

Abonnement, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Engelzell bez. ZKZ 09114

# MOTOR SPORT aktuell

NR. 05 / 17. JANUAR 2018

# Mehr Spannung in der Formel 1 Dreikampf an der Spitze?



MotoGP-Präsentation  
**Erste Bilder der  
neuen Ducati**

Interview mit F1-Marketingchef  
**Sean Bratches zur  
Formel-1-Zukunft**

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



Formel-E-Rennen in Marrakesch  
**Felix Rosenqvist holt  
Überraschungssieg**



Dakar: Viele Dramen und Ausfälle  
**Die härteste Dakar-  
Rallye aller Zeiten?**



24h Series: Saisonstart in Dubai  
**Vierter Sieg für Black  
Falcon und Mercedes**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Ein erster Blick in die Kristallkugel auf 2018 **S. 4**
- Formelsport** Mitfahrt im IndyCar bei Mario Andretti **S. 7**
- Formel 1** Interview mit F1-Marketingchef Sean Bratches **S. 8**
- Formel E** Rosenqvist staubt den Sieg in Marrakesch ab **S. 10**
- Formelsport** Weitere News aus Formel 1 und Co. **S. 12**
- Sportwagen** Mercedes feiert Triumph bei 24h von Dubai **S. 14**
- Sportwagen** Alles zur Entwicklung des BMW M8 GTE **S. 16**
- Sportwagen** News aus der GT- und Prototypenszene **S. 18**
- Rallyesport** Zwischenbericht: Kurz nach Dakar-Halbzeit **S. 20**
- Rallyesport** Hintergründe und News aus der WM **S. 24**
- Truckracing** Die Technik der 1100-PS-Renntrucks **S. 26**
- Tourenwagen** Das Neueste aus DTM, NASCAR und Co. **S. 28**

## Motorrad:

- MotoGP** Vorstellung des Ducati-Teams für die Saison 2018 **S. 30**
- MotoGP** Der kontrollierte Flex als Weg zu mehr Erfolg **S. 32**
- Motorrad-WM** Die neue Kalex für 2019 wird schon getestet **S. 36**
- Motorradsport** News aus der WM und vom Straßensport **S. 37**
- Offroad** Spannung bei der härtesten Dakar aller Zeiten **S. 38**
- Offroad** Supercross-WM, ADAC SX Cup und weitere News **S. 40**
- Offroad** Eisspeedway-WM-Quali Finnland und X-Trial-WM **S. 42**

## Leserservice:

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



**29** Dubai 24h-Rennen:  
TCR schlägt GT4



**24** Rallye-WM-Präsentation:  
Die neuen WRC-Renner



**30** Ducati-Präsentation:  
MotoGP-Bike im neuen Look



**26** Technik Truck-EM:  
Motorsport im XXL-Format

**TAXIFAHRT MIT ANDRETTI**

Statt es im Rentenalter etwas ruhiger angehen zu lassen, rast Mario Andretti immer noch mit mehr als 300 km/h durchs Oval. Mit an Bord auf dem heißen Stuhl war Ex-Porsche-Motorsportchef Manfred Jantke.

Seite 7

**MEHR NÄHE ZUM FAN**

Die Formel 1 will den Fans am Bildschirm und an der Strecke in Zukunft mehr bieten. Marketingchef Sean Bratches verrät, worauf sich die Zuschauer jetzt schon freuen dürfen.

Seite 8

**MOTOGP-TECHNIK**

Auf der Suche nach mehr Grip sind die Ingenieure vor 25 Jahren auf einen besonderen Trick gekommen. Die Bikes werden so gebaut, dass sie sich bei Schräglage gezielt verwinden. Wir erklären die Technik.

Seite 32



**16** BMW M8 GTE: Die Technikdetails des Bayern-Bombers für IMSA und WEC

# Mercedes-Gegner

Das viele negative Gerede rund um die Halo-Einführung lässt die Fans mit Sorge auf die neue Saison blicken. Dabei gibt es viele Anzeichen dafür, dass sich die Formel 1 im Jahr 2018 noch spannender und spektakulärer präsentieren könnte als in der Vorsaison. Wir blicken in die Glaskugel.

Von: **Tobias Grüner**

## Ferrari endlich reif für den Titel

Vor der Saison 2017 hatten wohl nur die größten Optimisten in Italien daran geglaubt, dass Ferrari die Lücke zu Mercedes schließen kann. Und dann gewann Sebastian Vettel plötzlich den Saisonauftakt in Melbourne. Bis zur Sommerpause fuhr der Heppenheimer der silbernen Konkurrenz regelmäßig vor der Nase herum. Erst im Herbst ging den Rennwagen aus Maranello die Luft aus. Ein unglücklicher Crash in Singapur, Probleme mit der Zuverlässigkeit in Malaysia und Japan sowie strengere FIA-Regeln beim Thema Ölverbrauch ließen das Pendel am Ende deutlich in Richtung Hamilton ausschlagen.

Doch so unterlegen, wie es der 46-Punkte-Abstand andeutet, war Ferrari nicht. Vizemeister Vettel macht den tifosi schon mal Hoffnung für die neue Saison: „Wenn wir in der Winterpause einen ähnlichen Sprung nach vorne machen wie letztes Jahr, dann sollte das fast ein Spaziergang werden. Unser Fortschritt über die Saison war unglaublich. Wir hatten vom Start weg ein gutes Auto und konnten dann sowohl Chassis als auch Motor immer weiter entwickeln. Das war in allen Bereichen herausragend.“

Nach vielen Frustjahren passen die Stimmung und die Motivation in der Ferrari-Fabrik wieder. Die Ingenieure müssen keine Angst haben, Fehler zu machen. Sie trauen sich wieder, größere Risiken einzugehen, wie man an den innovativen Seitenkästen

erkennen konnte. Dazu hat sich Ferrari bei der Konkurrenz abgeschaut, das Reglement komplett auszureizen. Beim flexiblen Heckflügel oder der Ölbeimischung ins Benzin gingen die Techniker bisweilen sogar über das Limit hinaus. Am Ende musste die FIA einschreiten und den Italienern auf die Finger klopfen. Vettel spornt seine Truppe an, jetzt nicht nachzulassen: „Wir waren letztes Jahr nah dran, nur in den entscheidenden Momenten hat ein bisschen gefehlt. Wir haben unsere Lektion gelernt. Alle in der Fabrik geben weiter Vollgas. Wir haben alle Voraussetzungen, die nötig sind.“

## Red-Bull-Krise überwunden

Nicht nur Ferrari plant die Mercedes-Wachablösung, auch Red Bull startet mit großen Zielen in die Saison 2018. Nach dem schwachen Beginn präsentierte sich der RB13 in der zweiten Hälfte der Vorsaison deutlich konkurrenzfähiger. Überlegen gewann Max Verstappen die Rennen in Malaysia und Mexiko. Auch in Singapur und Japan hätte man Lewis Hamilton mit ein bisschen mehr Glück hinter sich lassen können. Dass die deutlich ansteigende Formkurve nach außen nicht noch deutlicher sichtbar wurde, lag auch an den vielen Motorenstrafen im Jahresendspurt. Davon sollten sich die Gegner aber nicht blenden lassen. „Unsere Entwicklungsschritte haben alle funktioniert. Es ging immer in die richtige Richtung“, lobt Teambater Helmut Marko seine Ingenieure.

Geht der Fortschritt über den Winter im gleichen Tempo weiter, müssen sich Mercedes und Ferrari in Melbourne warm anziehen. Vor allem in Sachen Aerodynamik stehen die Chancen gut, dass der RB14 eine Granate wird. Design-Genie Adrian Newey hat sich nach dem schwachen Saisonstart wieder stärker ins Tagesgeschäft eingemischt. Und der Windkanal in Milton Keynes spuckt mittlerweile auch wieder verlässliche Daten aus. „Da haben wir ein neues Prozedere ein-



Rekord: Noch nie standen zwei vierfache Weltmeister gemeinsam am Start

# blasen zur Jagd



Zeitwende: 2017 konnte sich Mercedes im Endspurt gerade noch durchsetzen. Jetzt peilt Ferrari den endgültigen Machtwechsel an



Aufsteiger: Renault und McLaren wollen die Lücke zum Podium schließen

geführt. Es sind alle Hebel umgelegt worden, damit so ein schlechter Start nicht noch einmal passiert. Wir haben auf jeden Fall ein deutlich besseres Gefühl", so Marko optimistisch.

Ein Unsicherheitsfaktor ist nach wie vor der Renault-Motor. Vor allem in Sachen Zuverlässigkeit präsentierte sich das französische Triebwerk im Vorjahr nicht meisterschaftsreif. Das PS-Defizit gegenüber Mercedes und Ferrari war dagegen kein unüberwindbares Hindernis, wie Red Bull mit seinen drei Saisonsiegen beweisen konnte.

Sollten Max Verstappen und Daniel Ricciardo wirklich um den Titel kämpfen, können sich die Fans auf ein Feuerwerk freuen. Mit der Harmonie im Team dürfte es dann schnell vorbei sein. Das Beispiel von Lewis Hamilton und Nico Rosberg hat gezeigt, wie Freunde in kürzester Zeit zu Feinden werden, wenn die Meisterschaft auf dem Spiel steht. „Das Problem habe ich gerne, wenn es so weit ist“, nimmt's Teamchef Christian Horner locker.

## Stagnation bei Mercedes?

Wir wollen Ihnen an dieser Stelle natürlich keinen Bären aufbinden und prognostizieren, dass bei Mercedes 2018 der große Einbruch droht. Der Marktführer startet nach vier Titeln in Serie natürlich als Favorit in die neue Saison. Der große Vorsprung im Antriebsbereich dürfte von der Konkurrenz in einer einzigen Winterpause nur schwer aufzuholen sein. Vor allem im Qualifying fuhr das Power-Paket aus Brixworth bisher stets in einer eigenen Liga. Dazu kommt eine Zuverlässigkeit, die seit Beginn der V6-Turbo-Hybrid-Ära ihresgleichen sucht. Dass die Anzahl der Motoren 2018 von vier auf nur noch drei reduziert wurde, spielt Mercedes und seinen Kunden zusätzlich in die Karten.

Verwundbar zeigte sich Mercedes letztes Jahr allerdings, wenn viel Abtrieb gefragt war. Bauartbedingt kam der Silberpfeil mit seinem langen Radstand und dem geringen Anstellwinkel

längst nicht so gut um enge Kurven wie seine Konkurrenten. Der W08 machte es den Piloten zudem schwer, das richtige Setup zu finden. Das Fenster, in dem Balance und Reifentemperaturen passten, versteckte sich oft so gut in den Daten, dass die Ingenieure es nicht finden konnten. Je nachdem, wie sich die äußeren Bedingungen änderten, fiel das Auto auch schon mal während eines Rennwochenendes aus dem optimalen Arbeitsbereich. „Wenn es funktionierte, war es meist das schnellste Auto im Feld. Für 2018 möchten wir jene Eigenschaften der Diva, die wir mögen, behalten und gleichzeitig all das loswerden, was uns Schwierigkeiten bereitet“, formulierte Teamchef Toto Wolff die Aufgabenstellung an die Ingenieure.

Kurzfristig überlegten die Techniker sogar einen Konzeptwechsel hin zu einem kürzeren Radstand und steilerem Anstellwinkel. Doch das birgt die große Gefahr, mit einem Rückstand in die Saison zu starten. Deshalb ist es eher wahrscheinlich, dass die Ingenieure weiter mit dem längsten Auto im Feld antreten und versuchen, die sich daraus entstehenden Baustellen nacheinander zu beseitigen.

Bei Ferrari und Red Bull ist man sich aber sicher, dass in ihrem Konzept mehr Entwicklungspotenzial schlummert. Die Chancen stehen also nicht schlecht, dass Mercedes noch mehr Gegenwehr bekommt und die Fans einen spannenden Dreikampf um den Titel erleben.

## Mittelfeld rückt zur Spitze auf

Klaffte letztes Jahr noch eine große Lücke zum Mittelfeld, müssen die drei Top-Teams 2018 wohl häufiger mal in den Rückspiegel schauen. Bis auf das Chaos-Rennen in Aserbaidschan blieben die Herren in Silber, Rot und Blau bei der Champagner-Party stets unter sich. Doch zwei der Verfolgerteams starten mit dem Ziel in das neue Jahr, den Abstand nach vorne deutlich zu verkleinern.

Da wäre auf der einen Seite Renault, die unbedingt wieder an

WILHELM

SUTTON IMAGES

alte Glanzzeiten anschließen wollen. Das Weltmeisterteam von 2005 und 2006 hat die abgelaufene Saison dazu genutzt, strukturell und personell aufzurüsten. Der wichtigste Neuzugang hieß aber nicht etwa Carlos Sainz sondern Marcin Budkowski. Der ehemalige FIA-Technikchef kennt alle Geheimnisse der Konkurrenz. Dank seines Insiderwissens befürchtet die Konkurrenz eine Entwicklung im Eiltempo. Und das sowohl in der Chassis-Fabrik in Enstone als auch im Motorenzentrum in Viry-Châtillon. Nach den lautstarken Protesten der anderen Teams musste Renault den offiziellen Arbeitsbeginn des gebürtigen Polen auf April verschieben. „Aber was hindert ihn daran, mit seinen neuen Kollegen schon jetzt abends ein Bierchen trinken zu gehen“, warfen die Gegner kopfschüttelnd ein. Alles andere als ein großer Fortschritt bei Renault im Laufe des Jahres wäre eine Überraschung.

Der zweite Kandidat für den Titel „Aufsteiger des Jahres“ heißt McLaren. Nach der schmutzigen Trennung von Motorenpartner Honda soll es mit Renault-Power nun direkt spürbar nach vorne gehen. Die Teamführung hat sowohl den Firmenbesitzern aus Bahrain als auch Starpilot Fernando Alonso versprochen, dass man schon 2018 um Podiumsplätze kämpft. Und das ist gar nicht so unrealistisch. Nach GPS-Messungen der Konkurrenz lag das

Chassis schon im Vorjahr auf dem Niveau der Spitzenteams. Die Frage lautet nur, wie gut das neue Antriebspaket integriert werden konnte und ob der relativ späte Wechsel zu Renault negative Auswirkungen hat. Eine Statistik dürfte den McLaren-Fans Hoffnung geben: 1988, 1998 und 2008 saß der Weltmeister immer in einem Rennwagen aus Woking.

### Pirelli bringt mehr Würze ins Spiel

Ein Grund für die geringe Überholquote im vergangenen Jahr lag in den viel zu harten Reifen. Pirelli hatte die Belastungen durch die neue Autogeneration zu konservativ berechnet. Reifenschonende Piloten konnten ihren Vorteil kaum ausspielen. Eine Einstopp-Strategie war bei 90 Prozent der Rennen der schnellste Weg ins Ziel. Die Taktiker an den Boxenmauern blieben häufig beschäftigungslos, Platzwechsel im letzten Renndrittel waren eine absolute Seltenheit.

Doch wenn man Pirelli Glauben schenkt, soll sich das 2018 ändern. Die Sorten Supersoft und Ultrasoft mischte man mehr als nur eine Stufe verschleißfreudiger. Dazu hat der Gummi-Lieferant mit dem Hyper-Soft noch einen extraklebrigen Slick gebacken, der selbst auf langsamen Stadtkursen spürbare Abnutzungserscheinungen zeigen soll. Damit will Pirelli

wieder auf einen Schnitt von zwei Boxenstopps pro Rennen kommen, was Strategiefüchse und Reifenflüsterer gleichermaßen freut. Und für die Zuschauer dürften sich die Rennen spannend bis zum Ende und weniger vorhersehbar gestalten.

### Schnelle Youngster ohne Respekt

Max Verstappen hat die Wachablösung der alten Garde schon gestartet. Im Schatten des fliegenden Holländers haben sich aber noch weitere Youngster in Stellung gebracht, um die Räikkönens, Hamiltons und Alonso endlich in Rente zu schicken. So legte zum Beispiel Stoffel Vandoorne fast unbemerkt von der Öffentlichkeit eine beeindruckende Lernkurve in seiner Rookie-Saison hin. In der zweiten Hälfte der Jahres fuhr er regelmäßig auf dem Niveau von Teamkollege Alonso. Die McLaren-Bosse zeigten sich von den Leistungen des Belgiers mehr als beeindruckt. Nur im Qualifying hakte es noch ein wenig.

Auch Williams-Pilot Lance Stroll ist in seiner zweiten Saison bereit zum Durchstarten. Der Kanadier ließ schon im ersten Formel-1-Jahr immer wieder sein Talent aufblitzen. Probleme mit der Reifenbehandlung und zu starke Formschwankungen sorgten am Ende dafür, dass er das

Punktduell gegen Felipe Massa knapp verlor.

Das vielleicht größte Talent aber hat sich Sauber geangelt. Neuzugang Charles Leclerc kann auf eine beeindruckende Bilanz in den Nachwuchsserien verweisen. In Italien wird der Formel-2-Champion bereits als legitimer Nachfolger von Kimi Räikkönen gehandelt. Will sich der Monegaske nachhaltig für das Ferrari-Cockpit empfehlen, muss er aber in seiner Rookie-Saison Marcus Ericsson deutlich schlagen.

### Kalender 2018 mit allen Klassikern

21 Vorstellungen gibt der Formel-1-Zirkus in diesem Jahr. Das hat es in der Königsklasse zuvor nur einmal gegeben – im Jahr 2016. Der Rennkalender lässt keine Wünsche offen. Die deutschen Fans können sich nach einem Jahr Pause über den ersten Auftritt der neuen, breiteren Rennwagen-Generation in Hockenheim freuen. Frankreich feiert sogar nach neun Jahren Abwesenheit sein Comeback. Auf dem Circuit Paul Ricard gastierte die Formel 1 zuletzt 1990. Monza, Silverstone, Monaco, Spa, Suzuka, São Paulo – alle großen Klassiker sind mit von der Partie. Und bei den neuen Besitzern der Formel 1 weiß man bekanntlich nie, ob sich das in Zukunft nicht vielleicht ändern könnte. ■



Wachablösung: Max Verstappen hat große Ziele. Der Holländer will als jüngster Weltmeister in die Geschichte eingehen

WILHELM



# Alter schützt vor Tempo nicht

Was passiert, wenn man von Rennlegende Mario Andretti zur Fahrt im IndyCar-Doppelsitzer eingeladen wird? Ex-Porsche-Motorsportchef Manfred Jantke verrät es Ihnen.

Von: **Manfred Jantke**

Im großen Motorsport begegnet man vielen bekannten Persönlichkeiten. Zu ganz wenigen entsteht allerdings ein persönliches Verhältnis. Mich verbindet eine lebenslange Freundschaft mit Mario Andretti. Und auch zu Porsche hatte er ein freundschaftliches Verhältnis, obwohl er nie offiziell für uns gefahren ist. So absolvierte er in den Siebzigerjahren einmal eine geheime Testfahrt in Weissach, als wir einen Indianapolis-Rennwagen in der Entwicklung hatten, und gab uns seine Expertise über das Fahrzeug.

Mario Andretti hat in seiner Karriere fast alles gewonnen, was es zu gewinnen gibt, von der Formel-1-Weltmeisterschaft mit Lotus über die 500 Meilen von Indianapolis oder das Daytona-500-Rennen für Stockcars. Sein bis heute unerfüllter Traum ist ein Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans. Den versuchten wir ihm

zu erfüllen, als wir in den Achtzigerjahren mit dem Porsche 956 an der Sarthe so richtig am Drücker waren. Wir setzten einen dritten Werkswagen ein, der von drei Andrettis gefahren wurde: Vater Mario, Sohn Michael und Neffe John Andretti. Sie fuhren gut, hatten unterwegs aber einen technischen Defekt und wurden Fünfte. Auch nach meiner Porsche-Zeit hatten wir viel Kontakt, als ich für Eurosport-TV die amerikanische IndyCar-Serie kommentierte. Mario fuhr damals neben Nigel Mansell für Newman-Haas. Heute ist Mario noch mit einem zweisitzigen IndyCar unterwegs, in dem er an den Rennwochenenden wichtige Gäste um die Strecke chauffiert.

In einem unserer gelegentlichen Telefongespräche lud er mich im Juni 2017 zu einer solchen Taxifahrt ein. „Du weißt alles über Roadracing, aber du bist nie mit vollem Speed um ein Oval geflogen“, meinte er. Auf meine Frage, wo wir das denn machen könnten, sagte er: „Das machen wir auf dem Texas-Speedway in Dallas – because there we are pulling the biggest Gs – dort erreichen wir die höchste Querbeschleunigung.“ Ich ließ mich überreden, und so flog ich zum IndyCar-Rennen nach Dallas.

Nun sind Sportstars ehrgeizige Menschen und bleiben das ein

Leben lang. Deshalb hat Marios Zweisitzer drei Liter Hubraum, damit er etwa gleich schnell ist wie die regulären IndyCars, die über 2,6-Liter-Motoren verfügen. In dem mit einem sehr langen Radstand gesegneten Rennwagen finden selbst Mitfahrer meiner Körperlänge von 1,85 m erstaunlich gut Platz. Die Fixierung im Cockpit ist vorbildlich. Der Texas-Speedway ist ein 1,5-Meilen-Oval mit stark überhöhten Kurven. In den Kurven fährt das Auto praktisch nur auf den rechten Rädern der Außenseite, wo sehr harte Reifen montiert sind. Links ist

die Gummimischung viel weicher. Die Mitfahrt ist atemberaubend – im wahrsten Sinne des Wortes. Meine Befürchtung, unter den unglaublichen Querkraften könnte das Bewusstsein schwinden, bewahrheitet sich nicht. Vielmehr hat man größte Probleme, zu atmen.

Mario (73) und ich (79) fuhren in dem kurzen Oval einen Runderdurchschnitt von 314 km/h. Wir kennen keine Statistik darüber, aber wir können uns vorstellen, dass wir einen neuen Weltrekord für Senioren aufgestellt haben. ■



Auch im Alter noch Benzin im Blut: Manfred Jantke (l.) und Mario Andretti



Formel-1-Marketingchef Sean Bratches verrät im Gespräch mit Motorsport aktuell, was die Formel 1 in Zukunft erwartet, wie das Angebot im Internet ausgebaut wird, ob der Sport irgendwann im Pay-TV verschwindet und warum die Zuschauerzahlen 2017 gestiegen sind.

Von: **Michael Schmidt**

**In diesem Jahr sind die Zuschauerzahlen in der Formel 1 gestiegen. Warum?**

Die Formel 1 verkauft eine gute Story. Über Fahrer, Ingenieure, Marken. Wir haben versucht, diese tollen Geschichten besser zu verkaufen. Über unsere digitalen Kanäle drücken wir Inhalte in den Markt, auch zu Leuten, die sich bislang nicht für Motorsport interessiert haben. Wir versuchen, unsere Partner besser dabei zu unterstützen, mehr Fans zu generieren. Wir veranstalten ja kein Fußballspiel, bei dem das Event nach zwei Stunden vorbei ist. Wir müssen die Leute für ein ganzes Wochenende unterhalten, sechs bis acht Stunden am Tag. Die Fans sind bereit, in neue Erfahrungen zu investieren, solange das Erlebnis sein Geld wert ist. Deshalb müssen wir den Wert steigern. Einer dieser Werte ist ein ausgeglichenes Feld. Und hier war es in der abgelaufenen Saison spannender als früher.



**Wer ist Sean Bratches?**

Sean Bratches wurde 1960 in Berlin geboren. Der Amerikaner ist neben Chase Carey und Ross Brawn Teil des neuen Führungstrios in der Formel 1. Bratches arbeitete vor seiner Ernennung zum Marketing Direktor im neuen F1-Management als Vize-Präsident für Marketing und Vertrieb beim US-Sportsender ESPN. Dabei war er unter anderem für den Verkauf von Werbung und die Lizenzierung von Inhalten zuständig. Bratches verfügt mittlerweile über 27 Jahre Erfahrung im Mediengeschäft.

SUTTON IMAGES

# „Wert für F1-Fans steigern“

**Es könnte aber noch spannender sein.**

Ja, aber wir konnten schon Ansätze erkennen, was einen besseren Wettbewerb ausmacht. Vettel ist mit 14 Punkten Vorsprung in die Sommerpause gegangen. Das hat die Leute interessiert. Wir müssen diese Geschichten nur noch besser vermarkten.

## **Zum Beispiel?**

Eine meiner ersten Erfahrungen war ein Lunch mit Lewis Hamilton. Ich habe ihn gefragt, warum er die F1-Logos nicht auf seinen Social-Media-Plattformen benutzt. Er hat mir geantwortet, dass ihn Bernie dafür verhaften würde. Wenn du so tolle Athleten wie Lewis hast, musst du deren soziale Kontakte für deine Sache nutzen. Wir versuchen gerade, das Marketing dem 21. Jahrhundert anzupassen. Das wurde in der Vergangenheit unterlassen.

**Aber nicht alle neu eingeführten Show-Elemente wurden positiv aufgenommen.**

Vor den ersten Aktionen in Spanien haben wir uns mit allen Parteien ausgetauscht. Wir probieren uns aus, sind aber noch lange nicht am Ziel. Wir arbeiten gerade an einer Liste von Stars, die wir zu Rennen einladen könnten, um noch mehr Aufmerksamkeit zu generieren. Auch der Relaunch unserer Digitalplattform ist geplant. Heute kostet sie uns nur Geld. Die Fans können keine exklusiven Inhalte herunterladen. Das wird sich ändern. Wir werden ein direktes Streaming-Angebot an die Fans einführen, live und nicht live. Die Fans werden dann Zugriff auf Daten direkt von den Autos bekommen. 120 Sensoren übermitteln jede Sekunde 1500 Datensätze. Wir werden daraus 30 bis 50 Daten herausfiltern. Ein Teil davon wird für normale Zuschauer interessant sein, der andere nur für die Hardcore-Fans. Der eine wird frei verfügbar sein, der andere für die Freaks kommt hinter eine Zahlschranke. Und wir werden die Daten grafisch interessant aufbereiten und maßschneidern. Ein Verstappen-Fan ist zum Beispiel daran interessiert, wo Max genau bremst. Diese Information wird dann genau am Bremspunkt eingespielt.

