

MOTOR SPORT *aktuell*

Formel-1-Testfahrten in Barcelona

Wer hat die Nase vorne?

NR. 12 / 7. MÄRZ 2018



Interview: van der Zande
**Vielseitigkeit
zahlt sich aus**

Motocross: WM-Auftakt Neuquén
**Herlings und Cairoli
teilen sich die Siege**

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



DRM-Auftakt: Saarland-Pfalz
**Gaststarter düpiert
die DRM-Elite**



MotoGP-Interview: Johann Zarco
**„Die Test-Bestzeit ist
ganz nebensächlich“**



Formel E in Mexico City
**Die Erlösung für Audi:
Daniel Abt siegt!**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** So lief die erste Testwoche in Barcelona S. 4
- Formel 1** Die Technik-Feinheiten vom Test aufgedeckt S. 8
- Formel 1** Der Halo stößt auf immer mehr Kritik S. 12
- Formel E** Endlich erlöst: Daniel Abt siegt in Mexico City S. 14
- Formel 1** Neue Strecken, Radmutter-Ärger und weitere News S. 16
- Sportwagen** Interview mit Renger van der Zande S. 18
- Sportwagen** Neues aus der GT- und Prototypenszene S. 20
- Rallye** Vorschau WM Mexiko und weitere Nachrichten S. 22
- Rallye** Vorschau WRC2 Mexiko und Rallycross-WM-News S. 23
- Rallye** Gaststarter siegt beim DRM-Auftakt im Schnee S. 24
- Tourenwagen** Neue DTM-Aero und weitere Nachrichten S. 26
- Tourenwagen** Die australischen Supercars beim Auftakt S. 28

Motorrad:

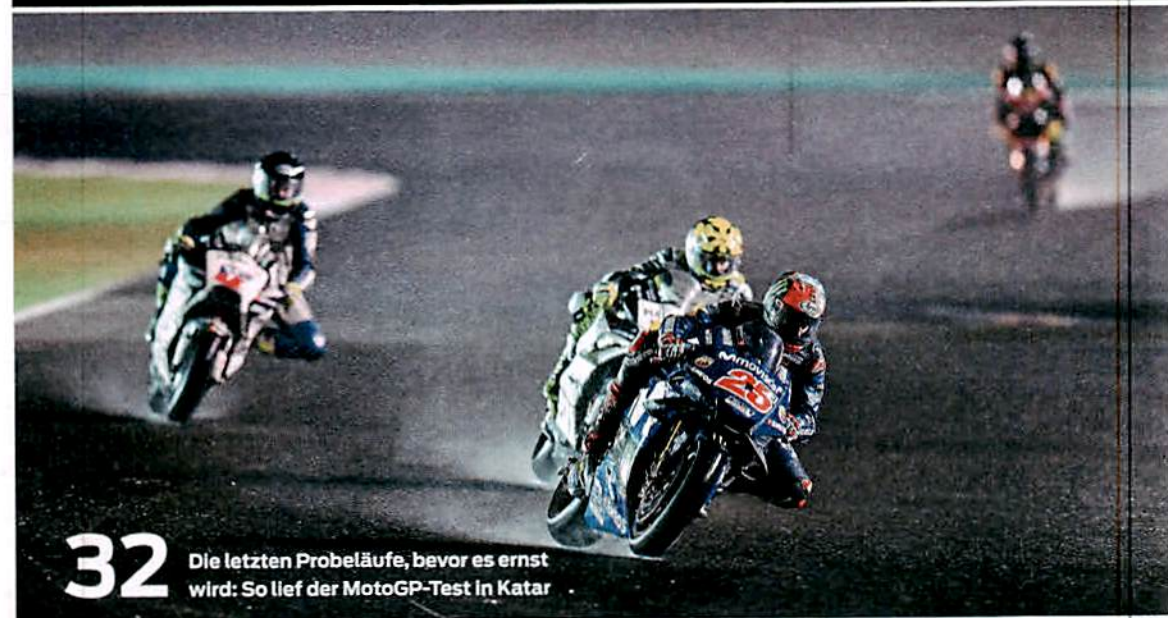
- MotoGP** Interview mit Test-Sensation Johann Zarco S. 30
- MotoGP** So liefen die letzten Wintertests in Katar S. 32
- Motorrad-WM** Weitere News und Hintergründe aus der WM S. 34
- Motorrad-WM** Nachruf: Luigi Taveri mit 88 gestorben S. 36
- Supersport-WM** Interview mit Neuling Sandro Cortese S. 38
- Straßensport** Hintergründe und News aus der IDM S. 39
- Motocross-WM** Herlings entzaubert Cairoli beim Auftakt S. 40
- Eisspeedway** Koltakov nach Sieg in Berlin so gut wie durch S. 42
- Offroad** SuperEnduro, Supercross und weitere News S. 43

Leserservice:

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



26 Die DTM-Generation 2018: Weniger Aerodynamik, mehr Überholen?



32 Die letzten Probeläufe, bevor es ernst wird: So lief der MotoGP-Test in Katar



08 Die Formel 1 probt beim Test in Barcelona: MSA hat den Fokus auf die Technik-Tricks gelegt



36 Abschied von einem ganz Großen:
Luigi Taveri starb im Alter von 88 Jahren

RENGER IM GLÜCK

Ex-DTM-Pilot Renger van der Zande erlebt gerade die beste Zeit seiner Rennfahrerkarriere. Was den GM-Werksfahrer so erfolgreich macht und was ihn noch bewegt, verrät er im großen MSA-Interview.
Seite 18

HOLDEN OHNE GEGNER

In Adelaide startete am Wochenende die neue Saison der australischen Supercars. Der neue Holden Commodore schlug dabei mit einem Doppel- und einem Dreifachsieg ein wie eine Bombe.
Seite 28

CAIROLI ENTZAUBERT

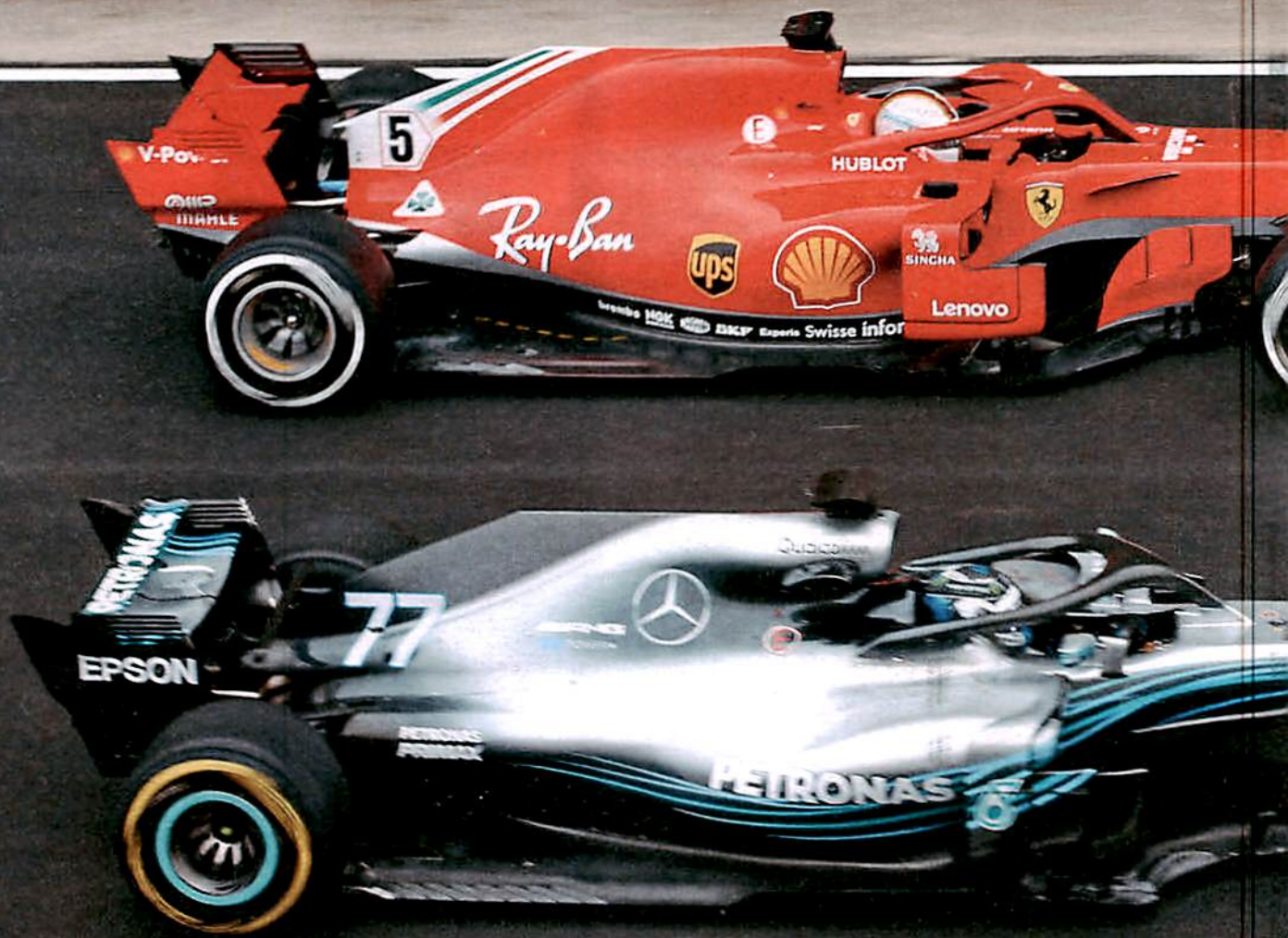
Der Auftakt der Motocross-WM in Patagonien begann mit einem Laufsieg des Weltmeisters Toni Cairoli. Im zweiten Durchgang fand er aber seinen Meister und wurde kurz vorm Ziel entzaubert.
Seite 40



42 Kaltes Eis, heiße Rennen: Wer hatte beim Eisspeedway-GP in Berlin die Nase vorn?

ARCHIV

HORN



Wintersport

Der Winter hatte Barcelona fest im Griff. Damit schrumpfte das Testprogramm der Formel 1 von vier auf einen verwertbaren Tag. Selbst die Experten tun sich schwer, aus den dürrtigen Daten einen Trend abzulesen. Es sieht im Augenblick nach einem engen Dreikampf zwischen Mercedes, Ferrari und Red Bull aus.

Von: **Michael Schmidt**

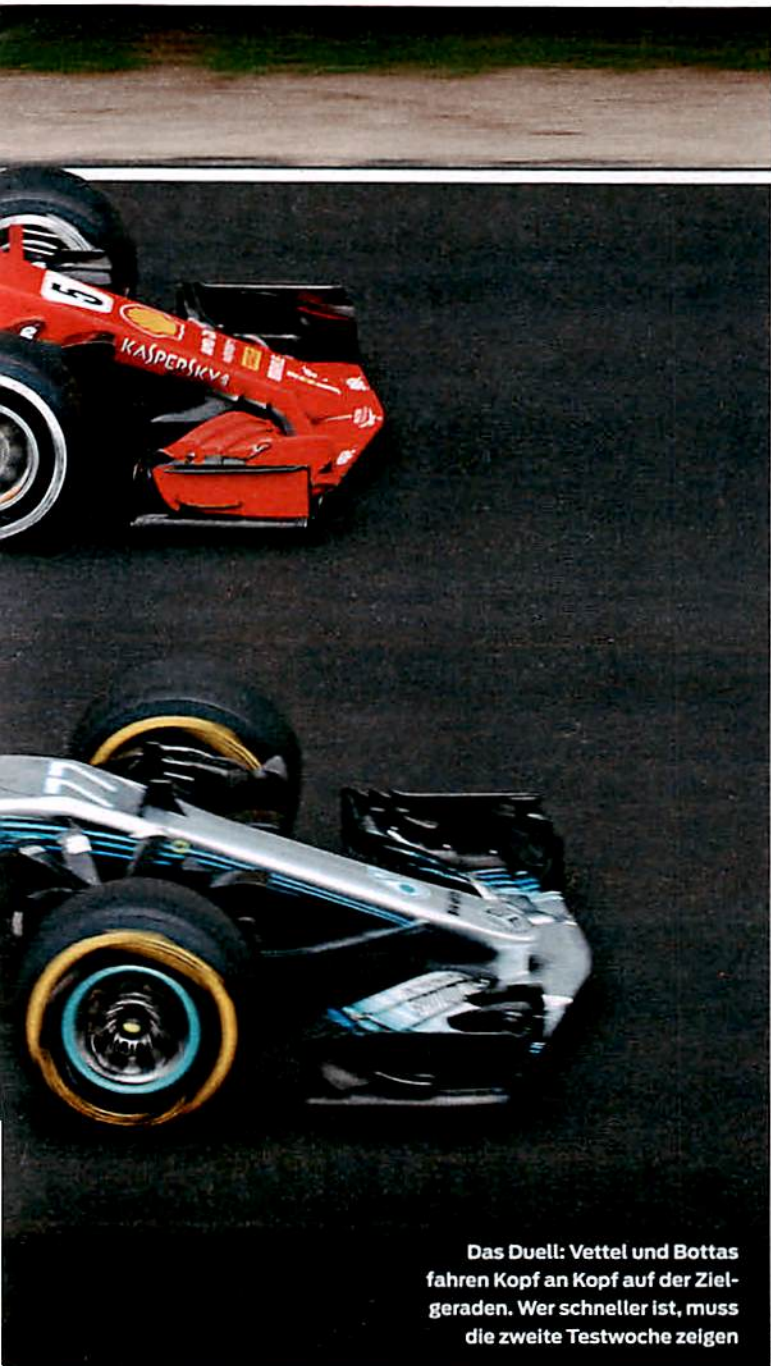
So wenig wurde in der ersten Woche der Wintertestfahrten schon lange nicht mehr gefahren. 2581 Runden an vier Tagen. Normalerweise

schaffen zehn Teams in diesem Zeitraum locker das doppelte Pensum. Barcelona stöhnte unter einem Wintereinbruch. Temperaturen zwischen dem Gefrierpunkt und zehn Grad, Regen, sogar Schnee. Am Mittwochmorgen präsentierte sich die Strecke weiß eingezuckert. Die stärksten Schneefälle im Nordosten Spaniens seit 25 Jahren sorgten für gesperrte Straßen und geschlossene Schulen. Und für wenig Action auf der Strecke. Fernando Alonso erwärmte ungefähr 50 Zuschauer mit elf Runden bei miserablen Bedingungen. Mercedes baute lieber Schneemänner. Auch bei Ferrari, Force India, HaasF1 und Renault blieben die Tore zu. Erst am Donnerstagnachmittag schafften es die ersten Sonnenstrahlen durch die Wolkendecke. Mit bis zu 16 Grad.

Die tiefen Temperaturen ließen einen geregelten Testbetrieb auch dann nicht zu, wenn die Fahrbahn trocken war. Formel-1-Autos und ihre Reifen sind nicht für den Winter gebaut. Der Medium-Reifen brauchte zehn Runden, bis er auf Betriebstemperatur kam. „Danach konntest du ewig fahren. Die Reifen haben praktisch nicht abgebaut. Es gab wenig Antworten auf viele Fragen“, zog Sebastian Vettel Bilanz. „Wenn die Asphalttemperatur unter 15 Grad bleibt, kannst du nichts lernen“, behaupten die Ingenieure. Dazu bekam Barcelona einen neuen Belag. Sämtliche Bodenwellen und Überhöhungen sind verschwunden. Der Asphalt, der früher ein Reifenkiller war, ist plötzlich feinkörnig und glatt. Mit viel mehr Grip. „Du hast das Gefühl, als würdest du auf einer anderen Rennstrecke fahren“,

»WENN ES KALT IST, FUNKTIONIERT GAR NICHTS. DU DENKST, DU SITZT IN EINEM FORMEL-1-AUTO MIT JEDER MENGE POWER UND GRIP. VON WEGEN. DAS IST WIE SCHLITTSCHUHLAUFEN AUF EIS.«

Nico Hülkenberg



Das Duell: Vettel und Bottas fahren Kopf an Kopf auf der Zielgeraden. Wer schneller ist, muss die zweite Testwoche zeigen



Lernphase: Leclerc gibt dem Sauber die Sporen



Dick verummt: Ferrari-Ingenieur Jock Clear und Vettel in Winterklamotten

berichtete Nico Hülkenberg. Der Renault-Pilot prophezeit jetzt schon neue Rekorde für die zweite Testwoche. Lewis Hamilton dagegen lästerte: „Das Geld für den Asphalt hätten sie sich sparen können. Bodenwellen gehören dazu. Sie machen das Fahren schwierig.“

Der neue Renault-Pilot Carlos Sainz warnte alle Schnellrichter: „Wenn die Balance des Autos bei fünf Grad über null gut war, muss das noch lange nicht bedeuten, dass sie bei 20 Grad auch noch gut ist. Das Testfahrten zu nennen, wäre übertrieben.“ Was macht man auf der Rennstrecke, wenn die Rundenzeiten wenig bis gar nichts verraten? Kilometer abschrubben, um die Standfestigkeit der einzelnen Komponenten zu prüfen, um die Aerodynamikdaten in der Realität mit denen aus dem Windkanal und der CFD-

Simulation abzugleichen und zu schauen, ob das Auto logisch auf unterschiedliche Fahrzeugabstimmungen reagiert. Gewisse Programmpunkte mussten auf die zweite Woche verschoben werden, wie ToroRosso-Technikchef James Key ausführt. „Alles, was mit Kühlung zu tun hat, kann nur bei normalen Temperaturen getestet werden.“

Widerstand gegen McLaren

McLaren versuchte verzweifelt, den Rest der Teams davon zu überzeugen, den schlechtesten Tag am Mittwoch zu streichen und dafür lieber einen Testtag ans Ende der zweiten Woche zu hängen, in der besseres Wetter angesagt ist. Ferrari und Renault lehnten ab. Sie fühlen sich gut vorbereitet. Force India auch. Der WM-Vierte muss sparen. Dann spielte da auch noch die übliche

Missgunst mit hinein. Wer so wie McLaren darauf aus ist, den Testplan zu ändern, muss in Schwierigkeiten stecken, so die Schlussfolgerung der Gegner. „Wir sind nicht dazu da, McLarens Probleme zu lösen“, hieß es bei der Konkurrenz. Ein bisschen Schadenfreude schwang auch mit.

Der ToroRosso-Honda lief nämlich wie ein Uhrwerk. 1508 Kilometer an drei Tagen, wenn wir den Mittwoch mal ausklammern. Bei McLaren-Honda waren es vor einem Jahr 1978 Kilometer an allen acht Tagen. War das nicht der Honda-Motor, den McLaren so verflucht hatte? Eine Stimme aus dem Team: „McLaren hat Honda vom Einbau und der Konstruktion Dinge aufgezwungen, die schlecht für die Zuverlässigkeit des Motors waren. Wir haben mehr auf die Wünsche von Honda gehört.“

Den Analysten viel das Analysieren schwer. Trotzdem wagt Mercedes-Teamchef Toto Wolff eine Prognose, die Formel-1-Fans wie Musik in den Ohren klingen muss: „Nach allem, was wir bis jetzt wissen, wird es zwischen Ferrari, Red Bull und uns brennen.“ Bei den Simulationen des Titelverteidigers liegen die drei Topteams innerhalb von zwei Zehnteln. Mit leichten Vorteilen für Red Bull, weil Motorenpartner Renault seine Triebwerke noch im absoluten Schongang betrieb. Red-Bull-Teamchef Christian Horner sieht eher die beiden Gegner leicht im Vorteil, macht sich aber keine Sorgen, „weil bei uns noch wichtige Aerodynamik-Entwicklungen kommen.“

Mercedes scheint dem Auto erfolgreich seine Launen ausgetrieben zu haben: „Ich erkenne bis jetzt nichts von den Schwach-



Testpause: Hamilton wartet in der Garage auf Umbauten an seinem Auto



Hitzetest: Verstappen lässt den Motor im Stand vier Minuten laufen



Winter in Barcelona: Am Mittwoch lag Schnee in den Auslaufzonen



Fahrende Mess-Station: Renault testet mit Aero-Gitter

punkten des Vorgängers“, berichtete Valtteri Bottas zufrieden.

Sebastian Vettels Gefühl stimmt mit dem Versprechen von Windkanal und Prüfständen überein. Man merkt es auch an seiner Körpersprache. „Unser Auto tut das, was es tun soll. Wir haben uns auf allen Gebieten gesteigert.“ Daniel Ricciardo lobte den neuen Red Bull: „So viele Runden wie am ersten Testtag haben wir noch nie geschafft. Ich weiß zwar noch nicht, wo wir stehen, kann aber eines mit Sicherheit schon sagen: Das ist kein schlechtes Auto.“ Entgegen seiner sonstigen Gepflogenheiten war Red Bull mit dem RB14 schon eine Woche vor Testbeginn fertig. Am vierten Testtag kam der Red Bull kaum aus der Garage. Es gab offenbar Ärger mit der Kühlung. Max Verstappen wurde zu Aero-Tests verdonnert.

Einig waren sich die Experten, dass Renault das Team ist, das sich über den Winter am meisten gesteigert hat. Nico Hülkenberg strahlte über das ganze Gesicht. „Geht richtig gut. Sowohl vom Speed als auch von der Zuverlässigkeit. Kein Vergleich zum letzten Jahr. Da sind wir am Filmtag vor den Tests keinen Meter gefahren. Diesmal waren wir schon am Mittag fertig.“ Der Renault R.S.18 sieht im Vergleich zur Konkurrenz eher brav aus. Fast wie ein runderneueres Vorjahresauto. „Unter der Verkleidung ist alles neu. Wahnsinn, wie schlank das Heck ist“, widerspricht Hülkenberg.

Alonso verliert ein Rad

McLaren hat für den Umbau des Autos vom Honda V6-Turbo zum Renault-Sechszylinder 93 Prozent aller Teile neu gebaut. Und

ist in einigen Bereichen derart ans Limit gegangen, dass der MCL33 immer wieder längere Pausen in der Garage einlegte. Ein Feuer, ausgelöst durch einen lockeren Auspuff, zerstörte das halbe Heck. Schon 45 Minuten nach Testbeginn verlor Fernando Alonso in der Zielkurve das rechte Hinterrad. Das darf bei den neuen Bestimmungen für die Radsicherung eigentlich gar nicht mehr vorkommen. Die FIA verlangte einen Rapport vom Team. Alonso redete sich die neue McLaren-Welt erst einmal schön: „Auto und Motor funktionieren. Sie bestätigen unsere Daten vom Prüfstand und vom Windkanal.“ Mechanisch muss McLaren nachbessern. Ist man mit seiner revolutionären Hinterachse mit dem oberen Querlenker aus einem Stück und der Zugstrebe, die in der Mitte des

Trägers anlenkt, vielleicht doch eine Spur zu weit gegangen? Als Beruhigungsspiel wurden Bestzeiten mit wenig Sprit und weichen Reifen verabreicht.

Force India wird sich in diesem Jahr schwertun, den vierten Platz zu verteidigen. Es herrscht wieder mal Ebbe in der Kasse. Das Auto wurde in letzter Minute fertig. Das erste Aerodynamikpaket muss bis Melbourne warten. Es gab nicht einmal die üblichen Proberunden vor Testbeginn. So sparte sich Force India 20000 Euro. Einige Entwicklungen fielen den knappen Finanzen zum Opfer. „Der Halo hat uns ruiniert. Wir mussten für ihn ein neues Chassis bauen, was wir uns sonst gespart hatten. So fehlten Kapazitäten, sich um Projekte zu kümmern wie den Seitenkasten-Trick von Ferrari“, klagte Technikchef Andy Green. Sergio Pé-



Rosa Panther: Ocon hat mit dem neuen Force India noch Mühe



Ruhige Testwoche: HaasF1 kam ohne Defekte durch die erste Testwoche



Kritischer Blick: Alonso untersucht, warum er das rechte Hinterrad verlor

rez, Esteban Ocon und Testpilot Nikita Mazepin betätigten sich hauptsächlich als Datensammler. Unter diesen Vorzeichen waren schnelle Zeiten nicht zu erwarten.

Williams merkt langsam, dass man mit Lance Stroll und Sergey Sirotkin zwei unerfahrene Piloten auf den Stammpilzen hat. Deshalb werden die Aussagen von Testfahrer Robert Kubica immer wertvoller. Der Pole soll in der zweiten Testwoche an zwei Tagen ins Lenkrad greifen. „Meine Rolle hat sich geändert. Für mich geht es jetzt nicht mehr darum, die schnellste Runde zu fahren, sondern dem Team maximal zu helfen.“ Kubica erwartet ein strammes Programm. „Ich muss vor jedem Grand Prix im Simulator fahren, dann an die Strecke, am Samstag wieder in den Simulator und am Montag

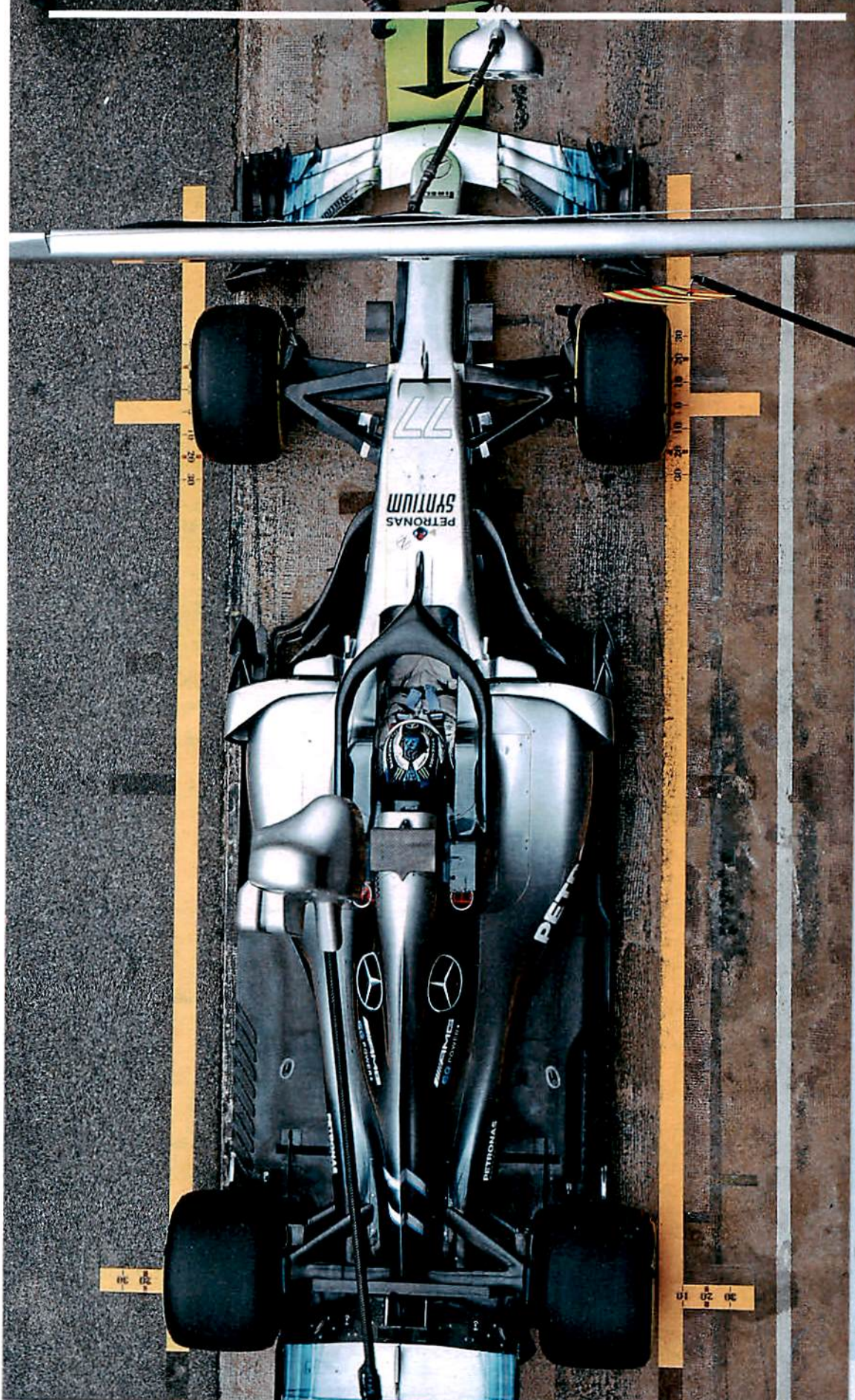
zu den Besprechungen mit den Ingenieuren. Dazwischen fahre ich noch LMP1-Rennen. Von heute bis Le Mans werde ich ganze zehn Tage zu Hause sein.“

Sauber gewöhnt sich noch an sein neues Auto. Der C37 ist in vielen Bereichen die ungewöhnlichste Konstruktion im Feld. Technikchef Jörg Zander ließ einige mutige Konzepte in das Auto einfließen. Teamchef Frédéric Vasseur versuchte, den Ball flach zu halten: „Erwarten Sie von uns in der ersten Woche nicht zu viel. Wir müssen dieses Auto noch lernen. Und es ist aerodynamisch noch nicht komplett. In der zweiten Testwoche kommt der zweite Teil.“ Für Sauber wäre es schon ein Erfolg, wenn man den Anschluss an das Feld schaffen würde. Ende des vergangenen Jahres fehlte rund eine halbe Sekunde. ■

DIE RANGLISTE DER ERSTEN TESTWOCHE

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Session	Reifen	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.19.333 min	Tag 4	Medium	94
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,340 s	Tag 2	Soft	218
3. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 0,521 s	Tag 4	Hyper-Soft	147
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,643 s	Tag 2	Medium	212
5. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 0,846 s	Tag 1	Medium	107
6. Kevin Magnussen	Haas F1	+ 0,984 s	Tag 4	Ultrasoft	132
7. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,993 s	Tag 2	Medium	102
8. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 1,173 s	Tag 1	Soft	80
9. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,214 s	Tag 1	Medium	122
10. Fernando Alonso	McLaren	+ 1,596 s	Tag 4	Ultrasoft	113
11. Carlos Sainz	Renault	+ 1,607 s	Tag 4	Medium	151
12. Lance Stroll	Williams	+ 1,809 s	Tag 4	Soft	100
13. Pierre Gasly	ToroRosso	+ 1,985 s	Tag 2	Soft	229
14. Robert Kubica	Williams	+ 2,162 s	Tag 2	Soft	49
15. Sergey Sirotkin	Williams	+ 2,489 s	Tag 2	Soft	127
16. Esteban Ocon	Force India	+ 2,508 s	Tag 2	Soft	79
17. Sergio Pérez	Force India	+ 2,640 s	Tag 40	Soft	65
18. Brendon Hartley	ToroRosso	+ 3,038 s	Tag 1	Soft	95
19. Romain Grosjean	Haas F1	+ 3,245 s	Tag 1	Soft	55
20. Charles Leclerc	Sauber	+ 3,388 s	Tag 2	Soft	140
21. Marcus Ericsson	Sauber	+ 4,075 s	Tag 1	Soft	143
22. Nikita Mazepin	Force India	+ 6,295 s	Tag 1	Medium	22

Technik-Trickser



Nach der großen Regelreform 2017 sind die Ingenieure weiter auf der Suche nach dem entscheidenden Technik-Trick. Das ganz große Ding konnten wir an den 2018er Autos zwar noch nicht erkennen, dafür aber viele interessante Detail-Lösungen.

