauto bleibt das Duo Michael Christensen und Kévin Estre erhalten. Auch in der IMSA-Serie gab es Umstellungen: Ex-LMP1-Pilot Nick Tandy wurde mit seinem ehemaligen Teampartner Patrick Pilet wiedervereint, im zweiten 911 RSR fahren Laurens Vanthoor und Earl Bamber.

Das Highlight der GTE-Aktivitäten bildet ganz sicher das 24h-Rennen in Le Mans: Beim Saisonhöhepunkt der Sportwagen-WM wird Porsche vier GTE-Werksautos an den Start bringen, zwei vom regulären WM-Einsatzteam Manthey-Racing (mit den Paarungen Makowiecki/Lietz/Bruni und Estre/Vanthoor/Christensen), zwei weitere 911 RSR kommen aus der IMSA-Serie mit den Zuteilungen Patrick Pilet, Nick Tandy und Earl Bamber, dazu ein Legenden-911 mit den Ex-Le-Mans-Siegern Timo Bernhard und Romain Dumas sowie dem Youngster Sven Müller.

Zieht man noch in Betracht, dass Porsche sieben 911 RSR an Kunden verkauft hat, die alle in

der GTE-Am-Klasse startberechtigt wären, so könnten im nächsten Jahr in Le Mans mehr als zehn GTE-911 am Start stehen!

GTE: Gewinner und Verlierer

Wenn man auf die Fahrer-Rochaden im GT-Bereich blickt, so war klar, dass die Wiedereingliederung der LMP1-Piloten Nick Tandy und Earl Bamber sowie der Wechsel von Gianmaria Bruni auf die WM-Bühne für mindestens zwei Piloten nachhaltige Folgen haben würde: Die „Verlierer“ heißen Frédéric Makowiecki und Dirk Werner, die ihre Drives im GTE-Werksport in der Sportwagen-WM beziehungsweise in der IMSA-Meisterschaft verloren haben und die beide in die Intercontinental GT Challenge (IGTC) wechseln werden.

Doch andererseits stärkt Porsche sein Engagement in diesem Sektor, also im GT3-Kundensport, und das natürlich auch mit den heutzutage üblichen Werkseinsätzen oder werksunterstützten Einsätzen: Frédéric Makowiecki, Dirk Werner sowie Romain Dumas werden als fixes Trio bei allen Läufen zur IGTC antreten und sollen um den Fahrertitel kämpfen, aber dem Konzept folgend nicht mit einem festen Einsatzteam, sondern indem sie mit lokalen Teams zusammenspannen. Das gleiche Trio wird auch im Blancpain GT Endurance Cup

antreten, dort wird der Einsatz allerdings von Manthey-Racing bewerkstelligt.

Auch im GT3-Sport wird es einen zentralen Kulminationspunkt des Programms geben – und der liegt natürlich auf dem Nürburgring. Nach bisheriger Planung könnten beim 24h-Rennen auf der Nordschleife Anfang Mai neun Porsche 911 GT3 R am Start stehen, fünf davon werden in der Gesamtsiegerfähigen Pro-Klasse genannt sein. Das Manthey-Team wird seiner großen Tradition auf der Nordschleife

PORSCHE VERSTÄRKT SEIN ENGAGEMENT IN DER GT3-KLASSE – OHNE DABEI IM GTE-SPORT ZURÜCK-ZUSTECKEN.

folgend zwei Topautos mit den Besetzungen Bamber/Vanthoor/Estre/Pilet sowie Dumas/Lietz/Makowiecki/Tandy an den Start bringen.

Und am Schluss kam dann noch der unerwartete Kracher: Der amtierende Le-Mans-Sieger und LMP1-Weltmeister Timo Bernhard bestreitet 2018 die volle Saison im ADAC GT Masters, und zwar im eigenen Team 75 Bernhard. Als Teamkollegen hat

sich Timo Bernhard den Franzosen Kévin Estre ausgeguckt.

Die technische Basis wird für den Porsche-Großangriff im GT3-Sport übrigens ebenfalls etwas nachgeschärft: 2018 kommt ein mildes Upgrade-Paket mit einer neuen Fronthaube sowie neuen seitlichen Flics zum Einsatz, bevor dann 2019 ein komplett neues GT3-Evo-Modell auf den Markt kommen soll.

Kurzum: Porsche hat sein Engagement im weltweiten GT-Sport deutlich aufgestockt. Den Fans kann das nur recht sein, denn bisher waren die Rennschwaben im GT3-Sport eher betulich unterwegs. Das ändert sich jetzt mit dem aufgestockten Programm in der IGTC sowie im Blancpain Endurance Cup und auf dem Nürburgring. Parallel wird das Commitment beim wichtigsten Langstreckenrennen der Welt in Le Mans hochgefahren – dem Werk wie auch den zahllosen Privatfahrern wird also 2018 die Arbeit nicht ausgehen.

Apropos Privatiers: Der beste von ihnen hieß im abgelaufenen Jahr Christian Ried, der mit seinen Einsätzen in der WEC und in der European Le Mans Serie heuer den Porsche Cup gewann. Als Gewinner bekommt der 38-jährige einen Straßen-Porsche, aber die Wahl des Modells ist noch nicht getroffen: „Das entscheidet meine Frau.“ ■



Nach dem Wegfall des LMP1-Zugpferdes sollen die GT-Boliden auf Basis des 911 im kommenden Jahr Siege einfahren

FIA-Weltrat bestätigt WM-Regeländerungen

Der FIA-Weltrat hat letzte Woche die geplanten Regeländerungen für die Sportwagen-WM abgesegnet, darunter ein modifiziertes Punktesystem.

Auf der sportlichen Seite wird es für die Supersaison 2018/19 nur eine größere Änderung geben, nämlich die Zulassung des Nachtankens während des Reifenwechsels. Bisher mussten beide Arbeitsschritte beim Boxenstopp getrennt erfolgen. Mit der Regeländerung passt man sich dem Vorbild in der IMSA-Serie an. Darüber hinaus ratifizierte der FIA-Weltrat

ein neues Punktesystem, wonach das Ergebnis beim 24h-Rennen in Le Mans nicht mehr mit doppelten, sondern nur noch mit anderthalbfachen Punkten bedacht wird. Das 12h-Rennen in Sebring, das für den März 2019 geplant ist, wird mit dem Punktefaktor 1,25 belegt.

Daneben wurde für die Supersaison 2018/19 der Herstellertitel in der LMP1-Klasse ausgesetzt und durch eine Teamweltmeisterschaft ersetzt. Weil entgegen den FIA-Bestimmungen 2018/19 nur ein Hersteller in der Topklasse antritt, müsste die FIA theoretisch eigentlich alle WM-Titel in der Prototypen-Topklasse aussetzen. ■ MCS



Laut Vertrag müssen in der WM-LMP1-Topklasse drei Hersteller am Start stehen

ADAC GT Masters

ADAC GT Masters: Ab 2018 mit SRO-BoP

Das ADAC GT Masters nutzt ab der kommenden Saison die Balance of Performance (BoP) der SRO-Organisation von Promoter Stéphane Ratel.

Einige Hersteller und viele Teams hatten den ADAC als Ausrichter des GT Masters gebeten, eine solche Lösung für die Zukunft zu prüfen. Jetzt haben sich die SRO-Organisation von Ratel und der ADAC auf eine Kooperation beim Thema BoP verständigt. Bisher verwendete der ADAC als eine der wenigen GT3-Rennserien die Basis-BoP der FIA, die dann vom DMSB über die Saison feinjustiert wurde. Jetzt

wird SRO-Technikchef Claude Surmont die BoP machen, dazu auch Anpassungen an das GT-Masters-Reglement sowie an die deutschen Strecken vornehmen. Die Zusammenarbeit sollte klappen, denn GT Masters und SRO nutzen mit Pirelli den gleichen Reifen. ■ MCS



GT Masters: Neue BoP-Kooperation

TIRENDO TYRE CHALLENGE

**JETZT ANMELDEN,
MITMACHEN UND
GEWINNEN**



FALKEN

Ihr 5%-Code

bis zum 20. Dezember 2017

MSAFK16

#tirendotyrechallenge



www.tirendo.de

Das verflixte

1987



MCKLEIN

Die Sieben ist nicht nur eine heilige Zahl, sondern auch eine des Aufbruchs. Drei Mal führte die FIA in einem siebenten Jahr ein neues Technik-Reglement ein. Ein Parforceritt durch drei Jahrzehnte Rallye-Geschichte.

Von: **Markus Stier**

Es ist alles andere als ein Wunschkind, dieses Gruppe-A-Reglement. Es ist viel mehr Ausdruck des immer noch herrschenden Entsetzens und eines emotionalen Schnellschusses. FIA-Präsident Jean-Marie Balestre hat nach dem Unfalltod des Lancia-Duos Henri Toivonen und Sergio Cresto im Mai 1986 auf Korsika das Aus für die Gruppe B verkündet.

Die wildesten, stärksten und gefährlichsten Konstruktionen der Rallye-Historie sind Geschich-

te, und die Beteiligten schwanken bis heute zwischen den Extremen „Wie geil war das denn?“ und „Was haben wir getan?“.

Balestres Alleingang killt die für 1988 geplante Gruppe S, die den Wahnsinn in vernünftige Bahnen hätte lenken sollen, gleich mit: 300 statt 600 PS und vor allem vernünftige Sicherheitstanks statt dünne Benzinblasen unter den Sitzen.

Doch die raren Gruppe-S-Prototypen verschwinden in Museen oder Sammlungen, das nun geltende Gesetz lautet Gruppe A und fordert nach einer kurzen Periode extremster Prototypen möglichst große Seriennähe. Für die einen ist es die große Erleichterung. Umgeben von solidem Blech gehen die Stars ihrem Tagewerk nach. Die Turbolader sind noch da, aber sie glühen ganz vorn unter der Motorhaube, und der Tank ist weit weg hinten eingebaut. Das Gruppe-A-Reglement ist nicht neu. Es war 1983 zusammen mit der Gruppe B eingeführt worden und bildete quasi die

zweite WM-Liga mit einem VW Golf an der Spitze der Wertung.

Das neue Konzept sieht auf den ersten Blick so vernünftig und logisch aus. Mittelmotoren sind verboten, die Cockpits müssen bestimmte Mindestmaße erfüllen. Bei einer vorgeschriebenen Stückzahl von mindestens 5000 Serienautos kommen nur noch modifizierte Brot-und-Butter-Autos zum Einsatz, aerodynamische Hilfsmittel sind nur erlaubt, wenn sie auch das Serienauto besitzt. Auswüchse sind praktisch ausgeschlossen. Wirklich? Schon im zweiten Jahr stellt Ford 5000 geflügelte Sieras auf die Räder, deren Cosworth-Turbo im Renntrimm locker 500 PS stemmt. Ein hastig eingeführter Luftmassenbegrenzer mit 38 Millimetern Durchmesser erweist sich als zu groß. Er lässt immer noch bis zu 400 PS zu.

Nur zum Saisonbeginn 1987 in Monte Carlo freuen sich alle über die große Markenvielfalt. Werksteams von Lancia, Audi,

Mazda, Ford und Renault sind am Start. Später kommen Autos von Toyota, BMW, VW, Opel, Mitsubishi und Subaru dazu. Ist das nicht herrlich? Jeder Hersteller hat doch irgendein sportliches Auto im Programm. Aber schon beim Auftakt ist klar, dass keines so geeignet ist wie der Lancia Delta, und weil Lancia nimmermüde ständig Evolutionsstufen nachlegt, dominieren die Italiener sechs Jahre, bis das Unternehmen fast pleite ist.

Um konzeptionelle Nachteile der Serienmodelle zu kompensieren, wird hemmungslos beschissen. Man dehnt das wachsweiße Reglement in alle Richtungen, pustet aus geheimen Reservoirs Lachgas in die Motoren, schummelt mit Wassereinspritzung, baut illegale Teile ein und legt Bypässe am Restriktor vorbei. Toyota wird erwischt und für ein Jahr ausgeschlossen. Die immer teurere Zulassungsprozedur eines Serienautos in so hohen Stückzahlen will sich am Ende kaum noch jemand leisten. ■

siebte Jahr

1997

Schon 1995 setzten sich die Technikchefs der Top-teams zusammen und überlegen in langen Sitzungen, wie sich die Kuh vom Eis schaffen lässt. Die Gruppe B musste sterben, weil die Technik ausuferte, die Gruppe A geht unter, weil ihr die Kosten über den Kopf gewachsen sind. Die Lösung: Warum nicht das Beste aus zwei Welten vereinen?

Das neue Konzept hört auf den Namen World Rally Car. So ein WRC muss einerseits auf einem mindestens 25 000-mal gebauten Serienauto mit Platz für vier Personen und vorn eingebautem Motor basieren. Auf diesen Steckbrief passen eigentlich nur biedere Kompaktlimousinen vom Schlage eines Ford Escort oder Mitsubishi Lancer. Um vielen Modellen die Türen zu öffnen, gelten neue Freiheiten. Wer sonst nur Frontantrieb hat, darf eine Schneise für den Allradantrieb ins Chassis schlagen, an Saugmotoren dürfen Turbolader angeflanscht werden. Mit Restriktor haben die Zweiliter-Motoren 340 PS, mit Drehmomenten von bis zu 800 Newtonmetern mangelt es nie an Bumms.

Auch optisch sind die neuen Boliden eine Schau. Jedes Auto wurde gemäß seiner Länge, Breite und Höhe in eine imaginäre Box gepackt, in der alle mög-

chen Spoiler und Flügel erlaubt waren, solange sie nicht über die Box hinausragten. Für die Festlegung wichtiger Eckdaten wie Spurweite oder die Größe von Heckflügel und Ladeluftkühler wurden die Bestwerte der 1995 gebräuchlichen Autos gewählt. Das bis dahin breiteste Auto war der Toyota Celica, also galt fortan für jeden Wettbewerber ebenfalls eine maximale Breite von 1,77 Metern. Der entscheidende Faktor aber war das Wegfallen der Homologationsstückzahlen. Lediglich ein einziges komplettes Auto und weitere 19 Bausätze musste ein Konzern den FIA-Inspektoren vorführen. Damit sind die WRC praktisch reine Prototypen, aber dank enger technischer Fesseln war jeglicher Eskalation Einhalt geboten und eine große Chancengleichheit gegeben. Zum Saisonbeginn 1997 sind vier Werksteams eingeschrieben, zwei Jahre später schon sieben. Auch wenn die Werke natürlich auch jetzt versuchen, Grauzonen auszuloten, sich mit der aufkommenden Elektronik neue Gefechtsfelder und Kostenfaktoren erschließen und nicht beherrschbare Einflüsse wie die Finanzkrise 2007 den Sport beutelten, das WRC-Reglement ist das erfolgreichste der Rallye-Geschichte, es galt 14 Jahre weitgehend unverändert. ■

2017



Um die Kosten zu drücken und es Neueinsteigern einfacher zu machen, ist das WRC-Regelwerk schon 2011 an die technisch simpleren Super-2000-Autos angelehnt worden, bei denen ein starrer Durchtrieb im Antriebsstrang Entwicklungsaufwand spart und es neuen Teams einfacher macht, den Erfahrungsrückstand auf die Top-teams aufzuholen. Weil zur Einhaltung immer strengerer Abgasnormen der Trend in der Serie zu kleineren Motoren mit Aufladung geht, ist auch im Rallyesport eine Obergrenze von 1,6 Litern Hubraum festgelegt worden. Die mangelnde Vielfalt mit den seit der Krise verbliebenen Marken Ford und Citroën ist seit 2015 kein Problem mehr, seit Hyundai und Volkswagen eingestiegen sind. Abgesehen von der Dominanz des VW-Teams gibt es wenig zu beklagen, aber Teamchefs, FIA-Vertreter und der Vermarkter wünschen sich mehr Spektakel. Plötzlich ist die drei Jahrzehnten weggesparte

Gruppe B wieder in aller Munde – selbstredend soll deren Wiederauferstehung ohne die alten Sicherheitsrisiken vonstattengehen. Ganz im Gegenteil: Ab 2017 erhalten die Autos besonders an den empfindlichen Flanken dickere Knautschzonen, was kein Problem ist, denn ihre Spurbreite darf ohnehin auf stattliche 1875 Millimeter wachsen. Das Gewicht dagegen schrumpft von 1200 auf 1175 Kilo. Damit nicht genug, sind aktive Mitteldifferenziale wieder erlaubt, und ein 36-Millimeter-Restriktor ermöglicht wie zu Gruppe-A-Zeiten wieder knappe 400 PS. Flügel und Seitenkästen müssen nach wie vor in eine imaginäre Box passen, erinnern aber an die beste Gruppe-B-Tage. Jedes der vier in die Marken-WM eingeschriebenen Teams M-Sport-Ford, Hyundai, Toyota und Citroën gewinnt mindestens zwei Läufe. Sieben verschiedene Fahrer gewinnen Rallyes. Die Saison 2017 ist die ausgeglichene und unvorhersehbarste der WM-Geschichte. ■



„Wieder eine richtige Dakar“

Der 13-fache Dakar-Sieger aus Frankreich spricht über den Breitbau-Peugeot, seine Teamgefährten und die landschaftlichen Schönheiten von Peru.