**Wenn Ihre Internet-Plattform besseren Inhalt produziert als die TV-Stationen, werden die irgendwann sauer sein.**

Der Markt hat bewiesen, dass beides gleichzeitig geht. Andere Sportarten sind da schon viel weiter als der Motorsport. Es ist ja nicht so, dass wir unsere TV-Partner im Regen stehen lassen. Wir werden 2018 eine neue TV-Grafik-Plattform anbieten, die Inhalte viel verbraucherfreundlicher präsentiert. Wir werden virtuelle Darstellungen anbieten, wo sich die Autos auf der Strecke befinden. Wir wollen für TV-Kanäle Inhalte produzieren, die speziell für ihre Märkte interessant sind. Wenn ich in den USA einen Grand Prix anschau, dann wer-

**»DER DEUTSCHE MARKT IST NOCH NICHT SO WEIT, DASS WIR UNS VOM FREE-TV LOS-SAGEN KÖNNEN.«**

Sean Bratches

den Geschwindigkeiten in km/h statt mph oder die Benzinmenge in Liter statt Gallonen angezeigt. Das sagt mir nichts. Also bekommen Engländer und Amerikaner in Zukunft ihre Gallonen und Meilen. Wir hoffen, dass der Sport damit populärer wird und die TV-Sender ihr Programm besser vermarkten können. Wir sehen darin ein Win-Win-Geschäft.

**Free-TV oder Pay-TV: Wie entscheiden Sie das von Land zu Land?**

Free-TV bedeutet Reichweite. Das Geld steckt im Pay-TV. Idealerweise sollten 25 bis 30 Prozent der Rennen im Free-TV laufen und der Rest hinter einer Bezahlschranke. In Frankreich und anderen Ländern funktioniert das. Es gibt aber auch Länder, wo wir uns auf dieses Modell hinbewegen müssen. Aus Sicht des Pay-TV ist es sogar gut, wenn einige Rennen frei übertragen werden. Das ist Werbung für den Sport.

**Wo steht Deutschland da?**

Wir wissen, dass Deutschland ein



Die neuen F1-Chefs aus den USA: Sean Bratches (l.) und Chase Carey

kritischer Markt ist. Er ist noch nicht so weit, dass wir uns vom Free-TV lossagen können. Deshalb haben wir auch wieder mit RTL abgeschlossen. Ich wurde in Berlin geboren und ein Großteil meiner Familie lebt in Deutschland. Mein Onkel ist ein begeisterter Formel-1-Fan. Er wäre ziemlich sauer mit mir, wenn wir da zu weit gegangen wären.

**Wann wird das Social-Media-Geschäft profitabel?**

Ich würde sagen, dass es sofort Payback gibt. Viele Firmen haben verstanden, dass die Formel 1 auf diesem Gebiet endlich im 21. Jahrhundert angekommen ist. Das hat uns schon einige Sponsoren verschafft. Das gilt nicht nur für uns selbst. Da die Teams jetzt viel mehr Freiheiten in den sozialen Netzwerken haben, ist der Landeplatz für Sponsoren viel attraktiver geworden. Man darf diesen Bereich nicht mehr vernachlässigen. Das Gute an den digitalen Plattformen ist, dass man sofort Informationen darüber bekommt, wie unterschiedlicher Inhalt bei den Verbrauchern ankommt. Im Gegensatz zum Fernsehen ist das bi-direktional. Das bietet dir Möglichkeit, dein Geschäftsmodell in Echtzeit anzupassen. Zum Beispiel haben wir kürzlich das Fahrerbriefing in Austin gefilmt. Zwei Millionen Leute haben sich das angeschaut.

**Wie wichtig sind große PR-Events wie in London?**

Sehr wichtig, auch wenn die nächsten Events dieser Art nicht mehr so gewaltig sein werden. Wir planen etwas Ähnliches in Marseille, Berlin, Mailand, Shanghai und Miami, allerdings nicht mehr mit so vielen Autos. In Marseille wird zum Beispiel ein Renault fahren, weil es Renault wichtig ist. Wir glauben, dass dieser Kontakt der Formel 1 mit dem Publikum außerhalb der Rennstrecke wichtig ist. Er trägt unsere Botschaft auch an Leute, die wir sonst nie erreichen würden. Die Formel 1 war all die Jahre so exklusiv, dass sie nur wirklich interessierten Leuten zugänglich war. Das Gleiche gilt für Sponsoren. Es gibt ein großes Interesse von Firmen für diese Events, die noch nicht in der Formel 1 sind.

**All diese Maßnahmen kosten Geld. Das geht den Teams verloren. Was erzählen Sie den Kritikern?**

Wenn es ein Geschäft gibt, das so schlecht vermarktet war wie die Formel 1, dann versteht zunächst einmal jeder, dass man in die Infrastruktur investieren muss. Es gab früher keine Abteilung für Sponsoren, für digitale Plattformen, für Marketing, für die Kommunikation, für die Regeln. Das wird sich eines Tages in einem Maß auszahlen, dass jeder die Investition schätzen wird. ■

Erster Sieg und Tabellenführung – Felix Rosenqvist erwischte einen perfekten Tag



Felix Rosenqvist konnte sein Glück kaum fassen. Weil die Konkurrenz vom Technikpech heimgesucht wurde, fuhr der Schwede in Marrakesch unverhofft zum ersten Formel-E-Sieg.

Von: **Tobias Grüner**

**N**ach den ersten Freien Trainings hatte noch alles danach ausgesehen, als würde Audi den dritten Saisonlauf in Marrakesch im Schongang gewinnen. Lucas di Grassi und Daniel Abt diktierten von Beginn an das Tempo. Doch für die beiden Werksfahrer endete der Tag mit einer großen Enttäuschung.

Die Probleme begannen schon im Qualifying. Nach einem Crash von António Félix da Costa musste Abt seinen schnellen Run abbrechen. Beim zweiten Anlauf blieb nur noch eine Aufwärmrunde. Mehr als Startplatz 8 war

nicht drin. Im Rennen ging es dann noch weiter bergab. Nach einem verheißungsvollen Beginn kassierte Abt eine Durchfahrtsstrafe, weil er nach Ansicht der Rennleitung eine Kollision mit Virgin-Pilot Alex Lynn verursacht haben soll. „Ich war beim Anbremsen auf die erste Kurve schon neben ihm, als er plötzlich rüberzog“, schüttelte der Kempener ungläubig mit dem Kopf.

Beim Pflichtboxenstopp wenige Runden später schlug das Pech dann doppelt zu. Abt ging eine Runde früher als die meisten Konkurrenten zum Autowechsel. Kaum hatte er die Boxengasse verlassen, wurde rund um die Strecke eine Gelbphase eingerichtet. Der Techeetah-Renner von André Lotterer hatte sich einfach abgeschaltet und musste geborgen werden. Die meisten Piloten nutzten das Tempolimit zu ihrem Boxenstopp, was Abt 35 Sekunden kostete und auf Platz 15 zurückwarf. Am Ende rollte der Audi mit der Startnummer

66 immerhin noch auf Rang 11 über die Linie. Eine 20-Sekunden-Zeitstrafe gegen Nicolas Prost wegen zu hohem Tempo in der Gelbphase brachte nachträglich noch einen Platz und einen Trostpunkt. „Vom Speed her hätten wir dieses Rennen gewinnen müssen“, klagte der 25-Jährige. Für Teamkollege Di Grassi kam es sogar noch schlimmer. Der Weltmeister beendete auch das dritte Rennen des Jahres komplett ohne Zählbares, nachdem sein Auto schon nach sieben Runden den Dienst verweigerte. Wieder einmal legte ein Defekt im Antriebsbereich den Renner des Brasilianers lahm.

#### Buemi ohne Fan-Boost

So war der Weg frei für die Konkurrenz. Sébastien Buemi hatte den Sieg nach der Bestzeit im Qualifying schon auf dem Silbertablett liegen. Bis vier Runden vor Schluss schien der Schweizer das Tempo von der Spitze kontrollieren zu können. Doch dann

startete Verfolger Felix Rosenqvist vor Kurve 7 plötzlich einen Überraschungsangriff. Der Mahindra-Pilot zog vorbei und gab die Führung anschließend nicht mehr ab. Mit einer knappen Sekunde Vorsprung rollte der Schwede zu seinem ersten Formel-E-Sieg. „Das war wirklich ein verrückter Tag“, strahlte der Gewinner im Ziel über beide Ohren. „Im Freien Training waren wir noch weit weg von der Spitze. Zum Glück haben wir einen Weg gefunden, die Reifen besser zum Arbeiten zu bekommen. Kurz vor dem Start mussten wir dann aber noch die Batterie wechseln. Ich wusste gar nicht, ob das Auto für den zweiten Stint überhaupt fertig wird. Beim Boxenstopp haben wir auch etwas Zeit verloren. Aber ich konnte gut mit der Energie haushalten. Und am Ende hat alles gepasst.“

Konkurrent Buemi haderte mit Rang 2 und seinem Schicksal: „Ich habe gemerkt, dass Felix immer näher kommt, war aber

nicht großartig besorgt. Ich wusste ja, dass ich für die Schlussphase noch den Fanboost habe. Doch als ich den Knopf drücken wollte, kam nichts.“ Der Grund für den vermeintlichen Technikfehler lag in einer Last-Minute-Reparatur bei Renault. Wegen einer defekten Wasserpumpe entschieden sich die Ingenieure, die Reihenfolge der Autos zu wechseln. Dabei dachte aber niemand daran, die Software des zweiten Autos für die Aktivierung der Extra-Power freizuschalten. „Hätte ich gewusst, dass der Fanboost nicht funktioniert, hätte ich mich im Zweikampf wohl etwas härter verteidigt und innen die Lücke dicht gemacht“, so Buemi.

Auch bei Sam Bird, der auf Rang 3 landete, lief nicht alles perfekt. Kurz vor Ende des ersten Stints streikte am DS Virgin das Getriebe. „Da ging viel Zeit verloren. Zum Glück kam die Gelbphase, sonst wäre es noch schlimmer gewesen.“ Am Ende konnte sich der Brit mit acht Zehnteln Vorsprung vor Nelson Piquet ins Ziel retten. Der brasilianische Jaguar-Pilot tröstete sich für das knapp verpasste Podium immerhin mit einem Extrapunkt für die schnellste Rennrunde.

Die Probleme von Abt, Buemi und Lotterer haben wir bereits erwähnt, auch für den Rest der deutschsprachigen Piloten lief es nicht nach Plan. Nick Heidfeld musste nach einem selbstverschuldeten Crash im Qualifying von Rang 18 starten. Maro Engel fuhr wegen technischer Probleme im Training nur von Position 14 los. Beide hatten sich im Rennen tapfer in die Punkte gekämpft, als es zwei Runden vor Schluss zum direkten Duell kam. „Erst hat mich Nick überholt, wobei ich genug Platz ließ, dann habe ich zum Konter angesetzt. Aber er hat mich einfach in die Mauer gedrückt. Wir haben uns berührt, und er hat sich gedreht“, schilderte Engel die dramatischen Momente in der Schlussphase. Beide Autos konnten nach der Kollision weiterfahren, doch von der Rennleitung setzte es noch eine Strafe für Unfallverursacher Engel, die ihn von Rang 9 auf 12 aus den Punkten warf. „Das kann ich nicht nachvollziehen. Er ist einfach seine Linie gefahren, als wäre ich gar nicht da“, schimpfte der Venturi-Pilot. Heidfeld schleppte sich mit seinem angeschlagenen Mahindra-Renner immerhin noch auf Position 7 über die Linie. ■



Abgefangen: Sébastien Buemi führte das Feld bis vier Runden vor Schluss an



Ausgebremst: Technikprobleme und Pech im Rennen warfen Audi zurück

### 3. RENNEN FORMEL E IN MARRAKESCH

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Felix Rosenqvist (SWE)	Mahindra Racing	48.04,751 min
2.	Sébastien Buemi (CH)	Renault e.Dams	+ 0,945 min
3.	Sam Bird (GB)	DS Virgin Racing	+ 5,762 min
4.	Nelson Piquet jr. (BRA)	Jaguar Racing	+ 6,554 min
5.	Jean-Eric Vergne (FRA)	Techeetah	+ 12,238 min
6.	José-Maria López (ARG)	Dragon Racing	+ 16,491 min
7.	Nick Heidfeld (GER)	Mahindra Racing	+ 28,381 min
8.	Tom Blomqvist (GB)	Andretti	+ 32,380 min
9.	Alex Lynn (GB)	DS Virgin Racing	+ 33,520 min
10.	Daniel Abt (GER)	Audi Sport Team Abt	+ 40,951 min

### WM-STAND FAHRER

1.	Rosenqvist	54 Pkt.
2.	Bird	50
3.	Vergne	43
4.	Piquet	25
5.	Mortara	24
6.	Buemi	22
7.	Heidfeld	21
8.	Evans	15
9.	Abt	12
10.	Da Costa	8



### WM-STAND TEAMS

1.	Mahindra Racing	75 Pkt.
2.	DS Virgin Racing	58
3.	Techeetah	43
4.	Jaguar Racing	40

### MÜLLER MIT BESTZEIT BEIM ROOKIE-TEST

Als hätte es noch eines Beweises bedurft, dass Audi im Marrakesch das schnellste Auto im Feld stellte, setzte Nico Müller beim Rookie-Test am Sonntag die klare Bestzeit. Der Werksfahrer, der normalerweise in der DTM unterwegs ist, fuhr – dank etwas mehr Gummi auf der Bahn – in 1.19,651 Minuten sogar schneller als die beiden Stammpiloten am Tag zuvor und sicherte sich damit auch den Streckenrekord. Allerdings setzten sich auch die technischen Probleme bei Audi fort. Nyck de Vries, der das Auto vor Müller in der ersten von zwei Sitzungen fahren sollte, kam über zwei ungezeitete Installationsrunden nicht hinaus. Erst am Nachmittag lief das Auto dann ohne Probleme. Hinter Müller blieb Jaguar-Youngster Pietro Fittipaldi auf Rang 2 fast eine Sekunde langsamer. Platz 3 belegte Maximilian Günther im Dragon-Renner. Der Vizemeister der abgelaufenen Formel-3-Europameisterschaft hinterließ bei seinem ersten Einsatz im Elektrorenner einen starken Eindruck.

### AUTOWECHSEL UNTER HOCHDRUCK?

Kurz vor dem Rennwochenende in Marrakesch flatterte den Teams eine Meldung der FIA ins Haus, wonach die Mindestzeit beim Wechsel der Autos im Rennen wegfallen sollte. Jeder Pilot dürfe den Boxenstopp demnach so schnell absolvieren, wie er will und kann. Doch nach Protesten der Teams und der Fahrer machten die Regelhüter eine Kehrtwende...„Zu gefährlich“, lautete das Feedback der Beteiligten. Die Rookies brauchen noch mehr Übung. Auch sei die Technik der Gurte nicht darauf ausgelegt, den Fahrer in einer so kurzen Zeit festzuschallen. Die Regeländerung ist allerdings noch nicht ganz vom Tisch. Schon beim nächsten Lauf in Santiago de Chile soll das Experiment zum ersten Mal starten.

Motorsport-Legende gestorben

# Trauer um Dan Gurney

Mit Dan Gurney starb am 14. Januar einer der größten Rennfahrer der Nachkriegszeit: Der Amerikaner machte sich durch sein Talent, seine Vielseitigkeit und seinen Erfindergeist einen Namen.

Von: **Michael Schmidt**

**D**as Motorsportjahr beginnt mit einer traurigen Nachricht. Am 14. Januar starb Dan Gurney im Alter von 86 Jahren an einer Lungenentzündung.

Gurney war mehr als nur ein Rennfahrer. Der baumlange Kalifornier gründete 1962 mit Carroll Shelby das All American Racers Team. Später wurde er Konstrukteur, 1965 mit einem Indy-Renn-



Einer der letzten Auftritte: Gurney mit Frau Evi in Goodwood 2012

wagen, 1966 mit einem Formel-1-Auto, das Gurney „Eagle“ nannte. 1967 gewann er im Eagle-Weslake den GP Belgien, es war einer von vier GP-Siegen bei 86 Starts. Dan Gurney gewann 1967 mit A.J. Foyt die 24 Stunden von Le Mans, wurde 1968 beim Indy 500 Zweiter, siegte bei sieben IndyCar-Rennen, drei Can-Am Läufen und war der

Fahrer, vor dem Jim Clark den größten Respekt hatte. 1970 beendete das Multitalent seine Karriere. Gurney war der erste Fahrer, der einen Vollvisierhelm trug. Er galt zudem als Erfinder des Gurney-Flaps und als Initiator des Long Beach Grand Prix. Und er war der Erste, der auf dem Podium Champagner verspritzte. ■

Formel 1

# Kvyat wird neuer Vettel-Teamkollege

Daniil Kvyat hat nach seinem Rauswurf bei Toro Rosso einen neuen Arbeitgeber gefunden: Ferrari verpflichtete den Russen als Entwicklungsfahrer.

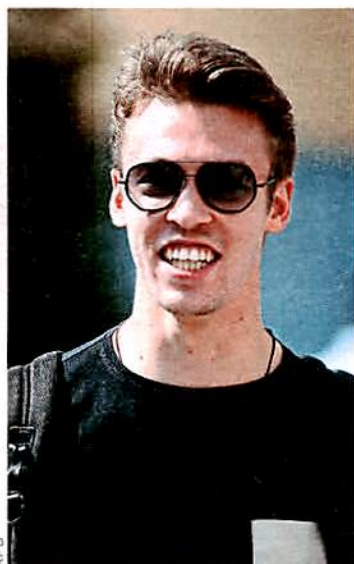
Von: **Tobias Grüner**

**D**ie Begeisterung bei Sebastian Vettel dürfte sich in Grenzen halten. Künftig wird ihm Daniil Kvyat in der Ferrari-Fabrik häufiger über den Weg laufen. Die beiden Piloten haben auf der Strecke schon einige Begegnungen der unangenehmeren Art hinter sich. Vielen Fans dürfte noch gut der Überraschungsangriff des Russen beim GP China 2016 in Erinnerung sein. Kvyat drängelte sich innen durch, Vettel reagierte verduzt und krachte in das Auto von Teamkollege Räikkönen. Anschließend verunglimpfte der Heppenheimer seinen Kontrahenten als Torpedo. Beim Rennen in Sotschi war der Ärger erneut groß, als Kvyat den Ferrari mit der Nummer 5 unsanft in die Bande beförderte. Als Entwicklungsfahrer wird der ehemalige Red-Bull-Mann aber erst einmal keinen Schaden anrichten können.

Sein Arbeitsplatz ist vor allem der Simulator in Maranello. Den gleichen Karriereschritt hatte zuvor übrigens auch schon Jean-Éric Vergne hingelegt.

Auch bei Force India hat man noch vor Beginn der Testfahrten eine neue Personalie bekannt gegeben: Nicholas Latifi wurde als dritter Fahrer für die kommende Saison verpflichtet. Der 22-jährige Kanadier, der die vergangenen beiden Jahre in der Formel 2

unterwegs war, will damit seinen Weg in die Königsklasse beschleunigen. Dass er 2018 bei Force India einige Einsätze im Freitagstraining und bei den Young-Driver-Testfahrten absolvieren darf, wird wohl auch an der entsprechenden Mitgift liegen, die vor allem aus der Tasche seines millionenschweren Vaters Michael Latifi kommt. Neben den Trainingseinsätzen soll Latifi auch im Simulator aushelfen. ■



Als Entwicklungsfahrer bei Ferrari will Daniil Kvyat in diesem Jahr Sebastian Vettel zum Titel verhelfen



Nicholas Latifi will bei Trainingseinsätzen für Force India zeigen, dass er das Talent zum F1-Aufstieg besitzt

## NACHRICHTEN

### NEUER ASPHALT IN BARCELONA

Auf dem Circuit de Barcelona-Catalunya sind Mitte Januar die Bagger angerollt – die komplette Strecke wird neu asphaltiert. Grund dafür waren Klagen vor allem von Motorrad-Piloten über die schlechte Beschaffenheit des Bodenbelags. Dazu wurden in Kurve 12 die Tribünen nach hinten versetzt und der Auslauf wurde vergrößert. Damit wollen die Verantwortlichen die Sicherheit verbessern, an dieser Stelle war Moto2-Fahrer Luis Salom 2016 im Training tödlich verunglückt.

### ÄNDERUNG DER STARTAUFGSTELLUNG?

Ex-Williams-Technikchef Pat Symonds, der sich mit Ross Brawn um die sportlichen Aspekte in der Formel 1 kümmert, überlegt die Anordnung der Autos am Start zu ändern, um für mehr Action zu sorgen. Doch was passiert, wenn die Rennwagen nicht mehr hintereinander, sondern wie früher nebeneinander stehen? „Das kann man nicht einfach simulieren. Was man aber machen kann, ist zu eSport-Spielern zu gehen und sie zu bitten, die Startaufstellung zu ändern, dann 20 Rennen zu fahren und zu schauen, wie sich das auswirkt.“

### PIRELLI BRINGT SPANNUNG INS SPIEL

Pirelli hat die Reifenmischungen für die ersten vier Rennen der neuen F1-Saison veröffentlicht. In Australien und Aserbaidschan kommen die Sorten Soft, Supersoft und Ultrasoft zum Einsatz. In Bahrain gehen die Italiener mit Medium, Soft und Supersoft eine Stufe härter. Interessant ist die Auswahl für das Rennen in China: Hier wurde neben Medium und Soft nicht etwa der Supersoft als dritte Mischung nominiert, sondern der weichere Ultrasoft. Damit wurde zum ersten Mal eine Stufe übersprungen, was im Rennen für mehr Strategie-Optionen sorgen soll. ■

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

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

Fon +49 (0)711 3206-8888

# Schon wieder eine Sternstunde



Zieleinlauf: Die Kombination Black Falcon/Mercedes fuhr zum vierten Dubai-Gesamtsieg.

Mittlerweile traditionell läuten die 24h von Dubai für viele auch deutschsprachige Teams die Motorsport-Saison ein. Bei der diesjährigen Ausgabe durfte sich das Black-Falcon-Team über den vierten Gesamtsieg freuen.

Von: **Michael Bräutigam**

**F**ür viele der um den Gesamtsieg kämpfenden GT3-Teams stellte sich im Vorfeld die Frage: Pro oder Am? Denn Veranstalter Creventic hatte im Vorfeld das bisherige Rundenzzeit-Minimum für die A6-Am-Klasse gekippt. Dazu durften die Autos wie bisher 30 kg leichter sein und 10 Liter mehr tanken als in der Pro-Klasse. Man war zu dem Schluss gekommen, dass die Minimal- bzw. Maximalzeiten der jeweiligen Amateure und Profis auf den A6-Am-Autos ausreichten, um für Chancengleichheit

zu sorgen. So entschieden sich dann zum Beispiel auch die Vorjahressieger von Herberth Motorsport für einen Wechsel zu den „Amateuren“. Im Vergleich zum Vorjahr änderte sich im Fahrerangebot der erfahrenen Porsche-Truppe nur eine Personalie: Der mittlerweile zum F1-Stammfahrer beförderte WEC-Champion Brendon Hartley wurde durch den Porsche-Carrera-Cup-Meister Dennis Olsen ersetzt.

## Lambo zu sehr am Limit?

Vieles deutete darauf hin, dass ein erneuter Sieg auf der mittlerweile im Besitz eines Investors aus Saudi-Arabien befindlichen Strecke möglich ist. Doch nach langer Führung sorgte erst eine Schraube an der Vorderradaufhängung für Probleme, und in der langen Nacht ließen weitere Unwägbarkeiten an der Lenkung den Porsche mit der Nummer 911 weiter zurückfallen. So blieb am Ende nur Gesamttrang 10 und P4 in der A6-Am-Klasse.

Zu Rennbeginn hatte zunächst Pole-Fahrer Mirko Bortolotti im

**»ES WAR DIESMAL SCHWIERIGER, DIE KONKURRENZ IST HÄRTER GEWORDEN. ICH FREUE MICH SEHR, HIER NUN ALS SIEGER ZU STEHEN.«**

Abdulaziz Al Faisal

GRT-Grasser-Lamborghini das Tempo vorgegeben. Doch insgesamt drei Reifenschäden sorgten bereits in der Anfangsphase für viel Zeitverlust. Hier war man mit dem Fahrzeug-Setup wohl zu sehr ans Limit gegangen.

Bis in die Morgenstunden führte dann der Black-Falcon-Mercedes von Khaled Al Qubaisi, Jeroen Bleekemolen, Luca Stolz und Manuel Metzger. Nach fast 200 Runden in Führung war aber nach einer Kollision Schluss. „Es war viel Stau, deswegen bin ich

früh vom Gas gegangen, denn ich wollte normal durchkommen. Leider ist dann jemand ungebremst hinten in mich reingefahren – ohne Überlegung, einfach draufgehalten“, bedauerte Stolz. Unfallgegner war der Mercedes der amtierenden Meister von HOFOR Racing, für beide „Sternenkrieger“ war das Rennen nach der Kollision vorzeitig beendet.

Letztlich gab es für die Black-Falcon-Mannschaft mit Sitz am Nürburgring, deren Teamgeschichte bei den 24h von Dubai begann, aber doch Grund zu jubeln. Denn mit dem Schwesterauto von Abdulaziz Al Faisal, Hubert Haupt, Yelmer Buurman und Gabriele Piana hatte man noch ein heißes Eisen im Feuer.

Die erfahrene Truppe fuhr am Ende mit zwei Runden Vorsprung als Sieger durchs Ziel. Für Al Faisal, Haupt und Buurman war es der zweite Dubai-Gesamtsieg, für die Kombination Black Falcon/Mercedes sogar bereits der vierte. „Es war diesmal schwieriger, die Konkurrenz ist härter geworden, aber ich freue mich sehr.“

hier nun als Sieger zu stehen“, freute sich Al Faisal über den zweiten Triumph in Dubai.

Um den zweiten Platz entwickelte sich in der Schlussphase ein echter Krimi zwischen dem Manthey-Porsche (Otto Klohs, Lars Kern, Mathieu Jaminet, Sven Müller) und dem anfangs so gebeutelten Grasser-Lambo (Bortolotti, Christian Engelhart, Rolf und Mark Ineichen). Nach 24 Stunden hatte letztlich um gerade einmal fünf Sekunden getrennt die Manthey-Truppe knapp die Oberhand. Damit bestätigten die Meuspather das gute Ergebnis aus dem Vorjahr.

### Mercedes auch Am-Sieger

Ebenfalls lange um einen Podiumsplatz kämpften das HTP-Team (Mercedes) und die WRT-Audi-Mannschaft. Bei HTP löste sich am Samstagmorgen erst die Abdeckung der Tanköffnung, wodurch immer wieder Benzin ausströmte. Dazu kamen Getriebe-probleme. So blieb am Ende nur Gesamtrang 9 sowie P3 der A6-Am-Klasse. Für WRT hatte Christopher Mies schon vermeintlich die Pole geholt, weil diese aber unter Gelb gefahren wurde, verlor man sie wieder. Getriebe-probleme ließen die belgische Truppe am Ende bis auf P7 zurückfallen, am Schluss war nur noch ein Gang anwählbar.