Von: **Tobias Grüner**

Die Formel 1 erfindet sich immer wieder neu. Stillstand bedeutet Rückschritt. Doch statt technischer Revolution wurde diesen Winter vor allem Evolution geboten. Die interessantesten Entwicklungen gab es im Detail. Wenn man sich die zehn Autos unter der Lupe anschaut, dann bietet ausgerechnet Schlusslicht Sauber die meisten neuen Lösungen. „Wer weiter hinten steht, kann mehr riskieren als wir“, verteidigt sich Mercedes-Technikchef James Allison.

Doch auch wenn der Silberpfeil beim Fahrzeugkonzept unverändert blieb, so ist der W09 beim genaueren Blick doch als komplett neues Auto zu erkennen. Die schmalen schlitzförmigen Seitenkästen und das schlanke Heck lassen erahnen, welchen Aufwand die Techniker bei der kompakten Unterbringung der Antriebs Elemente betrieben haben. „Unsere Aerodynamik-Abteilung fragt immer wieder, ob es nicht noch leichter und kompakter geht“, berichtet Mercedes-Motorenchef Andy Cowell. „Zuerst glaubt man nicht, dass es geht. Dann arbeitet man sich Schritt für Schritt runter bis zu dem gewünschten Maß. Und ist der Ehrgeiz erst einmal geweckt, will man dann noch ein Stück kompakter bauen.“

Was die seitlichen Lufteinlässe angeht, haben auch Red Bull und Ferrari extreme Lösungen gefunden. Man wundert sich, wie hier eine effiziente Kühlung gewährleistet wird. Vielerorts sorgt die breitere Airbox für einen Teil der Frischluft für diverse Kühler. Ein weitere Antwort auf das Geheimnis der Mini-Kühleinlässe liegt auch in der Frage, wie effizient die heiße Luft wieder aus den Seitenkästen ausgeblasen wird. Je besser das funktioniert, desto kleiner können die Kühleinlässe gebaut werden. Das wiederum verbessert den Luftwiderstand.

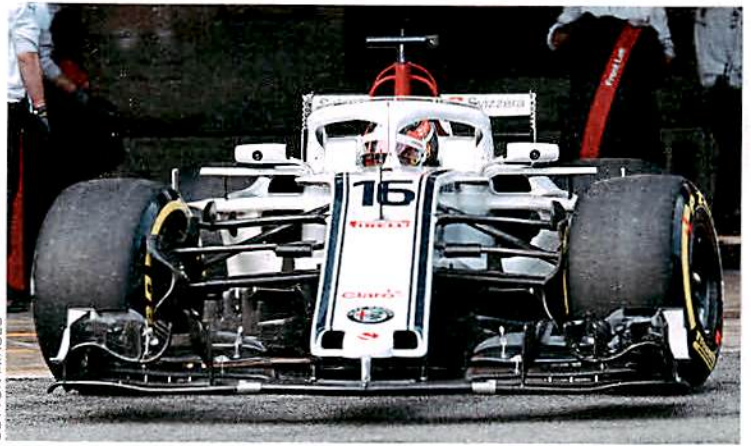
Die Formel-1-Generation 2018 hat aber nicht nur Evolution, sondern auch ein paar echt geniale Technik-Tricks zu bieten, die man so noch nicht gesehen hat. Besonders in den Fokus der Konkurrenz ist die Hinterrad-Aufhängung bei McLaren geraten, genauer gesagt der obere Querlenker. Beim MCL33 wachsen zwei kurze Achsstummel aus dem Getriebe. Die werden noch unter der Verkleidung zusammengeführt, sodass außerhalb nur ein mächtiger, kunstvoll gebogener Querlenker bis zum Radträger zu sehen ist. Die Zugstrebe (Pullrod) lenkt nicht am Radträger an, sondern direkt am Querlenker. Sie verläuft fast parallel zur Verkleidung und lässt viel freien Platz bis zum Rad. Und genau das ist der Coup. „So kann die Luft ungestört zum Diffusor strömen. Außerdem stehen die hinteren Bremsbelüftungen mit ihren vielen Flügeln isoliert da und können so viel besser arbeiten. Aus aerodynamischer Sicht ist das bestimmt interessant“, lobt selbst Red-Bull-Aerodynamik-Guru Adrian Newey. Doch ist es auch mechanisch die beste Lösung? Bei den Experten von Mercedes wird das bezweifelt. Auf jeden Fall ist es aber eine Meisterleistung der McLaren-Karbon-Abteilung. „Das Ding steif und leicht hinzubringen, verlangt viel Erfahrung und viel Aufwand bei den Berechnungen“, applaudiert Force India-Technikchef Andy Green.

Bei Renault lohnt sich für Technik-Interessierte ebenfalls ein genauerer Blick. Die Ingenieure montieren den Auspuff beim R.S.18 so hoch wie es das Reglement erlaubt, nämlich 550 mm über der Referenzebene. Dazu wird das Endrohr auch noch mit einer Neigung von fünf Grad so stark nach oben angewinkelt, wie es maximal erlaubt



Im zweiten Jahr des aktuellen Technik-Reglements werden die Konzepte aus dem Vorjahr nur noch verfeinert. Nach Ansicht der Ingenieure ist das Potenzial der Autos aber noch längst nicht ausgeschöpft. Die Techniker erwarten auch 2018 eine steile Lernkurve und eine deutliche Steigerung, was die Rundenzeiten angeht. Es ist also Potenzial vorhanden für Verschiebungen im Kräfteverhältnis.

ist. Das Ergebnis der aufwendigen Übung: Die Auspuffgase zielen nun von unten auf das Hauptblatt des Heckflügels. Der ist auf der Unterseite speziell beschichtet, damit die Karbonstruktur im Hitzestrahl nicht anfängt zu schmelzen. Der neue Trick soll bis zu zwei Punkte Abtrieb beim Beschleunigen bringen, verraten die Ingenieure nicht ohne Stolz. Mit speziellen Motormappings, die das Anblasen verstärken, ist vielleicht sogar noch mehr drin. Und das Beste daran: Die Idee ist nicht so einfach zu kopieren, weil dafür das komplette Heck umgebaut werden muss.



SUTTON IMAGES

Der Sauber trägt so viele verschachtelte Lufteinlässe wie kein anderes Auto



MSA

Im unteren Doppeldecker-Flügel sitzt beim Red Bull die Crash-Struktur

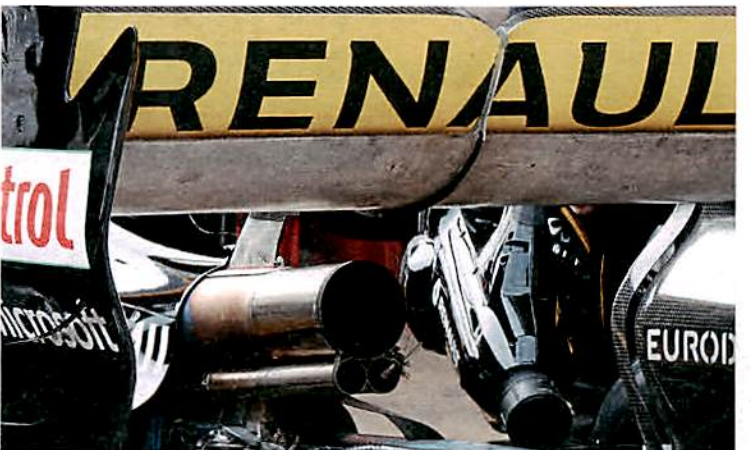


MSA

Ferrari hatte den Trick mit den hoch angelegten Lufteinlässen 2017 erfunden



Die Airboxen werden immer breiter. Bei Renault sitzt der Ölkühler dahinter



MSA

Im R.S.18-Heck blasen die Abgase unter den Flügel und produzieren Abtrieb

Geniale Technik-Ideen müssen nicht immer massive Vorteile bringen. Manchmal sorgen auch die kleinen Details für Begeisterung. So zum Beispiel im Fall der Rückspiegel von Ferrari, die von der Luft clever durchströmt werden. Was genau die Ingenieure mit der ungewöhnlichen Lösung bezwecken, ist noch nicht ganz klar. Einige Experten sind der Meinung, dass der Trick nur einem leicht geringeren Luftwiderstand dient. Andere glauben, dass Ferrari die Strömung gezielt ablenkt, um die Luft an gewünschte Stellen zu dirigieren.

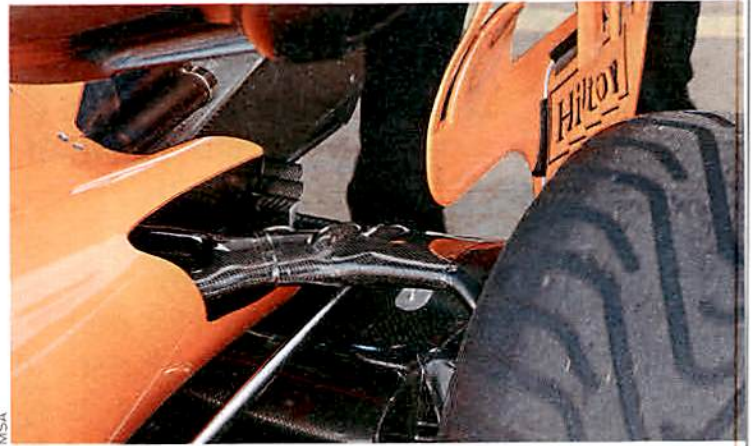
Halbes Feld kopiert Ferrari

Noch hat Ferrari den Spiegeltrick für sich alleine. Doch Kopieren gehört in der Formel 1 bekanntlich zum guten Ton. Bestes Beispiel sind die innovativen Seitenkästen des Vettel-Renners aus dem Vorjahr, die ihren Weg innerhalb von nur zwölf Monaten nun auch an den Williams, den Red Bull, den Sauber und den Haas gefunden haben. Der Clou steckte darin, die obere Crash-Struktur so weit wie möglich nach unten zu verlegen. Die horizontalen Carbon-Spieße, die als Seitenaufprallschutz an den Flanken des Monocoque befestigt werden müssen, bilden dann den unteren Rahmen der seitlichen Kühleinlässe. Damit wachsen die Seitenkästen zwar leicht in die Höhe, werden aber vor allem im unteren Bereich deutlich schlanker. Das verbessert die Anströmung des Hecks und sorgt für eine effizientere Versiegelung des Diffusors. Vor allem Autos mit einer großen Anstellung profitieren von dem Trick. Ferrari selbst hat die Lösung beim SF71H noch eine Stufe weiterentwickelt. Aber auch Red Bull und Sauber zeigen den Trick in extremer Ausprägung. Das Schweizer Auto trägt übrigens nicht nur über der

Crash-Struktur einen Lufteinlass, sondern auch darunter. Dazu ist auch noch die Airbox in viele Hutzen untergliedert. Insgesamt lassen sich neun unterschiedliche Eingänge zählen, die Luft unter die Haube führen.

Nach der ersten Testwoche gibt es aber auch Technik-Details, über deren Funktion die Experten rätseln. So lenkt McLaren zum Beispiel den vorderen Pushrod über ein Verbindungsstück weit entfernt vom Radträger an. Normalerweise dient eine derartige Geometrie dazu, dass sich das Auto beim Einlenken absenkt. Doch das ist im Winter gerade erst verboten worden. Bei 12 Grad Lenkwinkel darf das Auto vorne nicht weiter als fünf Millimeter einsinken. Das wird auf einer speziell für den Zweck modifizierten Plattform gemessen. Doch was, wenn McLaren etwa einen Weg gefunden hat, die Lenkung im Stand anders arbeiten zu lassen als während der Fahrt? Die Regelhüter haben das Problem bereits im Auge. „Wenn wir in den Daten sehen, dass der Lenkwinkel in Realität über 12 Grad hinausgeht, dann modifizieren wir den Test“, gibt sich Rennleiter Charlie Whiting cool.

Für ein anderes Phänomen gibt es noch keine genaue Erklärung. In Barcelona konnten Beobachter an der Strecke an allen Autos mit Ferrari-Motoren erkennen, wie Abgase nicht durch das Auspuffrohr, sondern durch kleine Schlitze in der hinteren Crash-Struktur entweichen. Hierbei handelt es sich wohl um die Entlüftung des Kurbelwellengehäuses. Die Gase dürfen neuerdings nicht mehr dem Brennraum zugeführt werden. Aber warum sieht man an den anderen Autos keinen Rauch aufsteigen? In der Formel 1 arbeiten die besten Ingenieure der Welt. Sie werden auch dieses Rätsel lösen. ■



Die Querlenker im McLaren-Heck splitten sich weit innen in zwei Arme auf



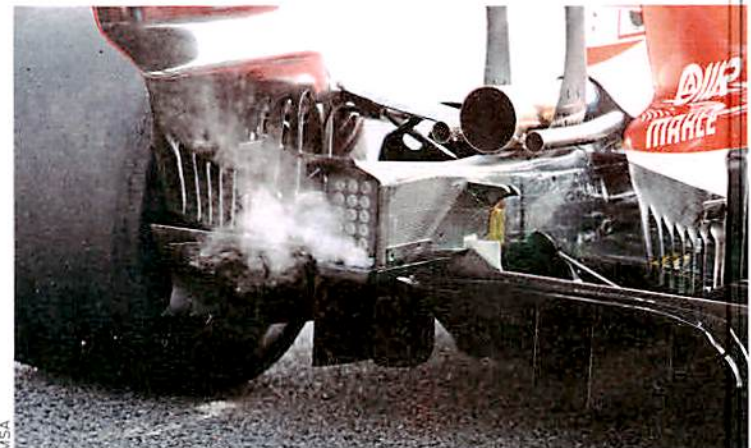
Bei Red Bull wachsen die Querlenker vorne weit oben aus dem Chassis



Die Ferrari-Ingenieure leiten die Luft neuerdings durch die Spiegel hindurch



T-Flügel und Monkey-Seats werden jetzt an der Heckflügelstütze montiert



Die Ferrari-Motoren senden Rauchzeichen – aber nicht aus dem Endrohr!

Rumschrauben

Ein Jahr lang **MOTORSPORT** aktuell
frei Haus plus Akkuschauber sichern!

**TOP
EXTRA**



BOSCH-Akkuschauber „IXO V“

Damit haben Sie den Dreh raus! Kompakt und extrem leicht (nur 620 Gramm), mit automatischer Spindelarreterung, Power-Light-LED und Softgrip für besonders guten Halt.

3,6 Volt 1,5 Ah Lithium-Ionen-Akku (Ladedauer: 3 h), inkl. Ladestation und Bitsethalter mit 10 Bits, Zuzahlung 1,- €.

Ihre Abo-Vorteile:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News
- 15% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
- Exklusives Extra dazu
- 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankelzug
- Nach einem Jahr jederzeit kündbar

Direkt bestellen unter:

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1625325, verschenken 1625326.
50 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 93,50 € (D) zzgl. 1,- € Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.

Klimmzug aus dem Cockpit: Routinier Kimi Räikkönen schält sich aus dem Ferrari SF71H



Der Halo-Wach-Effekt

Die Formel-1-Autos tragen für die Puristen einen Makel namens Halo. Die kritischen Stimmen mehrer sich. Die Fahrer haben sich an den zentralen Steg vor den Augen gewöhnt, beklagen aber vor allem den Ausstieg. Williams-Ersatzfahrer Robert Kubica will sich in Melbourne kaputt lachen.

Von: **Andreas Haupt**

Der Halo bleibt ein Streitthema. Auch nach der verpflichtenden Einführung für die kommende Formel-1-Saison. Die Testfahrten in Barcelona haben die Puristen bestärkt und einigen ehemaligen Fürsprechern die Augen geöffnet. Manche sprechen von den hässlichsten Autos aller Zeiten. Mercedes-Teamchef Toto Wolff würde den Halo am liebsten mit einer Kettensäge vom Cockpit abtrennen. Für diese süffisante Aussage soll es vom Motorsport-

Weltverband FIA gleich mal einen Rüffel gegeben haben. Die FIA ist beim Thema Halo nicht für flapsige Sprüche zu haben.

FIA-Clip zum Halo

Auf der hauseigenen Webseite rückt man den Titanbügel in einem Einminüter ins positive Licht. Der Zusammenschritt zeigt in den ersten 30 Sekunden acht Unfälle, die allesamt spektakulär aussehen, aber glimpflich endeten. Zum Beispiel als Luciano Burti in Hockenheim 2001 Michael Schumacher am Start ins Heck donnerte und abhob. Oder den Unfall von Robert Kubica in Kanada 2007. Im zweiten Teil des Videos werden die Sicherheitsvorteile hervorgehoben. Ein Reifen prallt am Titanbügel ab. Untertitel: Der Halo widerstehe ungefähr 12 Tonnen. Der Halo sei der stärkste Teil an einem Formel-1-Auto. Mit ihm werden die Fahrer in Zukunft die Grenzen weiter verschieben können. Ein fadenscheiniges Argument. Die Ästhetik berücksichtigt der Clip erst gar nicht.

Es gibt drei Lager. Die Befürworter. Die Pragmatiker: „Es sieht unschön aus, aber wenn es

! Der Halo wiegt sieben Kilogramm. Cockpit und Anlenkpunkte müssen versteift werden. Das geht weiter ins Gewicht. Sauber spricht in Summe von unter 12 Kilo.

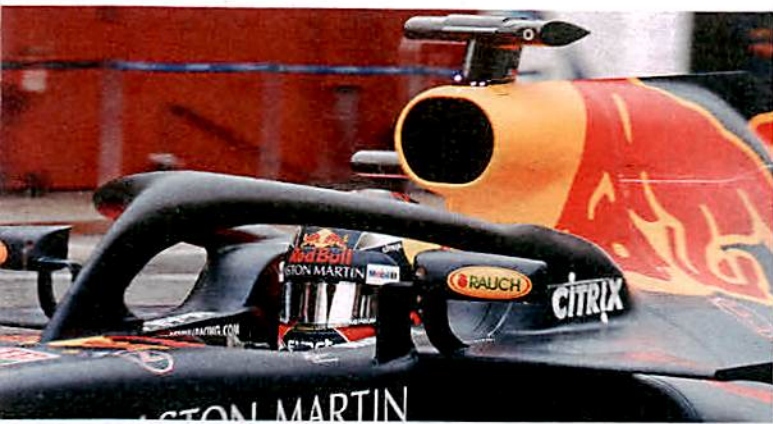
der Sicherheit dient.“ Die Gegner. Sie führt Kevin Magnussen an. Der Däne hält sich mit seiner Meinung nicht zurück. Man hört seine Abneigung in jedem Wort: Am liebsten würde der 25-Jährige den sieben Kilogramm schweren Aufbau mit den bloßen Händen wegreißen. „Hässlich, lästig, störend“, findet er.

„Formelauto gehört offen“

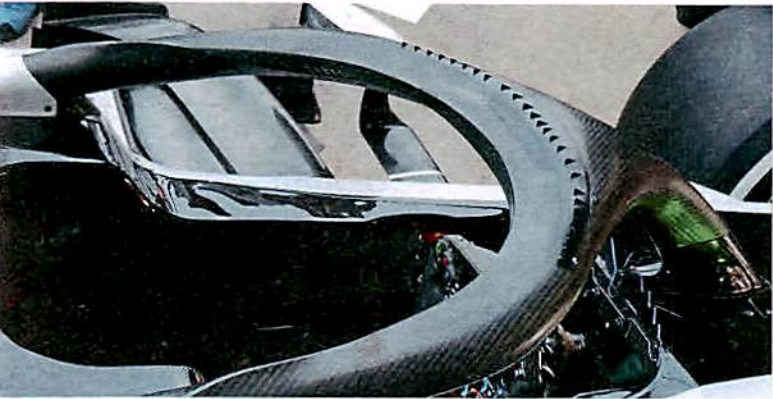
Die kritischen Stimmen im Fahrerlager mehrer sich. Man gewinnt den Eindruck, dass vielen mit den ersten Probelaufen

auf dem Circuit de Barcelona-Catalunya erst klar wurde, in welche Richtung die Formel 1 lenkt. Plötzlich tragen nicht mehr nur vereinzelte Autos zu Probezwecken zu Trainingsbeginn den Halo. Sondern alle. Immer. „Der Halo ist kein Schmuckstück“, sagt Sebastian Vettel. „Was mir nicht gefällt, ist das Gefühl, dass man mit einem Dach über dem Kopf fährt.“ Mit dieser Aussage stößt er bei Magnussen auf offene Ohren. „Die Cockpitscheibe, die IndyCar testet, sieht besser aus. Keine Frage. Aber für mich ist auch sie nicht die Lösung. Ein Formelauto muss offen sein.“

Die Sicht sei kein Problem, sagen die Lenker. Sie haben sich darauf eingestellt, einen zentralen Steg vor sich zu haben. „Es stört nicht. In den Kurven schaut du rechts und links daran vorbei“, berichtet Fernando Alonso, der vermutlich größte Halo-Anhänger unter den Fahrern. „Du bemerkst es schon. Aber du gewöhnst dich daran. Der Ausschnitt ist ein paar Prozent kleiner. Wenn ein Auto auf der Geraden weit vor dir fährt, erkennst du es nicht mehr so



Kein Aufbau, dafür Formanpassungen: Halo am Red Bull RB14



HaasF1 will mit vielen kleinen Zacken gezielte Luftwirbel erzeugen



Der Halo am VJM11 von Force India ist in drei gestaffelte Ebenen unterteilt



Nach seinem Abflug am ersten Testtag zwingt sich Fernando Alonso akrobatisch aus dem McLaren

gut“, sagt Lewis Hamilton. Magnussen erwidert: „Mich irritiert es bei schnellen Richtungswechseln wie in Schikanen. Ich sehe Probleme in Kurven wie Eau Rouge oder Austin Turn 1, wenn es steil hochgeht. Ich weiß nicht, ob man die Gefahrenstelle als Hintermann klar erkennt, wenn der Vordermann abfliegt.“ Die Onboard-Aufnahmen geben nicht ganz wieder, was der Fahrer sieht. „Auf Videos wirkt es so, als ob der zentrale Teil direkt im Weg ist. Aber im Auto fühlt es sich nicht so an, weil wir noch tiefer drin liegen, als die Kameras offenbaren“, erklärt Valtteri Bottas.

Befürchtungen, die Fahrer könnten am Start die Startampel nicht sehen, wischen die Protagonisten vom Tisch. Selbst Magnussen. Bottas: „Ich habe es im Simulator auf unterschiedlichen Strecken geübt. Ich konnte die Startlichter immer mit mindestens einem Auge sehen. Das reicht.“ Was die Piloten nervt, ist der Ein- und Ausstieg. Um leichter ins Auto zu kommen, steigen viele auf eine Stufe. Trotzdem müssen sie sich verrenken. Toro Rossos Pierre Gasly befürchtet: „Ich werde dieses Jahr viele Rennanzüge brauchen. Mein Overall war nach der ersten Testwoche auf der Rückseite ziemlich durchlöchert, weil wir uns weit nach hinten lehnen müssen, um überhaupt reinzukommen, und überall hängen bleiben dabei.“

Noch komplizierter ist der Ausstieg. Die Fahrer müssen sich im Notfall innerhalb von sieben Sekunden aus dem Auto schälen. „Ich habe es dreimal in der Fabrik geübt. Den FIA-Test bestand ich im ersten Versuch“, sagt Bot-

tas. Trotzdem: „Das Platzangebot ist beschränkt“, sagt selbst Alonso. Wie muss es dann den größeren Piloten gehen? Die Fahrer haben unterschiedliche Techniken. Kimi Räikkönen umgreift den Halo zum Beispiel wie bei einem Klimmzug.

