

**MOTOR
SPORT**
aktuell

NR. 13 / 14. MÄRZ 2018

Formel-1-Test in der Analyse

Mercedes unschlagbar?



Moto2: Testfahrten in Jerez
**KTM schockt
die Konkurrenz**

Motocross: Interview Max Nagl
**Wie gut passt
das neue Bike?**

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



IndyCar-Auftakt St. Petersburg
**Bourdais triumphiert
nach Wickens-Drama**



Ralf Waldmann gestorben
**Ganze Rennsportwelt
trauert um Waldi**



Rallye-WM in Mexiko
**Ogier schlägt zurück,
Loeb im Reifenpech**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Analyse: Mercedes Sieger der Testfahrten **S. 4**
- Formel 1** Die Renault-Fortschritte vor der Saison 2018 **S. 8**
- Formel 1** Interview: Toro-Rosso-Technikchef James Key **S. 10**
- IndyCar** Bourdais staubt Sieg beim Saisonauftakt ab **S. 12**
- Formelsport** News aus Formel 1, IndyCar und Formel 2 **S. 14**
- Sportwagen** Neues aus der GT- und Prototypenszene **S. 16**
- Rallye-WM** Ogier gelingt mit Mexiko-Sieg Gegenschlag **S. 18**
- Rallye-WM** WRC2 Mexiko, weitere News und Kommentar **S. 22**
- Rallye** Mehr Hintergründe aus Mexiko und ÖRM-News **S. 24**
- Tourenwagen** Neues aus TCR, DTM und weiteren Serien **S. 26**
- Markenpokale** Vorstellung: Audi Sport Abt TT Cup 2018 **S. 28**

Motorrad:

- Motorrad-WM** Nachruf: Ralf Waldmann ist gestorben **S. 30**
- Motorrad-WM** Moto2 und Moto3 bei Testfahrten in Jerez **S. 32**
- MotoGP** KTM präsentiert sich für das zweite WM-Jahr **S. 34**
- MotoGP** Acht Top-Piloten vor dem Saisonstart befragt **S. 36**
- Motorrad-WM** Starterlisten, Termine und Zeitpläne **S. 38**
- Straßensport** Neues aus u. a. IDM und Endurance-WM **S. 39**
- Motocross-WM** Interview mit Routinier Max Nagl **S. 40**
- Supercross-WM** Honda-Privatier stiehlt allen die Show **S. 41**
- Offroad** Auftakt zur Enduro-DM und weitere Nachrichten **S. 43**

Leserservice:

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



8 Renault greift Formel-1-Spitze an: Wo steht das Hülkenberg-Team?



26 Cupra e-Racer für E TCR: Elektro-Revolution bei den Tourenwagen



40 Motocross-Pilot Max Nagl (M.) im Interview: Wie geht's im neuen Team weiter?



32 Moto2- und Moto3-Test In Jerez:
Letzter Probelauf vor dem Saisonstart



22 WRC2 Rallye Mexiko:
Skoda dominiert zweite Liga

HONDA KANN ES DOCH NOCH

Die große Überraschung bei den Formel-1-Tests in Barcelona hieß Toro Rosso. Wir haben bei Technikchef James Key nachgefragt, wie der Umstieg auf den Honda-Motor so reibungslos gelang.

Seite 10

LOEB IST ZURÜCK

In Mexiko bekamen WRC-Fans das Comeback des Jahres geboten. Am Ende verpasste Sébastien Loeb die Sensation nur knapp. Wir haben alle Infos zur Rückkehr des rüstigen Rallye-Rentners.

Seite 18

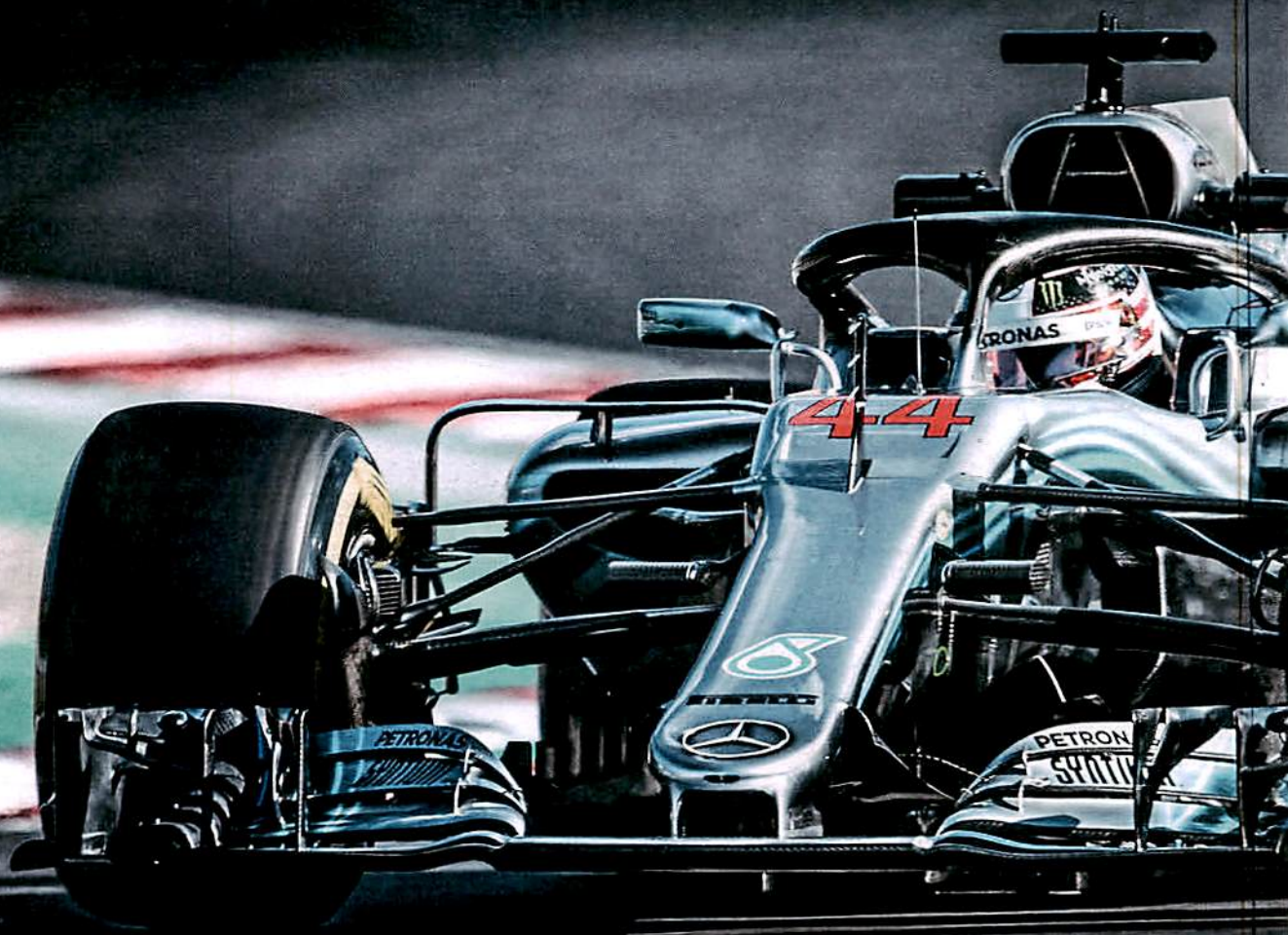
TRAUER UM RALF WALDMANN

Die Nachricht vom Tod von Ralf Waldmann hat die Motorradwelt schockiert. Und auch in der MSA-Redaktion ist die Trauer groß. Wir nehmen Abschied von dem sympathischen Vollblut-Racer.