Von: **Claus Mühlberger**

Peugeot holte bei der Dakar 2017 einen Dreifachsieg, mit Ihnen an der Spitze. Also ist Peugeot auch 2018 haushoher Favorit, oder?

Das Ergebnis vom letzten Januar spiegelte das wahre Kräfteverhältnis nicht korrekt wider. Mini war tatsächlich ein bisschen im Hintertreffen, aber Toyota war stark und wurde unter Wert geschlagen. Die Allradautos von Mini und Toyota durften jetzt 100 Kilo abspecken. Unser Vorteil beim Gewicht ist dadurch klar geschrumpft. Das Delta zwischen den Buggys und den Allradlern beträgt nur noch 120 bis 150 Kilogramm. Und bei der Motorleistung liegen alle Topautos auf dem gleichen Niveau.

Was halten Sie vom brandneuen Mini-Buggy?

Es ist immer ein Risiko, mit einem komplett neuen Auto zu starten.

Auch Peugeot-Sport hat aufgerüstet, mit dem extrem breiten 3008 Maxi.

Beim Debriefing gleich nach der letztjährigen Rallye sagten die Ingenieure: Wir haben eine tolle Idee. Fürs nächste Jahr verbreitern wir das Auto nochmals um 20 Zentimeter, von 2,20 Meter auf 2,40 Meter. Wir Fahrer waren davon zunächst mal nicht sehr angetan, denn ein breites Auto passt viel schlechter durch Engstellen, die immer mal auftauchen.

Trotz dieser Bedenken wurde der Breitspur 3008 Maxi gebaut...

Beim ersten Test in Portugal fuhren Sébastien Loeb und ich das neue Auto. Wir waren beide so-



Monsieur Dakar hat den 14. Sieg im Visier. Aber die Konkurrenz ist stark

fort begeistert. Das Auto war stabiler beim Bremsen und schneller in den Kurven. Und man muss auch sehen: Wir fuhren in Portugal auf Feldwegen. Die Vorteile der Breitbauweise kommen aber erst im offenen Gelände so richtig zum Tragen. Auf einem Terrain, wie wir es in diesem Jahr in der ersten Woche der Rallye in Peru oft antreffen werden.

»DAS GRÖSSTE PROBLEM IST DAS KICKENDE HECK. ICH HABE MICH DESWEGEN SCHON ZWEIMAL ÜBERSCHLAGEN«

Wie wurde das Fahrwerk modifiziert?

Weil das Auto breiter wurde, brauchten wir längere Querlenker. Der Federweg ist gestiegen, von 50 auf 54 Zentimeter. Auch am Motor wurde gearbeitet. Das Ansprechverhalten wurde nochmals besser.

Wie steht's mit der Zuverlässigkeit des 3008 Maxi?

Macht Peugeot auch sogenannte Missbrauchstests?

Ja, ich habe mal versucht, die Kupplung absichtlich zu killen. Es ist mir nicht gelungen. In den letzten Jahren hatten wir bei Peugeot nur einmal einen Kupplungsschaden. Das ist Cyril Despres passiert, und zwar oben in den Anden. Wegen der dünnen Luft spricht der Motor dort schlecht an, und man muss die Kupplung lange schleifen lassen. Danach war sie tatsächlich im Eimer.

Was ist die größte Schwierigkeit, wenn man mit dem Peugeot Buggy richtig schnell fahren will?

Das größte Problem ist das kickende Heck. Ich mag das gar nicht. Bei der Silkway-Rallye haben wir uns deswegen zweimal der Länge nach überschlagen. Glauben Sie mir: Das ist nicht lustig.

Nach fünf Jahren gastiert die Rallye jetzt erstmals wieder in Peru. Die Sandetappen liegen Ihnen und dem Peugeot-Buggy?

Peru erinnert mich ein bisschen an Afrika, an Mauretanien. Das ist jetzt wieder eine richtige Dakar. Das offene Gelände kommt

Cyril und mir sehr zupass. Aber auch Séb lernt schnell.

Wie unterschiedlich ist der Fahrstil der Peugeot-Piloten?

Carlos Sainz fährt sozusagen digital. Ich pflege einen viel weichen Fahrstil. Das kommt wahrscheinlich vom Motorrad. Da bin ich auch nie aggressiv gefahren. Bei einem Test habe ich mal das Setup von Sébastien Loeb ausprobiert. Damit bin ich überhaupt nicht zurechtgekommen. So könnte ich nie im Leben eine ganze Rallye fahren. Ich brauche die Rückmeldung von der Vorderachse.

Wie schafft man es, 13-mal die Dakar zu gewinnen? Was sind Ihre Stärken?

Schwer zu sagen. Es immer schwer, sich selbst zu beurteilen. Natürlich profitiere ich von meiner Erfahrung. Ich fahre nach dem Motto: Take it easy. Mal läuft es gut, mal läuft es weniger gut. Unter Stress mache aber auch ich manchmal blöde Fehler. Auch bin ich nicht so wie Carlos Sainz. Wenn bei ihm eine rote Lampe in Armaturenbrett brennt, ignoriert er das. Ich bremsen lieber ab und schau nach, was los ist.

Nach vier Jahren macht Peugeot im Januar wieder Schluss mit der Dakar. Auch für Sie Zeit zum Aufhören?

Ich bin schon ein bisschen traurig, dass mein zweites Lieblingsteam neben der Motorradmannschaft von Yamaha jetzt Abschied von der Dakar nehmen wird. Ich hatte jetzt bei Peugeot wirklich eine tolle Zeit, mit super Atmosphäre im Team, und am Geld hat es uns auch nie gefehlt. ■

!
Stéphane Peterhansel

Geburtstag: 6.8.1965
Geburtsort: Vesoul/F

1991–1998: 6 Siege Dakar-Rallye (Yamaha)
1997 und 2001: Enduro-Weltmeister
2004–2017: 7 Siege Dakar-Rallye mit Autos von Mitsubishi (2004, 2005 und 2007), X-Raid Mini (2012 und 2013) und Peugeot (2016 und 2017)



20% auf sämtliche Bestellungen!

auto motor sport

24 Heures DU MANS

Weihnachtsaktion!

Im Aktionszeitraum vom 01.11. bis 24.12. gibt es 20% Rabatt auf jede Bestellung! Alle auto motor und sport-, Motor Klassik-, sport auto- und MOTORSPORT aktuell-Abonnenten erhalten auf den reduzierten Preis weitere 10% Rabatt zusätzlich. Gratis erhalten Sie die 70 Jahre auto motor und sport Edition als Geschenk dazu.

Bestellen Sie hochwertige Fotodrucke bisher streng gehüteter Originale aus dem legendären Weitmann-Archiv. Und holen Sie sich damit ein Stück Motorsport-Geschichte in Ihrem Wunsch-Format nach Hause!



www.art-archive.de

auto motor sport

ART ARCHIVE
MOTORSPORT



Nach der Saison ist vor der Saison

In keiner anderen Serie ist die Winterpause kürzer als in der Rallye-WM. Die Saison 2018 beginnt in knapp sechs Wochen. Ergo nutzen die Werksteams auch die Adventszeit zum Testen.

Von: **Reiner Kuhn**

Von wegen Winterpause: Genau 68 Tage liegen zwischen der Zieleinfahrt in Australien und der Auftaktprüfung bei der traditionsreichen Rallye Monte Carlo. Die Vorbereitungen dazu laufen bereits auf Hochtouren. Die Werksteams hatten sich extra einige ihrer maximal 55 Testtage, die ihnen pro Saison zur Verfügung stehen, aufgehoben.

Am intensivsten bereitet sich Toyota auf den Saisonbeginn vor. Sechs Tage rückt das Team von Tommi Mäkinen vor dem Jahreswechsel noch außerhalb des hauseigenen Testreviers aus. Vier davon wurden vergangene Woche für die „Monte“ genutzt, zwei weitere sind für einen Wintertest in Lappland reserviert. Dort herrschen schon jetzt Bedingungen wie bei der Rallye Schweden. Am meisten sitzt natürlich Neuzu-

gang Ott Tänak hinterm Steuer des weiterentwickelten Yaris WRC. Der Este absolvierte zwei „Monte“-Testtage, seine künftigen Teamkollegen Jari-Matti Latvala und Esapekka Lappi je einen.

M-Sport hat noch drei Testtage übrig und wird diese Woche an die Ardèche reisen, wo Sébastien Ogier und Elfyn Evans sich auf die „Monte“ vorbereiten. Direkt vor dem Saisonauftakt hat M-Sport drei weitere Testtage eingeplant. Dann soll auch Eric Camilli, der sich 2018 einen Fiesta WRC mit Teemu Suninen teilen soll, im dritten Ford Platz nehmen. Nach dem WM-Start geht es für die

Weltmeister-Truppe für fünf Tage ins verschneite Schweden.

Einen ähnlichen Fahrplan hat Hyundai. Thierry Neuville, Andreas Mikkelsen und Dani Sordo bekommen im Dezember jeweils einen „Monte“-Testtag. Im Januar wird die Prozedur wiederholt.

Rätselraten bei Citroën. Man habe das Testkontingent 2017 nicht ausgenutzt, hieß es schmalplappig. Geplant seien noch drei Testtage für die Rallye Monte Carlo und ein zweitägiger Entwicklungstest auf Schotter. Offen auch, ob man zum Saisonstart mit zwei oder drei C3 antritt. Gesetzt ist nur Kris Meeke. ■



Erstmals im Yaris WRC: Toyota-Neuzugang Ott Tänak beim „Monte“-Test

FIA lässt Privatis ans WRC'17-Steuer

Die FIA lockert das Reglement: Künftig dürfen auch Privatis in der neuesten WRC-Generation starten.

Von: **Reiner Kuhn**

Die erste Saison der neuesten World Rally Cars war ein voller Erfolg. Alle vier Hersteller und insgesamt sieben verschiedene Fahrern konnten einen WM-Sieg bejubeln. Besser noch: Die knapp 400 PS starken und mit ausgefeilter Aerodynamik daher kommenden Allradboliden überzeugen auch durch erhöhte Sicherheit.

Für die FIA Grund genug, die Regeln zu lockern. Ab sofort sind die schnellsten Rallyeautos aller Zeiten nicht mehr allein Sache

der Hersteller. Saßen neben den Werksfahrern mit Mads Östberg, Lorenzo Bertelli, Teemu Suninen und Armin Kremer bisher nur ausgewählte Piloten am Steuer, kann in der Topliga künftig jeder Privatier einen WRC'17 einsetzen. Kleiner Haken: Die Nennung von privaten Fahrern oder Teams muss weiterhin von der FIA genehmigt werden. Trotz Abschaf-

fung der nur 2017 ausgeschriebenen WRC-Trophy für ältere WRC dürfte das Interesse überschaubar bleiben. Denn neben M-Sport mit dem Ford Fiesta WRC bietet nur Citroën seinen C3 WRC über Partner PH Sport zur Miete an. Hyundai und Toyota wollen vorerst keine aktuellen Autos in fremde Hände geben: „Zu aufwendig, zu kompliziert.“ ■



Starke Vorstellung: Kremer holte im Ford Fiesta WRC'17 zwei WM-Zähler

SORDO WECHSELT CO

Vier Jahre waren Dani Sordo und Marc Martí ein Team. Geschichte. Nun trennte sich der 34-jährige Fahrer von seinem Copiloten und holte seinen alten Beifahrer Carlos del Barrio zurück. Der kuriose Grund: Die Bestrebungen Kataloniens nach einer Abspaltung von Spanien, die Martí vehement befürwortet, soll sich negativ auf die Stimmung im Auto ausgewirkt haben. Mit Del Barrio wird Sordo allerdings nur sieben WM-Läufe bestreiten, die restliche Zeit sitzt Hayden Paddon im dritten Werks-Hyundai i20 WRC.

MEHR SCHOTTER IN DER RALLYE-EM 2018

In der Rallye-EM 2018 bleibt es bei acht Läufen. Einzige Veränderung: In Polen übernimmt der ehemalige WM-Lauf das EM-Prädikat von der Rallye Rzeszow. Weil die Rallye über schnelle Schotterwege statt über Asphalt führt, steigt der Anteil von losem Untergrund in der kontinentalen Topliga an. Lediglich die Rallye Gran Canaria, die Rallye Rom und die Barum-Rallye finden auf Asphalt statt. Für die Meisterschaft zählen die sechs besten Ergebnisse. In den beiden Junior-Wertungen (J) bis 27 Jahre mit R2-Autos und über 28 Jahre werden alle sechs Läufe gewertet.

EM-Kalender 2018

22.–24.03. Azoren/P (J)
03.–05.05. Kanaren/E (J)
01.–03.06. Akropolis/GR
15.–17.06. Nicosia/CY
19.–21.07. Rom/I (J)
24.–26.08. Barum Zlin/CZ (J)
21.–23.09. Mikolajki/PL (J)
12.–14.10. Liepaja/LV (J)

ERSTER SIEG FÜR NEUEN PROTON IRIZ R5

Bei der regionalen Rallye Grizedale Stages in Großbritannien feiert der neue Proton Iriz R5 den ersten Gesamtsieg. Am Steuer des von der britischen Rallyeschmiede MEM entwickelten Turbo-Allradlers saß Ollie Mellors, Sohn von MEM-Boss Elliot Mellors.

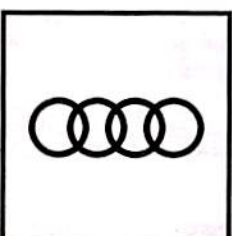
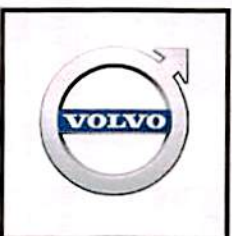
EXTRA

**MOTOR
SPORT**
aktuell



Wählen Sie die Besten: Marken, Modelle & Fahrer 2017

Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!



1. Preis 2 x 1 Rennwochenende
bei der VLN mit KTM



2. Preis 1 x 1 Gewindefahrwerk
V3 von Spezialist KW

Wer ist der Racer des Jahres?

in Kooperation mit



Liebe Leser und Motorsportfreunde!

Wer sind die besten «Racer des Jahres»? MOTORSPORT aktuell sucht die besten Marken, Modelle und Fahrer der Rennsaison 2017 in den Rubriken Marken, Modelle und Fahrer. Sie haben die Wahl. Wie immer gibt es für Ihre Unterstützung viele attraktive Preise zu gewinnen. Also Stift in die Hand und los! In dieser MSA-Ausgabe stellen wir Ihnen auf diesen beiden und den im Anschluss

folgenden Sonderseiten die zur Wahl stehenden Kandidaten aus dem Bereich Automobil vor. Hier, auf den Seiten 20/21, finden Sie eine Auswahl der 48 wichtigsten Marken bzw. Hersteller, deren Produkte in der Saison 2017 im Automobilrennsport werkseitig oder privat eingesetzt worden sind. Die Rubrik «Marken» ist unterteilt in diese acht Kategorien:

- A Formel 1
- B Formelsport
- C Formel E
- D Sportwagen
- E Tourenwagen
- F Langstrecke Nürburgring
- G Rallye
- H Markenpokale

Auf den Seiten 22 bis 25 können Sie die Automodelle wählen, auf den Seiten 26/27 dann für die Ihrer Meinung nach besten Fahrer 2017 abstimmen. Wie Sie abstimmen und uns Ihre Wahl mitteilen können, erfahren Sie auf Seite 28/29. Dort finden Sie auch alle zu gewinnenden Preise. Der Hauptgewinn hat einen Wert von ca. 4000 Euro. Wir danken herzlich für Ihre Teilnahme!