Aerodynamik-Aufbauten

Die Fahrer müssen achtgeben auf die gebrechlichen Aerodynamik-Aufbauten. Der Williams und der Ferrari tragen auf der Oberseite ein einteiliges Dach. Toro Rosso ebenfalls – plus einen Zusatzflügel auf der Unterseite. Sauber baut zweistöckig an. Force India und McLaren sogar dreistöckig. HaasF1 montiert kleine Zacken. „Red Bull formt ihn teilweise elliptisch“, fällt Sauber-Technikchef Jörg Zander auf. „Runde Elemente sind Gift für die Aerodynamik. Die Zusatzteile helfen, den Luftstrom in die Airbox zu verbessern und Turbulenzen zum Heckflügel einzudämmen.“

Die Autos mussten zwei statische Tests bestehen. Das Chassis und die Anlenkpunkte wurden versteift. Deshalb satteln die Autos mehr als nur sieben Kilogramm auf. „Wir sind alles in allem unter 12 Kilo geblieben“, sagt Zander. Das fünf Kilo höhere Mindestgewicht (733 kg) wirkt sich nur leicht aus. „Die Distanz auf der Bremse ist etwas länger“, berichtet Hamilton. Robert Kubica glaubt, in Melbourne viel Spaß zu haben. „Ich werde mich an den Anfang der Boxengasse stellen. Mal sehen, wie sie am Ende des Rennens aus dem Cockpit kriechen. In Singapur wird es noch schlimmer. Da werden wir einige artistische Einlagen sehen von erschöpften Fahrern.“ ■

SUTTON-IMAGES

GRÜNER

XPB

DANIEL-REINHARD

Hoch soll er leben:
Daniel Abt kann sich
auf seine Crew voll
verlassen

Abt wird endlich erlöst

Diesmal durfte er den Sieg behalten: In Mexiko triumpierte Daniel Abt aus Kempten erstmals in der Formel E. Für das zuletzt durch eine schier unglaubliche Pechsträhne gebeutelte Audi-Werksteam war dieser Erfolg wie eine Erlösung.

Von: **Claus Mühlberger**

Die Entscheidungen der Sportkommissare waren in diesem Jahr nicht immer nachvollziehbar. Während Daniel Abt, vermeintlicher Sieger beim Saisonauftakt in Hongkong, wegen eines lachhaften Formfehlers des Teams disqualifiziert wurde (falscher Barcode am Inverter), kamen zuletzt in Chile die beiden siegreichen Techeetah mit Geld-

bußen davon, obwohl ihre Boxencrew am Gurtsystem manipuliert hatte. Das soll mal einer verstehen. Daniel Abt konnte hier jedenfalls keine klare Linie der Regelhüter erkennen und machte seinem Unmut bei Twitter Luft: „Das war nicht fair.“

Erster deutscher Sieg

Abts Triumph in Mexiko war der erste Sieg eines deutschen Fahrers in der mittlerweile schon viereinhalbjährigen Geschichte der Formel E. Die Fahrt des 25-Jährigen zum größten Pokal begann auf Startplatz 5. Den ersten Kontrahenten, Felix da Costa im Andretti, hängte Abt am Start ab.

An der Spitze entschwand Felix Rosenqvist allerdings zügig aus dem Zugriffsbereich seiner Verfolger. Doch nach 20 Runden blieb der Mahindra des Schweden plötzlich stehen. Nach einem Restart der Elektronik konnte Rosenqvist zwar zunächst weiter-

fahren, aber nur als Letzter. „Ein Einheitsteil, die Batterie, ist kaputtgegangen“, klagte Teamchef Dilbagh Gill. Kurioserweise hatte Rosenqvist auch nach dem Autotausch technische Probleme und wurde deswegen vom Team an die Box zitiert. Und, man mag es kaum glauben, auch bei Mahindra-Teamkollege Nick Heidfeld versagte die Technik. Der Deutsche hatte zuvor allerdings nur eine diskrete Vorstellung gegeben.

Nach Rosenqvists Pech erbeite ein Überraschungsmann die Führung: Oliver Turvey im chinesischen NIO fuhr ohne Fehl und Tadel, beim Boxenstopp brauchte er aber deutlich zu lange. Der E-Prix in Mexiko war das zweite Rennen, bei dem keine Mindestzeit beim Autowechsel mehr gilt. Davon profitierte Abt: Der Audi-Fahrer wurde fünf Sekunden schneller abgefertigt als Turvey, ging mit einem Vor-

sprung von mehr als drei Sekunden als Führender in die zweite Rennhälfte und hatte danach wenig Mühe, diese zu verwalten.

Das wichtigste Schlüsselmoment des Rennens aus Sicht von Abt war der gewonnene Zweikampf gegen Sébastien Buemi in der ersten Rennhälfte. Unerbittlich hatte Abt den Ex-Champion im Renault gehetzt und stark unter Druck gesetzt. So lange, bis dem Schweizer tatsächlich ein grober Fahrfehler unterlief. Am Ende der langen Geraden bremsete Buemi zu spät. Abt schlüpfte durch.

Abt: „Nie aufgeben!“

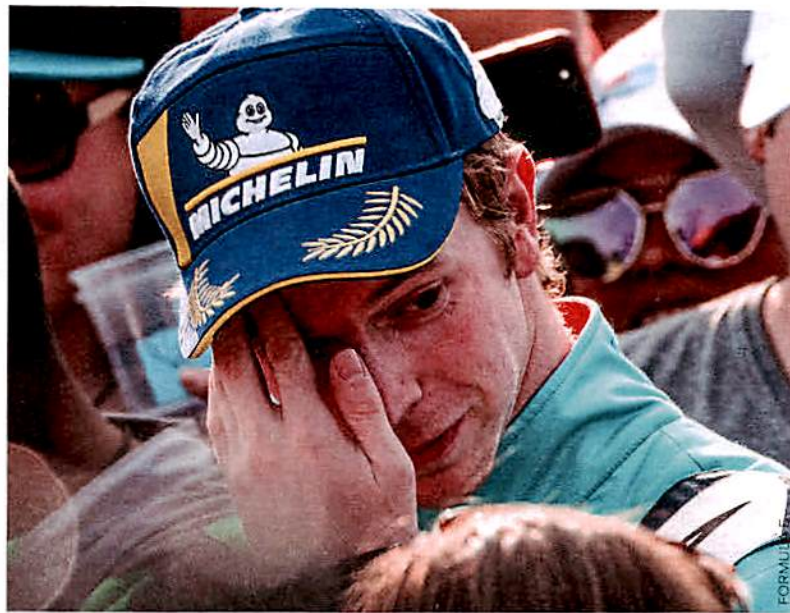
„Was für ein fantastischer Tag – endlich der erste Sieg“, sagte Daniel Abt. „Wir haben harte Zeiten hinter uns, aber nie aufgegeben. Ich bin unheimlich stolz auf alle im Team.“

Audi-Sportchef Dieter Gass zeigte sich nach dem schwachen



Stromausfall: Felix Rosenqvist musste wegen Batterieschadens aufgeben

FORMULA E



Erstmals auf dem Podium: Oliver Turvey wurde mit dem NIO Zweiter

FORMULA E



Maßarbeit: Daniel Abt siegte mit seinem Audi von Startplatz 5 aus

FORMULA E



Volle Ränge: Die Strecke mitten in der Stadt führt durch ein Baseballstadion

FORMULA E

Saisonstart seiner Mannschaft extrem erleichtert: „Nach den Problemen, die wir in den ersten Rennen hatten, schmeckt dieser Sieg besonders süß. Wir wussten nicht genau, was uns hier erwarten würde. Nach dem Qualifying waren die Gefühle noch etwas gemischt. Aber das Rennen war sowohl von Daniel wie auch von Lucas top.“

Titelverteidiger Lucas di Grassi war vor dem Mexiko-Rennen Letzter in der Tabelle. Als Einziger im Feld hatte der Brasilianer keinen einzigen Punkt auf dem Konto. Viermal in Folge war er wegen Technikproblemen vorzeitig gescheitert.

Di Grassi enthusiastisch

Doch auch di Grassi gelang in Mexiko ein Befreiungsschlag. Der Titelverteidiger feierte seinen neunten Platz wie einen Sieg und verstieg sich sogar zu der Behauptung: „Das war mein bestes For-

mel-E-Rennen überhaupt.“ Ganz so, als hätte es niemals den E-Prix von Mexiko 2017 gegeben, als er vom letzten Startplatz aus gewann. Doch der enthusiastische Brasilianer war nicht zu stoppen: „Ich bin jetzt als Letzter gestartet, musste beim Boxenstopp zusätzlich noch eine Fünf-Sekunden-Strafe abdiene, weil der Inverter geöffnet werden musste. Dann habe ich die Hälfte des Feldes zweimal überholt. Zudem fuhr ich die schnellste Runde.“

Wie schnell sich das Blatt in der Formel E wenden kann, erfuhr Techeetah. Als farbloser Fünfter sicherte Jean-Éric Vergne immerhin seine Tabellenführung ab. André Lotterer verlor Platz 7 wegen „Unsafe Release“. Der Deutsche streifte beim Losfahren einen Mechaniker. Diesmal ließen die Kommissare nicht mit sich spaßen: Die fällige Durchfahrtsstrafe warf Lotterer auf Platz 13 zurück. ■

5. LAUF FORMEL E IN MEXICO CITY

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Daniel Abt (D)	Audi Sport Abt Schaeffler	50.45,164 min
2. Oliver Turvey (GB)	NIO	+ 6,398 min
3. Sébastien Buemi (CH)	Renault e.Dams	+ 6,615 min
4. Nelson Piquet (BRA)	Mahindra Racing	+ 7,016 min
5. Jean-Éric Vergne (F)	Techeetah	+ 7,546 min
6. Mitch Evans (NZ)	Jaguar Racing	+ 9,050 min
7. Felix da Costa (POR)	Andretti	+ 17,157 min
8. Edoardo Mortara (ITA)	Venturi Racing	+ 26,511 min
9. Lucas di Grassi (BRA)	Audi Sport Abt Schaeffler	+ 29,208 min
10. Alex Lynn (GB)	DS Virgin-Racing	+ 29,515 min

WM-STAND FAHRER

1. Vergne	91 Pkt.
2. Rosenqvist	69
3. Bird	61
4. Buemi	52
5. Piquet	45
6. Abt	37
7. Evans	29
8. Mortara	28
9. Turvey	26
10. Heidfeld	21



Tabellenführer Jean-Éric Vergne

FORMULA E

WM-STAND TEAMS

1. Techeetah	99 Pkt.
2. Mahindra Racing	90
3. Jaguar Racing	74
4. DS Virgin Racing	70

Formel 1

Formel 1 in Hanoi & Miami

Schon 2019 könnte der Kalender um drei Rennen erweitert werden. Strecken in Hanoi, Miami und Buenos Aires befinden sich bereits im Prozess der Abnahme von FIA-Experten.

Von: **Michael Schmidt**

Die vietnamesische Hauptstadt Hanoi und die Florida-Metropole Miami bewerben sich mit Stadtkursen um einen Platz auf der F1-Landkarte. Argentiniens Hauptstadt Buenos Aires will seine frühere F1-Strecke an die modernen Sicherheitsbestimmungen anpassen. Nach MSA-Informationen werden Hanoi und Miami mit hoher Wahr-

scheinlichkeit schon nächstes Jahr Teil des Kalenders sein. Bei Buenos Aires ist die Finanzierung der Streckenumbauten und des Startgeldes für das Feld noch nicht geklärt. In Hanoi soll die Formel 1 auf einem Kurs mitten im Herzen der Millionen-Metropole fahren. Die Länge beträgt mehr als fünf Kilometer. Die Streckenführung wurde von der

FIA bereits abgenommen. Der geplante Stadtkurs von Miami wird am ersten März-Wochenende inspiziert. Das 5,2 Kilometer lange Layout mit 17 Kurven erinnert an den Baku City Circuit und führt am Four Seasons Hotel vorbei. In beiden Fällen können die Strecken bis 2019 fertiggestellt werden.

In Buenos Aires ist die Situation anders. Es existiert bereits eine Multifunktionsanlage namens Autódromo Juan y Oscar Alfredo Gálvez, auf der von 1974 bis 1981 der GP Argentiniens ausgetragen wurde. Die FIA verlangt jedoch nicht nur eine Modernisierung der Sicherheitseinrichtungen, sondern auch eine Modifikation der Streckenführung im Bereich der langen Kurve zwischen den beiden Geraden. Der 180-Grad-Bogen, der mit den aktuellen Autos voll ginge, soll durch eine Kombination mehrerer Kurven abgelöst werden. Der Umbau bedeutet eine erhebliche Investition. Geld, das erst noch gefunden werden muss. ■



Auf den neuen Stadtkursen in Hanoi und Miami sollen die Autos den Mauern ähnlich nahe kommen wie in Baku

Formel 1

Wahl zwischen RTL und RTL

Die Formel 1 bietet ab 2018 alle Rennen im offiziellen Livestream an. Auch in Deutschland ist der neue Service erhältlich – hat aber einen Haken.

Von: **Tobias Grüner**

Die Verantwortlichen der Königsklasse haben erste Details zum neuen Livestreaming-Angebot verkündet. Ab der kommenden Saison sollen alle Freien Trainings, Qualifikationen und Rennen werbefrei in voller Länge im Internet übertragen werden. Dazu kommen Pressekonzferenzen und Interviews nach den Rennen. Die Kunden bekommen außerdem Zugang zu exklusiven Features. So lassen sich zum Beispiel die Onboard-Kameras aller 20 Fahrer einzeln

auswählen. Auch Rahmenrennen wie Porsche Supercup, Formel 2 und GP3 gehören zum Rennpaket. Dazu gibt es historische Inhalte aus dem Archiv, darunter auch bisher unveröffentlichtes Material. Zum Auftakt in Melbourne wollen die Verantwortlichen zumindest die Desktop-Version des Streamingdienstes fertig haben. Der Service für mobile Endgeräte soll im Laufe der Saison nachgeschoben werden. Zum Start wird das Angebot in mehr als 40 Ländern buchbar sein. Auch Deutschland, die Schweiz und Österreich stehen auf der Liste. Wie die Rechteinhaber von Liberty Media bestätigt haben, soll der deutsche Kommentar von RTL übernommen werden. Wie das dann im Stream genau aussehen wird, wenn RTL Werbung macht, können wir noch nicht sagen. Die Frage lautet auch, wie viele Fans sich die

rund 10 Euro pro Monat für den Premium-Dienst leisten, wenn es dafür Free-TV-Kommentatoren von RTL gibt. Viele Zuschauer waren in den vergangenen Jahren zum Bezahlsender Sky aus-

gewichen, wo die Übertragungen nicht nur werbefrei, sondern auch inhaltlich mehr auf die Hardcore-Fans zugeschnitten waren als beim breit aufgestellten Massensender RTL. ■



Livestream-Abonnenten können die Onboard-Bilder aller 20 Fahrer wählen

Radmutter-Ärger

Die FIA hat die Bestimmungen für die Radsicherung verschärft. Prompt bekamen Renault und McLaren mit ihrem neuen Radmutter-Design Ärger.

Von: **Michael Schmidt**

Mclaren und Renault landeten in der Boxenstopp-Statistik 2017 auf den Plätzen 8 und 9. Was auch mit dem Design der Radmuttern und der Radnaben zu tun hatte. Deshalb haben beide Teams die entsprechenden Komponenten neu konstruiert. Gleichzeitig verschärfte die FIA die Vorschriften für die Radsicherung. Wenn das Rad samt integrierter Radmutter einmal aufgesteckt ist, muss man eine Kraft von mindestens 15 kN aufwenden,



Bei McLaren löste sich trotz verschärfter Regeln ein Rad in Barcelona

um es über die erste Reihe der Rückhaltstifte zu ziehen. Wurde sie bereits in das Gewinde gedreht, muss die Radmutter beim Lösen einem Drehmoment von 250 Nm widerstehen, bevor sie die zweite Reihe der Radsicherung knackt. Damit ist ein Radverlust praktisch unmöglich.

McLaren ist es trotzdem passiert. Weil sich die Radmutter lockerte und das lose Rad den Achsschenkel beschädigte. Die FIA verlangt jetzt einen Rapport. Auch Renault hatte ein Problem. Das lockere Rad verursachte Vibrationen, unter denen die Welle der MGU-K zerbröselte. ■

Frist im April

Noch hält sich das Formel-1-Management zur Zukunft der Formel 1 bedeckt. Doch im April läuft die Frist ab. Porsche, Cosworth und andere Hersteller wollen wissen, mit welchem Motorenkonzept die Formel 1 ab 2021 fährt.

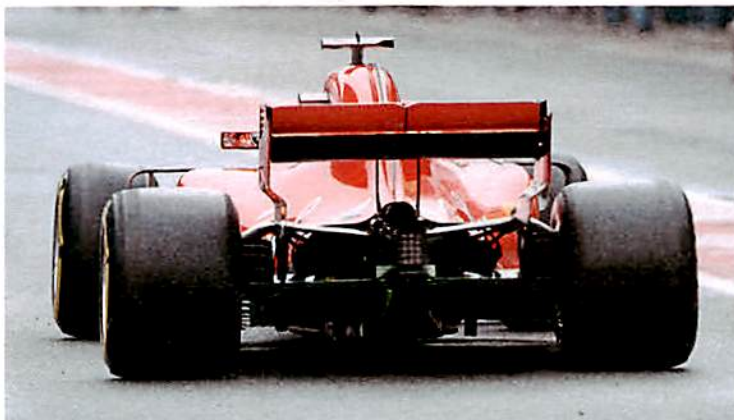
Von: **Michael Schmidt**

Die Formel-1-Teams und die Motorenhersteller warten händeringend darauf, dass die neuen Formel-1-Besitzer die Karten auf den Tisch legen. Es geht um die Frage, mit welchen Motoren und Autos ab 2021 gefahren wird, ob eine Budget-Deckelung kommt und nach welchem Schlüssel die Einnahmen an die Teilnehmer verteilt werden. Liberty Media hielt sich bis jetzt bedeckt, weil man einen Krieg zwischen den unterschiedlichen Lagern befürchtet. Doch im April läuft die Uhr ab. Por-

sche, Cosworth, Ilmor und Lamborghini haben Liberty und der FIA mitgeteilt, dass sie bis April wissen müssen, ob die Formel 1 die aktuellen Motoren behält oder auf V6-Turbos ohne MGU-H und mit vielen Standardteilen zurückrüstet. Wer 2021 fertig sein will, muss jetzt mit der Konstruktion beginnen.

Mercedes, Ferrari, Renault und Honda wollen so wenig wie möglich ändern. Doch damit würde sich die FIA noch mehr

diesen vier Herstellern ausliefern, weil nie mehr ein neuer hinzukommen würde. Porsche und andere Neueinsteiger in spe haben bereits verlauten lassen, dass sie nur bei abgerüsteter Technik kommen. Für Ferrari und Renault ist die Motorenfrage nur ein Nebenkriegsschauplatz. Ferrari will verhindern, dass Liberty ihnen ab 2021 die Sonderzahlungen streicht. Und Renault will in Zukunft so viel Geld wie Ferrari und Mercedes. ■



Die Motorenhersteller warten immer noch auf Infos zum F1-Motor für 2021

FI-QUALI-RENNEN?

Keine Woche vergeht ohne verrückte Ideen der neuen F1-Bosse. Nun wurde bekannt, dass das Formel-1-Management der Strategiegruppe bei der nächsten Sitzung im April ein neues Trainingsformat vorstellen will. Das Freie Training wird demnach nur noch am Freitagnachmittag und Samstagvormittag abgehalten. Ganz neu eingeführt werden soll ein Qualifikationsrennen, das mit einer Startaufstellung in umgekehrter Reihenfolge zum WM-Stand beginnt. Das Resultat dieses Mini-Grand-Prix soll die endgültige Startaufstellung für das Rennen sein.

PIRELLI-REIFENTESTS

Die F1-Saison 2018 ist noch gar nicht richtig gestartet, da denkt Reifenausrüster Pirelli schon an das Jahr 2019. Die Italiener haben den Testfahrplan mit den Gummis für das übernächste Jahr veröffentlicht. Getestet wird unter anderem dienstags/mittwochs nach den Rennen in Shanghai (Force India), Barcelona (McLaren/Haas), Silverstone (Red Bull/Williams), Suzuka (Renault) und Mexiko (Sauber). Brasilien steht nicht mehr auf der Liste der Reifentests, nachdem es im Vorjahr zu Überfällen in São Paulo gekommen war. Dafür wird zusätzlich noch in Fiorano (Ferrari), Paul Ricard (Mercedes, McLaren, Ferrari) und Vallelunga (Toro Rosso) gefahren.

FORMEL-1-HYMNE

Nach dem neuen Logo soll die Formel 1 in Zukunft auch eine eigene Musik bekommen. Die F1-Bosse haben Komponist Brian Tyler damit beauftragt, eine neue Hymne für die Königsklasse zu schreiben. Der US-Amerikaner ist nicht nur bekannt für seine Filmmusiken („The Fast and the Furious“, „Die Mumie“, „Iron Man“), sondern auch durch die musikalische Untermalung der TV-Übertragungen der US-Football-Liga NFL.



Renger van der Zande hat es geschafft, sich vom GT-Sport an die Spitze der Prototypen-Szene zu katapultieren. Für Wayne Taylor Racing fährt er in der IMSA, bei Dragon Speed WEC, daneben GT3-Rennen. Was ist sein Erfolgsrezept für diesen Karriereschub?

Von: **Bianca Leppert**

Sie sind besser im Geschäft als jemals zuvor. Ist das gerade die Zeit Ihres Lebens?

Es ist tatsächlich der Höhepunkt meiner Karriere. Ich habe Formelsport gemacht, DTM, GT und jetzt Sportwagen. Ich denke, ich bin an der Spitze dessen angekommen, was für mich erreichbar war. Und das in der richtigen Klasse, mit den besten Teams.

Sie sind ziemlich vielseitig.

Die IMSA und die WEC sind die besten Meisterschaften im Langstreckensport, trotzdem interessiert mich der GT-Sport weiterhin. In verschiedenen Kategorien zu fahren ist auch deshalb wichtig, um sich etwas länger als nur ein paar Jahre im Motorsport zu halten. Ich plane diese Saison auch mit Nordschleifen-Rennen im GT3 und eventuell Macau.

Wie kamen Sie mit Wayne Taylor Racing zusammen?

Ich habe sie immer als sehr professionelles Team wahrgenommen und nie gedacht, dass ich in dieses Familien-Ding reinkom-



Renger van der Zande

Geburtstag: 16.02.1986
Geburtsort: Dodewaard (NL)
Herkunftsland: Niederlande

KARRIERE

2000–2003: Kartsport
2004–2005: Formel Renault
2006–2009: Formel 3
2010: GP3
2011: DTM
2012: Porsche Supercup, WEC
2013: ALMS, Int. GT Open,
2014–2016: IMSA (LMPC-Klasse), GT3
2017: IMSA (LMP), GT3
2018: IMSA (LMP), WEC, GT3

HOBBYS

Rennradfahren, guter Kaffee

„Der Langstreckensport liegt mir einfach gut“

me. Als ich erfahren habe, dass Ricky zu Penske geht, war das eine Chance. Das erste Mal habe ich mit Wayne Taylor in Laguna Seca gesprochen. Am selben Wochenende ging mein Manöver in Corks Crew viral. Das kam genau zur richtigen Zeit. Man hat nicht nur einen Fahrer, sondern einen Teamplayer gesucht – und mich offensichtlich für den Richtigen für diese Rolle gehalten.

Man scheint Ihnen vertraut zu haben, als Neuling fuhren Sie in Daytona auf Pole.

Das war speziell – vor allem weil die Konkurrenzdicke so hoch war. Im Wintertest hat das Team gesehen, dass ich schon in der dritten Runde die Pace hatte. Ab Dezember war dann klar, dass ich das Qualifying fahre. Mit der Pole war dann besiegelt, dass beide Seiten die richtige Wahl getroffen haben. Das Team hat sehr hohe Ansprüche. Man hat mich zwischen dem Daytona-Test und dem Rennen aus dem Urlaub geholt und nach Indianapolis einfliegen lassen, um zwei Tage Fahrerwechsel zu üben. Früher habe ich das nicht mal einen halben Tag gemacht.

Auch Dragon Speed vertraut Ihnen und schickt Sie als Rookie zum 24h-Rennen Le Mans. Ist das ein Problem?

Auf der einen Seite ist die Erfahrung wichtig, auf der anderen ist es einfach eine weitere Strecke. Ich brauche normalerweise nicht lange, um mich einzuschließen.

Haben Sie irgendeine Erklärung gefunden, warum es ausgerechnet jetzt so gut bei Ihnen läuft?

Manchmal ist es mehr Zufall als alles andere. In der DTM war ich damals nach einem Jahr raus. Weil ich nicht zur richtigen Zeit am richtigen Ort war. Wenn man wie ich eine Karriere mit Höhen und Tiefen hatte, fährst du auch schnell gar nicht mehr. Jetzt ist es genau andersherum. Weil ich mich immer nach Möglichkeiten umgesehen habe. Über die letzten Jahre wurde ich auch besser und besser.

Haben Sie sich nur als Rennfahrer weiterentwickelt oder auch Ihr Mindset?

Im Langstreckensport fährst du viel mit dem Kopf. Es geht nicht nur um die eine schnelle Runde oder ein Überholmanöver, sondern um 200 in einem Rennen. Und darum, mit deinem Team-

»BEI EINER KARRIERE MIT SOLCHEN HÖHEN UND TIEFEN STEHST DU AUCH SCHNELL AUF DER STRASSE. JETZT IST ES ANDERSHERUM.«

Renger van der Zande

kollegen etwas zu erreichen. Diese Art von Motorsport liegt mir. Deshalb mache ich in dieser Kategorie vielleicht einen besseren Job als in der Formel 3.

War das Jahr nach der DTM der Tiefpunkt Ihrer Karriere?

Ich habe erst im März erfahren, dass ich nicht engagiert werde. Deshalb stand ich plötzlich ohne Cockpit da. Ich habe aus der Not eine Tugend gemacht und im Motorsport-Versicherungsbusiness angefangen. Neue Kontakte sind entstanden und damit neue Angebote – auch wenn ich meine Reisekosten teils selbst bezahlen musste. Aber es war ein Anfang, um sich ins Gespräch zu bringen.

Viele GT-Fahrer träumen von Starts bei den Prototypen. Der Wechsel ist aber oft schwierig. Wie ist Ihnen das gelungen?

Als ich damals nicht so viele Engagements hatte, fragte mich Mirco Schultis, ob ich mit ihm in der LMPC-Klasse fahre. Es ist ein Sportwagen, etwas rau, aber gut. Nicht das höchste Level, aber ich habe in diesen vier Jahren gelernt, wie man diese Autos fährt. 2016 haben wir die Pro-Am-Klasse gewonnen. So wurde Visit Florida erst auf mich aufmerksam.

Sie waren lange Freelancer, jetzt sind Sie GM-Werksfahrer. Was ist besser?

Ich achte immer darauf, dass ich nebenher noch andere Sachen machen darf. Sie setzen mir natürlich Grenzen, aber es gibt die Möglichkeit, noch andere Serien zu fahren. Sie profitieren ja auch davon, weil ich dadurch noch besser werde.

Sie haben erwähnt, dass Sie auch wieder auf der Nordschleife aktiv sind. Haribo hat aufgehört. Wo sehen wir Sie stattdessen?

Ich weiß es noch nicht genau, aber ich werde dabei sein – auch beim 24h-Rennen Nürburgring. Ich bin noch in Gesprächen, aber zuversichtlich, dass es klappt. Auch wenn Haribo sich zurückgezogen hat, ist das Team dahinter stark. Ich würde mich freuen, mit ihnen weiterzuarbeiten.

Neben all Ihren Projekten fahren Sie viel Rennrad, haben eine kleine Tochter, vertreten Motorsport-Versicherungen und sind sehr aktiv in Social Media. Wo kommt all diese Energie her?

Für mich fühlt sich das alles nicht wie Arbeit an. Ich liebe die Dinge, die ich mache. Ich bin wahnsinnig leidenschaftlich, was das Rennfahren betrifft, gleiches gilt für meine Familie. Und ich liebe Rennradfahren. Es ist ein Hobby, das mir auch für den Motorsport hilft. Was die Versiche-

rungen betrifft, rede ich dabei ja auch ständig mit Leuten aus dem Business. Das passt wunderbar zusammen. Nur den Papierkram mag ich nicht so gerne.