Seite 30

INTACT

SUTTON IMAGES



Machtdemonstration

Das Bild ist schärfer geworden. 37147 Testkilometer in Barcelona geben zwei Wochen vor dem Saisonstart Aufschluss über das Kräfteverhältnis im Feld. Mercedes liegt deutlich vor Red Bull und Ferrari. Das große Mittelfeld wurde kompakter und folgt mit 1,5 Sekunden Abstand zur Spitze.

Von: **Michael Schmidt**

Mercedes fuhr an den acht Testtagen von Barcelona nur eine Tagesbestzeit. Die schnellsten Runden von Lewis Hamilton und Valtteri Bottas bedeuten in der End-

abrechnung die Plätze 8 und 10. Auf Testkönig Sebastian Vettel fehlen Hamilton 1,218 Sekunden. Der Weltmeister fuhr seine Zeit zwar mit einer Stufe härteren Reifen, doch selbst wenn man die 0,7 Sekunden zwischen dem Hypersoft- und dem Ultra-soft-Gummi mit einkalkuliert, hätte es nicht annähernd für Ferraris Bestzeit gereicht.

Und dennoch fährt Mercedes als klarer Favorit zum GP Australien nach Melbourne, weil die GPS-Messungen eine andere Geschichte erzählen als die nackte Rundenzeit. Weil der Titelverteidiger seine Autos nie abgetankt hat. Weil die Silberpfeile unter vergleichbaren Bedingungen, auf gleichen Reifen, mit ähnlichem Tankinhalt, deutlich schneller waren als die Konkurrenz. Rennsimulationen sind die harte Währung bei Testfahrten. Da nahm

Mercedes seinen Herausforderern Ferrari und Red Bull eine Sekunde pro Runde ab und war mit alten Reifen schneller als die Gegner mit frischen.

Valtteri Bottas protestierte: „Wir sind nicht eine Sekunde schneller als die Konkurrenz.“ Mag sein. Es gibt bei der Analyse der Dauerläufe noch ein paar Variablen in der Rechnung, wie den abnorm hohen Benzinverbrauch der Ferrari. Oder die Taktik von Mercedes und Red Bull, alle Stints mit Medium-Reifen zu fahren, statt wie vom Reglement gefordert wenigstens ein Mal einen anderen Reifentyp einzusetzen.

Bloß keine Bestzeit

Die Mercedes-Ingenieure sahen keinen Sinn darin, einen weichen Satz Reifen in die Rennsimulation einzustreuen. „Wir wissen, wie sich unser Auto auf den Soft-

»TOTO HAT DAS ALTE AUTO EINE DIVA GENANNT. ER IST ES NIE GEFAHREN. ICH KANN BEIM NEUEN AUTO BIS JETZT NICHTS ERKENNEN, WAS AN EINE DIVA ERINNERN WÜRDE. ABER WIR LERNEN UNS JA AUCH ERST KENNEN.«

Lewis Hamilton



Das Maß aller Dinge: Mercedes fuhr keine Bestzeiten, hängte jedoch Ferrari und Red Bull bei den Rennsimulationen ab



Auf der Strecke lag Ferrari vor Red Bull. Die Daten sagen das Gegenteil



Noch viel zu tun: Der neue Ferrari SF71H gibt Vettel noch Rätsel auf

Reifen benimmt. Wenn wir drei Mal Medium fahren, bekommen wir konstantere Bedingungen und damit verlässlichere Daten.“

Es war diese Selbstsicherheit, die verriet, dass der Vierfach-Weltmeister auch in diesem Jahr wieder ganz vorne fahren wird. Den Hypersoft-Reifen ließ Mercedes gleich ganz daheim. Die Launen des Vorjahresautos sind verschwunden. Die Jagd nach der Bestzeit überließ der Klassenprimus den anderen. „Wir wissen auch so, was unser Auto kann“, winkte Bottas ab. Auch der Champion präsentierte sich in Spanien in auffallend aufgeräumter Stimmung, obwohl er doch Testfahrten so gar nicht mag. „Ich hatte letztes Jahr ein großartiges Auto. Das ist noch mal eine Steigerung“, lobte Hamilton seine Ingenieure. In den Pausen zwischen den einzelnen Test-Sequenzen

ließ er sich sein Handy ins Cockpit reichen, um E-Mails zu lesen und seine Präsenz in den sozialen Netzwerken zu pflegen.

Wenn es überhaupt etwas gab, das dem Titelverteidiger Sorgen bereitete, dann war es Blasenbildung auf den Hinterreifen mit den weicheren Gummimischungen. „Wir haben das Problem nicht gelöst, aber abgeschwächt“, berichtete Bottas. In den zwei Wochen auf dem Circuit de Catalunya wohnten die Mercedes-Piloten quasi Tür an Tür in ihren Luxus-Motorhomes. Hamilton hatte 20 Schritte zur Arbeit, Bottas das Doppelte. Der Finne geht selbstbewusst in seine zweite Saison bei den Silberpfeilen: „Ich sehe keinen Grund, warum ich nicht Weltmeister werden sollte. Es gibt jetzt keine Ausreden mehr. Rosberg hat es mit harter Arbeit ja auch geschafft, Lewis zu schlagen.“

Hamilton nahm die Kampfansage gelassen auf: „Ich wünsche mir mehr Konkurrenz.“

Die kommt im Augenblick mehr von Red Bull als von Ferrari. „Wir sind die Nummer zwei hinter Mercedes. Unser Chassis ist besser. Es fehlt noch beim Motor“, las Motorsportdirektor Helmut Marko aus den Daten. Auch Red Bull betrieb viel Verschleierpolitik. Daniel Ricciardos zwei Tagesbestzeiten waren eher ein Zufallsprodukt. Der Australier ging nicht bewusst auf Zeitenjagd. Max Verstappen landete in der Abschlusstabelle sogar nur auf Platz 20.

Kann Renault zulegen?

Red Bull hofft, dass sich bis zum GP Australien die Lücke noch schließt. Während Mercedes an den letzten beiden Testtagen schon mit der Melbourne-Version

seines F1 W09 unterwegs war, hat Red Bull noch Aerodynamikpfeile im Köcher. Und Renault gab bis jetzt noch nicht die volle Leistung frei. Die Franzosen wollten zuerst die Standfestigkeit absichern. Ein Turboladerschaden bei McLaren könnte sich als Power-Bremse erweisen. Wenn sich herausstellen sollte, dass der Defekt keine Folge eines Öllecks zwei Tage zuvor war.