Marken A-L

	Formel 1	Formelsport	Formel E	Sportwagen	Tourenwagen	Langstrecke Nürburgring	Rallye	Markenpokale
	A	B	C	D	E	F	G	H
Alfa Romeo 01	-	-	-	-	E 01	-	-	-
Aston Martin 02	-	-	-	D 02	-	F 02	-	-
Audi 03	-	-	C 03	D 03	E 03	F 03	-	H 03
BMW 04	-	-	-	D 04	E 04	F 04	-	H 04
Chevrolet/Corvette 05	-	B 05	-	D 05	E 05	-	-	H 05
Citroën 06	-	-	-	-	E 06	-	G 06	-
Dallara 07	-	B 07	C 07	D 07	-	-	-	-
Dodge/SRT 08	-	-	-	D 08	-	-	-	-
DS 09	-	-	C 09	-	-	-	G 09	-
Ferrari 10	A 10	-	-	D 10	-	F 10	-	H 10
Fiat/Abarth 11	-	B 11	-	-	-	-	-	H 11
Force India 12	A 12	-	-	-	-	-	-	-

	Formel 1	Formelsport	Formel E	Sportwagen	Tourenwagen	Langstrecke Nürburgring	Rallye	Markenpokale
	A	B	C	D	E	F	G	H
Ford 13	-	B 13	-	-	-	-	-	-
Ginetta 14	-	-	-	D 14	-	-	-	H 14
Haas F1 15	A 15	-	-	-	-	-	-	-
Holden 16	-	-	-	-	E 16	-	-	-
Honda/Acura 17	A 17	B 17	-	D 17	E 17	F 17	G 17	-
Hyundai 18	-	-	-	-	E 18	F 18	G 18	-
Jaguar 19	-	-	C 19	D 19	-	-	-	-
Kia 20	-	-	-	-	E 20	F 20	-	H 20
KTM 21	-	-	-	D 21	-	F 21	-	H 21
Lada 22	-	-	-	-	E 22	-	-	-
Lamborghini 23	-	-	-	D 23	-	F 23	-	H 23
Lexus 24	-	-	-	D 24	-	-	-	-

ANZEIGE















STREET COMFORT
STREET PERFORMANCE
TRACK PERFORMANCE





Marken M-Z

	Formel 1	Formelsport	Formel E	Sportwagen	Tourenwagen	Langstrecke Nürburgring	Rallye	Markenpokale
Maserati 	25	-	-	D25	-	-	-	-
Mazda 	26	B26	-	D26	-	-	-	-
McLaren 	27	A27	-	D27	-	-	-	-
Mercedes 	28	A28	B28	D28	E28	F28	-	-
MINI 	29	-	-	-	-	-	G29	H29
Mitsubishi 	30	-	-	-	-	-	G30	-
Nissan 	31	-	-	D31	E31	F31	-	-
Onroak (Ligier) 	32	B32	-	D32	-	-	-	-
Opel 	33	-	-	-	E33	F33	G33	H33
Oreca 	34	-	-	D34	E34	-	-	-
Peugeot 	35	-	-	-	E35	F35	G35	H35
Porsche 	36	-	-	D36	-	F36	G36	H36

	Formel 1	Formelsport	Formel E	Sportwagen	Tourenwagen	Langstrecke Nürburgring	Rallye	Markenpokale
Red Bull 	37	A37	-	-	-	-	-	-
Renault 	38	A38	B38	C38	D38	F38	G38	H38
Sauber F1 	39	A39	-	-	-	-	-	-
Schaeffler 	40	-	C40	-	-	-	-	-
SEAT 	41	-	-	-	E41	F41	G41	-
Skoda 	42	-	-	-	-	-	G42	-
Subaru 	43	-	-	-	E43	F43	G43	-
Toro Rosso 	44	A44	-	-	-	-	-	-
Toyota 	45	-	B45	-	D45	E45	F45	G45
Volkswagen 	46	-	-	-	E46	F46	-	-
Volvo 	47	-	-	D47	E47	-	-	-
Williams F1 	48	A48	-	-	-	-	-	-

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2017“ wird präsentiert von:

**MANN
FILTER**

Wählen Sie die Modelle 2017!



Auf dieser und der folgenden Doppelseite haben wir die 62 Wahlkandidaten der Rubrik «Modelle» aufgelistet. Dabei handelt es sich um eine Auswahl der wichtigsten EU-Neuwagenmodelle und ihrer Rennsportabteiler. Bitte wählen Sie innerhalb dieser fünf Kategorien – vom Minicar bis hin zum Sportwagen – Ihren jeweiligen Favoriten.

- J** Minicars
- K** Kleinwagen
- L** Kompaktklasse
- M** Mittelklasse
- N** Sportwagen/Luxusklasse

J) Minicars



Serienmodell
Fiat/Abarth
500/595/695



J 1-1
Renneinsatz 1
Markenpokal



Serienmodell
Kia
Picanto



J 2-1
Renneinsatz 1
Markenpokal



Serienmodell
Opel
Adam



J 3-1
Renneinsatz 1
Rallye



J 3-2
Renneinsatz 2
Markenpokal



Serienmodell
Renault
Twingo



J 4-1
Renneinsatz 1
Rundstrecke



J 4-2
Renneinsatz 2
Rallye

K) Kleinwagen



Serienmodell
Audi
A1/S1



K 1-1
Renneinsatz 1
Rallycross



Serienmodell
Citroën
C3



K 2-1
Renneinsatz 1
Rallye

K) Kleinwagen



Serienmodell
DS
3



K 3-1
Renneinsatz 1
Rallye/Rallycross



Serienmodell
Ford
Fiesta



K 4-1
Renneinsatz 1
Rallye



Serienmodell
Hyundai
i20



K 5-1
Renneinsatz 1
Rallye



Serienmodell
Kia
Rio



K 6-1
Renneinsatz 1
Rallycross



Serienmodell
MINI
JCW/Countryman



K 7-1
Renneinsatz 1
Markenpokal (JCW)



K 7-2
Renneinsatz 2
Rally Raid (Countryman)



Serienmodell
Peugeot
208



K 8-1
Renneinsatz 1
Rallye/Rallycross



Serienmodell
Renault
Clio



K 9-1
Renneinsatz 1
Markenpokal



K 9-2
Renneinsatz 2
Rallye/Rallycross

ANZEIGE



Loving challenges.
MANN-FILTER Motorsport



K) Kleinwagen



Serienmodell
SEAT
Ibiza



K 10-1
Renneinsatz 1
Rallycross



Serienmodell
Skoda
Fabia



K 11-1
Renneinsatz 1
Rallye



Serienmodell
Toyota
Yaris



K 12-1
Renneinsatz 1
Rallye



Serienmodell
Volkswagen
Polo



K 13-1
Renneinsatz 1
Rallycross

L) Kompaktklasse



Serienmodell
Alfa Romeo
Giulietta



L 1-1
Renneinsatz 1
Touringwagen



Serienmodell
Audi
A3/S3/RS3



L 2-1
Renneinsatz 1
Touringwagen



L 2-2
Renneinsatz 2
Langstr. Nürburgring



Serienmodell
BMW
1er/2er



L 3-1
Renneinsatz 1
Touringwagen



L 3-2
Renneinsatz 2
Langstr./Markenpokal



Serienmodell
Citroën
C-Elysée



L 4-1
Renneinsatz 1
Touringwagen

L) Kompaktklasse



Serienmodell
Ford
Focus



L 5-1
Renneinsatz 1
Touringwagen



L 5-2
Renneinsatz 2
Rallycross



Serienmodell
Honda
Civic



L 6-1
Renneinsatz 1
Rundstrecke



L 6-2
Renneinsatz 2
Rallycross



Serienmodell
Hyundai
i30



L 7-1
Renneinsatz 1
Touringwagen



L 7-2
Renneinsatz 2
Langstr. Nürburgring



Serienmodell
Kia
Cee'd



L 8-1
Renneinsatz 1
Touringwagen



Serienmodell
Lada
Vesta



L 9-1
Renneinsatz 1
Touringwagen



Serienmodell
Mercedes-Benz
A-Klasse



L 10-1
Renneinsatz 1
Touringwagen



Serienmodell
Mitsubishi
Lancer



L 11-1
Renneinsatz 1
Rallye



Serienmodell
Opel
Astra



L 12-1
Renneinsatz 1
Touringwagen



L 12-2
Renneinsatz 2
Langstr. Nürburgring



Serienmodell
Peugeot
308/3008



L 13-1
Renneinsatz 1
Rundstrecke (308)



L 13-2
Renneinsatz 2
Rallye Raid (3008)

ANZEIGE



gewindefahrwerke



RENNSPORTECHNOLOGIE FÜR DEN TÄGLICHEN STRASSENEINSATZ



L) Kompaktklasse



Serienmodell
SEAT
Leon



L 14-1
Renneinsatz 1
Tourenwagen



L 14-2
Renneinsatz 2
Langstr. Nürburgring



Serienmodell
Subaru
WRX STI



L 15-1
Renneinsatz 1
Rundstrecke



L 15-2
Renneinsatz 2
Rallye



Serienmodell
Volkswagen
Beetle



L 16-1
Renneinsatz 1
Rallycross



Serienmodell
Volkswagen
Golf



L 17-1
Renneinsatz 1
Tourenwagen



L 17-2
Renneinsatz 2
Langstr. Nürburgring

M) Mittelklasse



Serienmodell
Audi
A5/S5/RS 5



M 1-1
Renneinsatz 1
Tourenwagen



Serienmodell
BMW
3er (M3)/4er (M4)



M 2-1
Renneinsatz 1
Tourenwagen



M 2-2
Renneinsatz 2
Sportwagen/Langstr.



Serienmodell
Ford
Mondeo/Fusion



M 3-1
Renneinsatz 1
Tourenwagen



Serienmodell
Mercedes-Benz
C-Klasse/C-Kl. Coupé



M 4-1
Renneinsatz 1
Tourenwagen

M) Mittelklasse



Serienmodell
Subaru
Levorg



M 5-1
Renneinsatz 1
Tourenwagen



Serienmodell
Volvo
S60



M 6-1
Renneinsatz 1
Sportwagen



M 6-2
Renneinsatz 2
Tourenwagen

N) Sportwagen/Luxusklasse



Serienmodell
Fiat/Abarth
124



N 1-1
Renneinsatz 1
Rallye



Serienmodell
Aston Martin
Vantage



N 2-1
Renneinsatz 1
Sportwagen



N 2-2
Renneinsatz 2
Langstr. Nürburgring



Serienmodell
Audi
R8



N 3-1
Renneinsatz 1
Sportwagen/Langstr.



N 3-2
Renneinsatz 2
Markenpokal



Serienmodell
Audi
TT/TT Coupé



N 4-1
Renneinsatz 1
Markenpokal



Serienmodell
Bentley
Continental GT



N 5-1
Renneinsatz 1
Sportwagen



N 5-2
Renneinsatz 2
Langstr. Nürburgring



Serienmodell
BMW
6er (M6)



N 6-1
Renneinsatz 1
Sportwagen



N 6-2
Renneinsatz 2
Langstr. Nürburgring

ANZEIGE



clubsport 2-way

TRACK PERFORMANCE MIT SPORTREIFEN-SETUP



N) Sportwagen/Luxusklasse



Serienmodell

Chevrolet
Corvette



Serienmodell

Ferrari
488 GTB



Serienmodell

Ford
GT



Serienmodell

Ford
Mustang



Serienmodell

Honda/Acura
NSX



Serienmodell

KTM
X-Bow



Serienmodell

Lamborghini
Huracán



Serienmodell

Lexus
RC/RC F



Serienmodell

Maserati
Gran Turismo



N7-1

Renneinsatz 1
Sportwagen



N8-1

Renneinsatz 1
Sportwagen/Langstr.



N8-2

Renneinsatz 2
Markenpokal



N9-1

Renneinsatz 1
Sportwagen



N10-1

Renneinsatz 1
Sportwagen



N10-2

Renneinsatz 2
Tourenwagen



N11-1

Renneinsatz 1
Sportwagen



N12-1

Renneinsatz 1
Sportwagen/Langstr.



N12-2

Renneinsatz 2
Markenpokal



N13-1

Renneinsatz 1
Sportwagen/Langstr.



N13-2

Renneinsatz 2
Markenpokal



N14-1

Renneinsatz 1
Sportwagen



N15-1

Renneinsatz 1
Sportwagen

N) Sportwagen/Luxusklasse



Serienmodell

McLaren
570S



Serienmodell

McLaren
650S



Serienmodell

Mercedes-AMG
GT/GT S/GT R



Serienmodell

Nissan
GT-R



Serienmodell

Porsche
718 Cayman



Serienmodell

Porsche
911



Serienmodell

Toyota
GT86



N16-1

Renneinsatz 1
Sportwagen



N17-1

Renneinsatz 1
Sportwagen



N18-1

Renneinsatz 1
Sportwagen



N18-2

Renneinsatz 2
Langstr. Nürburgring



N19-1

Renneinsatz 1
Sportwagen



N19-2

Renneinsatz 2
Langstr. Nürburgring



N20-1

Renneinsatz 1
Sportwagen



N20-2

Renneinsatz 2
Langstr./Markenpokal



N21-1

Renneinsatz 1
Rundstrecke



N21-2

Renneinsatz 2
Rallye



N22-1

Renneinsatz 1
Rundstrecke



N22-2

Renneinsatz 2
Rallye



ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2017“ wird präsentiert von:

**MANN
FILTER**

Wählen Sie die Fahrer 2017!



Auf diesen beiden Seiten stehen 135 Automobil-Rennfahrer für Sie zur Wahl. Die MSA-Redaktion hat für Sie eine alphabetisch sortierte Vorauswahl getroffen. Sollte Ihr Favorit fehlen, können Sie ihn/ sie als «Fahrer nach Wahl» wählen. Die Kategorien:

O Formel 1
P Formelsport
Q Formel E
R Sportwagen
S Tourenwagen

T Langstrecke Nürburgring
U Rallye
V Markenpokale
W Nachwuchsfahrer

O) Formel 1

O01 Fernando Alonso E/McLaren	O02 Valtteri Bottas FIN/Mercedes	O03 Lewis Hamilton GB/Mercedes	O04 Nico Hülkenberg D/Renault	O05 Felipe Massa BR/Williams	O06 Esteban Ocon F/Force India	O07 Sergio Pérez MEX/Force India	O08 Kimi Räikkönen FIN/Ferrari
O09 Daniel Ricciardo AUS/Red Bull	O10 Carlos Sainz Jr. E/Renault	O11 Lance Stroll CDN/Williams	O12 Stoffel Vandoorne B/McLaren	O13 Max Verstappen NL/Red Bull	O14 Sebastian Vettel D/Ferrari	O15 Pascal Wehrlein D/Sauber	O16 Fahrer nach Wahl

P) Formelsport

P01 Louis Delétraz CH/Formel 2	P02 Joel Eriksson S/Formel 3	P03 Pietro Fittipaldi BR/Formel V8 3.5	P04 Pierre Gasly F/Super Formula	P05 Luca Ghiotto I/Formel 2	P06 Maximilian Günther D/Formel 3	P07 Ferdinand Habsburg A/Formel 3	P08 Hiroaki Ishiura J/Super Formula
P09 Nicholas Latifi CDN/Formel 2	P10 Charles Leclerc MC/Formel 2	P11 André Lotterer D/Super Formula	P12 Artem Markelov RUS/Formel 2	P13 Lando Norris GB/Formel 3	P14 Oliver Rowland GB/Formel V8 3.5	P15 George Russell GB/GP3	P16 Fahrer nach Wahl

Q) Formel E

Q01 Daniel Abt D/Audi Schaeffler	Q02 Sam Bird GB/DS Virgin	Q03 Sébastien Buemi CH/Renault	Q04 Lucas di Grassi BR/Audi Schaeffler	Q05 Maro Engel D/Venturi	Q06 Mitch Evans NZ/Jaguar	Q07 Robin Frijns NL/Andretti	Q08 Nick Heidfeld D/Mahindra
Q09 José María López RA/DS Virgin	Q10 Nelson Piquet Jr. BR/NextEV	Q11 Nicolas Prost F/Renault	Q12 Felix Rosenqvist S/Mahindra	Q13 Stéphane Sarrazin F/Techeetah	Q14 Oliver Turvey GB/NextEV	Q15 Jean-Éric Vergne F/Techeetah	Q16 Fahrer nach Wahl

R) Sportwagen

R01 Earl Bamber NZ/WEC & LM	R02 Timo Bernhard D/WEC & LM	R03 Mirko Bortolotti I/GT3-Sport	R04 Maximilian Buhk D/GT3-Sport	R05 James Calado GB/WEC & LM	R06 Christian Engelhart D/GT3-Sport	R07 Jules Gounon F/GT3-Sport	R08 Christopher Haase D/GT3-Sport
R09 Brendon Hartley NZ/WEC & LM	R10 Thomas Laurent F/WEC & LM	R11 Jan Magnussen DK/IMSA & LM	R12 Aless. Pier Guidi I/WEC & LM	R13 Jordan Taylor USA/IMSA & LM	R14 Ricky Taylor USA/IMSA & LM	R15 Markus Winkelhock D/GT3-Sport	R16 Fahrer nach Wahl

NZEIGE

Loving challenges.
MANN-FILTER Motorsport



S) Tourenwagen

S01 Lucas Auer A/DTM	S02 Thed Björk S/WTCC	S03 Robert Dahlgren S/STCC	S04 Josh Files GB/TCR	S05 Petr Fulín CZ/ETCC	S06 Mike Halder D/TCR	S07 Norbert Michelisz H/WTCC	S08 René Rast D/DTM
S09 Chistjoh.Schreiber CH/ETCC	S10 Ashley Sutton GB/BTCC	S11 Attila Tassi H/TCR	S12 Martin Truex Jr. USA/NASCAR	S13 Jean-Karl Vernay F/TCR	S14 Jamie Whincup AUS/Supercars	S15 Marco Wittmann D/DTM	S16 Fahrer nach Wahl

T) Langstrecke Nürburgring

T01 Connor de Phillippi USA/24h & VLN	T02 Romain Dumas F/24h & VLN	T03 Kévin Estre F/VLN	T04 Ludger Henrich D/RCN	T05 Moritz Kranz D/24h & VLN	T06 Jochen Krumbach D/24h & VLN	T07 Fred Makowiecki F/24h & VLN	T08 Christian Menzel D/24h & VLN
T09 Christopher Mies D/24h & VLN	T10 Jörg Müller D/24h & VLN	T11 Sabine Schmitz D/24h & VLN	T12 Michael Schrey D/24h & VLN	T13 Volker Strycek D/24h & VLN	T14 Kelvin van d. Linde ZA/24h	T15 Jeff Westphal USA/24h & VLN	T16 Fahrer nach Wahl