Außerdem managen Sie Nachwuchsfahrer. Warum?

Abgesehen vom Vertrag, den wir haben, sehe ich es als meine Pflicht an, die Dinge, die ich gelernt habe, weiterzugeben. Wenn sie an meiner Geschichte interessiert sind, freue ich mich, wenn ich ihnen etwas mitgeben kann. Ich denke, das sollte jeder Fahrer mit ähnlicher oder mehr Erfahrung machen – sonst geht viel Wissen verloren.

Wie stehen die Chancen in Sebring, die Enttäuschung nach dem frühen Aus in Daytona wiedergutzumachen?

In Daytona haben wir gesehen, wie wichtig es in der IMSA ist, sich aus allem Ärger rauszuhalten. Wir hatten einen guten Test und konnten das Auto noch mal verbessern. Wir haben uns vor allem mit den verschiedenen Reifenmischungen beschäftigt, die wir für das Rennen zur Verfügung haben. Jordan hat das Rennen schon einmal gewonnen, er weiß also, auf was es ankommt. Auch an Ryan Hunter-Reay besteht kein Zweifel. Nur die Balance of Performance bereitet mir etwas Sorgen. Aber das liegt nun mal nicht in unseren Händen. Ich denke, wir haben gute Chancen. ■



Pole in Daytona: Renger van der Zande im Cadillac von Wayne Taylor Racing

Intercontinental GT Challenge

Starkes Feld für 10h Suzuka

Der Veranstalter der Intercontinental GT Challenge hat eine vorläufige Nennliste für das neu in den IGTC-Kalender aufgenommene 10-Stunden-Rennen in Suzuka veröffentlicht: 27 Fahrzeuge von zwölf Herstellern sind bereits heute fix.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Stéphane Ratel, Boss der SRO-Organisation und Ausrichter der Intercontinental GT Challenge (IGTC), hatte wohl allen Grund zum Strahlen: Noch beim IGTC-Saisonauftakt in Bathurst Anfang Februar war sich der Franzose nicht sicher, ob und wie erfolgreich das erste japanische Rennen in Suzuka sein wird, das am 26. August 2018 über die 10-Stunden-Distanz ausgetragen wird. Jetzt ist klar: Der Wechsel von Sepang nach Suzuka hat sich bezahlt gemacht. 27 Autos von zwölf Hersteller haben ihre Teil-



IGTC-Serie im Aufwind: Auf dem Kalender stehen Highlight-Rennen in Bathurst (Bild), Spa, Suzuka und Monterey

nahme laut der provisorischen Starterliste bestätigt: Mercedes, Bentley und Porsche werden in Japan unter anderem mit Teams aus Europa (Strakka, M-Sport und Manthey Racing) antreten.

Bei Audi ist im Moment noch offen, welches europäische Team den werksunterstützten Einsatz in Suzuka vornehmen wird, dazu stehen zwei japanische Audi-

Teams in der Nennliste. Lamborghini lässt sich über das aus Le Mans bekannte japanische JLOC-Team vertreten. Interessant: Das deutsche Callaway-Team aus dem ADAC GT Masters hat eine Corvette C7 GT3-R genannt.

Wie bei allen IGTC-Rennen setzt Ratel auch beim neuen Lauf in Japan auf einen Technik-Mix, der internationale und regionale

Fahrzeugklassen zulässt. So sind in Suzuka natürlich internationale GT3-Wagen nach FIA-Reglement zugelassen, aber ebenso die GT300-Autos aus der Super GT sowie die GT-Autos aus der Super Taikyu Series. Apropos Japan: Toyota-Star Kamui Kobayashi wird in Suzuka einen unter japanischer Flagge eingesetzten GT3-Mercedes fahren. ■

IMSA-Meisterschaft

IMSA fixiert Nachtankzeiten

Nachdem die IMSA-Serie beim 24h-Rennen in Daytona das Land-Team aus der GTD-Klasse wegen zu schneller Nachtankzeiten bestrafte, obwohl kein technischer Verstoß vorlag, haben die Regelhüter jetzt Minimum-Nachtankzeiten für alle drei Rennklassen definiert.

Von: **Marcus Schurig**

Knapp zwei Wochen vor dem 12h-Rennen in Sebring haben die BoP- und Technikexperten der IMSA eine zentrale Ungewissheit bereinigt: Denn bisher wurden Nachtankzeiten in den drei Wertungsklas-

sen (Prototypen, GTE, GTD) über die Größe der Tankrestriktoren indirekt definiert. Eine direkte Zuordnung von Minimaltankzeiten im Regelwerk fehlte aber.

Diese Unklarheit wurde dem deutschen Land-Audi-Team aus der GTD-Klasse beim Saisonauft-

takt in Daytona zum Verhängnis: Im Mittel der ersten zehn Stopps hängte die Crew von Wolfgang Land die Klassengegner um vier bis acht Sekunden pro Stopp ab.

Daraufhin bekam das Team eine Fünf-Minuten-Strafe, die ihm den möglichen Sieg raubte.



Das Land-Team führte in Daytona mit großem Vorsprung – bis zur Strafe

Beim Sebring-Vortest wollte sich die IMSA gegenüber Land noch nicht zu möglichen Konsequenzen äußern: „Wir haben sie drauf angesprochen, aber sie haben nichts gesagt“, so Teamchef Land.

Jetzt wurden die Zeiten per Bulletin von der IMSA reglementiert: Die Prototypen müssen mindestens 30 Sekunden stehen, um den Tank voll aufzufüllen. Die GTE-Werkswagen sind auf 34 Sekunden normiert, die GT3-Autos aus der GTD-Klasse auf 40 Sekunden.

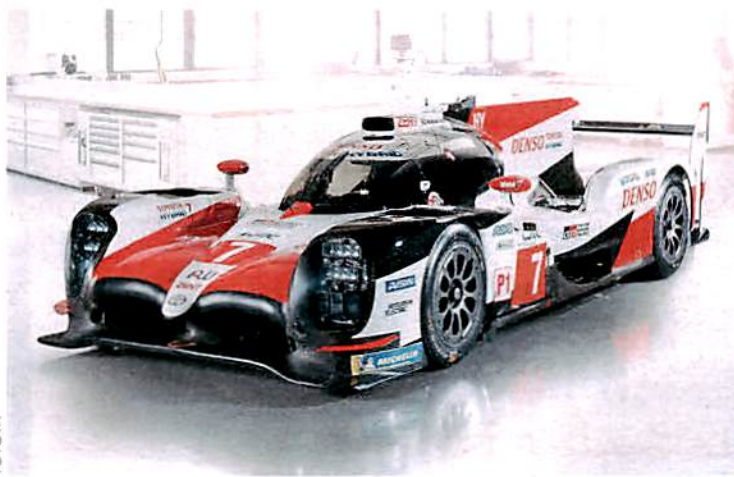
Damit sind die theoretisch errechneten Nachtankzeiten aus den Tankrestriktorgößen in Zukunft irrelevant. Angeblich sollen die neuen Werte auch in der BoP festgeschrieben werden. Damit könnten in Zukunft sogar markenspezifische BoP-Anpassungen der Tankrestriktorgößen komplett entfallen. ■

Toyota: Ausdauer, Ausdauer, Ausdauer

Toyota setzt für die sogenannte WEC-Super-Saison vor allem auf Ausdauer: Die Japaner haben mit dem technisch nahezu unveränderten LMP1-Auto TS050 Hybrid bereits zwei 30-Stunden-Tests in Portimão (Portugal) und Aragon (Spanien) heruntergebolzt.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Nachdem sich Toyota offiziell zur Teilnahme an der WEC-Super-Saison 2018/19 bekannt und außerdem die Verpflichtung von F1-Superstar Fernando Alonso bestätigt hatte, steht jetzt die Testarbeit mit dem LMP1-Auto im Vordergrund. Weil die Regelhüter den Japanern einen Vorteil von einer



Altes Auto, neue Farben: Technisch hat sich am P1-Toyota nichts geändert

Sekunde pro Runde in Le Mans auf die LMP1-Privatteams sowie eine Runde mehr Reichweite (ebenfalls bezogen auf Le Mans) garantiert haben, kann sich das TMG-Werksteam aus Köln voll darauf konzentrieren, das letztjährige LMP1-Auto so zuverlässig

wie möglich zu machen. Bis Ende Februar hatte das TMG-Team bereits zwei 30-Stunden-Tests in Portimão (Portugal) und Aragon (Spanien) abgspult. Ein weiterer 30-Stunden-Test ist für März geplant. Ein Schwerpunkt der Testarbeit ist dabei die Entwicklung

von sogenannten Fehler-Modi, also Programmen, die Probleme elektronisch umschiffen, ebenso wie elektronische Sperrvorrichtungen, die verhindern, dass beim Auftreten eines Fehlers sofort das ganze Auto stehen bleibt. Das ist in Le Mans aufgrund der Streckenlänge besonders wichtig. Laut Toyota soll es bei den Testfahrten keine Probleme gegeben haben.

Beim Saisonvortest in Le Castellet Anfang Februar verzichtet Toyota übrigens auf eine klassische Fahrzeugpräsentation. Kein Wunder, denn das gezeigte Auto wird ja nichts weiter sein als das letztjährige, nur mit neuer Farbgebung (siehe Bild). Bei diesem Saisonvortest werden drei der sechs Toyota-LMP1-Werksfahrer nicht zugegen sein: Fernando Alonso schwänzt den Vortest ebenso wie Kamui Kobayashi und Kazuki Nakajima, die andere Rennverpflichtungen in Japan wahrzunehmen haben. ■

WEC / LMP1-Klasse

Kommt Kubica?

Es ist kein Geheimnis, dass Robert Kubica den neuen Ginetta-LMP1 des Manor-Teams bei Testfahrten schon ausprobiert hat. Die offizielle Ankündigung für eine WM-Teilnahme steht aber noch aus.

Robert Kubica könnte 2018 neben Fernando Alonso der zweite große Name aus der Formel 1 sein, der sich in Richtung LMP1-Topklasse umorientiert. Eigentlich hatte sich der Pole Hoffnungen auf einen Stammplatz beim Williams-Formel-1-Team gemacht, doch dort wurde Sergey Sirotkin vorgezogen, Kubica bekam nur den Posten als Entwicklungs- und Reservefahrer. Ende Februar testete Kubica den Manor-Ginetta G60-LT-P1 in Aragon – wobei Testen ein großes Wort ist: Der Pole schaffte gerade mal zwei Runden, dann war wegen eines Motorproblems schon wieder Feierabend.

Mittlerweile ist ein zweiter Test für Mitte März angesetzt.



Fährt Kubica die volle WEC-Saison?

Das hat Spekulationen beflügelt, wonach Kubica analog zu Alonso vielleicht sogar die komplette WEC-Saison 2018/19 bestreiten könnte, denn nach der Verlegung des Fuji-Rennens gäbe es ja auch keine Terminkonflikte mehr.

Beim F1-Test in Barcelona ließ Kubica durchblicken, dass wohl alle Zeichen auf Grün stehen: „Ich werde bis Le Mans nur zehn Tage zu Hause sein“, sagte der Pole – das deutet auf einen Start in der WEC hin. Auf die Frage, worin sich sein WEC-Engagement von dem von Alonso unterscheidet, bewies Kubica Humor: „Alonso hat einen Privatflieger – ich leider nicht!“ ■ MCS

24h-Rennen Nürburgring

Audi mit vier Teams?

Im letzten Jahr verteilte Audi vier werksunterstützte Audi R8 beim 24h-Rennen auf die zwei großen Topteams Land-Motorsport und die belgische WRT-Mannschaft. In diesem Jahr soll es angeblich anders laufen.

Ersten Gerüchten zufolge will die Audi-Kundensportabteilung seine vier Werkswagen bei der 2018er-Ausgabe des 24h-Rennens auf dem Nürburgring diesmal auf vier unterschiedliche Teams aufsplitten. Land und

WRT sollen demnach 2018 nur ein Auto am Nürburgring einsetzen. Wenn das stimmt, so verkompliziert sich der Testprozess und das Thema Proberennen in der VLN: Wer macht die Entwicklungsarbeit auf der Nordschleife? Wer fährt die Reifentests? Und wie stellt man sicher, dass alle Teams alle Informationen erhalten? Zumal in diesem Jahr ein ähnlich wetterabhängiger Reifenpoker wie 2017 nicht ausgeschlossen ist: Neben Dunlop und Michelin will auch Pirelli am Ring größer aufstuhlen. Der frühe Termin und die unklare Wetterlage machen die Reifen zur zentralen Stellschraube. ■ MCS



Audi will den GT3-Werkseinsatz am Ring auf vier Teams aufteilen

Rauf auf den Schotter

Dünne Luft und viel Staub
– auch für das Toyota-
Trio: Latvala, Lappi und
Tänak



In Mexiko wechselt die Rallye-WM auf den bevorzugten Schotterbelag. Doch Vorsicht: Nirgends ist der Straßenfeger-Effekt deutlicher spürbar als in den Höhenlagen rund um León. Das könnte vor allem Dani Sordo in die Karten spielen.

Von: **Reiner Kuhn**

Nicht nur wegen der Temperaturen von knapp 30 Grad Celsius wird es in Mexiko heiß hergehen. Der dritte von 13 WM-Läufen ist die erste von insgesamt acht Schotter-Rallyes – kein Untergrund steht in der Topliga öfter auf dem Programm. Rauf auf den Schotter gilt im doppelten Wortsinn: Auf der Wertungsprüfung „El Chocolate“ erreichen die Wettbewerbsautos bei 2700 Metern über Normalnull den höchsten Punkt der WM-Saison. So weit oben büßen die gut 380 PS starken Turbo-Vierzylinder rund 25 Prozent ihrer Leis-

tung ein. Verständlich, dass die Fahrer versuchen, ihren Fahrstil an die kraftloseren Dienstwagen anzupassen. Das wird auch nötig sein. Nirgends werden die punktbesten Piloten mehr von einer frühen Startposition benachteiligt als in Mexiko. Der Straßenkehrer-Effekt könnte besonders Dani Sordo in die Karten spielen. Der spanische Reiter geht mit null Zählern direkt vor Citroën-Gaststarter Sébastien Loeb als Zehnter auf die Strecke. Sein Hyundai-Teamkollege Thierry Neuville muss dagegen zuerst auf die Bahn und mit dem Weltmeister und Tabellenzweiten Sébastien Ogier den Straßenkehrer geben. „Die ersten drei bis vier Fahrer haben sicher einen Nachteil“, sagt Ott Tänak. „Ich hoffe, bei mir ist die Ideallinie dann sauber.“ Der Este wird als Fünfter diesmal hinter seinen besser platzierten Toyota-Teamkollegen Jari-Matti Latvala und Esepukka Lappi loslegen.

Auftakt im Untergrund

Der extrem kompakte WM-Lauf über 1055,88 Gesamtkilometer und 22 Wertungsprüfungen über



Kommt von hinten: Dani Sordo

insgesamt 344,49 km beginnt im Untergrund. Die kurze Zuschauerprüfung zum Auftakt führt zu meist auf unterirdischen Straßen durch die auf der Liste des UNESCO-Weltkulturerbes aufgeführten Stadt Guanajuato.

Insgesamt stehen 28 Fahrer und damit vier mehr als im Vorjahr am Start. Elf von ihnen sitzen in einem World Rally Car der neuesten Generation. Besser noch: Bis auf Teemu Suninen, der hier 2016 den WRC2-Sieg feierte, haben alle anderen Werksfahrer schon einmal einen WM-Lauf gewonnen! Auch in der WRC2 geht es heiß her, Mehr über den Generationenkampf in der Zweiten Liga lesen Sie auf Seite 25. ■

WM-NACHRICHTEN

NEUER KOPF BEI HYUNDAI

Gyoo-Heon Choi, langjähriger Führungsmann von Hyundai Europe und seit der Gründung der Hyundai Motorsport GmbH 2012 deren Präsident, kehrt nach Korea zurück. Seine Position hat zum 1. März Scott Noh übernommen. Noh, dessen Karriere bei Hyundai vor über 25 Jahren begann, war unter anderem jeweils fünf Jahre in den USA und Australien tätig. Neben dem Werksengagement in der Rallye-WM verantwortet er auch das R5- und TCR-Kundensportprogramm.

WILLIAMS OHNE GEGNER

Gesamtrang 50 in Schweden – Tom Williams' fünfter WM-Start blieb unbemerkt. Das könnte sich in Mexiko ändern: Der 19-jährige Brite ist mit seinem Ford Fiesta R2 in Übersee der einzige WRC3-Teilnehmer und dadurch für die offizielle Vorpressekonzferenz der FIA gesetzt. Sollte er den Schotterritt überstehen, kann der WM-Junior nach der Siegerehrung erneut die Werbetrommel rühren.

POLO R5 IM TESTSTRESS

Erst führten in Portugal Pontus Tidemand und Raimund Baumschlager den Testträger des VW Polo R5 aus. Danach durfte in Spanien unter anderen der ehemaligen M-Sport-Pilot Eric Camilli ans Steuer. Dem nicht genug, reisen die Wolfsburger Werksportler mit ihrem ersten Rallye-Kundensportmodell nach Übersee, um die Testarbeit im Anschluss an den WM-Lauf in den mexikanischen Höhen fortzusetzen.

OPEL WIEDER IN DER EM

Opel geht die Titelverteidigung in der Junior-EM mit einem Zweiwagen-Team an. Neben dem 26-jährigen Schweden Tom Kristensson, der sich 2017 den Titel im ADAC Opel Rallye Cup sicherte, wird der 18-jährige Martinš Sesks aus Lettland bei den sechs U27-Läufen einen der beiden Werks-Adam R2 steuern. ■ RK

WRC2

Toptalente fordern Routiniers

Selten war es schwieriger, einen Topfavoriten in der WRC2 auszumachen, als in Mexiko. Für den Sieg kommen ganz unterschiedliche Fahrer infrage.

Von: **Reiner Kuhn**

Hohe Temperaturen, dünne Luft und harte Schotterpisten – als wären die Herausforderungen bei der Rallye Mexiko nicht groß genug, erwartet die WRC2-Teilnehmer beim ersten von drei Überseeläufen überraschend starke Konkurrenz. Womöglich haben sich einige verpokert. Denn statt wie in den Vorjahren in Mexiko nur auf ein oder zwei potente Werksfahrer zu treffen, wird es diesmal nur mit einer Topleistung möglich sein, am Ende auf dem Podium und bestenfalls ganz oben zu stehen.

Als erster der insgesamt neun WRC2-Teilnehmer geht Weltmeister Pontus Tidemand auf die Bahn. Dahinter folgt Hyundai-

Junior Jari Huttunen. Der 24-jährige Finne absolvierte vor der Abreise noch einen Schottertest, wie auch sein Landsmann Kalle Rovannerä. Der erst 17-jährige Youngster geht erstmals als Skoda-Werksfahrer auf WRC2-Punktejagd, und man sollte ihn auf dem Zettel haben. Schließlich durfte sich Rovannerä beim letzten Schotterlauf, der Rallye Australien 2017, als jüngster

WRC2-Sieger der WM-Historie feiern lassen – auch mangels Konkurrenz.

Obwohl ebenfalls erstmals in Mexiko, rechnen sich auch zwei Ford-Piloten Chancen aus. Der 21-jährige Brite Gus Greensmith mietete sich bei M-Sport neben ausgewählten WRC2-Läufen in Europa auch für Mexiko einen Fiesta R5 an. Junior-Weltmeister Nil Solans aus Spanien ließ für



Jüngster im Feld: Kalle Rovannerä



Keiner kennt die mexikanischen Pisten besser: Lokalmatador Benito Guerra

die WRC2-Rallyes in Mexiko und Argentinien sein eigenes Auto nach Amerika verschiffen, um auch in Übersee WM-Erfahrungen zu sammeln.

In der Gunst der mexikanischen Fans steht allerdings ihr Landsmann Benito Guerra ganz oben. Verständlich, gilt der Produktionswagen-Weltmeister von 2012 neben Formel-1-Pilot Sergio Pérez als Held der mexikanischen Motorsportszene. 2014 stürmte der 32-Jährige im Ford Focus WRC auf Gesamtrang 6. Im Vorjahr landete er im privaten Skoda Fabia R5 nach einigen Problemen hinter den Werkspiloten Tidemand und Eric Camilli auf dem dritten WRC2-Rang. ■

Rallycross-WM

Scheider testet Renault

Prodrive hat begonnen, den brandneuen Renault R.S. RX für das GCK-Team zu testen. Hinterm Steuer sitzt meist Timo Scheider.

Nach über einjähriger Ankündigung will nun auch das französische GCK Team um Guerlain Chicherit in der Rallycross-WM angreifen. Neben dem 39-jährigen Teamchef wird dessen französischer Landsmann Jérôme Grosset-Janin in der Debütsaison einen brandneuen Renault Megane R.S. RX steuern. Der 33-Jährige kam über die Trophée Andros und die französische Rallyemeisterschaft in den Rallycross-Sport. 2013 wurde er Landesmeister, 2015 und '16 jeweils Zweiter in der Euro RX.

Für die Entwicklungstests verpflichtete Technikpartner Prodrive Timo Scheider. Aus gutem Grund: Der zweimalige DTM-Champion hat aus der vergangenen Saison im MJP Team Austria nicht nur reichlich Er-



Testet für Prodrive: Timo Scheider

fahrung mit den aktuellen Supercars, der 39-Jährige gilt auch als exzellenter Tester. Vergangene Woche saß Scheider erstmals im brandneuen Prodrive-Renault, diese Woche gehen die Testfahrten weiter. Ob der Wahlösterreicher auch im Wettbewerb antreten wird, ist noch offen. Allerdings scheint Prodrive neben den beiden Supercars für das französische GCK Team sporadisch auch ein eigenes Auto einsetzen zu wollen. ■ RK

Rallycross-WM

Zeitdruck bei den Topteams

Die Topteams der Rallycross-WM sind im Teststress. Bis zum Saisonstart bleibt noch ein Monat.

Beim Test in Buxtehude schüttelte Frau Holle so heftig die Kissen, dass die VW-Techniker im Schneetreiben ihren im Tarnkleid daherkommenden VW Polo Supercar kurzzeitig aus den Augen verloren. Nur gut, dass die deutsch-schwedische Weltmeistertruppe um Johan Kristoffersson und Petter

Solberg zuvor schon im belgischen Mettet getestet hatten. Dort teilten sie sich die WM-Strecke mit dem werksunterstützten EKS-Team von Mattias Ekström, das zwei neue Audi S1 auf Kiel legt und dort mit Neuzugang Andreas Bakkerud ausrückte.

Ruhe dagegen beim Peugeot Team Hansen. Sébastien Loeb verriet, dass er den neuen 308 erstmals nach der Rallye Mexiko testet und die Saison im Altwagen beginnen muss. Das neue Dienstauto soll erst im Frühsommer bereitstehen. ■ RK



Testen im Tarnkleid: das VW Polo Supercar im belgischen Mettet



Tempestini gewinnt Schlitterpartie

DORRENBACHER

Eis und Schnee sind selten geworden in der Deutschen Rallye Meisterschaft. Entsprechend munter ging es beim Saisonauftakt zu, und nicht nur Gaststarter Simone Tempestini zeigte der Konkurrenz, wie man bei solchen Bedingungen fahren muss.

Von: **Michael Heimrich**

Mitunter wird den Strecken der Deutschen Rallye Meisterschaft eine gewisse Mittelmäßigkeit nachgesagt. Das mag auch teilweise stimmen, doch den diesjährigen Saisonauftakt kann man davon getrost ausklammern. Frau Holle und Väterchen Frost im Zusammenspiel sorgten

für frischen Schnee, hier und da etwas Eisregen und jede Menge Puls im Servicepark der Saarland-Pfalz Rallye.

Bei einem Fahrer war der Hals besonders dick. Marijan Griebel konnte das muntere Treiben nur als Zuschauer verfolgen. Er wurde von Peugeot Deutschland verpflichtet, in diesem Jahr den Titel für die Löwenmarke zu holen. Der Saisonstart, dessen Strecken zum Teil vor seiner Haustür verlaufen, schien einen optimalen Auftakt zu versprechen. Doch erstens kommt es anders und zweitens als man denkt. Schon im Shakedown bemerkte Griebel einen plötzlichen Leistungsverlust seines 208 T16 und musste das Auto vorzeitig abstellen. Es folgte eine fieberhafte Suche nach der Ursache, doch das Team wurde trotz einer schlaflosen Nacht nicht fündig. Man vermutete einen Elektrikdefekt, dem man vor Ort aber nicht Herr wer-

den konnte. Griebel musste das Heimspiel als Nullnummer abbuchten: „Das ist natürlich sehr bitter für uns.“

Der frühzeitige Ausfall seines einzigen echten Titelkonkurrenten nahm Druck von den Schultern Dominik Dinkels. Doch der Skoda-Pilot machte sich zu Beginn der Rallye das Leben selbst schwer. Ein Reifenschaden, mehrere Dreher im dichten Schneetreiben und die Erkenntnis, „ich bin da draußen überhaupt nicht gut zurechtgekommen“, mündeten in einem satten Rückstand von fast anderthalb Minuten nach der ersten Schleife.

Stauender Sieger

Fast schon ungläubig schaute Dinkel auf die Zeiten von Simone Tempestini, der die Rallye als Trainingseinsatz für sein Programm in der rumänischen Meisterschaft auserkoren hatte. Der Italiener war Junior-WM-

Sieger 2016 und ist alles andere als ein Leichtgewicht. Dass er der Konkurrenz auf den ersten Prüfungen aber so eins überbrachten würde, kam auch für ihn überraschend. „Ich bin solche Bedingungen ja auch nicht gewöhnt“, meinte Tempestini.

Möglicherweise wäre sein Vorsprung nach der ersten Etappe noch größer geworden, doch der Veranstalter zog es vor, die letzten beiden Tagesprüfungen abzusagen. Die Nacht war hereingebrochen und der Schneefall ließ nicht nach, man fürchtete, dass Rettungswagen und Feuerwehr im Falle eines Falles nicht schnell genug eingreifen konnten. Roman Schwedt kam die Absage durchaus gelegen: Weil der Öldruck plötzlich absackte, musste der Youngster seinen Peugeot 207 S2000 in der dritten Prüfung abstellen. Immerhin konnte er am zweiten Tag wieder starten und dabei

noch einige schnelle Zeiten abliefern, mehr als Rang 14 war aber nicht mehr drin.

Abbruch am Samstag

Am Samstagmorgen hatte sich die Lage etwas beruhigt, die Prüfungen blieben jedoch auf weiten Teilen verschneit und extrem rutschig. Das bekam auch Björn Satorius zu spüren, der sich mit Dinkel einen bravourösen Kampf um die zweite Position lieferte. Doch auf der Königsprüfung Windpark beschädigte er die Schaltung seines Subaru und fiel in der Gesamtwertung weit zurück. Einen kurzen Moment später landete DSK-Junior Sebastian von Gartzen bei seiner Premiere im R5-Auto im Graben und sorgte für den Abbruch der Prüfung.

Dominik Dinkel hatte sich zu diesem Zeitpunkt wieder berappelt und sein Tempo deutlich gesteigert. Weil Tempestini den Start in den zweiten Tag verschiefte und sich im weiteren Verlauf noch zwei Reifenschäden einfing, wäre es im Finale beinahe noch einmal spannend geworden. Doch Dinkel verzichtete auf volles Risiko und begnügte sich mit Blick auf die Meisterschaft mit dem zweiten Platz. Tempestini gewann mit 19,1 Sekunden Vorsprung und meinte mit einem breiten Grinsen: „Es hat mir hier gefallen. Ich komme gerne wieder.“

Ein breites Grinsen ist auch das Markenzeichen Walter Gromöllers. Lange Zeit war der Routinier mit seinem immerhin

40 Jahre alten Opel Ascona 400 bester Nichtallradler und belegte hinter Ron Schumann (Mitsubishi) den vierten Platz. „Solche Bedingungen hatten wir zuletzt 1991 bei der Bayerwald-Rallye“, freute sich Gromöller über seinen Husarenritt. „Mit ganz normalen Winterreifen übrigens!“ Ein Dreher gegen Ende der Rallye verhinderte jedoch die große Sensation, Gromöller rutschte auf den siebten Platz ab.