Dadurch gewann letztlich Mücke Motorsport mit ihrem „Lieselotte“ getauften R8 LMS die interne Audi-Wertung, die Berliner hatten auf Gesamtrang 5 aber auch mit kleineren Problemen zu kämpfen. Noch davor landeten die Sieger der Klasse A6-Am. Hier setzte sich mit SPS automotive performance ebenfalls ein Mercedes-Kundenteam durch.

Auch in den weiteren Klassen wurde auf dem Podest viel Deutsch gesprochen. Den zweiten Rang in der Klasse SPX sicherte sich das Team MRS GT-Racing mit einem modifizierten Cup-Porsche. Für die erfolgreiche Truppe aus Lonsee gab Altfrid Heger nach vielen Jahren sein Comeback im modernen Motorsport. Auf Platz 3 der Klasse SPX gewertet, obwohl nicht im Ziel, wurde die Wegberger Leipert-Mannschaft mit ihrem Lamborghini Huracán Super Trofeo.

Die Stuttgarter race:pro-Mannschaft konnte sich den Sieg in der Klasse 991-Am und den zweiten Platz in der 991-Pro sichern. In Letzterer hatte man das Nachsehen gegen das Schweizer Team von Fach Auto Tech.



Audi hatte 2018 in der Wüste schwer zu kämpfen: Erst wurde die Pole aberkannt, im Rennen hatten die beiden Topautos von WRT und Mücke dann technische Probleme. Trost gab es durch eine starke Performance in der GT4-Klasse, wo das Phoenix-Team einen Doppelsieg für die vier Ringe einfuhr.

Ein großes Hallo erlebte auch die GT4-Klasse mit elf Fahrzeugen und einigen werksunterstützten Teams. Den Speed gaben dabei die Mercedes- und Audi-Vertreter an. Im Rennen fiel der Top-Mercedes von HTP nach zwei Kollisionen erst zurück und dann aus. Weil auch der einzige McLaren im Feld mit Motorschaden ausfiel und BMW eben etwas Pace fehlte, machten die beiden Phoenix-Audi am Ende den Sieg unter sich aus. Als Sieger fuhr zunächst das tatsächlich offizielle Nationalteam Hongkongs mit u. a. Darryl O'Young durchs Ziel.

Weil hier die Amateure aber nicht die erforderlichen zwölf Stunden Fahrzeit erbrachten, gab es zwei Runden Abzug. So erbten die Kollegen Philip Ellis, Joonas Lappalainen, Gosia Rdest und John-Louis Jasper den Triumph.

Wie das „Rennen im Rennen“, also der Auftakt zur Touring Car Endurance Series (u. a. auch die TCR-Klasse), lief, lesen Sie in dieser MSa auf Seite 29. ■



Die Gesamtsieger der 24h Dubai 2018 (v.l.): Haupt, Al Faisal, Buurman, Piana



Die besten Amateure: SPS automotive performance auf Gesamtrang 4



Sieger der GT4-Klasse: Phoenix-Audi von Ellis/Lappalainen/Rdest/Jasper

## 24H GT SERIES

Dubai (UAE), 12./13. Januar

1. Lauf, Rennen über 24 Stunden; 89 Teams gestartet, 80 gewertet

1.	#2	Al Faisal/Haupt/Buurman/Piana	Black Falcon	Mercedes-AMG GT3	A6-Pro	606 Runden
2.	#12	Klohs/Kern/Jaminet/S. Müller	Manthey Racing	Porsche 911 GT3 R	A6-Pro	+ 2 Runden
3.	#964	Ineichen/Ineichen/Engelhart/Bortolotti	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3	A6-Pro	+ 2 Runden
4.	#16	Pierburg/T. Müller/Arnold/Baumann	SPS automotive performance	Mercedes-AMG GT3	A6-Am	+ 9 Runden
5.	#9	Winkelhock/Ortmann/Weish/Feller/Jöns	BWT Mücke Motorsport	Audi R8 LMS	A6-Pro	+ 9 Runden
6.	#37	Kruglyk/Ledogar/Gaidai/Rovera	Tsunami R. T.	Porsche 991 Cup MR II	SPX	+ 13 Runden
7.	#777	Bin Saud Al Saud/Vergers/D. Vanthoor/Mies	MS7 by WRT	Audi R8 LMS	A6-Pro	+ 14 Runden
8.	#18	Braams/Huism./t'Hoff/Abresch/Hutchison	V8 Racing	Chevrolet Corvette C6-ZR1	A6-Am	+ 14 Runden
9.	#25	Hrachowina/Dontje/Schneider/Konrad/Bosi	HTP Motorsport	Mercedes-AMG GT3	A6-Am	+ 14 Runden
10.	#911	Allemann/Bohn/Renaier/Renaier/Olsen	Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	A6-Pro	+ 16 Runden

24H SERIES

MERCEDES

AUDI



# Große Ausdauer gefragt

Mit dem neuen M8 greift BMW ab diesem Jahr in der Sportwagen-WM und in der IMSA an. In der Entwicklung hatte man einige Hürden zu überwinden. Wir verraten die Details.

Von: **A. Cotton, A. Haupt**

**D**ie Geschichte von BMW im weltweiten Langstreckensport ist abwechslungsreich. Mit dem V12 LMR entwarf man einen der attraktivsten Prototypen der Geschichte, der das 24-Stunden-Rennen Le Mans 1999 gewann. Im weltweiten GT-Rennsport verhält es sich etwas anders: Angefangen mit dem M3 GT2 baute BMW kein GT-Auto mehr nach traditionellen Richtlinien. Deshalb war man früher wie heute auf die Zustimmung der Regelhüter und Konkurrenz angewiesen, um bei Sondergenehmigungen mitmischen zu dürfen – was auch das Beispiel

M8 belegt. FIA und ACO forderten massive Eingriffe, um die Basis, das 8er Coupé, das technisch eng verwandt mit der 7er Limousine ist, zu einem GT-Rennwagen umzuwickeln.

Die größten Steine legte die Konkurrenz in den Weg: Einerseits erkannte man die Strahlkraft einer Marke wie BMW für den GT-Rennsport an, andererseits wollte man es dem Gegner so schwer wie möglich machen.

## Kein gehopptes Auto

BMW plante, das gesamte Auto im Mittelbereich um zehn Zentimeter zu vertiefen, um Höhe und Stirnfläche zu verringern. Die GTE-Konkurrenz schaute erst argwöhnisch zu, um im letzten Augenblick zu rebellieren. Man stachelte die FIA an, die BMW dann diesen Eingriff untersagte, daraufhin waren die Ursprungspläne von BMW im Eimer.

Die aufgezwungenen Änderungen verschlangen vier weitere Entwicklungsmonate und Geld. „Das finale Konzept stand zwar

noch nicht, wir hatten aber bereits viele Ideen ausgearbeitet. Das war alles für die Katz“, ärgert sich BMW-Sportchef Jens Marquardt. Die verlorene Zeit erhöhte den Druck auf die Rennabteilung. „Es hilft nicht, wenn man Prozesse künstlich hinauszieht. Das steigert die Arbeitslast und die Kosten und hilft nicht dem Racing.“ Marquardt schlägt deshalb vor: „Erst muss das Konzept abgesegnet werden. Dann das Zwischenprodukt und schließlich das fertige Auto.“

Der BMW-Sportchef sucht keine Ausreden: „Ingenieure wollen immer länger entwickeln. Ich sage: Wenn wir die vier Monate nicht verloren hätten, wäre vieles einfacher gewesen. Ob es besser geworden wäre, weiß ich nicht. Wir konnten nicht die Optionen A, B oder C ausloten. Wenn mal ein Problem auftauchte, dann mussten wir es irgendwie lösen, vielleicht nicht immer auf die schönste Art.“

Der neue M8 übernimmt nur ein paar Teile vom M6 GTLM, der

bereits in der IMSA mitmischte. Mit dem neuen Rennwagen rollt BMW ein großes Werksprogramm aus: Zwei Autos bestreiten die volle IMSA-Saison, außerdem setzt man in der Super-Saison der Sportwagen-WM zwei weitere GTE-Renner ein.

BMW hat einen komplett neuen Motor gebaut. Es bleibt zwar beim Biturbo-Konzept mit acht Zylindern, doch der Hubraum wurde von 4,4 auf vier Liter verkleinert. Den schönen Slogan, 95 Prozent des Rennmotors entsprächen Serienteilen, kann man in die Tonne klopfen.

„Jetzt beträgt der Anteil zwischen 30 und 45 Prozent“, sagt Marquardt. „Die Basis ist immer noch der Serienmotor, aber wir änderten zum Beispiel Pleuellwelle und Zylinderköpfe, und arbeiteten am Verhältnis Leistung und Effizienz. Ich denke, wir haben einen ganz anständigen Job gemacht.“ Einlassventile, Turbos und Wastegate sind ebenfalls neu. Die Testphase begann mit dem Roll-out am 1. Juli

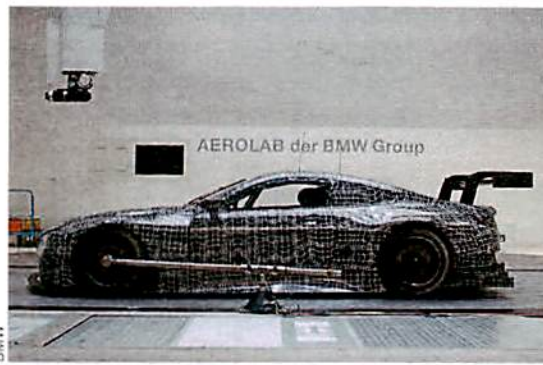


**Achtung Konkurrenz: BMW hat viel Arbeit investiert, um den M8 zum Rennsieger zu machen**

auf dem Prüfgelände in Dingolfing. Den M8 plagten anfangs Motorprobleme. Die flache Kurbelwelle mit einer Kröpfung von 180 Grad verursachte Vibrationen. Es seien Teile vom Auto gefallen, gab BMW zu. Man schob es aber mehr auf die verwendeten Materialien als auf die Vibrationen des Motors.

### M8 GTE wiegt 1250 Kilo

„Wir hatten so etwas im M3 und in unserem DTM-Auto. Das ist nichts Ungewöhnliches. Man kann den Motor auf dem Prüfstand so lange laufen lassen, bis er kaputtgeht. Aber wenn du ihn ins Auto baust, ist es eine andere Geschichte. Dann musst du herausfinden, ob die Schwingungen andere Schwierigkeiten nach sich ziehen. Wir hatten viel größere Vibrationen im M3 GT2 als jetzt. Aber das wirkte sich nie so drastisch aus. Für die Fahrer mögen diese Resonanz-Spitzen unangenehm sein, aber es war nie so, dass es unsere Performance abgeschwächt hat“, spielt Jens



Die Aerodynamik muss effizient und zugleich robust sein



Carbon-Diät: Der M8 speckte über eine halbe Tonne ab



BMW führte über hundert Windkanalversuche durch, zunächst mit Modellen, später mit dem Fahrzeug selbst

Marquardt herunter. Der Motorraum ist groß genug, um den V8 mit seinen zwei Turboladern, den Ladeluftkühlern und Nebenaggregaten unterzubringen. Es gibt keine Dramen um das Packaging, Konkurrent Aston Martin hatte da mehr zu kämpfen.

BMW bezieht das Getriebe von Xtrac. Ricardo rüstet weiter die Kundensport-GT3 aus. Bei der Fahrzeugentwicklung speckte der M8 gewaltig ab, von rund 1800 Kilogramm im Serientrimm auf 1220 Kilogramm. Die Balance of Performance stuft den M8 GTE mit 1250 Kilogramm ein. Außerdem fährt der M8 GTE mit kleinerem Restriktor.

Der Hersteller sieht darin die Schuld für den mangelnden Speed beim Daytona-Vortest, als der schnellste M8 1,4 Sekunden auf die Spitze verlor. Die IMSA hat alle neuen Autos erst einmal konservativ eingestuft. Es wird etwas Zeit verstreichen, bis man genügend Erfahrungswerte gesammelt hat, um alle Autos gerecht auszubalancieren zu können.

Kniffliger ist die Einstufung für die Sportwagen-WM. Vor dem Saisonhighlight gibt es praktisch nur einen Test Ende April in Frankreich und das Sechsstunden-Rennen in Spa im Mai, um das Auto im Renntrimm zu sehen und die richtigen Entscheidungen

zu treffen. Die FIA verlässt sich auf die Informationen der Hersteller. Hinzu zieht man die Daten der IMSA aus den Rennen in Daytona und Sebring.

Wie im Porsche 911 RSR ist der Fahrersitz fest verschraubt und unverrückbar. Dafür lässt sich die Pedalerie anpassen, um unterschiedlichen Fahrergrößen gerecht zu werden. Der Sitz wurde so weit wie möglich in die Mitte des Autos verschoben, um die passive Sicherheit zu erhöhen. Allerdings waren BMW Grenzen gesetzt: „Unser Tunnel für die Kraftübertragung darf nicht geändert werden. Wir verstehen die strengen Regularien in diesem Punkt nicht, weil es Autos ohne Tunnel gibt. Den Fahrersitz in die Fahrzeugmitte zu verlegen, bringt dir nicht viel Performance. Der Vorteil ist auf der Uhr nicht einmal sichtbar.“

Kopfzerbrechen bereitet BMW das große Cockpit. Bei heißen Rennen darf die Luft eine Maximaltemperatur nicht überschreiten. Porsche hatte ein ähnliches Problem und löste es, indem man eine weitere Scheibe einsetzte, die das Cockpit effektiv zweiteilt. Das verringert die zu kühlende Luftmenge. BMW dachte an eine ähnliche Lösung, warf sie aber: „Die Luftzirkulation ist die Hauptschwierigkeit. Sie verhält

sich ganz anders als bei einem Straßenauto. Wir schauten uns die Lösung an, das Cockpit zu teilen, haben aber eine andere Lösung gefunden, um die Fahrer zu kühlen.“ Die Elektronik für den M8 liefert Bosch, wie auch die Rückfahrkamera und den Kollisionswarner, den ursprünglich Corvette entwickelt hatte, und der inzwischen von vielen Teams genutzt wird. Das System erkennt Autos aus verschiedenen Klassen und erfasst, wie schnell sie sich nähern. Das hilft dem Fahrer zu schlussfolgern, wann und wo das schnellere Auto überholt. Das Bosch-System gibt dem Fahrer über Ohrstöpsel sogar akustische Signale.

Rapid Prototyping und 3D-Druck waren wichtige Hilfsmittel. Ein neuer Algorithmus half, die Anzahl an computergestützten Simulationen (CFD) zu erhöhen, bevor es in den Windkanal ging. Insgesamt führte BMW weit über 1000 CFD-Berechnungen durch. Man zog dasselbe 3D-Messverfahren heran, das man beim M4 DTM eingesetzt hatte. Die Technologie verspricht die bestmögliche Qualitätskontrolle, sobald das Auto aufgebaut ist. BMW stellt den M8 von Hand auf die Räder. Es ist entscheidend, alle Baugrößen und Dimensionen einzuhalten. ■

Sportwagen-WM / LMP1-Klasse

# Ginettas neue LMP1-Waffe

Der britische Hersteller Ginetta präsentierte letzte Woche auf der NEC Show in Birmingham den neuen LMP1-Rennwagen G60-LT-P1, der 2017 in der Sportwagen-WM und beim 24h-Rennen in Le Mans starten wird.

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

**G**inetta hatte bereits im letzten Winter angekündigt, einen LMP1-Wagen nach dem neuen Reglement für Privatteams bauen zu wollen. Seither war es eher ruhig um das Projekt, was offenbar auch mit einem gewissen zeitlichen Rückstand bei der Entwicklung zu tun hatte. Das britische Manor-Team will in der kommenden Supersaison der Sportwagen-WM zwei Ginetta-LMP1 an den Start bringen. Als Antriebsquelle dient ein aufgeladener 3,4-Liter-V6-Motor des französischen Spezialisten



Siege im ersten Jahr? Das ist der Plan von Ginetta-Besitzer Tomlinson

Mecachrome, das Renngetriebe stammt vom britischen Zulieferer Xtrac.

## 650 PS, 350 km/h

Mittlerweile hat das brandneue Auto auch schon erste Geradeaus-Fahrversuche zur Evaluierung von Aero-Daten abgespult, in den nächsten Wochen steht

dem Ginetta-Team dann ein harter Testmarathon bevor, um das Auto bis zum Saisonstart der WM im Mai 2018 ans Laufen zu bekommen. Die Rahmenbedingungen sind laut Technikdirektor Ewan Baldry beeindruckend: „Der V6-Mecachrome-Motor wird 650 PS leisten, was je nach Übersetzung für Topspeeds von über

350 km/h ausreichen sollte.“ Ein Mysterium bleibt die Ginetta-Ankündigung aus dem Sommer 2017, wonach weitere Kunden insgesamt drei Fahrzeuge bestellt haben sollen. In Birmingham enthüllten Manor-Insider, dass der britische Rennstall vermutlich zwei statt nur einen Ginetta-LMP1 einsetzen wird, außerdem will Manor weiterhin Fahrzeuge in der LMP2-Klasse einsetzen.

Ginetta-Boss Lawrence Tomlinson bleibt optimistisch: „Wir planen die Produktion von zehn Chassis und den Aufbau von sechs Rennwagen. Im Optimalfall würden in der kommenden Supersaison drei Ginetta-Zwei-Wagen-Teams am Start stehen.“

Tomlinson glaubt an das Konzept und die Wettbewerbsfähigkeit seiner LMP1-Autos: „Wir haben die technische Entwicklung an der 2017er-Pole-Position-Zeit von Toyota in Le Mans ausgerichtet, und die betrug 3.14 Minuten. Unser Ziel ist der Sieg in Le Mans – und natürlich auch Gesamtsiege in der Sportwagen-Weltmeisterschaft.“ ■

Sportwagen-WM / LMP1-Klasse

# LMP1-Supercar von Toyota

Seit längerer Zeit ist bekannt, dass FIA und ACO der LMP1-Top-Prototypenklasse in der Zukunft mehr Gesicht verpassen wollen: Im Idealfall sollen in Le Mans Super- oder Hypercars der großen Autohersteller mit Hybridtechnik an den Start gehen. Toyota hat jetzt eine solche LMP1-Studie vorgezeigt.

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

**D**ie Idee, dass die Prototypen in der LMP1-Klasse mehr Serienoptik aufweisen müssen, hatte ACO-Präsident Pierre Fillon schon im Sommer 2017 geäußert. Die Idee: Die Her-

steller könnten den Look ihrer automobilen Aushängeschilder auf der Straße in den Le-Mans-Sport übertragen. So könnte Ferrari dann rein theoretisch den Ferrari LaFerrari als Basis für ein LMP1-Design verwenden oder Porsche den 919 Spyder.

Toyota hat jetzt erstmals in der Praxis gezeigt, wie das gehen könnte: Die Japaner stellten auf dem Tokyo Auto Salon das Gazoo Racing GR Super Sport Concept vor: Das Konzeptfahrzeug besteht weitgehend aus den gleichen Teilen wie der Langstrecken-Rennwagen TS050 Hybrid. Neben der betont aerodynamischen Form sind auch der V6-Twinturbo-Motor und das Toyota Hybrid-System-Racing (THS-R) an Bord. Mit diesem Antriebssystem vereint der Supersportwagen der nächsten Generation maximale Leistung und hohe Effizienz. Die



Mehr als eine Studie? Toyota zeigte in Tokio eine „LMP1-Straßenversion“

Systemleistung soll dabei 735 kW oder 1000 PS betragen.

Diese LMP1-Supercar-Idee soll auf Wunsch von FIA-Präsident Jean Todt antriebsseitig mit einer Nutzung der neuen F1-Motoren verbunden werden. Da das neue F1-Motorenreglement ab 2021 gilt, hat Todt nun angeregt, auch das neue, in der Planung befindliche

LMP1-Nachfolgereglement von 2019 auf 2020/21 zu verschieben.

Dann könnten potenzielle F1-Interessenten ihre Motoren sowohl in der LMP1-Klasse als auch in der Formel 1 einsetzen. Ein ähnlicher Ansatz scheiterte Ende der 80er-Jahre und führte damals zur Einstellung der Langstrecken-WM im Jahr 1992. ■

# GT4-Jag auf F-Type-Basis

Lang, lang ist's her: Der letzte direkt von Jaguar entwickelte GT-Rennwagen war der E-Type Lightweight zu Beginn der 1960er-Jahre. Jetzt gibt es wieder einen Jaguar für den Rennsport: den GT4 auf Basis des F-Type SVR.

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

**U**nd natürlich haben sich die Zeiten in den letzten 60 Jahren gründlich geändert, weswegen der neue GT4-Jaguar auch nicht ganz alleine von Jaguar entwickelt wurde: Der reiche Besitzer des Mode-Labels Superdry Closing, James Holder, hat das Fahrzeug quasi in Auftrag gegeben – und damit auch mitfinanziert. Entwickelt wurde der neue GT4-Flitzer dann von Jaguars Special Vehicle Operations-Einheit in Coventry. Allerdings auch nicht ganz alleine, denn die Spezialisten der Ray

Mallock Ltd. Group (RML) hatten auch noch ihre Finger im Spiel.

Aber immerhin: Mit Graham Humphrys stellte Jaguar einen ausgewiesenen Fachmann an die Spitze der Entwicklungsmannschaft in Coventry: Der Brite zeichnete einst für das Design des 1999 in Le Mans siegreichen BMW V12 LMR verantwortlich und betreute zuletzt die GT3-Entwicklung bei Aston Martin Racing.

## Kundenprogramm offen

In den letzten 14 Monaten kümmernte sich Graham Humphrys nur um den neuen Jaguar GT4, der im April in Oulton Park im Rahmen der britischen GT-Serie sein Debüt auf der Rennstrecke geben wird, wo das Fahrzeug vom Team Invictus Games Racing eingesetzt wird.

Das Rennauto basiert auf dem Straßenmodell F-Type SVR, allerdings wurde bei der Transformation zum Rennwagen reglementsbedingt der serienmäßige Allradantrieb entfernt. Die Experten von RML haben bei der



Ab April in der britischen GT-Serie im Einsatz: Jaguar F-Type GT4

Entwicklung von Motor, Chassis und Fahrwerk maßgeblich mitgeholfen.

Im Moment ist noch völlig unklar, ob Jaguar aus dem GT4-Modell ein vollwertiges Kundenprogramm auflegen wird. Im Moment ist erst einmal nur der Bau von drei Autos fest eingeplant: Zwei Autos sind für das

britische Invictus-Team vorgesehen, ein weiteres Auto dient als Testfahrzeug. Ein Zulieferer sagte bei der GT4-Präsentation in Birmingham: „Wenn sich potenzielle Kunden bei Jaguar melden, dann könnten sie das aktuelle GT4-Projekt durchaus zu einem vollwertigen Kundenprogramm ausweiten.“ ■

## ADAC GT Masters

# GT Masters: Volles Starterfeld erwartet

Mit 27 Autos war das ADAC GT Masters bereits im vergangenen Jahr sehr gut und stark besetzt. Und für die kommende Saison ist nun sogar mit einem noch größeren Starterfeld zu rechnen.

**D**erzeit liegen rund 40 Anfragen beim ADAC für die Saison 2018 vor. Die ersten 28 Plätze der deutschen GT-Serie werden nach dem Eingang des Nenngeldes vergeben. Für weitere sechs Plätze behält sich der ADAC das Recht vor, eine Auswahl zu treffen – beispielsweise um mehr Markenvielfalt zu garantieren. Der vergangene Montag war der Stichtag für den

Zahlungseingang der Voreinschreibung zu einem vergünstigten Tarif. Über die Winterpause sickerte bereits durch, welche Teams fest mit dem ADAC GT Masters planen. Dazu zählt auch das Comeback von Car Collection mit einem Audi R8 LMS – über weitere Autos wird noch diskutiert.

Auch das Phoenix Racing Team aus Meuspath kehrt zurück in die GT-Masters-Szene und bringt zwei Audi R8 an den Start. HB Racing bleibt der Serie treu, hat aber den Wechsel von Lamborghini zu Ferrari bereits verkündet und wird dabei technisch vom Team Rinaldi Racing unterstützt. Zu den Wechselkandidaten zählt übrigens auch MRS, die sich nach dem Nissan nun für einen BMW M6 GT3 entschieden haben. ■ BL

## 24h-Rennen / VLN Langstreckenmeisterschaft

# BoP: Hersteller und Berater eingebunden

Der ADAC Nordrhein zieht als Ausrichter des 24h-Rennens beim Thema BoP in Zukunft einen Experten aus den USA hinzu. Dazu hat man mit den Herstellern eine „Technical Working Group“ gegründet.

**B**ei der Erstellung der BoP (Balance of Performance) fehlte es im Technikausschuss an weiteren unabhängigen Experten neben Norbert Kreyer. In Zukunft wird beim 24h-Rennen und der VLN der Amerikaner Scott Raymond vor Ort sein, der zuvor in der IMSA-Serie für die BoP verantwortlich war. Er soll dem Technikausschuss beim Thema Daten zuarbeiten, die Entscheidungshoheit

behält der Technikausschuss. Um die Arbeit des Experten zu finanzieren, gibt es nun eine Einschreibgebühr für die Hersteller. Die Werke sind in die Kategorien A und B aufgeteilt. Kategorie A, zu der Audi, Bentley, BMW, Ferrari, Mercedes und Porsche gehören, zahlen einen höheren Betrag als Kategorie B und sind dafür in der neuen „Technical Working Group“ vertreten. „So können wir frühzeitig technische Problemfelder erkennen und im Konsens ausräumen, gleichzeitig machen wir die Reglementsentscheidungen transparent“, begründet Rennleiter Walter Hornung. Dazu ist die Teilnahme von mindestens einem Fahrzeug jedes in der SP9 und SP9-LG (FIA-GT3) startenden Herstellers bei zwei VLN-Läufen und dem ADAC 24h-Qualifikationsrennen Pflicht. ■ BL



# Raus aus der Komfort

Die extrem schwierige Streckenführung sorgte dafür, dass sich das Feld bei der ersten Hälfte der Dakar-Rallye sehr rapide lichtete. Kaum ein Fahrer, der fehlerfrei blieb. Die Peugeot-Armada schrumpfte nach Unfällen von Sébastien Loeb und Cyril Despres erheblich. Mini verlor alle Siegaspiranten nach Fehlern der Piloten, aber auch durch Pech. Einzig gute Nachricht für Mini: Die Technik der Autos funktioniert ziemlich gut.