Ferrari konnte sich über seine vier Bestzeiten nicht so recht freuen. Manchmal erzählt Körpersprache die Wahrheit. Teamchef Maurizio Arrivabene sah aus wie ein Geist. Sein Technikdirektor Mattia Binotto hatte viele Fragezeichen in seinem Blick. Der SF71H war alle Korrekturfaktoren eingerechnet nur zwei Zehntel schneller als das Kundenteam HaasF1. So wird man nicht Weltmeister. Das Problem liegt



Guter Auftakt: Red Bull präsentierte sich gut sortiert. Das Team spulte an acht Tagen 783 Runden ab und war stark bei den Longruns



Abgestürzt: Sainz beklagte in der zweiten Woche Balanceprobleme



Die Überraschung: HaasF1 profilierte sich als vierte Kraft

offenbar in der Aerodynamik und im immer noch viel zu hohen Benzinverbrauch. Sebastian Vettel musste bei seinem simulierten Rennen öfter den Fuß vom Gas nehmen als seine Kollegen von Red Bull und Mercedes. Der Ferrari verliert auf die Konkurrenz in allen Kurven. „Es gibt noch ein paar Rätsel, die wir verstehen müssen“, resümierte Vettel. Das klingt nicht gut. Solange Ferrari da im Nebel stochert, gibt es auch keine Lösungsansätze.

Doch was könnte Ferrari bremsen? Das neue Auto ist nicht so dramatisch viel anders als das alte. Der um 7 Zentimeter längere Radstand sollte für die Ingenieure in Maranello kein Hindernis sein. Der HaasF1 hat ihn ja auch. Möglicherweise hat man sich ein Bein damit gestellt, die aerodynamische Effizienz des Autos auf etwas weniger Abtrieb zu trimmen,

um auf schnellen Strecken besser dazustehen. Wenn es so wäre, kann der Groschen noch fallen. Das ist nicht unlösbar.

Das Mittelfeld umfasst in diesem Jahr sieben Teams, und die scheinen enger zusammenzuliegen als je zuvor. Allerdings 1,5 Sekunden hinter der Spitze. Hinterbänkler gibt es nicht mehr. Sauber hat zu Williams aufgeschlossen. Zunächst sah Renault wie die klare Nummer 4 im Feld aus. Doch das änderte sich, je länger die Testfahrten dauerten. HaasF1 löste Renault vom Spitzenplatz der zweiten Liga ab. „In der ersten Testwoche gingen uns schnelle Runden leicht von der Hand. In der zweiten mussten wir uns mehr strecken“, berichtete Einsatzleiter Alan Permane. Nico Hülkenberg bestätigte: „Das Auto ist wie verwandelt. Ich kämpfe noch mit der Balance.“

Da half auch ein neuer Frontflügel nicht viel. Am Ende kostete ihn noch ein Getriebe-wechsel einen halben Testtag.

Kevin Magnussen fuhr die sechstschnellste Zeit der Winter-tests, allerdings mit Supersoft-Reifen. Auf den Hypersoft-Gummis wäre der Däne eine Sekunde schneller gewesen. „Das schaffen wir noch nicht“, gab man bei Renault zu. HaasF1-Teamchef Günther Steiner wehrte Gratulanten ab: „Wir haben ein gutes Auto, aber Platz 4 halte ich für eine optimistische Ansage.“

Force India blieb in Deckung. Der WM-Vierte beschränkte sich darauf, Daten zu sammeln, das Auto zu verstehen und Standardprozeduren wie Rennsimulation, Starts und Tankstopps abzuspulen. In den zwei Wochen kamen keine neuen Teile ans Auto. Technikchef Andy Green blieb gleich

zu Hause. Der echte neue VJM11 erscheint erst in Melbourne. Sergio Pérez und Esteban Ocon wurden in eine ungewohnte Mauerblümchenrolle gedrängt, blieben aber gelassen: „Wir haben eine gute Vorstellung davon, wo wir im Vergleich zu den anderen stehen, wenn das Auto mal komplett ist. In Melbourne müssen wir es dann beweisen.“

Die Show von Alonso

Eine der spannendsten Geschichten war der Vergleich der beiden Teams, die ihre Motorenpartner getauscht haben. Als McLaren-Renault mit zahlreichen Defekten sechs Mal eine rote Flagge provozierte und der Toro Rosso-Honda wie ein Uhrwerk lief und auch noch gute Rundenzeiten ablieferte, kam Schadenfreude im Fahrerlager auf. Honda hat einen Quantensprung geschafft.



WILHELM
Voller Einsatz: Leclercs beherzte Fahrt endete drei Mal im Kiesbett



WILHELM
Verbessert: Sauber fährt mit Williams um die Plätze 9 und 10



WILHELM
Gut lachen: Die Toro Rosso-Piloten Hartley und Gasly (v.l.) waren bei der Musik



XPB
Abgeschleppt: Alonso parkt seinen McLaren mit einem Turboladerschaden

Auch wenn man in der ersten Testwoche drei Motoren einsetzte. Die Japaner suchten sich daraus die vielversprechendste Spezifikation aus. Der Motor blieb die ganze zweite Woche im Auto und hielt anstandslos 2318 Kilometer durch. Honda hat auch an Power zugelegt. Die 324 km/h Topspeed lagen im Mittelfeld.

Bei McLaren jagte eine Pressekonferenz die nächste. Der selbsternannte Geheimfavorit musste erklären, warum so viel kaputtgeht. Fernando Alonso kam in der zweiten Testwoche nur auf 150 Runden. „Alles Kleinigkeiten mit großer Wirkung“, beschwichtigte Teamchef Eric Boullier. Selbstkritisch fügte er hinzu: „Die Reparaturzeiten dauern zu lange. Unser Auto ist zu kompliziert.“ Bei McLaren haben die Aerodynamiker das Sagen. Und die wollten ein extrem kompaktes

Heck. Was andere jetzt ausbaden müssen. Wegen der vielen Standzeiten und der Politik, fast alle Testläufe mit den weichen Reifenmischungen abzuspulen, war lange nicht klar, wie schnell der McLaren MCL33 wirklich ist. Ein furioses Testfinale brachte die Antwort: Alonso zauberte drei 1.17er-Zeiten aus dem Ärmel, die allesamt gut für den dritten Platz gewesen wären.

Ganz klar: Das Auto hat den Speed. Damit brechen vielleicht doch bessere Zeiten für McLaren an. Einige Juroren mussten kurzfristig ihre Ranglisten korrigieren. Als dann noch eine Zeit von 1.16,720 Minuten auf den Zeitmonitoren erschien, erschütterte ein mittleres Erdbeben Barcelona. Die Erklärung: Alonso hatte die Schikane abgekürzt. Der Meister weiß, was eine gute Show ist. ■

