

MOTOR SPORT aktuell

NR. 09 / 14. FEBRUAR 2018

Vergleich IndyCar gegen Formel 1:

Shield besser als F1-Halo?



Moto2-Tests in Valencia
**Mattia Pasini
holt Bestzeit**

Rallye-WM: Interview mit Jari-Matti Latvala
**Latvala: „Das könnte
mein Jahr werden“**

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



Deutsche Tourenwagen Masters
**Pascal Wehrlein kehrt
in die DTM zurück**



Interview mit Valentino Rossi
**Warum Erfahrung oft
mehr zählt als Speed**



WM-Drama um Ken Roczen
**Titelträume nach
Handbruch geplatzt**

Inhalt

Automobil:

- Formelsport** Vergleich: IndyCar-Shield vs. Formel-1-Halo S. 4
- Formel 1** Zu Gast bei F1-Helmdesigner Jens Munser S. 6
- Historie** Was macht eigentlich Hans Herrmann? S. 10
- Formelsport** Kommentar zu den F1-Neuerungen, News S. 12
- Sportwagen** Wie die F1-Cracks in Daytona abschnitten S. 14
- Sportwagen** Starterlisten für Le Mans/WEC veröffentlicht S. 17
- Rallye-WM** Latvala-Interview und Schweden-Vorschau S. 18
- Rallyesport** Weitere Hintergründe aus der Rallye-WM S. 20
- Eisrennen** Titelentscheidung in der Trophee Andros S. 22
- Tourenwagen** NASCAR, DTM-Hintergründe und News S. 26
- Hintergrund** Selbstversuch: Ein Tag Coaching im Simulator S. 28

Motorrad:

- Kalender** Alle wichtigen Serien und Termine im Überblick S. 24
- MotoGP** Interview mit dem bissigen Valentino Rossi S. 30
- Motorrad-WM** Wer die Moto2-Tests in Valencia anführte S. 32
- Motorrad-WM** Moto3-Tests Valencia und MotoE S. 34
- Motorrad-WM** Das Neueste aus MotoGP, Moto2 & Moto3 S. 36
- Superbike-WM** Kawasaki stellt vor, Yamaha greift an S. 37
- Straßensport** Hintergründe und News aus der IDM S. 38
- Offroad** Die Bayern-Power hinter Dakar-Sensation Hero S. 39
- Offroad** Supercross-WM, Eis-speedway und mehr S. 40
- Offroad** Interview mit Hans Weber, Motocross-News S. 42

Leserservice:

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



17 24h-Rennen Le Mans 2018: Volles Starterfeld beim Klassiker



HUBLOT
6 Verrückte Helm-Lackierungen: Besuch bei Jens Munser Design



32 Moto2- und Moto3-Testfahrten: Kühler Saisonauftakt in Valencia



0 Hans Herrmann vor 90. Geburtstag:
Rückblick auf ein gefährliches Leben

STREIT IN DER FORMEL E

Daniel Abt beklagt sich darüber, dass sich einige seiner Formel-E-Kollegen auf unfaire Weise Stimmen für die Fanboost-Wahl beschaffen. Die Verantwortlichen können den Ärger des Piloten nicht nachvollziehen.

Seite 13

FI-PILOTEN GEHEN FREMD

Mit Fernando Alonso, Lando Norris und Lance Stroll gingen dieses Jahr gleich drei Piloten aus dem F1-Zirkus beim 24h-Rennen in Daytona an den Start. Wir blicken noch einmal zurück, wie sich die Stars geschlagen haben.

Seite 14

ZUKUNFT VON MÁRQUEZ

Der Vertrag von MotoGP-Champion Marc Márquez läuft Ende des Jahres aus. Offenbar kann sich der Spanier auch eine Zukunft ohne Honda vorstellen. Will der Weltmeister wirklich weg, oder ist alles nur ein Pokerspiel?

Seite 36



18 Jari-Matti Latvala im Interview:
Schweden-Sieger 2017 heiß auf Schnee

MERCEDES

RED BULL

Hinter Glas: Dixons Helm ist komplett durch die IndyCar-Scheibe geschützt

Indy-Shield besser als Halo?

Die Formel 1 entschied sich gegen den Shield und für den Halo. IndyCar versucht den anderen Weg zu gehen. Scott Dixon testete vergangene Woche in Phoenix den neuen Dallara mit einer Cockpitverglasung. Eleganter als der Halo, allerdings auch weniger widerstandsfähig.

Von: **Michael Schmidt**

Für die europäischen Monoposto-Serien steht der Weg fest. Die FIA hat der Formel 1, Formel 2 und Formel 3 2018 die Halo verordnet. In der Formel E kommt das dreibeinige Gestell über dem Cockpit in der Saison 2018/2019 zum ersten Mal zum Einsatz.

IndyCar geht getrennte Wege. Die Amerikaner sind der FIA gegenüber zu nichts verpflichtet. Die US-Serie favorisiert eine Scheibe. Ein wichtiges Argument war Präsident Jay Frye die Optik.

„Wir wollten nicht, dass die Scheibe den schnittigen Look unseres neuen Autos zerstört. Es ist fast eine historische Komponente mit im Spiel. Wenn ich mir Bilder der Autos von früher anschau, dann sieht unser erster Entwurf gar nicht mehr so neu aus.“

Während in der Formel 1 der tödliche Unfall von Jules Bianchi 2014 in Suzuka die Initialzündung für die Entwicklung eines Cockpitschutzes gab, war es in der IndyCar-Serie der Todessturz von Justin Wilson. Der Engländer war 2015 beim Pocono 500 von der Crashstruktur eines anderen Autos am Kopf getroffen worden. In einer ersten Reaktion wurden die Crashboxen auf den High-speed-Ovalen mit Seilen am Chassis befestigt. Doch das war IndyCar-Sicherheitschef Jeff Horton und dem medizinischen Berater der Serie, Doktor Terry Trammel, nicht genug. Sie wollten etwas, das herumfliegende Wrackteile davon abhält, den Kopf des Fahrers zu treffen.

So entstand in aufwendiger Entwicklungsarbeit eine Cockpitverglasung, die am 8. Februar

zum ersten Mal am Auto getestet wurde. Scott Dixon fuhr seinen Dallara-Honda auf dem Mini-Oval in Phoenix unter drei unterschiedlichen Bedingungen. Im grellen Sonnenlicht mit viel



WILHELM

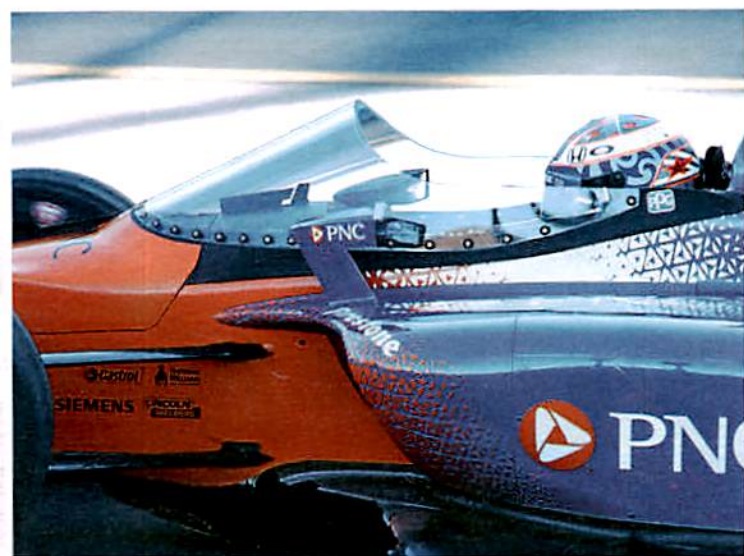
»MIR IST FAST EIN BISSCHEN SCHWINGELIG GEWORDEN. ES WAR, ALS WÜRDEN MAN SCHIELEND DURCH DIE GEGEND FAHREN.«

Sebastian Vettel

Schatten am Spätnachmittag, in der Dämmerung und unter Flutlicht in der Nacht. Dixon hielt am Ende der Testserie den Daumen hoch. „Am härtesten war es am Tag, weil du da in den Kurven 1 und 2 von extremem Sonnenlicht in den Schatten gefahren bis. Das Einfachste war die Nacht. Wir wollten sehen, ob es irgendwie zu Spiegelungen oder Sichtbeeinträchtigungen kommt, aber bis jetzt sah alles sehr positiv aus.“

IndyCar mit F16-Material

Ganz anders hatte sich Sebastian Vettel angehört, als er letztes Jahr in Silverstone seinen mit dem Shield bestückten Ferrari nach einer Runde wieder an der Box abgestellt hatte. „Mir ist etwas schwindelig geworden. Die Sicht nach vorne war nicht sehr gut. Das lag wohl an der Krümmung der Scheibe. Es war alles ein bisschen verzerrt. Es war, als würde man schielend durch die Gegend fahren.“ Tatsächlich ist der in der Formel 1 getestete Shield deutlich stärker gebogen als das IndyCar-Pendant, das zudem an den Seiten bis zum Kopf



SUTTON IMAGES

IndyCar-Scheibe: Vorne steil und gerade, seitlich auf halber Helmhöhe



SUTTON IMAGES

Formel-1-Shield: Die starke Krümmung der Scheibe stört die Sicht



SUTTON IMAGES

Formel-1-Halo: Dreibeiniges Titangestell, stabiler als der Überrollbügel



SUTTON IMAGES

Formel-1-Aeroscreen: Die Scheibe ist vorne wie bei IndyCar gerade

und Nackenschutz reicht. Im Dallara verschwindet der Kopf des Fahrers komplett hinter Glas. IndyCar verwendet ein Material namens Opticor. Es hat sich bei den Cockpitkanzeln des F16-Kampfflajets bewährt. Ferrari fuhr eine vier Kilogramm leichte Scheibe der Firma Isoclima.

Während seiner Testfahrt machte Scott Dixon überraschende Entdeckungen. „An die veränderte Sicht gewöhnt man sich schnell. Dafür kriegst du keinen Fahrtwind mehr ab. Wir müssen uns etwas für die Cockpitkühlung einfallen lassen.“ Das Komischste, so der vierfache IndyCar-Meister, sei die Akustik. „Du hörst keine Windgeräusche mehr. Es ist völlig ruhig. Es fühlt sich an, als würdest du eine gut gefederte Limousine fahren.“ Joe Frye betonte, dass die Versuchsfahrten nach den Computersimulationen ein zweiter Schritt auf dem Weg zur Rennreife gewesen seien. „Wir werden das, was wir gelernt haben, in Verbesserungen umsetzen.“

Jeff Horton lobt die Zusammenarbeit mit Scheibenherstel-

ler PPG und betont, es gebe auch schon Versuche mit unterschiedliche Beschichtungen gegen Spiegelungen oder Beschlagen der Scheibe. Man lasse sich auch nicht hetzen. Dallara hat in die



INDYCAR

»DU HÖRST KEINE WINDGERÄUSCHE MEHR. ES IST SO, ALS WÜRDEST DU EINE GUT GEFEDETERTE LIMOUSINE FAHREN.«

Scott Dixon

Konstruktion des neuen Autos weitere Sicherheitsfeatures einfließen lassen – zum Beispiel einen besseren Seitenaufprallschutz, reißfestere Cockpitflanken und eine Verkleidung ohne Finnen und Winglets, damit bei einem Unfall nicht so viele Trümmer produziert werden. Außerdem stehen auch noch Testreihen auf einem Straßenkurs an. „Wir müssen noch herausfinden, ob die Fahrer dort die Kurven und Randsteine richtig anvisieren können.“ Mit einer Einführung 2018 ist nicht zu rechnen, höchstens mit ein Testlauf bei einem der letzten Rennen des Jahres.

Halo hält mehr aus

Was taugt der IndyCar-Shield im Vergleich zum Formel-Halo? Er hält kleinere Wrackteile bis hin zu einer Crashstruktur ab, sicher aber nicht ein 20 Kilogramm schweres Rad. Der Halo kann immerhin Räder mit einer Geschwindigkeit von bis zu 225 km/h abwehren. Mercedes-Technikchef James Allison scherzte in einem vom Team veröffentlichten

Video: „Der Halo hat sein Gewicht. Er hält auch wirklich viel aus. Wir mussten das Chassis so verstärken, dass es das Gewicht eines Londoner Doppeldeckerbusses trägt.“

Das Titangestell wiegt samt seiner Befestigungspunkte 14 Kilogramm. Die Scheibe gibt es für fünf Kilogramm weniger. Über die Ästhetik muss man nicht streiten. Die Scheibe ist sicher eleganter, aber auch kein optischer Geniestreich. Vor allem vorne wirkt der IndyCar-Schutzschild wuchtig und ungelent. Von der Seite erinnert er wirklich an alte Zeiten. Alles in allem ist und bleibt er ein Fremdkörper, der den Rennautos ihre Raubtierhaftigkeit nimmt. Da muss man sich wirklich langsam fragen, warum die Sicherheitsexperten nicht gleich eine Kanzel wählen, im Stil moderner Kampfflajets. Es wäre zwar ein Bruch mit der Monoposto-Tradition, aber wenigstens ansehnlich. Wer sich Adrian Neweys Studie X-2014 vom ultimativen Rennauto ansieht, könnte durchaus mit dieser Lösung leben. ■



Der Herr der Helme

Dank seiner ausgefallenen Kreationen für Sebastian Vettel ist Jens Munser der bekannteste Helmdesigner der Formel 1. Vor fast genau 25 Jahren gründete er seine Firma „JMD“. Zum Jubiläum blicken wir noch einmal zurück.

Von: **Tobias Grüner**

Es gibt wohl keinen Ort auf der Welt, der weiter vom Glitz und Glamour der Formel 1 entfernt sein könnte als Salzgitter. Doch ausgerechnet hier, in einem namenlosen Gewerbegebiet am Rande der niedersächsischen Großstadt, entstehen täglich kleine Kunstwerke, die nicht unwesentlich zum Showfaktor der Königsklasse beitragen. Von außen deutet bis auf das „JMD“-Firmenlogo an der Front des unscheinbaren Backsteinbaus

nicht viel darauf hin, dass hier die bekanntesten Helmdesigns für die F1-Stars erschaffen werden. Doch schon im Eingangsbereich der Kreativwerkstatt steigt dem Besucher ein leichter Duft von Lösungsmittel in die Nase. An der lackgeschwängerten Atemluft soll es aber angeblich nicht liegen, dass Firmengründer Jens Munser immer wieder auf neue, zum Teil total abgefahrene Ideen kommt.

Vettel, Verstappen, Ricciardo, Hülkenberg ... mittlerweile ver-

sorgt Munser fast die halbe Formel 1 mit Helmen. Angefangen hat alles 1989 im Keller des Elternhauses. „Ich bin früher Motocross gefahren. Aus den USA kam der Trend, die Helme individuell an den Rest des Outfits anzupassen. Und weil das hier keiner konnte, habe ich mich selbst drangesetzt“, erinnert sich der Künstler. Im Gegensatz zur heutigen Zeit gab es damals noch keine Anleitungen im Internet. Munser wälzte Bücher



Vettel-Helme 2017: In Spanien schimmerte die Karbon-Struktur durch, für Monaco gab es einen Retro-Helm, für Spielberg ein moderneres Design

und probierte einfach aus. Erst gestaltete er nur für sich selbst, dann kamen immer mehr Anfragen aus dem Fahrerlager hinzu. Einer der ersten prominenten Kunden war Profi-Fahrer Pit Beirer. „Als Bezahlung habe ich seine alte Ausrüstung oder auch mal einen Satz Reifen bekommen“, so Munser.

Doch irgendwann bemerkte der umtriebige Niedersachse, dass ihm das Lackieren selbst mehr Spaß machte als das Motocross-Fahren. Im Alter von 22 Jahren kündigte der gelernte Funkelektroniker gegen den Rat seiner Eltern den sicheren Job bei Volkswagen und startete sein eigenes Business. Durch ein Treffen mit Arai-Vertreter Peter Bürger gelang Mitte der 90er der Sprung in den Automobil-Bereich. „Er hat meine Lackierungen als Veredelung seiner Helme angeboten. Dadurch bin ich in die Kart-Szene reingekommen. Und dann kamen auch die ersten Formel-3-Fahrer.“ Von da war der Schritt zur Königsklasse nicht weit. An seinen ersten Formel-1-Kunden erinnern sich aber wohl nur Hardcore-Fans. Tyrrell-Pilot Toranosuke Takagi brachte 1998 erstmals einen

Munser-Helm bei einem Grand Prix an den Start. „Er wollte damals einen Chromhelm. Und weil Arai das selbst nicht konnte, bekam ich den Auftrag.“

Ein weiterer Kunde der ersten Stunde hieß Nick Heidfeld. Der Mönchengladbacher brachte Munser mit Schubert zusammen. Das Unternehmen saß damals zufälligerweise nur wenige Kilometer entfernt in Braunschweig. Das brachte JMD weitere Aufträge. „Plötzlich mussten wir mit zwei Mann statt 10 Helmen 30 pro Monat machen. Da kommt man ins Rotieren.“ Also wurde räumlich und personell aufgestockt. Heute arbeiten acht Lackierer und drei Design-Entwickler im Team von Munser.

Vettel-Tick sorgt für Arbeit

Der berühmteste Kunde des Unternehmens heißt Sebastian Vettel. Schon im Alter von acht Jahren gab der Kart-Bubi den ersten Helm in Auftrag. „Er war damals ein Kunde wie jeder andere“, grinst Munser. „Danach war aber erst mal Pause, weil ihm Red Bull einen Standardhelm verpasste. Erst in der Formel 1 fanden wir dann wieder zusammen.“

Die regelmäßig wechselnden Designs wurden zum Markenzeichen des Heppenheimers. Geplant war das aber nicht: „Ich habe ihm ein paar Ideen vorgeschlagen und er fand verschiedene Entwürfe gut. Wir haben dann mehrere Helme angefertigt. Mit der Zeit wurde immer häufiger gewechselt. Zum Glück hat ihm das Ausprobieren genauso viel Spaß gemacht wie mir.“

Insgesamt hat Munser 125 Helme für Vettel in verschiedenen Designs angefertigt. Die hohe Frequenz lag auch am Tick



Neuer Vettel-Helm: Das Design mit den deutschen Farben ist keine Schumi-Kopie



Neuer Verstappen-Helm: Die Sponsoren-Logos dürfen nicht verändert werden

des Piloten, jeden Sieger-Helm auszusortieren. „In seiner besonders erfolgreichen Zeit musste ich während der Formel-1-Übertragungen manchmal nachrechnen, wie viele Helme übrig sind. Da mussten wir dann montags in der Firma plötzlich nachlegen.“

Nach vielen verrückten Kreationen hat sich der Geschmack des vierfachen Weltmeisters ge-

wandelt: „Mit dem Wechsel zu Ferrari wollte es Sebastian etwas schlichter: Weiß, eine Flagge – und fertig!“ Vettel hätte wohl auch ohne das offizielle FIA-Helmwechsel-Verbot einen Gang zurückgeschaltet. Dass es sich bei dem markanten Look mit dem schwarz-rot-goldenen Streifen um eine Kopie eines alten Schumacher-Helms handelt, stimmt

125

unterschiedliche Helme trug Vettel in seinen 198 Rennen für Toro Rosso, Red Bull und Ferrari.



Nach dem Metallic-Helm in Ungarn verzückte Vettel die Tifosi in Monza mit der italienischen Flagge. Beim Nachtrennen in Singapur reflektierte der Helm

übrigens nicht: „Schumacher hatte sich die Flagge mal mit Isolierband auf den Helm geklebt. Deshalb dachten einige, dass der Helm eine Hommage an ihn sei. Aber wir wussten davon gar nichts“, stellt der Designer klar.

Der Rekordmeister gehörte ebenfalls lange zur JMD-Kundschaft und ist auch wegen seiner Sonderwünsche in Erinnerung geblieben: „Schumacher war der erste Fahrer, der sich mit dem Thema Helmgewicht beschäftigte“, verrät Munser. „Zusammen mit Schubert hat er einen extrem leichten Helm entwickelt. Und uns hat er gefragt, ob man nicht auch die Lackierung leichter hinbekommt.“

Die Mischung macht's

So wurde in Salzgitter nicht nur am Design, sondern auch an den Inhaltsstoffen getüftelt. Nach unzähligen Experimenten erreichen die Spezialisten mittlerweile Marken von kaum mehr als 20 Gramm für die Farbhülle. Vor allem auf die Mischung kommt es an. „Im Vergleich zu Lacken aus der Automobil-Industrie wird die Zahl der Farbpigmente im Bindemittel deutlich erhöht. Bei uns muss es aber auch nicht mehrere Jahrzehnte halten“, erklärt Munser das Geheimnis.

Das Gewichtsthema rückte 2017 erneut in den Fokus. Die neuen Autos produzierten deutlich höhere Kurvengeschwindigkeiten. „Alle hatten Panik, dass ihnen der Kopf vom Hals fällt“, grinst Munser. „Wir rechneten damit, dass weniger Chromelemente verwendet werden, durch die eine Lackierung schwerer wird. Am Ende war es aber doch nicht so schlimm.“ Für die Saison 2018 steht eine weitere Regelän-

derung vor der Tür. Der Schutzbügel „Halo“ wird eingefügt und verdeckt die Sicht auf den Helm.

„Das ist natürlich nicht so toll. Aber bei Tourenwagen-Fahrern ist es ja nicht anders“, nimmt es der Designer locker. „Und die schönsten Bilder entstehen immer noch, wenn der Fahrer aus dem Cockpit draußen ist.“

Helm-Output begrenzt

Munser kümmert sich aber nicht nur um die großen Stars, sondern auch um Otto-Normal-Kunden. Zwischen 800 und 2500 Euro kostet eine individuelle Lackierung – ohne Helm, versteht sich. „Es gibt Leute, die entschuldigen sich fast, wenn sie mit einem teuren Helm nur hobbymäßig Indoor-Kart fahren. Aber das ist ja völlig egal. Die Sinnfrage stellt sich bei dem Thema nicht. Wem es gefällt, kann den Helm auch einfach in die Vitrine stellen.“ Geht nicht, gibt's nicht. Der Kunde ist König. Munser erfüllt alle Wünsche, auch wenn die Ideen nicht immer ganz den eigenen Geschmack treffen: „Wir machen dann schon mal einen Gegenvorschlag. Besteht der Kunde trotzdem drauf, dann bekommt er es aber auch wie gewünscht.“

Die einzige Einschränkung liegt in der begrenzten Kapazität in der JMD-Zentrale. Munser will den Output bewusst nicht erhöhen, um die Kreativität zu erhalten. „Muss man sich fünf Designs am Tag ausdenken, dann wird das fünfte nur noch lustlos. Wir haben deshalb ganz klare Grenzen, wie viele Individualhelme



Letzte Saison gehörten 9 der 20 Formel-1-Piloten zur Kundschaft von Munser

wir pro Woche machen.“ Besonders voll ist der Kalender kurz vor dem Saisonstart, wenn die Verträge unterschrieben werden. Im Herbst lässt der Stress dann etwas nach. Als weiteres Standbein versorgt JMD diverse Rennfahrer mit exklusiven Geschenkideen für Teammitglieder oder

Sponsoren. Ob lackierte Bobbycars, Minihelme aus Metall, Taschen aus Rennanzügen oder Trinkflaschen im Helmdesign – es entstehen exklusive Präsenten für Menschen, die sonst schon alles haben. Und das alles in einem unscheinbaren Gewerbegebiet in Niedersachsen. ■



Klassischer Schwarz-Weiß-Look in Austin. Für Suzuka wurde die Farbe in klassischer Maltechnik aufgetragen. Der Brasilien-Helm bekam hellgraue Elemente



Top-Ausstattung

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



Werkzeugbox, 155-tlg.

- Alle gängigen Schraubwerkzeuge und Feinmechaniker-Zangen
- Werkzeugbox aus stabilem Stahlblech
- Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm
- Zuzahlung: 1,- €



**TOP
EXTRA**



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

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direktbestellung:

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

Ja, ich möchte MOTORSPORT aktuell mit 15% Preisvorteil

selbst lesen. (Best.-Nr. 1625305) verschenken. (Best.-Nr. 1625306)
 Ich zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 93,50 € inkl. MwSt. und Versand zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung. Mein Extra erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraums kann ich jederzeit kündigen, Geschenkabos enden automatisch. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,- € (A), 149,- Sfr. (CH).

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

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

Ich verschenke MOTORSPORT aktuell an: (nur bei Geschenkabos auszufüllen)

Name, Vorname		Gewünschter Belieferungsort:	
Straße, Nr.			
PLZ	Wohnort		

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

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 widerrufen.

Datum	Unterschrift
	X

und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.

www.motorsport-aktuell.com/abo



„Mein größter Sieg?
Ich habe überlebt“

Hans Herrmann war einer der vielseitigsten deutschen Rennfahrer. Erfolgreich in der Formel 1 wie im Sportwagen. Und er hat eine gefährliche Zeit 18 Jahre lang überlebt. Am 23. Februar feiert der Schwabe seinen 90. Geburtstag.