Von: **Claus Mühlberger**

**E**igentlich müsste Stéphane Peterhansel viele Neider haben. Doch auch nach 13

Dakar-Siegen gehört der Peugeot-Star zu den beliebtesten Fahrern im Dakar-Biwak. Denn trotz aller großen Erfolge ist Peterhansel ein netter Kumpel geblieben, der mit seinen Teamkollegen mitfühlt.

Nachdem „Monsieur Dakar“ am dritten Tag die Sandschlacht zwischen Pisco und San Juan de Marcona an der Pazifikküste von Peru gewonnen hatte, rühmte er nicht seine eigene Großartigkeit, sondern er bedauerte ausführlich seinen Teamkollegen Cyril Despres, der seinen Peugeot bei einem Felsentreffer so übel zugerichtet hatte, dass er auf den Servicelaster warten musste und viele Stunden verlor. „So ein Pech. Es tut mir unheimlich leid für Cyril“, sagte Peterhansel. „Denn er ist wirklich ein Freund.“

Doch wie das Leben so spielt: Fünf Tage später war Peterhansel, der zu diesem Zeitpunkt scheinbar komfortabel in Führung lag, selbst dringend auf Un-



Auch wenn er 2018 nicht gewinnt, Stéphane Peterhansel bleibt in den Annalen mit sieben Autosiegen weit vorn. Und auch bei den Motorrädern bleibt er mit sechs Siegen unangefochten.

terstützung angewiesen. Im bolivianischen Schlamm rumpelte er beim Überholen eines Motorradfahrers gegen einen soliden Fels. Mit verbogener Radaufhängung war an Weiterfahren nicht zu denken. „Die Querlenker und der Stoßdämpfer waren herausgerissen“, berichtete der Franzose.

Doch zum Glück nahte Rettung, in Gestalt des Cyril Despres. Der fünfmalige Dakar-Sieger auf dem Motorrad baute die benötigten Ersatzteile aus seinem 3008 DKR Maxi aus und beim Auto des Teamkollegen ein. Nach eineinhalb Stunden Transplantationsarbeit mit vereinten Kräften konnte Peterhansel weiterbrausen. Die Führung war er zwar los, aber immerhin rettete er Zwischenrang drei, hinter Peugeot-Senior Carlos Sainz und Nasser Al-Attiyah im Toyota Hilux.

Der im Gesamtklassement chancenlos zurückliegende Despres musste bei Regen, Nebel und Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt stundenlang auf den Peugeot-Servicetruck warten, um seinen 3008 wieder flottzubekommen. Nicht lustig.

Diese Ausgabe der Dakar-Rallye ist die härteste seit Langem. Kaum ein Spitzenfahrer kam ohne massive Probleme über die Runden, was Peterhansel, der



Sébastien Loeb übersah beim Erklimmen einer großen Düne ein Sandloch. Der Aufschlag wurde dem Steißbein von Beifahrer Daniel Elena zum Verhängnis

RED BULL

# zone

scheinbar Unfehlbare, bewies. Während Teamkollege Despres zwar aller Siegchancen verlustig ging, aber wie Peterhansel weiter im Rennen blieb, musste Peugeot-Star Sébastien Loeb sogar ganz aufgeben.

Dabei lief es zunächst prima für den neunfachen Rallye-Weltmeister. Am vierten Tag holte der Elsässer seinen ersten Tagessieg auf einer Sandetappe überhaupt. Doch Loeb tat so, als wäre er darüber nicht besonders glücklich. „Am nächsten Tag muss ich als Erster in die Dünen. Es ist nicht so, dass ich die hasse, ich habe nur Angst vor ihnen“, räsionierte der Franzose. „Die Abfahrten sind teilweise unglaublich steil. Dazu kommt, dass die Dünen keinen Rhythmus haben. Sie sind nicht gleichmäßig. Es ist unglaublich schwierig.“

Tags darauf bewahrheiteten sich Loeb's dunkle Vorahnungen schon nach wenigen Kilometern. Er plumpste mit seinem 3008 in



15 Jahre Erfahrung, vier Gesamtsiege, zwei Topfahrer und ein ganz neues Auto halfen dem X-RAID-Team dieses Mal nichts. Nani Roma war früh draußen und Hirvonen ist nicht in den Top Ten. Bester Mann nach acht Etappen: der Pole Jakub Przygonski auf Rang sechs.

einen regelrechten Sandkrater. Loeb und Co Daniel Elena saßen in der Falle. Es gab kein Entrinnen. „Ich konnte ihm leider nicht helfen“, sagte Peterhansel. „Wenn ich hier gestoppt hätte, wäre ich selbst stecken geblieben. Beifahrer Elena konnte bei den Ausgrabungsarbeiten kaum helfen, sein Steißbein war gebrochen, was das Duo am Etappenende zur Aufgabe zwang. „Bei jenseits von 30 km/h hat er nur noch geschrien.“ berichtete Loeb.

Verletzt heimreisen musste auch Mini-Mann Nani Roma. Der Spanier war von einer fieson Bodenwelle buchstäblich ausgeknockt worden. „Es tat einen gewaltigen Schlag“, berichtete Beifahrer Alex Haro. „Ich fragte Nani: Alles ok? Es kam aber keine Antwort.“ Roma war bewusstlos. Führerlos fuhr der Mini noch knapp zweihundert Meter weiter, ehe er sich zweimal abrollte, aber wieder auf den Rädern landete. Weil der Unfall in Sichtweite des Ziels passiert war, schleppten sich Roma/Haro ins Ziel. Dann war aber Schluss. Der Spanier wurde zur Beobachtung ins Krankenhaus eingeliefert, aber ohne Befund bald wieder entlassen. Drei Tage später bestätigte Romas Ehefrau: „Er ist zu Hause und es geht ihm gut.“ Rosa Romero Font selbst ist bei der Rallye aber noch dabei. Sie fährt ein KTM-Motorrad.

Der Preis für die kurioseste Szene der Rallye geht wahrscheinlich an Yazeed Al-Rajhi. Der Saudi versenkte seinen Mini Buggy beinahe in den Fluten des

Pazifik. Al-Rajhi fuhr zu weit unterhalb der Flutlinie. Eine Welle erwischte den Buggy und zog ihn vom Strand weg. Beifahrer Timo Gottschalk befestigte den Berggurt. Und dann hieß es hoffen. Mini-Privatier Boris Garafulic war bald zur Stelle und rettete die beiden Bademeister.

„Was für eine Action heute“, schwärmte Al-Rajhi mit breitem Grinsen, als er ins Ziel kam. Mini-Chef Sven Quandt war hingegen sehr ungehalten. „Das war dumm“ rügte er brüsk. „So nah fährt man nicht am Wasser entlang.“ Der Schaden ist gewaltig: „Der Rahmen wird nach dem Bad

im Salzwasser von innen rosten, also muss man ihn wegwerfen. Kostet 100000 Euro.“ Ganz zu schweigen von möglichen Korrosionsschäden an der Elektrik. Einen Scherz rang sich Quandt dann doch ab. „Jetzt wissen wir, dass der Buggy besser schwimmt als der Mini.“

Auf leisen Sohlen nach vorne pirschten sich die Toyota-Crews Nasser Al-Attiyah/Matthieu Baumel und Ginél de Villiers mit seinem deutschen Beifahrer Dirk von Zitzewitz. Auch die Hilux-Piloten hatten Probleme, die sich aber allesamt als lösbar entpuppten. Bislang jedenfalls. ■



Die Mini-Truppe war nach einer halben Woche schon mächtig gerupft



Der neue X-RAID-Buggy schwimmt gut, ist aber an Land weniger erfolgreich

Im dunklen Biwak von San Juan de Marcona steht Markus Walcher neben der Motorhaube seines Bowler und hat gute Nachrichten: „Wir sind noch nicht tot.“ Dabei hält er einen gebrochenen Kipphebel hoch. „Das kann man vielleicht schweißen, und dann geht es weiter.“

Von: **Claus Mühlberger**

**W**alcher, der nur eine von seinem Vater Gerhard angeführte Dreimann-Servicecrew im Rücken hat, marschiert zu X-Raid und bittet um Hilfe. Der Schweißer des Mini-Teams ist skeptisch: „Ich kann es probieren, aber ob das hält?“ Es hält. Nachts um eins läuft der von Rover stammende Vierliter-V8-Motor wieder. „Wie ein Uhrwerk“, strahlt Walcher.

Der Schwabe aus Deizisau und sein aus Leipzig stammender Copilot Tobi Henschel fahren bei



Rang 39 war für die deutschen Neulinge aller Ehren wert, doch dann machte der Bowler schlapp

ihrem Dakar-Einstand sehr clever. Kaltblütig hielten sie sich an die Vorgabe: Ankommen. An Attacke war ohnehin nicht zu den-

ken. Erstens weil die Dakar allzu frech fahrende Rookies bestraft. Und zweitens weil der „Henry“ genannte Bowler, eine Defender-

Adaption des Land Rover, das wohl am schwächsten motorisierte Auto im Feld ist. „Wir gehen allen Risiken aus dem Weg

Interview mit Mini-Fahrer Mikko Hirvonen

## „Die schwerste, aber auch die schönste“

**Sie haben schon seit dem fünften Tag keine Siegchance mehr. Sind Sie trotzdem einigermaßen zufrieden mit dem Debüt des Mini Buggy?**

Es war eine wirklich harte Woche. Natürlich bin ich nicht damit zufrieden, dass wir zwei Stunden Rückstand auf die Spitze haben. Trotzdem war es für mich bislang die schönste Dakar. Wirklich erstaunlich: Es ist die schwerste Dakar, doch darum geht es ja bei dieser Rallye. Man muss die Schwierigkeiten überwinden, und dann fühlt man sich gut.

**Würden Sie sagen: Die Dakar 2018 ist eine Erfahrung fürs ganze Leben?**

Auf jeden Fall. Und je mehr Probleme wir überwunden haben, desto mehr habe ich den Wunsch, zurückzukehren und wirklich gut abzuschneiden. Ich habe noch nie so schwierige Dünen gesehen wie in Peru.

**In Peru gab es ja zwei Herausforderungen. Zum ei-**



Hirvonen: Je mehr Dresche es gibt, desto lieber kehrt er zurück

**nen ging es darum, nicht in den Dünen stecken zu bleiben, zum anderen, nicht wie ihr Mini-Buggy-Teamkollege Yazeed Al-Rajhi beinahe vom Ozean fortgespült zu werden.**

Klar, es ist schon besser, wenn man an Land bleibt. Für mich war es eine Schande, im Sand eineinhalb Stunden zu verlieren. Und dann habe ich mich am Genick verletzt. Das tat so weh, dass ich teilweise nicht schneller

als 30 km/h fahren konnte, weil ich die Schläge nicht ausgehalten habe. Der Doktor hat das aber nach ein paar Tagen wieder gut in den Griff bekommen.

**Ist es schwer, die Motivation hochzuhalten, wenn man hinterherfährt?**

Nicht wirklich. Denn der Mini Buggy fährt fantastisch. Auf der ersten technischen Prüfung war er phänomenal. Und auch in den Dünen ist er gut. Der Grund da-

für, dass wir stecken blieben, ist bei mir zu suchen. Ich war einfach ein bisschen zu zögerlich und habe den Schwung verloren.

**Sie haben den direkten Vergleich. Was ist besser: Allradantrieb oder heckgetriebener Buggy?**

Man muss im Buggy früher entscheiden, was man in den Dünen macht. Wenn man nicht hochkommt, fährt man im Allradler einen Bogen und nimmt einen neuen Anlauf. Beim Buggy ist das etwas heikler. Und dann kommt dazu, dass man im Buggy unbedingt das Reifendruck-Füllsystem braucht, um im weichen Sand schnell Luft ablassen zu können. Das hat bei unserem Mini Buggy noch nicht richtig funktioniert. Ein niedriger Luftdruck ist im Sand das A und O. Wenn man das nicht während der Fahrt regulieren kann, hat man ein Problem. Bei den riesigen Rädern des Buggy dauerte es ewig, bis der Druck abgelassen ist. Außerdem läuft man immer Gefahr, nicht mehr loszukom-



Henschel und Walcher: Kein Stress

und bislang haben wir keinen großen Stress, obwohl es extrem schwierig ist.“

Bis zum Ruhetag im bolivianischen La Paz lief es phantastisch für die Dakar-Neulinge: Rang 39 im Gesamtklassament. „Sehr respektabel“, nickten auch viele Dakar-Veteranen wie Stephan Schott. Umso krasser die Enttäuschung am Rallyetag sieben. Auf der Anfahrt zur Sonderprüfung machte der V8 schlapp. ■

# Dakar“

men, wenn man an einem blöden Platz gestoppt hat.

**Sie haben sich schon in den ersten Tagen eine schmerzhafteste Verletzung am Nacken zugezogen. Was ist da genau passiert?**

Wir sind zwei Mal blöd gelandet bei einer Dünenabfahrt und stumpf mit der Schnauze in einem Gegenhang eingeschlagen. Das war so, als würde man in eine solide Mauer fahren. Ich hatte extrem starke Schmerzen, und weil ich jeden harten Schlag vermeiden wollte, war ich dann viel zu vorsichtig in den Dünen.

**Wie kommen Sie mit Ihrem neuen Beifahrer, dem Ur-Bayer Andreas Schulz klar?**

Bestens. Ich musste mich allerdings erst mal an seinen Akzent gewöhnen. Jetzt läuft es prima. Er hat eine sehr gute Nase, was den richtigen Weg angeht. Auch wenn wir uns mal kurz verfahren, hat er immer den richtigen Riecher, wo es langgeht. Hervorragend. ■ CM

## FRÜHES AUS FÜR DEN FUSSBALLTRAINER

Bei den PR-Veranstaltungen des Toyota-Teams beim Start in Lima waren nicht Nasser Al-Attayah und Giniel de Villiers die Stars, sondern André Villas-Boas. Der portugiesische Meistertrainer (FC Porto, Chelsea, St. Petersburg) wirklichte sich einen Jugendtraum, nachdem sein Engagement in Shanghai im November abrupt endete. „Mein Dakar-Start hatte wenig Vorlauf“, sagte der 40-Jährige. „Aber insgesamt hatte ich neun Testtage vor der Dakar, davon sechs in Marokko. Ich bin jetzt in einer ganz neuen Situation: Als Trainer musst du schauen, dass sich deine Spieler anständig benehmen, und dass die Stimmung gut ist.“ Und was ist anders als beim Fußball? „Bei der Dakar muss ich kein Resultat abliefern, sondern ich will einfach nur Spaß haben.“ Die Freude am Fahren endete leider früh für den Kicker-Coach und seinen Co Ruben Faria, dem Ex-Motorradhelden. Am vierten Tag zog sich Villas-Boas eine schmerzhafte Schulterverletzung zu und musste aufhören.



Villas-Boas: Ende mit Schmerzen

## NETTES VATER-SOHN-GE-SPANN

Vater Jürgen, 59, und Sohn Maximilian Schröder, 27, gehören zu den Überraschungen der Dakar – im positiven Sinne. Die beiden Norddeutschen, die in einem Nissan-Navara-Prototyp mit Fünfliter-V8 fahren, rangierten am Ruhetag in La Paz schon auf dem respektablen 34. Platz. In den Dünen von Peru machten

sich die beiden viele Freunde, weil sie Konkurrenten aus der Not halfen. „Heute hatten wir unseren sozialen Tag“, sagte Jürgen Schröder in San Juan de Marcona. „Ein paar Jungs haben wir angeschleppt, anderen haben wir Wasser gegeben. Und dann hat Maximilian auch noch einem erschöpften Fahrer das Moped die Düne hochgefahren.“



Die Schröders: Gute Samariter

## GETRIEBESCHADEN STOPPT RALLYE-OPA

Yoshimasa Sugawara ist 76 Jahre alt. Und ehrlich gesagt, er sieht auch nicht jünger aus. Trotzdem nimmt es der Dakar-Veteran mit seinem 650 PS starken Hino-Truck immer noch mit Gegnern auf, die seine Enkel sein könnten. Doch bei seiner xten-Dakar-Teilnahme war der Senior vom Glück verlassen. Ein Getriebeschaden am Hino bedeutete das Aus.



Sugawara: Unverwüßlich

## MINI-ROUTINIER SCHOTT AUF ABWEGEN

Der deutsche Edel-Amateur Stephan Schott gehört seit vielen Jahren zum Dakar-Inventar: Insgesamt neun Mal startete der 65-Jährige in Südamerika, zuerst mit einem Mitsubishi

Pajero, dann in einem Mini-Countryman-Prototypen. Diesmal musste er zuschauen, weil sich Sponsorenverhandlungen in letzter Sekunde zerschlugen. Live dabei war Schott trotzdem – in einem Mini-Pressauto, das er sich mit dem Msa-Reporter teilte. „Das Begleiten der Rallye ist ja gut und schön“, meinte der unverwüßliche Schott. „Aber nächstes Jahr bin ich bestimmt wieder im Rennauto mit dabei. Es ist wirklich ein Jammer, dass ich diesmal nicht fahren konnte. Denn die Streckenführung mit den vielen geilen Sand-Etappen in Peru war so gut wie seit vielen Jahren nicht.“



Nur mitrollen? Nix für Schott



Der Msa-Dünen-Express

## DEM CORONEL-BUGGY WAR'S ZU HEISS

Tim und Tom Coronel sind so etwas wie die personifizierte gute Laune. Trotz massiver Probleme mit dem Jefferies-Buggy mit seinem mächtigen V8-Corvette-Motor und trotz des Rückstands von satten 47 Stunden bei Halbzeit der Rallye, ist den Zwillingen aus Holland das Lachen nicht vergangen. „In den Dünen sind wir regelrecht geflogen“, schwärmte Tom Coronel. „Doch leider haben wir oft anhalten müssen, weil sich in der Benzinzufuhr Dampfblasen bildeten. Außerdem war die Wassertemperatur im weichen Sand oft im kritischen Bereich, sodass wir zum Abkühlen stoppen mussten.“

Rallye-WM

# Neues Spiel, alter Look

Der WM-Promoter rief, und alle kamen. Zwei Wochen vor der Rallye Monte Carlo präsentierten die Hersteller ihre neuen Werkswagen und Fahrerriegen.

Von: **Reiner Kuhn**

**E**rstmals ging die WM-Präsentation nicht im direkten Vorfeld der Rallye Monte Carlo (25.–28.1.) an der Côte d'Azur über die Bühne, son-

dern im Rahmen der Autosport International Show in Birmingham. Für den gemeinsamen Auftritt unterbrachen die Werkteams ihre Testfahrten zum traditionsreichen Saisonauftakt in den Seeralpen. Große Neuigkeiten blieben dennoch aus – sieht man einmal von Östbergs Citroën-Deal für die Rallye Schweden ab.

Da passte es ins Bild, dass die Hersteller auch bei der Neugestaltung ihrer Werksboliden wenig Einfallsreichtum zeigten und sich die Designs zum Vor-

jahr nur im Detail änderten. Neu beim M-Sport Ford World Rally Team ist neben der größeren Unterstützung von Ford auch ein breiteres Engagement von Red Bull. In der Saison 2018 werden die Ford Fiesta WRC der Weltmeister Ogier/Ingrassia und deren Teamkollegen Evans/Barritt die gleichen Logos zieren. Hyundai-Werkspilot Dani Sordo, der den dritten i20 WRC mit Hayden Paddon teilt, brachte seinen neuen Copiloten Carlos del Barrio mit. Die beiden saßen schon von 2011 bis 2013 zusammen im

Cockpit. Toyota-Neuzugang Ott Tänak absolvierte mit Co. Martin Järveoja seinen ersten offiziellen Auftritt an der Seite seiner Teamkollegen Jari-Matti Latvala und Esapekka Lappi. Citroën-Teamchef Yves Matton wurde von den Werksfahrern Kris Meeke und Craig Breen begleitet, Teampatron und Teilzeit-Werksfahrer Khalid Al-Qassimi sowie Rekord-Weltmeister Sébastien Loeb weilten zur gleichen Zeit bei der Rallye Dakar in Südamerika und fehlten auf dem obligatorischen Gruppenfoto. ■



Beim ersten offiziellen Auftritt zeigten sich die 2018er-Werksautos von Ford, Citroën, Toyota und Hyundai nur marginal verändert

Rallye-WM

## Mattons neuer Job

Nach fünf Jahren nimmt Teamchef Yves Matton bei Citroën den Hut und wird neuer FIA-Rallye-Präsident.

**D**as Gerücht ging schon um, als Yves Matton bei der offiziellen Teampräsentation in Birmingham als oberster Citroën-Repräsentant nach einem verkorksten Jahr gut Wetter für die Saison 2018 machte. Allerdings schwor der Belgier da noch, er wisse nicht, ob er den Posten des FIA-Rallye-Präsidenten erben würde, den der Finne Jarmo Mahonen zum Jahresende freigemacht hat. Nun ist es offiziell: Der 50-jährige Wallone ist ab 1. Februar der neue höchste Rallye-Funktionär des Weltverbandes und als solcher direkt FIA-Präsident Jean Todt unterstellt. „Yves hat reichhaltige Erfahrung in verschiedensten Posi-

tionen in diesem Sport und ist genau der Mann, den wir brauchen.“ lobt Todt. Tatsächlich war Matton schon als Kind ein Rallyefan und schwärmt: „Das ist eine große Ehre.“ Bei seinem bisherigen Arbeitgeber Citroën heuerte er schon 2002 als Logistik-Manager an, seit 2012 war er Teamchef. Seine Rolle übernimmt künftig der bisherige Kundensport-Chef Pierre Budar. ■ MST



Yves Matton: Rechtzeitiger Absprung

Rallye-WM

## Zurück zu den Wurzeln

1988 stürmte Alex Fiorio bei der Rallye Monte Carlo auf den zweiten Platz. 30 Jahre später driftet der 52-Jährige in einem Fiat Abarth 124 Rally mit.

**D**rei heckgetriebene und nach RGT-Reglement aufgebraute Abarth 124 Rally avancieren bei der „Monte“ zu den Publikumsliebblingen – allen voran die Startnummer 21. Darin sitzt der mittlerweile 52 Jahre

alte Alex Fiorio, Sohn des ehemaligen Fiat- und Ferrari-Sportchefs Cesare Fiorio, am Steuer.

Nach dem Gewinn des Fiat Uno Turbo Cups feierte Alex Fiorio hier 1986 sein WM-Debüt. Vor genau 30 Jahren, 1988, stürmte er als Lancia-Werksfahrer im Delta HF 4WD auf Rang 2. Diesmal hat der Italiener bescheidenere Ziele und hofft, den 300 PS starken Hecktriebler ins Ziel zu bringen. Eine fünfstufige Traktionskontrolle am 1050-Kilo-Leichtgewicht soll ihm dabei helfen. ■ RK



Alex Fiorio: Nach 30 Jahren wieder Werksfahrer im Fiat-Konzern

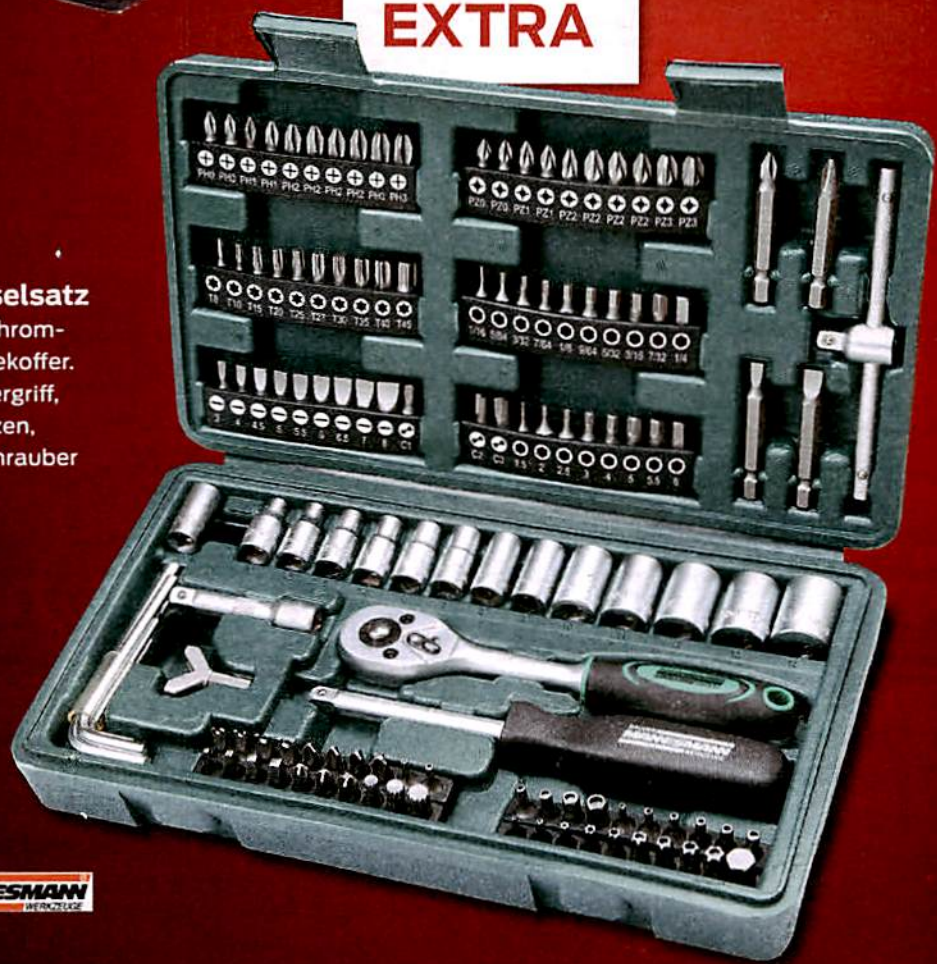
# Alleskönner

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus plus Steckschlüsselsatz sichern!

**TOP  
EXTRA**

## MANNESMANN Steckschlüsselsatz

130-teiliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-Vanadium-Stahl im praktischen Tragekoffer. Mit Umschaltknarre, Schraubendrehergriff, T-Gleitgriff, 13 Steckschlüssel-Einsätzen, 7 Innensechskantschlüssel, Hakenschrauber und Bit-Adapter, 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](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1625251, verschenken 1625252.  
25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 46,75 € (D) zzgl. 1,- € Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.



# Technik im XXL-Format

13 Liter Hubraum, 1100 PS und 5,3 Tonnen Gewicht. Die Rennlaster aus der Truck-Europameisterschaft haben einige beeindruckende Werte vorzuweisen. MSA schaute sich in den Hallen des Teams Hahn Racing Trucksport die Technik genauer an.