Sensation aus Estland

Für die Sensation der Rallye sorgte ein Este. Karl Martin Volver zeigte, dass es bei diesen Bedingungen nicht auf die PS-Zahl des Autos ankam, und driftete mit seinem kleinen Opel Adam auf den vierten Gesamtang. „Meine erste Rallye auf verschneitem Asphalt und mit normalen Winterreifen ohne Spikes war eine sehr eindrückliche Erfahrung“, meinte der 19-Jährige.

In der Wertung für zweiradgetriebene Autos lag ebenfalls ein schwedischer Opel-Fahrer vorn. Werksjunior Tom Kristensson drehte im Adam R2 der Konkurrenz eine lange Nase. Titelfavorit Hermann Gassner jr. hatte bei diesen Bedingungen mit seinem heckgetriebenen Toyota GT86 alle Hände voll zu tun und blieb als 26. und Sechster der 2WD-Kategorie chancenlos. Doch der Bayer nahm die Sache und das Winterwetter gewohnt gelassen: „Wenn es einfach wäre, würde es Fußball heißen.“ ■



Dominik Dinkel: Geschlagen, aber trotzdem der Gewinner des Wochenendes



Lokalheld Walter Gromöller lieferte im alten Ascona 400 eine große Show



Marijan Griebel: Außer fürs Familienalbum mit Bruder Felix wenig zu lachen

SAARLAND-PFALZ RALLYE (2.-3. MÄRZ 2018)

1. von 8 Läufen, 9 Wertungsprüfungen über 91,14 km

1. Tempestini/Itu (ROU/ROU)	Citroën DS3 R5	1:32.35,6 h
2. Dinkel/Kohl (D/D)	Škoda Fabia R5	+19,1 s
3. Schumann/Centner (D/D)	Mitsubishi Lancer Evo	+4.14,9 min
4. Volver/Martin (EST/EST)	Opel Adam Cup	+7.03,7 min
5. Brocker/Woll (D/D)	Mitsubishi Lancer Evo VII	+7.28,9 min
6. Bliss/Grundmann (D/D)	Mitsubishi Lancer Evo VI	+8.06,7 min
7. Gromöller/Brokelmann (D/D)	Opel Ascona 400	+8.19,9 min
8. Rostek/Zenz (D/D)	Mitsubishi Lancer Evo X	+8.23,3 min
9. Lundberg/Arhusiander (S/S)	Opel Adam Cup	+8.27,6 min
10. Kristensson/Appelskog (S/S)	Opel Adam R2	+8.40,0 min

Bestzeiten: Tempestini 5, Dinkel 2, Kristensson 1, Heiser 1

DRM-STAND NACH LAUF 1

1. Simone Tempestini	30
2. Dominik Dinkel	22
3. Tom Kristensson	17
4. Roman Schwedt	13
4. Steffen Schmid	13
6. Konstantin Keil	8
7. Uwe Gropp	6
8. Norman Kreuter	4
9. Armin Holz	2
10. Hermann Gassner jr.	1



Ron Schumann driftet auf Rang 3



Karl Martin Volver: Im kleinen Cup-Opel sensationell auf Rang 4

DTM – Aerodynamik-Vergleich 2017 zu 2018

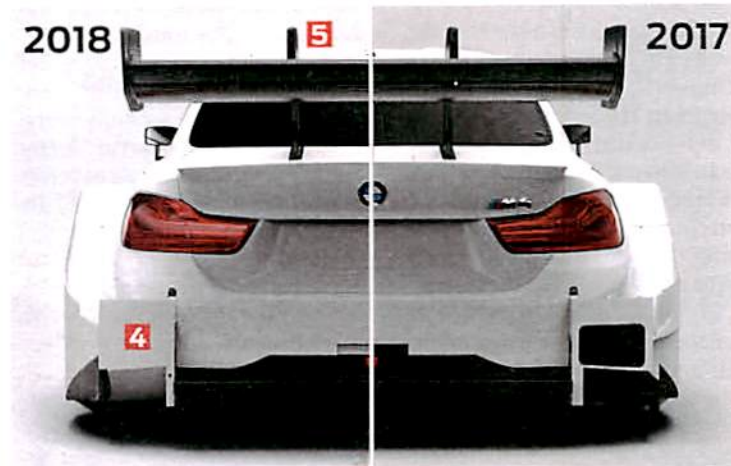
Deutlich weniger Abtrieb

Der Schuldige war längst identifiziert, aber es dauerte, bis man die Konsequenzen zog: Der (allzu)

hohe Abtrieb der DTM-Autos führte dazu, dass Überholmanöver auf manchen Kursen fast unmöglich

wurden. Das wird sich in der neuen Saison dank stark reduzierter Aerodynamik ändern: Die Autos

haben jetzt ein Drittel weniger Abtrieb. Am Beispiel des BMW M4 zeigt MSA die Änderungen.



1. WENIGER FLICKS

Pro Seite ist künftig nur noch ein Aero-Flick zulässig. Dies reduziert natürlich den Abtrieb an der Vorderachse.

2. SIMPLE AUFHÄNGUNG

Das dritte, quer liegende Federelement an der Vorderachse ist jetzt verboten. Dies bedeutet stärkere Wankbewegungen.

3. FRONTSCHÜRZE

Die Veränderungen an der Front sind kaum sichtbar. Prinzipiell gilt: DTM-Autos produzieren vorne weniger Abtrieb als hinten.

4. RADHAUSENTLÜFTUNG

Die Löcher der Radhausentlüftungen sind jetzt mit simplen Platten verschlossen. Nur so ergibt sich eine akzeptable Aero-Balance.

5. HECKFLÜGEL

Der Heckflügel bleibt gleich. Dennoch sinkt der Abtrieb um ein Drittel. Die Autos werden in den Kurven langsamer, der Topspeed steigt.

6. SEITENKANAL-PLATTE

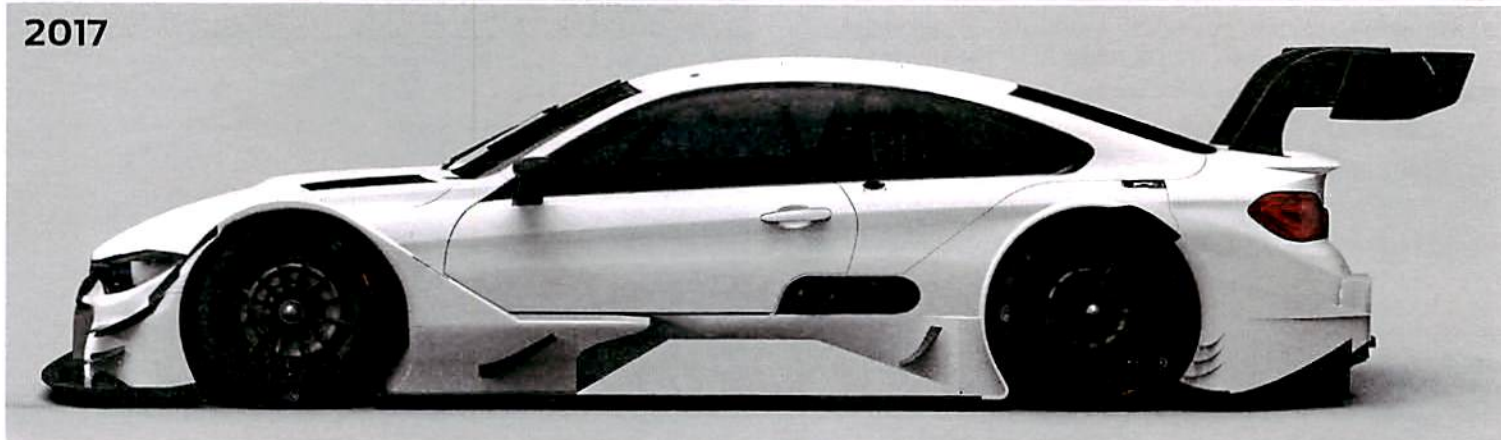
Der Schlitz entfällt. Die Platte selbst, die den Luftstrom aus dem Bereich der Vorderräder kanalisiert, wurde nur wenig verändert.

7. SEITENPLATTE

Die Platten, die dazu dienen, die Luft geordnet nach hinten zu lenken, fallen ebenso weg wie die Mini-Flügel vor den Vorderrädern.

8. MINI-FLICKS

Auch die kleinen Flügelchen hinter den Rädern sind wegrationalisiert. Fazit der Änderungen: Die Autos sind künftig schwerer zu fahren.



Wehrlein ohne Test

Letzte Woche nahm die DTM-Saison 2018 Fahrt auf. Erst gab es die neuen technischen Regeln, dann die ersten Tests – die jedoch ins Wasser fielen.

Von: **Michael Bräutigam**

Bei den dreitägigen Herstellertests in Vallelunga sollte die für 2018 neue Aerodynamik (siehe S. 26) auf Herz und Nieren getestet werden. Doch die eisige Großwetterlage über Europa machte auch vor der Strecke nahe Rom nicht Halt. So konnte lediglich am ersten Tag (Donnerstag) bei trockenen, wengleich eben sehr kalten Bedingungen getestet werden, während Samstag und Sonntag durch immer wiederkehrende Regenschauer sehr wechselhaft waren. So war ein direkter Zeitvergleich praktisch unmöglich.

Trotzdem kann man vom Test einiges mitnehmen. „Bis zum Abflug von Lucas hatten wir trotz der herausfordernden Wetterbedingungen einen guten Test und konnten bis dorthin auch unser Programm wie erwartet bewältigen“, sagte etwa der Mercedes-DTM-Teamchef Ulrich Fritz. Der erwähnte Abflug von Lucas Auer vereitelte auch das DTM-Comeback von Pascal Wehrlein, der nach dem Österreicher

seine ersten Kilometer seit seinem Aus als F1-Stammpilot im DTM-Auto hätte zurücklegen sollen. Die meisten Runden für Mercedes spulte Gary Paffett ab.

Marco Wittmann, für BMW im Einsatz, bestätigte, dass mit dem neuen Aero-Paket das Fahren speziell im Nassen nun eine größere Herausforderung sei. Für Audi fuhren in Vallelunga Meister René Rast, Jamie Green sowie Neuling Robin Frijns. ■



Auf Tuchfühlung beim Test: Audis Jamie Green und Mercedes' Gary Paffett

NACHRICHTEN

WTCR: MULLER-NEFFE KOMPLETTIERT MÜNCHEN

Das Team All-Inkl.com München Motorsport ist komplett: Nachdem Esteban Guerrieri als Fahrer des ersten Honda Civic bereits feststand, ist mit Yann Ehrlicher nun auch der zweite Pilot des Teams fix. Der Franzose fährt damit gegen seinen berühmten Onkel Yvan Muller, der wie berichtet ein eigenes Rennteam mit zwei Hyundai i30 N TCR an den Start bringen wird.

ADAC TCR GERMANY: BIS JETZT 24 STARTER FIX

Vergangenen Mittwoch (28.2.) lief die Einschreibefrist für die ADAC TCR Germany ab. Wie MSA auf Nachfrage erfuhr, wurden bis zur Deadline 24 Fahrzeuge fest eingeschrieben. Rund eine Handvoll weitere Starter könnten als Nachzügler noch folgen. Dazu werden vereinzelt Gaststarter im Laufe der Saison erwartet.

NASCAR

Harvicks perfektes Doppel

Kevin Harvick (Ford) holte sich in Las Vegas innerhalb einer Woche seinen bereits zweiten Saisonsieg. Dabei sicherte er sich gleichzeitig auch beide Stage-Siege und die Tabellenführung.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie üblich kurz nach dem Saisonstart hieß es wieder einmal „NASCAR goes west“. Den Auftakt der West-Tour machte das 1,5-Meilen-Oval von Las Vegas, wo aber alle Pokerspielchen der Konkurrenz nicht ausreichten, um einen erneut dominanten Kevin Harvick abzufangen.

Erster Führer des Rennens war Harvicks Ford-Markenkollege Ryan Blaney, doch schon kurz nach dem Start übernahm Harvick das Zepter vom Penske-Piloten und gewann auch locker die erste Stage. Ein ähnliches Bild zeigte sich auch im zweiten

Rennabschnitt, den erneut der Stewart-Haas-Pilot gewann. Dann folgte die einzige Schwächephase des späteren Siegers. Beim an die zweite Stage anschließenden Stopp verlor er zwei Plätze und hatte danach zunächst Mühe, durch den Verkehr wieder nach vorn zu kommen.

Dominant bis zum Schluss

Doch letztlich war kein Kraut gegen Harvick gewachsen. Im Ziel hatte er seinen ersten Verfolger, Lokalmatador Kyle Busch (Toyota), um beinahe drei Sekunden abgehängt. Weitere Belege für die Dominanz des Siegers: seine schnellste Runde war vier Zehntel schneller als die des Zweitschnellsten. Und 214 Führungsrunden – bei insgesamt 267 Rennrunden – hat es in Las Vegas auch noch nie gegeben.

„Die Nummer 4 (Harvick) hätten wir nie gekriegt“, musste auch der geschlagene Kyle Busch am Ende zugeben. „Die waren heute so weit vorne, da konnte, denke ich, keiner mithalten.“ ■



Hat gut lachen: Las-Vegas-Dominator und Tabellenführer Kevin Harvick

NASCAR CUP SERIES

Las Vegas/Nevada (USA)

3. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kevin Harvick (USA)	Ford
2.	Kyle Busch (USA)	Toyota
3.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
4.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
5.	Ryan Blaney (USA)	Ford
6.	Brad Keselowski (USA)	Ford
7.	Joey Logano (USA)	Ford
8.	Erik Jones (USA)	Toyota
9.	Paul Menard (USA)	Ford
10.	Aric Almirola (USA)	Ford

Gesamtwertung

nach 3 von 36 Rennen

1.	Harvick (Ford)	135 Punkte
2.	Logano (Ford)	132
3.	Blaney (Ford)	131
4.	Truex Jr. (Toyota)	115
5.	Kyle Busch (Toyota)	104
6.	Kyle Larson (Chevrolet)	104
7.	Keselowski (Ford)	99
8.	Hamlin (Toyota)	97
9.	Menard (Ford)	96
10.	Dillon (Chevrolet)	94

Saisonauftritt in Adelaide

Holden schockt die Gegner

Shane van Gisbergen (Holden) begann die Saison genau wie die letzte – mit einem Doppelsieg in Adelaide. Die Holden-Gegner hatten kaum eine Chance. Simona de Silvestro im schwächelnden Nissan zweimal auf Platz 18.

Von: Michael Bräutigam

Im Qualifying ging alles noch ganz eng zu. Van Gisbergen, Champion 2016, bescherte dem neuen Holden Commodore ZB zwar bei seinem Renndebüt gleich die Pole-Position, doch Scott McLaughlin im ersten Penske-Ford musste sich nur um die Winzigkeit von einer Tausendstelsekunde geschlagen geben. Mit James Courtney und Mark Winterbottom folgten je ein weiterer Fahrer aus Holden- und Ford-Reihen innerhalb fünf Hundertstelsekunden hinter „SvG“.

Das Wochenende von Titelverteidiger Jamie Whincup begann dagegen nicht nach Plan. Nach einem Crash im ultraschnellen Turn 8 blieb im Quali nur P9. Damit lag er immer noch vor dem besten Nissan von Rick Kelly. Die Japaner taten sich auf dem Stadtkurs in Adelaide schwer, am Ende sprang gerade mal ein Top-10-Ergebnis (P9 von Michael Caruso am Sonntag) in den beiden Rennen heraus. Ein Umstand, der auch Simona de Silvestro zu schaffen machte. Sie fuhr letztlich zweimal auf P18 ins Ziel.

Der bessere Schwerpunkt?

Am Start ins erste Rennen setzte sich zunächst McLaughlin an die Spitze, während van Gisbergen noch hinter Courtney auf P3 zurückfiel. Doch der Pole-Mann tankte sich durch eine andere Strategie beim zweiten Stopp wieder an die Spitze und gewann vor Courtney und McLaughlin.

Dass McLaughlin in seinem Ford keine Chance hatte, mit dem neuen Holden mitzuhalten, sorgte für einiges Stirnrunzeln in der DJR-Penske-Box. Teammanager Ryan Story musste zugeben, dass man bei Holden eine „Rake-



Das Maß der Dinge: Der neue Holden Commodore holte fünf von sechs Podestplätzen und schockte die Konkurrenz



Perfekter Auftakt: Shane van Gisbergen feierte in Adelaide einen Doppelsieg

te“ gebaut und man selber etwas geschlafen habe. Doch die Diskussion um den neuen Commodore ist schon entfacht. Für den gilt zwar auch das Mindestgewicht von 1410 kg inkl. Fahrer, doch die Gegnerschaft vermutet, dass die Zugeständnisse zu groß waren. So fährt der Neue im Supercars-Feld mit einem Kohlefaser-Dach und durfte einige weitere Karosserieteile durch leichtgewichtige Pendant austauschen. Damit hat man sich vermeintlich einen großen Vorteil beim Schwerpunkt geholt. „Dem sind wir uns erst im Laufe der letzten Woche richtig bewusst geworden“, so Story.

»WIR SIND BEIM SETUP IN DIE FALSCHER RICHTUNG GEGANGEN, ALSO MUSSTE ICH ES AUF DER STRECKE AUSFECHTEN.«

Shane van Gisbergen

Dass man mehr Gewicht zum Spielen habe, um auf das Mindestgewicht zu kommen, liegt laut Triple-Eight-Teammanager Mark Dutton eher an der allgemeinen Weiterentwicklung. „Schließlich sind die Gebrüder Wright ja auch nicht mit einer 747 geflogen.“

Wie dem auch sei: In Adelaide biss sich die Konkurrenz die Zähne aus. McLaughlin hatte dazu am Sonntag auch noch Pech. Ein Reifenschaden beim Vortages-Dritten sorgte dafür, dass der amtierende Vizemeister nur auf P10 ins Ziel kam. Vorne feierten van Gisbergen, David Reynolds und Garth Tander gar einen Holden-Dreifachsieg. Der Sieger griff dabei sogar noch beim Setup ins Klo. „Wir sind da in die falsche Richtung gegangen, also musste ich es da draußen ausfechten“, so der Doppelsieger. „Ich kann dem Team nicht genug danken, das ist ein fantastisches Debüt für den neuen Commodore.“

Titelverteidiger Whincup zog dagegen ein langes Gesicht. Nachdem man sein Auto bis nachts um 4 Uhr repariert hatte, wurde er im ersten Lauf herumgedreht – am Ende Platz 6. Am Sonntag eroberte er am Start die Führung. Doch erst erlitt sein Holden einen Reifen- und dann einen Getriebeschaden. So gab's für ihn die erste Nullrunde. ■

Zeitvorteil

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

Für Sie zur Wahl



1. BERGMANN Herrenuhr Modell 2020
Schwarzes Zifferblatt mit Tachymeterskala, Qualitätsquartzwerk und Edelstahlboden, schwarzes Silikonarmband, Sekundenzeiger in grün, Gehäusedurchmesser: ca. 40 mm, in edlem Filzetui. Zuzahlung 1,- €.



2. PROSS Sport-Chronograph
Armbanduhr mit analoger und digitaler Anzeige, Stoppfunktion mit Rundenzeitnahme, Alarm, Datum, Wochentag, Zifferblattbeleuchtung, PU-Armband, Edelstahlboden, Gehäusedurchmesser ca. 45 mm (ohne Krone), Wasserdicht bis 5 ATM nach DIN 8310. Zuzahlung 1,- €.

Coupon einfach ausfüllen und einsenden an: **MOTORSPORT aktuell Abo-service, 70138 Stuttgart**

Ihre Abo-Vorteile:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News
- 30% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
- Exklusives Extra dazu
- Online-Kundenservice
- Nach dem Test jederzeit kündbar

Direktbestellung:

Fon +49 (0)711 3206-8888
Fax +49 (0)711 182-2550
motorsportaktuell@dvp.de

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit **30% Preisvorteil** testen.

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen!)

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

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

1. BERGMANN Herrenuhr Modell 2020 (1,- € Zuzahlung)
 2. PROSS Sport-Chronograph (1,- € Zuzahlung)

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

Ich bezahle per Bankeinzug.

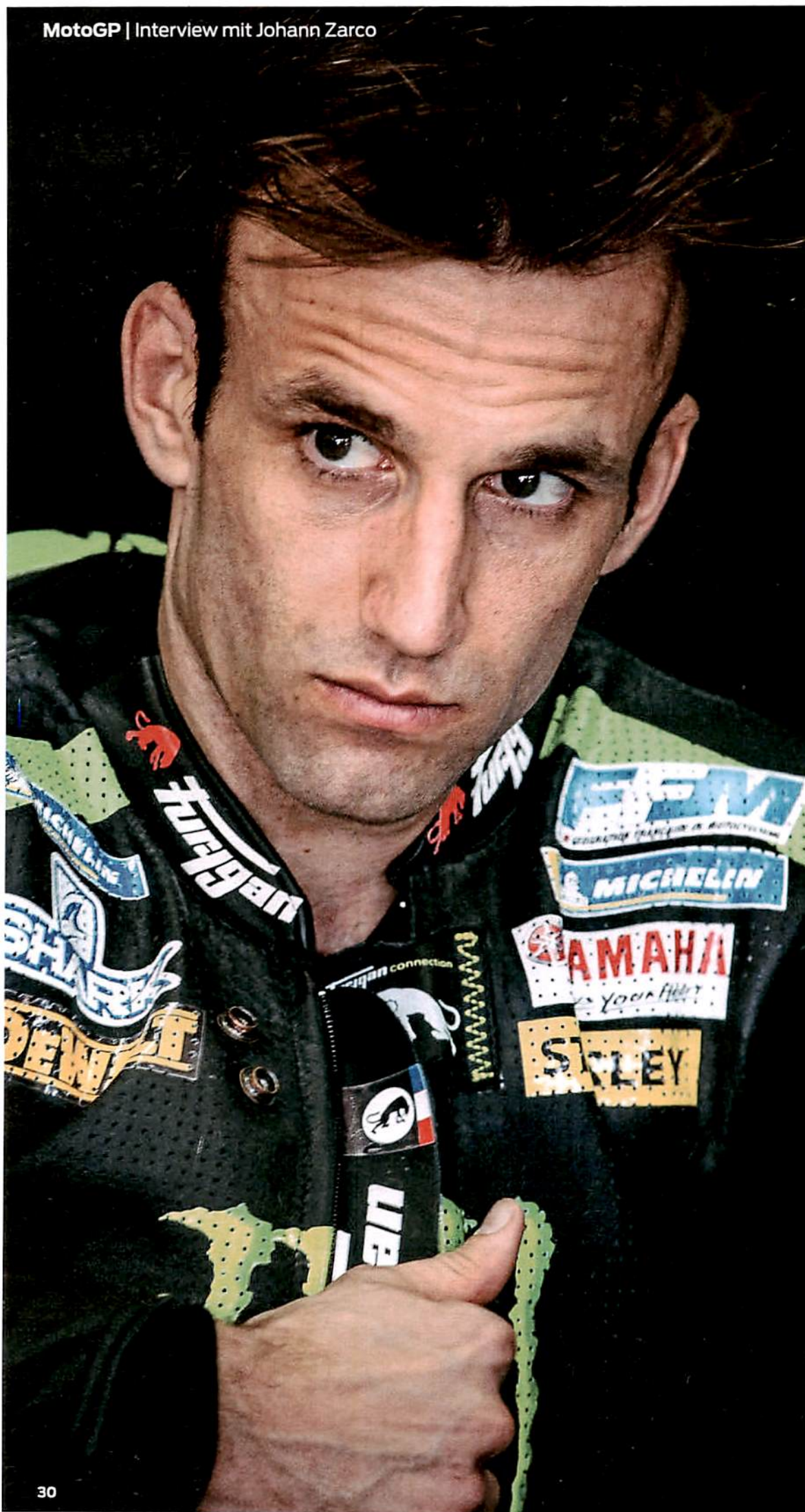
IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77220000004965, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzulösen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum	Unterschrift
	X

www.motorsport-aktuell.com/abo



Der Tech3-Yamaha-Pilot war die Sensation der Wintertests. Er war fast immer schneller als die Yamaha-Werkspiloten, und am letzten Testtag markierte er die Bestzeit. Im MSA-Interview verrät der 27-jährige Franzose, warum er trotzdem nicht zu euphorisch ist.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Wie fühlst du dich nach der Bestzeit beim letzten Test vor der Saison?

Ich fühle mich wirklich gut. Ich verlasse Katar mit einem Lächeln, denn ich weiß, dass wir uns mit unserer Methode weiter verbessern können. Das ist das, was ich mag, und das stimmt mich zuversichtlich. Die beste Rundenzeit ist ganz nebensächlich. Ich habe versucht, meine Race-Pace zu verbessern, weil ich zu langsam war. Konstant, aber zu langsam. Wir wissen aber warum, und wir haben das ganze Rennwochenende, um uns weiter vorzubereiten und weiter zu verbessern. Hier wollte ich nach drei Testtagen aber keinen Fehler machen. Vielleicht war ich bei der Race-Pace auch zu ruhig.

Was musst du an deiner Race-Pace noch tun?

Am Rennwochenende, wenn das Rennen auf einen zukommt, hat man eine viel aggressivere Einstellung. Man geht raus, um zu kämpfen. Als ich diesmal zu meinen letzten Runden beim Longrun rausgegangen bin, war ich



Johann Zarco

Geburtstag: 16. Juni 1990
Geburtsort: Cannes (F)
Herkunftsland: Frankreich

WM-KARRIERE

- 2009: 125 ccm, Aprilia (20.)
- 2010: 125 ccm, Aprilia (11.)
- 2011: 125 ccm, Derbi (2.)
- 2012: Moto2, Motobi (10.)
- 2013: Moto2, Suter (9.)
- 2014: Moto2, Suter (6.)
- 2015: Moto2, Kalex (1.)
- 2016: Moto2, Kalex (1.)
- 2017: MotoGP, Yamaha (6.)

HOBBYS

Minibikes, Supermoto

„Beste Rundenzeit ist nebensächlich, die Renn-Pace zählt“

bereits ein wenig müde, vielleicht war ich nach meiner Superzeit zuvor auch schon zu glücklich und zufrieden. Im Nachhinein betrachtet wollte ich wohl nur noch den Tag beenden. Ich denke, wir können auch noch ein paar Zehntel am Motorrad finden, aber noch mehr Zehntel sollte ich bei mir selber finden.

Glaubst du, dass du sie finden kannst?

Nach der guten Vorsaison wäre es einfach, ja zu sagen. Aber es ist nicht leicht, ein MotoGP-Rennen ist sehr komplex. Was mich hoffnungsvoll stimmt, ist, dass wir es geschafft haben, überall auf sehr gute Zeiten zu kommen, also haben wir auch das Potenzial für die Renn-Pace. Wir haben bei allen Tests eine sehr gute Balance für unser Motorrad gefunden. Man muss jetzt ruhig bleiben und darauf achten, dass wir das gute Gefühl für das Motorrad beibehalten.

Was hältst du von den Flügeln, die Yamaha nun auch dir gegeben hat?

Mit ihnen habe ich ein stabileres Motorrad, ich kann es besser abbremsen und ich habe weniger Wheelies. Das war besonders auf einer Strecke wie Buriram sehr wichtig, aber auch in Katar fühlte sich das Motorrad damit gut an. Die Zeit, die wir zwischen den Kurven gewinnen, ist mehr, als was uns an Topspeed verloren geht.