Von: **Michael Schmidt**

Es war der perfekte Abschied. Ein Rücktritt, wie ihn sich jeder Rennfahrer erträumt, wie man ihn aber nie und nimmer planen kann. Hans Herrmann hatte vor den 24 Stunden von Le Mans 1970 für sich entschieden: „Ich höre auf.“ Beim 13. Start in Le Mans hatte Hans im Glück auch endlich das Glück, das man bei diesem Marathon rund um die Uhr auch braucht, wenn man gewinnen will. „Ich bin sechs Mal ausgefallen, war Dritter und Zweiter, 1969 nur um ein paar Meter von Jacky Ickx geschlagen. Le-Mans-Siege kannst du nicht planen. Es muss alles passen.“

1970 passte es. „Ich hatte mit Dick Attwood den perfekten Teamkollegen. Attwood hatte verstanden, dass wir 24 Stunden durchhalten müssen, nicht elf. Wir wollten nicht das Rennen in der ersten Stunde gewinnen, standen im Training auch weiter hinten. Nach etwa zwölf Stunden hatte ich das Gefühl, dass es diesmal klappen könnte. Es war ein extrem schwieriges Rennen. Der Regen hat laufend seine Intensität geändert. Wir haben die Reifen nicht wegen des Verschleißes gewechselt, sondern weil es mal stärker, mal weniger stark geregnet hat. Es war wirklich gefährlich. Wir fuhren im Training auf der Geraden 384 km/h, im Rennen 350 km/h, damit das Auto hält. Das muss man sich mal vorstellen. Das Auto ist auf der Geraden ständig gewandert, hat nicht die Spur gehalten. Du musstest mit dem Lenkrad immer leicht dagegenhalten. Da war nichts mit Ausruhen auf gerader Strecke.“

Ursprünglich hatte Herrmann schon Anfang 1970 den Entschluss gefasst, dass dies seine letzte Saison sein sollte. Im Alter von 42 Jahren, 18 davon im Rennauto, darf auch mal Schluss sein. An die 40 Kollegen hat Herrmann in seiner aktiven Zeit durch Unfälle verloren. „Zeitgleich kamen meine Söhne auf die Welt. Da hat

REINHARD



Mercedes-Team 1954: Lang, Neubauer, Fangio, Nallinger, Herrmann

meine Frau natürlich darauf gedrungen, dass ich Schluss machen sollte. Sie hat mit allen Mitteln gearbeitet, um mich von der Rennerei wegzukriegen. Vor jedem Rennen gab sie den Monteuren von Porsche irgendwelche Zettel mit, die mich an ihren Wunsch erinnern sollten. Bei der Targa Florio steckte mir einer ein Blatt Papier von meinem vierjährigen Sohn zu mit der Bitte: ‚Papa, fahr langsam.‘ Wie soll denn das gehen als Rennfahrer?“

Eigentlich war das Saisonende für den Rücktritt anvisiert: „Davon wusste keiner. Meine Frau nicht und auch Frau Kommerzrätin Piëch nicht, die ja bei Porsche meine Chefin war.“ Vor der Abreise nach Le Mans fragte seine Frau Madeleine noch einmal nach: „Hans, wenn du dort gewinnst, hörst du dann auf?“ „Da habe ich spontan ja gesagt. Ich habe Wort gehalten.“ Obwohl Herrmann mit Porsche noch eine Vereinbarung über die gesamte Saison hatte. Frau Piëch erfuhr von dem Plan bei der Siegesfeier. „Sie war richtig sauer, und sie war ja knallhart, wie der Sohn auch. Frau Porsche hat es verstanden. Sie hat mich umarmt und hat nur gesagt: ‚Gott sei Dank.‘ Ich habe dann dafür gesorgt, dass Denis Hulme die noch ausstehenden Rennen für mich fährt. Hulme war immerhin Weltmeister. Da war dann auch die Frau Kommerzrätin beruhigt.“

Wenn Hans Herrmann heute nach dem größten Erfolg seiner langen Karriere gefragt wird, dann nennt er nicht die Siege in Le Mans 1970, auf der Targa Florio 1960, in Sebring 1960 und 1968 oder den dritten Platz beim GP Schweiz 1954, sondern sagt ganz lapidar: „Ich habe überlebt. Und das war nicht selbstverständlich in dieser Zeit.“ Woran es lag? Wahrscheinlich daran, dass der gelernte Konditor sein Limit besser einschätzen konnte als andere. Dass er in seine Autos hineinhörte und sie mit jeder Faser seines Körpers spürte. Er hatte immer den geringsten Benzinverbrauch, Bremsverschleiß, Reifenabrieb. Er studierte die Rennstrecken. 16 Jahre nach seiner letzten Targa Florio kannte er bei einer Runde mit Mietwagen über den 72 Kilometer langen Madonienkurs noch 90 Prozent der fast 900 Kurven im Detail. Carlo Abarth, einer seiner Chefs, hat einmal über Hans Herrmann den Satz gesagt: „Ich kenne keinen Rennfahrer, der mit so wenig Risiko so schnell Auto fahren kann.“

Vielleicht hat ihn das am Leben gehalten. Dabei hat auch Herrmann seine schweren Unfälle gehabt. Aber immer, weil etwas am Auto kaputtging. 1954 bei Mercedes-Testfahrten in Hockenheim eine gebrochene Bremsleitung. Ein Jahr später in Monte Carlo blockierende Bremsen. 1959 auf der Avus ein Brems-

defekt im B.R.M. Formel 1. Die Bilder, wie der aus dem Auto geschleuderte Fahrer seinem durch die Luft fliegenden Auto nachschaut, wurden weltberühmt. Vielleicht wäre Herrmann auch in der Formel 1 um den Titel mitgefahren, wäre er nicht in der letzten Trainingsstunde zum GP Monaco 1955 mit seinem Mercedes in der Massenet-Kurve schwer verunglückt. Der Jüngste im Mercedes-Werksteam schreibt diesen Unfall auch mangelnder Erfahrung zu. „Ich habe in den Runden zuvor schon gemerkt, dass das rechte Vorderrad beim Anbremsen immer leicht blockiert. Anstatt an die Boxen zu fahren, habe ich noch eine Runde drangehängt, weil ich mich bereit für eine schnelle Zeit fühlte. In der Linkskurve vor dem Casino blockierte die Bremse. Das Auto ist einfach geradeaus in die Mauer gefahren. Dabei hatte ich noch wahnsinniges Glück. Der Mercedes ist unter der Steinbalustrade durchgetaucht und kurz vor dem Cockpit stecken geblieben. Ein bisschen weiter, und es hätte mir den Kopf abgeschlagen. Jedenfalls sitze ich in dem zerstörten Auto und will aussteigen. Es ging aber nicht. Dann schaue ich an mir runter

und sehe, dass das rechte Bein auf der linken Seite lag.“

Bis Herrmann wieder gesund war, hatte Mercedes seinen Rückzug vom Sport bekannt gegeben. Herrmann fuhr, was man ihm anbot. Maserati, Cooper, B.R.M., Porsche. Formel 1, Langstrecke, Bergrennen. 1960 beim GP Italien reichte es noch zu einem WM-Punkt. Danach konzentrierte er sich auf Sportwagenrennen. Was er im Rückblick am meisten bedauert? Dass ihm bei der Mille Miglia 1955 am Futa-Pass der Tankverschluss gebrochen ist. „Wir hätten das Rennen vor Stirling Moss gewonnen. Der hatte die Bremsen verheizt. Als wir raus waren, konnte er es ab Bologna gemütlich nehmen.“

Herrmann fand einen nahtlosen Übergang ins richtige Leben. Nicht als Konditor im elterlichen Kaffeehaus, wie es seine Mutter gerne gehabt hätte. Zuerst schwebte Familie Herrmann ein Hotel mitten in Stuttgart vor. „Das scheiterte an den fehlenden Parkplätzen.“ Mit der Anfahrhilfe „Snowgrip“ aus Norwegen startete der Geschäftsmann Herrmann durch. Daraus entstand ein Autozubehörhandel mit bis zu neun Mitarbeitern. ■

DIE KARRIERE IN ZAHLEN

Geb.: 23. Februar 1928 in Stuttgart

FORMEL 1

Debüt:	GP Deutschland 1953 (Nürburgring)
Teams:	Mercedes, Veritas, Porsche, Maserati, Cooper, B.R.M., Brabham
GP-Starts:	18 (von 1953 bis 1966)
WM-Punkte:	10
GP-Siege:	–
Podiumsplätze:	1
Punkteränge:	4
Pole-Positions:	–
Schnellste Runden:	1
Führungskilometer:	–

SPORTWAGEN

Teams:	Porsche, Abarth, Maserati, Borgward
WM-Starts:	85 (von 1953 bis 1970)
Siege:	6
Podiumsplätze:	22
Marken-Weltmeister 1969, 1970 auf Porsche	
Wichtige Siege:	12 h Sebring 1960, 1968 Targa Florio 1960 24 h Daytona 1968 24 h Le Mans 1970

Berg-Europameisterschaft Vizemeister auf Borgward 1957
Rennsportwagen Deutscher Meister auf Porsche 1953, 1954, 1956



Sieg beim letzten Rennen: Herrmann gewinnt in Le Mans

Der Sieg der Schein-(H)Eiligen



Neue Startzeiten, Komplett-Vermarktung, Grid-Girl-Verbot - ist das kopfloser Aktionismus oder die notwendige F1-Erneuerung?

Von: **Elmar Brümmer**

Für alle, die dachten, in der Formel 1 sei es mal wieder fünf vor zwölf, ist nach dem veränderten Wochenendkalender klar: Es ist zehn nach. Vielleicht kann die Vorbereitungszeit für die Fernsehsender dazu genutzt werden, die Nationalhymnen diktatorischer Staaten in der XXL-Version abzuspielen. Jetzt, wo sonst ja alles so politisch korrekt abläuft in der Startaufstellung. Keine jugend- und moralgefährdenden Grid Girls mehr. Endlich! Ein schwelendes großes Problem gelöst, per einfacher Medienmitteilung von Chefvermarkter Sean Bratches. Was für ein Signal: Ein Drama beendet, das keins war.

Als wenn es um Rocklängen oder Ausschnitte gehen würde. Vielmehr handelt es sich um die Grundsatzfrage, ob die von US-Amerikanern verordnete politische Korrektheit das ist, was der Formel 1 bisher gefehlt hat. Wenn es nicht ernst gemeint gewesen wäre, könnte man diese Schein(h)eiligkeit kaum ernst nehmen, schon gar nicht in diesen Tagen.

Die Verkehrssicherheitskampagne, die FIA-Präsident Jean Todt der Königsklasse verordnet hat, mag auch widersprüchlich wirken – aber sie macht Sinn. Was jedoch bewirkt der Wegfall der Grid Girls? Außer, dass jene beifällig nicken, die in James Bond einen Frauenfeind sehen, weil er Bindungsängste hat und nicht heiraten will. In der WEC ist das schon vor ein paar Jahren passiert, aber attraktiver ist die Serie auch nicht geworden. Man kann mit Klischees spielen, oder man kann es lassen – Geschmacksache, die mit Machotum tatsächlich wenig zu tun hat. Aber man muss sie nicht zur Weltanschauung erklären. Grid Girls haben so gar nichts mit den wirklich

unerträglichen Geschehnissen in Hollywood gemein, jener Welt, aus der Liberty Media stammt.

Grundsätzlich war die Formel 1 noch nie vernünftig, was zweifelsohne mit zu ihrer Popularität beiträgt. Und in den letzten zehn Jahren war sie eher aus ganz anderen Gründen nicht mehr zeitgemäß. Wenn Liberty Media unbedingt mal Beifall bekommen

ECHTE FAMILIENFREUNDLICHKEIT ENTSTEHT NICHT DURCH DIE VERBANNUNG LEICHT BEKLEIDETER DAMEN.

möchte, dann sollte es für eine Veränderung sein, die die Formel 1 wirklich nach vorn bringt.

Immerhin, das Gewissen der Besitzer scheint durch den Arbeitsplatzabbau für die Teilzeitkräfte nachhaltig beruhigt. Vielleicht könnte man nun die Männerquote in Angriff nehmen: Im Sinne dieser Gleichstellung

bestehen immer noch Defizite in der Anzahl der männlichen Kellner, die die Top-Sponsoren und VIPs im Fahrerlager bewirten. Oder handelt es sich hier nur um eine ganz andere Perspektive?

Claire Williams, die einzige Frau in der F1-Chefetage, begrüßt die Abschaffung der Hostessen (die im Übrigen nichts mit den – mehr oder weniger frei erfundenen – Boxenludern tun haben). Eine ehrlich gemeinte Emanzipation im Kerngeschäft und nicht bei den Rahmenhandlungen wäre der Teamchefin vermutlich noch lieber. Aber wer weiß schon, an welcher Quote Liberty Media heimlich schraubt?

Mal sehen, wann die übereifrigen Vermarkter darauf kommen, dass auf der Rennstrecke auch eine erhöhte Unfallgefahr besteht. Vielleicht werden dann – unter Hinweis auf gesellschaftliche Normen – Blitzer aufgestellt und Radwege hoch nach Eau Rouge abgetrennt. Eine neue Mobilität könnte entstehen. Hysterie, der neue Hybridantrieb.

Echte Familienfreundlichkeit entsteht nicht durch die Verban-

nung leicht bekleideter Damen, sondern durch ein attraktives Rahmenprogramm, eine vernünftige Preisgestaltung und einen besseren Service an den Strecken. Denn vom Image allein kann auf Dauer niemand leben, kein Veranstalter und kein Vermarkter. Sean Bratches hat recht, wenn er Werte einfordert. Und in einer echten Werte-Gesellschaft ist für faule Kompromisse kein Platz. Die Diktatoren und die Geschäftemacher dürfen trotzdem bleiben, sogar in der Startaufstellung. In Disneyland, dem großen Vorbild kommerzieller Familienfreundlichkeit, würde es das allerdings nicht geben. Wir warten also geduldig auf die Ankunft einer Grand-Prix-Cinderella. Die Startnummern-Kinder, Grid Kids genannt, sind der erste Schritt dahin. Nur Arielle, die Meerjungfrau, scheidet aus – zu leicht bekleidet. ■

RETURN TO SENDER

Thema: „Änderungen in der Formel 1“

Wird die Formel 1 politisch zu korrekt?

Der Autor freut sich über Ihre Meinung.

Schreiben Sie uns eine E-Mail an:

msa-lesertribune@motorpresse.de



Künftig sollen kleine Kinder den Piloten die Nummerntafeln halten. Die Zeit der Grid Girls ist abgelaufen

NACHRICHTEN

BRIATORE VERURTEILT

Laut italienischen Medienberichten ist Flavio Briatore wegen Steuerhinterziehung zu 18 Monaten Haft verurteilt worden. In dem Prozess geht es um die Luxusjacht „Force Blue“, die 2010 beschlagnahmt wurde. Der ehemalige Renault-Teamchef behauptet, er habe das Schiff nur von einem Unternehmen auf den Cayman Islands gemietet. Die Steuerfahnder sind dagegen der Meinung, Briatore sei der Eigentümer der Jacht gewesen. Rechtskräftig ist das Urteil noch nicht. Der 67-Jährige will offenbar Einspruch einlegen.

MCLAREN-DOKU

Der Online-Streamingdienst Amazon Prime hat eine vierteilige Dokumentation über McLaren veröffentlicht. Sie zeigt die Vorbereitungen des Rennstalls auf die vergangene Saison. Der Zuschauer bekommt interessante Einblicke in das Geschehen hinter den Kulissen - sowohl in der Fabrik in Woking als auch bei den Wintertestfahrten in Barcelona. Dabei wird das ganze Ausmaß der Probleme in der Zusammenarbeit mit dem ehemaligen Motorenpartner Honda klar. Schon zu diesem frühen Zeitpunkt zeigte sich eindeutig, dass die Partnerschaft mit dem Motorenlieferanten keine Zukunft haben konnte und der Verbleib von Fernando Alonso von der Trennung abhing.

FERRARI STARTKLAR

Eine Woche nach Mercedes hat am Donnerstag (8. Februar) auch Ferrari erstmals den neuen F1-Motor für die Saison 2018 in das Chassis gesetzt und angelassen. Die Italiener werden 24 Stunden vor dem offiziellen Start der Testfahrten in Barcelona (26.2.) noch einen sogenannten Filmtag auf dem katalanischen GP-Kurs einlegen, um erste Kilometer abzuspuhlen. Einen weiteren Tag davor hat Renault die Strecke für den Shakedown exklusiv gebucht.

Formel E

Betrug mit Fanboost

Formel-E-Pilot Daniel Abt hat seinem Ärger über angebliche Schummeleien beim Thema Fanboost Luft gemacht. Der Audi-Werkspilot wirft der Konkurrenz eine unfairen Stimmungskauf vor.

Von: Tobias Grüner

Der Fanboost in Formel-E-Rennen hat die Motorsportgemeinde seit seiner Einführung gespalten. Ist es wirklich fair, dass nur drei Piloten im Feld 100 Kilojoule Energie zusätzlich zur Verfügung haben, mit der sie die Leistung kurzzeitig auf bis zu 200 kW (+20 kW) steigern können?

Die Verantwortlichen sind von der Idee überzeugt. Sie bringt der Serie gratis Publicity, weil die Piloten bei ihren Voting-Aufrufen immer auch Werbung für die aktuell anstehenden Rennen machen. Doch nun stellt Daniel Abt



Abt kritisiert Fanboost: Kann bei der Abstimmung geschummelt werden?

das Abstimmungsformat infrage: „Leider gibt es Fahrer, die ein bisschen beschließen“, schimpft der 25-Jährige in einem Video auf seinem YouTube-Kanal. „Da ist definitiv was faul. Auf einmal kommen Fahrer aus dem Nichts und kriegen megaviele Votes. Komischerweise sind die alle aus zwölf verschiedenen Städten in China.“

Laut Abt geht die Formel E nicht gegen den Stimmenkauf vor, weil es die Experten nicht beweisen können. Doch Serien-

chef Alejandro Agag widerspricht dem Piloten. „Das Voting-System unterliegt einer permanenten Überwachung, um die User zu überprüfen und die Rechtmäßigkeit der Resultate sicherzustellen. Das System ist sehr zuverlässig. Fahrer sollten nicht ihre Zeit damit vergeuden, die Richtigkeit anzuzweifeln.“ Abt hatte in dieser Saison in den ersten drei Rennen einen der drei Fanboosts erhalten. In Chile ging er erstmals leer aus. ■

Formel 1

Massa sauer auf Stroll

Lance Stroll hat gegen seinen ehemaligen Williams-Teamkollegen Felipe Massa nachgetreten. Angeblich habe ihm der Routinier bei der Entwicklung in seinem Rookie-Jahr nicht geholfen.

Von: Tobias Grüner

Nach außen pflegten die beiden letztjährigen Williams-Teamkollegen ein freundschaftliches Verhältnis. Doch ganz so eng war die Beziehung zwischen Felipe Massa und Lance Stroll offenbar doch nicht. Im Zuge der Fahrerbekanntgabe überraschte der Kanadier mit der Aussage, dass ihn sein brasilianischer Stallgefährte nicht in dem Maße half, wie er es in Interviews immer wieder behauptet hatte: „Ich habe von ihm

überhaupt keine Führung erhalten. Er war ein Teamkollege wie jeder andere. Ich weiß nicht, wie die Leute auf die Idee kommen, dass er eine Art von Coach oder Mentor für mich war. Das war nämlich nicht der Fall.“

Massa selbst hatte die Beziehung zum Williams-Rookie mit seinem eigenen Verhältnis zu Michael Schumacher im ersten

Ferrari-Jahr 2006 verglichen. Zu den Stroll-Zitaten wollte sich der Brasilianer nun erst einmal lieber nicht äußern. „Das kommentiere ich besser nicht“, schrieb der Formel-1-Rentner auf Twitter. Dafür ließen seine Fans ihrem Ärger freien Lauf. Stroll sah sich auf seinen sozialen Kanälen einem gepflegten Shitstorm aus Brasilien ausgesetzt. ■



Entwicklungshilfe: Kein Dank von Lance Stroll an Ex-Teamkollege Massa



Neue Innenansichten

Mit Fernando Alonso, Lance Stroll und Lando Norris standen beim 24h-Rennen in Daytona gleich drei F1-Cracks in der Startaufstellung. Wie liefen ihre Rennen? Und was erzählen sie aus dem Cockpit?

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

Das 24h-Rennen in Daytona hatte immer eine gewisse Anziehungskraft auf Fahrer, die normalerweise nicht im Langstreckensport zu Hause sind. Und das hat mehrere Gründe: Ende Januar gibt es erstens keine Terminkollisionen mit anderen Rennen, zweitens hat das 24h-Rennen in Daytona einen Status als der große Frühjahrsklassiker

im Langstreckensport. In den letzten 15 Jahren bemühte sich zudem der Ausrichter, möglichst viele NASCAR-Stars zu einer Teilnahme zu überreden – der Ausrichter Grand-Am war damals eine direkte NASCAR-Tochter.

Mittlerweile ist jedoch die Dichte an Formelpiloten der USP des Events: Der zweifache Formel-1-Weltmeister Fernando Alonso trat in diesem Jahr ebenso an wie McLaren-Youngster Lando Norris, der auch deshalb für Aufsehen sorgte, weil er in der Rennwoche einen purpurfarbenen McLaren 750S herumkutscherte. Beide Piloten fuhrten einen Ligier-LMP2 für das United-Autosports-Team von Zak Brown – der obendrein Geschäftsführer bei McLaren ist.

Nummer drei im Bunde war Williams-F1-Pilot Lance Stroll. Der Kanadier fuhr schon mal in Daytona, 2016 im Team von Chip

Ganassi. Folgt man den Fahrerlagergerüchten, löste sein milliardenschwerer Vater Lawrence Stroll das Daytona-Ticket, indem er beide Autos des Jackie-Chan-Teams (Jota Sport) finanzierte. Stroll teilte sich einen Oreca-LMP2 mit Robin Frijns, Felix Rosenqvist und Daniel Juncadella.

Erste wichtige Feststellung: Keiner der Promis wurde gezwungen, in Daytona zu fahren. Entsprechend entspannt gingen die F1-Cracks die Sache an: Superstar Alonso hockte fast den ganzen Freitagnachmittag auf einem Golf-Cart im Fahrerlager, plauderte mit Fans und schrieb Autogramme – in der F1-Welt wohl ein Ding der Unmöglichkeit.

Auch sportlich scheute das Trio keine Mühen: Alonso fuhr im Rennen sieben Stunden und 19 Minuten, sein Teamkollege Lando Norris zwei Minuten mehr.



»DAS TIMING WAR PERFEKT: STATT IM KRAFTRAUM ZU ACKERN, KONNTE ICH HIER MEINE REFLEXE IM RENNAUTO SCHÄRFEN.«

LMP2-Pilot Fernando Alonso



Gewöhnungsbedürftig: Vieles war neu für die F1-Piloten, von der Cockpitkanzel bis zum dichten Verkehr auf der Strecke

Für Stroll ging es primär um sportliche Herausforderungen: „Als Pilot fährst du hier in Daytona zwei GP-Distanzen. Dazu sind der Verkehr und die vielen Autos eine echte Herausforderung. Außerdem schläfst du mal hier eine Stunde und mal da eine – eigentlich ist man völlig übermüdet. Aber wenn man ins Auto einsteigt, dann hält dich das Adrenalin wach. Dazu mag ich die Strecke. Insgesamt gibt es nur positive Argumente – mal abgesehen davon, dass uns mehrfach die Reifen um die Ohren geflogen sind, was natürlich weniger lustig ist!“

Während bei Stroll eine gewisse Begeisterung für den Mythos Daytona zu spüren war, ging Lando Norris die Sache deutlich distanzierter an. Im Team wurde er aber für seinen außergewöhnlich guten Speed und sein gutes Feedback zum Setup gelobt. Er selbst nutzte Daytona, um etwas zu lernen: „Wenn man nach einer Stunde Schlaf morgens um drei Uhr ins Auto einsteigt und dann einen Doppelstint fährt, lernt man etwas über sich selber: wie gut man mit Müdigkeit umgehen kann, wie gut man sich unter solchen Bedingungen konzentrieren kann. Da habe ich aus Daytona schon etwas mitgenommen, was mir auch in der Formel 2 oder Formel 1 nützen kann.“

Bei Norris geht es aber immer auch ums Resultat, da fiel die Bilanz weniger gut aus: „Das Ergebnis entsprach überhaupt nicht meiner Erwartung!“ Die beiden United-Autosport-Wagen liefen ebenso in technische Probleme wie der Jackie-Chan-LMP2 für Lance Stroll. Dazu waren beide Teams Neulinge in der IMSA-Meisterschaft, was bedeutet, dass sie Wissensdefizite beim sportlichen Ablauf und Reglement hatten – und vor allem, dass sie die Continental-Einheitsreifen für die Prototypen nicht kannten.