U) Rallye

U01 R. Baumschlager A/ORM	U02 Dominik Dinkel D/DRM	U03 Mattias Ekström S/Rallycross-WM	U04 Elfn Evans GB/Rallye-WM	U05 Fabian Kreim D/DRM	U06 J. Kristoffersson S/Rallycross-WM	U07 Esapekka Lappi FIN/Rallye-WM	U08 René Mandel D/DRM
U09 Andreas Mikkelsen N/Rallye-WM	U10 Thierry Neuville B/Rallye-WM	U11 Sébastien Ogier F/Rallye-WM	U12 S. Peterhansel F/Rally Raid	U13 Timo Scheider D/Rallycross-WM	U14 Ott Tänak EST/Rallye-WM	U15 Pontus Tidemand S/WRC2	U16 Fahrer nach Wahl

V) Markenpokale

V01 M. Ammermüller D/Porsche Cups	V02 Mikel Azcona E/Audi TT Cup	V03 Jonathan Cecotto YV/Tr. Lamborghini	V04 Philip Ellis GB/Audi TT Cup	V05 Steffen Faas D/KTM X-Bow B.	V06 Björn Grossmann D/Ferrari Challenge	V07 Fabio Leimer CH/Ferrari Chall.	V08 Niklas Mackschin D/Renault Clio Cup
V09 Dennis Olsen N/Porsche Cups	V10 Tomas Pekar CZ/Renault Clio Cup	V11 Martin Ragginger A/Carrera Cup Asia	V12 Carrie Schreiner D/Tr. Lamborghini	V13 Chris van der Drift NZ/Carrera Cup Asia	V14 Nick Yelloly GB/Carrera Cup D	V15 Christ. Zöchling A/Carrera Cup D	V16 Fahrer nach Wahl

W) Nachwuchs

W01 Marcus Armstrong NZ/Formel 4	W02 David Beckmann D/Formel 3	W03 Matt Campbell AUS/Por. Supercup	W04 Felipe Drugovich BR/Formel 4	W05 Luca Engstler D/TCR	W06 Sacha Fenestraz F/Formel Renault	W07 Sophia Flörsch D/Formel 4	W08 Thomas Jäger A/VLN & TCR
W09 Alexander Mies D/VLN	W10 Thomas Preining A/Carrera Cup D	W11 Mick Schumacher D/Formel 3	W12 Roman Schwedt D/DRM	W13 Julius Tannert D/WRC	W14 Larry ten Voorde D/Carrera Cup D	W15 Jüri Vips EST/Formel 4	W16 Fahrer nach Wahl

ANZEIGE



competition 2a

RENNSPORT-FAHRWERKE FÜR DEN BREITENSPORT



VOLLGAS-

2x 1 VLN-Rennwochenende für zwei mit KTM

1. Preis



DIE «GRÜNE HÖLLE» HAUTNAH ERLEBEN

können Sie mit dem Hauptpreis der diesjährigen Leserwahl. Der österreichische Sportwagenbauer KTM lädt zwei Gewinner und je eine Begleitperson zu einem VLN-Rennwochenende ein. Seit 2017 tritt die GT4-Version des KTM X-Bow in einer eigenen Klasse in der VLN an und sorgt für packende Renn-Action. Die Gewinner dürfen sich als Highlight auf eine Renn-taxifahrt über die mehr als 24 Kilometer lange VLN-Variante des Nürburgrings freuen. Ebenfalls inbegriffen sind Übernahme der Spritkosten, zwei Übernachtungen inkl. Frühstück im Lindner Hotel (wahlweise Do-Sa oder Fr-So), Zugang zur «KTM X-BOW CUP powered by MICHELIN»-Lounge, Eintritt zum Rennen und ein gemeinsames Abendessen in der «Pistenklause» mit einem Fahrerduo aus dem Cup.

Gesamtwert: ca. 4000,- Euro
www.ktm.com

1x 1 DTM-VIP-Wochenende für zwei mit Hankook



4. Preis

ALS EXKLUSIVER REIFENLIEFERANT unterstützt Hankook die DTM seit 2011 mit Hochleistungs-Rennreifen. Auf den anspruchsvollen Strecken der internationalen Rennserie sind Hankooks Reifen zuverlässige Partner für Fahrer und Fahrzeuge. Mit Hankook können der Gewinner des Hauptpreises und eine Begleitperson die DTM live an der Rennstrecke erleben. Vor Ort haben Sie mit Ihren VIP-Tickets exklusiven Zugang zur Hankook Hospitality. Verpflegung und Übernachtung sind ebenfalls inbegriffen. Die Anreise erfolgt auf eigene Kosten.

Wert: ca. 1250,- Euro
www.hankooktire.com

1x 1 ADAC-GT-Masters-VIP-Wochenende für zwei mit MANN-FILTER

ERLEBEN SIE EINE WELT voller Emotionen, Begeisterung und Leidenschaft als VIP-Gäste in der MANN-FILTER Lounge im Rahmen der ADAC GT Masters. Inklusive sind VIP-Wochenend-Tickets, Komplettverpflegung, Boxenbesichtigungen und Fahrerlagerführungen. Sie erhalten zusätzlich exklusive Einblicke hinter die Kulissen, „Meet the Drivers“ und einen Besuch der Startaufstellung.

Wert: ca. 1000,- Euro
www.mann-filter-motorsport.com



5. Preis

PREISE!

1 x 1 KW Gewindefahrwerk



2. Preis

SPITZENTECHNOLOGIE aus dem Motorsport – auch für Ihr Auto auf der Straße. Das KW Gewindefahrwerk Variante 3 «inox-line» bietet unbegrenzte Individualität für Performance und Komfort. Die Dämpfer sind in Zug- und Druckstufe in 16 bzw. 12 Klicks unabhängig voneinander einstellbar. Auch eine individuelle, stufenlose Tieferlegung ist möglich. Die Verwendung von beispielsweise Edelstahl-Federbeinen «inox-line» und hochwertigen Dämpfungskomponenten sorgen für eine lange Lebensdauer. **Wert: ca. 2000,- Euro**
www.kwsuspensions.de

3. Preis



1 x 1 Satz AEZ- Steam-Räder

GENEHMIGUNGSFREI UND MADE IN GERMANY ist das «Steam» genannte, neueste Multitalent aus dem Hause AEZ. Das klassische Design mit 15 kantigen Speichen ist auf moderne Autos abgestimmt. In der eleganten Trendfarbe Gunmetal frontpoliert hebt sich das Vielspeichenrad vom Einheitsbrei der Massenalufelgen ab. Der Gewinner des 3. Preises darf sich über diesen Blickfang freuen. **Gegenwert: bis zu 1500,- Euro**
www.aez-wheels.com

1 x 1 Satz Hankook- Reifen



6. Preis

SIE HABEN DIE CHANCE, einen Satz Hankook-Reifen für Ihr Fahrzeug (Nachweis erforderlich) zu gewinnen. Als Partner vieler Premium-Automarken wie Audi, BMW, Mercedes-Benz, MINI, Porsche und VW steht Hankook für höchste Qualität und Spitzenleistung. Der exklusive Reifenlieferant der DTM bietet für nahezu jedes Auto den perfekten Reifen. Mit innovativen Features sorgt Hankook für hohen Fahrkomfort und sicheres Fahrerlebnis. Für die Vollgas-Freunde bietet Hankook ein umfangreiches Sortiment an UHP-Reifen. **Wert: ca. 800,- Euro**
www.hankooktire.com

1 x 1 Satz MANN-FILTER für Ihr Auto + exklusives Spark-Modellauto

GUT GEFILTERT wird alles Wichtige an Ihrem Auto mit einem Filtersatz von MANN-FILTER. Der Gewinner des 7. Preises darf sich über einen auf sein Fahrzeug zugeschnittenen Komplettsatz bestehend aus Ölfilter, Luftfilter, Kraftstofffilter und Innenraumfilter freuen. Für optische Anreize in den eigenen vier Wänden legen die Spezialisten noch ein exklusives Spark-Modellauto im Maßstab 1:43 des 2017 vom Team MANN-FILTER HTP Motorsport eingesetzten Mercedes-AMG GT3 drauf. **Wert: ca. 300,- Euro**
www.mann-filter.de



7. Preis

SO WÄHLEN UND GEWINNEN SIE

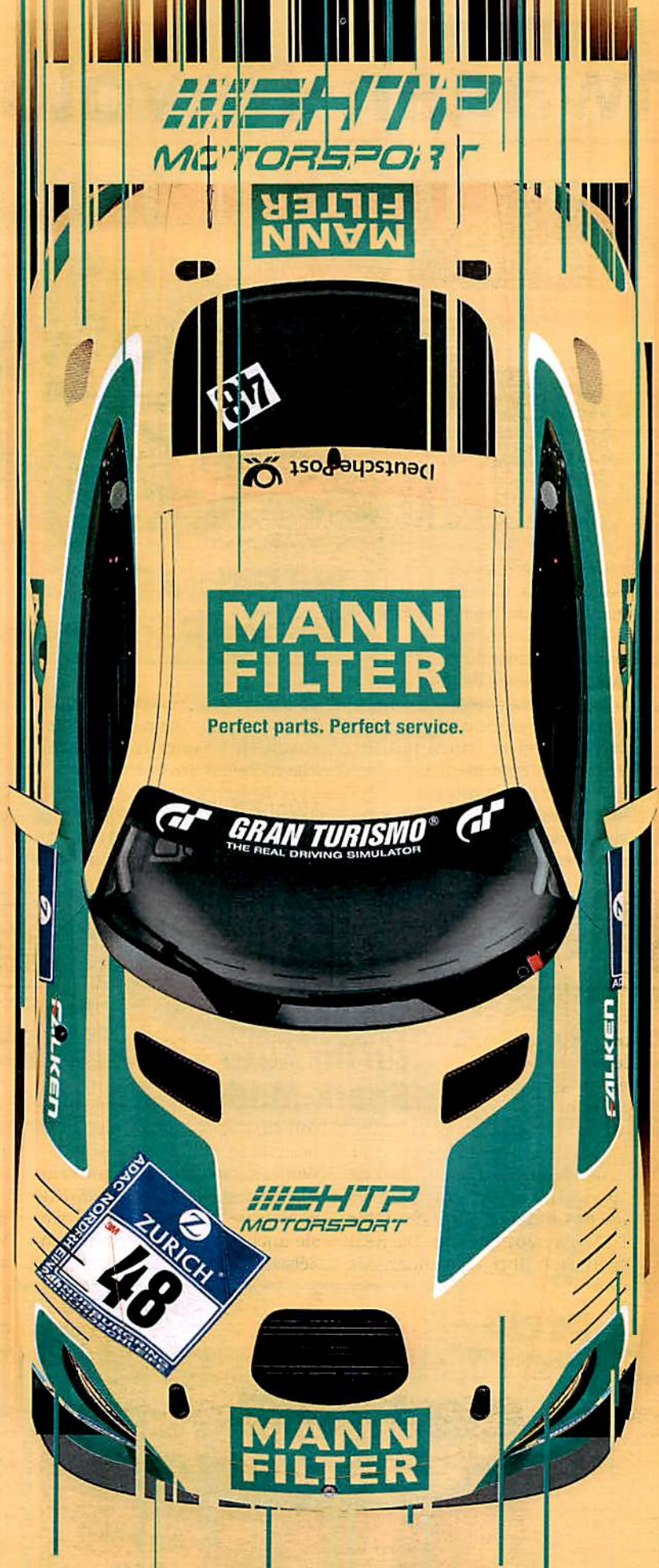
Auf den vorangegangenen Seiten haben wir Ihnen 48 Marken, 62 Modelle und 135 Fahrer aus dem Automobilrennsport vorgestellt. Sie sind in acht, fünf bzw. neun Einzelkategorien eingeteilt. Pro Einzelkategorie haben Sie eine(!) Stimme, können also 22-mal wählen. «Racer des Jahres 2017» werden die Wahlkandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten. Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Teilnahmeberechtigt sind Einzelpersonen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Motor Presse Stuttgart GmbH und Co. KG sowie deren Angehörige. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen.

WAHLSCHHEIN AUSFÜLLEN

Dieser MSA-Ausgabe 52/2017 ist eine Wahlkarte beigelegt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer Favoriten. Wenn Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, können Sie in jeder der neun Kategorien auch Ihren persönlichen Favoriten mit Vor- und Nachnamen eintragen.

PREISE GEWINNEN

Die Gewinnspiel-Preise werden unter allen rechtzeitig eingesandten Teilnahmekarten der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl «Racer des Jahres 2017» verlost. Einsendeschluss ist der 10. Januar 2018 (Datum des Poststempels). Sie können auch online unter www.leserumfragen.de/msa mitspielen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Eine Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Grundsätzlich ausgeschlossen von der Teilnahme sind Zusendungen, die Auftragsunternehmen für ihre Kunden vornehmen.



HTP
MOTORSPORT

**MANN
FILTER**

**MANN
FILTER**

Perfect parts. Perfect service.

GT GRAN TURISMO
THE REAL DRIVING SIMULATOR

FALKEN

FALKEN

ADAC NORDRHEIN-ESTFALE
ZÜRICH
48

HTP
MOTORSPORT

**MANN
FILTER**



mann-filter-motorsport.com

Tourenwagen-Revolution

Wie erwartet wurde die neue WTCR-Serie vergangene Woche auf der FIA-Weltratssitzung durchgewunken. Damit wurde die Tourenwagen-Welt in nur drei Jahren revolutioniert.

Von: **Michael Bräutigam**

Der TCR-Triumphzug, der seit drei Jahren unaufhaltsam um den Globus geht, hat seinen vorläufigen Höhepunkt gefunden. Mit dem FIA-Segen für die neu geschaffene WTCR (siehe letzte MSA) ist nichts Geringeres geschehen als die Revolution des breiten Tourenwagensports. Ähnlich wie bei den Supertourenwagen der 90er-Jahre hat die TCR den Nerv der Zeit getroffen. Und jetzt auch den der bisherigen WTCC-Macher.

Und wie sieht es in Schweden aus? Erste Andeutungen gab es ja bereits, dass die WTCC-Champions von Volvo auch in der neuen Serie an den Start gehen. In



Nun Geschichte: Die TCI-Boliden sterben zusammen mit der WTCC

einem Statement lässt Polestar-Rennchef Alexander Mordzevski Schedvin verlauten: „Die TCR-Regularien sind großartig und der Wechsel zu ihnen mit der WTCR ist eine gute Entscheidung. Das öffnet uns für die Zukunft viele Türen, heißt aber auch, dass wir gut planen müssen, wie wir strategisch vorge-

hen. Deshalb kann ich noch nichts Genaueres sagen, außer dass wir uns freuen, mit dem Team auf die Strecke zurückzukehren.“ Klingt nach einem klaren Bekenntnis zur (W)TCR.

Münnich will dabei sein

Den Vorzug für die 26 permanenten Startplätze erhalten die bis-

lang in WTCC und TCR International Series aktiven Teams. Die Münnich-Mannschaft, das einzige WTCR-Team aus Deutschland, plant ebenfalls einen Start mit zwei bis drei Autos. Rob Huff soll dabei nach Möglichkeit an Bord bleiben. René Münnichs Rundstrecken-Comeback wäre darüber hinaus denkbar. Das komplette Paket soll möglichst noch vor Weihnachten fertig geschnürt sein. Bis dahin soll auch feststehen, mit welchem Fahrzeugmodell gefahren wird.

Die Verkündung der WTCR und die vorhergehende Bekanntgabe einer TCR-Europaserie besiegelt auch wie bereits angedeutet, und nun auch durch die FIA bestätigt, das Ende der ETCC. Einen Kalender für die WTCR soll es in Kürze geben. Auch hier soll bis Weihnachten alles stehen. Auch ein Nürburgring-Auftritt steht weiterhin zur Debatte. Zwar gibt es kritische Stimmen vor allem aus Reihen der Teams, Eurosport Events als Promoter würde aber trotzdem gerne diesen Highlight-Event behalten. ■

DTM

Neuer TV-Deal mit SAT.1 und neuer Kalender

Die DTM hat einen neuen TV-Partner. Nach 18 Jahren ARD und ZDF übernimmt 2018 der Sender SAT.1 das Übertragungs-Ruder.

Von: **Michael Bräutigam**

Es ist eine gute Nachricht: Die DTM wird auch weiterhin live im Free-TV zu sehen sein. Und, ganz nach dem Wunsch der DTM-Macher, auch nicht auf einem Spartensender. Die Kröte der unumgänglichen Werbepausen eines Privatsenders werden die Fans wohl gerne schlucken, wenn sie dafür gut informiert werden.