Von: **Michael Bräutigam**

**E**s ist ruhig im Schwarzwald, um diese Jahreszeit sogar in Egenhausen. Jemem kleinen Dörfchen nahe Altensteig, wo Europas wohl truckracingverrückteste Familie ihre sportliche Basis hat. Der viermalige Truck-Europameister Jochen Hahn, Frau Diana sowie Jochens Vater Konrad haben hier eine wahre Hochburg an Know-how aufgebaut – aus dem, was man

sich über rund zwei Jahrzehnte in der Szene angeeignet hat. Viele Erfolge geben ihnen recht. Trotz des Umstiegs von gewohnter MAN- auf neue Iveco-Technik sprang in der Saison 2017 gleich wieder ein Vizetitel heraus.

„Wir fangen bei null an“, sagt Jochen Hahn, der nicht nur am Lenkrad dreht, sondern auch für die Konstruktion des Chassis verantwortlich zeichnet. Will sagen: Der Truck, der aus der Serie kommen muss und in Hahns Fall ein Iveco Stralis ist, wird erst einmal komplett entkernt. So bleiben zunächst praktisch nur die Hülle der Fahrerkabine und die zwei Hauptstreben („Rails“) des Chassis über. Das Fahrerhaus wird auf die Mindesthöhe von 2,80 m gebracht, die Rails werden mit einem Hilfsrahmen versehen. Der darf pro Seite an bis zu fünf Punkten mit den Rails verschraubt (nicht verschweißt!) werden. Rund 60 Meter Rohr, die Rails und die leer geräumte Fahrerkabine

bilden dann die Basis des Renntrucks, der nach und nach die weiteren Komponenten erhält.

## Motor schwer wie ein Polo

Schaut man sich die Trucks an, fällt vor allem auf, dass der Motor eigentlich hinter der Kabine sitzt. Das dient natürlich einer besseren Gewichtsverteilung. Eine Vorschrift, wie weit der Motor nach hinten versetzt werden darf, gibt es per Reglement nicht.

Dieses besagt aber, dass mindestens 3150 der mindestens 5300 kg inklusive Fahrer auf der Vorderachse lasten müssen. Da zwischen Motor und Hinterachse zudem noch das Getriebe geklemmt werden muss, ergibt sich auch eine natürliche Grenze.

Wo wir gerade bei den Komponenten sind: Der Sechszylinder-Turbodiesel als Herzstück des Antriebsstrangs wiegt alleine beinahe 1,2 Tonnen – umgerechnet ungefähr ein mittelmäßig ausgestatteter VW Polo. Das von

Fiat Powertrain Technologies (FPT) entwickelte Kraftpaket schickt mit Monoturbo und 4,7 Bar Ladedruck knapp 1100 PS und 6000 Nm an die Hinterachse, die laut Reglement einen starren Durchtrieb haben muss. Im Rennbetrieb genehmigt sich das



An einem Renntruck ist alles etwas größer. Allein die ungefederten Massen betragen 1300 kg, ein Reifen ohne Felge wiegt rund 50 kg und die komplette Hinterachse bringt es auf 900 kg.

bärenstarke Triebwerk übrigens rund 150 Liter auf 100 km. Das Getriebe schlägt noch mal mit 300 kg zu Buche, die Hinterachse inklusive Rädern bringt es auf 900 kg. Und noch ein Wert ist ziemlich hoch: „Man kann sagen, wir haben ungefähr 1300 kg ungefederte Massen am Auto“, erklärt Jochen Hahn die Kräfte, die aufs Fahrwerk wirken.

Allein einer der Goodyear-Einheitsreifen – übrigens in der ebenfalls ziemlich gewaltigen Dimension 315/70 - 22,5 – wiegt ohne Felge schon rund 50 kg. Da hilft jedes Kilogramm, das man beispielsweise bei den Felgen einsparen kann. Denn alles, was die Räder betrifft, muss wegen der Zwillingsreifen an der Hinterachse mal sechs gerechnet werden.

### Ganz viel alte Schule

Auch sonst hat Hahn ein paar Updates für 2018 im Gepäck, die er aber natürlich noch nicht verrät. Dafür räumt er mit dem weit verbreiteten Irrglauben auf, ein Racetruck habe einen hohen Schwerpunkt. „Der liegt bei 480 Millimetern, also ungefähr auf Höhe der Achsen“, so Hahn. Erstaunlich tief bei einem 2,80 m hohen Renngefährten, in dem der Fahrer weit oben thront.

Das hilft natürlich, um schnell ums Eck zu kommen. Genau wie das Fahrwerk. „Das ist noch nach alter Schule“, sagt der Schwabe. Will sagen: Blattfedern und Dämpfer. Die Federn liefert Spezialist Hendrickson, die Dämpfer sind aus dem Hause Bilstein. Beide sind Hahn-Exklusivpartner. Weil im Stand absolut kein Reifensturz erlaubt ist, fährt man in der Truck-EM mit rund 30 Grad Nachlauf an der Vorderachse. Daraus werden bei Lenkeinschlag sechs bis sieben Grad Sturz.

Um die Fuhre vor der Kurve erst mal zusammenzubremsen, darf laut Reglement nur die Serienbremse verwendet werden. Sie wird dementsprechend über die pro Lauf 45 km Renndistanz mit Wasser aus zwei je 100 Liter fassenden Tanks gekühlt, welche vor der Hinterachse ans Chassis montiert sind. Besonderheit: Die Bremse darf nur rein pneumatisch angesteuert werden. „Wenn man das Bremspedal ganz kurz voll durchdrückt, passiert gar nichts“, erklärt Hahn, wie sich der Bremsdruck aufbauen muss.

Ist die Hardware einmal zusammen, müssen die einzelnen Komponenten natürlich auch noch miteinander kommunizieren. Die Elektronik am Renn-

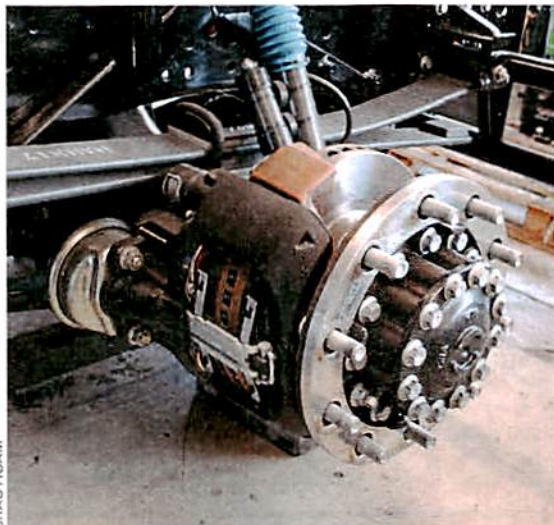
truck baut man im Hause Hahn natürlich auch selbst. „Wir machen Kabelbaumbau wie vor 20 Jahren. Und das Steuergerät für den Speedlimiter ist Hightech, das ist Formel-1-Niveau“, sagt Hahn stolz. Der Limiter sorgt dafür, dass der Truck nicht schneller als die erlaubten 160 km/h fährt. Übrigens: Um vom rollenden Start mit ca. 60 km/h auf Topspeed zu kommen, vergehen gerade mal sieben Sekunden. Und der Motor hat ein so breites nutzbares Drehzahlband (ca. 1100 bis 2800/min), dass man ab knapp unter 80 km/h im höchsten Gang fahren kann.

Ist alles eingebaut, kommen die restlichen Verkleidungen an die Karosserie. Sie bestehen aus GFK und werden als Verschleißteile quasi mit eingerechnet. „Am Ende fügt sich alles wie ein Puzzle zusammen“, erläutert Hahn das fertige Gesamtkunst-

werk. „Wir haben zwölf Jahre gebraucht, um die Rezeptur zu verstehen“, gibt der viermalige Champion zu. Das heißt, bis man fahrerisch, technisch und auch in Sachen Marketing so weit war, ganz vorne mitzukämpfen. „So komisch es sich anhört: Eigentlich fährt sich ein Racetruck wie ein Gokart.“ Das rührt laut Hahn von der starren Hinterachse her. „Rollen ist ganz schwierig, man fährt eine Kurve also eher im V-Profil“, sagt Hahn. „Und man muss ganz viel lesen.“ Damit ist nicht Schmökern in Büchern gemeint, sondern das Vorausahnen der Rennaction. Wenn sich – mit zu Rennbeginn vollen Wasser- und Dieseltanks – über fünfeinhalb Tonnen schwere Trucks bekämpfen, ist die Dynamik eine ganz andere als bei kleinen, agileren Fahrzeugen. „Ein Renntruck reagiert auch sehr sensibel auf Radlast-Transfers.“

Durch die Deckelung des Top-speeds und dadurch, dass der Grip zu 100 Prozent mechanisch erzeugt wird, ist für hartes Racing nach alter Manier gesorgt. „Du kannst eben nur überholen, wenn du auf der Bremse oder in der Kurve besser bist“, lobt Hahn das ehrliche Kämpfen miteinander. „Es ist für einen Fahrer faszinierender Motorsport. Wer Interesse an einer Testfahrt hat, kann sich gerne melden.“

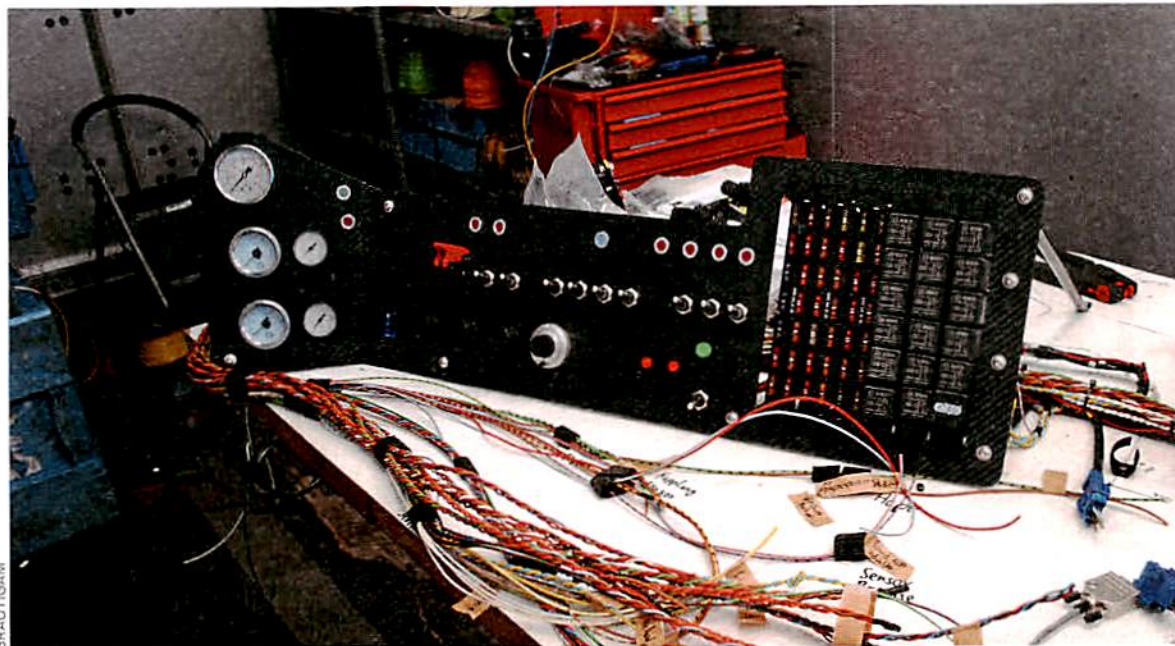
Nicht nur die Fahrer kommen auf ihre Kosten. Nach der Formel 1 ist die Truck-EM die FIA-Rennserie mit der höchsten Vor-Ort-Zuschauerzahl. „Das Schöne ist: Es kommen auch Kinder und Ältere, also die ganze Familie“, freut sich der ehemalige Europameister, der sich wie auch sein Team über eine große eigene Fangemeinde freuen darf. Und das sicher auch, weil man die XXL-Technik im Griff hat. ■



Alles ein bisschen größer: Hier der hintere Radträger



Rohes Rohrgeflecht: Die noch leere Fahrzelle



Marke Eigenbau: Die Elektronik macht Hahn selbst – das Speedlimiter-Steuergerät ist sogar auf F1-Niveau

DTM

# Die Bad Boys der DTM

Eine sportliche Saisonstatistik hatten wir Ihnen ja schon präsentiert. Aber es gibt auch so eine Art unsportliche Saisonstatistik. Und die führt mit Loïc Duval derjenige an, der die sportliche abschließt.

Von: **Michael Bräutigam**

**Z**umindest hat der Franzose, der 2017 seine Rookie-Saison in der DTM absolvierte, die meisten Verwarnungen und Strafen kassiert. Sechs Verwarnungen und vier Strafen kamen beim Phoenix-Audi-Piloten zusammen. Damit hat er im Schnitt pro Event mehr als eine Verwarnung bzw. Strafe kassiert. Wobei dazu gesagt sei, dass die dritte sowie fünfte Verwarnung automatisch auch eine Startplatzstrafe zur Folge hatten.

Dieser Kelch ging auch an Jamie Green nicht vorbei. Duvals Markenkollege aus dem Rosberg-



Loïc Duval: Letzter Platz in der Tabelle, aber im Strafenregister vorn

Rennstall fing sich seine fünfte Verwarnung ausgerechnet beim ersten Lauf des Finalwochenendes ein. Die Versetzung im Sonntagsrennen um zehn Plätze hatte womöglich mitentscheidenden Charakter für den Ausgang des Titelrennens, welches der Brit als Dritter hinter René Rast und Mattias Ekström beendete.

In einer anderen Wertung hat ein BMW-Pilot die Nase vorn. Die höchste Geldstrafe der Saison durfte Timo Glock berappen, der sich im zweiten Zandvoort-Qualifying so von Mercedes-Pilot Edo Mortara behindert gefühlt hatte, dass er diesen erst auf der Strecke einbremste und anschließend den Mittelfinger Richtung

der Box des Genfers zeigte. Die Quittung folgte: 3000 Euro. Den zweiten Platz teilen sich der mittlerweile aus dem DTM-Kader verabschiedete Tom Blomqvist und Mercedes-Pilot Maro Engel, die jeweils 1000 Euro berappen durften. Blomqvist hatte nach dem zweiten Moskau-Rennen sein Lenkrad nicht aufgesteckt. Bei Engel rollte im freien Training am Norisring ein Reifen in die Fast Lane der Boxengasse.

Die „unsportlichsten“ Veranstaltungen fanden am Nürburgring und in Zandvoort statt. In der Eifel wurden acht der insgesamt 32 Saisonverwarnungen verteilt, an der Nordseeküste insgesamt neun der 43 Strafen.

Ohne Strafen blieben nur Mattias Ekström (Audi) und Augusto Farfus (BMW). Unterm Strich am fairsten waren die Piloten von Mercedes. Nur fünf Verwarnungen gingen aufs Konto der „Sternenkrieger“, acht Mal bekamen BMW-Fahrer den erhobenen Zeigefinger zu sehen. Audi hat mit 19 Verwarnungen mehr als BMW und Mercedes zusammen. ■

DTM

# Wickens-Ersatz gesucht

Der Weggang von Robert Wickens in die IndyCar-Serie lässt eine Lücke im Mercedes-DTM-Kader für 2018. Wer diese füllt, ist nach wie vor unklar.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**ass dieser Umstand auch noch die Abschiedssaison der Stuttgarter aus der DTM betrifft, die seit 1988 fester Bestandteil der Serie sind, macht es nicht weniger kompliziert. Wie ein Mercedes-Sprecher vergangene Woche gegenüber MSA bestätigte, wäre die sinnvollste Lösung wohl eine, in der ein DTM-erfahrener Pilot die entstehende Lücke schließt. Das hieße: Vorteil Daniel Juncadella – oder aber auch Pascal Wehrlein.

Juncadella fuhr bereits von 2013 bis 2016 vier volle Saisons für die Sternmarke, konnte aber keinen Podiumsplatz verbuchen und wurde zur Saison 2017 aussortiert. Wehrlein hat da mit seinem Titel 2015, just vor seinem Aufstieg in die Formel 1, deutlich mehr vorzuweisen.

## Kommt der Kubica-Coup?

Der ehemalige Champ ließ beim F1-Finale in Abu Dhabi verlauten, dass er sich eine Doppelrolle als F1-Testfahrer und DTM-Einsatzfahrer bei Mercedes vorstellen könnte. Realistische Chancen auf das letzte offene F1-Cockpit 2018, jenes bei Williams, dürfte er jedenfalls keine mehr haben.

Trotzdem könnte die Williams-Entscheidung auch Auswirkungen auf die DTM haben. Sollte nämlich Sergey Sirotkin den Vorzug vor Robert Kubica



Schon fünf Jahre her: Kubica (l.) und Wolff bei einem DTM-Test Anfang 2013

erhalten, ist vielleicht sogar der Pole, der schon DTM-Tests absolvierte, ein Kandidat. Mercedes-Sportchef Toto Wolff ließ bei den italienischen Kollegen von „Autosprint“ sinngemäß verlauten, man habe für Kubica immer einen Platz frei. Wo auch immer.

Während die Konkurrenz von BMW den Kader längst fix hat,

wartet man auch bei Audi noch auf die Verkündung des Aufgebots für die neue Saison. Sportlich gäbe es kaum Anlass für große Veränderungen, alle Herren der Ringe standen 2017 mindestens einmal auf dem Podest. Insider vermuten, vieles wird davon abhängen, was Mattias Ekström für die Zukunft plant. ■

Auftaktsieger der TCES: Der VW Golf von Engstler Motorsport



24h TCE Series – 24h Dubai

# TCR schlägt GT4

VOLKSWAGEN

Die 24h von Dubai (siehe S. 14/15) waren gleichzeitig auch der Auftakt zur Touring Car Endurance Series. Hier gewann am Ende der VW Golf von Engstler Motorsport – und schlug damit auch die GT4-Autos.

Von: Michael Bräutigam

Im Qualifying waren aber zunächst die Fahrzeuge aus der SP3-Klasse – also eben jener, in der u. a. die GT4-Autos starten, die nicht in der GT4-Klasse antreten – die Schnelleren. Was so auch zu erwarten war. Die drei von britischen Teams eingesetzten Ginetta waren sogar insgesamt die schnellsten GT4 im Feld.

Doch wie ebenfalls erwartet, war es um die Standfestigkeit der leichten Sportwagen nicht so gut bestellt wie die der TCR-Autos. Und so machten diese am Ende den Sieg eben unter sich aus. Der Audi von AC Motorsport mit u. a. Rallycross-WM-Star Reinis Nitiss und WEC-Pilot Mathias Beche, gab im Qualifying den Ton an. Im Rennen aber musste man mit einem Getriebeschaden vorzeitig aufgeben. Auch das mit Spannung erwartete Renndebüt des

neuen Honda Civic TCR endete vorzeitig. Ein blockierter Kühler sorgte für einen überhitzten Motor und letztlich eine geplatzte Zylinderkopfdichtung.

## Klassensieg für Rollifahrer

Den Sieg machten letztlich zwei Teams aus der ADAC TCR Germany unter sich aus, wobei am Ende das Team des Engstler-Golf (Jean-Karl Vernay, Benjamin Leuchter, Luca Engstler, Florian Thoma) zwei Runden mehr auf der Uhr stehen hatte als das des LMS-Audi (Olli Kangas, Kari-Pekka Laaksonen, Antti Buri, Willem Meijer). „Alle vier Fahrer haben eine tolle und vor allem sehr konstante Leistung über die gesamten 24 Stunden abgeliefert“, freute sich Engstler-Sportdirektor Kurt Tremel über den Sieg.

**»ALLE VIER FAHRER HABEN EINE TOLLE UND VOR ALLEM SEHR KONSTANTE LEISTUNG ÜBER DIE GESAMTEN 24 STUNDEN ABGELIEFERT.«**

Kurt Tremel

In der SP3-Klasse gewann am Ende doch ein Ginetta. Die Truppe von CWS Motorsport absolvierte jedoch mit 519 Runden ganze 37 Umläufe weniger als die Engstler-Truppe, welche zudem Gesamtrang 24 einfuhr.

Auf die gleiche Rundenzahl (519) kamen die Sieger der Cup1-Klasse, in der mit den aus der VLN bekannten BMW M235i gefahren wird. Hier setzte sich das Hofor/Bonk-Team (Michael Kroll, Michael Schrey, Michael Fischer, Bernd Küpper, Gustav Engljählinger) durch. Das ist an sich schon eine starke Leistung, bekommt aber noch mehr Gewicht, weil der Österreicher Engljählinger ein querschnittgelähmter Pilot ist und Fahrerwechsel dementsprechend länger dauern. Dahinter landete der bessere der zwei Sorg-BMW (Stephan Epp, Kris Richard, Josh Caygill, Fabian Danz, Yannick Mettler) auf P2. Hier kostete die Reparatur eines defekten Lagers im Antriebsstrang rund eine halbe Stunde.

Einen Podiumserfolg feierte auch Harald Rettich in der kleinsten Klasse A3. Er kam im zweiten Renault Clio von Ciceley Motorsport auf den dritten Klassenrang. Der Sieg ging an das Schwesterauto, auf dem u. a. der vierfache BTCC-Laufsieger Adam Morgan am Lenkrad drehte. ■

## NACHRICHTEN

### BTCC: TRADITIONSTEAM VERKAUFT STARTPLÄTZE

Der BTCC-Traditionsrennstall Triple Eight Racing hat seine Ex-Werksautos von MG sowie seine Startplätze an das Team AmD Tuning verkauft. Insider gehen davon aus, dass damit das Ende der hochdekorierten Mannschaft in der BTCC (u. a. sechs Fahrer- und neun Team-Titel) besiegelt ist. In den vergangenen Saisons wechselten bereits viele Triple-Eight-Mitarbeiter zum Partnerteam BMR Racing, welches mit Ashley Sutton und dem Subaru Levorg 2017 den Fahrermeister stellte. Nicht betroffen ist das vom Europa-Zweig völlig unabhängige Supercars-Team Triple Eight Race Engineering.

### NASCAR: CAMARO ERSTMALS IM TESTEINSATZ

Beim Reifentest auf dem Texas Motor Speedway kam Hendrick-Pilot Chase Elliott zum ersten Mal in den Genuss des neuen Chevrolet Camaro. Dabei war er auch erstmals mit seiner neuen Startnummer unterwegs. Wie Vater Bill über lange Jahre wird auch Chase kommende Saison mit der Nummer 9 unterwegs sein. Ein klares Urteil hatte der 22-Jährige noch nicht. „Wenn man alleine unterwegs ist, kann man es schwer sagen“, so der Youngster. Ebenfalls beim Test waren Penske-Neuzugang Ryan Blaney, Stewart-Haas-Neuzugang Aric Almirola (beide Ford) und der amtierende Titelträger Martin Truex Jr. (Toyota).

### NASCAR: BELL GEWINNT ERNEUT „CHILI BOWL“

Beim traditionell sehr prominent besetzten Midget-Car-Rennen „Chili Bowl“ konnte sich wie im Vorjahr Christopher Bell durchsetzen. Er profitierte dabei aber auch vom Technik-Pech von Kyle Larson, mit dem er sich zunächst hart duellierte. Für Bell könnte der erneute Sieg ein gutes Omen sein. 2017 wurde er anschließend Meister der Truck-Serie, 2018 startet er für Joe Gibbs Racing in der Xfinity-Serie.

# Mit aggressiver Optik zum



Ducati stellte sein dies-jähriges Team mit viel Selbstbewusstsein vor. Dazu wurden die Farben der Desmosedici aggressiver gestaltet als bisher.

Von: **Imre Paulovits**

**D**ucati-CEO Claudio Domenicali hatte gute Laune. Er hatte auch allen Grund. Nicht nur, dass Ducati letztes Jahr, wie er es selber sagte, bis wenige Minuten vor dem Ende um den MotoGP-Titel kämpfte. Das italienische Werk, das zum VW-Konzern gehört, hat auch mit 56 000 Motorrädern mehr Bikes verkauft als je in seiner Ge-

schichte zuvor. So strotzte Domenicali auch nur so vor Selbstvertrauen, als er im großen Vortragssaal des Werks in Borgo Panigale die Präsentation des dies-jährigen MotoGP-Teams eröffnete. „Wir haben ein wirklich gutes Jahr hinter uns, und wie jedes Jahr beginnen wir wieder mit einem neuen Abenteuer“, ließ sich Domenicali entlocken. „Wir haben letztes Jahr sechs Rennen gewonnen, und wir hatten eine Menge Spaß. Letztes Jahr haben wir uns gefragt, was wir wohl erreichen können, heute wissen wir, dass wir genauso viele Siege einfahren konnten wie der Weltmeister. Andrea Dovizioso hat nicht nur in Mugello als erster Italiener seit fast 50 Jahren auf einem italienischen Motorrad

**!** Ducati hat letztes Jahr nicht nur bis zum Schluss um den Titel mitgekämpft, sondern mit 56 000 Motorrädern auch die meisten in seiner Geschichte verkauft. So sind die Erwartungen für 2018 in der MotoGP sehr hochgesteckt.

einen italienischen Grand Prix gewinnen können, womit er dem ganzen Land eine Riesenfreude gemacht hat, er hat mit seinen Leistungen auch bis zum Schluss die Emotionen hochgehalten.“

In dem Jahr, in dem Ducati den direkten Ableger des MotoGP-Motors in der Panigale V4 in Serie bringt, will man nun an diesen Erfolg anschließen. „Es ist ein großer Moment für Ducati, den endgültigen Technologietransfer von der MotoGP in die Serie zu machen. Derzeit erleben wir in der Motorrad-, aber auch in der Autobranche eine Zeit des Aufbruchs, und wir sind stolz darauf, bei den Allerbesten dabei zu sein. Zusammen mit der Volkswagen-Gruppe wollen wir in dieser Zeit wachsen, und mit

# neuen WM-Angriff

DREI FRAGEN AN

GIGI DALL'IGNA



MIT WELCHEN GEFÜHLEN GEHEN SIE DIE WM-SAISON 2018 AN?

Das letzte Jahr war großartig, wir konnten bis zum Schluss um den Titel mitkämpfen. Wir haben sechs Rennen gewonnen, es waren große Gefühle dabei. Aber es gab auch Strecken, auf denen wir Probleme hatten, und daran müssen wir arbeiten. Wir müssen alle technischen Seiten des Motorrads verbessern, die wir verbessern können. Deshalb waren wir über die Wintermonate nicht untätig und haben versucht, neue Ideen umzusetzen.

WAS WERDEN WIR BEIM TEST IN SEPANG SEHEN?