Beide Teams versuchten auf ihre Art, das Reifenrätsel zu lösen, mit unterschiedlichem Erfolg: Bei United Autosports stellte man das Setup der beiden LMP2-Ligier fürs Rennen radikal um – und der Gamble ging auf! Zwar gab es trotzdem Reifenschäden im Rennen, aber wenigstens stimmte jetzt die Performance: „Wir haben uns mit dem Setup selbst überrascht,“ hielt Norris fest. „Wir konnten über weite Strecken die Pace an der Spitze mitgehen und lagen immer unter den Top 3 oder Top 5 – das war eine völlig andere Welt im Ver-

gleich zu den Trainingssitzungen!“ Auch Alonso zeigte sich verblüfft: „Das Auto hat sich im Rennen wirklich wettbewerbsfähig angefühlt, das war in den Vortagen gar nicht der Fall. Da waren wir bestenfalls über eine Runde schnell – aber niemals über einen vollen Stint!“

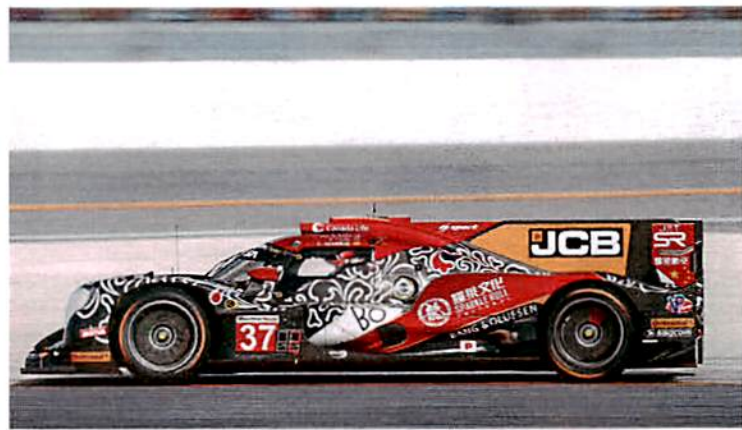
Norris sorgte für Aufsehen

Das Auto von Alonso, Norris und dem Briten Phil Hanson konnte dank guter Pace im ersten Rennritt sogar einen Rückstand von zwei Runden wieder zufahren, obwohl es kaum Safety-Car-Phasen gab. „Aber danach hatten wir leider ein Bremsproblem, was uns 40 Minuten gekostet hat – und damit war unser Rennen

ruiniert“, hielt Fernando Alonso fest. „Danach hatten wir noch ein Problem mit dem Gaspedal, dann wieder mit der Bremse, am Ende hat es nur für den Klassenrang 13 gereicht.“ Dem Schwessterauto von de Sadeleer/di Resta/Owen erging es nur marginal besser: Das Trio befand sich auf Podiumskurs, als ein Kupplungsproblem auch ihr Rennen ruinierte – Platz 4 im Ziel.

Lando Norris konnte neben seinem guten Speed für ein weiteres Highlight sorgen: In der kurzen Regenphase zu Beginn der sechsten Rennstunde verblüffte der Brite die Fachwelt mit den schnellsten Rundenzeiten.

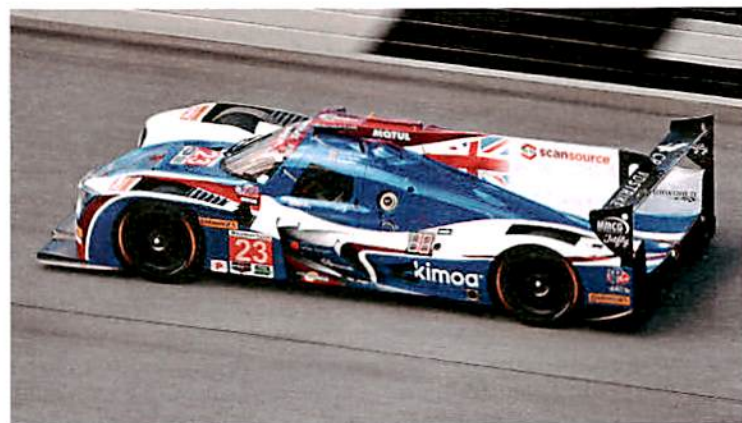
Und das kam so: „Der schwierigste Teil waren sicher die zwei



Der Jackie-Chan-LMP2 von Lance Stroll kam in Daytona auf Platz 15 ins Ziel



Williams-Pilot Stroll (Mitte) hatte Spaß daran, sich ein Cockpit zu teilen



Alonso kam im Ligier von United Autosports auf Klassenrang 13 ins Ziel



Phil Hanson (links) und Lando Norris fahren mit Alonso einen LMP2-Ligler



IMSA

»IN DAYTONA FÄHRST DU ALS PILOT ZWEI GP-DISTANZEN, UND EIGENTLICH BIST DU DIE GANZE ZEIT ÜBER VÖLLIG ÜBERMÜDET!«

LMP2-Pilot Lance Stroll

Runden, die ich bei einsetzendem Regen mit Slicks zurücklegen musste – das war haarig! Die Regenreifen von Continental haben eigentlich recht gut funktioniert, da waren wir von Anfang an die Schnellsten auf der Strecke – obwohl ich niemals zuvor in Daytona im Nassen gefahren bin!“

Die F1-Cracks fügten sich also in puncto Speed und Ausdauer gut ein, allerdings mussten sie sich mit ungewohnten Problemen auseinandersetzen: Alonso beklagte zum Beispiel Sichtpro-

bleme im Banking, weil der Abkleber auf der Windschutzscheibe zu tief montiert wurde: „Das fühlte sich an, als baut sich das Banking vor dir wie eine Sturzwelle auf – sehr seltsam.“

Die Umgewöhnung bestand erwartungsgemäß aber darin, den dichten Verkehr von 50 Autos zu managen. Multi-Class-Traffic nennen das die Amerikaner: unterschiedliche Autos aus unterschiedlichen Klassen mit unterschiedlicher Pace zur gleichen Zeit auf der Strecke – das braucht Übung.

Norris hielt fest: „Wie man an der geringen Anzahl an Gelbphasen ablesen kann, haben sich die meisten Piloten wirklich sehr ordentlich benommen. Generell muss man die Piloten in den langsameren Autos respektieren, das ist das Wichtigste. Am Ende verliert man zwar manchmal etwas Zeit, aber manchmal gewinnt man auch Zeit im Verkehr, das gleicht sich alles aus.“

Alonso bemerkte: „Man muss entscheiden, ob man noch vor einer Kurve attackieren kann, oder ob man bis zum Kurvenausgang wartet. Daran hängt, wie viel Zeit man verliert. Dazu hat man oft selber noch Druck von hinten, weil ein Kollege aus der Prototypenklasse drängelt und vorbei will – da wird es richtig knifflig!“ In einem Punkt waren sich alle drei F1-Cracks völlig einig: Sie würden jederzeit wieder in Daytona starten. ■



Da geht's lang: Fernando Alonso ging sein Daytona-Debüt sehr motiviert an



Fahrerwechselchoreografie – für die F1-Cracks wohl ein völlig neues Wort



Fixstern der WEC ist Le Mans – sie tritt in der nächsten Saison gleich zweimal dort an

Zahlen können nicht lügen

TOYOTA

Der Le-Mans-Veranstalter und WM-Promoter ACO hat bei einer Pressekonferenz in Paris die Nennlisten für das 24h-Rennen in Le Mans sowie die Sportwagen-WM veröffentlicht. Vor allem numerisch stehen beide Events sehr gut da – auch dank Porsche.

Von: **Marcus Schurig**

Dass die Starterliste für die 86. Ausgabe des 24h-Rennens in Le Mans bumsvoll sein würde, war zu erwarten: Le Mans ist das goldene Kalb im Langstreckensport, ein Selbstläufer auch 2018. Mit 30 Prototypen (10 LMP1 und 20 LMP2) sowie 30 GT-Wagen (17 Werks- und 13 Amateur-Autos) hat man eine stimmige Bilanz im Feld. Die überragende Nachricht aus ACO-Sicht ist natürlich die Teilnahme von Fernando Alonso – in Le Mans ebenso wie in der WM. Für Alonso musste Anthony Davidson im Toyota-Kader weichen.

Alonso muss vergessen machen, dass in der Topklasse LMP1 nur ein Hersteller vertreten ist, der auf fünf Privatteams trifft. Zwar behaupten die WM-Macher, dass das Duell zwischen LMP1-Hybrid (Toyota) und LMP1-Privatiers (ohne Hybrid) eng sein werde, allein der Glaube fehlt:

Teilnehmer der LMP1 Technical Working Group enthüllten nun, dass der Toyota-Hybrid in Le Mans per Reglement eine Sekunde pro Runde schneller sein soll als die LMP1-Gegner, dazu kann er eine Runde mehr pro Stint fahren – in Summe sind das sehr deutliche Vorteile, die für sehr langweilige Rennen sorgen dürften.

Der Boom findet in Le Mans eher im Verborgenen statt: In der GTE-Pro-Klasse stehen sage und schreibe 17 Profi-Autos am Start, darunter vier Porsche, vier Ford und drei Ferrari. In der GTE-Am-Klasse kommen noch mal 13 Autos dazu, sechs davon sind Porsche 911 RSR. Die These lautet: Porsche hat wirklich alles getan, um den ACO trotz des letztjährigen LMP1-Ausstiegs wieder etwas gnädig zu stimmen.

In der Sportwagen-WM sind die Gewichte etwas anders verteilt: Durch den Aufstieg einiger LMP2-Teams in die Topklasse konnte die Anzahl der Fahrzeuge im Vergleich zu 2017 von fünf auf zehn verdoppelt werden. Zeitgleich halbierte sich fast die Teilnehmerzahl in der LMP2-Klasse von elf auf sieben Autos. Sportlich betrachtet ist die GTE-Pro-Klasse eindeutig der Star im WEC-Feld: Fünf Hersteller bringen zehn Werkswagen an den Start, neu dazu kommt BMW mit dem MTEK-Team und dem M8.

Nahezu verdoppelt hat sich im Vergleich zum Vorjahr die An-

zahl der Fahrzeuge in der GTE-Am-Klasse: Statt fünf stehen hier in der Super-Saison neun Autos am Start. Und wieder ist das Wachstum primär Porsche zu verdanken: Die Schwaben haben sieben RSR-Kundenautos aufgelegt und verkauft und sorgen jetzt dafür, dass sie auch in der WM starten: Porsche stellt mit vier Fahrzeugen fast das halbe GT-Amateurfeld. „Es ist sehr befriedigend, dass wir nach dem turbulenten Jahr 2017 nun 36 fest eingeschriebene Fahrzeuge und sechs Hersteller in der Sportwagen-WM haben“, erklärte der WM-Boss Gérard Neveu.

Das Rebellion-Team, das in der kommenden Saison wieder in die LMP1-Klasse aufsteigen wird, hat übrigens die Verpflichtung der beiden Porsche-Werkspiloten André Lotterer und Neel Jani bestätigt, die sich einen Rebellion R13 mit Bruno Senna teilen werden.

In Summe alles super vor der Super-Saison? Nicht ganz, zwei Aspekte sorgen für Diskussionen: Einen echten Wettbewerb werden wir in der Topklasse LMP1 nicht zu sehen bekommen. Und dass die WEC den Fuji-Termin eine Woche vorzieht, nur um Herrn Alonso zu akkomodieren, stieß bei mindestens acht Piloten (siehe Kommentar) übel auf: Denn sie hatten neben ihren WM-Verträgen auch feste Vereinbarungen für das IMSA-Saisonfinale in Road Atlanta, das jetzt mit dem Fuji-Lauf clasht. ■

KOMMENTAR

ALONSO: ROTER TEPPICH?

Die WEC hat heuer nicht viel zu verkaufen: Das Duell Kollers gegen Toyota in der LMP1 wird weder die Fantasie noch die Einschaltquoten anregen. Glück im Unglück: Toyota hat keine Gegner und bringt als größter Profiteur des Übergangs den F1-Star Fernando Alonso ins Spiel. In der Marketingwelt ist Alonso so viel Wert wie Porsche, zumindest medial. Wenn der Le Mans gewinnt und womöglich Weltmeister wird, hat die WEC, die nach dem Ausstieg von Audi und Porsche als Looser des Jahres galt, auf einmal alles gewonnen. War da noch was? Ach ja, Alonso kann nur Weltmeister werden, wenn man den Lauf in Fuji verlegt, um einen Terminclash mit der Formel 1 zu vermeiden. Das hat man getan. Und die anderen Profis, die Verträge für das PLM-Rennen der IMSA-Serie hatten und jetzt dastehen wie begossene Pudel? Egal, für Neveu zählt nur Alonso!



Marcus Schurig
Redakteur

„Das könnte mein Jahr werden“

In Schweden gilt Jari-Matti Latvala als Top-Favorit. Doch der Vorjahressieger warnt – nicht nur vor der starken Konkurrenz.

Von: **Reiner Kuhn**

Wie hoch sind deine Chancen, in Schweden wieder ganz oben auf dem Siegerpodest zu stehen?

Nicht höher als im Vorjahr. Auch da wäre ich mit einem Podiumsplatz zufrieden gewesen.

Wie bitte? Schweden gilt neben Finnland als dein Lieblingsrevier. Vor genau zehn Jahren hast du hier Geschichte geschrieben, als du als 22-Jähriger jüngster WM-Laufsieger aller Zeiten wurdest. Du hast hier schon als Privatier, im Werks-Ford, -VW und -Toyota gewonnen. Du stapelst mächtig tief, oder?

Überhaupt nicht! In Schweden ist die Luft extrem dünn. Die ganz speziellen Bedingungen liegen nicht nur mir. Mir fallen auf Anhieb fünf andere Fahrer ein, die hier gewinnen können.

Wir hören?

Sébastien Ogier. Thierry Neuville, der im Vorjahr bis zu seinem Lapsus alles im Griff hatte, und dessen Hyundai-Teamkollege Andreas Mikkelsen. Auch meine Toyota-Kollegen Esapekka Lappi und Ott Tänak sind bestens vorbereitet. Beide lieben ultraschnelle Pisten, egal ob mit Schotter, Schnee oder Eis. Überraschungen sind auch möglich. Der Saisonbeginn mit Monte Carlo, Schweden und der ersten Schotterrallye in Mexiko birgt jedes Jahr viel Spannung und Brisanz.

Bei der Monte hat dich Ott Tänak auf Anhieb auf Platz 3 verwiesen. Verspürst du schon Druck vom neuen Teamkollegen?

Nein. Ott war hier schon im Vorjahr richtig schnell. Zudem wollte ich kein unnötiges Risiko eingehen. Um Ogier bei der Monte zu schlagen, müsste man ihn in einen Fehler treiben und ständig Druck machen. Das kann schnell schiefgehen. Bei solchen Rallyes konzentriere ich mich mittler-



Hoch hinaus: Latvala will vor allem am Saisonende ganz oben landen

»ICH BIN ETWAS ÄLTER UND HOFFENTLICH AUCH CLEVERER. 2018 KÖNNTE MEINE SAISON WERDEN.«

Jari-Matti Latvala

weile darauf, sauber durchzukommen und viele Punkte mitzunehmen. Mit dem Auftakt bin ich sehr zufrieden und schaue zuversichtlich nach vorne.

Woher die Zuversicht?

Allen voran wegen unseres Autos. Der Yaris WRC war von Anfang an ein gutes Auto. Leider haben wir uns nach Finnland beim Setup verrannt. Es spricht

für das Team, dass wir dies bis zum Saisonende aussortiert hatten. Im Debütjahr haben wir viel gelernt und das Auto für diese Saison noch mal verbessert.

In welchen Bereichen?

Größere Flaps an der Front sorgen für mehr Stabilität auf der Vorderachse, gerade auf schnellen Passagen. Zudem haben die TMG-Leute in Köln den Motor nochmals weiterentwickelt. Neben mehr Leistung und Drehmoment profitieren wir von der besseren Fahrbarkeit. Wie gut sich der Yaris am Limit bewegen lässt, zeigen auch Ott und Esapekka. Jetzt wollen wir mehr.

Dreimal Vize, greifst zu jetzt nach der Fahrerkrone?

Warum nicht. Im ersten Jahr mit neuem Team und neuem



Jari-Matti Latvala

Geburtstag: 03. April 1985

Geburtsort: Töysä (FIN)

Herkunftsland: Finnland

WM-KARRIERE

2002: erster von 183 WM-Starts

2008: erster von 17 WM-Siegen

2009–2012: Ford (6 Siege)

2013–2016: VW (9 Siege)

2017: Toyota (1 Sieg – WM-4.)

HOBBYS

Historische Rallyes, Langlauf

Auto war es müßig, über so was nachzudenken. Jetzt ist das anders. Zuallererst geht es aber um den Herstellertitel – der ist für Toyota wichtiger. Aber auch ich habe mir einiges vorgenommen.

Hast du dir eine besondere Strategie zurechtgelegt?

Der Wettbewerb ist extrem eng. Ogier hat gezeigt, wie es geht. Im Vorjahr hat er nur zweimal gewonnen, stand aber neunmal auf dem Podium und hat konstant gepunktet. Die wichtigsten Zähler holte er bei seinen schlechtesten Rallyes und wurde am Ende wieder Weltmeister. Mir fiel es lange schwer, mich so konsequent auf das große Bild zu konzentrieren und dafür auch mal vom Gas zu gehen. Ich habe gelernt, dass man nicht jeden Lauf gewinnen muss (lacht). Ich bin etwas älter und hoffentlich auch cleverer. 2018 könnte also meine Saison werden.

Du bist der dienstälteste Werkspilot, nur Carlos Sainz und Petter Solberg haben mehr WM-Läufe absolviert. Denkst du manchmal über dein Karriereende nach?

Überhaupt nicht! Ich bin erst 32, voll motiviert und fahre nebenbei noch historische Rallyes – eben weil es mir so viel Freude macht. Wenn ich aber merke, dass ich nicht mehr ganz vorne mithalten kann, werde ich mir sicher Gedanken machen. Ob Loeb, Grönholm oder Solberg, die meisten Fahrer sind mit Ende 30 aus dem Werkscockpit ausgestiegen. Am besten fragst du mich in drei, vier Jahren noch mal. ■

Heiß auf Eis



2015 Zweiter, im Vorjahr lange vorne: Hyundai-Speerspitze Neuville zählt zu den Favoriten

WM-NACHRICHTEN

ÖSTBERG WILL MEHR

Erst weilte Mads Östberg in Versailles, um bei Citroën Racing den C3 WRC kennenzulernen. Danach übernahm er in Schweden den Testwagen von Kris Meeke. „Im Vergleich zu meinen Teamkollegen beginne ich bei null. Aber wenn wir ein gutes Wochenende erwischen, hoffe ich, bester Citroën-Fahrer zu werden“, so der Norweger, für den Schweden das Ticket für weitere Werkseinsätze sein könnte.

BERTELLI SAGT AB

Nichts war es mit der WM-Rückkehr von Lorenzo Bertelli in Schweden. „Aufgrund von unvorhersehbaren und unaufschiebbaren Verpflichtungen im Unternehmen kann Lorenzo nicht am WM-Lauf teilnehmen“, hieß es in einer Erklärung. Dabei hatte der Prada-Erbe den Ford Fiesta WRC noch vergangene Woche in Schweden getestet. „Wir entschuldigen uns beim Veranstalter, beim M-Sport-Team und bei allen Fans, die unsere Fahrer bei einer Rallye mit idealen Winterbedingungen in Action sehen wollten“, so sein Team.

WRC2: VIELE JUNIOREN

15 der 26 R5-Teams haben bei der Rallye Schweden für die WRC2 genannt. Skoda lässt neben WRC2-Weltmeister Pontus Tidemand erstmals Junior „OC“ Veiby mit einem Fabia R5 los. Der schnelle Norweger trifft neben den Toyota-Junioren Hiroki Arai und Takamoto Katsuta (beide Ford Fiesta R5) auf den neuen Hyundai-Werksjunior Jari Huttunen. Der 23-jährige Finne hat sich bei einer Sichtung gegen 16 Konkurrenten durchgesetzt und bestreitet nun ein werksunterstütztes WRC2-Programm, legte allerdings beim Test am vergangenen Sonntag seinen i20 R5 aufs Dach. Nicht am Start ist der 17-jährige Kalle Rovannerä. Der Skoda-Junior greift erst ab Mexiko ins WRC2-Geschehen ein. ■ RK

Beim zweiten WM-Lauf im schwedischen Värmland geben zumeist die Skandinavier den Ton an. Doch der irre Ritt mit Spikereifen zählt längst auch zu den Paradedisziplinen einiger Mitteleuropäer, allen voran Hyundai-Speerspitze Thierry Neuville und Weltmeister Sébastien Ogier.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Olympioniken in Korea mögen verzeihen, aber der schnellste Wintersport wird alljährlich bei der Rallye Schweden geboten, mit Spitzengeschwindigkeiten um die 200-km/h-Marke. Die eisige Bühne für das winterliche Spektakel ist bestens präpariert: „Wir hören aus der Region Värmland, dass die Strecken von einer stabilen Eisschicht sowie hohen Schneewänden geziert werden. Bessere Nachrichten können wir uns vor Beginn der Rallye Schweden nicht wünschen“, meint Sébastien Ogier.

Mit drei Siegen ist der Franzose der erfolgreichste Nichtskandinavier bei der Rallye Schweden – nur Stig Blomqvist (7), Marcus Grönholm und Björn Waldegaard (je 5) sowie Jari-Matti Latvala (4) können mehr Siege vorweisen als der Weltmeister. Doch nicht nur Ogier ist in der Lage, die Skandinavier auf ihrem Lieblingsterrain in Schach zu halten: Bevor Thierry Neuville im Vorjahr auf der Zuschauerprüfung in Karlstad ein Flüchtigkeitsfehler unterlief, war er dem Feld schon um satte 30 Sekunden enteilt. Verständlich, dass der Belgier in Hyundai-Diensten auch diesmal zum engsten Favoritenkreis zählt.

Größtes Feld seit 2005

Das wilde Treiben beginnt am Donnerstagabend auf der Zuschauerprüfung in Karlstad, bevor es ab Freitag auf 19 Wertungsprüfungen (WP) über insgesamt 314,51 WP-Kilometern in Schweden und dem benachbarten Norwegen zur Sache geht. Einige Prüfungen stehen dabei erstmals seit dem Jahr 2013 wieder auf dem Programm. Klassiker wie die WP Vargasen wurden übernommen –



Immer für den Sieg gut: Ogier

inklusive der legendären Sprungkuppe Colin's Crest.

67 Nennungen für das Hauptfeld bedeuten ein Plus von 50 Prozent zum Vorjahr. Die Spitze bilden 13 World Rally Cars der neusten Generation. Dahinter folgen 15 in die WRC2 eingeschriebene R5-Turboallradler. Elf weitere R5 sind mitunter ebenfalls prominent besetzt. So tritt bei seinem Heimspiel erneut auch der amtierende Rallycross-Weltmeister Johan Kristoffersson an. Sein VW-Rallycross-Teamkollege Petter Solberg startet mit Frau Pernilla im separaten historischen Feld im privaten Ford Escort Mk2 und trifft dort auf über 50 Gleichgesinnte mit ihren historischen Rallyeautos. ■

Junior-WM

WM-Junior Tannert muss zur Nagelprobe

Für Julius Tannert gilt es cool zu bleiben. Beim Auftakt zur Junior-WM in Schweden trifft der Deutsche auf etablierte Konkurrenten und echte Experten.

Von: **Reiner Kuhn**

Immer mehr Nachwuchstalente drängen auf die WM-Bühne. Aus gutem Grund: Wer sich bei fünf europäischen WM-Läufen im von M-Sport zentral eingesetzten und in dieser Saison exklusiv von Pirelli bereiften Ford Fiesta R2 gegen die Konkurrenz durchsetzt, darf sich am Saisonende nicht nur über den Titel Junior-Weltmeister freuen, er gewinnt zudem einen Ford Fiesta R5 inklusive 200 Reifen, den Sprit und die Nennelder für den Aufstieg in die WRC2.

Ein verlockendes Angebot, nicht nur für Julius Tannert und

seinen österreichischen Copiloten Jürgen Heigl. Der Sachse, der im Vorjahr beim Heimspiel in Deutschland siegte, trifft auf 14 Wettbewerber aus zwölf Nationen. Darunter echte Hochkaräter wie der elsässische Junior-Routinier Terry Folb, der mittlerweile

seine vierte WM-Saison in Angriff nimmt, oder der im Fronttriebler bekannt schnelle Ralfs Sirmancis aus Lettland.