DIE RANGLISTE DER BARCELONA-TESTWOCHE

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Session	Reifen	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.17,182 min	Tag 7	Hyper-Soft	643
2. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,039 s	Tag 8	Hyper-Soft	286
3. Fernando Alonso	McLaren	+ 0,602 s	Tag 8	Hyper-Soft	263
4. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 0,865 s	Tag 6	Hyper-Soft	364
5. Carlos Sainz	Renault	+ 0,910 s	Tag 8	Hyper-Soft	444
6. Kevin Magnussen	Haas F1	+ 1,178 s	Tag 7	Super-Soft	381
7. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,181 s	Tag 7	Hyper-Soft	452
8. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,218 s	Tag 6	Ultra-Soft	456
9. Romain Grosjean	Haas F1	+ 1,230 s	Tag 8	Ultra-Soft	314
10. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 1,378 s	Tag 6	Ultra-Soft	584
11. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,493 s	Tag 7	Hyper-Soft	351
12. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 1,673 s	Tag 7	Hyper-Soft	336
13. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 1,767 s	Tag 8	Hyper-Soft	370
14. Esteban Ocon	Force India	+ 1,785 s	Tag 8	Hyper-Soft	372
15. Charles Leclerc	Sauber	+ 1,936 s	Tag 8	Hyper-Soft	375
16. Sergey Sirotkin	Williams	+ 2,007 s	Tag 8	Soft	354
17. Marcus Ericsson	Sauber	+ 2,062 s	Tag 7	Hyper-Soft	411
18. Robert Kubica	Williams	+ 2,447 s	Tag 7	Super-Soft	122
19. Sergio Pérez	Force India	+ 2,452 s	Tag 7	Hyper-Soft	317
20. Max Verstappen	Red Bull	+ 2,660 s	Tag 7	Soft	419
21. Lance Stroll	Williams	+ 2,772 s	Tag 8	Soft	343



Renault macht mobil

Renault ist mit dem Ziel in das Jahr gestartet, die Lücke zu Mercedes, Red Bull und Ferrari zu schließen. Die ersten Eindrücke der Tests sind positiv. Vor Melbourne gibt es aber auch noch einige Fragezeichen.

Von **Tobias Grüner**

Renault geht 2018 in das dritte Jahr unter eigener Flagge. Trotz guter Fortschritte in der Vorsaison hat man das eigene Anspruchsdien längst noch nicht eingeholt. Der sechste Platz im Konstrukteurspokal spiegelte nicht annähernd die eigenen Ambitionen wider. 680 Mitarbeiter stehen mittlerweile in der Fabrik in Enstone auf der Lohnliste. Da schiebt sich die Latte für 2018 automatisch ein Stück höher. „Wir sollten dieses Jahr locker auf Platz 4 nach vorne kommen“, erklärt Technik-Chef Bob Bell die

Zielvorgabe. „Force India hat das mit vergleichbaren Mitteln geschafft. Solange wir nicht beweisen können, dass uns das gelingt, bekommen wir sicher keine größeren Schecks ausgestellt.“

Langsames Wachstum

Der für 2018 angepeilte vierte Platz ist nur ein Zwischenschritt. Am Ende des Fahrplans soll irgendwann der WM-Titel stehen. Am liebsten würde das französische Werksteam schon innerhalb der kommenden 21 Rennen den Rückstand auf die drei Platzhirsche Mercedes, Red Bull und Ferrari signifikant verringern. „Die fahren, was die Ressourcen angeht, noch in eigener Liga. Erst wenn wir bewiesen haben, dass wir uns weiter steigern, können wir mit den Diskussionen darüber beginnen, was nötig ist, zu den Top 3 vorzustoßen“, gibt sich Bell zurückhaltend.

Renault will langsam wachsen. Ein Wettrüsten um jeden Preis kommt nicht infrage. Im Renault-Konzern steht das F1-Projekt stets auf dem Prüfstand.

Nur wenn die F1-Equipe positive Schlagzeilen schreibt, bleibt der Geldhahn aufgedreht. Nach der aggressiven Expansionspolitik der vergangenen Jahre wird das Wachstumstempo nun spürbar verringert. „Unsere Fabrik in Enstone liegt ungefähr bei 80 Prozent der angestrebten Leistungsfähigkeit“, erklärt Teamchef Cyril Abiteboul. „Die Aerodynamik-Mannschaft ist schon relativ stark. In diesem Bereich wollen wir unbedingt führend sein. Ich glaube nämlich fest daran, dass die Aerodynamik im kommenden Reglement der entscheidende Faktor sein wird. Da haben wir seit 2015 massiv investiert. Neben dem Personal sind wir auch in Sachen Equipment gut ausgestattet. Wir haben Werkzeuge, die es sonst bei keinem anderen Team gibt.“

Die Früchte dieser Investitionen konnte man schon in der vergangenen Saison ernten. Kein Team entwickelte sein Chassis während der Saison so schnell weiter. Allerdings sorgten zahlreiche Technikdefekte dafür,

„ICH GLAUBE FEST DARAN, DASS DIE AERODYNAMIK IM NÄCHSTEN REGLEMENT DER ENTSCHEIDENDE FAKTOR SEIN WIRD.“

Cyril Abiteboul

dass sich der positive Trend nicht auch deutlich in Punkten widerspiegelte. Vor allem der Antriebsmücke. Und in Sachen PS-Leistung spielte man hinter Mercedes und Ferrari nur die dritte Geige. „Wir mussten wegen der Zuverlässigkeitsprobleme die Leistung des Motors massiv herunterschrauben“, verteidigt sich Abiteboul. „Deshalb sind wir dieses Jahr mit dem Ziel in die Saison gestartet, den Motor erst standfest zu machen. Dann können wir auch irgendwann das ganze Potenzial herausholen.“



Renault steht 2018 unter genauer Beobachtung: Können die Franzosen den Aufwärtstrend weiter fortsetzen und zu den drei Topteams aufschließen?

STEFAN BALDAUF

schien vom Konzept her sehr konservativ gezeichnet. Innovative Lösungen, wie die nach oben verlegten Seitenkästen nach Ferrari-Vorbild, suchte man vergeblich. „Wir haben uns das kurz angeschaut. Aber das Reglement erlaubt nur eine begrenzte Anzahl von Windkanal- und CFD-Simulationen. Da kann man nicht einfach alle Ideen der anderen Teams ausprobieren. Man muss sich für ein Konzept entscheiden – und das muss man dann optimieren“, verteidigte Chefingenieur Nick Chester. Auch Abiteboul sieht keinen Nachteil in dem konservativen Ansatz. „Wir wollten eine starke Basis entwickeln, die wir gut verstehen. Während der Saison haben wir ein aggressives Entwicklungsprogramm geplant. Jedes Mal, wenn wir das Modell in den Windkanal schieben, machen wir ordentliche Fortschritte. Wir brauchen nur etwas Geduld, bis die dann auch auf der Strecke ankommen.“

Für neue Ideen im Laufe der Saison soll auch Ex-FIA-Mann Marcin Budkowski sorgen. Der Ingenieur, der alle Geheimnisse der Konkurrenz kennt, darf Anfang April mit dem Job beim neuen Arbeitgeber beginnen. Bis die ersten Ideen des prominenten Neuzugangs ihren Weg ins Auto finden, wird wohl aber noch einige Zeit vergehen. Die Konkurrenz sollte aber nicht den Fehler machen, Renault bis dahin zu unterschätzen. Ganz so konservativ, wie es auf den ersten Blick scheint, ist der R.S.18 nämlich nicht gebaut. Die Antriebskomponenten im Heck wurden deutlich enger gepackt, die Kühlung komplett umstrukturiert. So ist zum Beispiel der Ölkühler nun ungewöhnlich weit oben hinter der Airbox untergebracht. Das Getriebegehäuse besteht neuerdings aus Karbon und nicht mehr aus Titan. Das bringt Vorteile in Sachen Steifigkeit und Gewicht. Der Radstand wurde verlängert, die Aufhängungen so umgebaut, dass die Fahrer und Ingenieure mehr Möglichkeiten beim Setup haben. Und dann gibt es noch den vom Auspuff angeblasenen Heckflügel, der zusätzlichen Anpressdruck generiert, wenn der Pilot Gas gibt. „Da macht sich der Vorteil bemerkbar, ein Werksteam zu sein. Bei den Projektarbeiten unsere Motorenabteilung in Viry-Chatillon und die Chassis-Fabrik in Enstone eng zusammen, um das maximal Erlaubte rauszuholen“, erklärt Chester.