Wir haben sehr viele Details überarbeitet, auch am Motor. Und haben noch einmal einige PS gefunden, aber auch die Fahrbarkeit verbessert. Wir haben an vielen anderen Details gearbeitet, auch an der Aerodynamik. Aber davon werden wir die letzte Variante in Sepang noch nicht zeigen, sondern erst, wenn die Saison losgeht. Aber wir werden die Tests sehr gründlich nutzen und alle Details genau durchgehen.

WAS ERWARTEN SIE DIESES JAHR VON DEN FAHRERN?

Andrea Dovizioso hat bis zum Schluss um den Titel mitgekämpft, aber wenn das auch für viele überraschend war, er hatte schon Ende 2016 sein Potenzial aufgezeigt. Deshalb erwarte ich von ihm auch 2018 starke Ergebnisse. Jorge Lorenzo ist fünffacher Weltmeister, und nach den Umstellungsproblemen war er zum Schluss ganz nah dran, Rennen zu gewinnen. Ich denke, er wird einer der Sieganwärter in diesem Jahr sein. So muss es ganz klar unser Ziel sein, auch dieses Jahr um den Titel zu kämpfen, wenn wir auch gegen sehr starke Konkurrenz fahren.



DUCATI

Die neuen Farben: Aggressiver, mit Grau auf den Bikes und auf den Kombis



DUCATI

Der Chef und seine Fahrer: Domenicali (Mitte) mit Lorenzo und Dovizioso



Show vom Feinsten: Lorenzo und Dovizioso wurden auf ferngesteuerten Podesten in Szene gesetzt

Ihr haben wir die richtigen Forschungsmöglichkeiten und Werkzeuge, ein großer Teil dieser Zukunft zu sein. So haben wir hohe Erwartungen für 2018, aber wir sind auch bereit."

## Neue Farben, alte Stärke

Als dann Andrea Dovizioso und Jorge Lorenzo langliegend auf ihren Desmosedici GP18 mit ferngesteuerten Rampen auf die Bühne gefahren wurden, fiel als Erstes neben den Aero-Verkleidungen beider Maschinen die neue Farbgebung auf. Neben dem matten Neonrot, Weiß und Blau aus dem Vorjahr fallen nun breite, graue Felder ins Auge, die Farbe, die auch im Logo des Marlboro-Ducati-Teams zu finden ist. „Mir gefällt die neue Farbgebung,

sie macht das Motorrad interessanter und aggressiver“, ließ sich Andrea Dovizioso entlocken. „Meine Motorräder in den letzten Jahren waren alle schön, aber dieses hat einfach etwas anderes.“ Der Vizeweltmeister erwartet auch einiges von seiner sechsten Saison bei Ducati. „Das letzte Jahr war ein Traum, es gab viele hoch emotionale Momente“, so Dovizioso. „Um vorn dabei zu sein, müssen wir die Latte Tag für Tag höherlegen. Wir dürfen nicht träumen, sondern müssen bei der Realität bleiben. Aber wir haben zusammen sehr viel Erfahrung in der MotoGP, und wir wissen, wo wir uns verbessern müssen. Auf den Strecken, wo wir Probleme hatten, müssen wir stärker werden, auf denen, wo

wir stark waren, unsere Stärken aufrechterhalten.“

Jorge Lorenzo ist für seine zweite Ducati-Saison auch voller Zuversicht. „In meinem ersten Ducati-Jahr habe ich nach einem schwierigen Beginn eine konstante Steigerung erlebt“, so der Mallorquiner. „Ich denke, dass sowohl mein Team als auch mein Motorrad nun bereit für Siege sind. So ist es mein Ziel, mich weiter und weiter zu verbessern und den besten Jorge Lorenzo zu präsentieren, den es je gab. Die Konkurrenz ist zwar härter als je zuvor, aber ich habe ein starkes Werk und eine starke Mannschaft hinter mir, so bin ich zuversichtlich, dass wir ganz vorn dabei sein werden.“

In zwei Wochen in Sepang können wir sie schon fahren sehen. ■



# Viel Schräglage durch biegsame

Vor 25 Jahren kamen die Techniker durch Zufall darauf, dass gezielt weiche Rahmen Rennmotorräder schneller machen. Dieser kontrollierte Flex ist seither die wichtigste Technik, die sich ganz im Verborgenen weiterentwickelt. In letzter Zeit immens schnell.

Von: **Neil Spalding**  
und **Imre Paulovits**

Jahrzehntlang waren Motorradrahmen zu schwach – sie konnten den Rennfahrern einfach nie steif genug sein. So suchten die Konstrukteure nach Wegen, sie immer steifer zu machen.

Lange konnten Motorradrahmen auch ihre Abstammung von

den Fahrrädern nicht verbergen. So waren sie vor dem Zweiten Weltkrieg oft als einfache Schleifenrahmen aus Stahlrohren ausgeführt, erst der berühmte Norton-„Federbett“-Rahmen der Gebrüder Rex und Cromie McCandless brachte 1949 den endgültigen Durchbruch zur Doppelschleife mit Hinterradschwinge. Dieser mutierte in den späten 1960er-Jahren in die Rob-North/Colin-Seeley-Varianten, bei denen die Oberrohre auf direkterem Weg vom Lenkkopf zum Schwingendrehpunkt liefen. In den 1970er-Jahren kam Dynamik auf. Peter Williams baute für seine Norton-Rennmaschine, was damals fälschlich als Monocoque bezeichnet wurde, aber in Wirklichkeit der erste moderne Rahmen mit zwei breiten Aluminium-Profilen war. Williams' Rahmen nahm aber auch gleich das Benzin auf.

Dann passierte 1993 etwas Unerwartetes: Das Team von Kenny

Roberts, damals das führende in der WM, wollte wie üblich ein noch steiferes Fahrwerk von Yamaha. Als es Wayne Rainey das erste Mal fuhr, war er begeistert. Das Motorrad lenkte sich wie eine 250er und reagierte sehr schnell und präzise.

## Das zu steife Motorrad

Aber als Rainey dann schneller wurde, verstand er die Welt nicht mehr. „Das Bike chattert, wackelt und pendelt – alles zusammen“, musste er feststellen. Das Team probierte erfolglos, die Fahrwerksprobleme zu kurieren, bis man in Donington aus lauter Verzweiflung den Werksmotor in den ROC-Rahmen der käuflichen 500er-Yamaha einbaute – und Rainey plötzlich alle Probleme los war. Seither weiß man: Ein Motorradrahmen kann zu steif sein, weil in tiefen Schräglagen die Federung nicht mehr arbeitet

und Unterstützung durch laterales Nachgeben des Rahmens braucht. Der kontrollierte Flex war geboren.

Seither haben die Hersteller sehr viel zu diesem Thema geforscht, aber es ist immer eine dunkle Wissenschaft geblieben, weil sie in der Struktur der Fahrwerksteile verborgen bleibt. Dabei hatte jemand die Grundlagen hierfür schon früher erforscht, ohne zu wissen, wofür sie einmal gut sein würden. Dr. Martin Raines hatte in den frühen 1980er-Jahren an der Universität von Manchester einen Forschungsauftrag, bei dem er für die Wiederbelebung der britischen Motorradindustrie deren Vorsprung im Fahrwerksbau auf wissenschaftliche Basis stellen sollte. Als Raines seine Forschungsergebnisse fertig hatte, war die britische Motorradindustrie zwar ganz untergegangen, aber was er beim Versuch, maxi-



Die irren Schräglagen von MotoGP-Weltmeister Marc Márquez: Nur genau berechneter Flex macht sie möglich

# Die Fahrwerke

**ÜBER JAHRZEHNTE WAREN MOTORRADRAHMEN DEN RENNFÄHRERN IMMER ZU WEICH, 1993 WAR EINER PLÖTZLICH ZU STEIF.**

male Steifigkeit zu erzielen, herausgefunden hatte, ließ sich später auf das Gegenteil, nämlich den kontrollierten Flex anwenden.

Raines fand seine Ergebnisse, indem er Rahmen in eine Rahmenlehre einspannte und an unterschiedlichen Punkten maß, wie sie beim Anlegen einer Kraft reagieren. Die Messwerte gab er für Finite-Elemente-Modelle in

den Computer ein. Dabei wurde klar, dass es am Rahmen Punkte gibt, an denen er nachgibt, ohne dass er sich verwindet. Dies führte zu der Theorie, dass alle Strukturen Verwindungsachsen haben, und dass diese Verwindungsachsen ausschlaggebend beim Rahmen-Design sind. Sie richtig zu platzieren würde das Verwinden minimieren. Raines fand auch heraus, dass bei einem gut konstruierten Motorradrahmen die Verwindungsachse von etwa 25 mm unterhalb des unteren Lenkpflegers zur hinteren Reifenauflagefläche verläuft.

## Verformen wie eine Banane

Heute weiß man auch, dass Federungen nur bis 35 Grad Schräglage perfekt arbeiten. Danach wirken die Schläge der Belagsoberfläche immer mehr lateral auf die Achsen der Federelemente. So müssen sie bei einem Renn-



Gezieltes seitliches Nachgeben im Hauptrahmen durch Form und Materialstärke



Auch die Hinterradschwinge ist ein kompliziertes Gebilde, das nur seitlich nachgibt



Die gezielt geschwächte obere Gabelbrücke lässt die Gabel seitlich nachgeben

motorrad in maximaler Schräglage Unterstützung vom Rahmen, der Gabel, der Schwinge und den Rädern bekommen, indem diese in lateraler Richtung nachgeben. Und die Linie, in der sie um einen präzise berechneten Wert nachgeben müssen, liegt eben in der Verwindungsachse, die Dr. Martin Raines errechnet hatte.

Bei einem heutigen Rennmotorrad gibt alles um einen genau berechneten Wert in einer genau festgelegten Ebene nach, von der Reifenauflagefläche bis zum Fahrersitz. Die Reifenkarkasse flexiert ein wenig, genauso das Rad, die Gabel und die Gabelbrücken. Hinten gibt die Schwinge nach, und dazwischen der Rahmen. Keines dieser Teile bewegt sich viel, die Bewegungen sind über das ganze Fahrzeug verteilt, möglichst so, dass nur ein seitlicher Flex entsteht.

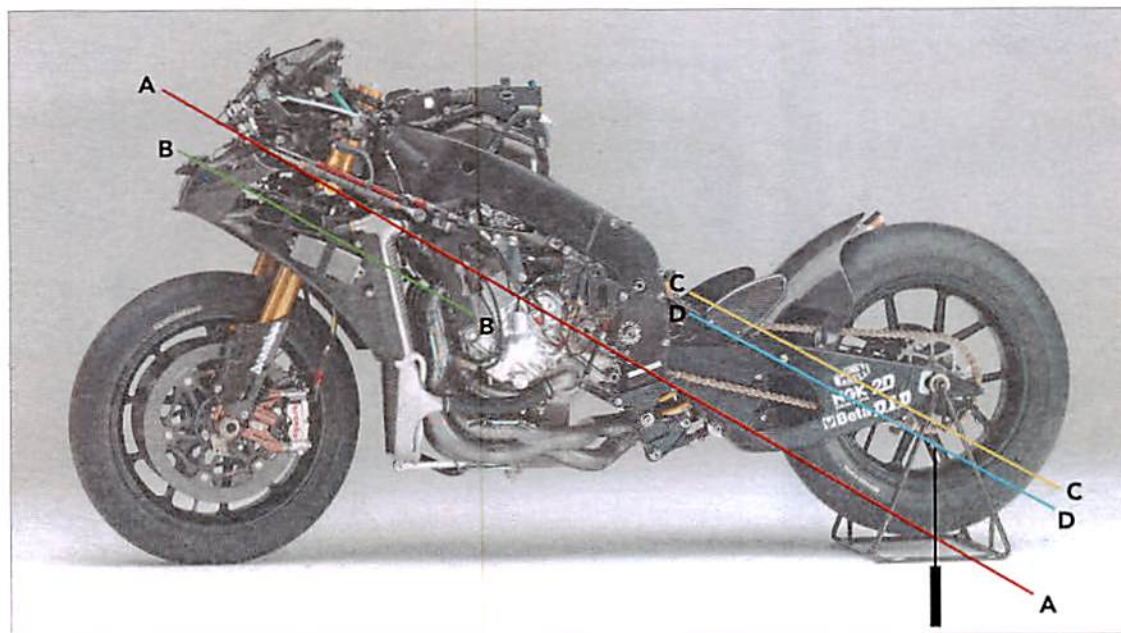
Es ist unmöglich, dabei die weichen und die steifen Stellen

genau zu trennen. Rennmotorräder müssen mit extremen Belastungen zurechtkommen, die nirgendwo anders auftreten. Bei 60 Grad Schräglage drückt das doppelte der Erdanziehungskraft auf die Federelemente. Das bedeutet bei einem MotoGP-Motorrad von 157 kg plus 3 kg Benzin und einem Fahrer mitsamt Ausrüstung von 70 Kilo, also einem Gesamtgewicht von 230 kg, dass 460 kg auf die Federn drücken. Diese müssen trotzdem die Bodenunebenheiten ausbügeln, damit die Reifen weiter die maximale Haftung haben, und hierfür muss das Fahrwerk um etwa 3 mm nachgeben können.

Der gleiche Rahmen muss aber bei der Bremsverzögerung die Kräfte in Längsrichtung aufnehmen, und er muss den Torsionskräften widerstehen, die von den Reifen in ihn eingeleitet werden. Diese drei Funktionen gleichzeitig



Wayne Rainey: Fahrwerksproblemen der 1993er-Yamaha mit schwächerem Kundenrahmen auf die Spur gekommen



Verwindungsachsen: A ist die neutrale Linie, B die des Rahmens, D die der Schwinge, C die der versteiften Schwinge



Modell kontrollierter Flex: Der Luftballon stellt den Reifen, der Rohrstock die Gabel, das Handgelenk den Rahmen dar

## ZU BEGINN DER MOTOGP-ÄRA ZEIGTE HONDA, WIE DER RICHTIGE FLEX FUNKTIONIERT, DANN WURDE YAMAHA MIT DER M1 RICHTUNGSWEISEND

einem Stück Metall abzuverlangen, während es noch den Motor, die Schwinge und den Fahrer an ihren Plätzen hält, ist nicht einfach. So versuchen die im Motorsport involvierten Werke, diese Wissenschaft seit Jahren zu perfektionieren.

Der Schlüssel liegt darin, das Material, mit dem man arbeitet, zu verstehen, und die Formen und Stärken herauszuarbeiten, mit denen man die angestrebten Werte am besten erreicht, ohne das restliche Motorrad negativ zu beeinflussen.

Man stelle sich den Vorderreifen als einen aufgeblasenen Luftballon vor, die Gabel als einen Rohrstock, und den Rahmen als das Handgelenk, das den Rohrstock auf den Ballon drückt (s. Bild links unten). Ist der Rahmen zu steif, zerdrückt die Gabel den Reifen. Ist er nicht steif genug, breitet sich die Auflagefläche des Reifens nicht aus und bietet nicht die maximal mögliche Auflagefläche.

Als die MotoGP-Viertakter in der Königsklasse Einzug hielten, übernahmen die meisten Hersteller die Dimensionen ihrer 500er – außer Honda, die ihrer V5-RC211V eine lange Schwinge und einen langen Rahmenausleger zur vorderen Motorenaufhängung gaben. Nach zwei Jahren, in denen die Yamaha M1 Hondas Überrenner hinterherhinkte, übernahm Masao Furusawa, der die Forschungen von Raines kannte, das M1-Projekt, baute ein Motorrad mit perfekten Verwindungsachsen, und dies Bike diente seither der gesamten Konkurrenz als Vorlage für die Behebung ihrer Fahrwerksprobleme.

In den letzten zehn Jahren wurden Einheitsreifen die Norm im Rennsport, so müssen die Fahrwerke mit diesen Reifen optimal arbeiten. Ändert sich die Steifigkeit der Reifenkarkasse, muss sich wahrscheinlich auch die Steifigkeit des Rahmens ändern. Das Chassis muss genügend

MOTOGP

SPALDING

SPALDING

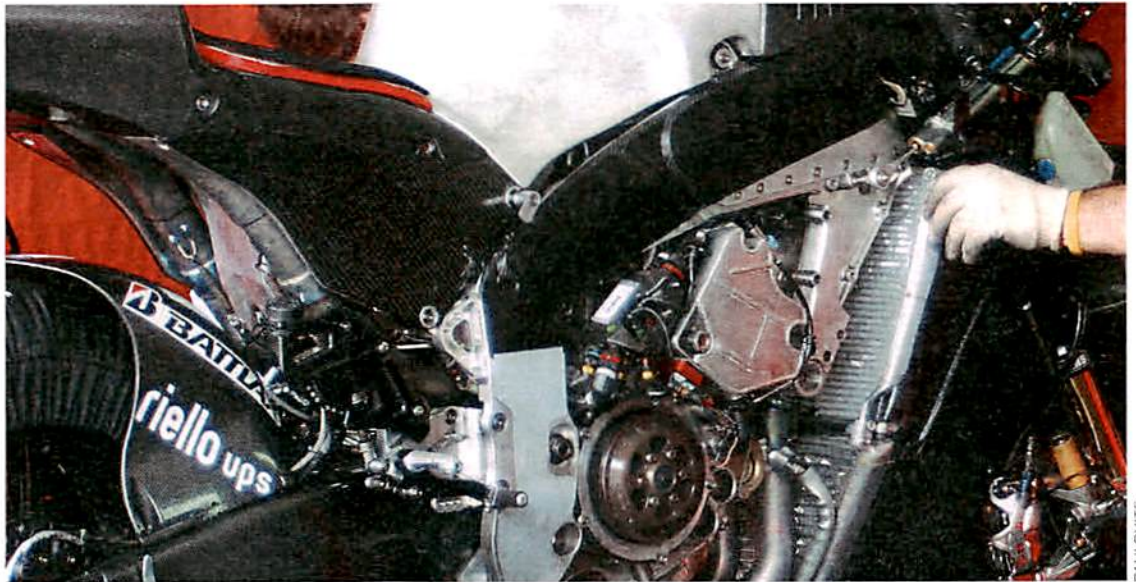
nachgeben, damit die Reifenoberfläche nicht zwischen Karkasse und Asphalt zerdrückt wird. Es muss aber trotzdem genügend Druck aufgebaut werden, damit der bestmögliche Grip entsteht. Dabei spielt aber nicht nur der Flex eine Rolle. Die Gewichtsverteilung und damit die dynamische Radlastverteilung muss so gefunden werden, dass durch den Pitch beim Bremsen und Beschleunigen der Reifen über die ganze Runde den bestmöglichen Druck bekommt, um die maximale Auflagefläche zu haben.

### Fortschritt durch Erfahrung

Beim Flex ist es die Kunst, ihn richtig um das Motorrad herum zu verteilen. „Als wir 2010 unseren ersten Moto2-Rahmen gebaut haben, war meine Grundaussage, eine Symmetrie zwischen Vorder- und Hinterradpatch zu erzielen“, verrät Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel. „Wenn man sich die Kurvenfahrt vorstellt, sollte sich das Motorrad um den Schwerpunkt herum wie eine Banane biegen. Man hat am Ende ein komplett gekrümmtes Motorrad, und man muss das Chassis von hier aus in Prozenten in die Richtung verändern, die der Reifen fordert. Durch Trial-and-Error haben wir die Fahrwerke dann auf die Reifen optimieren können. Wenn ein neuer Reifen kommt, müssen wir wieder umdenken. Wir arbeiten da mit Pacejka-Reifen-Steifigkeitsmodellen, so können wir etwas schnellere Entwicklungsschritte machen. Dann geht es ans Testen, und erst dabei entscheidet sich, ob man die richtige Richtung eingeschlagen hat. Mit der Zeit baut man sich durch die Erfahrung ein Know-how auf, und man hat ein temporäres Wissen um das Optimum.“

Am Feintuning dieser Parameter arbeiten die Hersteller unentwegt. „In der MotoGP gibt es dabei ein irres Entwicklungstempo“, weiß Baumgärtel. „Die bringen alle drei Rennen etwas Neues. Sie arbeiten an der Optimierung von Flex, Geometrie und Dämpfung, und dann bringen sie von dem Know-how wieder den nächsten Schritt, indem sie die Grundsteifigkeit ändern und dann dies mit den Kennlinien der Dämpfung überlagern. So kommt eine Interaktion nach der anderen.“

Aber das ist eben der Preis des Fortschritts, durch den die MotoGP so spektakulär geworden ist, und durch den wir immer perfektere Serienmotorräder bekommen. ■



Ducati erforschte mit aufschraubbaren Platten den benötigten Flex an den einzelnen Stellen des Rahmens



Suzuki benutzt eine austauschbare Kohlefaserplatte als vordere Motoraufhängung und kann so leicht den Flex ändern



Geht auch mit Stahlrohren: KTM hat viel Erfahrung mit Gitterrohrrahmen und ändert den Flex durch deren Geometrie

PAULOVITS

SPALDING

SPALDING

Moto2

# Kalex-Triumph läuft bereits

Der Kampf der Fahrwerks-hersteller um die Moto2 der Zukunft ab 2019 hat bereits begonnen. Bei Kalex läuft der Prototyp mit dem 765-ccm-Triumph-Motor bereits.

Von: Imre Paulovits

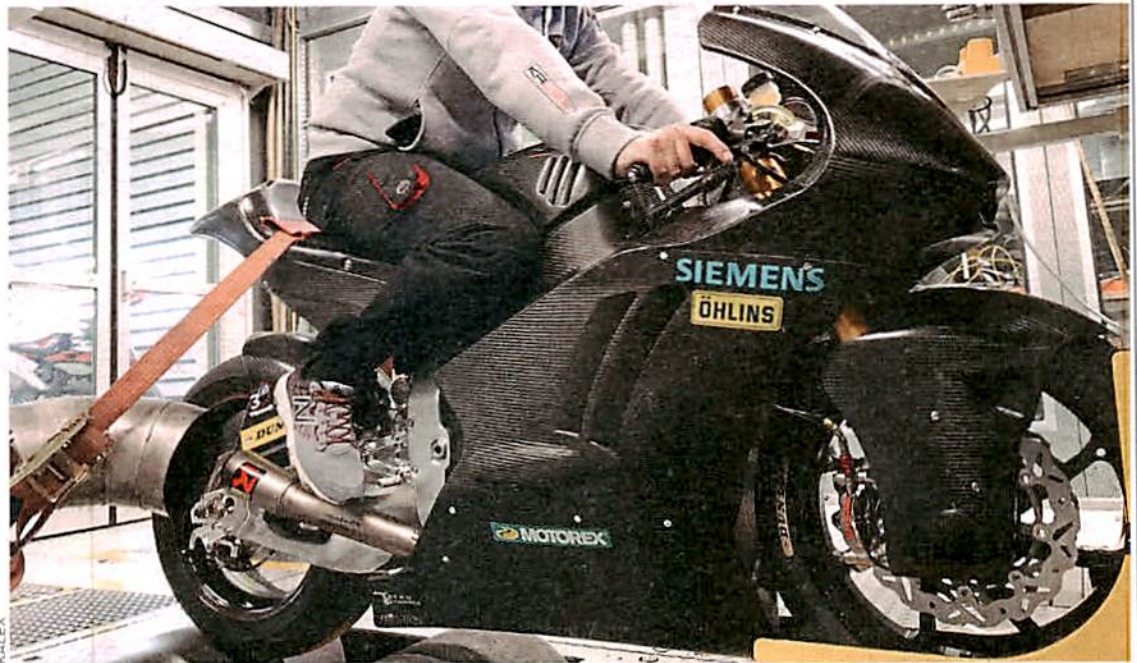
**Z**war haben wir noch eine volle Saison vor uns, bis die Moto2-WM vom 600er-Honda-Vierzylinder auf den 765er-Triumph-Dreizylinder als Einheitsmotor wechselt, aber wie wir wissen, ist ein Jahr im Motorsport schnell um. Deshalb haben sich auch alle Fahrwerkshersteller gleich an den konstruktions-tisch gesetzt, nachdem Triumph letzten Sommer die CAD-Daten für den Dreizylinder herausgegeben hatte. Im Oktober wurden die ersten Motoren an die Fahrwerksbauer geliefert, noch im Serien-Zustand der 123 PS starken Street Triple RS, mit einer Serien-Elektronik und einem gestrippten Kabelbaum. Allerdings gab es bereits die Moto2-Ölwanne dazu, die den Auspuff auf die andere Seite zwingt als beim Serienmotorrad.

Kalex war zu diesem Zeitpunkt bereits weit mit der Konstruktion fortgeschritten, und so konnten sie den Triumph-Motor im neuen Fahrwerk bereits im Dezember erstmals laufen lassen. In der letzten Woche stellte Kalex das Motorrad dann auf den Prüfstand, um den Motor einzufahren.

„Nach den CAD-Daten haben wir bereits mit Akrapovic Auspuffanlagen gefertigt“, verrät Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel. „Allerdings sind nach dem Reglement die Längen und die Querschnitte sehr stark eingegrenzt. Der Kabelbaum war noch nicht auf Renn-Niveau, so haben wir mit 2D einen neuen gemacht, gleich mit Data-Recording.“

## Vorbereitung für Rennstrecke

Derzeit organisiert Baumgärtel, wann das Motorrad sein Rennstrecken-Debüt geben kann. „Wir haben noch ein Testprogramm mit neuen Teilen für unser 2018er-Bike mit Honda-Motor. Wir wollen sehen, dass wir im



Kalex-Triumph auf dem Prüfstand: Noch Verkleidung der bisherigen Kalex-Moto2, aber neuer Rahmen und Auspuff

Anschluss daran Ende Februar mit dem Triumph-Prototyp das erste Roll-out machen“, so Baumgärtel. Als Fahrer steht Jesko Raffin zur Debatte. „Ob es mit ihm oder einem anderen Fahrer sein wird, müssen wir noch schauen. Bei diesem Roll-out werden wir aber nicht mehr machen als einen reinen Funktionstest. So gegen Mai wollen wir dann mit dem richtigen Testen und der Weiterentwicklung beginnen. Bis dahin haben wir die Übersee-Rennen und noch die 2018er-Entwicklung, so können wir uns vorher noch nicht so intensiv mit 2019 beschäftigen.“

Insgesamt darf jeder Hersteller während der 2018er-Saison zehn Tage mit dem Triumph-Motor testen. Dabei macht die Vorschrift keinen Unterschied, ob diese Testtage mit einem Testfahrer oder mit den WM-Piloten genutzt werden. „Die Tage müssen nur mit Fahrer und Strecke vorher bei der IRTA angemeldet werden“, so Baumgärtel.