Beim bisherigen Partner ARD, der seit Neustart der DTM im Jahr 2000 an Bord war (bis 2004 im Wechsel mit dem ZDF), kam der Zuschauer auch mal zu kurz. Da wurde während des Rennens zu anderen Sportevents geschal-

tet oder die Übertragung ganz abgebrochen, wenn es wie zuletzt am Norisring dieses Jahr zu einer Rennunterbrechung kam. Dazu hat ein Privatsender ganz andere crossmediale Möglichkeiten der Vermarktung. Der neue Vertrag läuft zunächst über zwei Jahre, auch aufgrund der noch unklaren Situation der DTM über 2019 hinaus. Die ARD hatte sich übrigens, anders als

die Mitbewerber RTL, Sport 1 und Servus TV, gar nicht erst an der Ausschreibung beteiligt.

Frontfrau der 105-minütigen „ran“-Übertragungen (bisher 90) soll Andrea Kaiser werden. Die berichtete für den Schwester-sender Kabel eins u. a. schon vom ADAC GT Masters sowie für SAT.1 vom Race of Champions – wo sie auch ihren Lebensgefährten Sébastien Ogier kennenlernte.

Noch nicht offiziell verkündet, aber kurz vor der Bekanntgabe steht auch der Rennkalender. Der untenstehende Entwurf der ITR wurde vergangene Woche von der FIA durchgewunken. Noch gibt es minimale Fragezeichen hinter Rückkehrer Brands Hatch (nach 4 Jahren Pause) und Neuling Misano. Hier gilt es, letzte Vertragsdetails zu klären, was aber zeitnah erfolgen soll. ■

DTM-KALENDER 2018

- 06./07.05. Hockenheim (D)
- 19./20.05. Lausitzring (D)
- 02./03.06. Budapest (H)
- 23./24.06. Norisring (D)
- 14./15.07. Zandvoort (NL)
- 11./12.08. Brands Hatch (GB)*
- 25./26.08. Misano (I)*
- 08./09.09. Nürburgring (D)
- 22./23.09. Spielberg (A)
- 13./14.10. Hockenheim (D)

*vorbehaltlich Bestätigung



Kamera – und Action: Zumindest 2018/2019 läuft die DTM live auf SAT.1



Hätte, wäre, wenn ...

Nach 13 Jahren WTCC ist Schluss, 2018 kommt die WTCR. Wir schauen zurück aufs vorerst letzte Tourenwagen-WM-Jahr. Dieses lieferte Spannung, viele Konjunktive und den ersten Rundstrecken-Weltmeister aus Schweden.

Von: **Michael Bräutigam**

Bevor jetzt Einwände kommen: Mattias Ekström und Johan Kristoffersson waren mit ihren Titeln in der Rallycross-WM zwar im Wortsinn der „Rundstrecke“ früher dran als Landsmann Thed Björk, gemeint ist hier aber die Rundstrecke im klassischen Sinn, also Formelsport, Sportwagen und Tourenwagen. Und da sicherte sich der Volvo-Pilot eben als erster Schwede einen offiziellen FIA-Weltmeistertitel. Der war vor dem Finale in Katar übrigens so heiß umkämpft wie selten zuvor.

Noch sechs Fahrer reisten mit mathematischen Titelchancen an den Persischen Golf. Geradezu paradiesische Zustände, nach-

dem sich von 2014 bis 2016 José María López jeweils schon vor dem letzten Event des Jahres zum Weltmeister gekrönt hatte.

Eines der spannendsten WTCC-Jahre brachte in 20 Rennläufen – und der damit kürzesten Saison seit 2006 – nicht weniger als zehn verschiedene Rennsieger hervor. Nur zwei davon holten dabei jedoch ihren ersten Sieg. Direkt im ersten Saisonlauf schaffte Esteban Guerrieri, damals noch im privaten Campos-Chevy, die Sensation und gewann sein erst drittes WTCC-Rennen. Es sollten ein weiterer Chevy-Sieg und einer für Honda folgen, wo er ab Motegi für den verletzten Tiago Monteiro einsprang. Monteiro hätte übrigens, wäre er seiner Durchschnitts-Punkteausbeute nach der Sommerpause treu geblieben, die WM mit knapp 40 Punkten Vorsprung gewonnen. Doch dann kam bekanntlich der

6 Fahrer

Testunfall (siehe Text rechts). Der andere Sieg-Neuling hieß Yann Ehrlacher, er holte im Eröffnungsrennen in Termas auch den einzigen Lada-Saisonsieg.

Guerrieri hatte als einer der sechs Piloten noch WM-Chancen, doch realistisch kämpften nur Norbert Michelisz (Honda) und Björk noch um die Fahrerkrone. Am Ende lagen 28,5 Punkte zwischen dem Champion und dem Geschlagenen. Da schmerzte die Honda-Disqualifikation von China. Hätte Michelisz seine 27,5 Punkte von dort behalten dürfen, läge gleichzeitig Björk zwei Punkte schlechter, Michelisz wäre also mit einem Punkt Vorsprung Weltmeister geworden.

Michelisz war schneller

Abschwächend sei gesagt, dass Björk seinen Teamkollegen Nick Catsburg in der letzten Runde in Katar vorbeiziehen ließ. Den WM-Titel in der Herstellerwertung verlor man durch die DQ aber auf jeden Fall an Volvo.

Dass Honda das bessere Auto hatte, zeigt sich, wenn man die Punkteausbeute von Björk und Michelisz auseinandernimmt. Im Qualifying und im Hauptrennen – also da, wo es auf den realen

Speed ankommt – schlägt der Ungar den Schweden mit 26 zu 18 (Quali) bzw. 189 zu 155,5 Punkten (Hauptrennen) deutlich. Dafür holte Björk mit 110 zu 40 Punkten viel mehr aus dem Reversed Grid der Eröffnungsrennen. In Summe stehen Michelisz' fünf Nuller, zwei davon durch den besagten China-Totalausfall, nur zwei bei Björk gegenüber.

Die für die Disqualifikation verantwortlichen Honda-Injektoren brachten übrigens keinen Performance-Vorteil. Man hatte an deren Innereien etwas geändert, was man jedoch nicht aufs (Homologations-)Papier brachte, weil es nach Honda-Interpretation nicht nötig gewesen war. Das technische Reglement lässt diese Interpretation auch zu. Dennoch entschieden die Kommissare, dass man den Homologationsprozess nicht korrekt durchgeführt habe – und damit auf die DQ.

10 Sieger



Die Champions: Weltmeister Björk (l.) und Privatfahrer-Triumphator Chilton



Mr. Macau: WTCC-Rekordstarter Huff holte einen der sieben Citroën-Siege

27,5 Punkte

Weder Honda noch Volvo fuhren die meisten Siege ein. Die Polestar-Mannschaft konnte gerade einmal vier der 20 Rennen gewinnen (2-mal Björk, 1-mal Catsburg, 1-mal Girolami), bei Honda waren es sechs (3-mal Michelisz, 2-mal Monteiro, 1-mal Guerrieri). Am Ende aber wurde wie immer seit 2014 Citroën die siegreichste Marke. Tom Chilton, Mehdi Bennani (je 3) und Rob Huff (1) sammelten in ihren privat eingesetzten C-Elysées insgesamt sieben Laufsiege. Zwei Chevy- und ein Lada-Sieg gingen wie erwähnt auf das Konto von Guerrieri bzw. Ehrbacher.

Bei den Pole-Positions (fürs Hauptrennen) sicherte sich Michelisz den Bestwert (3), zwei Poles holte Rob Huff. Thed Björk, Esteban Guerrieri, Nick Catsburg, Tiago Monteiro und Néstor Girolami holten je einmal den besten Startplatz im Qualifying. Interessant: Tom Chilton, der neben

dem Titel in der Privatfahrerwertung auch den dritten WM-Rang insgesamt einfuhr, schaffte 2017 nie den Sprung in die erste Startreihe des Hauptrennens.

Die WTCC-Ära endet

Zum Ende der WTCC in ihrer bekannten Form noch ein paar Abschluss-Statistiken. Insgesamt wurden in 13 Saisons 293 Rennen abgehalten. Die ungerade Zahl

293 Rennen

kommt zustande, weil das zweite Moskau-Rennen 2014 wegen Starkregens nicht stattfand. Als Rekordstarter (290) geht Rob Huff in die Annalen ein. Die meisten Fahrertitel, nämlich deren vier, holte Yvan Muller. Er holte bei 252 Starts auch die meisten Siege (48), Poles (29) und schnellsten Rennrunden (38). Die beste Siegausbeute hat José María López. Er gewann 29 von 71 Rennen. Quote: 40,8 Prozent. ■

Der große Pechvogel

Tiago Monteiro (Honda) fuhr 2017 die Saison seines Lebens. Ein Testunfall ließ ihn im Titelrennen zum großen Pechvogel werden. Dass er aber wieder fit wird, ist großes Glück.

Von: Michael Bräutigam

Wie schlimm es um den portugiesischen Publikumsliebbling stand, war lange nicht klar. Nach seinem Testunfall in Barcelona im September war zunächst immer die Rede davon, ihn für die Rennen in China Mitte Oktober wieder fit zu bekommen. Kennt man jetzt aber die Umstände des Unfalls und auch den aktuellen Zustand Monteiros, wirkt das rückblickend sehr blauäugig.

Bei seiner Rückkehr an die Rennstrecke beim WTCC-Finale in Katar stellte er sich den Fragen der Presse und schilderte seinen schweren Weg seit dem Unfall. Noch immer konnte man dabei die Nachwehen des Crashes sehen. Ein überdehnter Sehnerv sorgt für ein noch immer recht ausgeprägtes Schielen. „Das Gute ist, ich kann jetzt in beide Richtungen viel mehr sehen“, war der Ex-F1-Fahrer trotz seiner Diplopie schon wieder zu Scherzen aufgelegt. Ein leichtes Lallen in der Sprache war ebenfalls noch zu vernehmen. Dabei geht es ihm jetzt schon fast wieder gut. „Die ersten anderthalb Monate hatte

ich starke Kopfschmerzen, ich wollte mir am liebsten den Kopf abschneiden“, sagt Monteiro. „Aber die psychischen Schmerzen waren noch schlimmer.“

Die genaue Unfallursache ist wegen der noch laufenden Entwicklungen weiterhin nicht genau kommuniziert, der Unfallhergang dafür jetzt umso mehr. Demnach hatte Monteiros Honda bei 255 km/h vor der ersten Kurve in Barcelona ein Bremsversagen, woraufhin er noch versuchte, das Auto zu drehen. Dabei knallte er mit der Beifahrerseite fast im 90-Grad-Winkel in die Mauer in Kurve zwei. Bei 22 g stieg der Beschleunigungssensor aus. Der Einschlag mit 178 km/h ließ sich auf Werte zwischen 40 und 50 g hochrechnen.

Comeback 2018 geplant

Dabei zog er sich zahlreiche mehr oder weniger starke Verletzungen zu. „Ich habe zum Beispiel den Schalthebel mit meinem Knie zerstört“, lacht Monteiro. Erst nach zehn Tagen auf der Intensivstation war zudem klar, dass er keine Querschnittslähmung davonträgt und wieder komplett gesund wird.

Und daran arbeitet der 41-Jährige jetzt. Vergangene Woche war er in den USA in zwei Spezialkliniken, um den Prozess zu beschleunigen. In zwei bis drei Monaten will er wieder ganz fit sein. Im Simulator und im Kart saß er schon – ohne Probleme. Dem angepeilten Comeback 2018 steht also nichts im Wege. ■



Feiern mit dem Ersatzmann: Monteiro (l.) freut sich in Katar mit Guerrieri



Gebrochene Sturzrekorde

Noch nie gab es so viele Stürzer in einer Motorrad-WM-Saison wie 2017. Die Tendenz ist steigend, die Ursachen vielfältig. Eine Analyse mit Rennfahrern aus drei Generationen erläutert die Hintergründe.

Von: **Imre Paulovits**

Marc Márquez ist in diesem Jahr mit 24 Jahren der jüngste sechsfache Weltmeister aller Zeiten geworden. Doch er hat noch einen anderen Rekord aufgestellt: Noch nie zuvor ist jemand mit 27 Stürzen in einer Saison Weltmeister geworden. „27 ein halb“, gibt er

selber zu. „Denn der Save in Valencia hätte ganz leicht auch am Boden enden können.“ Doch Márquez ist nicht der Einzige, der die Statistik nach oben treibt. In den letzten acht Jahren hat sich die Anzahl der Stürze in der Motorrad-WM fast verdoppelt. 2009 waren es 642, dieses Jahr 1126.

Für viele Beobachter ist es klar: Fahrer gehen immer volles Risiko ein. Werden Rennstrecken und Schutzbekleidungen sicherer, fürchten sie sich weniger und stürzen mehr. „In meiner aktiven Zeit waren die Rennstrecken viel gefährlicher“, erinnert sich der 15-fache Weltmeister Giacomo Agostini. „Auch die Helme und das Leder waren ganz weit weg von dem, was die Fahrer heute tragen. Deshalb durften

wir einfach nicht stürzen. Ich habe mich vor jedem Rennen zurückgezogen, weil ich eine Todesangst hatte, die ich nicht mit den anderen teilen wollte. Es gab zu dieser Zeit so viele tödliche Stürze, dass man es immer vor Augen hatte.“

Hemmschwelle gesunken

Dieter Braun, der in der gleichen Ära gefahren ist, stimmt dem zu. „Zu unserer Zeit waren am Streckenrand Leitplanken, Bäume oder Bordsteine, da war die Gefahr von schweren Verletzungen oder dem Tod viel eher gegeben, als wenn heute viel Sturzraum da ist und noch ein Stück Asphalt angesetzt ist, auf dem man noch einen großen Bogen fahren kann. Das Fahren ist einfach ungefährlicher geworden.“ Braun

kann der heutigen Entwicklung viel abgewinnen: „Wir hatten damals keine Lobby. Heute ist Franco Uncini Fahrervertreter in der FIM, er nimmt die Strecken ab, und wenn etwas für ihn nicht in Ordnung ist, wird dort halt nicht gefahren. Auch die Protektoren und in der letzten Zeit der Airbag haben viel positive Wirkung gezeigt. Aber dass heute viel mehr gestürzt wird, liegt daran, dass die Hemmschwelle viel niedriger liegt.“

Dazu ist in den letzten Jahren die Leistungsdichte in allen Klassen gestiegen. So muss für jeden Platz mehr gekämpft und für einen Spitzenplatz mehr riskiert werden. In der höchsten Klasse gab es in den letzten beiden Jahren eine solche Ausgeglichenheit, dass es 2016 neun verschie-



Marc Márquez: Noch nie ist ein Fahrer mit so vielen Stürzen in einer Saison Weltmeister geworden. Sie gehören aber zu seiner Taktik, fürs Rennen bereit zu sein



Sandro Cortese: Der Suter-Pilot fand kein Gefühl für diese Maschine, zusammen mit dem Druck sorgte das für 22 Stürze



Jorge Navarro: Der Moto2-Rookie des Gresini-Teams produzierte in der letzten Saison nicht weniger als 30 Stürze

dene Sieger gab und 2017 der Kampf um den Titel zunächst zwischen fünf Fahrern tobte und der Titel erst im letzten Rennen entschieden wurde. Und beim MotoGP-Titel geht es um so viel Prestige und Geld, dass unter den Allerbesten einige zu ganz extremen Risiken bereit sind.

Marc Márquez, der in dieser Hinsicht ein besonderer Grenzgänger ist, gibt ganz offen zu: „In diesem Jahr war ich so am Limit,

»AUF FRÜHEREN RENNSTRECKEN WAR DIE GEFAHR VON SCHWEREN VERLETZUNGEN UND TOD VIEL GRÖßER.«

Dieter Braun

um vorn zu sein, dass Stürze dazugehörten, um das Limit genau zu verstehen. Wäre ich nicht so oft im Training gestürzt, hätte ich für die Rennen das Limit nicht so genau verstanden und wäre bei dem Risiko, das wir gehen mussten, dort mehr gestürzt.“ „Hätte er das zu unserer Zeit gemacht, wäre er bei fünf von sechs Stürzen tot gewesen“, meint Giacomo Agostini dazu. „Das ist nun mal seine Art. Wenn er sich nicht verletzt, ist das in Ordnung“, winkt Dieter Braun ab. „Nur für das Risiko, was er beim letzten Rennen in Valencia eingegangen ist, hätte ich als Teamchef klare Worte gehabt.“ Ganz neu ist die Herangehensweise von Márquez aber nicht. Wayne Rainey hat es einst genauso gemacht, wenn auch nicht mit ganz so vielen Stürzen. Bei ihm ist es aber leider nicht gut gegangen.

Was aber besonders ins Auge sticht ist, dass die Stürze in den

letzten beiden Jahren in der MotoGP besonders zugenommen haben, während sie in der kleinsten Klasse gar zurückgegangen sind. Und dies sind die beiden Jahre, seit Michelin die Alleinausrüstung der MotoGP von Bridgestone übernommen hat. Zu Beginn war das noch damit leicht zu erklären, dass der französische Hersteller einen anderen Reifenaufbau verfolgt, als sein japanischer Vorgänger, und die Fahrer und die Konstrukteure sich erst an die Änderung, Michelin selbst an die Bedürfnisse der Klasse gewöhnen müssen. Bridgestone hatte einen bekannt guten Vorderreifen, Michelin hatte einen besseren Hinterreifen, damit waren die Stürze übers Vorderrad vorprogrammiert. Doch seither haben die Franzosen und auch die Chassisbauer immensen Entwicklungsaufwand betrieben. Trotzdem ist die Anzahl der Stürze über die Saison nicht zurückgegangen.