Eine Baustelle ist noch das Gewicht. Aktuell liegt der R.S.18 genau am Limit. „Das Thema wird uns über die gesamte Saison verfolgen. Wir hätten gerne noch etwas Ballast als Spielmasse. Und natürlich versucht man immer, den Schwerpunkt des Autos runterzubringen“, verrät Chester. Doch die ersten Zahlen sind vielversprechend. Die bei den Testfahrten gemessenen Daten konnten die Simulationen sogar noch übertreffen. Die Fahrer fühlen sich wohl, wenn auch noch keine Euphorie aufkommen will. Mit einem neuen Frontflügel und einem großen Bargeboard-Umbau wurden auch schon erfolgreich die ersten großen Upgrades ausprobiert. GPS-Analysen zei-

gen, dass Renault einen guten Schritt nach vorne gemacht hat, der das Auto an die Spitze des Mittelfelds gespült haben dürfte. Mit 3700 Kilometern an acht Tagen und Platz 5 in der Distanzwertung passte auch die Zuverlässigkeit einigermaßen.

Doch ausgerechnet am letzten Barcelona-Testtag zeigte sich, wie fragil der Fortschritt ist. Ein kleiner Software-Fehler sorgte für einen Getriebeschaden und eine längere Reparatur. Nico Hülkenberg musste auf seinen Einsatz verzichten. Abiteboul trug den Defekt mit Fassung: „Das ist der Preis dafür, dass man ans Limit geht. Durch die ultra-kompakte Bauweise dauern alle Arbeiten nun ein Stück länger.“ ■



Bei den Tests präsentierte sich der Renault R.S.18 schnell und zuverlässig

STEFAN BALDAUF



Der angeblasene Heckflügel sorgt für Extra-Grip am Kurvenausgang

SUTTON IMAGES



Nico Hülkenberg peilt 2018 endlich das erste Podium seiner F1-Karriere an

XPB

Bei den Testfahrten in Barcelona wurde der V6-Turbo Schritt für Schritt aufgedreht. Dabei kristallisierte sich nur eine einzige Komponente als Schwachstelle heraus. Fehlerhafte Batterien zwangen die Kundenteams von McLaren und Red Bull je einmal zu längeren Standzeiten. Ingenieur Bob Bell glaubt nicht, dass es sich um eine größere Baustelle handelt: „Wir werden vor Melbourne alle Batterien im Werk noch einmal durchchecken und sicherstellen, dass sie in Ordnung sind. Weil nur zwei Energiespeicher pro Saison erlaubt sind, ist die Belastung dieser Komponenten sehr hoch. Wir müssen deshalb unbedingt vorher schon alle Fehlerquellen eliminieren.“

Aggressive Entwicklung

Nicht nur bei der Motorleistung will Renault auf die Marktführer aufholen, auch vom Chassis erhoffen sich die Verantwortlichen einen Sprung nach vorne. Der erste Eindruck vom R.S.18 enttäuschte allerdings ein wenig. Der schwarz-gelbe Werksrenner



Toro Rosso-Honda war die große Überraschung bei den diesjährigen Winter-tests. Vor dem Saisonstart in Australien spricht Technikchef James Key über den neuen Motor, die Herausforderung bei der Integration und den Status als Werksmannschaft.

Von: **Andreas Haupt**

Es heißt von Zeit zu Zeit, dass andere Teams Sie abwerben wollen. Wäre es nicht verlockend, für ein Topteam zu arbeiten?

Klar würde ich gerne gewinnen und um Meisterschaften kämpfen. In einem Topteam musst du Erfolge wiederholen und das hohe Niveau halten. Ich kenne bisher nur kleine und mittelgroße Rennställe. Wie Force India, Sauber und jetzt Toro Rosso. Mir macht es Freude, mit einem Team zu wachsen. Toro Rosso ist mit über 600 Mitarbeitern auch nicht klein. Aber im Vergleich zu Red Bull oder Ferrari schon. Man setzt auf Teamwork, ist flexibel und für alle Ideen offen. Mir gefällt dieses Arbeitsumfeld. Mir gefällt es, etwas Größeres zu erreichen, als es einem alle zutrauen.

Im September 2017 wurde der Wechsel von Renault zu Honda verkündet. Wie groß war die Umstellung?

Ein neues Projekt startest du normalerweise im Dezember, Januar



James Key

Geburtstag: 14.01.1972
Geburtsort: Chelmsford
Herkunftsland: England

KARRIERE

1998–2005: Jordan (Dateningenieur, Renningenieur, Head of Vehicle Dynamics, Technikdirektor)
2006: Midland F1 (Technikchef)
2007: Spyker (Technikchef)
2008–2010: Force India, (Technikchef)
April 2010–Februar 2012: Sauber (Technikdirektor)
seit 2012: Toro Rosso (Technikdirektor)

„Wir lassen Honda alle Freiheiten bei der Entwicklung“

das Jahr zuvor. Wir waren also weit fortgeschritten. Es zeichnete sich vor der Sommerpause 2017 ab, dass wir mit Honda zusammenarbeiten könnten. Wir wussten, dass die Architektur des Motors eine ganz andere ist als bei Renault. Als der Deal bestätigt worden war, setzten wir uns an einen Tisch, sprachen über die Anforderungen des Motors und darüber, wie wir das bestehende Konzept des Autos am besten weiterführen können mit dem neuen Motor. Wir kennen uns aus mit späten Motorenwechseln. Wir können Pläne schnell umstricken und dennoch effektiv arbeiten.

Um wie viele Wochen hat Sie der Motorwechsel zurückgeworfen?

Zwischen einem Monat und sechs Wochen. Der Motor verlangt eine komplett andere Kühlung. Deshalb mussten wir Änderungen vornehmen. Das Getriebe und die Hinterradaufhängung sind neu. Das Chassis mussten wir anpassen. Chassis und Getriebe haben lange Vorlaufzeiten. Sie müssen auch bestimmte Prüfstandtests und Crashtests bestehen. Du willst diese Bauteile um die Weihnachtszeit gebaut und homologiert haben. Diese Angelegenheiten mussten wir zwischen September und Dezember durchboxen.

Viele sind überrascht, dass der Honda-Motor bei den Tests so zuverlässig war.