Als Favoriten gelten beim Saisonbeginn in Schweden aber die heimischen Dennis Radström und Ex-Junior-Europameister Emil

Bergkvist. Beide kennen nicht nur die ganz speziellen Bedingungen aus dem Effeß, sondern auch das Fahren mit Spikereifen.

Für Tannert, ist es dagegen die erste Teilnahme bei einer skandinavischen Winterrallye. „Auch wenn es eine ganz spezielle Herausforderung für mich wird, freue ich mich auf den Start“, zeigt er sich motiviert. Tannert bereitete sich mit einem Test in Finnland vor. „Das Fahren auf Schnee und Eis verlangt höchste Konzentration und Präzision. Aber das mag ich. Unser Ziel ist es, um die Podiumsplätze mitzukämpfen und mit einem guten Ergebnis in die Saison zu starten. Unsere Läufe kommen erst noch“, so Tannert, der noch auf Unterstützung hofft: „Auch wenn die Saison noch nicht komplett finanziert ist, hoffe ich, mit guten Resultaten als einziger permanenter WM-Pilot aus Deutschland auf mich aufmerksam zu machen.“ ■



Bereit für die spezielle Herausforderung in Schweden: WM-Junior Tannert

Rallye-WM

Al-Attiyah hofft auf Toyota

Seine verwegenen Pläne sind bekannt. Nun will Nasser Al-Attiyah einige WM-Läufe im Toyota Yaris WRC bestreiten.

Von: **Reiner Kuhn**

Kaum ist die Rallye Dakar Geschichte, sucht Nasser Al-Attiyah nach neuen Betätigungsfeldern. Im Vorjahr versuchte der Katarer vergeblich, ein privates Team mit dem VW Polo WRC 2017 auf die Beine zu stellen, aber die aktuellen World Rally Cars scheinen ihn noch mehr zu reizen. So möchte sich Al-Attiyah im Toyota Yaris WRC beweisen. Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen findet durchaus Gefallen an derlei Plänen und der Möglichkeit, Fahrzeuge für Edelkunden einzusetzen.

Klar ist bisher allerdings nur, dass Al-Attiyah, der als offizieller Toyota-Fahrer in der Wüste unterwegs ist und Zweiter bei der Dakar wurde, mit einem Vorjahresauto vorlieb nehmen müsste. Der aktuelle Jahrgang steht nur den drei Werksfahrern Jari-Matti Latvala, Ott Tänak und Esapekka



Neue WM-Pläne: Al-Attiyah

Lappi zur Verfügung. Offen ist vor allem noch die Finanzierung. So sollen rund 300.000 Euro pro WM-Einsatz fällig werden – ohne Teile und Testfahrten. Al-Attiyah scheinen solche Summen wenig abzuschrecken; im Gegenteil: Der Wüstensohn plant mit Mathieu Baumel als Copilot sechs Starts bei den WM-Läufen in Argentinien, Portugal, Sardinien, Deutschland, Spanien und Wales. Sollte die Zusammenarbeit mit Mäkinen klappen, endet für Ex-WRC2-Champion Al-Attiyah eine über zweijährige WM-Pause. Den letzten WM-Lauf bestritt er 2015 in Spanien. ■

Rallye-WM

Kanada plant WM-Lauf

In Kanada wurden Pläne für eine Rückkehr in die Rallye-WM vorgestellt – mit einer Winterrallye.

Der Zeitpunkt war gut gewählt. Kurz vor der Rallye Schweden präsentierte man in Kanada Pläne für eine Winterrallye. Schon seit 2011 brüte man an der Idee, wieder Teil der Rallye-WM zu sein. Letztmals gehörte das Land 1979 zur Topliga. Damals zählten Walter Röhrli oder Björn Waldegård zu den Gewinnern.

Jetzt wurde der Startschuss gegeben, in den nächsten fünf Jahren die notwendigen Struktu-

ren zu schaffen, um spätestens 2023 wieder Teil der Rallye-WM zu werden. „Wir werden viele Funktionäre und Partner treffen, um sicherzustellen, dass eine Basis besteht“, sagte Keith Morison, Chef der „Rally Promoter Association of Canada“ (RPAC). Der Verband „Canadian Association of Rallysport“ (CARS) unterstützt die RPAC-Bemühungen ebenso wie der WM-Promoter. Dort freut man sich über die Bemühungen in Nordamerika, schließlich will man die WM künftig globaler aufstellen. „Kanada ist für uns von großem Interesse, auch seitens der Hersteller und unserer Sponsoren“, so Promoter Oliver Ciesla. ■ RK



Neue Route: 2023 soll die Rallye-WM über Kanada nach Mexiko reisen



Packt alles

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



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. 28 x 22 x 49 (64) cm, ca. 15 Liter (+ 6 Liter), Gewicht: ca. 695g, Zuzahlung 1,- €.



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

Ihre Abo-Vorteile:

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

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

Best.-Nr. 1625286

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihrem 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 widerrufen.

Ich bezahle per Bankeinzug.

IBAN	
BIC	Geldinstitut

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

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

Datum	Unterschrift

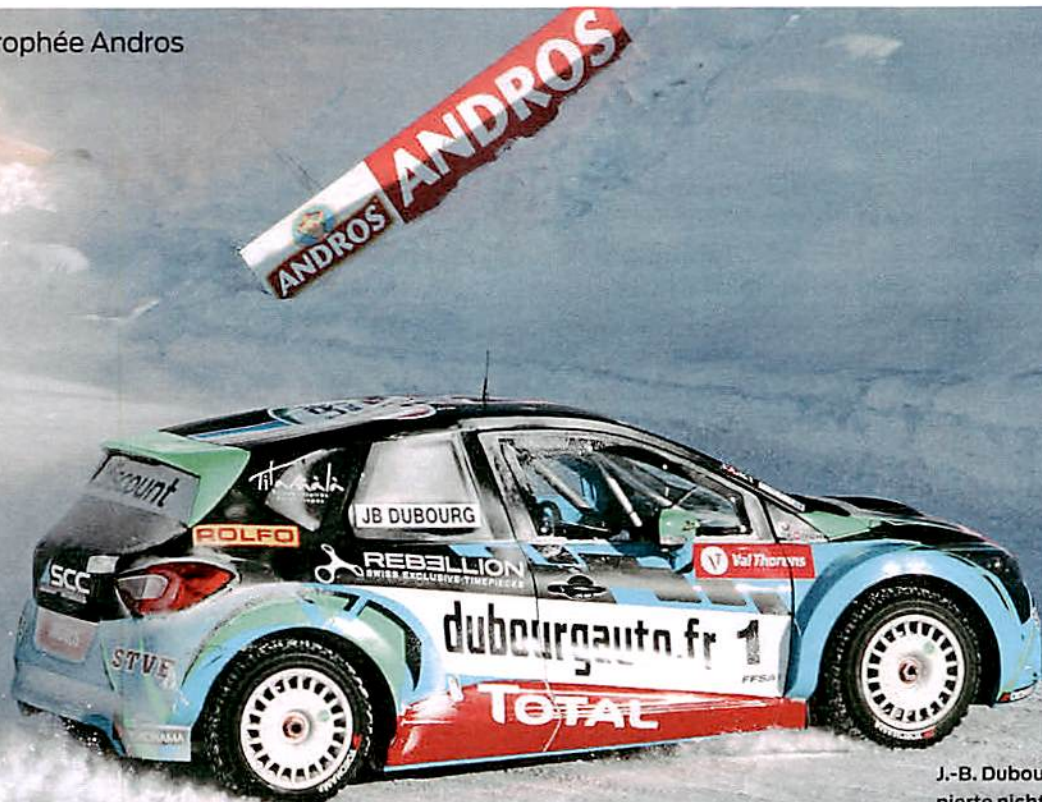
Direktbestellung:

Fon +49 (0)711 3206-8888

Fax +49 (0)711 182-2550

motorsportaktuell@dpv.de

www.motorsport-aktuell.com/abo



J.-B. Dubourg dominierte nicht immer, punktete aber fleißig

Der alte und neue Champion

Die aktuelle Saison auf dem Eis endete wie die letztjährige – Jean-Baptiste Dubourg im Renault Captur ist der alte und neue Titelträger. Weitere Highlights: Eis-Debüt von Timo Scheider und Vorstellung des neuen E-Renners.

Von: **Bernhard Schoke**

Details entscheiden nicht nur über Siege und Platzierungen, sondern auch Meisterschaften und Titel. Eine altbekannte Weisheit, aber dennoch jedes Jahr aufs Neue wieder aktuell. Genauso könnte man die Saison 2017/18 einordnen.

Dahin entwickelte sie sich vom traditionellen Auftakt in Val Thorens (80 Kilometer südöstlich der ehemaligen Olympiastadt Albertville) Anfang Dezember bis zum „Grande Finale“ in Super Besse (ungefähr 70 Kilometer südwestlich von Clermont-Ferrand im französischen Zentralmassiv). Dabei waren zwei Eckpunkte in den

vergangenen sieben Rennwochenenden entscheidend: Erfahrung und Kontinuität.

Vorteil Dubourg

Wenn dies noch jemand bezweifelt, so wird er bei der Trophée Andros eines Besseren belehrt. Der Hintergrund dafür ist nur für langjährige Beobachter gleich erkennbar. Erfahrung und ein eingespieltes Team zählen auf dem Eis mindestens doppelt. Vor diesem Hintergrund hatten die Titelverteidiger, das Familien-Team Dubourg, einen nur schwer ausgleichbaren Vorteil.

Für die Angreifer von Comtoy-ou (ex WRT) mit den beiden Audi A1 Quattro galt das ebenso wie für CMR mit den BMW M2, Saintéloc mit den privat eingesetzten Mazda 3 und die Crew von Pussier Automobiles by Clairet Sport mit dem Peugeot 3008. Sie konnten gleich zu Beginn durch die personelle Verstärkung mit einem der erfahrensten Ingenieure auf dem Eis ein Ausrufezeichen setzen: Laurent Fedacou, zuvor beim Mazda-Werksteam, kam zu Pussier. In der DTM ist er für den Schaeffler-Audi von Phoenix Racing verantwortlich.

Aufsteiger der Saison

Fedacou zeigte eindrucksvoll, welchen Sprung ein Team machen kann, wenn es sich mit einem ausgesprochenen Fachmann verstärkt. Das Team gewann (Samstag) gleich die erste Tageswertung. Sonntag zeigte Meister Dubourg im Renault Captur, dass er nichts verlernt hat – in der Summe beider Läufe war aber zur Überraschung vieler der Pussier-3008 vorn. Daran änderte sich auch nach Alpe d'Huez nichts. Nathanaël Berthon gewann zwar am Samstag und Franck Lagorce am Sonntag, Peugeot-Fahrer Benjamin Rivière sammelte aber so viele Punkte, dass er an der Spitze der Fahrerwertung blieb.

In Andorra, unmittelbar vor Weihnachten, wendete sich das Blatt. Dubourg gewann die erste Tageswertung und punktete am zweiten Tag hoch.

Der Saisonverlauf

Rivière kam mit den Bedingungen in dem Zwergstaat mitten in den Pyrenäen nicht klar, konnte sich nicht auf dem Podium platzieren, und Dubourg übernahm die Führung in der Fahrerwertung. Nach

der Weihnachtspause fiel dann quasi schon die Entscheidung beim vierten von sieben Läufen. Jean-Baptiste Dubourg konnte im Skiort Isola 2000 wie zuvor in Andorra den Samstag gewinnen und am Sonntag punkten. Rivière Rivière fehlte sein Ingenieur, denn Fedacou war in Dubai beim 24-Stunden-Rennen gefordert. Das Ergebnis: Rivière fuhr prompt die vom ausgesprochen komplexen Reglement vorgesehenen Streichergebnisse ein.

Am folgenden Rennwochenende in Serre Chevalier lief es zwar wieder besser, aber als der antizipierende Meister beide Tage gewinnen konnte, war bereits erkennbar, dass es jetzt für die Verfolger ausgesprochen schwer würde, die Titelverteidigung zu verhindern. Aber Rivière steckte nicht auf. Beim „Halbfinale“ in Lans-en-Vercors, rund 40 Kilometer von Grenoble entfernt, konnte Rivière zeigen, was er kann. Ein sehenswerter Zweikampf mit Dubourg beherrschte den ersten Tag, ohne dass einer von beiden gegen die Gebote der Fairness verstoßen hätte.

Am Ende hatte der Herausforderer das bessere Ende für sich.



Meister Dubourg flankiert von Vize Rivière (links) und Franck Lagorce



DTM-Fuchs Laurent Fedacou erwies sich als bedeutender Faktor



Timo Scheider saß in Isola 2000 erstmals im Trophée-Andros-E-Renner



Sportwagen-Ass Benoît Tréluyer setzte sich und den Audi A1 in Szene

Dubourg aber mit dem zweiten Platz und großer Punkteernte den Titel quasi sicher. Beim zweiten Lauf überließ Rallycrosser Dubourg den Audi-Piloten Nathanaël Berthon und Benoît Tréluyer den Fight um den Sieg. Für den alten und neuen Meister war der Lauf am Ende eines seiner beiden Streich-Resultate.

Die Entscheidung

Beim Finale in Super Besse demonstrierten dann Aufsteiger Rivière, Ingenieur Fedacou und das Peugeot-Team, was möglich ist, wenn man konzentriert zusammenarbeitet. Alle gewerteten Vor- und Zwischenläufe, das Halbfinale und den großen Showdown konnte das Team gewinnen. Die Konkurrenz warf mehr als nur ein Auge auf Fahrwerk, Reifen und die Abstimmung. Das große Finale der Pussier-Truppe war der sportliche Fehdehandschuh für die kommende Saison!

Rivière konnte drei Tagessiege feiern und ist damit Vizemeister. Auf dem Eis ist das Punkten mit guten Platzierungen der wichtigste Erfolgsfaktor. Audi-Mann Berthon als Dritter kam nur auf

einen Laufsieg, punktete aber in Summe mit fünf Podiumsplatzierungen besser als Team-Kollege Tréluyer, der nur zwei Treppchenplätze notieren konnte.

Auftritt Timo Scheider

Aus deutscher Sicht mehr als nur bemerkenswert war der Gastauftritt von Timo Scheider. In den Farben des Serien-Sponsors Andros konnte er beim Rückrunden-Auftakt in Isola 2000 (ca. 100 km nordöstlich von Nizza) im neuen Jahr erstmals auf dem Eis sein fahrerisches Potenzial in der Klasse der Elektrorenner unter Beweis stellen. Für einen Neuling ausgesprochen beachtlich, hinterließ er gut gelaunt seine Spuren auf dem spiegelglatten Parkett.

Auch wenn er nur im Mittelfeld landete, für Scheider waren die Runden in den französischen Seealpen eine ganz besondere sportliche Erfahrung, musste er sich doch nicht nur an die Eisspitzen, sondern auch den steilen Drehmoment-Verlauf der E-Renner gewöhnen. Eingefädelt hatte den Gast-Start Scheiders ausgerechnet Rivières Erfolgsgarant Laurent Fedacou. Der ist bekanntermaßen ja auch an Scheiders

neuem Wirkungskreis, der Rallycross-WM, vertreten und war zuvor in der DTM sein ehemaliger Team-Ingenieur.

Ausblick 2018/19

Apropos Elektroantrieb: Der neue Flitzer kommt sicher bereits in der nächsten Saison und

damit vor der WRX. Im März soll feststehen, in welchem Format die Renner eingesetzt werden: integriert in die Läufe mit den Verbrennern, oder als eigenständige Serie, die dann voraussichtlich wieder am zweiten Dezemberwochenende (08./09.12.2018) in die Jubiläums-Saison startet. Es wird bereits die 30. Saison. ■

GESAMTERGEBNIS SAISON 2017/18:

1.	Jean-Baptiste Dubourg	Renault Captur	665 Pkte.
2.	Benjamin Rivière	Peugeot 3008	623
3.	Nathanaël Berthon	Audi A1 Quattro	618
4.	Benoit Tréluyer	Audi A1 Quattro	586
5.	Franck Lagorce	BMW M2	582
6.	Evens Stievenart	Mazda 3	566
7.	Olivier Pernaut	Mazda 3	516
8.	Bertrand Balas	BMW M2	511
9.	Didier Thorat	Mazda 3	464
10.	Gérald Fontanel	BMW M2	418
11.	Jimmy Clairret	Peugeot 3008	269
12.	Teddy Clairret	Peugeot 3008	219
13.	Andrea Dubourg	Renault Captur	206
14.	Nicolas Prost	Renault Captur	200
15.	Andreas Bakkerud	Renault Captur	182
16.	Tristan Gommendy	Mazda 3	136
17.	Nabil Karam	Mazda 3	70
18.	Matthieu Vaxivière	BMW M2	35
19.	Hervé Knapick	Renault Captur	35

Motorradsport-Termine 2018



Monat	Datum	MotoGP	Superbike-WM	Moto3-Junior-WM	Endurance-WM	Gespann-WM	IDM
Januar	07						
	14						
	21						
	28						
	04						
Februar	11						
	18						
	25		Phillip Island				
März	04						
	11						
	18	Doha					
April	25		Buriram	Estoril			
	01						
	08	Termas de Río Hondo					
	15		Aragón				
Mai	22	Austin	Assen		Le Mans	Le Mans	
	29			Valencia			Oschersleben
	06	Jerez					
Juni	13		Imola		Slovakiaring	Slovakiaring	
	20	Le Mans		Le Mans			
	27		Donington				
Juli	03	Mugello					
	10		Brünn	Catalunya	Oschersleben		Oschersleben
	17	Catalunya					
	24		Laguna Seca			Sachsenring Pannonia-Ring	
August	01	Assen					
	08		Misano				Zolder
	15	Sachsenring					
	22						
September	29			Aragón	Suzuka		Schleiz
	05	Brünn					
	12	Spielberg					
	19					Assen	
Oktober	26	Silverstone					Lausitzring
	02						
	09	Misano				Rijeka	Assen
	16		Portimão				
November	23	Aragón					
	30		Magny-Cours	Jerez			Hockenheim
	07	Buriram				Oschersleben	
	14		El Villicum	Albacete			
Dezember	21	Motegi					
	28	Phillip Island	Doha				
	04	Sepang					
	11						
November	18	Valencia					
	25			Valencia			
	02						
Dezember	09						
	16						



Motocross-WM	Supercross-WM	Enduro-WM/ Superenduro-WM*	Speedway Eisspeedway-GP*	Langbahn-WM	MX Masters	Enduro-IDM	Specials
	Anaheim I (6.1.)	Riesa/D* (6.1.)					Rallye Dakar (04.–20.01.)
	Houston (13.1.)		Ylitornio/FIN*				
	Anaheim II (20.1.)						
	Glendale (27.1.)						
	Oakland (3.2.)		Astana/KZ* (3./4.2.)				
	San Diego (10.2.)						
	Arlington (17.2.)	Malaga/E* (17.2.)	Togliatti/RUS* (17./18.2.)				
	Tampa (24.2.)						
Neuquén/AR	Atlanta (3.3.)	Bilbao/E* (3.3.)	Berlin/D* (3./4.3.)				
	Daytona (10.3.)					Tuheim	
Valkenswaard/NL	St.Louis (17.3.)	Helsinki/FIN	Inzell/D* (17./18.3.)				Daytona 200 (17.03.)
Valencia/E	Indianapolis (24.3.)					Dahlen	
		Lidköping/S* (31.3.)					
Pietramurata/I	Seattle (7.4.)		Heerenveen/NL*(7./8.4.)				
Águeda/P	Minneapolis (14.4.)						
	Foxborough (21.4.)				Fürstlich Drehna		
	Salt Lake City (28.4.)	Santiago de Compostela/E					
Orlyonok/RUS (01.05.)	Las Vegas (5.5.)	Castelo Branco/P					IRRC Hengelo/NL
Kegums/LV			Warschau/PL (12.5.)	Herxheim/D (10.05.)			North West 200 (19.–23.05.)
Teusenthal/D			Abensberg/D (21.5.)				TT Isle of Man (26.05.–08.06.)
			Prag/CZ (26.5.)		Mölln		
Matterley Basin/GB		Tallinn/EE		Marienbad/CZ (2.6.)			
Saint-Jean-d'Angély/F				La Réole/F (16.6.)			IRRC Terlicko/CZ
Ottobiano/I		Arco di Trento/I		Bielefeld/D	Bielstein		Sachsenring Classic
Pangkal Pinang/ID			Horsens/DK (30.6.)				IRRC Imatra/FIN
Semarang/ID			Hallstavi/S (7.7.)	Roden/NL	Möggers/A		Southern 100 I. o. M. (09.–12.07.)
							X Games Minneapolis/USA
Loket/CZ			Cardiff/GB (21.7.)				IRRC Chimay/B
			Landshut/D (28.7.)		Tensfeld		
Lommel/B						Burg	
			Máililla/S (11.8.)				
Frauenfeld/CH				Eenrum/NL			IRRC Horice/CZ
			Gorzow/PL (25.8.)			Waldkappel	Classic TT I. o. Man (18.–31.08.)
Afyon/TR		Edolo/I					
			Krsko/SK (8.9.)				
Assen/NL							
		Hawkstone Park/GB	Teterow/D (22.9.)				IRRC Frohburg
Imola/I				Mühdorf/D			
			Torun/PL (6.10.)				
		Woltersdorf/D				Streitberg	Motocross d. Nat. Red Bud/USA
						Woltersdorf	Monster Cup SX Las Vegas/USA
						Zschopau	
							ISDE Viña del Mar/RCH (12.–17.11.)
							Macao GP

Clash-Rennen Daytona

Keselowski erster Sieger

Brad Keselowski (Ford) heißt der erste NASCAR-Rennsieger des Jahres. Im Clash-Rennen in Daytona setzte er sich klar durch – trotz Hitzeproblem.

Von: **Michael Bräutigam**

Ziemlich genau zur Halbzeit des auf 75 Runden angesetzten Showrennens schnappte sich der Penske-Ford-Pilot die Führung und ließ danach nie mehr einen Zweifel an seinem Sieg aufkommen. Zittern musste der Champ von 2012 dennoch. Weil sich im Kühlergrill seines Ford Fusion ein Teil verfangen hatte, stieg die Wassertemperatur in astronomische Höhen. „Ich war besorgt wegen der Autos hinter mir, aber das Auto hat stark überhitzt und ich war noch viel besorgter, dass der Motor hochgehen könnte“, sagte ein überglücklicher Keselowski nach Fallen der Zielflagge. Für den Penske-Piloten war es der erste Sieg bei den Speedweeks.

Für das Penske-Team gab es sogar noch mehr Grund zum Jubeln. Vorjahres-Clash-Sieger Joey Logano fuhr auf P2 ins Ziel, Ryan Blaney im neuen, dritten Penske-Ford holte P4. Zusammen mit dem 2017er-Daytona-500-Sieger Kurt Busch auf P3 gelang Ford sogar ein Vierfachsieg.

Zum siebten Mal in Folge (!) sah dagegen Jimmie Johnson

(Chevrolet) die Zielflagge nicht. In der letzten Runde wurde er von Markenkollege Kyle Larson unsanft angeschoben, woraufhin es zu einer Kettenreaktion mit mehreren gecrashten Autos kam. Auch Titelverteidiger Martin Truex Jr. (Toyota) konnte deshalb das Rennen nicht beenden.

Für Keselowski könnte der Sieg im Clash-Rennen übrigens

das Ende eines Fluchs bedeuten. „Ich habe in den Speedweeks nie etwas gewonnen. Hoffentlich war das unser Durchbruch“, sagte der Sieger einen Tag vor seinem 34. Geburtstag. Dass der Sieger des Clash-Rennens eine Woche später auch das Daytona 500 gewann, passierte zuletzt 2016. Da gelang Denny Hamlin (Toyota) der Doppelpack. ■



Führte insgesamt 43 der 75 Runden: Brad Keselowski (#2) gewann am Ende trotz Überhitzung an seinem Ford

Qualifying Daytona 500

Earnhardt-Erbe auf Pole

Alex Bowman (Chevrolet) heißt der Polesitter für die 60. Ausgabe des Daytona 500. Damit bescherte er Arbeitgeber Hendrick Motorsports die dritte Daytona-Pole in Folge.

Von: **Michael Bräutigam**

Bowman war vielleicht nicht der Favorit der Buchmacher für die prestigeträchtige Pole, doch ein richtiger Außenseiter dann eben auch nicht. Die US-Amerikaner haben einmal mehr ihre „Geschichte“ rund um die Pole. Diesmal war es der Nachfolger von Dale Earnhardt Jr. im Hendrick-Chevy mit der Nummer 88, nachdem es in den beiden Vorjahren

Teamkollege Chase Elliott gelungen war, den Platz an der Sonne zu holen. Die brandneuen Camaros sehen vor ihrem Cup-Debüt sehr stark aus. Alle vier Hendrick-Autos lagen in den Top 10.