Teilweise haben Newcomer Sam Lowes mit seinen 31 Stürzen und Weltmeister Marc Márquez mit seinen 27 die Statistik in die Höhe getrieben, es steckt aber noch mehr dahinter.

Diffizile Reifen

„Bei Bridgestone war vieles einfacher“, weiß Stefan Prein als Fahrercoach im Estrella-Galicia-Marc-VDS-Team. „Es gab eine Bandbreite an Performance, aber auch dort konnte man sehen, dass wenn die Reifen nicht richtig benutzt wurden und abkühlten, Leute gestürzt sind.“ Michelin wollte zunächst Reifen bringen, die über ein weites Temperaturfenster arbeiten, möglichst universell einzusetzen sind und alle zufriedenstellen. Dann mussten die Franzosen feststellen, dass dies bei dem Leistungsgrad und der Leistungsdichte der MotoGP schlicht nicht möglich ist und musste den Erfordernissen nach umdenken. Die neue

Sam Lowes: Der MotoGP-Rookie hatte auf der Aprilia kein Gefühl für die Michelin-Reifen, 31 Stürze



Leistungsdichte der MotoGP und das Verlangen von noch mehr Herstellern und Fahrern nach Siegen haben den Kampf auf dem schmalen Grat an der Grenze des Möglichen noch einmal in eine neue Richtung getrieben.

„Wer heute in der MotoGP gewinnen will, der muss ein sehr cleveres Reifenmanagement mit seinen Technikern erstellen“, weiß Prein. „Bedingt durch die asymmetrischen Reifen ist eines der Hauptprobleme, dass wenn Rennstrecken relativ kühl sind, wie dieses Jahr Misano, der Fahrer bereits in der Outlet-Runde den Reifen auf einem gewissen Level fordern muss, sonst kühlen sie so aus, dass sie nie mehr auf die Performance kommen. Baut sich der Fahrer nach dem Herausfahren gerade erst das Gefühl auf, teils auch mit einer neuen Abstimmung, so ist dies besonders schwierig. So hatten wir dieses Jahr sehr viele Stürze gehabt, meist übers Vorderrad, weil dieser nicht die richtige Betriebstemperatur hatte.“

Bei den asymmetrischen Vorderreifen kommt noch eine weitere Schwierigkeit hinzu. „Letztes Jahr war zum Beispiel in Australien das Problem, dass der Übergang von der harten Mitte auf die weichere Seite genau der

Punkt war, wo die Leute gefallen sind“, weiß Prein. „Weil der Temperaturunterschied zwischen diesen beiden Mischungen innerhalb des Reifens vom Fahrer fast nicht zu ermessen war. Wenn sich dann noch die Streckentemperatur geändert hat, standen die Fahrer teilweise vor Rätseln. Cal Crutchlow ist dort zwei Runden vor Schluss gestürzt, und er hat nichts anderes gemacht als die Runde zuvor. Mittlerweile hat Michelin für dort aber andere Reifen gebracht.“

Neue Herausforderungen

Das Problem im Kampf um die letzten Sekundenbruchteile bleibt aber. „Jack Miller hat mir gesagt, dass es immer schwieri-

»WÄRE ICH IM TRAINING WENIGER GESTÜRZT, HÄTTE ICH FÜR DAS RENNEN DAS LIMIT NICHT SO GUT GEKANNT.«

Marc Márquez

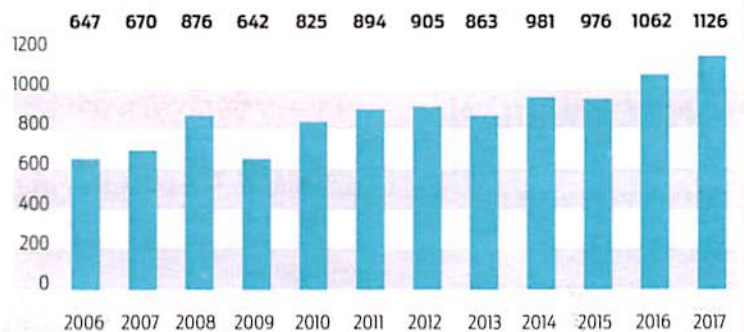
ger wird, das Vertrauen zu finden, in den ersten Runden die Reifen richtig zu fordern. Marc Márquez hat mir dies bestätigt. Dabei ist es heute so, dass MotoGP-Rennfahrer in der Sekunde, in der sie die Ampel am Boxenausgang überfahren, von null

auf hundert in der Lage sein müssen, ihre volle Leistung zu bringen. Es gibt keine Outlet-Runde mehr, wo man langsam links und rechts schaut, wie es sich anfühlt. Sehr gut machen es Lorenzo und Márquez, und die anderen Top-Piloten haben es auch immer besser raus. Die fahren raus, und bereits in Split 2 der Outlet-Runde sind sie nah am Ideal. Das ist eines der Gründe für die vielen Stürze: Weil der ganze Rest nicht an deren Gefühl und Verständnis herankommt. Ein MotoGP-Rennfahrer, der einfach nur Gas geben kann, der ist längst out. Hauptaugenmerk liegt heute darin, den Reifen und das Reifenmanagement zu verstehen.“ ■

MEISTE STÜRZE 2017

Platz	Fahrer	Klasse	Stürze
1	Sam Lowes	MotoGP	31
2	Jorge Navarro	Moto2	30
3	Marc Márquez	MotoGP	27
4	Álvaro Bautista	MotoGP	26
5	Cal Crutchlow	MotoGP	24
6	Sandro Cortese	Moto2	22
7	John McPhee	Moto3	20
8	Axel Pons	Moto2	20
9	Gabriel Rodrigo	Moto3	19
10	Aleix Espargaró	MotoGP	19

STÜRZE IN DER MOTORRAD-WM 2006–2017



Champions

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT** aktuell
frei Haus plus LEGO-Modell sichern!



**LEGO Speed Champions
Mercedes-AMG GT3**
Mit abnehmbarer Windschutzscheibe, auswechselbaren Radblenden und Rennaufklebern, abnehmbarem Frontsplitter, sowie verstell- und abnehmbarem Heckspoiler, Maße: ca. 14 x 5 x 4 cm, Zuzahlung 1,-€.



**Für Sie
zur Wahl**



**LEGO Speed Champions
Ford Mustang GT**
Mit abnehmbarer Windschutzscheibe, auswechselbaren Radblenden und Scheinwerfer-Aufklebern, Maße: ca. 14 x 5 x 4 cm, Zuzahlung 1,-€.

Ihre Abo-Vorteile:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News
- 15% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
- Exklusives Extra dazu
- 1 GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug
- Nach einem halben Jahr jederzeit kündbar

Direkt bestellen unter:

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1625247, verschenken 1625248.
25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 46,75 € (D) zzgl. 1,-€ Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.



Moto2-Weltmeister Franco Morbidelli konnte bei seinen ersten beiden MotoGP-Tests bereits überzeugen. Im MSA-Interview spricht der 23-jährige Italiener über die Gefühle auf einem MotoGP-Motorrad, was ihn in der Königsklasse erwartet und wo ihm Valentino Rossi helfen kann.

Von: Imre Paulovits

Was ist dein Resümee nach vier Testtagen mit der MotoGP-Honda?

Merkwürdigerweise hatte ich beim zweiten Test in Jerez zunächst mehr Probleme als beim ersten in Valencia, weil der Fahrer in Jerez etwas mehr Unterstützung vom Motorrad braucht. So mussten wir erst eine Abstimmung für mich finden. Die fanden wir aber bald, und in den zwei Tagen dort haben wir sehr gute Fortschritte gemacht. Wir haben nicht nur unsere Rundenzeit mit dem weichen Reifen deutlich verbessert, sondern auch unsere Pace mit dem mittelharten Reifen. Darüber bin ich sehr glücklich. Ich bin auch mit meiner letzten Rundenzeit zufrieden, die nur etwas mehr als 1,2 Sekunden langsamer war als die Bestzeit von Andrea Dovizioso.

Zunächst fehlte uns in Jerez komischerweise der Kurvenspeed in der Kurvenmitte. Den haben wir dann gefunden und damit hat sich auch gleich die Rundenzeit verbessert. Das hat



Franco Morbidelli

Geburtstag: 04.12.1994
Geburtsort: Rom (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE
 2013: STK600-EM, Kawasaki (1.), Moto2, Suter (-)
 2014: Moto2, Kalex (11.)
 2015: Moto2, Kalex (10.)
 2016: Moto2, Kalex (4.)
 2017: Moto2, Kalex (1.)
 2018: MotoGP, Honda

HOBBYS
 Dirt Track, Karting

„Ich muss noch viele kleine Schritte machen“

sich richtig hochgeschaukelt. Zunächst haben wir die Abstimmung etwas verbessert, dadurch wurde ich besser. Dann wurde ich nochmals besser, und so mussten wir das Bike weiter verbessern. Dann war wieder ich an der Reihe. Das Bike, ich, meine Crew, wir müssen alle viele kleine Schritte machen. Es gibt noch viel zu verstehen, wie die Änderungen an der Balance das Fahrgefühl verändern, wie man sich anpassen muss, und wo man noch weiter am Fahrstil arbeiten kann.

Um wie viel musst du dich noch verbessern?

Ganz einfach: 1,2 Sekunden. Ohne Marc Márquez. Wenn er auch dabei ist, müssen wir sehen, wie viele es dann sind.

Was war das Schwierigste beim Umstieg von der Moto2?

Vieles ist am MotoGP-Motorrad schwieriger, dem muss ich mich anpassen. Jedes Detail, jeder Aspekt, der Fahrstil, alles ist komplizierter, und das Limit ist weiter weg. So muss ich jedem Aspekt des Limits Schritt für Schritt näherkommen. Die Leistung ist zwar viel stärker als bei einem Moto2-Motorrad, dafür ist die Leistungsabgabe sehr fahrerfreundlich. Die Bremsen sind wirksamer, und das Bremsen an sich verlangt nach mehr Kraft vom Fahrer, da man mit viel mehr Geschwindigkeit an den Bremspunkten ankommt.

Und wie ist es mit der Elektronik?

In Valencia haben wir zuerst mit sehr wenig Eingriff durch die Elektronik angefangen, mittlerweile fahren wir die Standard-Honda-Elektronik. HRC hat uns ein gutes Grundmapping gegeben, das haben wir dann als Basis verwendet. Davon versuchen wir zu lernen, und auf dieser Basis versuchen wir, uns zu verbessern. Ich muss mich aber bei den HRC-Leuten bedanken, denn sie haben uns ein bereits wirklich sehr gutes Paket gegeben.

Hast du dich mittlerweile an die Leistung gewöhnt?

Ich denke, man gewöhnt sich nie ganz an diese Leistung, weil die Nase immer Richtung Himmel zeigt. Aber nicht nur bei mir, sondern auch bei Cal Crutchlow und jedem anderen, und sie wird ständig elektronisch geregelt. Es ist schwer, sich an diese Leistung zu gewöhnen. Aber ja, sie wird mir immer vertrauter.

»MAN GEWÖHNT SICH NIE GANZ AN DIE LEISTUNG EINES MOTOGP-BIKES, WEIL DIE NASE IMMER IN RICHTUNG HIMMEL ZEIGT.«

Franco Morbidelli

Bisher bist du mit der MotoGP-Honda nur auf engen und langsamen Strecken gefahren. Was erwartest du in Sepang?

Es war nicht schlecht, erst einmal in Valencia und Jerez gefahren zu sein, denn das sind Strecken, auf denen man eine Menge lernen kann. Sie sind auch beim Fahrstil sehr anspruchsvoll, und dort eine MotoGP-Maschine zu fahren, ist schon knifflig. Ein MotoGP-Bike in Valencia zu fahren, ist wirklich hart und anstrengend. Danach war meine linke Seite völlig verspannt. In Jerez war es dann die rechte. Es gibt dort viele Rechtskurven und harte Bremspunkte, wo die rechte Seite mehr beansprucht wird. Ich habe aber sehr viel gelernt. Jetzt kann ich es kaum erwarten, auch in Sepang zu fahren, dem Motorrad mal völlig freien Lauf zu lassen und seine volle Power zu spüren. Dann werde ich verstehen, wie es sich auf einer flüssigeren Strecke fährt.

Du wolltest nach deinem Titelgewinn noch das letzte Rennen gewinnen, bist aber schließlich an Miguel Oli-

veira und der KTM gescheitert. Ärgert dich das?

Ich kann KTM und ihren Piloten nur zu dem gratulieren, was sie in den letzten drei Rennen erreicht haben. Ich habe alles versucht, aber ich hatte in den letzten Runden einfach nicht so viel Traktion wie die KTM. Ich kann mich glücklich schätzen, dass sie all das, was sie zum Saisonschluss hatten, nicht schon am Anfang hatten, denn dann hätte ich sicher so einige Probleme mit ihnen gehabt. Miguel Oliveira war als Fahrer das ganze Jahr sehr schnell, jetzt wird er der Mann sein, an dem sich die anderen 2018 messen müssen.

Inwieweit wirst du dich in diesem Winter anders vorbereiten müssen als bisher?

Ich denke, im Vergleich zur Moto2 brauche ich etwas mehr Kraft. Ich hatte aber zunächst erwartet, dass der Unterschied größer sein würde. In Jerez habe ich mich nach zwei Tagen Testen gut gefühlt. Es ist nur eine Frage von etwas mehr Kraft, damit ich mehr pushen kann, wenn ich auf dem Motorrad bin. Aber als ich vom Motorrad abgestiegen bin, habe ich mich nicht müde gefühlt.

Du bist der erste Fahrer aus der VR46 Academy, der die MotoGP erreicht. Redest du seitdem mehr mit Valentino Rossi über die MotoGP?

Ja, wir reden viel miteinander darüber. Es wird schön sein, nächstes Jahr mit dem richtigen Motorrad zusammen mit ihm auf der Strecke zu sein. Es wird auch schön sein, aus nächster Nähe von ihm zu lernen. In Valencia ist er einige Runden vor mir hergefahren, auch Marc Márquez hat eine etwas langsamere Runde vor mir gedreht, damit ich ihm nachfahren konnte. Das war schon sehr emotional, dass sie das für mich getan haben. Man kann viel von anderen lernen, wenn man ihnen nachfährt, besonders von so hochkarätigen Fahrern wie Valentino und Marc. Aber man muss seinen eigenen Weg finden und seinen eigenen Fahrstil entwickeln.

Was sind deine Erwartungen an deine erste MotoGP-Saison?

Zunächst müssen wir uns in der Testphase so gut vorbereiten wie irgend möglich. Nach drei oder vier Rennen können wir dann sehen, wo wir stehen und wo wir hinwollen. ■



Morbidelli vor Marc Márquez: „Man kann viel von den Top-Piloten lernen“

MARC VDS

Moto2

Zukunft fast gesichert



Sandro Cortese (#11) vor Dominique Aegerter: Nächstes Jahr Teamkollegen

Es hat sich lange hinausgezögert, aber langsam nimmt die Übernahme des Kiefer-Teams Formen an. Dominique Aegerter und Sandro Cortese sind erleichtert.

Von: Imre Paulovits

Dass das erfolgreiche Kiefer-Racing-Team, das mit Stefan Bradl und Danny Kent zwei WM-Titel sein Eigen nennen kann, verkauft werden soll, wurde schon vor dem plötzlichen Tod von Teamchef Stefan Kiefer während des Malaysia-Grand-Prix besiegelt. Seither sind aber mehrere Termine verstrichen. Jochen Kiefer und seine Crew, Dominique Aegerter und Sandro Cortese haben schwere Tage und Wochen hinter sich.

Letzten Mittwoch wurde aber der erste Schritt gemacht: Der britische Ex-Rennfahrer David Pickworth hat bei KTM den Vertrag für die Lieferung von Material für ein Zweifahrer-Moto2-Team unterschrieben, diese Woche sollen alle Formalitäten für die Übernahme des Kiefer-Teams unterschrieben

werden. Damit sieht es ganz danach aus, dass alles nach dem Plan verläuft, auf den sich die Kiefer-Brüder bei ihrer Reise zu den Übersee-Grands-Prix mit Pickworth geeinigt hatten.