Für uns fällt die Überraschung nicht so groß aus. Bei unseren Besuchen in Japan und Milton Keynes haben wir sofort gemerkt, welche großen Kapazitäten sie haben. Honda hat für 2018 großen Wert auf die Korrelation zwischen Prüfstand und Rennstrecke gelegt. Dass die Ergebnisse aus dem Labor in der Realität ankommen. Wir lassen ihnen alle Freiheiten. Wir sagen ihnen: Macht, was ihr braucht, um mit eurem Motor zufrieden zu sein. Wenn das etwas mehr Gewicht oder Volumen bedeutet, finden wir einen Weg, es über das Chassis wiedergutzumachen. Die Zuverlässigkeit hat gepasst. Die Fahrbarkeit ist gut. Ich

weiß nicht, wie viel besser Renault geworden ist. Aber wir sind nicht weit weg von dem, was wir 2017 gewohnt waren. Ich denke, die Leistungsunterschiede, die im Vorjahr kokettiert wurden, sind etwas übertrieben.

Honda ist für die kompakte Bauweise bekannt. Wie hilft das beim Chassisbau?

In der Theorie können wir radikaler bauen. Aber der straffe Zeitplan hat es uns nicht erlaubt. Der Kompressor sitzt wie bei Mercedes an der Vorderseite. Das schafft Freiräume um das Getriebe. Auch vorn ist der Motor sehr aufgeräumt. Die Installation erlaubt ein besseres Packaging. Aus Aerodynamikgründen und auch aus Gewichtsgründen wäre es sinnvoll, die Verkleidung noch knapper zu ziehen. Aber es ist besser, den großen Schritt erst 2018 zu gehen. Weil wir dann mit Honda sowohl den Motor als auch das Chassis gemeinsam optimieren können.

»IM MITTELFELD WIRD ES EIN HAUEN UND STECHEN GEBEN. WIR WÜRDEN ES AM LIEBSTEN ANFÜHREN. DIE ANDEREN AUCH.«

James Key, Toro Rosso

Toro Rosso ist jetzt ein Werksteam. Welchen Einfluss hat das auf die Ziele?

Wir müssen realistisch sein. Die Umstände sind nicht einfach. Wir wollen so nah wie möglich an den Topteams dran sein. Im Mittelfeld wir es ein Hauen und Stechen geben. Wir würden es am liebsten anführen. Das wollen Force India, McLaren, Renault und Williams aber auch. Wir litten Ende 2017 sehr. Aus unterschiedlichen Gründen. Die erste Saison mit Honda ist ein Aufbaujahr. Im zweiten wollen wir uns

festigen, im dritten den nächsten Schritt gehen.

2017 stagnierte die Entwicklung. Mit Honda gibt es zusätzliche Ressourcen.

Wir starteten ziemlich gut. Zur Saisonmitte ließen wir Chancen verstreichen. Ab Malaysia, Japan verloren wir an Chassis-Performance. Die Fahrer-Rochade war für niemanden im Team hilfreich. Wir verloren mit Carlos unseren besten Punktelieferanten. Die massiven Motorenprobleme gaben uns den Rest. Das straft dich doppelt, wenn deine Fahrer auf jeden Kilometer angewiesen sind. Eine hoffentlich stabile Paarung sollte uns helfen, das Chassis besser zu entwickeln. Mit Honda können wir direkt kommunizieren. Als Kundenteam mussten wir mit dem leben, was uns der Hersteller gab.

Ihre Fahrer haben zusammen neun Grands Prix absolviert. Reicht das, um ein Auto zu entwickeln?

Beide sind in verschiedenen Serien gefahren. Beide sind Champions. Wir müssen ihr Wissen und ihre Fähigkeiten nun für die Formel 1 feintunen. Wir sind es gewohnt, mit jungen Fahrern zu arbeiten. Wir haben die Werkzeuge und das Wissen, das Auto über die Saison zu entwickeln. Auch mit etwas weniger Einfluss der Fahrer.

Force India hätte ohne den Halo kein neues Chassis gebaut. Sie?

Ich denke, im zweiten Jahr eines neuen Reglements musst du es machen. Wir haben in der letzten Saison so viel gelernt. Erst als das Auto auf der Strecke war, wussten wir ganz genau, wie Leistung und Handling tatsächlich sind. Vorher war alles nur Theorie. Auf diesen Erkenntnissen musst du dein Auto im zweiten Jahr ausrichten. Der Einbau des Motors, das Gewicht, die Position der Vorderradaufhängung – das ist ein Lernprozess. Deshalb willst du möglichst freie Hand haben. Das geht nur mit einem neuen Chassis.

Erreichen Sie das Mindestgewicht von 733 Kilo?

Unsere Berechnungen sagen ja.

Wie sieht es mit dem Radstand aus?

Wir haben ihn leicht verlängert.

Der Halo kostet Aero-Performance. Der Wegfall von Monkey-Seat, Heckflosse und T-Flügel auch. Ist das neue Auto trotzdem schneller?

Als Ingenieure müssen wir mit den negativen Auswirkungen des Halo leben. Es wurde im letzten Jahr viel über T-Flügel und Heckflossen gesprochen. Weil sie so offensichtlich ins Auge fallen. Der Verlust bringt einen kleinen Negativeffekt, den man an anderer Stelle einfach gutmachen muss. Das kostet Zeit und Ressourcen. Für uns gibt es Arbeit auf der Chassisseite zu erledigen. Bei den Tests führen wir mit dem Launch Spec. Wir planen, neue Richtungen mit dem Auto während der Saison einzuschlagen.

Passt die Korrelation Windkanal/Strecke? Und wie ist der Update-Plan?

Es gibt ein paar Bereiche, die wir anschauen und die Korrelation überprüfen müssen. Das ist aber normal zu diesem Zeitpunkt. Vielleicht werden wir zu Saisonbeginn nicht dort sein, wo wir sein wollen. Das werden wir in Melbourne sehen. Wir müssen sicherstellen, dass die Grundsätze stimmen: Zuverlässigkeit, Reifenmanagement, die generelle Richtung. Der Update-Plan hängt von den Umständen ab. Große Gesamtpakete, wenn man einem Rückstand hinterherläuft. Weil man damit in einem Aufwasch die Baustellen ausräumen kann. Kleinere Updates in höherer Frequenz, sofern die Grundlage bereits stimmt. Vielleicht wählen wir auch den Mittelweg.

Bleibt die Lernkurve steil?

Die Lücke zwischen Mittelfeld und Spitze ist groß. Das zeigt, wie viel Performance wir noch finden können. Die Lernkurve wird erst nach drei Jahren abflachen. ■

IndyCar-Start mit neuen Autos: Wickens führt vor Power und King



Neue Autos, alter Sieger

IndyCar-Rookie Robert Wickens hätte mit einem Sieg beim IndyCar-Debüt Geschichte geschrieben. Dann räumte ihn Alexander Rossi zwei Runden vor Schluss ab. Beim Saisonstart in St. Petersburg gewann Vorjahressieger Sébastien Bourdais.

Von: **Michael Schmidt**

Robert Wickens hätte Geschichte schreiben können. Der ehemalige DTM-Pilot stellte bei seinem IndyCar-Debüt seinen Schmidt-Peterson-Dallara sensationell auf

die Pole-Position, er führte 69 der 110 Runden und lag auch zwei Runden vor Schluss noch an der Spitze des Feldes. Der letzte Rookie, der auf Anhieb Pole-Position und Sieg abräumte, war 1993 Nigel Mansell.