„Es war ein bisschen nervenzerreißend“, sagte Bowman, der als Zwölfter der 40 Piloten zu seiner Quali-Runde aufbrach und entsprechend lange warten musste. „Wir wussten, dass wir um die Pole kämpfen, darum sind wir ja hier“, so Bowman, der bereits als Earnhardt-Ersatz in Phoenix 2016 seine erste Cup-Pole hatte feiern können.

Denny Hamlin (Toyota) sicherte sich mit P2 den Platz an Bowmans Seite in der ersten Startreihe. Die Startplätze 3 bis 40 werden in den jeweils 60-ründigen Can-Am-Duels am morgigen Donnerstag ausgefochten. ■



Steht beim Vollzeit-Debüt für Hendrick gleich auf der Pole: Alex Bowman

NACHRICHTEN

In der DTM wiedervereint (v.l.): Mercedes-DTM-Chef Uli Fritz, Pascal Wehrlein und Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff



Champion zurück

Als letzter der drei diesjährigen DTM-Hersteller hat Mercedes seine sechs Piloten für die Saison vorgestellt. Ex-Champion Wehrlein und Daniel Juncadella geben Comeback.

Von: **Michael Bräutigam**

Auf einmal ging alles ganz schnell. Nach monatelangem Warten auf die Verkündung des Mercedes-DTM-Fahrerkaders 2018 verriet drei Pressemitteilungen innerhalb von 24 Stunden die Aufstellung der Stuttgarter. Vorangegangen war die Meldung, dass Maro Engel nach nur einer Comeback-Saison inklusive Sieg in Moskau nicht weiter im DTM-Aufgebot sein würde. Stattdessen konzentriert sich der in Monaco lebende Deutsche auf den GT-Sport mit dem Stern sowie die Formel E.

Zusammen mit dem längst feststehenden Weggang von Robert Wickens galt es also nun, zwei freie Fahrerplätze zu besetzen. Die vier übrigen Fahrer der Vorsaison – Gary Paffett, Lucas Auer, Paul di Resta und Edoardo Mortara – wurden als erste bestätigt. Für Paffett ist es die bereits 15. Saison für die Stuttgarter,

also deren halbe Zeit in der DTM, welche bekanntlich nach der Saison 2018 endet.

Jüngster Champ zurück

Nur zwei Stunden später folgte die Nachricht, die mit Spannung erwartet und von vielen erhofft wurde: Pascal Wehrlein kehrt zurück in die DTM. Der Champion von 2015 verbinde nicht nur aufgrund seines Titels „fantastische Erinnerungen“ mit der Tourenwagenserie. Der Kontakt zum Team sei auch während seiner zwei Saisons in der Formel 1 (Manor/Sauber) nicht abgerissen. „Seit meinem letzten DTM-Rennen beim Saisonfinale in Hockenheim 2015 hat sich einiges in der DTM verändert. Aber ich mag Herausforderungen und kann es

»SEIT MEINEM LETZTEN DTM-RENNEN 2015 HAT SICH EINIGES VERÄNDERT. DIE ERSTEN TESTS KÖNNEN NICHT FRÜH GENUG KOMMEN.«

Pascal Wehrlein

kaum erwarten, zum ersten Mal mit unserem neuen Auto auf die Strecke zu fahren. Die ersten Tests können für mich gar nicht früh genug kommen“, sagte der jüngste DTM-Meister aller Zeiten, der auch anmerkt: „2018 keine Rennen zu fahren, wäre für mich keine Alternative gewesen. Die DTM war immer eine Option für mich. Insofern fiel mir der Schritt leicht, zurückzukehren.“

Als Sechster im Bunde wird auch Daniel Juncadella sein Comeback in der DTM feiern. Der Spanier war ohnehin als einer der ganz heißen Kandidaten auf den durch Wickens frei gewordenen Fahrerplatz gewesen, hat er doch bereits insgesamt vier Saisons DTM-Erfahrung bei den Mercedes-Teams Mücke und HWA. Trotz guter Ansätze und oft auch gutem Speed reichte es bisher für den F3-Europameister von 2012 nicht für ein Podest.

Damit steht also nun das 18-köpfige DTM-Fahrerfeld für die Saison 2018. Es wird die letzte für Mercedes sein und die letzte mit den V8-Saugmotoren, ehe 2019 die Turbo-Ära beginnt. Los geht's mit einem Herstellertest im März. In der zweiten April-Woche stehen die ITR-Tests in Hockenheim an, wo am ersten Mai-Wochenende auch der Saisonauftakt stattfindet. ■

WTCC: FÜNF WTCC-TITEL IM SUPERTEAM VEREINT

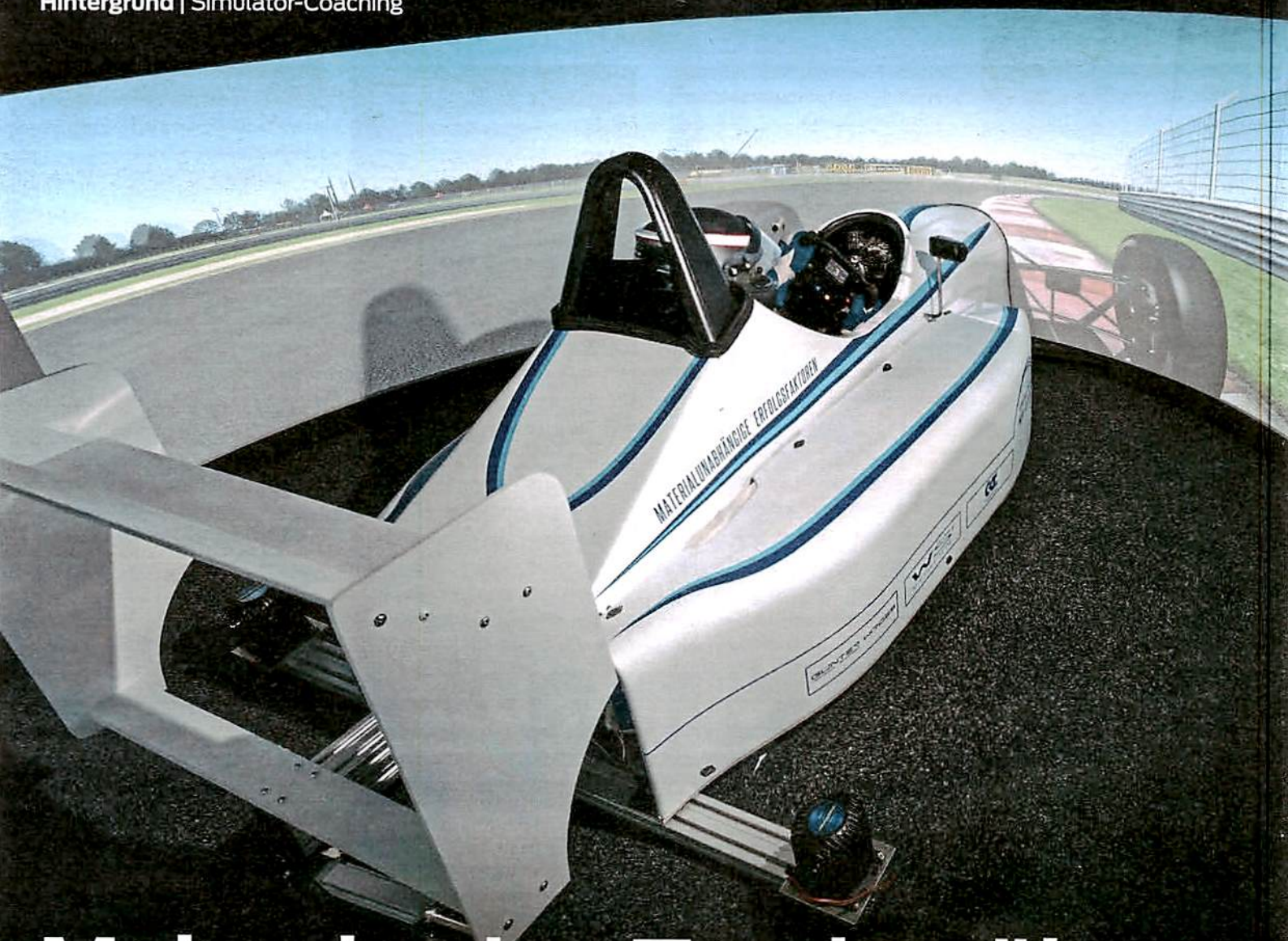
Eines steht jetzt schon fest: Die WTCC-Saison wird der Knaller! Nach dem Hyundai-Dreamteam Michelisz/Tarquini wurden vergangene Woche auch die angedeuteten Honda-Deals bestätigt. Demnach stehen mit Tiago Monteiro und Esteban Guerrieri nun auch offiziell die ersten Honda-Toppiloten bei Boutsen Ginion Racing bzw. Münnich Motorsport fest. Aber es kommt noch dicker: Die letztjährigen WTCC-Teamkollegen bei Volvo, Thed Björk und Yvan Muller, greifen 2018 gemeinsam die WTCC-Krone an. Mullers Rennteam hat zwei Hyundais gekauft und wird diese für ihren Teamchef (vier WTCC-Titel) sowie den amtierenden WTCC-Titelträger aus Schweden einsetzen.

TCR GERMANY: TARGET VOR DEM AUSSTIEG?

Das Target-Team, das 2016 und 2017 jeweils den Team- und Fahrertitel in der ADAC TCR Germany einheimen konnte, könnte die Serie verlassen. Vergangene Woche gab die Truppe aus Südtirol bekannt, dass man in der TCR Europe mit drei Hyundai i30 N TCR am Start stehen wird. Als erster Fahrer steht Reece Baar, ein Schützling von Andy Priaulx, bereits fest. Gleichzeitig bedankte man sich bei der TCR Germany für zwei tolle und erfolgreiche Saisons. Insidern zufolge gibt es aber durchaus die Möglichkeit, dass man kurzfristig doch wieder im deutschen Championat antritt.

TCR: CRAFT BAMBOO RACING IN TCR EUROPE

Etwas überraschend hat das Team Craft Bamboo Racing letzte Woche verkündet, dass man nicht in der WTCC am Start stehen wird. Die erfolgreiche Truppe aus der TCR International Series wird stattdessen mit zwei Autos in der TCR Europe starten. Die WTCC sei jedoch nicht vom Tisch, für 2019 möchte man die Lage erneut bewerten.



Mehr als eine Trockenübung

Was tun, wenn man – gerade zur kalten Jahreszeit – unabhängig von Witterungsbedingungen testen und seine fahrerischen Fähigkeiten verbessern möchte? Klar: Entweder ab in den Süden oder in den Rennsimulator. MSa probierte Letzteres mit einem Coach und Unterstützung von einem Rennfahrer aus.

Von: **Michael Bräutigam**

Für einen Moment könnte man wirklich denken: Ja, das ist alles real. Kurz vorm Einlenkpunkt in die erste Kurvenkombination von Silverstone kommt genau das gleiche flaue Gefühl im Magen auf, das man

als Nicht-Profi wohl auch in der Realität hätte. Geht das ultraschnelle S mit dem Formel-3-Boliden nun voll oder nicht? Stimmt die Linie? Denn wenn nicht, dann wird es eng. Ich weiß von Renn-Profi Julian Hanses, dass es bei ihm „flat“ ganz einfach aussah, als er kurz zuvor seine Runden auf dem britischen Grand-Prix-Kurs drehte.

Der 20-jährige Hildener startet in diesem Jahr mit dem wiederbelebten Ma-Con-Team in der FIA Formel-3-EM und bereitet sich nicht nur mit Testfahrten im realen, sondern auch im virtuellen Cockpit auf sein Premierenjahr im Championat vor. Er half auch dabei, anhand seiner real gesammelten F3-Erfahrungen den Simulator so nah wie möglich ans Original zu bringen. Also gut, wenn es so nah dran ist: Attacke!

Beim Anlenken merkt man den hohen Gegendruck im Lenk-

rad. Der Original-Aufsatz, wie er auch in der F3, F2 oder Formel E zum Einsatz kommt, ist auf einen Direct-Drive-Motor gesteckt und verlangt nach großem Kraftaufwand. Wie Julian mir bestätigt, ist das im echten Formel-Rennwagen aber nicht anders. Nach dem ersten Lenkimpuls merke ich, wie sich der Hinter-

AM ANGESCHLOSSENEN KOMMANDOSTAND MIT ALLERHAND DATEN WIRD JEDE AKTIVITÄT IM COCKPIT BEOBACHTET – SOGAR EIN EYETRACKING GIBT ES, UM DIE BLICKTECHNIK ZU VERFEINERN.

wagen erst setzen muss. Haben sich die hinteren Walzen im Asphalt verkrallt, geht die Balance in ein leichtes Untersteuern über, doch es passt. Nach einigen Runden sitzen auch die Referenzpunkte für die restliche Strecke. Am angeschlossenen Kommandostand mit allerhand Monitoren und Live-Daten wird jede Aktivität im Cockpit beobachtet – sogar ein Eyetracking gibt es, um die Blicktechnik zu analysieren und zu verfeinern. Dazu kommen weitere Feedback-Systeme für die Vitalfunktionen.

Ganzheitliches Coaching

Nach dem Einschleusen geht es bei einem Probe-Rennen über zehn Runden um die Wurst. Über Funk instruieren mich Julian und Mentalcoach Mirko Sellner. Sellner ist nicht nur Mentalcoach für Rennfahrer und u. a. den Eishockey-Bundesligisten Grizzlys Wolfsburg.



Näher am realen Gefühl geht kaum: Simulator bei Renncoach Mirko Sellner

Ich darf also nun einmal einen Einblick erhaschen, wie so ein Simulator-Training aussieht. Der Profi-Sim mit Rundleinwand und einem Original-Formelchassis als Basis hat in seiner Entstehung und Entwicklung über die Jahre locker eine sechsstelligen Summe gekostet. Als Basis-Software wird „rFactor 2“ verwendet, wenngleich entsprechend angepasst.

Start frei: Von der Pole-Position geht es ins Zehn-Runden-Rennen. In den ersten Umläufen geht auch alles glatt. Sauberer Start, konstante Zeiten. Dann schaltet sich Julian über Funk ein. „Versuch mal, vor den Kurven zu coasten“, sagt er. Offensichtlich ging bei der Spritkalkulation etwas in die Hose, sodass ich jetzt haushalten muss. Der herausgefahrene Vorsprung schmilzt von Runde zu Runde. Immer früher soll ich vor den Kurven vom Gas und noch mehr short-shiften, um es ins Ziel zu schaffen. Zum fahrerischen Stress kommt jetzt also auch noch der psychische hinzu. Doch nach zehn Runden ist es geschafft, der Sieg gerettet. „Good job“, lobt Sellner über Funk.

Runde zwei: Diesmal nur über fünf Umläufe geht es mit stärkeren Computergegnern und mitten aus dem Feld heraus in ein erneutes Rennen. In der ersten engen Rechts verpasse ich den Bremspunkt, muss mich an einen Konkurrenten anlehnen und drehe mich ins Gras. Wieder freigeschaufelt merke ich, dass das Lenkrad schieft, was ich über



BRÄUTIGAM

Holzauge, sei wachsam: Mittels Eyetracking wird die Blicktechnik verfeinert

Funk anmerke. „Tja, können wir nicht ändern“, antwortet Sellner. Nein, keine ESC-Taste drücken und Neustart. Zum Simulator-Coaching gehört auch, dass man wie im realen Rennauto mit den Gegebenheiten zurechtkommen muss. „Die Absprache mit Julian ist, dass er erstmal aussteigt, wenn er das Auto crasht“, sagt der Coach. So wird vermieden, dass die Fahrten im Simulator zu locker angegangen werden. Ich schnappe mir mit verstellter Spur noch zwei, drei Gegner und fahre recht happy durchs Ziel.

Und wie nah dran war es jetzt wirklich? Der Rennprofi klärt auf: „Einen Trackwalk brauchen wir schon noch, aber 97 Prozent

der Vorbereitung können wir vorab erledigen“, sagt Julian, der vor jedem Rennwochenende ein bis zweimal sowie regelmäßig im Winter im Simulator sitzt und sich so weiterentwickelt.

Und die Kosten? Zunächst sei gesagt, dass man sich bei Sellner nicht klassisch einbuchen kann, weil es immer um das Gesamt-Coaching geht. Legt man die Kosten um, zahlt man im Falle Formel 3 gut und gerne die Hälfte eines realen Testtages, bekommt dafür mehr als doppelt so viel Fahrzeit, mehr Möglichkeiten der mentalen Weiterentwicklung und des Experimentierens sowie – natürlich – auch garantiert das Wunschwetter. ■

Er ist auch der Mann hinter dem Simulator und dem beinahe zum Leistungszentrum herangewachsenen Coaching-Tempel nahe Lengede. Denn das Simulator-Training ist nur ein zentraler Punkt im ganzheitlichen Coaching-Konzept des 43-Jährigen.

Julian ist seit rund zwei Jahren unter Sellners Fittichen und hat seither große Fortschritte gemacht. Zu aggressiv und zu emotional ging er im Rennauto damals noch zu Werke. In vielen Gesprächs- und Simulatorsitzungen wurde dieses Verhalten professionell umgebaut. Zusätzlich macht der Youngster, der 2017 Laufsieger in der ADAC Formel 4 war, sechsmal in der Woche Fitnessstraining und hat zudem einen Personal Trainer. „Julian hat eine klare, professionelle Einstellung“ lobt Mirko Sellner seinen Schützling und dessen enorme Fortschritte.



Der gläserne Fahrer: Am Kommandostand können live oder im Anschluss an die Fahrt alle Daten eingesehen werden



Valentino Rossi zeigt, dass er in seiner 23. Saison nichts von seinem Biss verloren hat. Im MSA-Interview erklärt der bald 39-jährige Italiener, wie er die momentanen Probleme lösen will.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Wie gut vorbereitet fühlst du dich nach dem ersten Test?

Es gab an diesen drei Tagen gute und schlechte Aspekte. Als am letzten Tag der Grip nachließ, wurde das Motorrad am Limit schwieriger zu fahren. Aber wir konnten immerhin unser Testprogramm durchziehen und haben sehr viel durchprobiert. Die größte Verbesserung, die wir dabei erzielen konnten, war mein Gefühl für das Motorrad. Ich fühle mich sehr wohl darauf, kann bequem schnell fahren, und meine Pace hat sich im Vergleich zum letzten Jahr deutlich verbessert. Damals habe ich außerdem stark am nachlassenden Hinterreifen gelitten. Auch der neue Motor hat eine bessere Beschleunigung und mehr Topspeed.



Valentino Rossi

Geburtstag: 16.02.1979
Geburtsort: Urbino (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE

- 1996: 125 GP, Aprilia (9.)
- 1997: 125 GP, Aprilia (1.)
- 1998: 250 GP, Aprilia (2.)
- 1999: 250 GP, Aprilia (1.)
- 2000: 500 GP, Honda (2.)
- 2001: 500 GP, Honda (1.)
- 2002: MotoGP, Honda (1.)
- 2003: MotoGP, Honda (1.)
- 2004: MotoGP, Yamaha (1.)
- 2005: MotoGP, Yamaha (1.)
- 2006: MotoGP, Yamaha (2.)
- 2007: MotoGP, Yamaha (3.)
- 2008: MotoGP, Yamaha (1.)
- 2009: MotoGP, Yamaha (1.)
- 2010: MotoGP, Yamaha (3.)
- 2011: MotoGP, Ducati (7.)
- 2012: MotoGP, Ducati (6.)
- 2013: MotoGP, Yamaha (4.)
- 2014: MotoGP, Yamaha (2.)
- 2015: MotoGP, Yamaha (2.)
- 2016: MotoGP, Yamaha (2.)
- 2017: MotoGP, Yamaha (5.)

HOBBYS

Rallye, Dirt Track, Motorradfahren

„Die größte Verbesserung ist mein Gefühl fürs Motorrad“

Als wir nach dem zweiten Tag die Daten durchgegangen sind, war ich optimistisch, dass wir unsere Rundenzeit weiter verbessern können. Aber das war dann unmöglich, weil wir auf Schwierigkeiten gestoßen sind. Speziell mit neuen Reifen. Mit gebrauchten war meine Pace gut. Auch das müssen wir jetzt verstehen lernen.

Wenn ich am Schluss des Tests von der Position auch nicht überlegend gut aussah, war ich auch von der schnellsten Runde her nicht zu weit von der Spitze entfernt, und meine Rennpace ist sehr gut. Wofür das reichen wird, muss sich aber noch zeigen, denn es sind sechs bis acht Fahrer da, die mehr oder weniger die gleiche Pace haben. Würden wir jetzt mit der Saison beginnen, hätten wir in der MotoGP ein Moto3-Rennen. Das könnte sehr Spaßig werden, zumal wir in der Spitzengruppe mit dabei sind. Aber wir wissen, dass wir noch viel arbeiten und uns weiter verbessern müssen. Wir müssen auf die kleinsten Details achten.

War es nicht wie im letzten Jahr, dass die Yamaha M1 an Tagen mit schlechtem Grip nicht mehr richtig funktioniert?

Wir hatten das gleiche Problem auch beim Valencia-Test im November. Am Dienstag hatten Maverick Viñales und ich ein gutes Gefühl mit den Reifen, wir waren Dritter und Vierter. Am nächsten Tag waren wir mit dem gleichen Motorrad, den gleichen Reifen bei der gleichen Temperatur drei Zehntelsekunden langsamer, und wir wussten nicht warum. In Sepang ist das Gleiche passiert. Jetzt müssen wir verstehen, warum das passiert.

Steht ihr im Vergleich zum Vorjahr besser da?

Auf alle Fälle. Ich habe mich von Beginn an wohl auf der neuen M1 gefühlt, letztes Jahr konnte ich für die 2017er Variante nie ein Gefühl aufbauen. Ich war gleich konkurrenzfähig, und ich konnte an den ersten beiden Tagen immer wieder die Bestzeit fahren. Davon war ich letztes Jahr ganz

weit weg. Wir haben immerhin verstanden, dass die Richtung 2017 falsch war und die Chassis, die wir jetzt verwenden, sind alles Weiterentwicklungen der 2016er Variante. Ich kann jetzt wieder viel natürlicher fahren, spüre die Front besser, und wenn ich pushe, komme ich auch gleich auf gute Zeiten. Außerdem haben wir die Reifenhaltbarkeit, die letztes Jahr unser Hauptproblem war, deutlich verbessert. Nach 20 und sogar 30 Runden

»WIR HABEN DIE REIFENHALTBARKEIT, DIE LETZTES JAHR UNSER HAUPTPROBLEM WAR, DEUTLICH VERBESSERT.«

Valentino Rossi

konnte ich mit dem Hinterreifen noch immer anständige Rundenzeiten fahren. Der wichtigste Unterschied ist, dass wir letztes Jahr auf eine schlechte Art begonnen haben, und das hat sich durch die ganze Saison gezogen. Jetzt haben wir gut angefangen, und das ist immer besser.

Wirst du noch weitere Rahmen-Varianten bekommen?

Ja. Das Fahrwerk ist eine der Hauptbaustellen, an denen wir arbeiten. Aber die Modifikationen, mit denen wir da arbeiten, sind winzig klein.

Was sind diese Modifikationen?

Wir arbeiten an der Gewichtsverteilung und an den Steifigkeiten. Wir hatten viel Material, durch das wir uns durcharbeiten mussten, aber wir haben hart gearbeitet. Das Gute war, dass wir bei unserem privaten Test im November in Sepang verstanden haben, was mir gefällt und was ich brauche. Wir haben verstanden, was ich am 2016er Chassis mochte. Ich hatte schon vor diesem Test meine eigene Idee, und bei diesem

Test haben es dann auch die japanischen Ingenieure verstanden. Deshalb liegen mir die bisherigen Weiterentwicklungen. Sie fühlen sich alle wie das 2016er Chassis an. Und es ist wichtig, dass wir dieses Gefühl beim Weiterentwickeln immer beibehalten.

Hat Yamaha bei der Aerodynamik Fortschritte machen können?

Ja. Ich mag die neue Verkleidung, die sie gebracht haben. Man spürt mit ihr mehr Vorderradkontakt. Wenn man um eine Kurve fahren muss, und man hat mehr Vorderradkontakt, macht es die Sache einfacher, und man braucht weniger Kraft. Dabei konnte ich bei unserer neuen Aero-Verkleidung keine negativen Punkte feststellen.

Du hast neben deinem Wintertest-Design auch wieder dein Helmdesign von 1997 getragen.

AGV hat diesen Helm zum 20-jährigen Jubiläum meines ersten WM-Titels wieder aufgelegt. Als ich ihn gesehen habe, habe ich mir gesagt, ich muss ihn unbedingt ein paar Runden für Fotos fahren. Ich mag das Design sehr, aber ich habe ihn nur für die Fotos angezogen.

Wie gut warst du selbst auf den bekanntermaßen harten ersten Test in Sepang vorbereitet?