„David Pickworth hat letzte Woche einen Vertrag mit KTM unterschrieben, diese Woche soll der mit Jochen Kiefer folgen“, bestätigt Dominique Aegerter. „Ich hatte ja schon einen Fahrervertrag mit Stefan Kiefer ausgearbeitet, jetzt werden wir uns Ende dieser oder Anfang nächster Woche noch treffen, um den Fahrervertrag nochmals endgültig auszuhandeln, aber es sollte eigentlich alles so, wie es ist, stehen bleiben.“

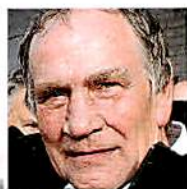
Dominique Aegerter soll seine Crew mit Jochen Kiefer als Crewchef behalten, für Cortese soll eine neue Technik-Mannschaft zusammengestellt werden. Aegerter konzentriert sich bereits voll auf seine Saisonvorbereitung. Er ist derzeit im Trainingslager der Schweizer Armee, im Januar will er nach Spanien. „Ich werde dort in Eigenregie mit Supermoto- und Motocross-Motorrädern die dortigen Strecken nutzen. „Ich plane, drei Wochen in Spanien zu verbringen und für die Tests im Februar fit zu sein.“ ■

ACHTUNG FAHRERLAGER!

1981



2017



BOET VAN DULMEN

Nur wer die Euphorie der Fans in Assen kennt, kann verstehen, was es für sie in den späten 1970er-Jahren bedeutet hat, plötzlich gleich drei holländische Top-Piloten in der Königsklasse zu haben. Jack Middelburg war ein Außerirdischer, der leider viel zu früh gestorben ist, Wil Hartog der Sohn aus reichem Hause, der in seiner Eleganz unerreicht war, und Boet van Dulmen der wilde, rohe Naturbursche vom Land, der trank, rauchte, und den das Volk gerade deshalb so liebte. Er brachte die Menge zum Toben, denn er war einfach einer von ihnen, und er ist es auch zu Zeiten seiner größten Erfolge immer geblieben.

Antonius Pius Maria van Dulmen, den alle nur „Boet“ nannten, war ein harter Brocken, und er muss schon außergewöhnliche Fähigkeiten gehabt haben, denn seine WM-Karriere hat er mit alten MZ begonnen, und selbst mit denen konnte er so manchen Erfolg feiern. Richtig gut wurde er, als er sich Suzuki Production Racer für die 500er-Klasse besorgen konnte. Mit ihnen stieg er so weit auf, dass er 1979 einem Podestplatz in Schweden einen Sieg in Imatra folgen ließ. Zweimal, 1979 und 1981, wurde er WM-Sechster, dann durfte er 1982 für zwei Rennen in Assen und in Spa neben Kenny Roberts und Barry Sheene eine Werks-Yamaha

pilotieren. Er blieb danach aber weiter Privatfahrer, bis 1984 auf Suzuki, dann 1985 und '86 auf Honda, bevor er seinen Helm an den Nagel hingabte. Wenn er es auch „nur“ zu einem GP-Sieg brachte, war er für mehr als ein Jahrzehnt einer der Besten, und wenn er neben der WM noch die Straßenrennen in seiner Heimat und im Ausland fuhr, gehörte er immer zu denen, die es zu schlagen galt.

Boet van Dulmen war nie rassistischer Rennprofi. Er hatte sich schon früh mit einem kleinen Fuhrunternehmen selbstständig gemacht, das hauptsächlich auf Viehtransporte spezialisiert war. Bis letztes Jahr hat er es betrieben, seither genießt der heute 69-Jährige seine verdiente Altersruhe. Zu Beginn der 1990er-Jahre widmete er sich noch einmal dem Motorsport, als er dem jungen Talent Leon van der Heyden half, der unter seiner Führung 1990 250er-Europameister wurde. Heute kommt van Dulmen noch immer jedes Jahr nach Assen, mischt sich in den Kneipen unters Volk, und wie ich, der ich mit ihm viele Nächte bei der Dutch-TT durchgemacht habe, können sich alle glücklich schätzen, die diesen immer nahbaren Botschafter unseres geliebten Sports persönlich kennenlernen konnten.

Pepi Böröczky/HK



Boet van Dulmen: Nationalheld, 1979 und 1981 Sechster der 500er-WM

FIM-Superstock-1000-EM

Reiti dreht auf und Arnaud wartet

Markus Reiterberger bringt sich in Spanien für die EM auf Touren, in der IDM liegen die Pläne des Teams Van Zon-Remeha-BMW dagegen vorerst auf Eis.

Von: **Anke Wiczorek**

Der dreifache IDM-Superbike-Meister Markus Reiterberger ging letzte Woche mit seinem Mechaniker Wolfgang Kampe auf Spanientour und testete im katalanischen ParcMotor von Castellolí auf seiner 2017er-BMW die ersten Teile für 2018. „Eine andere Federung, etwas an der Balance – all das, was dieses Jahr nicht hundertprozentig war“, umschreibt sein Van-Zon-Remeha BMW-Teamchef Werner Daemen den Auftrag. Mit einem Lächeln im Gesicht: Reiti gewann 2017 satte 13 von 14 IDM-Läufen mit

einem Vorsprung von bis zu 20 Sekunden. Die ersten umfangreichen Tests zur Saisonvorbereitung folgen im Februar 2018, bei denen dann auch Reitis Teamkollege Jan Bühn, der IDM-Dritte von 2017, dabei ist. Daemen plant, bei allen Superstock-1000-EM-Rennen mit vor Ort zu sein. „So sagt es jedenfalls die Theorie.“

Das IDM-Projekt ist vorläufig kaltgestellt. Daemen plant mit bis zu drei Fahrern. Einer davon ist Arnaud Friedrich, das 17-jährige Nesthäkchen aus Sachsen, das sich schnell gemausert hat und seine erste IDM-Superbike-Saison auf Platz 15 beendete. Einen Vertrag geben kann Daemen seinen potenziellen Kandidaten aber nicht. „solange ich nicht weiß, ob die Serie wirklich stattfindet. Auch die Rennfahrer müssen sich eventuell nach anderen Lösungen umschauen.“ Große Zweifel an einer IDM-Fortsetzung hegt der umtriebige Bel-



DINO EISELE

Kaum Zeit zum Luftholen: Daemen

gier jedoch nicht. Nur wird er vermutlich nicht immer vor Ort sein können. „Sollten sich die Termine mit der Superstock-EM überschneiden, übernimmt mein Hauptmechaniker die IDM-Runde. In der IDM wissen wir, wie es läuft. Wenn wir in der Superstock-1000-EM auf neue Strecken kommen, wird es von Vorteil sein, wenn ich mich dort um alles kümmere.“ ■

Supersport-WM

Di Meglio und GMT94 steigen ein

Endurance-Weltmeister GMT94 hat sich mit dem 125er-Weltmeister von 2008, Mike Di Meglio, auch für die Supersport-WM angemeldet.

Von: **Imre Paulovits**

Mike Di Meglio hat bereits eine lange Karriere hinter sich. Nach seinem 125er-Titel ist der heute 29-jährige Franzose ein Jahr bei den 250ern, vier Saisons in der Moto2 und zwei Jahre in der MotoGP gefahren, doch an seine früheren Erfolge konnte er nicht anknüpfen. Nachdem er nach 2015 keinen Fahrervertrag mehr in der MotoGP finden konnte, betätigte er sich als Testfahrer, 2017 fuhr er ab den 24 Stunden von Le Mans die Endurance-WM für GMT94. Die hatten zwar die Endurance-WM gewonnen und mit David Checa und Niccolò Canepa auch den Fahrer-Titel, doch weil Di Meglio das bereits 2016 ausgetragene erste Rennen in Le Castellet nicht mitgefahren ist, blieb ihm

nur der fünfte WM-Rang unter den Fahrern.

Trotzdem wird er es sein, mit dem sich GMT94-Teamchef Christophe Guyot auf sein neues Abenteuer wagt. „Ein Endurance-WM-Team hat viel bessere Chancen auf Erfolg, wenn alle drei Fahrer zwischen den Rennen in starken Meisterschaften fahren“, so Guyot. David Checa fährt mit ihm die französische Superbike-Meisterschaft, Niccolò Canepa ist Testfahrer im Yamaha-Superbike-WM-Team, nun soll die

Supersport-WM Di Meglio auf die Sprünge helfen. „Er ist sehr talentiert und motiviert, dass wir gemeinsam eine steile Lernkurve haben und gute Ergebnisse einfahren können“, so Guyot.

Priorität hat für beide aber die Endurance-WM. So wird Di Meglio in Assen, Imola und in Brünn nicht fahren können, weil diese Termine mit der Endurance-WM kollidieren. „Ich träume davon, der erste GP-Weltmeister zu werden, der auch den Endurance-Titel gewinnt“, so Di Meglio. ■



Mike Di Meglio: Mit GMT94 neben der Endurance-WM auch Supersport-WM

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM: JAKE GAGNE wird der zweite Fahrer des Red-Bull-Honda-Teams in der Superbike-WM. Der 24-jährige Amerikaner, der dieses Jahr für Honda die US-Superbike-Meisterschaft fuhr und in Laguna Seca, Magny-Cours und in Losail seinen tödlich verunglückten Landsmann Nicky Hayden ersetzte, wird im neu aufgestellten Team neben Leon Camier fahren.

SUPERBIKE-WM: GRILLINI RACING wechselt von Kawasaki auf Suzuki. Wenn der japanische Hersteller auch noch keinen Werkseinsatz in der Superbike-WM bekannt gegeben hat, wird das italienische Team die neue Suzuki GSX-R 1000 in Eigenregie einsetzen. Neben Routinier Roberto Rolfo haben sie den erst 17-jährigen Italiener Gabriele Ruii verpflichtet, der aber die Altersgrenze erst beim sechsten Lauf in Donington erreicht.

IDM SUPERSPORT 600: Der Niederländer Bryan Schouten hat seine Karriere als Rennfahrer nun endgültig an den Nagel gehängt. Schon nach dem IDM-Supersport-Titel 2016 sollte Schluss sein, für das Ten-Kate-Team aus der WM gab er ein Comeback als Testfahrer. Mit Schouten verliert die Rennwelt einen außerordentlich sympathischen Mitstreiter und Allround-Dolmetscher auf der Rennstrecke. Aus dem Fahrerlager verabschiedet sich der 23-Jährige nicht. Er hofft, im Nachwuchsbereich tätig werden zu können.

MAX NEUKIRCHNER ist ab jetzt Markenbotschafter der Schweizer Meisterschaft. Sein Job: den Bekanntheitsgrad der Meisterschaft fördern und ihr Wachstum unterstützen. Er wird bei fast jedem Rennen vor Ort sein und den Teams sowie Fahrern als Coach zur Verfügung stehen. Neukirchner soll auch eine leitende Position als Ansprechpartner an der Strecke einnehmen.

SuperEnduro-WM in Krakau

Ohne Sieg zum Sieg

Der von seiner freiwillig gewählten Motorsport-Rente zurückgekehrte Taddy Blazusiak gewann die Tageswertung des Auftaktes zur SuperEnduro-WM im polnischen Krakau. Dazu brauchte der KTM-Fahrer keinen einzigen Laufsieg.

Von: **Robert Pairan**

Dabei fehlte dem Polen eigentlich nur das letzte bisschen Glück, denn drei zweite Plätze am Abend sind auch eine solide Leistung. Doch eigentlich war Cody Webb der schnellere Fahrer an diesem Abend: Vom heimatlichen Erfolg getragen, nachdem er gerade erst die US-amerikanische Indoor-Enduro-Cross-Serie gewonnen hatte, hatte Webb einen entscheidenden Vorteil – er brachte aktuelle Wettkampferfahrung mit, während Blazusiak nach seinem Rücktritt zwar noch trainiert hatte, aber keine Rennen gefahren war.

Aufholjagd von Webb

Webb ging gleich im ersten Lauf in Führung, bis er in der langen Baumstamm-Matrix heftig stürzte und sogar auf den fünften Rang zurückfiel. Blazusiak konnte kampfflos die Spitze übernehmen, doch Webb kämpfte sich nicht nur wieder an den Lokal-

matador heran, sondern ging auch noch vorbei.

Im zweiten Lauf, der mit umgekehrter Startaufstellung gefahren wird, kam es am Reifenhindernis nach der ersten Kurve zu einem heftigen Stau, doch Blazusiak konnte seine langjährige Erfahrung nutzen und sich da durchkämpfen. Nach einer Runde war er erst hinter Jonny Walker, kurze Zeit später vor dem Briten. Doch ein anderer Engländer sollte Blazusiak noch überholen: Ausgerechnet der erst 21-jährige Billy Bolt, neuer Husqvarna-Werksfahrer, konnte an Blazusiak vorbeigehen, der sich anschließend noch gegen den Spanier Alfredo Gomez wehren musste. Für Bolt war es der erste Indoor-Wettbewerb seines Lebens, in dem er prompt einen Laufsieg einfuhr.

Beim dritten Lauf sah es nach einem Start-Ziel-Sieg für

Blazusiak aus. Doch Webb setzte den Polen wieder unter Druck, bis der Ami erneut in der Matrix stürzte und eine weitere Aufholjagd startete. Die beendete er 50 Meter vor dem Ziel, als er vor der letzten Kurve im langen Steinfeld noch an Blazusiak vorbeiging. Webb freut sich auf das nächste Zusammentreffen in Riesa: „Da werde ich bestimmt gewinnen.“

SUPERENDURO-WM

Krakau, 9. Dezember

1.	Taddy Blazusiak (PL), KTM	2-2-2
2.	Cody Webb (USA), KTM	1-5-1
3.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	5-1-4
4.	Manuel Lettenbichler (D), KTM	4-3-6
5.	Alfredo Gomez (E), Husqvarna	3-6-7
6.	Colton Haaker (USA), Husqvarna	8-8-3
7.	Daniel McCanney (GB), GasGas	7-4-8
8.	Jonny Walker (GB), KTM	6-12-5
9.	Alex Salvini (I), Beta	9-7-10
10.	Cristobal R. Guerrero (E), Yamaha	11-10-9

Der Titelverteidiger Colton Haaker wurde am Ende mit Rang 6 unter Wert geschlagen, obwohl er zu Beginn des Abends noch die Superpole gewinnen konnte.

In der gleichzeitig ausgetragenen Wertung zur Europameisterschaft hat der 21-jährige Tim Apolle mit zwei Laufsiegen die Führung übernommen. ■

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand (nach 1 Rennen)

1.	Taddy Blazusiak	53 Punkte
2.	Cody Webb	51
3.	Billy Bolt	44
4.	Manuel Lettenbichler	37
5.	Alfredo Gomez	32
6.	Colton Haaker	32
7.	Danny McCanney	28
8.	Jonny Walker	24
9.	Alex Salvini	19
10.	Cristobal R. Guerrero	15



Als Leader nach Riesa: Blazusiak



Drei mal zwei gleich eins: Taddy Blazusiak gewinnt Heim-WM-Auftakt

FMX-Team-World-Cup Oberhausen

Aussie-Flieger in Oberhausen im Glück

Oberhausen erlebte zum FMX-Saisonabschluss die Premiere eines Nationen-Contests. Die Australier gewannen mit Glück gegen Deutschland.

Von: **Thomas Schiffner**

Mit den Aussies, Gastgeber Deutschland mit Christian Kleiner, Hannes und Luc Ackermann sowie Tschechien traten nur drei Teams an. Im Best Whip Contest fuhr Pat

Bowden in einem Stechen gegen Youngster Luc Ackermann die volle Punktzahl für die Aussies ein. Im Synchro Contest schlugen die Ackermann-Brüder Luc und Hannes zurück und kassierten maximale Punkte. Im Best Trick Contest traten nur die Teamleader an. Luc Ackermann besiegte hier mit seinem weitest ausgestreckten Surfer Tsunami Flip Libor Podmol und Pat Bowden.

Damit musste die Entscheidung im abschließenden Freestyle Contest fallen. Hier lieferten die Australier die besten Runs. Für Deutschland waren

Luc Ackermann und Kleiner ebenfalls stark, doch Kleiners Maschine hatte bei einer Ausfahrt einen Defekt, er stürzte in die Bande und musste ins Krankenhaus. Das deutsche Team

schrumpfte zu einem Duo, konnte sich aber dennoch vor den Tschechen auf Rang 2 platzieren. Ironie des siegreichen Australienteams: Dritter „Aussie“ war mit Javier Villegas ein Chilene! ■



Im Siegerteam: Pat Bowden

FMX-TEAM-WM

1. Australien	695 Pkt.
Pat Bowden, Ryan Brown	
Javier Villegas (CHI)	
2. Deutschland	643
Luc Ackermann	
Hannes Ackermann, Christian Kleiner	
3. Tschechien	598
Libor Podmol, Martin Koren, Matej Cesak	

„Ich kann Musquins Tempo mitgehen“

In gut drei Wochen startet die Supercross-WM in Anaheim. Favoriten sind Eli Tomac, Marvin Musquin und Ken Roczen, aber der 25-jährige Schotte Dean Wilson, einziger Europäer, der je einen US-Lites-Freilufttitel gewonnen hat, will auch mitreden.

Von: Alex Hodgkinson

Was ist seit deinem Freilufttitel 2011 passiert?

Ich hatte immer Pech mit Verletzungen. Jedes Jahr kam ich stark zurück, aber jedes Jahr kam ein neuer Rückschlag und ich konnte kein Momentum aufbauen. 2012 zog ich mir eine schwere Schulterverletzung in der SX-Saison zu und konnte meinen Freilufttitel nicht verteidigen. 2013 nochmals Schulterverletzung und 2014 verlor ich ein ganzes Stück Wadenfleisch, als beim Auftakt der Outdoors der Motor fest ging, nachdem ich einige SX gewonnen hatte. Ich wechselte 2015 zu Red-Bull-KTM. Bei den 450ern rissen beim dritten Rennen die Kniebän-



Nach endloser Verletzungsserie im Angriffsmodus: Dean Wilson

der und 2016 nochmals. Ich war komplett am Boden.