Der Traum von Wickens platzte 5,5 Kilometer vor dem Ziel. Nach zwei Unfällen von René Binder und Max Chilton lief das Rennen gerade unter Gelb. Beim Re-Start attackierte Alexander Rossi den Kanadier eine Spur zu optimistisch in der ersten Kurve. Rossi versuchte auf der schmutzigen Innenspur so spät zu bremsen wie Wickens und bugsierte dabei das Auto seines Widersachers rückwärts in die Reifenstapel. Wickens war raus. Rossi wurde noch Dritter hinter den

Nutznießern Sébastien Bourdais und Graham Rahal.

Rossi wagte den Angriff, weil er regelwidrig Extra-Power über den Push-to-pass-Knopf zur Verfügung hatte. Die Rennleitung hatte sich extrem spät zum Re-Start entschieden. Im Dallara des Indy-500-Siegers von 2016 war noch Push-to-pass aktiviert. Deshalb gab es auch keine Strafe. Wickens trug sein Schicksal mit Fassung: „Ich glaube, ich habe Alexander genug Platz gelassen. Er hat versucht, auf der schmutzigen Spur so spät zu bremsen wie ich. So ist er in mich reingerutscht. Mir hätte auch Platz 2 genügt. Ich bin stolz auf den Job, den ich hier erledigt habe.“ Die Rennleitung griff nicht ein und bewertete die Szene als normales

Rennenmanöver. Rossi fühlte sich dadurch bestätigt. Er gab Wickens eine Mitschuld: „Robert ist erst spät in der Bremszone zu mir rüber gezogen. So kam ich mit den rechten Reifen auf die Gummimischripel. Das Auto war nicht mehr zu halten.“

366 Überholmanöver

Der Saisonauftakt in St. Petersburg war auch ein Erfolg für die neuen IndyCars. 20 Prozent weniger Abtrieb sorgten für spektakuläre Drifts, haarige Bremsmanöver, hohen Reifenverschleiß an der Hinterachse und 366 Überholmanöver. Fünf Fahrer wechselten sich elf Mal an der Spitze ab. Immer wieder kam es zu Kollisionen und Ausrutschern. In der Startrunde verabschiedete

sich Will Power durch einen wilden Dreher aus der Spitzengruppe. Scott Dixon kanonierte Indy-500-Sieger Takuma Sato in die Absperrungen. Debütant Matheus Leist beendete sein Rennen in der Mauer von Kurve 4. René Binder versenkte sein Auto im Reifenstapel von Kurve 10.

Die arrivierten Teams Penske und Ganassi kamen mit der Fahrzeugabstimmung des neuen Dallara IR-12 noch nicht zurecht. Ganassi-Speerspitze Scott Dixon betrieb als Sechster Schadensbegrenzung. Die Penske-Piloten Josef Newgarden, Will Power und Simon Pagenaud landeten auf den Plätzen 7, 10 und 13. Newgarden meinte: „Mit etwas mehr Rennglück hätte ich Dritter werden können.“ Aus der Tatsache, dass sechs Honda-Piloten die ersten sechs Plätze belegten, lässt sich nicht automatisch schließen, dass Chevrolet im Power-Play gegen Honda Boden eingebüßt hat. Beim Start standen drei Autos mit dem Chevy-V6-Turbo in den ersten beiden Reihen.

37. Sieg für Bourdais

Der Sieger war ein alter Bekannter. Sébastien Bourdais hatte schon im Vorjahr auf dem Straßenkurs von St. Petersburg gewonnen. Damals wie heute ein Überraschungssieg. 2017 startete der Franzose von ganz hinten, diesmal immerhin vom 14. Platz. Doch nach nur einer Runde lag der letztes Jahr so schwer in Indianapolis verunglückte vierfache IndyCar-Meister wegen eines Reifenschadens an vorletzter Stelle. Das diktierte Bourdais die Taktik. Er stoppte ein Mal mehr als seine Gegner, fuhr ständig in einem anderen Rhythmus und schloss bei den acht Gelbphasen immer wieder auf. Schon in Runde 25 löste Bourdais Sensationsmann Wickens dank der alternativen Tanksequenz zum ersten Mal an der Spitze ab.

In Runde 77 kam es dann zum ersten echten direkten Duell zwischen Bourdais und Wickens. Bourdais passte nicht auf, und Wickens und Rossi zogen in Kurve 10 innen am Franzosen vorbei. Fünf Runden später übernahm Rossi das Kommando, nur um weitere zwei Runden danach durch einen Verbremser in Kurve 4 wieder Wickens den Vortritt zu lassen. Dann stauchten zwei Gelbphasen kurz vor Schluss das Feld wieder zusammen. Rossi hörte den Funkpruch: „Die gute Nachricht ist: Du liegst direkt hinter Wickens.



Nutznießer: Bourdais, Rahal und Rossi profitierten vom Rossi-Wickens-Crash



Alte Garde: Bourdais, hier vor Power, feierte IndyCar-Sieg Nummer 37



Die Sensation: Rookie Wickens fehlten 5,5 Kilometer bis zum Sieg

Die schlechte: Bourdais sitzt dir im Genick.“

Für Bourdais war es der 37. IndyCar-Sieg seiner Karriere. Bei Dale Coyne wurde kräftig gejubelt. Der Rennstall des früheren

Rennfahrers ist einer der kleinsten und ärmsten in der Szene. Der zweitplatzierte Graham Rahal war bis auf eine Szene eher unauffällig. Der Amerikaner kollidierte in Kurve 1 mit Spencer

»SELBST WENN ICH NUR ZWEITER GEWORDEN WÄRE, HÄTTE ES MICH IN EKSTASE VERSETZT.«

Robert Wickens

Pigot. Die Überraschung bei der Premiere des neuen Dallara waren die Rookies. Insgesamt sechs standen am Start. Drei davon in den ersten zwei Startreihen. Jordan King hinterließ einen fast ebenso guten Eindruck wie Beinahe-Sieger Wickens. Der frühere Formel-2-Pilot führte fünf Runden lang das Rennen an und verabschiedete sich aus dem Spitzenpulk mit einem Reifenschaden. Der Brasilianer Matheus Leist war selbst Experten unbekannt. Der Mann aus Novo Hamburgo, der vorher in der brasilianischen Formel 3 und der englischen Formel 4 fuhr, überraschte mit dem dritten Startplatz.