Ich habe im Winter gut trainieren können. Ich hatte auch zehn Tage mehr als letztes Jahr, weil ich

damals noch eine Yamaha-Welttournee machen musste. Deshalb war diesmal auch mein Zustand besser als letztes Jahr. Und das, obwohl ich mit meinem Fuß noch nicht joggen kann. Das sollte bald wieder möglich sein, darum werde ich für die nächsten Tests auf einem noch besseren Level sein. Aber wenn ich sehe, wie Sepang auch die jüngeren Fahrer ausgelagt hat, stehe ich konditionsmäßig gut da.

Was ist dein Geheimnis, dass du noch immer so konkurrenzfähig bist?

Wie lange wer konkurrenzfähig ist, ist von Fahrer zu Fahrer unterschiedlich. Es hängt viel von der Motivation ab. Und ich bin noch immer sehr motiviert, ich will eigentlich weitermachen. Ich sehe ja immer wieder, dass die Erfahrung oft vieles wettmachen kann. Körperlich lässt man zwar nach, aber das Ausschlaggebende in unserem Sport ist nicht die reine Fitness, sondern viele andere Dinge.

Wann wirst du dich entscheiden, ob du deinen Vertrag noch einmal verlängern wirst?

Ich will erst einmal alle Tests abwarten. Erst will ich wissen, ob ich selbst konkurrenzfähig bin. Dann will ich wissen, ob das Motorrad konkurrenzfähig ist. Und ich will auch ehrlich mit mir sein, wie viel Kraft die ganze Vorbereitung aus mir rausnimmt. Wenn ich mir über all das im Klaren bin, werde ich unterschreiben. ■



Valentino Rossi beim Sepang-Test: schnell, aber mit mysteriösen Gripplproblemen



Wer der Kälte trotzte

Beim ersten Moto2-Test 2018 in Valencia mussten die Teams viel Geduld mitbringen. Nach nass-kaltem Beginn wurde es zwar trocken, aber es blieb kalt. Mattia Pasini fuhr schließlich die Bestzeit.

Von: **Imre Paulovits**

Die Szenerie war schon ungewöhnlich für Valencia. Es war nass und kalt im Fahrerlager, und wenn mal die Sicht im verschleierte Grau bis zu den nahe gelegenen Bergen reichte, waren deren Kuppen verschneit. Doch es hätte schlimmer kommen können: In Castellón, nur 50 Kilometer weiter nördlich, war das völlige Schneechaos ausgebrochen.

Doch auch so beschränkte sich beim ersten diesjährigen Zusammentreffen der kleineren

WM-Klassen das Geschehen auf das Fahrerlager statt auf die Strecke. Das Honda-Asia-Team spielte Fußball. Deren neuer Chef Hiroshi Aoyama hatte seinen Jungs die Order ausgegeben, etwas zu machen, das ihre Körper warm hält.“

Ambitionierter Aegerter

Dominique Aegerter, der das kalte Wetter seiner Schweizer Heimat auch nicht mehr gewohnt war, weil er den letzten Monat zum Trainieren in Spanien verbracht hatte, ging als Erster auf die Strecke, um seine lang erwarteten ersten Runden auf der KTM-Moto2 zu drehen. „Ich bin im Nassen rausgegangen, um das erste Roll-out zu machen, und zu schauen, ob an dem Motorrad alles funktioniert. Dann wollte ich natürlich einen ersten Eindruck von der Sitzposition und allem bekommen“, so Aegerter, der an diesem Tag immerhin 29 Runden drehte und Tagesschnellster war. „Immerhin haben wir so einen

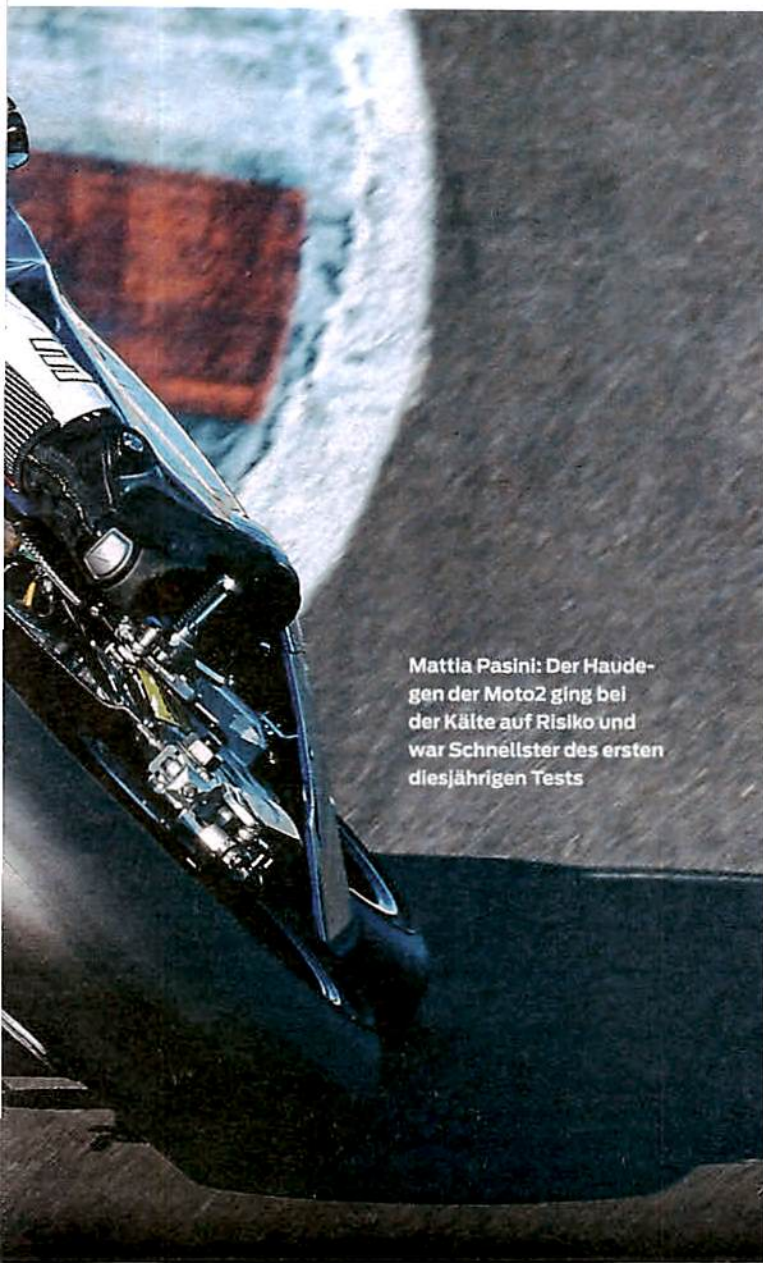
Eindruck im Nassen bekommen. Aber als es später trockener wurde, hat das Fahren nichts mehr gebracht.“

Auch am zweiten Tag war es am Vormittag nass, doch am nördlichen Horizont machte sich ein kleiner blauer Fleck am Himmel bemerkbar, der dann immer größer wurde. Gegen 13 Uhr kam dann die Sonne raus. Und obwohl es auch weiterhin sehr kalt blieb, herrschte mit einem Schlag reges Treiben auf der Strecke. Am dritten Tag war es zwar noch einmal etwas besser, aber die Temperaturen blieben unter dem Arbeitsfenster der Dunlop-Slicks, daher gab es auch einige Stürze. „Eigentlich war der ganze Test den Aufwand nicht wert, wirkliche Daten konnte man bei dem Wetter nicht sammeln“, fasste Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel zusammen. „Die Zeiten konnte man nur erreichen, indem man in den Rechtskurven auf Risiko ging, das brachte dann drei Zehntel.“

»WIRKLICHE DATEN KONNTE MAN NICHT SAMMELN. GUTE ZEITEN KONNTE MAN NUR ERREICHEN, INDEM MAN IN DEN RECHTSKURVEN AUF RISIKO GING.«

Alex Baumgärtel

Dominique Aegerter wollte dieses Risiko nicht eingehen, so verlor er auf die Bestzeit 1,6 Sekunden. „So war der ganze Test nicht viel mehr als ein Roll-out“, fasste der Schweizer zusammen. „Aber es war gut, einen ersten Eindruck zu bekommen, mit dem Team zusammenzuarbeiten und neben dem neuen Motorrad den neuen Crewchief kennenzulernen. Dazu habe ich den Ein-



Mattia Pasini: Der Haudegen der Moto2 ging bei der Kälte auf Risiko und war Schnellster des ersten diesjährigen Tests

MOTOGP



Marcel Schrötter: Kahnbein in Ordnung, mit neuer Kalex sehr zufrieden



Dominique Aegerter: Erster auf der Strecke, noch viel Arbeit mit der KTM

druck gewonnen, dass die KTM- und die WP-Techniker einen super Job gemacht haben. Das Motorrad ist sehr stark auf der Bremse und hat beim Beschleunigen sehr guten Grip. Jetzt freue ich mich schon auf den nächsten Jerez-Test und hoffe, dort ein wenig besseres Wetter zu haben."

Auch Teamchef Jochen Kiefer war zufrieden. „Das Material von KTM ist richtig schön, und ihr Support ist sehr gut“, so Kiefer. „Die Zusammenarbeit von Dominique Aegerter und seinem neuen Crewchief Toni Gruschka läuft auch sehr gut.“

Zufriedenheit bei Intact

Intact-Teamchef Jürgen Lingg war ebenfalls zufrieden, seine Piloten Marcel Schrötter und Xavi Vierge belegten immerhin die Plätze 8 und 9. „Es war saukalt, und wir haben unsere Fahrer angewiesen, nicht unnötig viel zu riskieren. Und dafür können wir wirklich zufrieden sein“, freute sich Lingg. „Ich bin besonders erleichtert,

dass es mit Marcells Kahnbein wieder funktioniert. Beide Fahrer sind recht schnell auf Touren gekommen, sie kennen sich bereits von Tech3 und können sehr gut zusammenarbeiten.“

Marcel Schrötter, der sich in Kalifornien auf die Saison vorbereitet hatte, spürt zwar in gewissen Situationen noch Schmerzen in seinem Handgelenk, kann es auch noch nicht voll bewegen, aber damit kommt er mittlerweile klar. „Es ist natürlich schade, dass wir bei unserem ersten Test mit dem neuen Motorrad nicht mehr zum Fahren gekommen sind“, meinte der 25-jährige Bayer. „Trotzdem bin ich mit dem Stand der Dinge sehr happy. Meine ersten Eindrücke von der Kalex sind sehr positiv. Es hat von Beginn an Spaß gemacht, und sogar nach der langen Winterpause bin ich schnell wieder in meinen Rhythmus gekommen.“

Nun haben alle in dieser Woche noch drei weitere Testtage in Jerez. ■

ERGEBNISSE

Moto2-Test Valencia (E), 06.–08.02.2018, Bestzeiten

1.	Mattia Pasini (I)	Kalex	1:35,779
2.	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	1:35,795
3.	Simone Corsi (I)	Kalex	1:35,915
4.	Miguel Oliveira (P)	KTM	1:36,146
5.	Isaac Viñales (E)	Kalex	1:36,212
6.	Héctor Barberá (E)	Kalex	1:36,249
7.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	1:36,383
8.	Xavi Vierge (E)	Kalex	1:36,417
9.	Romano Fenati (I)	Kalex	1:36,697
10.	Brad Binder (ZA)	KTM	1:36,729
11.	Fabio Quartararo (F)	Speed Up	1:36,801
12.	Bo Bendsneyder (NL)	Tech3	1:36,843
13.	Joe Roberts (USA)	NTS	1:36,879
14.	Jorge Navarro (E)	Kalex	1:36,977
15.	Remy Gardner (AUS)	Tech3	1:37,033
16.	Steven Odendaal (ZA)	NTS	1:37,065
17.	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	1:37,287
18.	Danny Kent (GB)	Speed Up	1:37,307
19.	Stefano Manzi (I)	Suter	1:37,308
20.	Andrea Locatelli (I)	Kalex	1:37,399
21.	Eric Granado (BR)	Suter	1:37,414
22.	Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	1:37,428
23.	Dominique Aegerter (CH)	KTM	1:37,445
24.	Federico Fuligni (I)	Kalex	1:37,926
25.	Jules Danilo (F)	Kalex	1:38,248
26.	Zulfahmi Khairuddin (MAL)	Kalex	1:38,593

Jorge Martín: Der Gresini-Pilot hat die schnellste Pace und ist WM-Favorit



MOTO3GP

Winterstarre vorbei

Wenn es in Valencia auch sehr kalt war, zeigten die Moto3-Piloten mit sehr engen Zeiten, dass sie bereits heiß aufs Fahren sind. Auch Philipp Öttl war gleich gut dabei, und Prüstel-GP kann aufatmen.

Von: Imre Paulovits

Wie ihre Moto2-Kollegen verbrachten auch die Moto3-Piloten die ersten anderthalb Tage des Tests mit Warten auf Sonnenschein, doch auch als dieser kam, wärmte sich der Asphalt lange nicht ausreichend auf, um wirkliche Testarbeit leisten zu können. Eigentlich gab es nur eine Session am letzten Tag, bei der halbwegs brauchbare Daten gesammelt

werden konnte. Es war umso erstaunlicher, wie eng die Zeiten an der Spitze trotzdem beisammen lagen.

Jorge Martín, der sich schon letztes Jahr mit neun Pole-Positionen als schnellster Moto3-Pilot geoutet hat, aber keine einzige Trainingsbestzeit in einen Sieg verwandeln konnte, war auch diesmal Schnellster. Der Gresini-Honda-Pilot scheint aber sehr gereift zu sein, auch sein Knöchelbruch, der ihn noch zum Schluss der Saison humpeln ließ, macht ihn keine Sorgen mehr. „Ich habe in der einen Session hauptsächlich an der Motorbremse gearbeitet, die uns etwas Kopfzerbrechen bereitet hatte“, so der 20-jährige Spanier. „Für die Umstände haben wir einen guten Job gemacht, danke ich.“

Philipp Öttl war an diesem Tag einer der fleißigsten Arbeiter. Er war einer der drei Fahrer,

die am ersten Tag im Regen rausfahren, an den drei Tagen hatte er 80 Runden abgespult. Bereits am zweiten Tag war er Sechstschneller, diesen Platz konnte er auch am dritten verteidigen und war dabei sogar schneller als beim GP im November. „Wir haben mit der neuen KTM-Moto3 an der Gabel und an der Geometrie gearbeitet“, so Öttl. „Die Zeiten sind jetzt schon sehr eng, wir müssen an jedem Detail ar-

beiten, damit wir vorn dabei bleiben können.“

Prüstel-GP überrascht

Richtig erleichtert zeigte sich Prüstel-GP-Teamchef Florian Prüstel nach den drei Testtagen. Sein neuer Pilot Marco Bezecchi war drittschnellster Fahrer und schnellste KTM. Dabei hat die aus dem Racing Team Germany hervorgegangene Truppe eine schwere Zeit hinter sich, in der sie ihren Hauptsponsor und auch Technikchef Toni Gruschka verloren haben. „Wir sind aber trotzdem gut aufgestellt“, freut sich Prüstel. „Wir konnten das finanzielle Loch mit unseren Partnern füllen, auch KTM unterstützt uns sehr gut. Und mit Héctor Testuri konnten wir einen neuen Technikchef finden. Er kommt aus der Monlau-Schule, hat dort Mechaniker ausgebildet und hat in der Junior-WM mit Alonso Lopez gearbeitet.“

Von dem 19-jährigen Italiener Marco Bezecchi, den KTM unbedingt haben wollte, ist Prüstel begeistert: „Er hat in der VR46-Akademie von Valentino Rossi viel trainiert, die sind zweimal die Woche Flattrack gefahren, und wenn das Wetter es zugelassen hat, auch in Misano gefahren. Dass er voll drin ist, das hat man beim ersten Test gleich gespürt. Dazu sieht man, dass er im November mit der VR46-KTM bereits 140 Runden gefahren ist. Er ist bereits voll auf die KTM eingestimmt.“ ■

ERGEBNISSE

Moto3-Test Valencia (E), 06.–08.02.2018, Bestzeiten

1.	Jorge Martín (E)	Honda	1:39,615
2.	Enea Bastianini (I)	Honda	1:39,710
3.	Marco Bezecchi (I)	KTM	1:39,717
4.	Aron Canet (E)	Honda	1:39,734
5.	Niccolò Antonelli (I)	Honda	1:39,751
6.	Philipp Öttl (D)	KTM	1:39,899
7.	Tony Arbolino (I)	Honda	1:39,948
8.	Albert Arenas (E)	KTM	1:40,083
9.	Alonso Lopez (E)	Honda	1:40,176
10.	Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	1:40,324
11.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	1:40,331
12.	Ayumu Sasaki (J)	Honda	1:40,484
13.	Kazuki Masaki (J)	KTM	1:40,515
14.	Andrea Migno (I)	KTM	1:40,516
15.	Livio Loi (B)	KTM	1:40,575
16.	Fabio Di Giannantonio (I)	Honda	1:40,583
17.	John McPhee (GB)	KTM	1:40,723
18.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	1:40,823
19.	Makar Yurchenko (KZ)	KTM	1:41,083
20.	Darryn Binder (ZA)	KTM	1:41,259
21.	Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	1:41,672
22.	Nakarin Atiratphuvapat (T)	Honda	1:41,862
23.	Kaito Toba (J)	Honda	1:42,321
24.	Adam Norrodin (MAL)	Honda	1:42,399



Marco Bezecchi (r.): Gut bei Prüstel eingearbeitet, drittschnellste Zeit



Loris Capirossi mit der Energica Ego: „Noch ein Jahr Entwicklungszeit“

MOTOGP

Zwar leise, aber sauschnell

Die FIM und die Dorna bauen für die Zukunft vor. Wie ernst sie es mit dem MotoE World Cup meinen, zeigte sich bei der offiziellen Präsentation in Rom.

Von: **Imre Paulovits**

Es wurde um absolute Ruhe gebeten. Und als es dann mucksmäuschenstill war, hörte man auch nur ein leises Surren, als Ex-Weltmeister Loris Capirossi auf der Energica Ego in der vollen Weltcup-Ausstattung auf die Bühne rollte.

In der Formel E streiten hartgesottene Fans schon seit deren Bestehen darüber, ob das noch Motorsport ist, denn ein Spektakel, das einen großen Teil seines Reizes ein Jahrhundert lang dem infernalischen Brüllen der Motoren verdankte, ist nun einmal nicht das Gleiche, wenn die akustische Untermalung ausbleibt. Das gleiche Schicksal steht auch der zweirädrigen Variante bevor. Doch um dies mit packender Action und spannenden Rennen zu kompensieren, haben ihre Väter bei der FIM und der Dorna die Köpfe zusammengesteckt und ein Konzept entwickelt, das von Anfang an ziehen soll.

Um von Beginn an Leistungsdichte zu garantieren, werden alle Bikes gleich sein, es wird auf den gleichen Reifen gefahren,

und auch die Teams, die die Motorräder einsetzen, sollen die bewährten aus der Motorrad-WM sein. Dazu wurde mit der Energica Ego ein Motorrad genommen, das deutlich mehr Leistung als ein Moto2-Motorrad hat. Das gewaltige Drehmoment von Elektromotoren, das im Fall des MotoE-Renners gar die MotoGP-Bikes weit in den Schatten stellt, wird wohl für rauchende Reifen und damit viel Show sorgen.

Globaler Partner

Man mag das Gesicht verziehen, aber schaut man der Zukunft entgegen, in der die Politik im Sinne des Umweltschutzes ganz klar die weitere Reduzierung der Emissionen vorantreiben wird, und schaut man sich an, welche Entwicklungen derzeit ihren Weg machen, wird die Elektromobilität in naher Zukunft ein immer wichtigeres Thema sein. Und so würde der Weltverband die historische technische Vorreiterrolle des Motorsports beschneiden, wenn sie nicht helfen würde, diese Entwicklung voranzutreiben.

Wie ernst es die Dorna nun bei ihrem gemeinsamen Vorstoß mit der FIM meint, sah man auch an dem Partner, der in Rom präsentiert wurde: Der Energielieferant für die E-Bikes wird der italienische Energieanbieter Enel sein. Der Gigant aus Rom versorgt weltweit 30 Länder mit Energie und macht einen jährlichen Um-

»ES IST EIN ANDERES GEFÜHL ALS EIN HERKÖMMLICHES MOTORRAD. ABER SIE HAT EIN GUTES HANDLING UND UNHEIMLICH VIEL LEISTUNG.«

Loris Capirossi

satz von über 80 Milliarden Euro. Für die MotoE wird Enel die Ladestationen liefern und garantiert, dass der Strom für die Rennen ausschließlich aus erneuerbaren Energien und CO₂-neutral hergestellt wird. Carmelo Ezpeleta verspricht sich viel von der Serie: „Uns geht es erst einmal darum, interessante Rennen zu bieten“,

so der Dorna-CEO. „Mit den gleichen Motorrädern und Teams aus MotoGP, Moto2 und Moto3 können wir das garantieren. Wir haben die Meisterschaft ab 2019 erst einmal für drei Jahre angelegt. In denen wollen wir ausarbeiten, was wir darüber hinaus mit ihr in der Zukunft machen können.“ Die Rennen werden vor der Moto3 stattfinden.

Viel Dampf

Loris Capirossi, der das Motorrad auf mehreren Strecken gefahren ist, schwärmt von seinen Erlebnissen. „Natürlich ist es ein anderes Gefühl als ein herkömmliches Motorrad“, beschreibt er das Fahrgefühl. „Aber man spürt das Gewicht nicht, das Motorrad hat ein gutes Handling, und man hat unheimlich viel Leistung. Und das Motorrad hat noch ein volles Jahr Entwicklung vor sich.“ ■



Enel-Ladestation: Strom vollständig aus erneuerbaren Energien

MOTOGP

Moto2/Moto3

Zum Himmel hoch

Das Sky-VR46-Team stellte seine Fahrer und Motorräder für die diesjährige Saison pompös vor. Doch man will auch ganz hoch hinaus.

Von: Imre Paulovits

Während die anderen Teams in Valencia schlotterten, standen Francesco Bagnaia, Luca Marini, Nicolò Bulega und Dennis Foggia in der Mailänder Hauptzentrale von Sky im Blitzlicht und schwitzten in ihren Lederkombis.

Dass die Ziele für die Mannschaft von Valentino Rossi in diesem Jahr noch höher gesteckt wurden, machte Teamchef Pablo Nieto auch unmissverständlich klar. „Francesco Bagnaia war letztes Jahr Rookie des Jahres und hat vor allem zum Schluss der Saison Resultate erzielt, mit denen er die Motorsport-Welt verblüfft hat“, so Nieto. „Dieses Jahr will er die nächste Stufe erklimmen,

er sollte in der Lage sein, regelmäßig an der Spitze mitzufahren. Auch Luca Marini hat bewiesen, dass er zu den besten Moto2-Piloten zählt. Auch er sollte einer der stärksten Fahrer in dieser Saison sein. Nicolò Bulega ist von seiner Verletzung genesen, und für Dennis Foggia fängt nach dem Junior-WM-Titel ein ganz neues Kapitel an, für das er aber bestens gerüstet sein sollte.“

Wie eng das Verhältnis von Valentino Rossi – der es in seiner

Karriere fast noch besser verstand, sich in den Medien zu präsentieren, als die Gegner zu besiegen – zum Pay-TV-Giganten aus Italien ist, zeigte sich bei dieser Präsentation auch, als die vier Fahrer sich nicht nur der Presse, sondern auch den Teilnehmern der Sky Academy vorstellten. Dies ist eine Einrichtung, wo Jugendliche den kritischen Umgang mit den Medien lernen. Sie erklärten ihnen, wie wichtig Motivation im Leben ist. ■



Alles so schön bunt hier: VR46 will in der Moto2 und Moto3 ganz nach oben

MotoGP

Márquez: Weg von Honda?

Die Verbindung von Marc Márquez und Honda galt eigentlich als unumstößlich. Doch zum frühen Beginn der Transfer-Saison will sich der Weltmeister nicht festlegen.

Von: Imre Paulovits

Das hat gegessen. Bei der Vorstellung des Honda-Werksteams im Madrid-Fly-Windkanal erklärte Weltmeister Marc Márquez vor der versammelten heimischen Presse, dass Honda zwar auch in Zukunft die erste Option für ihn sei. Da aber sein Vertrag dieses Jahr auslaufen würde, verhandele er auch mit anderen Herstellern.

Irgendwie erinnert die ganze Szenerie an 2003, als Valentino Rossi beim weltgrößten Motorradhersteller nicht mehr glück-

lich wurde und nach mehreren Ansagen tatsächlich zu Yamaha wechselte.