»DIE SUPERCROSS-WM IST SEHR HART. EIN FEHLER UND DU LANDEST IM KRANKENHAUS.«

Dean Wilson

Du warst 2016 zuerst Privatfahrer.

Ja. Yamaha hat mir freundlicherweise zwei Motorräder zur Verfügung gestellt, aber ich musste alle Kosten selber decken. Zum Glück hat Factory-Husqvarna mir Pourcels Platz nach drei Rennen angeboten. Die Ergebnisse waren nicht berauschend, aber ich wusste, dass ich die Saison zu Ende fahren musste, und fuhr in meiner Komfortzone.

Wie hart ist die Supercross-WM?

Sehr hart. Das Finale ist jetzt 20

Minuten plus eine Runde und wir fahren manchmal 25–26 Runden. Die Strecke ist zum Schluss total ausgefahren und man hat beim Supercross nie eine Atempause zwischen den Hindernissen. Zudem ist kein Gegenwind in den Stadien und man muss voll konzentriert bleiben. Ein Fehler und du landest im Krankenhaus.

Du hattest Laufsiege in Sydney und Paris. Kannst du bei der Supercross-WM vorne mitmischen?

Klar, nicht alle Topfahrer waren da, aber ich kann Musquins Tempo mitfahren und baue jetzt wieder das Momentum auf. Das ist das Wichtigste: Man kann nicht auf Antrieb vorne mitmischen. Es muss alles stimmen. Fahrerisches Talent, Kondition und Selbstvertrauen – alles spielt eine Rolle. Ich will mich nicht als Titelfavorit oder Geheimtipp abstempeln lassen, aber ich will jede Woche unter den ersten fünf sein und gelegentlich auf dem Podium stehen. Das ist machbar. ■

NACHRICHTEN

WORLD ENDURO SUPER SERIES ALS WM-KONKURRENZ

Unter dem Namen World Enduro Super Series (WESS) wurde für die kommende Saison eine neue Offroad-Serie ins Leben gerufen: Eine eigene Wertung bei bereits bestehenden Wettbewerben der verschiedensten Art. Hauptaugenmerk liegt auf einer groß angekündigten Vermarktung und Verbreitung auf den Social-Media-Kanälen. KTM und Husqvarna stehen voll hinter dem Projekt und haben ihre Werksfahrer zugunsten der WESS aus der Enduro-WM abgezogen (MSa berichtete letzte Woche). Acht Wettbewerbe vom traditionellen Enduro (Trèfle Lozérien in Frankreich) über Hardenduros (Erzbergrodeo) bis hin zu Strandrennen oder Cross-Country (Gotland Grand National) sollen Austragungsorte der Serie werden.

ENDURO: RAUCHENECKER WECHSELT IN GNCC

Pascal Rauchenecker hat nach dem Ausscheiden des Husqvarna-Werksteams aus der Enduro-WM ein neues Arbeitsumfeld gefunden: Der 24-Jährige aus Ried bleibt Husqvarna treu und wird 2018 in der US-GNCC-Enduro-Serie in der XC2-Klasse für das Coastal-Racing-Team an den Start gehen. Er lehnte es ab, auch bei der Superenduro-WM zu starten: „Ich spiele nicht mehr den Clown für Enduro ABC.“

LANGBAHN-WM: 2018 NUR IN DREI LÄNDERN

Die FIM hat endlich die Langbahn-GP-Termine veröffentlicht: Wie MSa-Leser bereits wissen, wird am 10. Mai der GP1 in Herxheim und am 30. September das Finale in Mühldorf gefahren. Die Niederlande sehen erstmals zwei GP-Rennen: am 15. Juli in Roden und am 19. August in Eenrum. Weil die Team-WM am 1. September in Morizes ist, hat Frankreich am 16. Juni nur einen GP in La Reole. Der WM-Challenge findet am 24. Juni erstmals in Bielefeld statt.

Dean Wilson

Geburtstag: 28.12.1991
Geburtsort: Glasgow (GB)
Herkunftsland: Schottland

KARRIERE

2008: 6-facher AMA-Amateurmeister
2009: 13-facher AMA-Amateurmeister
2010: US-Outdoormeisterschaft 250 ccm Platz 4
2011: US-Outdoor-Meister 250 ccm
2014: US-Westküsten-SX-Meisterschaft Platz 3
2017: US-Outdoor-Meisterschaft Platz 4, Supercross-WM Platz 8

HOBBYS

Racquetball, Snowboard, Wakeboard, Tanzen

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

Suche Audi Cabrio A4 oder Typ 89, blau-met. Angebote an Tel. 038378/338687

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

BMW

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

Werkstatthandbücher und Ersatzteilkataloge. Tel. 0521/403956, peterwoebking@hotmail.com

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

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

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

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/32068888
Fax 0711/182-2550

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Corvette

1991er Targa, 5,7 Liter, blau, Schaltgetriebe, 12000 km, USA-Brief, Neuzustand, 19.500,- Euro. Tel. 0034/968/134427

Ferrari

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Suche California oder F 430 Cabriolet von Privat, 1. o. 2. Hd. Bitte alles anbieten. Tel. 0170/6823950, kay.wallath@gmx.de

Ford



GT 40 / CAV GTR Lizenzbau, H-Kennzeichen, EZ 07/77, 1632 km, 427 kW, sequentielles Getriebe, Straßenzulassung, 239.900,- €. Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/93266425, www.teichmann-racing.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42011

Jaguar

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

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Lotus

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

Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

Mercedes

SL 63 AMG, EZ 10/15, Voll., 585 PS, schw./Leder sw., 31000 km, NP 184.000,- €, VB 99.900,- €. Tel. 0171/3491847

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

280 SE Werkscabrio, 90000 km, von 1968, TÜV und Insp. neu, Topzust., 178.000,- € VB. Tel. 0178-1513150

CLS AMG S4 M. ü.50%, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 43000 km, NP: 160.000,- €, VB 69.900,- €. T. 0171/3491847

Adenauer 300, Bj. 1960, mit 160 PS, schwarz, Leder rot, TÜV und Insp. neu, Schalter, 3. Hd., deutsches Auto, in Topzust., 65.000,- € VB. Tel. 0178-1513150

19" AMG Winterkomplettfelgen CLS auf 255/35R19 & 285/30R19 Pirelli, W218, 1200,- €. Tel. 0152/28808888, l.podkova@e-contendo.de

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

Porsche

Porsche-Fan sucht 991R/993 od. älter, mit wenig km, unfallfrei. Tel. 0172/5159727

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

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

Privat sucht top gepflegten 997 Targa 4S, aus 1. Hd., Schalter oder PDK, bis 75000 km. Tel. 0176/17911791

Suche Panamera und Cayenne. Seriöse Abwicklung. Tel. 0171/7515577



997 GT2 RS, PCCB, Approved, 1 von 500, EZ 10/2010, 18227 km, 456 kW, Carraraweiß, Navi, Klima, Xenon, top Ausstattung! 359.911,- € (MwSt. awb.) Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, www.teichmann-racing.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42010

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

911 SC Coupé, Bj. 81, rot, 49.900,- €. Tel. 0163/8837601

Renn/Rallye



Service - Verkauf -
Wartung & Instandsetzung - Beratung



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

www.Rennsportshop.com

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefon: +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.), Michael Wehner
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 1820
 MOTORSPORT aktuell gehört zur
 auto motor und sport-Gruppe
 Geschäftsführung:
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),
 Andrea Rometsch, Peider Bach
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.),
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung:
 Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1641
 Telefax: +49 (0)711 182 1699
 Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1346
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1613
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 1522
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379
 Druck:
 Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180
 78467 Konstanz
 Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
 Am Sandtorkai 74
 20457 Hamburg
 Vertriebsleiter: Dirk Geschke
 Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)
 Jahresabonnement:
 € 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10
 Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90
 (CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten
 erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-
 bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil
 von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von
 € 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).
 Abbonnentenservice:
 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

F1: Logo: Und wen interessiert es?

Das neue Formel 1 Logo
 MSA 51/2017

Altes oder neues F1-Logo, das ist für mich ein absoluter „Wen-Fall“, also: Wen interessiert es? Mit einem neuen Logo holt und hält man nun wirklich keine Neu-Kunden! Das schafft man nur mit spannendem und bezahlbarem Sport. Seit 50 Jahren bin ich Motorsport-Fan, war zeitweilig – soweit das persönliche und finanzielle Talent ausreichte – auch Aktiver, aber für Logos oder sonstiges Getöse habe ich mich nie interessiert

Ich könnte das alte Logo nicht einmal beschreiben. Wichtig waren für mich die Rennen, die Fahrer, die Fahrzeugtechnik und auch die (Old School)-Rennstrecken. Der Marketing-Firlefanz, der seit Liberty Media grassiert, geht an mir völlig vorbei! Die sollten sich zusammen mit der FIA und den Teams lieber um die Rahmenbedingungen für guten Motorsport kümmern: also Kosten runter, primär bei den Motorkosten und Personalkosten, einen aggressiveren Sound und vor allem gerechtere Einnahmeverteilungen. Dann könnten auch die bisherigen „Hinterbänkler“ mal für Überraschungen sorgen.

Hans-Werner Hansen,
 D-40476 Düsseldorf

Gut zugehört Zur MSA-Lesertribüne MSA 51/2017

Ich finde es super, dass Motorsport aktuell die Kritiken gegenüber sich selbst auf der Lesertribüne abdruckt und somit eine Plattform der Meinungsbildung und Diskussion bildet. Nur leider gibt es meiner Meinung nach zu

wenige, die das wirklich zu schätzen wissen beziehungsweise zur Kenntnis nehmen, dass MSA offen damit umgeht. Hut ab! Und ein Lob an euch, denn andere Formate drucken nur ihre Lobeshymnen...

Toni Pönisch,
 D-39167 Irlxleben

Schlecht zugehört Hört die FIA auf die Fans? MSA 51/2017

Immer mehr komme ich zu dem Schluss, dass das Schreiben von Leserbriefen völlig sinnlos ist, wenn es um die Formel 1 geht (Motor, übertriebene Strafen). Ich glaube daß wir Leserbriefschreiber immer nur gegen eine dicke Mauer (FIA) schreiben. Dort interessiert sich niemand für die kritische Meinung der Fans.

Die sitzen dort in einem faradayschen Käfig, ohne Empfang der Fan-Signale. Leider machen die Piloten das mit, denn dafür bekommen sie ein ordentliches Honorar. Die heutige F 1 mit den Strategieabteilungen der Teams sind Spassbremsen und ungeeignet für einen sportlichen Wettkampf.

Michael Günther, per Email

Unmotivierte Stars?

Testfahrten Barcelona
 MSA 51/2017

Da haben doch die Superbiker nach Assen zum zweiten Mal in diesem Jahr die Gladiatoren der MotoGP abgeledert und kein Mensch sagt was. Schade, denn da fahren die Jungs auf optimierten käuflichen Motorrädern mit Drehzahllimit den unmotivierten Superstars vor der Nase rum!

Wolfgang Voglstätter,
 per E-Mail

FORMEL 1-BUCH

DAS FORMEL 1-JAHRBUCH 2017:

Das Formel 1-Jahrbuch von auto motor und sport geht in sein 13. Jahr. Auf 212 Seiten erfahren Sie alles über das große Duell zwischen Lewis Hamilton und Sebastian Vettel, und warum Ferrari am Ende der WM-Titel aus den Händen glitt. Die Hintergründe über Red Bulls Siege und Planen werden genauso erklärt, wie Fernando Alonsos Indy-Abenteuer und Nico Hülkenbergs erste Renault-Saison. Dazu ein Rückblick auf alle 20 Rennen, die besten Fotos des Jahres und die komplette Statistik aller Rennen. Unser Formel 1-Rückblick ist ab dem 19. Dezember für 24,90 Euro im Buchhandel erhältlich. Sie können das Buch auch in unserem Web-Shop unter www.motorbuch-versand.de bestellen.



KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit fast 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

Für die Winterpause sind derzeit keine weiteren Einsätze geplant.

Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 13. Dezember

- 13.45 BMW Art Cars (Reportage) Motorvision TV
- 22.40 NASCAR Cup Series, Daytona 400 (Wh.) Motorvision TV

Donnerstag, 14. Dezember

- 12.25 Classic Races, 1000 km Nürburgring 1984 Motorvision TV
- 12.55 Kult-Rennwagen (Reportage) Motorvision TV
- 22.30 NASCAR Cup Series, Kentucky (Wh.) Motorvision TV

Freitag, 15. Dezember

- 12.20 Classic Races, Can-Am-Serie 1973 Motorvision TV
- 22.40 NASCAR Cup Series, Loudon (Wh.) Motorvision TV

Samstag, 16. Dezember

- 22.30 NASCAR Cup Series, Indianapolis (Wh.) Motorvision TV

Sonntag, 17. Dezember

- 12.15 Truck-EM, Truck GP Nürburgring (Zus.) Motorvision TV
- 15.00 Supercars, 1000 km Bathurst (Zus.) Motorvision TV
- 15.20 Langstrecken-WM, Best of 2017 motorsport.tv
- 16.35 IMSA-Sportwagen, 12h Sebring (Zus.) Motorvision TV
- 22.45 NASCAR Cup Series, Pocono (Wh.) Motorvision TV
- 23.40 24h von Le Mans 2017, Highlights motorsport.tv

Montag, 18. Dezember

- 12.15 Classic Races, Rallyesport 1983 Motorvision TV
- 22.30 NASCAR Cup Series, Watkins Glen (Wh.) Motorvision TV

Dienstag, 19. Dezember

- 12.15 Classic Races, Rallyesport 1984 Motorvision TV
- 13.10 Car History, Opel Motorsport Motorvision TV
- 22.30 NASCAR Cup Series, Michigan (Wh.) Motorvision TV

Motorrad

Donnerstag, 14. Dezember

- 12.20 SBK-WM Classics, Magny-Cours 2011 motorsport.tv

Freitag, 15. Dezember

- 10.45 Supercross de Paris (Wh.) motorsport.tv
- 11.25 Travis Pastrana (Motocross-Reportage) Motorvision TV

Samstag, 16. Dezember

- ab 13.40 SBK-WM 2017, 1. bis 4. Rennwochenende motorsport.tv

Sonntag, 17. Dezember

- 05.10 Isle of Man TT 2017, Highlights Motorvision TV
- ab 11.20 ADAX MX Masters, Fürstl. Drehna/Gaildorf Motorvision TV
- 19.30 Roof of Africa 2017 (Zus.) motorsport.tv

Montag, 18. Dezember

- 13.40 MXGP Katar, 2. Lauf (Wh.) motorsport.tv
- 14.30 MXGP Trentino, 2. Lauf (Wh.) motorsport.tv

Dienstag, 19. Dezember

- 17.25 Superenduro-WM, Krakau (Wh.) motorsport.tv
- 21.35 SBK-WM Classics, Assen 2005 motorsport.tv
- 22.30 SBK-WM Classics, Misano 2004 motorsport.tv

Sonstiges

Freitag, 15. Dezember

- 11.25 FIH2O (Powerboat-WM), Abu Dhabi (Wh.) Sport 1+
- 13.00 FIH2O Schardscha, Rennen **LIVE** Sport 1+

Sonntag, 17. Dezember

- 07.55 FIH2O Schardscha, Rennen (Wh.) Sport 1+

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

- 15./16.12. Trophée Andros, Pas de la Casa AND
- 16.12. 12h-Rennen Abu Dhabi (Gulf 12 Hours) UAE

Motorrad

- 16.12. „Superprestigio“ (Dirt Track), Barcelona E

Vorschau



Knaller-Finale 1997: Rückblick auf den Showdown Schumacher-Villeneuve



Abenteuer-Fahrt durch drei Länder: Vorschau auf die Rallye Dakar 2018



Das Ende einer Ära: Wir schauen zurück auf 13 Saisons in der WTCC



Hintergrund: Was braucht es für einen erfolgreichen MotoGP-Einstieg?

SUTTON-IMAGES.COM

MINI

SUTTON-IMAGES.COM

SPALDING

READY TO RACE
»www.ktm.com

KTM X-BOW
CUP



Foto: Gruppe C Photography

WER A SAGT, MUSS AUCH B SAGEN. DIE VLN MIT DEM KTM X-BOW GT4.

Ab Saison-Start 2018 bietet der „KTM X-BOW CUP powered by MICHELIN“ allen Startern eine einzigartige Möglichkeit: Wer noch nicht über die erforderliche „Permit A“ verfügt, kann in einer separaten Cup-Wertungsklasse mit einem gedrosselten (weniger Leistung, mehr Gewicht) KTM X-BOW GT4 und „Permit B“ antreten! Nähere Informationen dazu erhalten Sie unter VLNCup@ktm.com!



laptime
is all that counts

KTM