Was macht ihr dieses Jahr bei der Elektronik anders?

Wir setzen die Elektronik anders ein. Wir arbeiten fortwährend an der Traktionskontrolle, es ist nicht einfach, das Gefühl auf den tatsächlichen Nutzen umzusetzen. Da ist auch das Team gefragt, und ich kann mich immer auf sie verlassen.

Hat dich Yamaha nach deinen guten Testergebnissen gefragt, auch etwas fürs Werksteam zu testen?

Nein, ich habe immer nur für mich selbst gearbeitet, es gab ja immer genug zu tun. Michelin hatte mich gebeten, für sie Dinge

zu testen. Ich denke, die Reifen sind bei uns momentan das Wichtigste, und so war ich auch froh, selbst meine Inputs einzubringen. Bei den Tests mit den Reifen etwas spielen zu können, hat uns auch sehr viele Informationen gebracht.

Du warst an fast allen Testtagen schneller als das Werksteam.

Testzeiten und Rennen sind zwei Paar Schuhe. Ich konnte zwar öf-

»ICH SCHAU NICHT AUF DIE YAMAHA-WERKSFAHRER, SONDERN HALTE MEINEN GEIST FREI. DAS IST AM BESTEN.«

Johann Zarco

ter gute Zeiten fahren, aber wie gesagt, ich muss meine Renn-Pace noch weiter verbessern. Ich kam während der Tests zwar auch mit gebrauchten Reifen gut klar, aber wenn man im Rennen mit seinen Gegnern kämpfen muss, verändert es die Geschichte völlig. Diese Situation hatten wir bei den Tests nicht, und ich denke, da können wir gar nicht genug dran arbeiten. Ich schaue auch nicht zu sehr auf andere, sondern beschäftige mich mit meinen Dingen, es gibt ja genug zu tun. Meinen freien Geist zu bewahren funktioniert am besten.

Du hattest mal gesagt, dass man die Yamaha am schnellsten fahren kann, wenn man den Stil von Jorge Lorenzo kopiert. Bist du heute noch davon überzeugt?

Ja, davon bin ich nach wie vor überzeugt. Lorenzo war unheimlich schnell, dieses Niveau haben andere mit der Yamaha selten gefunden. Das ist der richtige Weg, mit der Yamaha schnell zu sein, er hat es zur Perfektion gebracht. Ich bin noch dabei, es zu verstehen.

Wie weit bist du dabei am Limit des Motorrades?

Manchmal hatte ich das Gefühl, dass ich schon nah dran bin, dann konnte ich mich plötzlich ein ganzes Stück verbessern, das bedeutet also, dass noch mehr drin ist. Deshalb muss ich weiter an mir arbeiten. Ich kann nicht sagen, dass ich mit einem besseren Motorrad schneller sein könnte.

Was denkst du über deinen neuen Teamkollegen Hafiz Syahrin?

Ich freue mich sehr für ihn, dass er so gut zurechtkommt. Er hat sehr viel Potenzial, fährt sehr weich, er hat einen sehr sauberen Fahrstil. Das ist das, was man für die Yamaha braucht, er kann noch viel herausholen und noch schneller werden. Von allen, die im Winter die Yamaha probiert haben, war er der Schnellste. Er ist auch noch jung und kann gut zuhören.

Könnten die zwölf Monate seit letztem Jahr vielleicht helfen, dieses Mal in Katar zu gewinnen?

Als ich die Rennsimulation gemacht habe, habe ich zuerst gedacht: Bring erst einmal sechs Runden hinter dich. Nach diesen sechs Runden war ich schon ziemlich happy und habe gedacht, gut, jetzt kannst du weitermachen. Ich habe dann versucht, den Moment im letzten

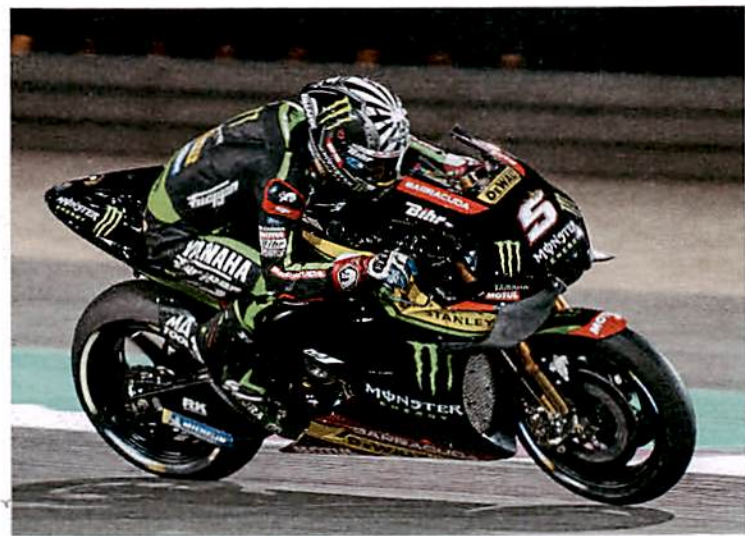
Jahr zu vergessen. Ich muss schon zugeben, dass ich in Kurve 2 immer ans letzte Jahr denken muss. Meine Erfahrung seither ist phantastisch, ich habe so viel über die Yamaha und über die Elektronik gelernt. Ich kann meinem Team jetzt genau sagen, was ich will, und darüber bin ich sehr glücklich. Ein Sieg liegt in Reichweite, wir müssen unser Potenzial aber richtig managen. Ich muss mir nur Marc Márquez ansehen, wie er mit seinem Motorrad spielt, und dabei trotzdem unglaublich gleichmäßige Runden dreht.

Tech3 wird nächstes Jahr nicht mehr mit Yamaha fahren.

Das wird nichts für mich ändern. Ich werde dieses Jahr mit der Yamaha fahren und mein Bestes geben, um um Plätze und Siege zu kämpfen. Das ist das, worauf ich mich konzentriere. Was nächstes Jahr passiert, ist nicht mein Job. Ich muss mich auf die Gegenwart konzentrieren.

Was wirst du bis zum WM-Start machen?

Ich versuche jetzt etwas abzuschalten, werde aber weiterhin voll trainieren. Man versucht, seinen Körper und seinen Geist für die Saison bereit zu machen, und in etwas mehr als einer Woche beginnen wir bereits. Ich will dann meine volle Körperkraft haben, und dafür müssen Leib und Seele voll verbunden bleiben. ■



Johann Zarco in Katar: „In Turn 2 muss ich noch immer an letztes Jahr denken“

Mondsüchtig



Wird immer unheimlicher:
Johann Zarco war klar
Schnellster und ist für viele
der Geheimtipp schlechthin

Bei Vollmond in Katar war Tech3-Yamaha-Pilot Johann Zarco der Schnellste. Da die Rennpace vieler Piloten dicht beisammen ist, können wir eine spannende Saison erwarten.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Er hat es wieder getan. In Buriram war Johann Zarco am letzten Tag gegen Mittag die schnellste Zeit gefahren. Dann reiste er ab und Dani Pedrosa stahl ihm zum Schluss die Show. Auf dem Losail International Circuit knallte der Tech3-Pilot mit seiner Satelliten-Yamaha am letzten Tag, als die Sonne noch draußen war, wieder die Bestzeit hin. Und diesmal gab es niemanden, der nur annähernd herankam. Dabei kam Zarco ganz nah an die Zeit heran, die Jorge Lorenzo noch 2008 mit Qualifyern gefahren war, und die seither niemand mehr erreichen konnte. Valentino Rossi startete zum Schluss noch eine Zeitenjagd, doch auch er blieb mehr als zwei Zehntel über der Zeit des Franzosen. Aber immerhin hatte der Yamaha-Werkspilot die Probleme ablegen können, die ihn beim Wintertest in unregelmäßigen Abständen heimgesucht hatten.

„Was wir diesen Winter gelernt haben ist vor allem, dass sich die Situation wie schon im Vorjahr von einer Strecke zur anderen ändert“, zog der neunfache Weltmeister Bilanz. „In Thailand hatten wir nur Probleme, dafür waren wir hier zum Schluss konkurrenzfähig. Ich denke, diese Saison wird für jeden knifflig, da wird es wichtig, dass wir auf den für uns schwierigen Strecken nicht zu sehr nachlassen. Wir sind alle sehr eng beisammen, und die Linie zwischen stark und nicht gut genug ist sehr schmal. Wir hatten hier zunächst ein Problem mit dem Vorderreifen, wir haben hart gearbeitet und es

zum Schluss lösen können, aber wir wissen noch lange nicht, was im Rennen passieren wird. Yamaha muss weiter hart arbeiten, speziell an der Elektronik.“

Klare Worte zu einer unklaren Situation. Aber immerhin lässt sich der 39-jährige Routinier nicht verrückt machen, während sein Teamkollege Maverick Viñales immer mehr mit den Nerven kämpft. Am ersten Tag war er Schnellster, dann kamen wieder die Probleme. „Bis auf die letzten 40 Minuten konnte ich nur 50 Prozent meines eigenen Limits fahren. Denn immer, wenn ich gepusht habe, bin ich von der Strecke abgekommen“, so der 23-jährige Spanier. „Es ist schon etwas verwirrend für mich. Wir sind zum Schluss wieder auf das Motorrad vom ersten Tag zurückgegangen, da konnte ich mich wieder verbessern. Mit etwas mehr Zeit hätten wir uns vielleicht noch steigern können. Es ist aber schon seltsam, wenn wir anderthalb Tage verlieren, um alles ganz umsonst durchzuprobieren, weil wir ganz die Richtung verlieren.“ Zumindest was den mentalen Zustand seines jungen Teamkollegen angeht, weiß Rossi Rat: „Solange er jeden Tag der Schnellste sein will, wird er die Probleme nicht loswerden“, so der alte Fuchs. „Das geht in so einem engen Feld nicht mehr. Man muss einfach konzentriert arbeiten und versuchen, die kritischen Punkte zu verbessern.“

Dovizioso souverän

Auch beim Ducati-Werksteam war das Lager zweigeteilt. Während Jorge Lorenzo den großen Teil seiner Probleme erst zum Schluss loswurde und noch immer auf der Suche nach einem Motorrad ist, das seinem Fahrstil am nächsten kommt, führte Andrea Dovizioso die absolute Harmonie mit der Desmosedici vor. Er fährt die Ducati so sanft, dass alles in einem Fluss ist, es gar nicht spektakulär aussieht, er aber pfeilschnell ist. Vor allem sind seine Rundenzeiten die konstantesten. Deshalb macht sich die Konkurrenz bereits Kopfzerbrechen, wie sie verhindern können, dass „Desmo-Dovi“ den WM-Auftakt gewinnt und sich so in die beste Ausgangslage bringt. „Wir haben uns in allen Belangen gegenüber dem letzten Jahr verbessert“, analysierte Dovizioso in seiner typisch ruhigen Art. „Bei der schnellsten Runde, bei der Rennpace, wie sich das Bike mit gebrauchten Reifen verhält. Un-

**»MAN KANN
BEI DIESER
LEISTUNGSDICHTE
NICHT AN JEDEM
TAG DER
SCHNELLSTE
SEIN.«**

Valentino Rossi



Valentino Rossi: Zum Schluss viele Probleme behoben und immens gesteigert

sere Situation ist wirklich gut. Aber am Renntag ist es immer anders. Wir hatten drei absolut gute Testtage, so etwas gibt es normalerweise nicht. Aber ich rechne damit, dass am Rennwochenende ganz andere Probleme auftauchen werden.“

Darauf kann Weltmeister Marc Márquez nur hoffen, wenn er auch weniger Probleme hatte als erwartet. „Ich hatte lange Probleme, meinen Rhythmus zu finden, aber wir haben uns deutlich verbessert, und es war nicht so schlimm wie letztes Jahr“, so der Spanier. „Meine Rennpace war nicht schlecht, aber am Renntag, wissen wir, sieht alles anders aus. Ich hoffe, nicht zu sehr.“

Suzuki zeigte auch wieder eine gute Vorstellung, und diesmal fuhr Andrea Iannone gar am zweiten Tag die Bestzeit. Doch den letzten Tag musste der Italiener auslassen. „Ich habe mich so schlecht gefühlt, dass ich nicht auf die Strecke konnte“, so Iannone deutlich gezeichnet. „Aber immerhin konnten wir zuvor gute Fortschritte machen.“

Pol Espargaró musste den zweiten Tag auslassen, biss dann auf die Zähne und fuhr den Test zu Ende. „Ich bin zwar völlig geschafft, aber auch glücklich, dass ich den letzten Tag noch wahrnehmen konnte“, so der 26-jährige Spanier. „Ich habe so noch einige Dinge durchprobieren können. Meine Situation ist vielleicht nicht die Beste, aber es war ein Wunder, dass ich 14 Tage nach der Bandscheiben-OP überhaupt fahren konnte.“

Bradley Smith verlor als 14. nur 1,1 Sekunden auf die Bestzeit, ein Quantensprung gegenüber dem Vorjahr, als die KTMs noch über zwei Sekunden zurücklagen. „Ein wirklich gutes Gefühl“, so der Engländer. „Wir sind zum Schluss

immer näher gekommen, das bedeutet, dass das Team sehr schnell und richtig reagiert. Jetzt wird es die Herausforderung sein, hier in die letzte Sekunde reinzukommen.“

Fahren oder nicht fahren?

Dann war der eigentliche Test vorbei, die Strecke wurde aus Tankwagen geflutet, und die Fahrer wurden gebeten, möglichst in Gruppen zu fahren, um zu checken, wie die Sichtverhältnisse sind. Eine klare Antwort wurde aber nicht gefunden. „Der Grip ist gut, ich habe hier keine Probleme“, meinte Marc Márquez. „Aber man sieht in dem Licht viele Dinge anders, vor allem die Curbs.“ Andere hingegen meinten, der Sand würde den Grip beeinträchtigen, und mit der Zeit kämen immer mehr Probleme mit den Reflexionen auf. Loris Capirossi hörte sich die Fahrer sehr genau an, dann beschloss er: „Wenn es hier am Rennwochenende regnet, müssen wir die Trainings als weitere Tests nutzen. Erst dann können wir entscheiden, ob ein Rennen im Regen möglich ist.“ ■

! Die Fahrer hatten mehr Fahrzeit im Hellen als sonst in Katar. Das Rennen wird aber auch zwei Stunden früher als bisher stattfinden, um der Luftfeuchtigkeit aus dem Weg zu gehen.



Andrea Dovizioso: Völlig problemloser Test und die beste Rennpace



Losail bei Nässe: Ob die Sicht für ein Rennen reicht, ist noch nicht entschieden

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Losail (Q), 01.–03.03.2018, Bestzeiten

1.	Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	1:54,029
2.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1:54,276
3.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP18	1:54,331
4.	Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	1:54,457
5.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	1:54,471
6.	Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	1:54,586
7.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1:54,591
8.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1:54,650
9.	Daniilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP18	1:54,659
10.	Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP18	1:54,692
11.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP18	1:54,749
12.	Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	1:54,774
13.	Franco Morbidelli (I)	Honda RC 213 V	1:55,132
14.	Bradley Smith (GB)	KTM RC16	1:55,179
15.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	1:55,232
16.	Hafizh Syahrin (MAL)	Yamaha YZR-M1	1:55,273
17.	Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP16	1:55,300
18.	Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP17	1:55,347
19.	Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP17	1:55,465
20.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	1:55,489
21.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1:55,539
22.	Scott Redding (GB)	Aprilia RS-GP	1:55,595
23.	Xavier Siméon (B)	Ducati D16 GP16	1:55,943
24.	Tom Lüthi (CH)	Honda RC 213 V	1:56,122
25.	Mika Kallio (FIN)	KTM RC16	1:57,218

Moto2

Raffin testet Kalex-Triumph

Kalex bereitet sich schon auf die Saison 2019 vor. Jesko Raffin testete in Valencia die Moto2 der Deutschen mit Triumph-Motor und war bereits schnell.

Von: Imre Paulovits

Kalex war der erste Chassis-Hersteller, der ein komplettes Motorrad mit dem Triumph-Motor fertig hatte. Nun waren sie auch die Ersten, die damit auf der Strecke waren. Jesko Raffin, der keinen Platz mehr in der Moto2-WM bekommen hat, wurde die Ehre zuteil, den ersten Shakedown mit dem neuen Motorrad zu machen. Und der 21-jährige Schweizer kam fit und bereit zum Test, als würde er eine Grand-Prix-Saison in Angriff nehmen. Mit dabei war auch Raffins langjähriger Crewchief Michael Ferger, der von Kalex als Chef-techniker für das Triumph-Testprojekt angestellt wurde.



Jesko Raffin auf der Kalex-Triumph: Keinerlei Probleme und gleich schnell

„Wir wollten ursprünglich auch Julián Simón fahren lassen, der bereits Erfahrung mit dem Triumph-Motor hat, aber der war bei Monlau in die Moto3 eingebunden“, so Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel. „Wir konnten zwar nur einen Tag fahren, weil dann der Regen kam, waren mit dem Roll-out aber super zufrieden. Jesko hat beste Arbeit geleistet und uns viele Infos gegeben.“

Dazu war er mit 1:36,6 nur 1,4 Sekunden langsamer als die Bestzeit der regulären Moto2-Piloten am gleichen Tag. Das ist für ein Roll-out mehr als hervorragend.“

So war es auch nicht weiter tragisch, dass die zwei weiteren geplanten Testtage buchstäblich ins Wasser fielen, weil heftiger Regen kam. „Eigentlich bräuchten wir die Renn-ECU, damit wir weitermachen können“, so Baumgärtel.

„Denn jetzt mit dem Serien-Motor, der Serienkupplung und der Serien-Elektronik weiterzuarbeiten, macht wenig Sinn. Die ist uns erst im Juni für den Test am Montag nach dem Mugello-Grand-Prix zugesagt worden. So sind wir bereit, haben aber das Problem, dass wir zu früh dran sind und erst einmal nicht weiterarbeiten können. Wir wollen jetzt mal sehen, ob wir zu einer früheren Lösung kommen.“

Mehr Leistung kommt

Der 765-ccm-Triumph-Motor leistete bei Kalex auf dem Prüfstand 122 PS, das entspricht etwa dem, was die aktuellen Honda-Moto2-Motoren leisten. „Im Renntrimm sollten es über 130 PS werden, so wurde es uns versprochen“, sagt Baumgärtel.

Laut Jesko Raffin fühlte sich das neue Motorrad vom Vorderradgefühl her bereits ganz wie eine Kalex an. Mit mehr Leistung und mehr Drehmoment können wir uns also auf spektakuläre Rennen nach der neuen Formel gefasst machen. ■

Moto2

Vom Regen verwaschen

Eigentlich waren drei private Testtage für die angereisten Moto2- und Moto3-Teams geplant, aber nach nur einem Tag war wegen heftiger Regenfälle Schluss.

Von: Imre Paulovits

Wieder einmal viel Aufwand für nichts, könnte man nach den Moto2-Testfahrten in der letzten Woche sagen. Die Teamchefs von Marc VDS, VR46 und dem neu formierten Schweizer Innovativ-Investor-KTM-Team waren sich vor dem ersten Valencia-Termin Anfang Februar einig, dass das Wetter-Risiko zu groß sei, und mieteten sich die Strecke privat für das letzte Februar-Wochenende. Am

ersten Tag konnte tatsächlich bei guten Bedingungen getestet werden. Doch dann kam der Regen, und alles war umsonst. Denn bei den limitierten Testtagen für die Saison wollte keiner im Regen fahren und dafür Tage opfern, so packten alle ein.

Neues Kalex-Chassis

Dabei hatte Kalex einen neuen Rahmen dabei, der hier erprobt werden sollte, aber im Transporter blieb. „Wir hatten eine neue Gabelbrücke dabei, die wurde probiert“, so Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel. „Aber wir hatten auch ein neues Chassis für beide Teams dabei und hätten dieses gerne getestet, aber da ist uns leider die Zeit ausgegangen. Jetzt können wir es nur noch diese Woche in Jerez testen. Hoffentlich spielt das Wetter wenigstens dort mit.“



Francesco Bagnaia: erneut Schnellster, aber neuen Rahmen nicht getestet

Schnellster war an dem einen Testtag wieder einmal Francesco Bagnaia mit 1:35,2, der damit seinen Anspruch auf den Titelkampf noch einmal bekräftigte. Alex Márquez war aber nur einen

Hauch langsamer. Sam Lowes arbeitete an der Geometrie der KTM und kommt nun in Schwung: „Wenn es auch nur ein Tag war, bei der Abstimmung sind wir ein ganzes Stück weitergekommen.“ ■

Motorrad-WM

Reinhold Roth ist 65

Letzten Sonntag wurde der 250er-Vizeweltmeister von 1987 und 1989 65 Jahre alt. Leider hat sich sein Zustand seit dem verhängnisvollen Unfall vor 28 Jahren wenig verändert.

Von: Imre Paulovits

Nach dem Rücktritt von Toni Mang war Reinhold Roth der mit Abstand beliebteste deutsche Rennfahrer. Der Allgäuer war ein Kämpfer, der es in Hockenheim 1987 mit frisch operiertem Schlüsselbein aufs Podest schaffte. In einer Ära, in der in Deutschland noch große Sponsoren auch für die Zweitakt-

Klassen vorhanden waren und die DM hart umkämpft war, wurde er dreimal 250er- und zweimal 500er-Meister, 1982 gewann er die 250er-Europameisterschaft.

Sein Traum aber war der WM-Titel. Doch dieser Traum nahm an dem schicksalhaften 17. Juni 1990 in Rijeka ein jähes Ende. Reinhold Roth war im Rennen die schnellste Runde gefahren und kämpfte im Führungspulk mit Carlos Cadús, John Kocinski, Martin Wimmer, Luca Cadalora und Helmut Bradl, als Nieselregen einsetzte. Der überrundete Australier Darren Milner fuhr wegen der Regentropfen langsam, Roth war die Sicht versperrt, und er knallte voll auf den Australier. Sein Gehirn war mehrere Minuten lang ohne Sauerstoff. Und



Reinhold Roth, wie ihn die Fans liebten

wenn er auch überlebte, ist er seitdem ein Pflegefall. Er wird von seiner Frau Elfriede gepflegt, und seine treuen Fans haben ihn nicht vergessen. ■

Motorrad-WM

Eddie Lawson wird 60

Er ist der bislang erfolgreichste amerikanische Rennfahrer. Nächsten Sonntag feiert Eddie Lawson seinen 60. Geburtstag.

Von: Imre Paulovits

Steady Eddie: Der am 11. März 1958 geborene Kalifornier war der Hammer von einem Rennfahrer alter amerikanischer Schule, wenn er es auch mit der Publicity nicht so hatte. Auf Dirt-Track-Ovalen war er genauso schnell wie mit furchterregenden Hochlenker-Superbikes. Und seine Klasse zeigte sich im Umgang mit den GP-Zweitakttern, mit denen er von Beginn an virtuos umgehen konnte. Dennoch stand er trotz des Gewinns zweier US-Superbike-Meisterschaften 1981 und '82 im Schatten des Wunderkindes Freddie Spencer, den die Honda-PR-Maschinerie höher pushte.

Weltmeister Kenny Roberts wusste sehr wohl um das Talent seines Landsmannes und holte ihn als Teamkollegen ins 500er-Yamaha-Team. Und nach einem Jahr Anlauf wurde Lawson 1984

Weltmeister. Nachdem Spencer Abschied genommen hatte, zeigte sich das Kaliber von Eddie Lawson. Er wurde auch 1986, '88 und '89 Weltmeister. Letzteres gar nach dem Umstieg auf Honda. Der Kalifornier ging noch mit dem ersten GP-Sieg für Cagiva 1992 auf dem Hungaroring in die Geschichte ein, bevor er auf vier Räder umstieg und in der CART-Serie fuhr.

Der in seiner aktiven Zeit gegenüber Journalisten etwas schroffe Lawson zeigte nach seinem Rück-

tritt seine sanfte Seite: Um seinem querschnittsgelähmten Freund Wayne Rainey das Rennfahren zu ermöglichen, ließ er 250-ccm-Superkarts aufbauen und holte dabei noch einen WM-Titel.

Eddie Lawson hat sein Geld aus der Rennfahrerzeit gut angelegt, erfreut sich des Frührentner-Daseins und spielt mit allerlei PS-Ungetümen, ob auf zwei oder vier Rädern oder auf dem Wasser. Zu seiner Sammlung gehört auch ein Wolf WR4 Formel-1-Rennwagen. ■



Gut gelaunt genießen: Eddie Lawson mit seiner Weltmeister-Yamaha von 1986

NACHRICHTEN

MOTOGP Kurz vor Redaktions-Schluss dieser Ausgabe platzte die Bombe, wenn auch nicht unerwartet: Tech3 wird ab 2019 mit KTM fahren. Aber nicht nur als Satelliten-Team – Hervé Poncharals Truppe wird den gesamten MotoGP-Einsatz für KTM leiten und vier RC16 an den Start bringen. „Wir haben unsere Kräfte gebündelt“, so KTM-Rennleiter Pit Beirer. „Die Erfahrung und professionelle Struktur von Tech3 wird uns noch stärker machen.“

MOTOGP Valentino Rossi ließ beim Test in Katar verlautbaren, dass er vorerst kein MotoGP-Satelliten-Team mit Yamaha plane. Der Italiener bekommt immer mehr Biss: Er sagte, dass er kurz vor der Entscheidung über die Zukunft seiner Karriere stehe und wahrscheinlich um zwei weitere Jahre verlängern werde.

MOTOGP/MOTO2/MOTO3 Ein Riesenspektakel mit Live-Streaming auf dem Estrella Galicia 0,0 YouTube TV Channel war am Montag die Teamvorstellung des größten Teams im Grand-Prix-Paddock. Das Estrella-Galicia-Marc-VDS-Team mietete die alte Rennstrecke von Jarama in der Nähe von Madrid, um dort mit den beiden Bier-Magnaten nicht weniger als 14 Fahrer aus sechs Teams vorzustellen: Franco Morbidelli und Thomas Lüthi in der MotoGP, Álex Márquez und Joan Mir in der Moto2, sowie Arón Canet und WM-Neuling Alonso López in der Moto3. In der Moto3-Junior-WM fahren Jeremy Alcoba, Sergio García und Charlie Nesbitt in dem von Emilio Alzamora überwachten Team, im European Talent Cup Julián Giral, Daniel Holgado und Jose Antonio Rueda. Dazu fahren in der spanischen Moto4-Meisterschaft Diogo Moreira und Adrián Cruces für das Team. Die Moto2-Teamkollegen Álex Márquez und Joan Mir führen mit einem hellblau lackierten Vintage-Vespa-Gespann durch Madrid und dann zur Teamvorstellung.



Ade, Luigi

Lebensfreude bis ins hohe Alter: Luigi Taveri hat viel in seinem Leben erreicht, aber er hat auch noch mehr gegeben

Der Motorsport hat eine seiner größten, vor allem aber liebenswertesten Legenden verloren: Luigi Taveri ist im Alter von 88 Jahren gestorben.

Von: Imre Paulovits

Er war die Herzlichkeit in Person. Wenn Luigi Taveri auch klein und zierlich war – als Rennfahrer war er einer der ganz Großen, und als Mensch noch viel größer. Jeder, der je mit ihm zu tun hatte, trug dabei ein Stück Wärme davon.

Luigi Taveri ist einen sehr langen Weg gegangen, und er hat nichts bereut. Mit 75 Jahren ist er die 2100 Kilometer des Jakobsweges von seinem Zuhause bis zum Wallfahrtsort Santiago de

Compostela mit dem Fahrrad abgefahren: „Aber nicht für die Vergebung meiner Sünden, sondern als Dank dafür, welch ein gutes Leben ich hatte.“

Vom Velo zum Werksfahrer

Als Sohn eines aus Italien eingewanderten Schumachers brachte Luigi Taveri als kleiner Junge in der hügeligen Gegend von Horgen am Zürichsee mit dem Fahrrad die Schuhe zu den Kunden, und eignete sich dort das Gleichgewichtsgefühl an, das ihn später zu einem Virtuosen auf dem Bike machte.