Doch was könnte Márquez bewegen? Vielleicht ist es einfach ein geschickter Schachzug, um seine Gage in die Höhe zu treiben. Aber es könnte auch deutlich mehr dahinterstecken. Man muss nicht besonders tief in die MotoGP-Technik hineinsehen,

um zu erkennen, dass der Spanier in den letzten beiden Jahren das kompensiert hat, was die Honda-Techniker zu Anfang der Saison versäumt hatten. Wenn die Honda RC213V in beiden Jahren auch in der zweiten Saisonhälfte konkurrenzfähig war, musste das spanische Ausnahmetalent in den ersten Rennen seine ganze Risikobereitschaft walten lassen, um das Beschleunigungsdefizit gutzumachen.

Außerdem wurde Márquez von Shuhei Nakamoto und Livio Suppo in das Werksteam geholt. Und nach seinem ersten Titel für das Team wurde dieses ganz nach seinem Wunsch gestaltet. Mittlerweile sind beide nicht mehr da. Alberto Puig bemüht sich zwar redlich, alles zu tun, damit Márquez zufrieden ist. Aber dieser Vorstoß des 25-jährigen könnte entweder bedeuten, dass er mehr will, oder dass er tatsächlich einen Tapetenwechsel plant. ■



Marc Márquez: Wechselgelüste?

NACHRICHTEN

MOTO2/MOTO3 Das Testen in den beiden kleineren GP-Klassen geht weiter. Während wir diese MSA-Ausgabe abgeschlossen haben, führen die Teams bereits in Jerez. Mittags war in der Moto2 Francesco Bagnaia Schnellster, in der Moto3 führte Jorge Martín, Philipp Öttl war 7.

MOTOGP Randy Mamola, vierfacher 500er-Vizeweltmeister und heute noch als Fahrer des Ducati-Zweisitzers bei allen Grands Prix vor Ort, wird in den Kreis der MotoGP-Legenden aufgenommen. Der 58-jährige Kalifornier, der 13 Jahre lang aktiver Teil der 500er-WM war, bei 151 GP-Starts 13-mal gewonnen hat und 57-mal auf dem Podest stand, war damals ein Publikumsliebhaber und ist es mit seiner extrovertierten Art bis heute geblieben. Seine Einführung in die Halle der Legenden erhält Mamola beim Grand Prix in Austin am 20. April.

MOTO2 Das Crowdfunding von Dominique Aegerter ist bereits jetzt ein voller Erfolg. Die Aktion läuft zwar noch bis zum 15. März, aber mit 232.728 Schweizer Franken bei Redaktionsschluss ist das ursprünglich anvisierte Ziel von 150.000 Franken bereits klar überschritten. „Ich bin sehr stolz, dass die Fans so hinter mir stehen“, freut sich Aegerter. „Wir werden jeden Franken ins Team stecken, und so sollten wir die Saison gut über die Bühne bringen können.“ Es sind noch viele interessante Preise abzuholen, bis hin zu Aegerters privatem Honda Civic R auf der folgenden Internetseite: www.ibelieveinyou.ch/ibiy-ch/src/#!/projectdetail/14951/race-with-me

MOTO2 Das Moto2-Weltmeister-Team von Marc VDS blieb dem Test letzte Woche in Valencia fern, genauso wie das Sky-VR46-Team. Es wird dort mit anderen Teams privat vom 24. bis zum 26. Februar testen.

Superbike-WM

Grüne Macht etwas heller

Das Weltmeisterteam von Kawasaki präsentier-te in der letzten Woche seine neuen Farben für 2018. Wenn die auch heller geworden sind, dürfte dies nichts an ihrer Überlegen-heit ändern.

Von: Imre Paulovits

Es war schon beeindruckend, wie Teamchef Gim Roda seine opulente Werkstatt bei Barcelona umgestaltet hatte, um eine Teampräsentation auf-zuziehen, zu der normalerweise Konzerthallen oder Galerien ge-mietet werden. Doch daheim ist der beste Ort, um Stärke zu zei-gen. Und das ist dem Spanier, der 2017 mit Jonathan Rea die dritte Fahrer-WM in Folge gewonnen hat, insgesamt die vierte, seit er Kawasakis WM-Engagement in der Superbike-WM betreibt, mit der Show, der die ranghohen Ma-nager des Werkes aktiv beiwohnen



Jonathan Rea (r.) und Tom Sykes fahren 2018 in diesen Farben

ten und in der Projektleader Yoshimoto Matsuda Einblick in die Technik gab, auch bestens gelun-gen.

Die Motorräder von Jonathan Rea und Tom Sykes wirken in der neuen grafischen Auslegung et-was heller als letztes Jahr, das Grün ist nun als Metallicfarbe ausgelegt, die großen ZX-10RR-Schriftzüge an den Seiten sind deutlicher auszumachen. Doch

so wie es die bisherigen Tests ge-zeigt haben, dürfte auch dieses Design bei den meisten Rennen in diesem Jahr an der Spitze des Feldes voranfahen.

Neue Regeln, alte Stärke

Wie Entwicklungschef Yoshimo-to Matsuda betonte, war es aber keine leichte Herausforderung, die bisherige Stärke der Werks-kawasaki beizubehalten. „Letztes

Jahr haben wir 15200/min ge-dreht“, so Yoshimoto. „Nach der neuen Regel dürfen die anderen Vierzylinder 14700/min drehen, die Kawasaki nur noch 14100, das heißt, wir müssen mit 1100 Umdrehungen weniger fahren. Dazu mussten wir die Motoren so entwickeln, dass wir damit rechnen müssen, in mehreren 250/min-Schritten noch weiter eingegrenzt zu werden. So wird 2018 eine große Herausforde-rung für uns.“

Weltmeister Jonathan Rea zeigte sich trotzdem sehr gut ge-launt, wozu er nach den Test-zeiten auch allen Grund hat. „Wir haben unsere Aufgaben gut machen können, wir haben das Fahrwerk deutlich verbessern können“, verrät er. „Jetzt, wo das Motorrad komplett in seiner neu-en Lackierung dasteht, hat man das Gefühl, dass die Rennsaison wirklich beginnt und wir Rennen fahren gehen.“

Das ist auch der Fall, gleich nach der Präsentation wurden die Motorräder und das Material nach Phillip Island verladen. ■

Superbike-WM/Endurance-WM

Blaue Macht auf allen Fronten

Bislang ist der Yamaha R1 noch kein Sieg in der Superbike-WM gelungen, doch die Japaner arbeiten mit geballter Kraft daran.

Von: Imre Paulovits

Drei Siege in den letzten drei Jahren beim prästige-trächtigen 8-Stunden-Rennen in Suzuka, dazu der WM-Titel 2017 – in ihrer Endurance-Version ist die Yamaha R1 das Motorrad, das es zu schlagen gilt. So wird Yama-ha sein Engagement in der Lang-strecken-WM auch unvermindert fortführen und setzt mit Welt-meister GMT 94 und YART auch zwei werksunterstützte Teams ein. Die österreichische Truppe von Mandy Kainz hat dafür auch viele Komponenten der Werksma-

schine bekommen, die in Suzuka erfolgreich war, in diesem Jahr fährt neben Broc Parkes und Mar-vin Fritz der 21-jährige Japaner Takuya Fujita, letztes Jahr Vierter der Japanischen Superbike-Meis-terschaft. Um den WM-Titel zu verteidigen, wird GMT 94 mit Mike di Meglio auch in der Super-sport-WM antreten.

Dort treffen sie auf eine ge-waltige Abordnung ihres eigenen Herstellers. Weltmeister Lucas Mahias und Federcio Caricasulo fahren im Werksteam, das bei den europäischen Rennen noch von Supersport-300-Vizeweltmeister Alfonso Coppola verstärkt wird. Dazu hat auch das Team von Vesa Kallio Werksunterstützung, das Team von Evan Bros bekommt für Randy Krummenacher Unterstü-tzung von Yamaha Schweiz. Neu ist die Zusammenarbeit mit Yama-ha Indonesien, von dessen



Imposantes Aufgebot: Yamaha in der Superbike- und in der Endurance-WM

Werk Logistik gestellt wird, um noch weitere junge Fahrer in die WM zu bringen.

Doch den meisten Aufwand wird das Werk sicherlich in der Superbike-WM betreiben. Alex

Lowes und Michael van der Mark haben bereits im Vorjahr mit Po-destplätzen ihr Potenzial ange-deutet. Und die Tests im Winter zeigen, dass sie seither noch nä-her zur Spitze aufgerückt sind. ■

IDM Superbike 1000

Gibt es ein neues Dream-Team?

Meistermacher Sepp Buchner kehrt in die IDM zurück und setzt dabei auf einen Neuling als Fahrer: den 18-jährigen Kevin Sieder aus Niederösterreich.

Von: **Anke Wiczorek**

Sepp Buchner ist kein unbeschriebenes Blatt in der IDM. Mit Marvin Fritz landete der bayerische Teamchef und Techniker zuletzt eine Erfolgsstory. Vier Jahre dauerte die Ära, aus der auf Anhieb der Supersport-600-Titel und 2016 der Gewinn bei den Superbikes herausprang. Nach dem gemeinsamen Aufstieg in die Superstock-1000-EM trennten sich die Wege des Dream-Teams aber wieder. Denn Marvin Fritz fuhr zweigleisig. Zusätzlich zur EM unterschrieb er einen Zweijahresvertrag bei Yamaha Austria in der Endurance-WM. Auf zwei Hochzeiten lässt sich aber nicht tanzen, musste Fritz erkennen



Team Bikerbox Racing powered by Yamaha: Sepp Buchner und Kevin Sieder

und hat sich in die Langstrecken-WM abgeseilt.

Buchner ist froh, dass die IDM gerettet ist und er hier ein Nachwuchstalent aufbauen kann. Neuling Kevin Sieder ist bisher in der tschechischen und österreichischen Meisterschaft gefahren. Die IDM ist für ihn eine weitaus größere Nummer: „2018 wird ein Lehrjahr für mich. Außer dem Lausitzring kenne ich keine Stre-

cke.“ Der ohnehin nicht redselige Teamchef hat deshalb auch keine definierten Ziele für das erste gemeinsame Jahr. Aber er nimmt das Projekt mit gleich elf Testtagen auf drei Rennstrecken in Spanien in Angriff. Der Junior soll sich mit der Yamaha YZF-R1 richtig anfreunden können. Denn bisher war der als sehr ehrgeizig geltende Kfz-Mechaniker-Azubi meist auf Kawasaki unterwegs. ■

IDM Superbike 1000

Die richtige Balance finden

Bei Suzuki Alber-Bischoff bewegt sich etwas. Teamchef Evrén Bischoff geht aus Ganze und will sein Team sogar um zwei 300er-Piloten vergrößern.

Von: **Anke Wiczorek**

Unterschieden ist überhaupt noch nichts, doch zumindest mündlich hat sich Evrén Bischoff mit Janusch Prokop auf eine komplette Superbike-Saison geeinigt: „Er ist schon ein paar Rennen bei uns gewesen, nachdem er bei den Supersportlern ausgestiegen ist.“ Prokop fing 2018 verheißungsvoll bei den 600ern an, erreichte unter anderem zwei vierte Plätze, fiel dann aber Verletzungsbedingt aus. Bei seiner Rückkehr zur Saisonmitte stieg er von der Kawasaki ZX-6R auf eine Superbike-Suzuki um und dockte im Team Alber-Bischoff an. „Ich halte Janusch für sehr talentiert. Er

hatte bisher zwar keine Mordsplatzierungen bei uns, aber seine Rundenzeiten auf der Suzuki GSX-R waren gut. Das müssen wir alles sinnvoll zusammenfügen“, sagt Bischoff zu dem Deal und fügt hinzu: „Ein Jahr wird er noch brauchen, um sich zu entwickeln. Wenn er sich nicht verletzt, kann er aber 2019 zu den Podiumsfahrern gehören. Wenn er es dieses Jahr in die Top 10 schafft, wäre alles in Ordnung.“



Bald Vollzeit-Superbiker: Prokop

Bei der Suche nach einem Podestfahrer für 2018 ist Bischoff noch nicht fündig geworden. Die Italiener aus der Superstock-1000-EM sind interessant, aber alle zu teuer. „Wir müssen bei unserem Wunschkandidaten eine Balance zwischen Erfolgsgarantie und Bezahlbarkeit finden“, macht Bischoff deutlich.

Gleichzeitig will Bischoff seine Kräfte in ein 300er-Projekt investieren. „Die Klasse ist interessant, es gibt eine Weltmeisterschaft und somit Aufstiegschancen.“ Der sächsische Wahl-Bayer würde sogar auf Anhieb zwei Teenager betreuen. Er steht mit ehemaligen Fahrern aus dem ADAC Junior Cup und dem vom ADAC eingestellten Northern Europe Cup in Kontakt. Namen? „Da will ich mich nicht aus dem Fenster lehnen. Im Moment ändert sich jeden Tag etwas.“ Bischoff will zumindest einen unter ihnen haben, „aus dem was werden könnte“ und verfolgt den Gedanken ernsthaft. „Wenn das nichts wird, dann vertage ich das Ganze.“ ■

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM: Die FIM hat die erste Inspektion auf der neu errichteten Rennstrecke von El Villicum in Argentinien durchgeführt, wo am 13./14. Oktober Rennen zur Superbike-WM stattfinden sollen. Das Asphaltband der 4,2 Kilometer langen Strecke ist bereits fertiggestellt, die Gebäude des Fahrerlagers befinden sich aber noch im Aufbau. El Villicum hat einen Dreijahres-Vertrag mit der Dorna unterschrieben.

SUPERBIKE-WM: Die Dorna hat ihren Vertrag mit Magny-Cours, wo die französische Superbike-WM-Runde bereits seit 2003 stattfindet, um weitere vier Jahre bis 2022 verlängert.

ADAC JUNIOR CUP: Die auf KTM ausgetragene Nachwuchsklasse wird 2018 doch keinen Gastauftritt in der IDM haben, wie zunächst angekündigt wurde. Der ADAC hat seinen Terminkalender wegen der Rennen im Rahmen der Grand Prix und der BSB sehr zeitig aufgestellt und ist inzwischen voll. Zwischen dem ADAC und dem MOTORRAD action team als IDM-Ausrichter finden allerdings Gespräche statt mit dem festen Willen, dass der Cup wieder im Rahmen der IDM stattfindet.

IDM-REGLEMENT: Die technische IDM-Kommission tagt am 26. Februar 2018 beim DMSB in Frankfurt. In den Regularien, die daraufhin veröffentlicht werden, wird nichts Grundlegendes verändert, aber es wird praxisnahe Anpassungen im Interesse der Fahrer und des Rennsports geben.

IDM SIDECAR: Manfred „Yeti“ Wechselberger geht fremd. Der Österreicher wurde 2017 als Beifahrer von André Kretzer IDM-Vize auf drei Rädern. Für das Zillertaler-PSV Wels-Team zieht er bei den 1000 Kilometern von Hockenheim am 31. März 2018 auf einer Suzuki am Kabel.



Siegertaune: Das Team brachte Rookie Oriol Mena auf Platz 7 ins Ziel

Bayerischer Ausdauersport

Speedbrain im bayerischen Stefanskirchen hat die Motorräder gebaut und mit eigenem Team eingesetzt, mit denen der indische Gigant Hero dieses Jahr Dakar-Geschichte schrieb.

Von: Imre Paulovits

Speedbrain mit Hauptsitz im bayrischen Weißenburg und der Entwicklungszentrale in Stefanskirchen ist in Rallye-Kreisen ein fester Begriff. Von hier aus wurde einst der Rallye-Einsatz von BMW, dann von Husqvarna betrieben, Mastermind Wolfgang Fischer war auch am Honda-Werkeinsatz beteiligt. Doch seit zwei Jahren hat er sich mit dem indischen Giganten Hero zusammengetan, und in diesem Jahr schafften die Rallye-Füchse eine Sensation: Sie brachten einen Dakar-Rookie auf Platz 7 ins Ziel.

Dabei hatte Hero die Rallye zunächst um einen anderen Fahrer herum aufgebaut, doch die Dakar schreibt eben manchmal ihre eigenen Geschichten. Oriol Mena war ursprünglich gar nicht als Teammitglied geplant, aber nachdem ihn Teamchef Wolfgang Fischer bei der Merzouga-Rallye gesehen

hatte, nahm er ihn in das Team auf – mit dem letztjährigen Motorrad.

Dann stürzte die vermeintliche Hero-Nummer-1 Joaquim Rodriguez bereits am ersten Tag wenige Kilometer nach dem Start und wurde ins Krankenhaus eingeliefert. „Danach hatten wir eigentlich die gleiche Ausgangssituation wie letztes Jahr“, denkt Fischer mittlerweile mit einem Lächeln an den Horrortag zurück. „Wir hatten ein Zwei-Fahrer-Team und einen Rookie.“

Doch der Rookie lernte schnell. Je länger die Rallye dauerte, desto besser kam Oriol Mena zurecht und brachte sich so in die Top 10. „Er ist ein sehr guter Endurofahrer und ein begnadeter Schrauber“, so Fischer. „Wir haben ihm gesagt, wie er wann fahren soll, haben mit ihm die Navigation angeschaut, und er hat alles aufgesogen und perfekt umgesetzt. Und dass er in der Marathon-Etappe, die für einen Rookie besonders schwierig ist, neben seinem Motorrad noch das seines Team-Kollegen perfekt gewartet hat, setzte dem Ganzen noch die Krone auf.“

Stetige Weiterentwicklung

Das Hero-Rallye-Motorrad basiert noch auf der alten Husqvarna, doch die Speedbrain-Spezialisten zeigen, was stetige Weiterent-

wicklung von Profis bewirken kann. „Wir haben für dieses Jahr ein neues Bodywork gebaut, mit dem wir eine bessere Massen-Zentralisierung erreichen konnten, weil die Passagen immer anspruchsvoller werden. Rodriguez konnte mit dem Motorrad auch viel leichter fahren, nun wird es auch Mena für seinen nächsten Einsatz bekommen. Und wir sind bereits dabei, das nächstjährige Motorrad zu entwickeln. Es ist schön, einen so begeisterten Partner wie Hero zu haben. Die werden von dem, was wir mit ihnen entwickeln, auch einiges in den Serienbau einfließen lassen.“

Wolfgang Fischer



Oriol Mena: Gelehriger Rookie mit viel Potenzial für die Zukunft

Während sich die Konkurrenz demontiert, baut Anderson seinen Vorsprung weiter aus

Supercross-WM San Diego

Roczens Tragödie

Mit seinem dritten Sieg in sechs Rennen hat Jason Anderson in San Diego seine Supercross-WM-Führung weiter ausgebaut. Ken Roczen zog sich eine Mittelhandfraktur zu und ist aus dem Titelrennen.

Von: Alex Hodgkinson

Der 1,84 m große Anderson konnte sich gleich nach dem Start des Main-Events an zweiter Stelle hinter Cole Seely etablieren und ließ sich nicht aus der Ruhe bringen. Er bewies Selbstbewusstsein, indem er den Zeitpunkt kurz vor den

ersten Überraschungen abwartete, bevor er an der Honda vorbeiblitze. Sobald er einen komfortablen Vorsprung hatte, ging er kein Risiko mehr ein. Auch nachdem Marvin Musquin Platz 2 übernommen hatte, kontrollierte Anderson das Rennen nach Belieben, während seine WM-Gegner sich selbst ins Abseits schickten.

Roczen: Kollision mit Webb

Schon in der Startkurve riss Ken Roczen Weston Peick, Malcolm Stewart, Josh Grant und Eli Tomac mit zu Boden, nachdem er mit Anderson touchiert war. Für Vizemeister Tomac war das Rennen gleich zu Ende: Der Gaszug war im drehenden Hinterrad der Kawasaki seines Markenkollegen Grant beschädigt worden.

Mit einem Rückstand von 77 Punkten sind seine Titelträume für ein weiteres Jahr ausgeträumt.

Zwei Runden später kam auch das endgültige Aus für Roczen. Erzfeind Cooper Webb, ebenfalls weit hinten nach Problemen in der Startrunde, fuhr aggressiv an der Honda vorbei. Der Thüringer wollte sofort kontern – leider auf übereifrige Weise.

Als Roczen zu viel Gas bei der Beschleunigung aus einer Linkskurve gab, sprang das Hinterrad aus der ausgefahrenen Rille und er riss Webb mit. Sie gingen gemeinsam zu Boden und Roczens gesunder rechter Arm kam zwischen Hinterrad und Schwinge von Webbs Yamaha.

Glück im Unglück: Der Arm war nicht an die Kettenseite ge-

raten, aber Untersuchungen vor Ort im Alpinestars-Klinikmobil ergaben eine Mittelhandfraktur. Der Deutsche lässt diese Woche noch weitere Untersuchungen bei seinem Arzt machen, aber es ist kaum zu erwarten, dass er am kommenden Samstag in Arlington an den Start gehen kann. Mit bereits 39 Punkten Rückstand in der Meisterschaft und mindestens einer Nullrunde sind auch Roczens Titelhoffnungen weg.

Kariereende für Millsaps

In Runde 7 fuhr Justin Barcia an Musquin vorbei auf Platz 3. Doch schon drei Runden später setzte bei „Bam Bam“ der Rückwärtsgang ein, als die Hinterradbremse bei einem leichten Zusammenstoß mit dem Franzosen beschädigt wurde. Barcia kam als abgeschlagener Achter ins Ziel und – obwohl er noch klar Zweiter in der WM ist – fehlen ihm auch jetzt schon 28 Punkte auf Anderson.

Allerdings gab es unter der Woche schon eine positive Nachricht für Barcia. Seine Verpflichtung bei Yamaha, zuerst auf sechs Rennen als Ersatz für den verletzten Davi Millsaps begrenzt, wurde auf die ganze Saison ausgedehnt. Bei einem Trainingssturz im Herbst hatte Millsaps eine Ellenbogenverletzung erlitten, die ihn bis Ende dieses Monats ausgeschaltet hätte. Noch schwerer wog allerdings eine Gehirnerschütterung mit inneren Blutungen, deren Folgen sein Neurologe als lebensbedrohlich einstufte und dementsprechend eine lebenslange Rennsperre anordnete.

Gleichzeitig stieg KTM's Hoffnung auf einen vierten Titel in Folge mit dem zweiten Platz von Marvin Musquin. Dem Franzosen fehlen nun lediglich 17 Punkte auf WM-Rang 2. Er kann also wieder hoffen. ■



Aus und vorbei: Roczen wieder am Boden, diesmal mit Mittelhandbruch

SUPERCROSS-WM

San Diego (USA), 10. Februar

1.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
2.	Marvin Musquin (F)	KTM
3.	Blake Baggett (USA)	KTM
4.	Cole Seely (USA)	Honda
5.	Broc Tickle (USA)	KTM
6.	Justin Brayton (USA)	Honda
7.	Weston Peick (USA)	Suzuki
8.	Justin Barcia (USA)	Yamaha
9.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna
10.	Vince Friese (USA)	Honda
11.	Joshua Grant (USA)	Kawasaki
21.	Ken Roczen (D)	Honda

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand nach 6 von 17 Läufen

1.	Jason Anderson	141 Punkte
2.	Justin Barcia	113
3.	Cole Seely	106
4.	Ken Roczen	102
5.	Blake Baggett	99
6.	Justin Brayton	99
7.	Weston Peick	98
8.	Marvin Musquin	96
9.	Joshua Grant	83
10.	Broc Tickle	82
11.	Cooper Webb (USA), Yamaha	72
12.	Eli Tomac (USA), Kawasaki	64

Eisspeedway-Team-WM Shadrinsk

Russland, wer sonst

Russland holte ungeschlagen seinen 36. WM-Titel. Das deutsche Trio scheiterte im Kampf um die Medaillenplätze an zwei Österreichern.

Von: **Thomas Schiffner**

Die Russen hatten sowohl bei Heimspielen als auch bei Auswärtsrennen in der Team-WM in den seltensten Fällen ernsthafte Gegner. Als sich Harald Simon infolge seiner in Astana zugezogenen Knieverletzung für die Team-WM abmeldete und Österreich damit auf das Zweimann-Team Zorn-Ebner schrumpfte, war der Fall schon vor dem Start klar.

Dmitry Koltakov, Daniil Ivanov und Dmitry Khomitsevic teilten sich die zehn Läufe am Samstag und Sonntag untereinander auf und gaben nicht einen einzigen Punkt an die nur fünf gegnerischen Teams ab (die Schweiz hatte sich von der Team-WM abgemeldet).

Duell Austria – Deutschland

Bei angenehmen Minustemperaturen und Sonnenschein war Schweden als Topkandidat für die Silbermedaille ausgemacht worden, und die Skandinavier enttäuschten nicht. Allerdings war es auf dem harten Natureis nicht Astana-Held Martin Haarahiltunen, sondern die jungen Ledström und Svensson, die 32 der 40 Punkte holten.

Um Platz 3 schien sich ein Duell zwischen Österreich und Deutschland zu entwickeln.