Baumgärtel hat bei der Konstruktion die bisherige Erfahrung zugrunde gelegt, der Triumph-Dreizylinder zwingt aber zu einigen Kompromissen. „Durch die Aufhängungspunkte des Motors am Zylinderkopf müssen wir die Steifigkeiten ganz anders gestalten“, so Baumgärtel. „Nach dem ersten Roll-out müssen wir

dann sehen, ob unser Grundverständnis gepasst hat. Auch mit der Leistungsentfaltung eines Triples haben wir noch keine Erfahrung. Es wird sich zeigen, was sich beim Kettenzug ändert und welche Änderungen bei der Hebelumlenkung er nötig macht. Auf alle Fälle ist der Motor etwas leichter, wir müssen beim Testen schauen, welches Feintuning er bei der Fahrdynamik nötig macht.“

Eines ist jetzt schon sicher: Dunlop wird für die Triumph-Ära einen neuen Vorderreifen bringen, auch für diesen werden noch Anpassungen am Fahrwerk nötig sein. „Aber dazu sind die

Tests da, um all das herauszufinden und anzupassen. Wir sind auf alle Fälle gut im Zeitplan.“

## Auch für 2018 viel Arbeit

Kalex hat die Spezifikationen für ihre 2018er-Moto2 zwar schon im November festgelegt, durch die Konkurrenzsituation mit KTM arbeitet Baumgärtel aber bereits an Ideen für Updates während der Saison. Die Lieferung des Materials der ersten Evolutionsstufe wurde in der letzten Woche an die Teams begonnen und wird diese Woche beendet sein, damit alle am 5. Februar in Valencia anfangen können zu testen. ■



Francesco Bagnaia: Auch bei den nächsten Tests wieder Schnellster?

Moto2

# Kiefer: Saison kann beginnen

Das Paket für ein Einmann-Team ist erst einmal geschnürt, das Kiefer Racing Team hat die Saisonvorbereitungen für Dominique Aegerter aufgenommen.

Von: **Imre Paulovits**

**J**ochen Kiefer hat eine turbulente Zeit hinter sich. Nach dem Tod seines Bruders Stefan und der gescheiterten Übernahme des Teams durch den Investmentbanker David Pickworth hat Kiefer aber in kürzester Zeit den Plan B umgesetzt und die Basis für eine Ein-Fahrer-Struktur mit Dominique Aegerter zusammengestellt. Letzte Woche hat er mit Jens Hainbach den Vertrag mit KTM für das Moto2-Material unterschrieben.

„Es ist sehr erfreulich, dass die alten Sponsoren des Teams uns ihre weitere Unterstützung zugesichert haben und einige sogar noch etwas draufgelegt haben“, freut sich Kiefer. „Dominique Ae-



Jochen Kiefer (li.) und Dominique Aegerter haben das Budget gestemmt

gerter steuert seine Sponsoren bei, so ist unsere Saison gesichert. Wir müssen zwar unsere Kosten etwas reduzieren, und auch die Fläche für den Hauptsponsor auf der Verkleidung ist noch nicht verkauft, aber wir werden nicht beim Material sparen. Wir werden in der WM einen ordentlichen Auftritt haben.“

Jochen Kiefer hat die Aufgabe der Teamleitung, die zuvor sein

Bruder erledigt hat, selbst übernommen. Er ist von der Position des Crewchefs von Dominique Aegerter zurückgetreten und hat dafür Anton Gruschka engagiert, bislang technischer Leiter bei Prüstel GP. „Toni wird die Technik vor Ort betreuen, dafür werde ich die Organisation des Teams und das Teile-Management übernehmen“, verrät Jochen Kiefer. ■

IDM Sidecar

## Angriff made in Germany

Josef Sattler und Uwe Neubert scharren schon mit den Hufen. Sie werden die IDM Sidecar 2018 mit einem nagelneuen Adolf-RS-Chassis bestreiten. Der Beginn sieht gut aus, der Titel ist das Ziel.

Von: **Anke Wiczorek**

**E**s dürfte ein erfolgreiches Projekt werden, wenn zwei eigenwillige Charaktere wie Josef Sattler und der zweifache Seitenwagen-Weltmeister Rolf Steinhausen auf den gleichen Nenner kommen. Genau das ist passiert. Die bisherigen Spannungen sind beseitigt. Steinhausen hat die Rolle des Teamchefs bei Sattler Motorsport übernommen. Gemeinsam wollen sie zeigen, dass auch mit deutschem Material Siege möglich sind. Seit Chassis-Hersteller Louis Christen aus der Schweiz sein Geschäft

den Birchall-Brüdern aus England übergeben hat, also den größten Rivalen in der Szene, wird an Alternativen gefeilt.

Steinhausen kümmert sich bei Sattler um die Technik. Hinter Chassis-Hersteller Adolf RS steht die bayrische Firma Adolf Präzisionsteile. In der IDM wird weiterhin mit den 1000 ccm von BMW gefahren. Für die geplanten WM-Einsätze gibt es ein zweites Chassis für den 600-ccm-Mo-

tor von Kawasaki. „Wir sind das offizielle Werksteam von Adolf RS“, erklärt Sattlers Beifahrer Uwe Neubert. „Wir sind hoch motiviert. Nachdem es 2017 anfangs gar nicht gut für uns gelaufen ist, waren zum Schluss auch die Probleme mit dem BMW-Motor behoben.“ Vielmehr sorgte das Duo für die zweite Saisonniederlage des IDM-Champions Markus Schlosser/Thomas Hofer. Es soll nicht die letzte sein. ■



Tanz auf dem Vulkan: In Sattler/Neubert brodelt die Angriffslust

### NACHRICHTEN

#### MOTOGP: ALBERTO PUIG

wurde zum neuen Teamchef des Repsol-Honda-Werksteams ernannt. Der 500er-WM-Fünfte von 1994, der die letzten 25 Jahre seiner professionellen Laufbahn mit Honda verbracht und als Teamchef von Dani Pedrosa mit dem weltgrößten Hersteller drei WM-Titel gefeiert hat, wird seinem ehemaligen Schützling sowie Weltmeister Marc Márquez nun im MotoGP-Team ab dem Test in Sepang vorstehen. Puig wird gemeinsam mit Technical Manager Takeo Yokoyama das Werksteam leiten. Die Leitung des Asia Talent Cup wird Ex-HRC-Vizepräsident Shuhei Nakamoto übernehmen.

#### MOTORRAD-WM: BARCELONA-CATALUNYA

wird umgebaut. Die Tribünen in der Zielkurve werden zurückgesetzt, und die Strecke bekommt einen komplett neuen Asphaltbelag. Letzte Woche wurde begonnen, den alten Belag abzutragen.

#### SUPERBIKE-WM: MICHAEL RUBEN RINALDI

wird mit dem Aruba-Ducati-Junior-Team die Superbike-WM bestreiten. Der Superstock-1000-Europameister von 2017 wird so mit seiner Mannschaft in die WM aufsteigen und bekommt dafür Material wie die Werks-Piloten Chaz Davies und Marco Melandri. Rinaldi, der das Ducati-Superbike bereits bei dem Test in Jerez Ende November getestet hat, wird 2018 allerdings nur die europäischen Superbike-WM-Läufe bestreiten. Bei Erfolg könnte das Team 2019 aber die gesamte WM bestreiten.

#### MOTO-E-WELTCUP: SYLVAIN GUINTOLI

hat in Almeria erste Testfahrten mit der Energica Ego absolviert, mit der 2019 als Einheitsmotorrad bei sechs Grands Prix gefahren wird. Der Franzose war vom 270 km/h schnellen Elektro-Motorrad begeistert.

# Auf und nieder, immer wieder

Herr über das Wasser:  
Yamaha-Pilot Adrien van  
Beveren führt die Dakar an

Versprechen gehalten: Bei einer der härtesten Dakars aller Zeiten ging es drunter und drüber, täglich ereigneten sich neue Dramen. Der letzte Montag musste wegen starker Regenfälle neutralisiert werden.

Von: **Thomas Schiffner**  
und **Imre Paulovits**

**R**ennleiter Marc Coma sollte recht behalten, obwohl er die Witterungseinflüsse gar nicht in seine Prognosen einbeziehen konnte. Zu MSa-Redaktionsschluss am Montag hatten die dann noch 91 verbliebenen – von 139 gestarteten – Motorradfahrer einen vergleichsweise ruhigen Tag: Die 754 Kilometer der neunten Etappe vom bolivianischen Tupiza

nach Salta in Argentinien wurden neutralisiert, die Special Stage gestrichen. Nach den sechs Tagen durch die Dünen Perus bei teilweise bis zu 40 Grad waren in Bolivien die Regenfälle so stark, dass das Biwak am achten Etappenziel in Tupiza evakuiert werden musste – es drohten Überschwemmungen.

Und die Teilnehmer, die das Ziel am Sonntagabend erreichten, hatten zwei mörderische Marathonetappen hinter sich, bei denen jegliche Arbeiten und Reparaturen am Bike durch die Service-Teams verboten sind – was zu machen ist, muss der Fahrer selbst machen.

Vom Start in Lima bis zum Zwischenziel in Tupiza zeigte die Mutter aller Rallyes jeden Tag ein neues Gesicht; jeden Tag gab es Ausfälle und Favoriten-Unfälle. Titelverteidiger KTM traf es hart, aber nicht nur KTM, auch die Konkurrenz musste Federn lassen.

Schon zu Beginn der ersten Etappe hatte es Hero-Pilot Joaquim Rodrigues erwischt. Vorjahressieger Sam Sunderland gewann für KTM die erste und, trotz eines Sturzes, die dritte Etappe und hatte die Gesamtführung übernommen. Am vierten Tag, einem Rundkurs im Sand um San Juan de Marcona, sprang der Brite hinter einer Düne in ein tiefes Loch und stürzte. „Sam konnte noch fünf Kilometer weiterfahren, dann wurden die Schmerzen zu stark“, erklärte KTM-Teammanager Alex Doring. Sunderland wurde nach Lima geflogen, wo eine Kompression von zwei Bandscheiben festgestellt wurde. Der Brite befindet sich bereits in der Heimat.

## Barreda schwer gestürzt

Honda-Speerspitze Joan Barreda, der zu Beginn die Gesamtführung innehatte, verfuhr sich in der dritten Etappe und fiel weit

zurück, wurde dann aber von Etappe zu Etappe besser und gewann Stage 5. Auf dem ersten Teil der Marathonetappe von La Paz nach Uyuni über 728 Kilometer lief er erneut zu Hochform auf und lag zeitweise fünf Minuten vor dem Gesamtführenden Adrien van Beveren. Doch nach WP-Kilometer 300 stürzte der 34-Jährige schwer. „Ich glaubte, dass ich einen Trümmerbruch im Knie habe, und dachte, ich muss aufgeben. Dann fuhr ich doch weiter“, sagte der tapfere Spanier und wurde am Ziel als Etappensieger mit 2:51 min Vorsprung sofort zum Medizincheck geführt. Doch am Sonntag stand Barreda als Erster wieder am Start, konnte zu Beginn das Tempo der Konkurrenz auch mitgehen, doch schwer angeschlagen verlor er dann mehr als zehn Minuten, fiel auf Rang 8 zurück, aber am Montag lag er noch immer auf dem fünf-

ten Gesamtrang, jedoch mit der mental wohl schwersten Ausgangsposition.

Auch Yamaha-Fahrer Xavier de Soultrait stürzte am Sonntag schwer. Der bis dahin sechstplatzierte Franzose wurde mit Verdacht auf Brüchen in Knie und Ellenbogen ins Krankenhaus geflogen.

Auch das Husqvarna-Werks-team blieb nicht ungeschoren: Pablo Quintanilla lag auf dem achten Gesamtrang, nach einem fünften Platz in der siebten Etappe sah er die Zeit gekommen, um sich weiter nach vorn zu schieben, doch dann brach ihm die Hinterachse, der Chilene verlor über eine Stunde und fiel auf den zwölften Gesamtrang zurück.

### Yamaha ganz vorn

Das Pech der KTM-, Husqvarna- und Hondafahrer nutzte Yamaha's Adrien van Beveren und setzte sich mit dem Etappensieg am vierten Tag durch die Wüste an die Spitze der Gesamtwertung und ließ sich seither von dort nicht verdrängen – wenn auch der Vorsprung des 27-jährigen Franzosen bis Sonntagabend auf ganze 22 Sekunden vor Honda-Pilot Kevin Benavides zusammengeschrumpft ist. „Ich freue mich, dass ich meine Führung durch diese extrem schwierige Marathonprüfung bringen konnte“, keuchte van Beveren. „Der Regen, der Schlamm und die Höhenluft haben diese zwei Tage wirklich erschwert. Aber ich fühle mich gut, und ich komme auch mit der Navigation gut zurecht. Und ich weiß, was ich auf den restlichen Etappen brauche.“

Benavides übernahm bei Honda die Rolle des angeschlagenen Barreda und konnte am sechsten Tag, als van Beveren nur als Zehnter La Paz erreichte, sogar zwischenzeitlich in Führung gehen. „Wir sind in einer Gruppe mit Adrien van Beveren, Toby Price und Joan Barreda gefahren. Ich hatte da gemerkt, dass ich noch Reserven habe. Die nächs-

ten Etappen werden durch meine Heimat führen, das könnte mir zugutekommen.“

### Kalt und nass

Nach der Wüstenhitze in Peru fanden die Fahrer im Hochland von Bolivien auf einer Höhe von bis zu 4500 Meter über N.N. wenig Sauerstoff und Temperaturen um den Gefrierpunkt vor. Unauffällig, aber effektiv fuhr der einzige deutschsprachige Werksfahrer Matthias Walkner und rangierte als weiterhin bester KTM-Pilot am Montag 6:34 Minuten hinter van Beveren auf Rang 3. „Wir haben einige wirklich harte Etappen hinter uns. Am Samstag hatten wir eine Temperatur von zwei Grad. Das ganze Wasser machte es sehr gefährlich, so hart zu pushen, wie ich es vorhatte. Ich hoffe, dass die Pisten in Argentinien schnell und WRC-mäßig sind – auf solchem Terrain fahre ich eine Menge besser und ich denke, dass ich dann endlich pushen kann.“

Die tapfere Wüsten-Königin Laia Sanz aus dem KTM-Werks-team verbesserte sich am achten Tag auf den 13. Platz. „Am Sonntag konnte ich einige Fahrer vor mir schnappen und war zufrieden mit mir. Am Ende der Marathon-Etappen eine Top-10-Platzierung zu erreichen, gibt mir gutes Selbstvertrauen auf dem Weg nach Argentinien“, meinte die 32-jährige Spanierin.

Im Kampf der Giganten hat sich nun auch Außenseiter Gas Gas zu Wort gemeldet. Der zweifache Enduro-Weltmeister Johnny Aubert hat sich mit dem von Giovanni Sala geführten Team nach der Marathon-Etappe in die Top 10 der Gesamtwertung vorgekämpft. „Ich konnte zu Schluss der Etappe mit den Top-Leuten mitfahren“, freute sich Aubert.

Ex-MotoGP-Pilot Jürgen van den Goorbergh hält sich bei seiner wahrscheinlich letzten Dakar auf einer Heisterkamp-KTM auch nach acht der 14 Tage tapfer auf dem 48. Gesamtrang. ■

## RALLYE DAKAR

6.–20. Januar

Zwischenstand nach 8 Etappen

1.	Adrien Van Beveren (F)	Yamaha	27:22.03 h
2.	Kevin Benavides (RA)	Honda	+ 0.22 min
3.	Matthias Walkner (A)	KTM	+ 6.34 min
4.	Toby Price (AUS)	KTM	+ 7.35 min
5.	Joan Barreda Bort (E)	Honda	+ 8.01 min
6.	Antoine Meo (E)	KTM	+ 9.56 min
7.	Stefan Svitko (SLO)	KTM	+ 31.55 min
8.	Ricky Brabec (USA)	Honda	+ 31.58 min
9.	Gerard Farres Guell (E)	KTM	+ 37.59 min
10.	Johnny Aubert (F)	GasGas	+ 1.10.02 h



Da tut sich ein Licht auf: Kevin Benavides liegt nur wenige Sekunden zurück



Matthias Walkner: Im Schlamm kein Angriff, hofft auf die letzten Tage



Laia Sanz: Wieder solide Leistung, kommt den Top 10 immer näher



Der Überraschungsmann: Johnny Aubert liegt mit der Gas Gas in den Top 10

Supercross-WM Houston

# Jetzt ist Ken Roczen dran

Husqvarna-Pilot Jason Anderson gewann den Supercross-WM-Lauf in Houston souverän vor Ken Roczen. Auftakt-Sieger Marvin Musquin und WM-Favorit Eli Tomac fehlten verletzungsbedingt im Finale.

Von: **Alex Hodgkinson**

Schon nach dem zweiten von 17 Läufen hat sich das Spitzefeld ausgedünnt. Werksfahrer Davi Millsaps (Ellenbogen) und Justin Bogle (schwere Gehirnerschütterung) fehlten schon beim WM-Auftakt; Altmeister Chad Reed leidet unter den Folgen eines zweifachen Bruchs des Fußgelenks vom Oktober und ihm fehlen drei Sekunden pro Runde zur Spitze.

Aber es wurde noch schlimmer. Dean Wilson meldete sich in Houston ab, weil er wegen einer Zerrung der Schultermuskulatur beim Crash in Anaheim nicht mal seinen Arm heben konnte, und dem angeschlagenen Eli Tomac ging es kaum besser: Nach dem 40. und letzten Qualifikationsplatz im Training sah der Vizeweltmeister die Sinnlosigkeit seines Einsatzes.

## Titel-Aus für Musquin?

Marvin Musquin schied in seinem Vorlauf aus: Auf Platz 5 fahrend ging der WM-Führende auf einem der schnellen Waschbrettstreckenabschnitte hart zu Bo-



Gesund bleiben und gewinnen: Ken Roczen war beim zweiten Rennen in Houston schon ganz nah dran

den: „Ich bin auf meiner linken Schulter gelandet und konnte nicht mehr antreten. Ich hoffe, dass ich nächste Woche wieder dabei sein kann.“ Schon im Training war Anderson mindestens 0,3 Sekunden schneller als der Rest und er bestätigte sein Formhoch mit einem überzeugenden Sieg im Vorlauf. Ken Roczen gewann den anderen Vorlauf.

Der Thüringer hat seine schwachen Starts der Vorwoche korrigiert: „In Anaheim stand ich zum ersten Mal seit 50 Wochen am Start und war nervös. Ich habe die Kupplung einfach losgelassen.“ Roczen verpasste in Houston den Holeshoot äußerst knapp.

Schon in der zweiten von 23 Runden konnte er die Führung von Justin Barcia übernehmen und gleich einen kleinen Vorsprung aufbauen, während Anderson, der als Einziger die 54-Sekunden-Schallmauer durchbrechen konnte, sich zunächst mit P3 zufriedengab.

## Roczen: Gesund bleiben

Zur Halbzeit drehte „El Hombre“ auf. Er unterfuhr in einer Kurve Barcia, schloss die Lücke zu Roczen und setzte den Deutschen unter Druck. Vier Runden später übernahm er die Führung mit einem spektakulären Sprung am Ende der Geraden.

„Ich fühlte mich den ganzen Tag gut“, strahlte der 24-jährige aus Neu-Mexiko. „Ich kann schnell fahren, es fühlt sich locker an, ich erreiche momentan meine Ziele und ich will oben bleiben.“

Er führt die WM jetzt mit 49 Punkten an, 7 Punkte vor Roczen und Barcia, der zum zweiten Mal in Folge auf dem Podest stand.

Roczen bleibt ebenfalls auf Kurs: „Die Saison wird lang. Ich will gesund bleiben und um die Meisterschaft kämpfen. Ich trage noch eine Schiene an meinem linken Handgelenk. Sie dient primär als Schutzmaßnahme, falls ich stürze, aber ich arbeite noch an der vollen Beweglichkeit in Ellenbogen und Handgelenk.“ ■



Auch Barcia war Jason Anderson (#21) nicht im Weg zur WM-Führung

## SUPERCROSS-WM

Houston (USA), 13. Januar

1.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
2.	Ken Roczen (D)	Honda
3.	Justin Barcia (USA)	Honda
4.	Cole Seely (USA)	Honda
5.	Weston Peick (USA)	Suzuki
6.	Justin Brayton (USA)	Honda
7.	Blake Baggett (USA)	KTM
8.	Broc Tickle (USA)	KTM
9.	Joshua Grant (USA)	Kawasaki
10.	Jeremy Martin (USA)	Honda
11.	Malcolm Stewart (USA)	Suzuki
12.	Cooper Webb (USA)	Yamaha

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 2 Läufen

1.	Jason Anderson	49 Punkte
2.	Ken Roczen	42
3.	Justin Barcia	42
4.	Cole Seely	36
5.	Weston Peick	36
6.	Justin Brayton	33
7.	Broc Tickle	30
8.	Joshua Grant	28
9.	Blake Baggett	27
10.	Marvin Musquin (F), KTM	26
11.	Jeremy Martin	25
12.	Cooper Webb	24

# Bowers „König“ von Dortmund

Tyler Bowers sicherte sich schon am Freitag erwartungsgemäß den ADAC-Supercross-Titel mit einem dreifachen Sieg in der Dortmunder Westfalenhalle.

Von: Alex Hodgkinson

**D**er 26-jährige US-Profi, vierfacher US-Arenacross-Meister und immerhin 14. beim SX-WM-Auftakt eine Woche zuvor in Anaheim, gewann seine Rennensätze mit erheblichem Vorsprung und hatte keinen ernstzunehmenden Gegner trotz der späten Verpflichtung des amtierenden SX-Cup-Meisters Nicholas Schmidt und von Altmeister Florent Richier. Die Terminkollision mit dem zweiten Lauf zur britischen Arenacross-Serie brachte die Dortmunder um die französische Elite, die in der Vergangenheit für Furore sorgte und die Finals in Dortmund zahlenmäßig dominiert hatte.

Erster Verfolger von Bowers in der Meisterschaft und auf der Jagd nach einer Suzuki V-Strom 1000XT für den Gesamtsieger des Wochenendes war Dominique Thury. Aber seine geringen noch bestehenden Hoffnungen auf den Serientitel waren schon am ersten Abend begraben.

## Thury Gesamt-Zweiter

Bowers, der dem Rennen Priorität über den SX-WM-Lauf in Houston geschenkt hatte, war auch bald klar, wo der große Preis lag: „Neuer Champion im ADAC SX-Cup zu sein, ist nett. Aber ich will ‚König von Dortmund‘ werden. Das ist mir noch wichtiger.“



ADAC Dreimal gestartet, dreimal gewonnen: SX-Cup-Champion Tyler Bowers



ADAC Luftverkehr: Martin (#48), Aubin (#3), Neugebauer (#134), Maillard (#727)

Thury hat sich in diesem Winter komplett dem Hallenspektakel zugewandt und dem Freiluftbereich den Rücken gekehrt: „Supercross hat mir immer mehr als Motocross gelegen. Ich kann mich jetzt hundertprozentig auf eine Sache konzentrieren und vorbereiten. Nach Dortmund fahre ich die britische Arenacross-Serie und nach einer vier- bis sechswöchigen Pause werde ich in Frankreich Outdoor-Veranstaltungen im Supercross bestreiten“, sagte Thury, der seit Kurzem für das DIGA-Procross-Husqvarna-Racing-Team auf einer 450er-Husky startet.

Allerdings muss der 25-Jährige aus dem sächsischen Schneeberg die Weichen stellen: Beim Auftakt zur britischen Serie vorletzte Woche in Manchester schaffte er es nicht in den Endlauf. Dennis Ullrich, der letzte Deutsche, der (2013) in der Westfalenhalle ein SX1-Finale gewonnen hat, setzte wie im Vorjahr einen SX250-KTM-Zweitakter ein und erzielte den respektablen fünften Platz am ersten Abend.

Die Fans hatten dann doch noch einen Meister zu feiern, als Carl Ostermann aus Bonn den SX3-Titel für das KTM-Fox-Team abräumte. ■

## ADAC SX-CUP

Dortmund, 12. Januar  
SX1 – 1. Lauf

1.	Tyler Bowers (USA), Kawasaki	9:46,719 s
2.	Florent Richier (F), Suzuki	+11,068 s
3.	Dominique Thury (D), Husqvarna	+13,101 s
4.	Christoph Martin (F), Suzuki	+15,445 s
5.	Dennis Ullrich (D), KTM	+16,946 s
6.	Yannis Irsuti (F), Suzuki	+17,462 s
7.	Kade Mosig (AUS), Honda	+22,849 s
8.	Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki	+23,712 s
9.	Nicholas Schmidt (USA), Suzuki	+25,587 s
10.	Harri Kullas (FIN), Husqvarna	+25,840 s

Dortmund, 13. Januar  
SX1 – 2. Lauf

1.	Tyler Bowers (USA), Kawasaki	9:49,746 m
2.	Dominique Thury (D), Husqvarna	+4,973 s
3.	Nicholas Aubin (F), Suzuki	+5,908 s
4.	Yannis Irsuti (F), Suzuki	+22,182 s
5.	Florent Richier (F), Suzuki	+28,128 s
6.	Gaetan Lehier (F), Honda	+30,566 s
7.	Boris Maillard (F), Suzuki	+1 Runde
8.	Khoun-Sith Vongsana (F), Kawasaki	+1 Rd.
9.	Jens Getteman (B), Kawasaki	+1 Runde
10.	Christoph Martin (F), Suzuki	+1 Runde

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand (nach 3 Rennen)

1.	Tyler Bowers	139 Punkte
2.	Dominique Thury	103
3.	Florent Richier	81
4.	Boris Maillard	69
5.	Cedric Soubeyras (F), Suzuki	54
6.	Filip Neugebauer	54
7.	Harri Kullas	50
8.	Sullivan Jaulin (F), KTM	45
9.	Charles Lefrancois (F), Suzuki	42
24.	Dennis Ullrich	16

## NACHRICHTEN

### MOTOCROSS-WM: PATUREL OHNE VERTRAG

Benoit Paturel steht sechs Wochen vor dem MXGP-WM-Auftakt ohne Vertrag da. Der 23-jährige Franzose, der schon im Herbst nach einer unrealistischen Forderung seines Managers vor einem Scherbenhaufen stand, hat jetzt einen Vertrag mit dem BOS-KTM-Team selbst verbucht. BOS-Besitzer Olivier Bossard wendete sich letzte Woche an die Öffentlichkeit: „Er hat sich mehrfach geweigert, mit dem Team zu testen, und meinte, das Motorrad, wohlgerne die Maschine der Weltmeister, sei für ihn unfahrbar. Wir testen weiter und erzielen Spitzenrundenzeiten mit unserem Fahrer Jordi Tixier.“ Insider vermuten, Paturel hat seine Entlassung provoziert, um für den freien Platz bei HRC da zu sein.