Dann machte er im Betrieb seines 16 Jahre älteren Bruders Hans eine Mechanikerlehre, fuhr sein erstes Rennen bei ihm als Beifahrer im Renngepann und sein erstes Solo-Rennen mit einem von seinem Bruder ausgeliehenen Motorrad.

Fleiß, Zielstrebigkeit und Bodenständigkeit waren es, die ihn zu dem machten, was er wurde. Obwohl als Solo-Pilot bereits Schweizer Meister, nahm Taveri 1954 einen Job als Beifahrer im Gespann von Hans Haldermann an, dafür durfte er auch dessen Solo-Norton einsetzen. Mit ihr schlug er in der Südschweiz die 500er-MV-Agusta-Werksfahrer, und Graf Domenico Agusta nahm ihn sofort unter Vertrag.

Taveri bedankte sich gleich mit einem Sieg beim WM-Auftakt 1955 im Parc de Montjuïc von Barcelona bei den 125ern, doch er musste auch die Realität kennenlernen: Carlo Ubbiali hatte als Italiener den Vorzug, und so gab es für Taveri keine Chance auf den WM-Titel. Drei Vizeweltmeisterschaften und ein dritter WM-Rang zwischen 1955

»ICH BIN DEN JAKOBSWEG ABGEFAHREN, NICHT WEGEN MEINER SÜNDEN, SONDERN ALS DANK FÜR EIN GUTES LEBEN.«

Luigi Taveri

und 1957 waren trotzdem eine stolze Ausbeute. 1958 fuhr Taveri für Ducati und wurde mit der Desmo-125er WM-Dritter. Dann heuerte er 1959 bei MZ an und fuhr den Zweitakter von Walter Kaaden mit dem zweiten Platz erstmals auf das TT-Podest.

1960 einigte er sich noch einmal mit MV Agusta, doch als sich

diese Ende des Jahres aus den kleinen Klassen zurückzogen, hängte auch Taveri seinen Helm an den Nagel. In ihm loderte aber noch das Feuer und das Gefühl eines unerledigten Geschäfts. Seine Frau Tilde, die ihn in seiner Karriere nach Kräften unterstützte, war es dann, die die Initiative ergriff und Honda anschrieb. Da alle Plätze im Werksteam vergeben waren, konnten die Japaner nicht mehr tun, als ihm ein Vorjahres-Motorrad zur Verfügung zu stellen. Doch nachdem der kleine Schweizer damit in Hockenheim hinter den pfeilschnellen MZ beste Honda wurde und auch in Clermont-Ferrand mit den Honda-Werkspiloten mithielt, bekam er für die TT das neue Modell und lieferte sich mit Mike Hailwood ein episches Duell um den 125er-Sieg. Dann gewann er in Spa und Kristianstad und wurde WM-Dritter.

Dreifacher Weltmeister

1962 wurde Taveri mit sechs Siegen überlegen 125er-Weltmeister. In dieser Zeit rüsteten Honda, Suzuki und Yamaha in einem Maße auf, das selbst heutige MotoGP-Einsätze in den Schatten stellt. Es gab innerhalb einer Saison Quantensprünge. Als Honda 1964 die Vierzylinder-125er brachte, war es wieder Taveri, der die Oberhand behielt. Und als sie das mechanische Juwel eines Fünfzylinder-Viertakters für die 125er-Klasse brachten, stieg Taveri mit ihr 1966 erneut über alle hinweg.

Er führte sowohl mit der graziolen Fünfzylinder als auch mit der 50er-Zweizylinder die WM an, bis ihn in Monza eine Lebensmittelvergiftung einbremste. Seine Kraft reichte noch zu einem Sieg und damit zum WM-Titel bei den 125ern. Ein Sieg mit der kleinsten Honda hätte ihm auch dort den Titel eingebracht, doch dafür reichte es nicht. Honda ließ seine Werksfahrer beim WM-Finale in Fuji nicht starten, und damit platzte der Traum, als Doppelweltmeister abzutreten.

Drei WM-Titel, 30 GP-Siege, 89 Podestplätze und als einziger Fahrer in allen sechs WM-Klassen (50, 125, 250, 350, 500 ccm und Gespanne) WM-Punkte zu erringen – das war die Ausbeute einer mehr als erfüllten Rennfahreraufbahn.

Mit Soichiro Honda und den Ingenieuren des Rennteams entwickelte Taveri eine lebenslange Freundschaft. So durfte er die Fünfzylinder behalten. Mit ihr und seiner 250er von 1962 war er einer der gefragtesten Stars bei Jubiläen und Oldtimer-Events. Es waren aber nicht seine Maschinen, es war Luigi, für den die Fans kamen.

Hatten die anderen Stars der 1960er-Jahre durch nie da gewesene Gagen ein Jetset-Leben geführt, so blieb Taveri am Boden. Er baute sich einzig ein Traumhaus über dem Zürichsee, ansonsten kehrte er in die Arbeitswelt zurück und machte sein Karosserie-Spritzwerk zum gefragtesten der Gegend. Als ihn



Ganz oben: 30 Grand-Prix-Siege und drei WM-Titel in einer legendären Ära

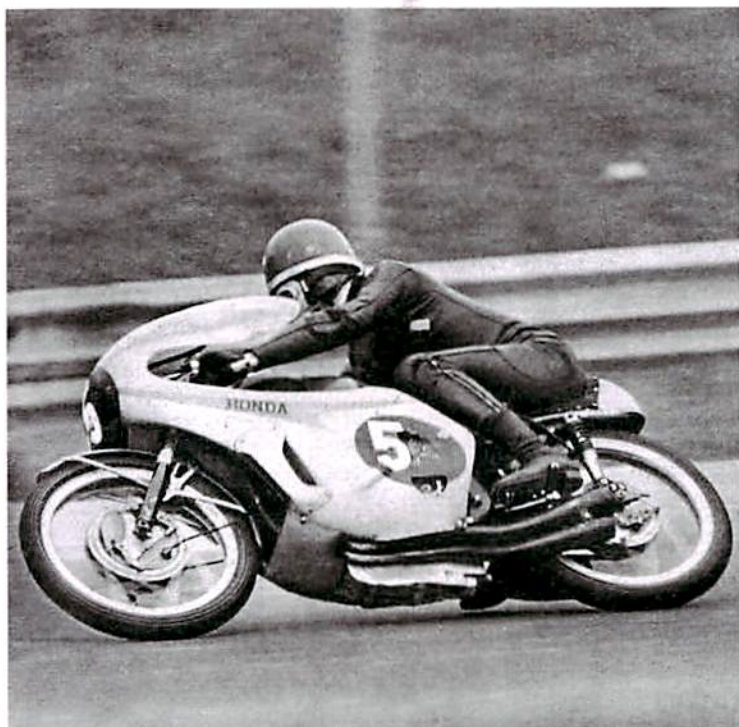
Phil Read einmal mit seinem Rolls-Royce besuchte, wunderte er sich, dass Taveri wieder mit seinen Händen sein Geld verdiente.

Luigi Taveri hatte immer einen entwandfrenden Realitätssinn. Obwohl er bis ins hohe Alter eine beneidenswerte Fitness hatte, wusste er sich sehr genau einzuschätzen. „Du musst wissen, wo Schluss ist, sonst sagt es dir das Universum“, sagte er einmal.

Mit zunehmendem Alter nahm er immer weniger Einladungen an und besuchte immer weniger Grands Prix. 2015 nahm er noch ein letztes Mal seine ganze Familie zum Sachsenring mit, seine Frau Tilde, seine Tochter Bianca, seinen Sohn Luigi und die beiden

Enkelkinder Gianni und Gino. 2016 überstrahlte er dann noch einmal alle, als er zur FIM-Gala nach Berlin eingeladen und dort in den Kreis der Legenden aufgenommen wurde.

Am 18. Februar ereilte Luigi Taveri in seiner Garage ein Hirnschlag, zehn Tage später schloß er friedlich ein. So sehr es auch schmerzt, aber es war ein langes und erfülltes Leben, das zu Ende ging. Ich hatte das Glück, ihn über viele Jahre erleben zu dürfen. Sein Tod hinterläßt eine tiefe Dunkelheit in mir, aber auch viele Erinnerungen voller Wärme und Lebensfreude. Lebewohl, Luigi, deine Größe wird für alle Zeit weiterleben. ■



MOTORRAD ARCHIV

Höhepunkt und Ende: Luigi Taveri wird 1966 mit der Fünfzylinder Weltmeister



PAULOVITS

Der Liebling der Massen bei Oldtimer-Events: Luigi Taveri und seine Honda

„Freue mich auf weitere Saison“

Sandro Cortese verblüffte beim WM-Auftakt in Phillip Island gleich mit einem Podestplatz bei seinem ersten Supersport-Rennen. Im MSA-Interview spricht der 28-Jährige über die schwere Transferzeit im Winter und erklärt, was er sich von der restlichen Saison erhofft.

Von: Imre Paulovits

Wie hast du dich nach dem dritten Platz in Phillip Island gefühlt?

Ich habe mich sehr wohlgefühlt, es war ein super Einstand in der Supersport-WM. Der Winter war für mich sehr enttäuschend, nach jeder Hoffnung gab es wieder einen Rückschlag. Aber zum Schluss hat sich zum Glück alles zum Positiven gewendet. Mit Kallio Racing habe ich ein tolles Team in der Supersport-WM gefunden, wo wir auf Anhieb sehr stark waren.

Hattest du erwartet, dass du in der Supersport-WM gleich so weit vorne fahren kannst?

Wir wussten nicht, wie stark wir wirklich waren, bis wir in Phillip Island ankamen. Bis dahin hatten wir ja nur einen Test, und ich bin immer alleine gefahren.

Kam dir die Strecke in Phillip Island entgegen?

Natürlich kam mir Phillip Island entgegen, ich mag die Strecke und habe dort schon große Erfolge gefeiert. So war es gut, dort anzufangen. Der Podestplatz hat mir jetzt sehr viel Selbstsicherheit gegeben, weil ich eine Saison endlich so anfangen konnte, wie ich es mir vorgestellt habe. Ich freue mich nun auf die weitere Saison, wenn jetzt auch Strecken kommen, die ich nicht so gut kenne, so wie die nächste in Thailand.

Glaubst du, dass du auch auf dir weniger bekannten Strecken so gut klarkommen wirst?

Ich freue mich schon auf die neuen Rennstrecken, aber ich glaube, dass ich der Einzige aus der WM bin, der die nächste Strecke



Sandro Cortese auf dem Podest in Australien: „Viel Selbstsicherheit gegeben“

»ICH GLAUBE, ICH BIN DER EINZIGE IN DER WM, DER DIE STRECKE VON BURIRAM IN THAILAND NOCH NICHT KENNT.«

Sandro Cortese

in Thailand noch nicht kennt. Ich habe mir deshalb bereits viele Videos von Buriram angeschaut, um so viele Informationen wie möglich zu sammeln. Wir haben zweimal 50 Minuten Training, wo ich die Strecke kennenlernen kann, dann müssen wir sehen, wie wir zurechtkommen.

Inwieweit muss das Supersport-Motorrad anders gefahren werden als eine Moto2?

Es muss schon sehr viel anders gefahren werden als in der Moto2. Der Speed ist komplett anders,

das Motorrad ist schwerer, die Bremsen sind anders. Es ist ja alles seriennah, und in der Moto2 sind es Renn-Prototypen. Man muss sich schon umgewöhnen, aber die Umgewöhnungsphase war bei mir Gott sei dank sehr, sehr kurz und gut.

Was musst du an dem Motorrad noch weiter optimieren?

Das müssen wir jetzt auf einer Strecke sehen, die wir noch nicht kennen. Aber ich bin schon sehr zuversichtlich, denn wir sind vom Team her sehr stark aufgestellt.

Wie lässt sich Kallio Racing mit den Moto2-Teams vergleichen?

Ich bin in der Moto2 nur in einem Team gefahren, bei Intact. Von der Professionalität her muss ich sagen, ist Kallio Racing genau gleich. Die Leute haben ein Ziel, das heißt, zu gewinnen. Ich habe mit Finnen immer schon sehr gute Erfahrungen gemacht, so freut es mich umso mehr, wieder in einem finnischen Team zu fahren. Die Leute

sind sehr ruhig, sehr professionell und konzentrieren sich auf eine Sache. Wenn's was zu feiern gibt, dann feiern wir auch, aber am nächsten Tag ist man wieder ruhig und konzentriert. So etwas gefällt mir sehr gut.

Wie lässt sich das Niveau der Supersport-WM-Piloten mit dem in der Moto2-WM vergleichen?

Das Niveau ist schwer zu vergleichen. In der Moto2-WM sind es die ersten 20 Piloten, die auf einem Top-Niveau sind, in der Supersport-WM sind es vielleicht die ersten sieben. Das heißt aber nicht, dass die ersten sieben schlechter sind, sie haben auch ein sehr, sehr hohes Niveau. Darum kann man sich dort auch nicht zurücklehnen, man muss in jedem Training voll fighten.

Welche Ziele hast du nach diesem starken Auftakt für diese Saison?

Das ist jetzt etwas schwierig zu sagen. Wir hatten einen super Einstand, jetzt müssen wir schauen, was die nächsten Rennen bringen. Ich schaue jetzt mal, wie es in Thailand wird. Ich bin sehr positiv, wir haben ein gutes Selbstbewusstsein, so freue ich mich auf die weitere Saison. ■

Sandro Cortese

Geburtstag: 6. Januar 1990
Geburtsort: Ochsenhausen (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
2005: 125 ccm, Honda (26.)
2006: 125 ccm, Honda (17.)
2007: 125 ccm, Aprilia (14.)
2008: 125 ccm, Aprilia (8.)
2009: 125 ccm, Derbi (6.)
2010: 125 ccm, Derbi (7.)
2011: 125 ccm, Aprilia (4.)
2012: Moto3, KTM (1.)
2013: Moto2, Kalex (19.)
2014: Moto3, Kalex (9.)
2015: Moto3, Kalex (11.)
2016: Moto3, Kalex (15.)
2017: Moto3, Suter (18.)
2018: SSP, Yamaha (zurzeit 3.)

HOBBYS
Motocross, Videospiele

IDM Superbike 1000

„Bin verliebt in meine Honda“

Theoretisch bleibt alles wie es war, praktisch ist alles besser. Das Team Honda Holzhauer Racing Promotion macht weiter gemeinsame Sache mit Jan Halbich.

Von: **Anke Wiczorek**

Teamchef Jens Holzhauer fährt mit dem Tschechen Jan Halbich ins dritte gemeinsame Jahr. Der 24-Jährige aus Prag hat es dem Honda-Händler aus Wittenberge nicht immer leicht gemacht. Er trat im vergangenen Jahr mit Formschwankungen an, ehe auf dem Lausitzring der Knoten wieder platzte und Halbich Dritter wurde.

Die Durststrecke des Gesamtsechsten von 2017, es war die gleiche Position wie im Vorjahr, scheint nun endgültig behoben zu sein. Das Team testete drei Tage in Valencia. Mit überzeugenden Ergebnissen. Halbich hätte mit seinen Zeiten locker in der Moto2-



Körperlich und technisch auf höchster Drehzahl: Jan Halbich auf Honda

WM-Spitze mithalten können, doch Holzhauer gibt nichts darauf. Test bleibt Test. Im Fokus stand auch die neue Kit-Elektronik, die als einzige verwendet werden darf, da sie der Hersteller auch käuflich anbietet. „Sie ist schwieriger einzustellen, aber ihre Funktion hat sich deutlich verbessert. Jan ist zufrieden“, zieht Holzhauer sein Fazit und fügt hinzu: „Ich bin verliebt in meine Honda.“

Und auch Halbich sei so gut drauf wie nie zuvor. Der Junior aus Prag versenkte das gute Stück allerdings am letzten Tag auf der spanischen Piste. Ein Ausrutscher. „Er ist über einen Fremdkörper gefahren. Im Daterecording ist das eindeutig zu erkennen“, hat Holzhauer nachgeforscht. Seit der Teamgründung 2005 hat Holzhauer drei IDM-Superbike-Meister hervorgebracht. ■

IDM Supersport 600

Wie früher im Sinne von Steffi

Obwohl die Premiersaison in der IDM Supersport 600 durchwachsen war, bleiben die Brüder Daniel und Dominik Rubin ehrgeizig am Ball und peilen Plätze in den Top 5 an. Die ganze Familie zieht dabei am gleichen Strang.

Von: **Anke Wiczorek**

Wer ist Steffi? Es ist die Erstgeborene in der Familie Rubin, mit vollem Namen Stephanie. Die große Schwester von Daniel und Dominik fuhr selbst Rennen, Grasbahn und Speedway. Mit zwölf Jahren wurde Steffi Deutscher Meister. Ein schwerer Sturz mit massiven Kopfverletzungen erforderte später einen langen Genesungsprozess. Doch Steffi stieg wieder aufs Motorrad. Ein halbes Jahr später kam der nächste Schock. Das Mädchen verletzte sich so

schwer, dass die Rennfahrerkarriere endgültig zu Ende war. Heute arbeitet sie im Familienbetrieb mit. Die Rubins haben im südbadischen Schwanau eine alte Mühle zum Motorradgeschäft umgebaut.

Dass sich auch die Jungs für den Motorsport begeistern, war vorbestimmt. Daniel, Jahrgang 1998, und Dominik, Jahrgang 1997, setzten ihren Eltern die Pistole auf die Brust und erreichten, dass 2014 beide im Yamaha R6-Dunlop-Cup fahren durften.

Daniel war nach drei Jahren Gesamt-Dritter. Als Preis bekam er von Yamaha Deutschland eine R6 mit Racing-Teilen für den Aufstieg in die IDM Supersport 600.

Er revanchierte sich mit dem sechsten Gesamtrang. Dominik, der Ältere im Rubin-Doppelpack, wurde Neunter. „Bis auf eine Sekunde sind wir an die Spitzenfahrer schon herangekommen“, sagt Daniel, der als Zweiradmechatroniker die beiden Yamaha R6 für sich und seinen Bruder selbst vorbereitet. ■



Wie Pech und Schwefel: Daniel und Dominik Rubin

NACHRICHTEN

EINHEITSREIFEN: PIRELLI ist ab sofort exklusiver Reifenlieferant für alle Solorennklassen mit IDM-Prädikat. Das heißt: Die Marke ist alleiniger Partner aller Teilnehmer in den Klassen Superbike 1000, Supersport 600 und 300 sowie Superstock 600. Mit Ausnahme der Superstock 600 werden alle Klassen auch bei der Superbike-WM beziehungsweise der British Superbike Championship (BSB) auf Pirelli gefahren. In der IDM Superbike 1000 kommt der Diablo Superbike zum Einsatz, in den anderen Klassen der Diablo Supercorsa.

KAWASAKI hat das IDM-Fahrerpaket für 2018 fertig geschnürt. Nach dem Handschlag zwischen dem Schweizer Emil Weber, für den der Franzose Mathieu Gines in der IDM Superbike 1000 auf der Kawasaki ZX-10R startet, ist nun auch Lucy Glöckner bestätigt. Sie bleibt wie schon im vergangenen Jahr das Aushängeschild bei Kawasaki Schnock Motorex. Der Motorradhändler aus Anröchte nimmt mit der Unterstützung von Kawasaki Deutschland auch erneut Jonas Geitner unter die Fittiche, der in der IDM Supersport 600 bleibt.

IDM SUPERBIKE 1000: Die Festsetzung von Pirelli-Einheitsreifen stellt einige Teams vor Budgetprobleme, denn sie haben mit Dunlop geplant. Bei Wilbers-BMW ist Dunlop ein langjähriger Partner. Teamchef Benny Wilbers hat überlegt, sich aus der IDM zurückzuziehen, wird zuvor mit seinem Fahrer Bastien Mackels in Spanien aber Pirellis testen.

IDM SUPERSPORT 300: Mit dem Niederländer Dion Otten hat der erste Honda-Fahrer in der kleinsten IDM angedockt. Er kommt aus dem Northern Europe Cup, der nicht mehr ausgetragen wird. Der 15-Jährige hat einen Vertrag mit Ten Kate-Honda.

GP-Auftakt-Sieger Jeffrey Herlings lie3 in Argentinien keine Zweifel über seine Ambitionen für 2013

Blitzstart des „Bullet“

HODGKINSON

Runde 1 an Jeffrey Herlings! Der „Bullet“ geht als MXGP-WM-Leader nach Valkenswaard, nachdem er Antonio Cairolis Sechsen-Sekunden-Vorsprung in fünf Runden in Villa La Angostura demontierte.

Von: **Alex Hodgkinson**

Das Duell der beiden KTM-Scharfschützen ging am Samstag eindeutig auf Cairolis Konto. Der Italiener musste kurzfristig die Führung im Qualifikationslauf abgeben, als er von Clement Desalle in der Startkurve nach außen geschleudert wurde. Doch schon eine halbe Runde später schlüpfte er an Herlings vorbei. Der Niederländer war komplett von der Rolle: Herlings ging kurz zu Boden und bis ins Ziel fuhr er ungewöhnlich verkrampt auf Platz 7: „Meine Schuld. Das Team wollte ein andere Richtung beim Setup gehen, aber ich bestand auf meiner Lösung, und es war falsch. Über Nacht haben wir alles wieder umgestellt.“

Der fast 10 Kilo schwerere Herlings wird es bei den Starts immer schwer gegen den flinken Cairolis haben, und die zwei Aufholjagden werden sich während der Saison sicher wiederholen.

Der Italiener legte gegen das gesamte Feld beim Start zum ersten GP-Lauf noch eins drauf. Schon nach wenigen Metern hatte er zwei Maschinenlängen Vorsprung, und der Abstand zu seinen ersten Verfolgern wuchs und wuchs, bis Herlings in Runde 4 auf Platz 2 vorgefahren war.

Herlings: „Ich gebe nie auf“

Sekunde für Sekunde, Runde für Runde knabberte Herlings am Vorsprung, und beide gingen in den letzten Runden in einen sehenswerten Zweikampf. Herlings gab alles, aber Cairolis blieb kühl und konnte den ersten Sieg des Jahres ins Ziel retten. Das Tempo war so hoch, dass der Abstand zum drittplatzierten Desalle im Ziel 30 Sekunden betrug.

Nach einer halben Runde im zweiten Lauf hätte jeder Wettanbieter Herlings nur Außenseiterquoten gegeben: Der Niederländer befand sich nicht unter den

ersten zehn, während Cairolis Desalle sowie den Yamaha-Doppelpack Jeremy Van Horebeek und Romain Febvre schon abgeschüttelt hatte.

Cairolis Führung betrug mehr als zehn Sekunden, als Herlings in der neunten von 19 Runden den zweiten Platz von Desalle übernahm. Aber er konnte zunächst nur ein paar Zehntel wettmachen.

Fünf Runden vor Schluss betrug der Abstand noch sechs Sekunden, aber Herlings kennt keine Grenzen: „Ich bin ein Kämpfer, ich gebe nie auf.“ Sein

! Herlings' Fahrstil stößt an physikalische Grenzen, aber der Niederländer konnte Teamkollege Cairolis aus scheinbar aussichtsloser Position noch schlagen.

Stil durch manche schwierige Streckenabschnitte stößt manchmal an physikalische Grenzen, aber seine katzenähnlichen Reaktionen sind bekannt.

Cairolis meinte: „Ich habe meine Spuren geändert, als wir auf die Überraschten aufgelaufen sind. Wir waren am Limit, und ich war ein bisschen müde. Jeffrey war stärker im Ziel, aber wir haben Punktegleichstand. Der Kampf geht weiter.“

Nagl auf WM-Rang 9

Herlings weiß das auch: „Es ist schön, den WM-Auftakt zu gewinnen, aber es liegen noch 18 Stationen vor uns. Ich habe schon Fortschritte bei den Starts gemacht, aber ich hoffe, ich kann sie noch weiter verbessern.“

Max Nagls TM-Debüt verlief überraschend gut. Mit Rang 13 im ersten Lauf und Platz 8 im Lauf 2 ist der Oberbayer Neunter in der WM. „Wir wussten, dass es in den ersten GPs nicht leicht würde, und wir haben wegen meiner Ellenbogenverletzung Anfang Februar zwei Wochen Fahrwerktest verpasst“, gab er zu. „Aber vor allem im ersten Lauf war zu sehen, dass ich in



Los gehts: MX2-Auftakt mit den Titelaspiranten Covington (#64), Prado (#61), Olsen (#19) und Jonass (#1)

Guter Start: Henry Jacobi

den ersten Runden des Rennens explosiver fahren musste. Bei unseren bisherigen Tests war Zuverlässigkeit das Ziel, ich muss jetzt mehrere kurze Motos fahren.“

Jeremy Seewer, einziger Schweizer in Argentinien, war nach dem ersten Lauf zufrieden: „Platz 7 war ein guter Einstand. Ich wusste im Vorfeld nicht, was zu erwarten war, und MXGP ist hart. Die Gegner geben nie nach, und die Power des Motorrads ist brutal.“ Der Schweizer bekam das in Lauf 2 aus erster Hand zu spüren, als er, wieder auf Platz 7 unterwegs, brutal abgeworfen wurde. Weltmeister Pauls Jonass

war in der MX2 eine Klasse für sich: „Im vergangenen Jahr konnte ich während der Woche wegen meiner Gehirnerschütterung von Loket 2016 nicht trainieren, aber jetzt kann ich mein volles Programm durchziehen. Und die neue KTM ist noch besser als das Vorjahresmodell.“

Jacobi in den Top 5

Der Lette dominierte die Qualifikation und gewann den ersten GP-Lauf sogar nach einem verpatzten Start: „Meine Schuld. Ich kam nicht gut aus dem Start, aber ich konnte schon in den ersten Kurven viele Plätze gut-

machen und war bald Fünfter.“ Fünf Runden später holte er den US-Amerikaner Darian Sanayei ein und machte sich auf die Jagd nach Hunter Lawrence, der bei seinem GP-Debüt für das 114-Honda-Team von Livia Lancelotti eine super Vorstellung bot. Aber gegen Jonass hatte er keine Chance: Der einst wilde Lette ist in den letzten eineinhalb Jahren über sich hinausgewachsen und jetzt Meister der Spurenwahl.

Im zweiten Lauf übernahm er die Führung gleich in der Startrunde und fuhr zu einem sauberen Doppelsieg, während sein junger spanischer Teamkollege

Jorge Prado von einem Sturz zum nächsten fuhr.