Die „Spornaja“ war zu Hause unschlagbar (#1 Koltakov, #15 Khomitsevic)

Doch die Leistungen von Weber, Niedermaier und Bauer reichten insbesondere am ersten Tag nicht, um Zorn und Ebner zu gefährden: Weber stürzte in Heat 1 gegen die Russen, Niedermaier später in Führung gegen die Finnen und warf damit ein 5:1 weg. So hatten Zorn und Ebner, die fehlerfrei blieben, schon zur Halbzeit fünf Punkte Vorsprung auf die deutschen Erzrivalen.

Am Sonntag wurde Franz Zorn in Heat 18 wegen Befahrens der Innenbahn und in Rennen 29 wegen Rausreißen eines Strohballens disqualifiziert. Auch Bauer verlor einmal Punkte wegen Überfahrens der blauen Linie. Austria setzte sich so mit sieben Punkten in Richtung Bronzemedaille ab. Zorn zeigte sich stark

verbessert, aber auch Bauer fuhr stärker als in Astana: „Das Ergebnis ist nicht das, was wir uns vorgestellt haben. Aber es war 100 Prozent besser als in Astana.“

Bei den sechstplatzierten Tschechen schockierte Lukas Hutla die Experten: Der 29-jährige wurde mit 18 Punkten Drittbester nach Koltakov und Zorn! ■

EISSPEEDWAY-TEAM-WM

Shadrinsk (RUS), 10./11. Februar

1. Russland 25+25=50 Punkte	
Dmitry Koltakov	8+12
Dmitry Khomitsevic	7+6
Daniil Ivanov	10+7
2. Schweden 20+20 = 40 Punkte	
Niclas Svensson	8+10
Ove Ledström	8+6
Martin Haarahiltunen	4+4
3. Österreich 16+14 = 30 Punkte	
Franz Zorn	12+7
Charly Ebner jun.	4+7
4. Deutschland 11+12 = 23 Punkte	
Hans Weber	5+2
Max Niedermaier	1+4
Günther Bauer	5+6
5. Tschechien 9+11 = 20 Punkte	
Radek Hutla	0+0
Lukas Hutla	8+10
Vladimir Visvader	1+1
6. Finnland 9+8 = 17 Punkte	
Matti Isoaho	7+7
Jussi Nyrönen	0+0
Rami Systä	2+1

NACHRICHTEN

SPEEDWAY OF NATIONS STATT WORLD CUP

Rechteinhaber BSI Speedway hat den lange kriselnden Speedway World Cup ab sofort durch ein „Speedway of Nations“ ersetzt. Es handelt sich um einen Paar-Wettbewerb mit insgesamt 15 Nationalmannschaften. Je sieben Teams bestreiten am 2. bzw. 5. Juni je ein Semifinale; die drei Erstplatzierten pro Semi treffen in Wroclaw auf den letzten World-Cup-Sieger Polen. Das Finale geht am 8./9. Juni über zwei Tage.

SPEEDWAY-GP: TÜRKISCHE EINHEITSREIFEN

GP-Rechteinhaber BSI Speedway hat einen Vertrag mit dem türkischen Reifenhersteller Anlas geschlossen, der die exklusive Verwendung der neu entwickelten Speedway-Pneus im GP vorsieht. Anlas ist bisher noch nicht im Bahnsport aufgetreten. Innovation der Stollenreifen: Sie sind schlauchlos!

MAX NAGL VERLETZT

Max Nagl musste den 2. Lauf zur italienischen Meisterschaft in Noto auslassen: Der TM-Werksfahrer erlitt bei seinem Sturz im Elite-Finale auf Sardinien einen Ellenbogenriss. Er hofft, dass er diese Woche die ärztliche Freigabe für leichtes MTB-Training bekommt. Beim Ort des WM-Auftakts am 4. März im argentinischen Villa La Angostura war er 2015 Sieger.

MXGP: SCHWEIZER WILVOFAHRER OPTIMISTISCH

Das Wilvo-Yamaha-Dreierpack Jeremy Seewer, Arnaud Tonus und Shaun Simpson wird beim ersten Europa-GP am 18. März bestimmt Gas geben. Simpson verriet: „Unsere Teambasis in Bergeijk ist nur 10 Kilometer von Valkenswaard entfernt und wir haben eine teaminterne Vereinbarung, dass derjenige, der nicht alles auf der Rennstrecke gibt, am Sonntagabend seine Maschine nach Hause schieben muss.“



Die Siegerteams: Schweden, Russland, Österreich (v.l.)

„Es ist noch einiges möglich“

Zwei Verletzungen in Astana verhinderten eine Top-Platzierung für Hans Weber. Der derzeit beste deutsche Eisfahrer kritisiert mangelnde Unterstützung der Verbände auf der GP-Tour.

Von: **Thomas Schiffner**

Der 33-jährige Oberbayer war mit großen Hoffnungen nach Eurasien gefahren. Verletzungen an beiden Tagen in Astana bremsten den neuen Kapitän des deutschen Nationalteams jedoch zunächst aus.

Wie geht es dir nach dem schweren Sturz in Astana am Sonntag?

Ich konnte mich kaum noch bewegen, hatte sakrische Schmerzen, aber ein Mordsglück, dass nicht mehr passiert ist. Zum Glück stellte sich im Krankenhaus nach dem Röntgen und anschließender Kernspintomografie heraus, dass nichts gebrochen ist. So konnten wir den Weg zur Team-WM nach Shadrinsk antreten.



Keiner ist schräger: Hans Weber in Topform

Warum dauerte die Reise nach Astana 120 Stunden?

Wir haben 38 Stunden an den Grenzen zu Russland und Kasachstan verbracht. Wir hatten einen Ordner voll Papiere dabei. Eine Deklaration in russischer Sprache, die wir nicht kannten, hat den Zollbeamten gefehlt. Es fehlt einfach die Kommunikation zwischen Fahrern, FIM und den Landesverbänden wie dem DMSB.

Was muss sich konkret ändern?

Man dürfte nicht selbst so weite Strecken fahren. Es könnte ein Materialtransport für alle Westeuropäer organisiert werden. Der Sport wird dann interessant, wenn europäische Fahrer in der WM weiter nach vorn kommen. Der sportliche Geist muss sich grundlegend verändern.

Was ist 2018 noch möglich?

Einiges. Ich habe mit Rudi Schatz einen Topmann in der Box. Ich habe jetzt die Fahrwerksabstimmung, die ich gebraucht habe. ■

»DER SPORT WIRD DANN INTERESSANT, WENN WEST-EUROPEISCHE FAHRER NACH VORNE KOMMEN.«

Hans Weber



Hans Weber

Geburtstag: 15.06.1984
Geburtsort: Hausham (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

- 2005: Deutsche Meisterschaft Platz 5
- 2011: Deutsche Meisterschaft Platz 5
- 2014: Deutsche Meisterschaft Platz 4
- 2015: WM Platz 12, Team-WM Platz 5, Deutsche Meisterschaft Platz 4
- 2016: WM Platz 18, Deutsche Meisterschaft Platz 4
- 2017: WM Platz 14, Team-WM Platz 3, DM Platz 2

Motocross Noto und Hawkstone Park

Siege für Cairoli und Herlings

Antonio Cairoli ist um 120.000 Euro reicher geworden. Der MXGP-Weltmeister sicherte sich die Siegprämie bei der internationalen italienischen Meisterschaft in Noto.

Von: **Alex Hodgkinson**

Schon vor zwei Jahren gastierte die Meisterschaft auf Cairolis Heimatinsel Sizilien mit begrenztem Teilnehmerinteresse. Auch dieses Jahr gab es nur 19 Starter in der MX1-Klasse, und der Sechstplatzierte in beiden Läufen war bereits überrundet.

Cairolis einzige ernstzunehmende Gegner waren die Werks-Yamahas von Romain Febvre und Jeremy Van Horebeek. Der Franzose gewann sogar den MX1-Lauf, nachdem Cairoli von einem Überrundeten behindert wurde, aber stürzte zweimal im Elite-Finale auf der schlechten Strecke.

Tiefe Rillen bildeten sich im Vormittagstraining und waren am Nachmittag gefährlich ausgetrocknet. Schon vor dem Rennen sagte Van Horebeek: „Ich hoffe wir fahren heil nach Hause.“

Cairoli wollte trotz der Gefahr seine Landsleute nicht enttäuschen. Aber nachdem er in der ersten Runde des MX1-Laufes fast gestürzt war, fuhr er sichtlich mit minimalem Einsatz und suchte seltene Spuren, die

nicht so ausgefahren waren. Weil der Meistertitel mit einem Streichresultat berechnet wird, hat sich Cairoli die Prämie mit zwei Siegen schon gesichert.

Im britischen Hawkstone Park zeigte Jeffrey Herlings am Sonntag keine Nachwirkungen

seines Sturzes eine Woche zuvor auf Sardinien und gewann beide MX1-Läufe vor KTM-Kollege Glenn Coldenhoff.

Husqvarna-Pilot Max Anstie jagte die beiden Niederländer im ersten Lauf, musste aber in Lauf 2 einen Ausfall hinnehmen und Platz 3 Teamkollege Gautier Paulin überlassen. Die ersten Drei in jedem Lauf trennten nur drei Sekunden.

Weltmeister Pauls Jonass wurde Doppelsieger in der MX2-Klasse und sicherte sich den Tagessieg vor Husqvarna-Mann Thomas Kjer Olsen sowie Conrad Mewse (KTM). Im Superfinale feierte Herlings seinen dritten Sieg des Tages, während Jonass als Vierter hinter Coldenhoff und Paulin ins Ziel kam. ■



Hat gut lachen: Toni Cairoli

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

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

VANSPO.RTS.DE

VanPartner by Mercedes-Benz



CITAN CP LINE! „CP LINE“ – HARTMANN Citan 111 CDI, EZ 08/2016, ca. 5900 km, Aerodynamikpaket CP LINE (Front-, Seiten-, Heckspoiler), Sportfederersatz, 19 Zoll Alu-Sportradsatz LUND mit Bereifung 225/35/19, Klima, Panoramadach, Navi, Rückfahrkamera, Dachreling u.v.m. 20.990,- € (MwSt. awb.) VANSPO.RTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42776

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



www.varex.com

SLs - / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/660780H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42766



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09933/902023 H

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

WinterSchlussVerkauf

Bis zu 50% auf Sound/Abgasanlagen
Jetzt Termin sichern. Nur solange der Vorrat reicht. info@mariani.de
Tel. +49 (0) 5264 / 8601 H

2002 2000 1.8, mit Historie, EZ 01/1972, 58500 km, 66 kW (90 PS), Blau, original Scheckheft, sehr guter Zustand, NR-Fzg., 19.900,- €. Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, www.teichmann-racing.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42738

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/32068888
Fax 0711/182-2550

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

Chiffre

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

MOTOR SPORT aktuell MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

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

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Chrysler

Imperial 6,4, Bj. 1959, 130000 km, 235 kW (320 PS), H-Zulassung, TÜV neu, 22.450,- €. Tel. 0172-8204107
mehr: motor-klassik.de Nr. 42788

Ferrari

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



Unfallfahrzeug, EZ 4/1987, 82000 km, 390 PS, rot, Klima, 48.500,-, 07522/8865, merca-wangen@t-online.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42752

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

Privat sucht gepflegten 458 od. 488, keine MwSt. erforderlich. Freue mich auf Ihr seriöses Angebot. Tel. 09495/902741

Jaguar

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



F-Type Coupé 3.0 Kompressor, EZ 10/2014, 55021 km, 250 kW (340 PS), Stratus Grey, Leder, Sportsitze, Panoramaglasdach, Navi, Klima-Paket, PDC v.+h. mit Kamera, 19 Zoll Gloss Black Centrifuge, 49.900,- € (MwSt. awb.) Becker & Stopka GmbH & Co. KG, Wilhelm-Lantermann-Straße 102-104, 46535 Dinslaken, Tel. 02064-4103-0, www.becker-stopka.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42745

Lamborghini

Privat sucht gepfl. Gallardo od. Huracan, keine MwSt. erforderlich. Freue mich auf Ihr seriöses Angebot. 09495/902741

Lotus

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

Maserati

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

Mercedes

CLS 500, EZ 11.07, 139000 km, silber, Leder grau, Volla., neuwertig, Scheckheft, KD neu, 16.900,- €. Tel. 02941/10026

Mercedes



Auspuff / Sound Fahrwerk Leistung Felgen

Bis zu 50% auf Sound/Abgasanlagen
Jetzt Termin sichern. Nur solange der Vorrat reicht. info@mariani.de
Tel. +49 (0) 5264 / 8601

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

VANS SPORTS.DE
BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



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 Handbeleuchtung im Karostep-Design (schwarz), V8 Sound, einmalige Innenraumveredelung komplett schwarz, 5-Sitzer, Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, Klima, AHK abnehm. u.v.m. Verbr. l/100 km: in. orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb. 157 g/km, CO2-Effizienz A. 77.500,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPTS.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. 42777

Mini

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

Motorräder


www.motoparts4u.de, www.yoshimura-deutschland.de H

Porsche

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

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

Privat sucht gepflegten 911, keine MwSt. erforderlich. Freue mich auf Ihr seriöses Angebot. Tel. 09495/902741



Cayman GT4 Clubsport Rennfahrzeug VLN, EZ 03/2016, 25000 km, 283 kW (385 PS), Weiß, Klima, Xenon, NR-Fzg., 129.900,- € (MwSt. awb.) Teichmann Racing GmbH, Im Broel 8, 53518 Adenau, Tel. 02691/9326640, www.teichmann-racing.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42737

Porsche 964 Ruf RCT, 1. Hd., EZ 07/1991, 48660 km, 272 kW (370 PS), nachtblau-met., Teilleder grau, Preis auf Anfrage. Chiffre MK05/1127440

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

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

Wir rüsten nach: PORSCHE Rückfahrkamera nur original - mit dynamischen Leitlinien!



www.digitaletechnik.de

991 auch GT3/RS/R, Cayman auch GT4, Cayenne, Boxster, Macan, Panamera Vor-Ort-Service. Tel. 0700/22022011 H

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

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/93424211H

3.8 GT3 RS, 2010, 1. Hand, unfallfrei, 149.950,- € MwSt. ausw. MVG GmbH, Grünwaldstr. 18, 75173 Pforzheim, Tel. 07231/788550 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42779

Renn/Rallye

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

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

brembo. Motorsport- und High Performance Bremsanlagen

Service - Verkauf -
Wartung & Instandsetzung - Beratung

bsa CORSE
TECHNOLOGY FOR SPORT
e-mail: 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
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

Renntransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



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

Rolls-Royce

Ghost lang, 02/2017, weiß/Leder schw., 8200 km, unfallfrei, 259.900,- € MwSt. ausw. MVG GmbH, Grünwaldstr. 18, 75173 Pforzheim, Tel. 07231/788550 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42778

Seat

www.autodiscount-nrw.de H

Skoda

www.autodiscount-nrw.de H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

MOTOR SPORT aktuell

Jetzt online abonnieren!

- **Leser werben Leser** ■ **Testabos**
- **Jahresabos** ■ **Geschenkabos**

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefax: +49 (0)711 182 19 58
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
 Chefredaktion: Marcus Schurig
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew
 Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
 Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
 Markus Stier, Anke Wiczorek
 Fotografen: sutton-images.com, XPB; BRfoto
 Grafik und Produktion: Michael Heinz
 (Leitung), Bernd Adam (Stv.), Michael Wehner
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 18 20
 MOTORSPORT aktuell gehört zur
 auto motor und sport-Gruppe
 Geschäftsführung:
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),
 Andrea Rometsch, Peider Bach
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
 Tim Ramms
 Publisher Automobil:
 Michaela Klein
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung:
 Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99
 Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 15 22
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180
 78467 Konstanz
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
 Am Sandtorkai 74
 20457 Hamburg
 Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)
 Jahresabonnement:
 € 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10
 Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90
 (CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten
 erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-
 bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil
 von 40 % gegenüber dem Kioskauf von
 € 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).

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

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

Leserbriefe

Alles schlechter unter Liberty

Zu den Formel-1-Änderungen und zu MSA 8/2018

Die Formel 1 wird unter Liberty nur schlechter. Nach dem hässlichen Halo wird jetzt auch noch der Rennstart in Europa auf 15:10 Uhr verlegt. Die Fans dürfen somit in der Sommerhitze über eine Stunde länger warten, bis der Start endlich erfolgt. In Hockenheim hat man dazu das Formel-2-Rennen unverständlichlicherweise aus dem Rahmenprogramm gestrichen. Auf die Grid-Girls muss man künftig auch verzichten. Unter Liberty wird wirklich alles nur schlechter.

Rolf Alber,
 D-73061 Ebersbach

Neue Visionen für die DTM

Zum Gerhard-Berger-Interview MSA 6/2018

Herr Berger erwähnt ein altes Problem des Motorsports, und zwar die Wertigkeit von Fahrer bzw. Marke. In der Langstrecken-WM dominieren die Marken, in der Formel 1 ist das Verhältnis Fahrer/Marke einigermaßen ausgeglichen. Clark-Lotus, Senna-McLaren, Mansell-Williams, Vettel-Red Bull/Ferrari – das waren und sind feststehende Begriffe. Die DTM hat da ein Problem, außer den Hardcore-Fans kennen nur die wenigsten die Fahrernamen. Vor einigen Jahren liefen im TV Trailer, in denen die Fahrer als Cowboys agierten. Man fragte sich echt: Wer ist das? Irgendwie war das zu der Bernd-Schneider-Zeit anders. Da wusste jeder, wer wo fährt. Die Autos waren einfacher gestriekt, die Rennen ausgeglichener. Den Lauf auf der Nordschleife werde ich nie vergessen, heute unmöglich.

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

- 24. Februar: Mitgliederversammlung Dorint Nürburgring
- 2./3. März: ADAC Saarland-Pfalz-Rallye
- 24. März: VLN-Lauf 1: 64. ADAC Westfalenfahrt

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

BILD DER WOCHE



Michael Goulian siegt beim Auftakt der Red-Bull-Air-Race-Saison in Abu Dhabi

Heute kommen die WTCC-Autos ja schon an ihre Grenzen. Ich habe da eine Vision: Die heutige DTM ins Museum, WTCC ersetzt DTM, ergänzt durch BMW und Audi, entgegen allen Marketinggesetzen, mit einem Rennen auf der Nordschleife und ohne event-süchtige Gesellschaften. Aber wie sagte schon Altkanzler Helmut Schmidt: „Wer Visionen hat, soll zum Arzt gehen.“

Alfred Bläsen,
 D-51107 Köln

Braun-Erfolge verschoben

Zum 75. Geburtstag von Dieter Braun MSA 8/2018

Schöner Bericht zum runden Geburtstag von Dieter Braun, der in seiner aktiven Zeit eine Ikone und die unumstrittene Nummer 1 des deutschen Motorradrennsports war. Leider sind im Text zwei Erfolge um ein Jahr verschoben worden, denn Deutscher Meister auf einer 350er-Aermacchi wurde er bereits 1967 und auf der 125er-

Neckermann-MZ 1968. Aber dies ist den meisten Lesern von „Motorsport aktuell“ natürlich bekannt. Weniger bekannt ist der Getriebeumbau 1969 an der 125er-Suzuki, welcher nicht vom österreichischen Getriebespezialisten Michael Schafleitner durchgeführt wurde, sondern von Dieter Brauns Clubkollegen im MSC Augsburg, dem Getriebebauer Rudi Rollinger. Das war auch der Mann, der zusammen mit Michael Schneider aus Augsburg die bekannten Tse-Tse-Rennmaschinen aufbaute, die 125er-Einzyylinder und die 250er-Zweizylinder. Rollinger war zu bescheiden, diese Erfolge an die große Glocke zu hängen, darum hier die ihm gebührende Richtigstellung.

Manfred Woll,
 per E-Mail

KONTAKT

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



Termine

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 14. Februar

14.05	Car History, Ford Motorsport	Motorvision TV
22.35	NASCAR Cup 2017, Martinsville (Wh.)	Motorvision TV

Donnerstag, 15. Februar

13.00	TCR International Series 2017, Best of	motorsport.tv
14.05	Car History, BMW Racing	Motorvision TV
20.00	Rallye-WM Schweden, Live Stage 1 LIVE	Sport 1+
22.50	NASCAR Cup 2017, Texas (Wh.)	Motorvision TV

Freitag, 16. Februar

15.30	Langstrecken-WM 2017, Best of	motorsport.tv
22.30	Rallye-WM Schweden, Highlights 1. Tag	motorsport.tv
22.35	NASCAR Cup 2017, Phoenix (Wh.)	Motorvision TV

Samstag, 17. Februar

15.25	Rallye-WM Schweden, Live Stage 2 LIVE	Sport 1+
19.15	Asian Le Mans Series, Sepang (Zus.)	motorsport.tv
20.30	12h-Rennen Bathurst, Highlights	motorsport.tv
22.25	NASCAR Cup 2017, Homestead (Wh.)	Motorvision TV
22.30	Rallye-WM Schweden, Highlights 2. Tag	motorsport.tv

Sonntag, 18. Februar

03.00	24h-Rennen Daytona, Highlights	Sport 1+
12.00	Rallye-WM Schweden, Power Stage LIVE	Sport 1+
ab 12.30	NASCAR University (5 Folgen)	Motorvision TV
ab 18.10	NASCAR Cup 2018, Vorschau & Clash	Motorvision TV
20.00	NASCAR Cup Series, Daytona 500 LIVE	Motorvision TV
22.30	Rallye-WM Schweden, Highlights 3. Tag	motorsport.tv

Montag, 19. Februar

06.00	Race of Champions, Riad (Zus., auch 21.00)	motorsport.tv
07.40	NASCAR Truck Series, Daytona (Zus.)	Motorvision TV

Dienstag, 20. Februar

ab 19.25	Rallye Schweden, Live Stage 1 & 2 (Wh.)	Sport 1+
21.25	Rallye Schweden, Power Stage (Wh.)	Sport 1+

Motorrad

Donnerstag, 15. Februar

10.30	Le Touquet Enduropale (Zus.)	motorsport.tv
22.45	Road Racing, Macau 2017 (Zus.)	motorsport.tv

Freitag, 16. Februar

09.00	Minibike-WM Doncaster 2017 (Zus.)	motorsport.tv
16.30	Trial der Nationen Baiona 2018 (Zus.)	motorsport.tv

Sonntag, 18. Februar

18.30	Motocross-WM 2017, Best of	motorsport.tv
-------	----------------------------	---------------

Dienstag, 20. Februar

14.45	Seitenwagen-Cross-WM 2017, Best of	motorsport.tv
-------	------------------------------------	---------------

Sonstiges

Samstag, 17. Februar

21.40	Monster-Jam-Finale 2017 (Monstertrucks)	Motorvision TV
-------	---	----------------

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

15.-18.02.	Rallye-WM, Rallye Schweden	S
18.02.	NASCAR Cup Series, Daytona 500/Florida	USA
25.02.	NASCAR Cup Series, Atlanta/Georgia	USA

Motorrad

17.02.	SuperEnduro-WM, Malaga	E
17.02.	Supercross-WM, Arlington/Texas	USA
17./18.02.	Eisspeedway-WM, Togliatti	RUS
24./25.02.	Superbike-/Supersport-WM, Phillip Island	AUS
24.02.	Supercross-WM, Tampa/Florida	USA
24./25.02.	Eisspeedway-EM, Vyatskie Polyany	RUS

Vorschau



Rallye Schweden: Die Highspeed-Jagd auf Schnee und Eis



Daytona 500: Die NASCAR-Saison startet traditionell mit dem Klassiker



Formel 1: Mit Williams und Haas präsentieren die ersten Teams ihre Autos



MotoGP: Die Königsklasse testet erstmals im thailändischen Buriram

RED BULL

NASCAR

WILLIAMS

REPSOL

Tanken oder Shoppen?

Ein Jahr lang MOTORSPORT aktuell frei Haus plus Einkaufsgutschein gratis dazu!



GRATIS
für Sie zur Wahl

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

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direktbestellung:

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

Ja, ich möchte MOTORSPORT aktuell mit 15% Preisvorteil

selbst lesen. (Best.-Nr. 1625268) verschenken. (Best.-Nr. 1625269)

Ich zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 93,50 € inkl. MwSt. und Versand. Mein Extra erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraums kann ich jederzeit kündigen, Geschenkabos enden automatisch. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,- € (A), 149,- Sfr. (CH).

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

- Amazon.de Gutschein 30 € JET Tank- und Warengutschein 30 €
 BestChoice Einkaufsgutschein 30 €
 Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren.

Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihrem Titel künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

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

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkal 74, 70453 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer: DE77220000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

Ich verschenke MOTORSPORT aktuell an: (nur bei Geschenkabos auszufüllen)

Name, Vorname	Gewünschter Befehlsart ab:
Straße, Nr.	
PLZ	Wohnort

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 Widerrufbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORSPORT aktuell AboService, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum	Unterschrift
	X

www.motorsport-aktuell.com/abo