### SPEEDWAY: HANCOCK-TEAM IM GP

Der vierfache Weltmeister Greg Hancock, der wegen seiner Verletzungspause in 2017 eine permanente Wildcard für die GP-Saison 2018 erhielt, startet 2018 nicht als Einzelfahrer, sondern mit eigenem Team in der WM: Zum Team Hancock Haj GP stoßen der Weltmeister von 2012, Chris Holder, ein noch ungenannter dritter Fahrer sowie zwei Junioren. Rafal Haj ist Hancocks langjähriger Chefmechaniker.

### SPEEDWAY: FRITZ WALLNER BEENDET KARRIERE

Fritz Wallner, einer der erfolgreichsten Speedwayfahrer Österreichs, hat mit 31 Jahren sein Karriereende bekannt gegeben. Der Wiener Neustädter begann im Jahr 2000 und wurde bereits mit 17 Jahren Staatsmeister. Anfang der Saison 2017 hatte er in der Britischen Liga in Edinburgh einen Sturz, bei dem er sich Kahnbein und Mondbein in der rechten Hand brach. Trotz erfolgreicher Operation bildete sich eine schwere Arthrose, die die weitere Ausübung des Sports unmöglich macht.

Eisspeedway-WM-Qualifikation Ylitornio und Örnköldsvik

# Nur ein Deutscher aus sechs

Sechs Deutsche und zehn Deutschsprachige traten bei den GP-Qualifikationsrennen an. Neben Franz Zorn und Harald Simon schaffte es als einziger Deutscher „Eis“-Hans Weber in den GP.

Von: **Thomas Schiffner**

Normal war bei den beiden WM-Qualifikationsrennen im finnischen Ylitornio und im schwedischen Örnköldsvik nur, dass jeweils die beiden russischen Piloten das Geschehen dominierten: In Finnland gewann Sergey Karatshintsev, der im letzten Lauf an Jan Klatovsky seinen einzigen Punkt abgab, vor Dinar Valeev, der in diesem Heat 20 nur Dritter wurde.

In Örnköldsvik siegte der 2016er-Weltmeister Dmitri Khomitsevich mit Maximum vor dem zweifachen Weltmeister Daniil Ivanov. Franz Zorn schaffte im bei minus 20 Grad bitter kalten Schweden den Sprung aufs Podium, aber die dickste Überraschung war der fünfte Platz von „Eis“-Hans Weber, der zwei Laufsiege schaffte und an seine jüngsten Leistungen in der schwedischen Liga nahtlos anknüpfte.

Doch nach Weber kam nichts mehr: Günther Bauer begann gut, konnte aber nach eigener Aussage auf aufgefahrener Bahn die Pace nicht mehr halten. Der deutsche Rekord-GP-Teilnehmer hatte am Ende wie Jimmy Olsen und Stefan Svensson 9 Punkte und musste ins Stechen um Platz 6. Hier blieb der Oberbayer mit dem linken Fuß unter seinem eigenen Hinterrad hängen und musste aufgeben. Im Krankenhaus wurde eine tiefe Fleischwunde mit 28 Stichen genäht. Das Stechen hatte keinen echten Sieger: Svensson und Olsen kollidierten; Svensson senior wurde als Sturzverursacher disqualifiziert. Olsen qualifizierte sich damit für den GP, landete aber im gleichen Krankenhaus wie Bauer.

## 2 Wildcards zu vergeben

Charly Ebner und Josef Kreuzberger schieden auf Platz 9 bzw. 10 aus; Bauers 19-jähriger Sohn Luca, der über eine Nominierung der italienischen Föderation in die Quali reingerutscht war, wurde 15.

In Ylitornio schaffte hinter den Schweden Ledström und Haarahiltunen sowie Klatovsky der ewige Pechvogel Harald Simon als Sechster die GP-Qualifikation. Der 50-jährige Waldviertler siegte zweimal und kam vor allem in allen fünf Heats ins Ziel. Stefan Pletschacher, der fast ein Jahr verletzt war, Max Nieder-



Gekämpft, aber knapp gescheitert: Stefan Pletschacher in Finnland

maier und Tobias Busch belegten die Plätze 8, 9 und 10. Noch vor dem deutschen Trio platzierte sich der 28-jährige Niederländer Jasper Iwema, der bis 2013 Moto3-Rennen gefahren war, auf dem ersten Nicht-Qualifikationsplatz. Die FIM vergibt für die am

3. Februar in Astana beginnende GP-Serie noch zwei permanente Wildcards. Hierfür dürften Bauer (Achter in Schweden), Pletschacher (Achter in Finnland), vor allem aber Iwema die größten Chancen haben, da bisher kein Niederländer qualifiziert ist. ■

## ISSPEEDWAY-WM

### Ylitornio (FIN), 13. Januar WM-Qualifikation 1

1.	Sergey Karatshintsev (RUS)	14 Punkte
2.	Dinar Valeev (RUS)	13
3.	Ove Ledström (S)	12
4.	Martin Haarahiltunen (S)	11
5.	Jan Klatovsky (CZ)	11
6.	Harald Simon (A)	11
7.	Jasper Iwema (NL)	9
8.	Stefan Pletschacher (D)	9
9.	Max Niedermaier (D)	7
10.	Tobias Busch (D)	6

### Örnköldsvik (SWE), 13. Januar WM-Qualifikation 2

1.	Dmitry Khomitsevich (RUS)	15 Punkte
2.	Daniil Ivanov (RUS)	14
3.	Franz Zorn (A)	13
4.	Niclas Svensson (S)	11
5.	Johann Weber (D)	11
6.	Jimmy Olsen (S)	9+3
7.	Stefan Svensson (S)	9+d
8.	Günther Bauer (D)	9+A
9.	Charly Ebner (A)	6
10.	Josef Kreuzberger (A)	6

X-Trial-WM in Montpellier

# Auch 2018 gewinnt nur Bou

Titelverteidiger Toni Bou gewinnt bei der Indoor-WM auch in der neuen Saison. In Montpellier wurde es aber knapp.

Von: **Thomas Schiffner**

Da staunte auch MotoGP-Stargast Alex Rins: Auch den zweiten Lauf zur X-Trial-WM in Montpellier, wie den Auftakt in Vendée in Frankreich, gewann Spaniens Übertrialer Toni Bou – diesmal jedoch in einem harten und engen Wettbewerb. Im Finalrun traf der Honda-Montesa-Pilot auf seinen alten Bekannten und Landsmann Adam Raga. Um fünf Punkte war

der Katalane am Ende besser als Raga, da er die schwierigen Sektionen 2 und 5 für sich entschied.

Mit Beta-Pilot James Dabill war ein Brite bester Nicht-Finalist auf dem Podium. Der Franzose Benoit Bincaz verpasste sein

erstes mögliches Podium um lediglich zwei Punkte. Der Scorpa-Pilot konnte aber den punktgleichen Miquel Gelabert bezwingen.

Bou führt vor dem dritten Event am Freitag in Toulouse schon 13 Punkte vor Raga. ■



Setzt seine Siegesfahrten in 2018 fort: X-Trial-Weltmeister Toni Bou

## X-TRIAL-WM

### Montpellier (F), 13. Januar

1.	Toni Bou (E), Honda	8 Punkte
2.	Adam Raga (E), TRS	13
3.	James Dabill (GB), Beta	14
4.	Benoit Bincaz (F), Scorpa	16
5.	Miquel Gelabert (E), Sherco	16
6.	Jeroni Fajardo (E), GasGas	18

## MEISTERSCHAFTSSTAND

### Nach 2 Wettbewerben

1.	Toni Bou	40 Punkte
2.	Adam Raga	27
3.	James Dabill	19
4.	Jaime Busto (E), GasGas	16
5.	Jeroni Fajardo	14
6.	Benoit Bincaz	14
7.	Miquel Gelabert	7

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Caterham



CATERHAM DEUTSCHLAND GmbH

Probefahrt Hotline: 0175 / 5644011

Neu & Gebrauchtfahrzeuge  
Jetzt direkt an der A3 in DIERDORF  
Königsberger Straße 25 - 56269 DIERDORF

## Land Rover



AUTOHAUS  
**KRUMEY+GILLES**

Land Rover / Range Rover ab 18.950,-  
Discovery, Freelander, Evoque, Sport.  
Autohaus KrumeY & Gilles GmbH, Cäcilienstr. 2-8, 45479 Mülheim-Ruhr,  
0208-41975-15, www.krumeY-gilles.de H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42439

CLS AMG S4 M. ü.50%, 300 km/h, 1/15,  
Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 46000 km,  
NP: 160.000,-, VB 69.900,-, T. 0171/3491847



SL 300, EZ 11/2011, original 5000 km,  
Leder schwarz mit Sitzheizung, wie neu,  
47.950,- €. Tel. 0170/6823950

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42390

## BMW

Biete Übernahme Vertrag BMW M4 CS.  
LT Juni 2018. Tel. 0171/6915044

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

Suche M1, Z1, Z8, M3, Ger. 0761/703400 H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

## Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

## Excalibur

Excalibur Phaeton Serie V, Topzustand,  
Wertgutachten. Tel. 0160-90526175

## BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

## Ferrari

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



330 GT 2+2, 1966, 4,0 l 12 Zyl., 300 PS,  
bottom-up neu und revidiert, matching  
numbers + Historie, Zust. 2+, VB  
320.000,- €. Tel. 0170/3224217

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42382

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

## Jaguar

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

## Lamborghini

Huracan Performante-Vertrag mit Nach-  
lass abzugeben, LT März 2018. Tel.  
0171/6861901

## Lotus

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

## Maserati

Ghibli Diesel; Novitec + Winterr.set, 1.  
N-Tronic Zusatzg. kompl bis Bj. 6/2017 +  
48 PS +80 Nm, € 850,-; 2. Winterreifenset  
18" Orig. Alfieri 5 mm 235/50 275/45, guter  
Zust., € 1200,-. Tel. 08151/9985340

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

## Mercedes

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



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager.  
WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegern-  
see, varex@varex.com, 08022/6607080H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42429

DB W 116, 280 S, Bj. 1976, 140000 km,  
weiß, TÜV 2019, VB 5000,- €. Tel.  
0781/91939912

## VANSports.DE



Arktikweiß - der lässt keinen kalt! Vito  
119 CDI Mixto - „HARTMANN VP Spirit“,  
Einzelstück mit High Class Ausstattung,  
EZ 11/2017, ca. 2000 km, Sportfahrwerk,  
VP Spirit Spoilersatz, Sportradsatz 19 Zoll,  
luxuriöse Handbelegung im Karo-  
stepp-Design (schwarz), V8 Sound, ein-  
malige Innenraumveredelung komplett  
schwarz, 5-Sitzer, Standhgz., alle Assis-  
tenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, Klima,  
AHK abnehm. u.v.m. Verbr. l/100 km: in.  
orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2  
komb. 157 g/km, CO2-Effizienz A.  
77.500,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne  
unser ausführliches Exposé an:  
am@vansports.de VANSports.DE by  
Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH,  
Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24  
(Artur Mittelstedt) H  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42437

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

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

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88  
Fax 0711/182 - 2550

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

## Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

**Mercedes**



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG. Sofortmontage in 2,5 Std. [www.kupplung-vor-ort.com](http://www.kupplung-vor-ort.com), 09933/90203 H

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



E 43 AMG T, EZ 03/17, 12384 km, 295 kW, Park-Paket mit 360°-Kamera, AHK, 82.980,- € (MwSt. awb.) Ostendorf GmbH, Am Vatheuershof 3, 59229 Ahlen, Tel. 02382/789-172, [www.ostendorf.info](http://www.ostendorf.info), 65492 H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 42412

**VANSPOUNTS.DE**

VanPartner by Mercedes-Benz



Exklusiver Luxus - traumhaft flexibel „VANSPOUNTS Camper SP6“ Sprinter 316 CDI - für Büro und Freizeit! Großes Klappbett im Heck, Küchenblock, alles Leichtbaumöbel - jederzeit herausnehmbar! EZ 05/2014, ca. 15000 km, Aerodynamikpaket SP6 (Front-, Seite-, u. Heck), Sonder-Alu-Radsatz VEST4 (grau matt) mit 265/45 R20, Leistung, Vollleder-Alcatara und PORSCHE Teppich, umfangreiche Interieur-Pakete, einmalig ausgestattet zum Preis von 77.900,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an [VANSPOUNTS.DE](http://VANSPOUNTS.DE) by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 42438

**Mini**

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

**Porsche**

[www.MODENA.de](http://www.MODENA.de) - Tel. 06327-97700 H

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

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

**Weck den Sportler in dir!**

[www.digitaletechnik.de](http://www.digitaletechnik.de)

Original Sport Chrono Paket mit echter Sport Plus Taste - jetzt nachrüsten! Für fast alle Porsche! T. 0700/22022011 H

Privat sucht top gepflegten 997 4S, aus max. 2. Hd., Schalter oder PDK, bis 75000 km. Tel. 0176/17911791

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

**Radical**



Radical SR3 SL, Straßenzulassung, EZ 08/2012, 2756 km, 221 kW (300 PS), brilliant weiß, Paddle-Shift, 69.900,- €. Radical Sportscars Deutschland, Im Broel, 53518 Adenau, 02691/932664-25, [www.teichmann-racing.de](http://www.teichmann-racing.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 42385



Radical SR8, 680 kg, Paddle-Shift, Baujahr 2010, V8 Motor, 19 Betriebsstunden, 316 kW (430 PS), schwarz, Trackdayfahrzeug, 51.900,- €. Radical Sportscars Deutschland, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, [www.teichmann-racing.de](http://www.teichmann-racing.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 42386

**Renn/Rallye**

**FERODO**

Motorsport- und High-Performance Bremsbeläge

Service - Verkauf - Beratung

**bsa CORSE**

TECHNOLOGY FOR SPORT

e-mail: [info@bsa-corse.de](mailto:info@bsa-corse.de)

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

SCHARF und SCHNELL

[WWW.CATCAMS.BE](http://WWW.CATCAMS.BE)

TEL: +32 (0)3 320 25 60

- ° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR (Ventilfeder, -Teiler, NW-Räder, ...)
- ° RENN PLEUEL (SAE 4340, geschmiedet)

**www.Rennsportshop.com**

Beratung - Verkauf - Service

**BELL HELMETS** Direkt vom Importeur

**Lütticke motorsport**

02354-7046993

[www.lms-racing.com](http://www.lms-racing.com)

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: [motorsportriegel@aol.com](mailto:motorsportriegel@aol.com) H

**schäfer**

**RENNAUSPUFFANLAGEN**

TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

**GA** Rennsport-Ausrüster

Tel. 08678/246

[www.ga-racing.com](http://www.ga-racing.com)

**Renntransporter**



Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, kippar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde. Neuf Ab 17.900,- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211-54169751 oder Mobil +49 (0)172-7186266 H

**www.TRAILERSHOP.at**



LIEFERUNG INKLUSIVE!

TOP Qualität zum BESTPREIS! Spezialanhänger, viele Typen, aerodynamisch, sicher & sauber, 100 km/h. 0043/664/4327336 H

**Seat**

[www.autodiscount-nrw.de](http://www.autodiscount-nrw.de) H

**MOTOR SPORT aktuell**

**Jetzt online abonnieren!**

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

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



REDAKTION  
 Redaktion MOTORSPORT aktuell  
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart  
 Telefax: +49 (0)711 182 1958  
 www.motorsport-aktuell.com  
 msa@motorpresse.de  
 Chefredaktion: Marcus Schurig  
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner  
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,  
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt  
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew  
 Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,  
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,  
 Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,  
 Markus Stier, Anke Wieczorek  
 Fotografen: sutton-images.com, XPB  
 Grafik und Produktion: Michael Heinz  
 (Leitung), Bernd Adam (Stv.), Michael Wehner  
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG  
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
 Leuschnerstraße 1  
 70174 Stuttgart  
 Telefon: +49 (0)711 182 1820  
 MOTORSPORT aktuell gehört zur  
 auto motor und sport-Gruppe  
 Geschäftsführung:  
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),  
 Andrea Rometsch, Peider Bach  
 Telefon: +49 (0)711 182 0  
 Leitung Geschäftsbereich Automobil:  
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.),  
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
 Markus Eiberger  
 Anzeigenleitung:  
 Stefan Granzer  
 sgranzer@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1641  
 Telefax: +49 (0)711 182 1699  
 Werbeverkauf Online:  
 Zeljko Berden  
 zberden@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1346  
 Auftragsmanagement:  
 Iris Eifrig  
 ieifrig@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1613  
 Carmen Brix  
 cbrix@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1522  
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)  
 Syndication/Lizenzen:  
 Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379  
 Druck:  
 Druckerei Konstanz GmbH  
 Max-Stromeyer-Straße 180  
 78467 Konstanz  
 Vertrieb:  
 DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH  
 Am Sandtorkai 74  
 20457 Hamburg  
 Vertriebsleiter: Dirk Geschke  
 Erscheinungsweise:  
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr  
 Einzelheft:  
 2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)  
 Jahresabonnement:  
 € 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus  
 (D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10  
 Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90  
 (CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten  
 erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-  
 bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil  
 von 40 % gegenüber dem Kloskauf von  
 € 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).  
 Abonentenservice:  
 Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 3206 8888,  
 Telefax +49 (0)711 182 2550,  
 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

## Mehr wie Pit Beirer zum Motorrad-Jahr 2017 und zu MSa 4/2018

2017 war ein emotionales und ereignisreiches Jahr zugleich. Zuerst die Sache mit Nicki Hayden, dann Ángel Nieto, dann Stefan Kiefer und jetzt auch noch Nobby Clark. Zu dem Ganzen kommen auch noch stümperhafte Terminverschiebungen, und das auch noch beim Heim-Grand-Prix, der diverse Geldsummen vernichtet hat. Da kommt aber ein Pit Beirer aus der Ecke, ich mochte ihn eigentlich schon immer, und sagt: „Wenn die Jungs von Kiefer fünf Minuten vorher anklopfen, wir lassen sie nicht hängen. Wir werden das Material liefern.“ Lieber Pit, das kann man gar nicht hoch genug würdigen. Man merkt, dass Du den Motorradsport wirklich lebst. Der GP-Zirkus könnte noch mehr davon gebrauchen.

Thomas Haake,  
 per E-Mail

## Müder Ersatz zu Janis Formel-E-Abschied MSa 4/2018

Bei der Nachricht, dass Neel Jani nach nur zwei Rennen in der Formel-E nun wieder nur bei Rebellion WEC fährt, konnte ich mir ein Schmunzeln nicht verkneifen. Ein aus meiner Sicht konsequenter Schritt. Nach vier Jahren WEC mit Porsche 919 Hybrid und fast 1000 PS Leistung hat er wohl gemerkt, dass die Formel E nur ein sehr müder Ersatz ist. Ich kann ohnehin nicht verstehen, dass Fahrer wie Lotterer, Buemi und Co., die in den letzten Jahren erfolgreich in starken LMP1-Autos gessen haben, nun in dieser Mainstream-Rennserie Formel E unterwegs sind. Oder geht es dabei viel eher um gut



Kamikaze-Kamaz: Die Trucks sind die heimlichen Stars bei der Dakar

dotierte Verträge mit den Herstellern? Ich ziehe jedenfalls den Hut vor Neel Jani, dass er das Experiment Formel E für sich zu den Akten gelegt hat und nun wieder in „richtigen“ Rennwagen unterwegs ist. Gute Entscheidung!

Stefan Knauber,  
 D-66450 Bexbach

## Dank an Bernie Zum Ecclestone-Interview MSa 4/2018

Ich habe Bernie 1986 beim Ungarn-GP kennengelernt und ihn gefragt, was er von einem F1-Rennen in Berlin hält. Bei einer Tasse Kaffee in seinem VIP-Bus hat er sofort Klartext gesprochen. Sinngemäß: „Hast du genug Sponsoren, Zuschauer und eine gute Infrastruktur, dann können wir das tun, sonst nicht. Bei uns sind die Finanzen mit entscheidend.“ Dieses klar ausgesprochene Leitbild hat sich doch über Jahrzehnte in seiner F1-Politik sehr erfolgreich widerspiegelt. So hat er den F1-Zirkus zusammengehalten. Das ich als Otto-Normalverbraucher nicht Hunderte von Euro für ein Ticket ausgeben möchte, ist doch

verständlich. Sein Gespür, im richtigen Augenblick ein in finanzielle Nöte geratenes F1-Team zu unterstützen, oder an anderer Stelle über bestehende, völlig unsinnige Gesetze hinweg mehr Geld einzutreiben, war für ihn typisch und für die Szene sehr gut. In einem späteren Interview sagte er einmal sinngemäß: „Ich war Diktator und habe meine Entscheidungen über 30 Jahre in den Dienst der F1 gestellt, mit Erfolg.“ Vielleicht sind einige seiner späten Entscheidungen auch seinem Alter geschuldet. Jedoch einen derartig konsequenten Nachfolger im Dienst der F1 zu finden, ist, wie man sieht, sehr schwierig. Deshalb sollten wir Bernie für seine sehr erfolgreiche, jahrzehntelange Arbeit zugunsten der F1 danken und ihm für die Zukunft alles Gute wünschen.

Reinhard Paulick, D-12524 Berlin

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

## DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Für die Winterpause sind derzeit keine weiteren Einsätze geplant.

Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



# Termine

# Vorschau

## TV-Programm

### Automobil

#### Mittwoch, 17. Januar

17.30	Formel E, ePrix Marrakesch (Wh.)	Eurosport 2
22.35	NASCAR Cup 2017, Martinsville (Wh.)	Motorvision TV

#### Donnerstag, 18. Januar

14.05	Car History, Porsche Motorsport	Motorvision TV
22.30	NASCAR Cup 2017, Texas (Wh.)	Motorvision TV

#### Freitag, 19. Januar

12.30	TCR International Series 2017, Best of	motorsport.tv
13.30	Langstrecken-WM 2017, Best of	motorsport.tv
21.00	24h von Le Mans 2017, Highlights	motorsport.tv
22.50	NASCAR Cup 2017, Bristol (Wh.)	Motorvision TV

#### Samstag, 20. Januar

22.35	NASCAR Cup 2017, Richmond (Wh.)	Motorvision TV
-------	---------------------------------	----------------

#### Sonntag, 21. Januar

09.45	Formel E, ePrix Marrakesch (Zus.)	ORF 1
13.00	Supercars Australien 2017, Best of	motorsport.tv
19.05	PS – Reportage: 70 Jahre Ferrari	N-TV
16.25	Truck-EM 2017, Zolder (Zus.)	Motorvision TV
22.45	NASCAR Cup 2017, Talladega (Wh.)	Motorvision TV

#### Montag, 22. Januar

01.30	European Le Mans Series 2017, Best of	motorsport.tv
22.40	NASCAR Cup 2017, Kansas (Wh.)	Motorvision TV

#### Dienstag, 23. Januar

22.35	NASCAR Cup 2017, All-Star Rennen (Wh.)	Motorvision TV
-------	--	----------------

### Automobil / Motorrad

#### Mittwoch, 17. Januar

23.35	Rallye Dakar, Tageszusammenfassung	Eurosport 1
-------	------------------------------------	-------------

#### Donnerstag, 18. Januar

23.35	Rallye Dakar, Tageszusammenfassung	Eurosport 1
-------	------------------------------------	-------------

#### Samstag, 20. Januar

00.20	Rallye Dakar, Tageszusammenfassung	Eurosport 1
23.30	Rallye Dakar, Tageszusammenfassung	Eurosport 1

#### Sonntag, 21. Januar

18.30	Rallye Dakar, Zusammenfassung	N-TV
23.00	Rallye Dakar, Zusammenfassung	Eurosport 1

### Motorrad

#### Donnerstag, 18. Januar

11.00	Motocross of Nations 2017 (Wh.)	motorsport.tv
21.30	Enduro-WM 2017, Best of	motorsport.tv

#### Sonntag, 21. Januar

15.25	ADAC MX Masters 2017, Mölln (Zus.)	Motorvision TV
-------	------------------------------------	----------------

#### Dienstag, 23. Januar

17.30	SuperEnduro-WM, Riesa (Zus.)	motorsport.tv
-------	------------------------------	---------------

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

06.–20.01.	Rallye Dakar	PE/BOL/RA
20./21.01.	Trophée Andros, Serre Chevalier	F
25.–28.01.	Rallye-WM, 86. Rallye Monte Carlo	MC
26./27.01.	Trophée Andros, Lans-en-Vercors	F
27./28.01.	IMSA-Sportwagen, 24h Daytona/Florida	USA

### Motorrad

06.–20.01.	Rallye Dakar	PE/BOL/RA
19.01.	X-Trial-WM, Toulouse	F
20.01.	AMA Supercross, Anaheim/Kalifornien	USA
20./21.01.	Eisspeedway St. Johann & Weissenbach	A
26.01.	X-Trial-WM, Straßburg	F
27.01.	AMA Supercross, Glendale/Arizona	USA



Interview Gerhard Berger: Von F1 bis DTM – wie steht's um den Motorsport?



Finale Rallye Dakar: Der Endsprint in den Vier- und Zweirad-Klassen



LMP2-Technik: Wie beeinflussen die neuen Joker den LMP2-Wettbewerb?



Motorrad-Historie: Die goldenen Zeiten von MV Agusta

SUTTON IMAGES

RED BULL

IMSA

ARCHIV MOTORRAD



# Packt alles

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

MOTORSPORT

## PROSS Rucksack

Multifunktionaler Rucksack mit großem Reflektor, Rücken-/Beckenpolsterung, Volumenerweiterung mit integriertem Nassfach um ca. 6 Liter, herausnehmbaren Regenschutz in Signalfarbe, wasser- und schmutzabweisender Boden. Material: Polyester 420D und strapazierfähiges Ripstop, Maße: ca. 28x22x49 (64) cm, ca. 15 Liter (+ 6 Liter), Gewicht: ca. 695g, Zuzahlung 1,- €.



Coupon einfach ausfüllen und einsenden an: **MOTORSPORT aktuell AboService, 70138 Stuttgart**

## Ihre Abo-Vorteile:

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

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.

Best.-Nr. 1625286

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an [widerruf@dpv.de](mailto:widerruf@dpv.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: DE71220000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.  Ich bezahle per Rechnung.

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORSPORT aktuell AboService, Postfach, 70130 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: [motorsportaktuell@dpv.de](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)

Datum	Unterschrift
	X

## Direktbestellung:

Fon +49 (0)711 3206-8888  
Fax +49 (0)711 182-2550  
[motorsportaktuell@dpv.de](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)

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

Abnehmer des Abonnements ist Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Bestellung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leitendem Unternehmen.