Die Reise nach Südamerika lohnte sich für Henry Jacobi, denn der Thüringer wuchs mit einem erstaunlichen fünften Platz in Lauf 1 über sich hinaus: „Ein guter Start macht den Unterschied. Ich hatte fast das ganze Rennen Druck von hinten, aber die Top 5 wollte ich nicht kampflös abgeben. Der Stress war enorm, ich musste defensiv fahren, aber ich habe es geschafft.“ Nach Platz 16 in Lauf 2: „Ich hatte Blasen an beiden Händen und musste mich durchbeißen, um ins Ziel zu kommen.“ ■

MOTOCROSS-GP ARGENTINIEN / MXGP

Neuquén (RA): 4. März, 1. WM-Lauf, Wetter: sonnig/22 Grad. 1. Lauf: 27 Fahrer gestartet, 27 gewertet, 19 Runden à 1,550 km (= 29,450 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Antonio Cairoli (I)	KTM	19	34:23,907 min = 51,369 km/h
2. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	+ 1,075 s
3. Clement Desalle (B)	Kawasaki	19	+ 30,301
4. Romain Febvre (F)	Yamaha	19	+ 32,081 s
5. Jeremy Van Horebeek (B)	Yamaha	19	+ 34,491 s
6. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	19	+ 39,338 s
7. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 44,786 s
8. Julien Lieber (B)	Kawasaki	19	+ 51,977 s
9. Tommy Searle (GB)	Kawasaki	19	+ 55,538 s
13. Max Nagl (D)	TM	16	+ 1:14,770 min

MOTOCROSS-GP ARGENTINIEN / MXGP

2. Lauf: 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 19 Runden à 1,550 km (= 29,450 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	34:56,319 min = 50,574 km/h
2. Antonio Cairoli (I)	KTM	19	+ 2,051 s
3. Clement Desalle (B)	Kawasaki	19	+ 23,027 s
4. Jeremy Van Horebeek (B)	Yamaha	19	+ 26,080 s
5. Romain Febvre (F)	Yamaha	19	+ 34,539 s
6. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	19	+ 45,838 s
7. Shaun Simpson (GB)	Yamaha	19	+ 58,958 s
8. Max Nagl (D)	TM	19	+ 1:01,409 min
9. Evgeny Bobryshev (RUS)	Suzuki	19	+ 1:15,786 min
24. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 3 Runden

WM-STAND MXGP

1.	Jeffrey Herlings (NL)	47 Punkte
2.	Antonio Cairoli (I)	47
3.	Clement Desalle (F)	40
4.	Jeremy Van Horebeek (B)	34
5.	Romain Febvre (F)	34
6.	Gautier Paulin (F)	30
7.	Shaun Simpson (GB)	24
8.	Julien Lieber (B)	22
9.	Max Nagl (D)	21
14.	Jeremy Seewer (CH)	14

1.	KTM	50 Punkte
2.	Kawasaki	40
3.	Yamaha	36

MOTOCROSS-GP ARGENTINIEN / MX2

Neuquén (RA): 4. März, 1. WM-Lauf, Wetter: sonnig/22 Grad. 1. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 19 Runden à 1,550 km (= 29,450 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	18	34:44,373 min = 50,864 km/h
2. Hunter Lawrence (AUS)	Honda	18	+ 1,993 s
3. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+ 12,509 s
4. Ben Watson (GB)	Yamaha	18	+ 21,540 s
5. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	18	+ 39,686 s
6. Conrad Mewse (GB)	KTM	18	+ 40,184 s
7. Jed Beaton (AUS)	Kawasaki	18	+ 41,891 s
8. Michele Cervellini (I)	Honda	18	+ 43,238 s
9. Vsevolod Brylyakov (RUS)	Yamaha	18	+ 44,951 s
10. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	18	+ 52,725 s

MOTOCROSS-GP ARGENTINIEN / MX2

2. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 18 Runden à 1,550 km (= 27,900 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	18	34:00,087 min = 49,233 km/h
2. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+ 5,260 s
3. Darian Sanayei (USA)	Kawasaki	18	+ 10,726 s
4. Ben Watson (GB)	Yamaha	18	+ 13,864 s
5. Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	18	+ 13,993 s
6. Hunter Lawrence (AUS)	Honda	18	+ 14,909 s
7. Jorge Prado (E)	KTM	18	+ 33,066 s
8. Jed Beaton (AUS)	Kawasaki	18	+ 34,461 s
9. Vsevolod Brylyakov (RUS)	Yamaha	18	+ 40,040 s
16. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	18	+ 1:02,444 min

WM-STAND MX2

1.	Pauls Jonass (LV)	50 Punkte
2.	Thomas Kjer Olsen (DK)	42
3.	Hunter Lawrence (AUS)	37
4.	Ben Watson (GB)	36
5.	Jed Beaton (AUS)	27
6.	Vsevolod Brylyakov (RUS)	24
7.	Henry Jacobi (D)	21
8.	Darian Sanayei (USA)	20
9.	Jago Geerts (B), Yamaha	20
10.	Calvin Vlaanderen (ZA)	19

1.	KTM	50 Punkte
2.	Husqvarna	42
3.	Honda	38

Eisspeedway-Grand-Prix Berlin

100 Prozent Koltakov

Drei der ersten vier Eisspeedway-Grands-Prix 2018 gewann Dmitri Koltakov. Nun wechselte der Tross nach Mitteleuropa, wo der amtierende Weltmeister seine Kontrahenten so richtig bügelte.

Von: **Thorsten Horn**

In Astana und auch Togliatti gewann der 27-jährige Russe jeweils einmal mit Punkte-maximum. Dies tat er nun beim 45. Eisspeedway Berlin ebenfalls, jedoch gleich an beiden Tagen. Am Samstag büßten seine bisherigen Titelkontrahenten Daniil Ivanov und Dmitri Khomitsevich lediglich in jenem Vorlauf sowie in ihrem Halbfinale, in denen sie auf Dmitri Koltakov und aufeinandertrafen, Punkte ein und konnten somit halbwegs mit dem WM-Führenden Schritt halten. Im Finale war dann Koltakov eine Klasse für sich, wobei der erneut groß auftrumpfende Martin Haarahiltunen im Sandwich



100 % Punkteausbeute: Titelverteidigung für Koltakov nur noch Formsache

zwischen Khomitsevich und Ivanov starker Dritter wurde.

Am Sonntag fuhr Dmitri Koltakov dann komplett in seiner eigenen Liga, und das, obwohl ihm in seinem dritten Heat der Rahmen gebrochen war und er aufs Ersatz-Bike wechseln musste. Egal, von welchem Startplatz

oder welcher Position nach der ersten Kurve – am Ende hatte der Weltmeister stets mehrere Motorradlängen Vorsprung.

Nachdem die „Sbornaja“, zu der sich am Sonntag der wiedererstarke Dinar Valeev gesellte, im Halbfinale Jan Klatovsky, Harald Simon, Franz Zorn und Martin Haarahiltunen ausgeschaltet hatte, kam es zu einem schon oft gesehenen, rein russischen Finale. Auch hierbei distanzierte Koltakov die Gegnerschaft um Längen, sodass sich die Frage stellt, wer ihn in diesem Jahr überhaupt noch stoppen kann.

Nach dem verletzungsbedingten Startverzicht von Günther Bauer mischten seitens der Deutschen nur Hans Weber und per Veranstalter-Wildcard Max Niedermaier mit. Von der Pace her waren sie gut dabei, was sich allerdings nicht bei den Platzierungen widerspiegelte. ■



Mittendrin: Der Schwede Haarahiltunen (#199) fuhr erneut aufs Podium

EISSPEEDWAY-WM

Berlin (D), 3. März
Grand Prix 5

1.	Dmitri Koltakov (RUS)	21 Punkte
2.	Dmitri Khomitsevich (RUS)	18
3.	Martin Haarahiltunen (S)	11
4.	Daniil Ivanov (RUS)	16
5.	Franz Zorn (A)	11
6.	Harald Simon (A)	10
7.	Niclas Svensson (S)	10
8.	Sergej Karatchintsev (RUS)	7
11.	Hans Weber (D)	5
12.	Max Niedermaier (D)	4

Berlin (D), 4. März
Grand Prix 6

1.	Dmitri Koltakov (RUS)	21 Punkte
2.	Dinar Valeev (RUS)	15
3.	Dmitri Khomitsevich (RUS)	14
4.	Daniil Ivanov (RUS)	17
5.	Martin Haarahiltunen (S)	13
6.	Harald Simon (A)	10
8.	Franz Zorn (A)	8
11.	Hans Weber (D)	4
14.	Max Niedermaier (D)	3
16.	Tobias Busch (D)	1

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 6 von 10 Rennen

1.	Dmitri Koltakov	122 Punkte
2.	Daniil Ivanov	97
3.	Dmitri Khomitsevich	92
4.	Sergej Karatchintsev	68
5.	Martin Haarahiltunen	68
6.	Harald Simon	46
8.	Franz Zorn	40
14.	Hans Weber	20
18.	Günther Bauer (D)	10
19.	Charly Ebner (A)	10

NACHRICHTEN

MXGP: BALDIGE RÜCKKEHR VON GAJSER

Tim Gajser ist für seine erhoffte Rückkehr in die MXGP-WM nächste Woche im niederländischen Valkenswaard auf Kurs. Der Slowene hatte sich an zwei Stellen den Unterkiefer gebrochen und verlor zwei Zähne, aber die Ärzte fanden eine Lösung, und er kann schon wieder feste Nahrung zu sich nehmen. Der Ex-Weltmeister hat auch sein physisches Trainingsprogramm in der Turnhalle und auf dem Fahrrad wieder aufnehmen können.

EISSPEEDWAY-DM: WIEDER NIEDERMAIER

Nachdem sich Günther Bauer wegen seiner Fußverletzung vom Berlin-Wochenende abmelden musste, verteidigte Max Niedermaier vergangenen Donnerstag den 2017 erstmals gewonnenen DMSB-Titel. Die Entscheidung fiel schon in Heat 7, als der Edlinger seinen stärksten Gegner Hans Weber bezwingen konnte. Weber besiegte Stefan Pletschacher und wurde damit vor dem Ruhpoldinger und hinter Maximumsieger Niedermaier erneut Vize-meister. Tobias Busch wurde hinter dem österreichischen Gaststarter Manfred Seifert Fünfter und damit vierbester Deutscher. Ein Debüt nach Maß gelang Marc Geyer: Der hessische Rookie belegte in seinem erst dritten Eisrennen DM-Rang 5 und kann sogar auf eine internationale Nominierung 2019 hoffen.

SPEEDWAY OF NATIONS: DEUTSCHE GEGNER

Beim ersten Race-off des neuen „Speedway of Nations“ (anstelle des World Cup) trifft Deutschland am 2. Juni in Teterow auf Dänemark, Russland, die Slowakei, USA, Slowenien und Lettland. Die ersten Drei kommen ins Finale am 8./9. Juni in Wrocław (PL). Das zweite Race-off steigt am 5. Juni in Manchester, u. a. mit Großbritannien, Schweden, Tschechien und Australien.

SuperEnduro-WM Bilbao

Webb macht Fehler

Beim vorletzten Wettbewerb zur SuperEnduro-WM im nordspanischen Bilbao kam der WM-Führende Cody Webb ins Straucheln. Nach zwei Laufsiegen war er im dritten Durchgang völlig von der Rolle.

Von: **Robert Pairan**

Das sehr ausgeglichene Fahrerfeld hatte es dem US-Amerikaner nicht einfach gemacht, schon die ersten beiden Durchgänge siegreich zu beenden. Doch der KTM-Fahrer gewann die Duelle gegen seine Marken-Kollegen Taddy Blazusiak und Jonny Walker.

Im letzten Lauf unterließ Webb auf dem dritten Platz liegend ein Fehler in der Matrix, sodass er sogar die Strecke verlassen musste. Danach scheiterte seine Aufholjagd immer wieder an weiteren, selbst verschuldeten Stürzen, und der WM-Führende

rutschte sogar auf den achten Rang zurück. In der Tageswertung reichte es so nur für Rang 3, während der sechsfache Weltmeister Blazusiak den letzten Lauf und die Tageswertung gewann. Trotzdem führt Webb die WM weiterhin mit 17 Punkten an.

Weltmeister Colton Haaker kam erneut überhaupt nicht in Schwung und liegt abgeschlagen auf dem fünften WM-Rang.

Der Deutsche Kevin Gallas steht kurz vor dem WM-Titel in der Junioren-Klasse: Nicht nur mit einem klarem Sieg im ersten Durchgang und Start-Ziel-Sieg im dritten Lauf baute er seine WM-Führung aus. Im zweiten Durchgang, in dem mit umgekehrter Startreihenfolge ans Gatter gegangen wird, fuhr er vom Stau am ersten Hindernis noch bis auf Platz 3 und ließ seine direkten Konkurrenten erneut hinter sich.

Beim Finale in Schweden braucht der Husqvarna-Fahrer nur noch vier Punkte, um sich den Junioren-Weltmeistertitel zu sichern. ■



Fast am Ziel: Kevin Gallas kurz vor dem Junior-WM-Titel

SUPERENDURO-WM

Bilbao (E), 3. März

1.	Taddy Blazusiak (PL), KTM	2-2-1
2.	Jonny Walker (GB), KTM	3-3-3
3.	Cody Webb (USA), KTM	1-1-8
4.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	4-4-2
5.	Manuel Lettenbichler (D), KTM	6-5-4
6.	Colton Haaker (USA), Husqvarna	5-6-5
7.	Blake Gutzeit (USA), Yamaha	8-7-6
8.	Joan Pau Segura (E), KTM	10-9-9
9.	Benjamin Herrera (RCH), TM	12-10-7
10.	Pol Tarrés (E), Husqvarna	7-11-12

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand (nach 4 Rennen)

1.	Cody Webb	202 Punkte
2.	Taddy Blazusiak	185
3.	Billy Bolt	169
4.	Jonny Walker	153
5.	Colton Haaker	146
6.	Manuel Lettenbichler	132
7.	Alfredo Gómez	105
8.	Blake Gutzeit	74
9.	Cristobal Guerrero	59
10.	Benjamin Herrera	47

Supercross-WM Atlanta

Anders(on) gewonnen

Mit dem Gewinn des zweiten „Triple-Crown“-Rennens in Atlanta konnte Husqvarna-Leader Jason Anderson seinen WM-Vorsprung noch weiter ausbauen.

Von: **Thomas Schiffner**

Es war das zweite von drei Saisonrennen, die nach dem neuen „Triple Crown“-Modus ausgefahren werden: Statt einem Finale gibt es drei Sprintrennen (8, 12 und 15 Minuten), in denen die Schnellstarter die besten Karten haben. In diesem Fall WM-Leader Jason Anderson, der nach einem zweiten Rang und einem Sieg das letzte Finale dosiert hinter Marvin Musquin und Eli Tomac finishen konnte,

aber trotzdem Tagessieger vor dem Franzosen wurde und damit seinen WM-Vorsprung nach der Halbzeit von 39 auf 42 Punkte ausbaute. „Ich konnte heute meine Rennen gut durchziehen. Ich war in den Läufen konstant unterwegs, und das half mir am meisten“, so der Husqvarna-Pilot.



Vierter Tagessieg: Jason Anderson

KTM-Star Musquin konnte seine gute Form der letzten Wochen bestätigen und belegte die Plätze 4, 5 und 1: „Es war eine tolle Strecke, sie war super-technisch gemacht. Wir haben zwar Punkte in der Meisterschaft liegen gelassen, aber das Racing war gut.“

Eli Tomac, einziger Kawasaki-Toppilot, wurde nach zwei Tages-

siegen in Folge Dritter. Er rückte auf Platz 5 vor, zur Spitze fehlen ihm aber 70 Punkte.

Die Verletztenliste erweiterte sich um zwei: Justin Hill, für den verletzten Justin Bogle aufgerückt, brach sich einen Zeh. KTMs Blake Baggett verletzte sich im dritten Finale am Handgelenk. ■

SUPERCROSS-WM

Atlanta (USA), 3. März

1.	Jason Anderson (USA), Husqv.	26 Punkte
2.	Marvin Musquin (F), KTM	23
3.	Eli Tomac (USA), Kawasaki	21
4.	Justin Brayton (USA), Honda	19
5.	Christian Craig (USA), Honda	18
6.	Cooper Webb (USA), Yamaha	17
7.	Blake Baggett (USA), KTM	16
8.	Dean Wilson (GB), Husqvarna	15
9.	Malcolm Stewart (USA), Suzuki	14
10.	Chad Reed (AUS), Husqvarna	13
11.	Benny Bloss (USA), KTM	12
12.	Weston Peick (USA), Suzuki	11

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 9 von 17 Läufen

1.	Jason Anderson	207 Punkte
2.	Marvin Musquin	165
3.	Blake Baggett	150
4.	Justin Brayton	144
5.	Eli Tomac	137
6.	Weston Peick	136
7.	Cooper Webb	125
8.	Cole Seely (USA), Honda	124
9.	Broc Tickle (USA), KTM	118
10.	Justin Barcia (USA), Yamaha	113
11.	Ken Roczen (D), Honda	102
12.	Dean Wilson	85

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo

8C Comp./Spider gesucht. 0171/4167106
H

Spider '89 - '93 gesucht. 0171/4167106
H

Audi

R8 Spyder mit Handschaltung gesucht.
0171/4167106 H

UR Quattro gesucht. 0171/4167106 H

BMW

Z3M Coupé/Roadster gesucht.
0171/4167106 H

3.0 CSI/CSL gesucht. 0171/4167106 H

M635 CSI gesucht. 0171/4167106 H

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

BMW 320 Cabrio, Bj. 5.88, 151500 km, 6
Zyl., blau/beige, sehr guter Originalzust.,
9.800,- €. Tel. 0151/75026244

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

BMW Alpina

Roadster S gesucht. 0171/4167106 H

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400
H

Alle Modelle mit wenig km gesucht, bis
Baujahr 2008. 0171/4167106 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600
H

De Tomaso

De Tomaso gesucht. 0171/4167106 H

Ferrari

F40, Bj. 91, von Ferrari auf den neuesten
techn. Stand gebracht, Rechnungen über
50.000,- € vorh., nur an privat zu verk., Preis
VB. Chiffre MK04/1127547

348/355/360 Challenge ges. 0171/4167106
H

360 Challenge Stradale ges. 0171/4167106
H

Gepfl. Ferrari 456 GT, Bj. 94, schwarz-
schwarz, 86000 km, mit Gutachten u.
kompl. Koffersatz, v. privat, EUR 58.000,-.
Tel. 0172-6825707

Ford

Capri / Escort Rennfahrzeug gesucht.
0171/4167106 H

Honda

NSX gesucht. 0171/4167106 H

Jaguar

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

XJ 220 gesucht. 0171/4167106 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

Lotus Esprit gesucht. 0171/4167106 H

Mercedes

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

SL 63 AMG, EZ 10/15, Voll., 585 PS,
schw./ Leder sw., 33000 km, NP 184.000,- €,
VB 99.900,- €. Tel. 0171/3491847

Ich suche einen Mercedes-Benz 190 SL
als Restaurierungsobjekt zu kaufen. Bin
Privatmann und Barzahler. Tel. 04351/44411,
martin-spierling@t-online.de

CLS AMG S4 M, 300 km/h, 1/15, Voll., 585
PS, grau-m., Led. sw., 46000 km, NP:
160.000,-, VB 64.900,-. T. 0171/3491847

SLK 55 AMG wenig km gesucht.
0171/4167106 H

Mini

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

Motorräder

www.hertrampf-motocity.de
www.yoshimura-deutschland.de H

Morgan

Aero / Plus 8 gesucht mit BMW Motor.
0171/4167106 H

Porsche

bis zu 4,1l - 295 kW/400 PS
Mehr Hubraum inkl. Motorüberholung
Carrera 996/997-1, Boxster 986/987-1
Abholservice
www.t-t-p.de 08061/36666

Porsche GT2 RS, Liefertermin 07/18,
Ausstattung noch frei wählbar, Preis VS.
Tel. 0174-3835509

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

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

911 gesucht, von privat an privat, Bj. 1980
bis 2012. Seriöse und diskrete Abwicklung.
Tel. 0170/2687713

Boxster Spyder gesucht. 0171/4167106
H



964 Cabrio, EZ 4/1990, 89800 km, 184
kW (250 PS), schwarz, Leder, CD2+, NR-
Fzg., 80.000,- EUR. Tel. 01525-5182836,
walter.hamann@gmx.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43120

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

993 Targa gesucht. 0171/4167106 H

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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefax: +49 (0)711 182 19 58
 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 Wieczorek
 Fotografen: sutton-images.com, XPB; BRfoto
 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 18 20
 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 Mobilität:
 Tim Ramms
 Publisher Automobil:
 Michaela Klein
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eilberger
 Anzeigenleitung:
 Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99
 Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 15 22
 Herstellung: Rainer Jöttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180
 78467 Konstanz
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
 Am Sandtor Kai 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).

Abonnentenservice:
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
 Telefax +49 (0)711 182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 2018 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine
 Haftung.

Leserbriefe

Kurzheck fuhr „nur“ 340 km/h

Zum Hans-Herrmann-Jubiläum
 MSa 09/2018

384 km/h fuhr nur der Porsche 917 Langheck, der war wohl wirklich kritisch im Fahrverhalten. Hans Herrmann siegte auf einem 917 Kurzheck. Der „tigerte“ auf der Geraden weit weniger als der Langheck, lag auch in den schnellen Ecken und beim Bremsen wesentlich besser, war laut Herbert Linge „kinderleicht zu fahren“, zumindest im Trockenen. Der Kurzheck kam allerdings – nach meiner Erinnerung und Berechnung – „nur“ auf ca. 340 km/h auf der Hunaudières. Somit waren die Langheck – zumindest im Trockenen und ohne viel Verkehr – auf einer Krawall-Runde 3–5 Sekunden schneller. Carlo Abarth's Aussage kann ich nur bestätigen, zuletzt fahren sah ich Hans Herrmann wenige Wochen vor dem LM-Sieg 1970 auf einem Porsche 908/03 bei den 1000 km auf dem Nürburgring: Der Fahrstil war sehr rund, kurz bremsend, weich einlenkend und sehr früh, aber weich auf dem Gas. Sein Unfall im Monaco-Training 1955 hatte leider noch eine weitere schlimme Konsequenz: Durch die Verletzung konnte er 1955 nicht für Mercedes im 300 SLR in Le Mans fahren. Seine Vertretung, der französische „Edel-Amateur“ Pierre Levegh, flog, verursacht durch ein unverantwortliches Bremsmanöver des späteren Siegers Mike Hawthorne, auf der Zielgeraden in die Zuschauer: 83+1 Tote. Die bittere Aussage von Hans Herrmann „Das war mein Auto. Ich wäre ja ganz woanders gewesen!“, hab ich noch im Ohr, denn Hans Herrmann hätte sicher nicht zur Überrundung angetreten. Er selbst ist ja fast im-

BILD DER WOCHE



Bei den F1-Testfahrten sorgte Mercedes-Schneemann „Karl“ für gute Laune

mer glimpflich davongekommen, so auch beim wilden Abflug 1959 nach Bremsdefekt an der AVUS-Südkehre, von dem ich schon seit Jahren ein Bild bei mir zu Hause hängen habe.
 Hans-Werner Hansen,
 D-40476 Düsseldorf

Weniger Rennen im Free-TV

Zur Entwicklung im Motorsport
 MSa 11/2018

An alle Motorsportfreunde der „älteren“ Generationen. Machen wir uns nichts vor, egal ob die Abschaffung der Grid-Girls, die Einführung des Halo, x verschiedene BoP-Einstufungen und Regelwerke oder die ungeliebte Formel E – der Motorsport, so wie wir Ü50er ihn kennen und lieben, stirbt aus. So ist das eben mit Fortschritt und Evolution. Zum Glück bleibt mir noch die VLN / RCN / GLP am für mich nahen Nürburgring. Aber was echt nervt, sind die immer weniger werdenden Free-TV-Übertragungen. Als wäre der Winter nicht schon lang genug, müssen wir

immer häufiger auf Live-Übertragungen verzichten oder eben bezahlen. Schade.
 Franz-Josef Robe,
 D-56626 Andernach

Wie geht's unserm Schumi?

Zu Michael Schumacher

Liebe Familie Schumacher, bitte sagt uns allen endlich die Wahrheit! Wir sind nicht neugierig oder sensationsgeil, wir wollen nur wissen, wie es um unser Idol, unseren Helden Michael steht! Bitte vergesst auch nicht: Euer verdienter Reichtum ist auch auf uns Fans zurückzuführen. Ich finde, es ist an der Zeit zu erfahren, wie es ihm wirklich geht!
 Peter Braune,
 D-82399 Raisting

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

24. März: VLN-Lauf 1: 64. ADAC Westfalenfahrt
 31. März: Motorrad: ADAC 1000 Km Hockenheim
 1. April: Saisonstart Alpine Club „Le Turbot“ – Hockenheimring

Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 7. März

13.30	Formel E, ePrix Mexiko (Wh., auch 23.30)	Eurosport 1
23.05	Einstieg in den Motorsport (Reportage)	WELT (N24)

Freitag, 9. März

14.00	Car History, Mercedes-Silberpfeile	Motorvision TV
-------	------------------------------------	----------------

Samstag, 10. März

09.30	Rallye-WM Mexiko, Highlights 1. Tag	motorsport.tv
09.30	DRM, Saarland-Pfalz Rallye (Zus.)	N-TV
22.15	Rallye-WM Mexiko, Live Stage (Aufz.)	Sport 1+

Sonntag, 11. März

09.30	Rallye-WM Mexiko, Highlights 2. Tag	motorsport.tv
17.00	IndyCar St. Petersburg, Rennen LIVE	Sport 1 US
19.00	Rallye-WM Mexiko, Power Stage LIVE	Sport 1+
20.00	NASCAR Cup Series, Phoenix LIVE	Motorvision TV

Montag, 12. März

07.50	IndyCar St. Petersburg (Wh., auch 19.20)	Sport 1 US
9.30/19.30	Rallye-WM Mexiko, Highlights 3. Tag	motorsport.tv

Motorrad

Donnerstag, 8. März

9.00/18.00	FMX/Night of the Jumps, Berlin (Aufz.)	Eurosport 2
------------	--	-------------

Freitag, 9. März

07.00	MX2-WM Neuquén, 1. Lauf (Wh.)	motorsport.tv
08.00	MX2-WM Neuquén, 2. Lauf (Wh.)	motorsport.tv
11.00	MXGP-WM Neuquén, 1. Lauf (Wh.)	motorsport.tv
12.00	MXGP-WM Neuquén, 2. Lauf (Wh.)	motorsport.tv

Samstag, 10. März

22.00	SuperEnduro-WM, Bilbao (Zus.)	motorsport.tv
-------	-------------------------------	---------------

Livestream/Internet

Freitag, 9. März

ca. 10.30	12h/24h Silverstone, Qualifying LIVE	24hseries.com
ca. 13.30	12h Silverstone, Rennen 1. Teil LIVE	24hseries.com

Samstag, 10. März

ca. 09.30	12h Silverstone, Rennen 2. Teil LIVE	24hseries.com
ca. 17.30	24h Silverstone, Rennen LIVE	24hseries.com

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

08.-11.03.	Rallye-WM, Mexiko	MEX
11.03.	IndyCar Series, St. Petersburg/Florida	USA
11.03.	NASCAR Cup Series, Phoenix/Arizona	USA
10./11.03.	24h Series, 12h/24h Silverstone	GB
16./17.03.	Rallye-ÖM, Rebenland-Rallye	A
16./17.03.	SRM, Rallye Pays du Gier	F
17.03.	IMSA-Sportwagen, 12h Sebring/Florida	USA
17.03.	Formel E, ePrix Punta del Este	ROU
18.03.	NASCAR Cup Series, Fontana/Kalifornien	USA

Motorrad

08.03.	X-Trial-WM, Sevilla	E
10.03.	Supercross-WM, Daytona/Florida	USA
10.03.	Enduro-DM, Tuchheim	D
17.03.	Supercross-WM, St. Louis/Missouri	USA
17.03.	X-Trial-WM, Sevilla	E
17.03.	Langstreckenrennen, Daytona 200/Florida	USA
17.03.	Speedway, Ludwigslust	D
17./18.03.	Eisspeedway-GP, Inzell	D
17./18.03.	Enduro-WM, Helsinki-Päijänne	FIN
18.03.	Motorrad-WM, Doha-Losail	Q
18.03.	Motocross-WM, Valkenswaard	NL

Vorschau



Analyse F1-Tests Barcelona: Die letzten Proberunden vor dem Saisonstart



IndyCar-Auftakt St. Petersburg: Erstes Rennen der Indy-Generation 2018



Rallye-WM Mexiko: Die WRC-Stars schottern in mehr als 2700 Metern Höhe



Moto2- und Moto3-Testfahrten: Finale Abstimmung der Bikes in Jerez

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.