IndyCar machte mit einem gelungenen Auftaktrennen Lust auf mehr. Sie zeigte der Formel 1, wie es geht. Auch mit den neuen Kamerapositionen im Auto. Eine in der Nasenspitze, eine im Heck und eine verbesserte im Visier des Fahrerhelmes. Die TV-Zuschauer waren in den sozialen Netzwerken voll des Lobes. ■

PUNKTESTAND FAHRER NACH 1. VON 17 RENNEN

1.	Sébastien Bourdais	51
2.	Graham Rahal	40
3.	Alexander Rossi	36
4.	James Hinchcliffe	32
5.	Ryan Hunter-Reay	31
6.	Scott Dixon	28
7.	Josef Newgarden	26
8.	Ed Jones	24
9.	Marco Andretti	22
10.	Will Power	20

INDYCAR, ST. PETERSBURG; 1. VON 17 RENNEN; RENNDISTANZ: 110 RUNDEN (318,669 KILOMETER)

Fahrer	Motor / Team	Zeit	
1.	Sébastien Bourdais	Honda / Dale Coyne	2:17.48,4954 h
2.	Graham Rahal	Honda / Rahal-Letterman	+ 0,1269 Sekunden
3.	Alexander Rossi	Honda / Andretti	+ 0,7109 Sekunden
4.	James Hinchcliffe	Honda / Schmidt Peterson	+ 1,5175 Sekunden
5.	Ryan Hunter-Reay	Honda / Andretti	+ 1,9907 Sekunden
6.	Scott Dixon	Honda / Ganassi	+ 2,2716 Sekunden
7.	Josef Newgarden	Chevrolet / Penske	+ 3,3842 Sekunden
8.	Ed Jones	Honda / Ganassi	+ 4,2992 Sekunden
9.	Marco Andretti	Honda / Andretti	+ 4,8363 Sekunden
10.	Will Power	Chevrolet / Penske	+ 6,12721 Sekunden

Formel 1

McLaren in Not

In den Designbüros bestimmen immer mehr die Aerodynamiker. Das führt dazu, dass die Reparaturzeiten immer länger werden. McLaren und Renault klagen ihr Leid.

Von: **Michael Schmidt**

Moderne Formel-1-Autos sind ein Wunderwerk der Technik. Viele Details bleiben unsichtbar. Unter der Verkleidung sind die Autos genauso spektakulär wie von außen, weil immer mehr Komponenten auf immer engerem Raum verstaut werden. Die Verpackung von Motor, Getriebe, Hinterradaufhängung, Kühlern, Elektronikboxen, Kabeln und Leitungen ist ein Kunstwerk.

In den Designabteilungen führen die Aerodynamiker das Wort, dort kommt die meiste Rundenzeit her. Und deshalb werden die Heckpartien der Autos immer kompakter. Je schlanker



Die McLaren-Piloten strandeten regelmäßig. Die anschließenden Reparaturen dauerten länger als erwartet

das Heck, umso besser wird die Oberseite des Diffusors angeströmt, umso mehr Fläche kann man zur Erzeugung von Abtrieb nutzen. Das ist alles gut, solange nichts kaputtgeht. Tritt einmal ein Schaden auf, dann wird ein kleines Problem ein großes. Weil es die Reparaturzeiten verlängert.

McLaren und Renault sind offenbar einen Schritt zu weit gegangen. Den ersten Motor-

wechsel schaffte McLaren in sechs, den zweiten in vier Stunden. „Unter dreieinhalb Stunden werden wir es nie schaffen. Unser Auto ist im Heck zu kompliziert“, tadelte Teamchef Eric Boullier seine Techniker. „Das hat uns so viel Testzeit gekostet, dass wir mit vielen offenen Fragen nach Melbourne gehen.“

Weil McLaren seinen MCL33 nicht mehr umbauen kann,

werden jetzt Spezialwerkzeuge konstruiert, um Service und Austausch bestimmter Komponenten zu beschleunigen.

Bei Renault dauerte ein Getriebewechsel vier Stunden. „Wir sind alle so stolz, wie toll wir im Heck alles verpackt haben, und dann verlieren wir einen halben Testtag mit so etwas. Das ist inakzeptabel“, kritisiert Teamchef Cyril Abiteboul. ■

IndyCar

Weniger Spritverbrauch

Der Saisonauftakt zur IndyCar-Serie war ein Knüller. Auch wegen der neuen Autos. Die Formel mit weniger Abtrieb funktioniert. Der Toppespeed steigt, der Spritverbrauch sinkt, das Überholen wird einfacher.

Von: **Michael Schmidt**

Der neue Dallara IR-12 für die IndyCar-Serie hat seine Feuertaufe bestanden. Der Saisonauftakt in St. Petersburg war ein Thriller mit fünf verschiedenen Spitzenreitern, elf Führungswechseln und überraschenden Hauptdarstellern. Das Konzept, bei gleichbleibender Leistung von rund 730 PS den Abtrieb mit dem Rundstrecken-

Kit um 20 Prozent und den Luftwiderstand um 15 Prozent zu reduzieren, ist voll aufgegangen. Die simplere Aerodynamik des neuen Dallara erleichterte das Hinterherfahren und damit das

Überholen. Und es senkte den Benzinverbrauch um 8 Prozent. „Dadurch bekommen wir ein viel größeres Boxenstopp-Fenster für die Rennstrategie“, lobte Teamchef Bobby Rahal.



Mit den neuen Autos dürfte die IndyCar-Serie noch mehr Action produzieren

Auf die Rundenzeiten hat sich der Abtriebsverlust kaum ausgewirkt. 2017 stand Will Power mit einer Zeit von 1.01,064 Minuten auf der Pole-Position. Robert Wickens fehlten dieses Jahr mit 1.01,664 Minuten nur sechs Zehntel. In der besten Rennrunde war der neue Dallara drei Zehntel schneller als der alte. Was die neuen Autos in den Kurven einbüßten, holten sie sich auf den Geraden zurück. Der Toppespeed stieg im Vergleich zum Vorjahr von 264,6 auf 271,9 km/h. Auch der gesunkene Spritverbrauch machte sich bemerkbar. Der längste Stint des Siegers führte über 38 Runden. Im Vorjahr schaffte Sebastien Bourdais nur 31 Runden am Stück. Der Schritt von IndyCar zu weniger Abtrieb sollte der Formel 1 zu denken geben. Die Königsklasse ging den umgekehrten Weg. ■

Wieso raucht Ferrari?

Die Ölverbrennung zur Erhöhung der Motorleistung ist trotz strengerer Bestimmungen immer noch ein Thema. Red Bull glaubt, dass Mercedes und Ferrari näher ans Limit gehen als Renault und Honda.

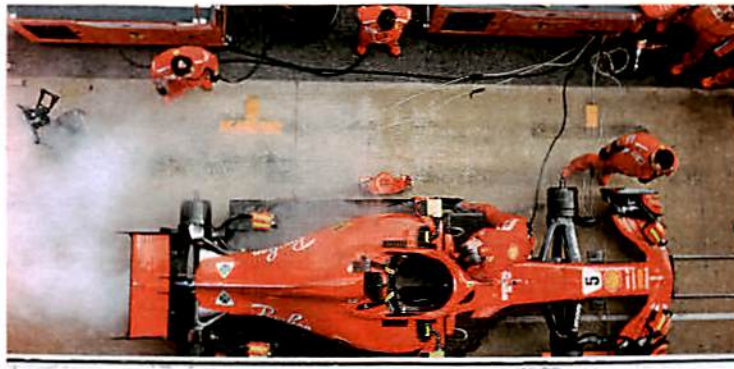
Von: **Michael Schmidt**

Die Regeln sind klar. In diesem Jahr dürfen nur noch 0,6 Liter Öl auf 100 Kilometern verbraucht werden. Die Gase, die im Kurbelhaus bei der Schmierung entstehen, müssen ins Freie geblasen werden. Bislang führten sie die Motorenhersteller wieder dem Verbrennungsprozess zu. Öl ist jetzt genauso spezifiziert wie Benzin. Damit soll verhindert werden, dass verbotene Additive an

den Kolbenringen vorbei in den Brennraum gelangen.

Seit die Ferrari-Motoren bei jedem Anlassvorgang wie eine alte Dampflok rauchen, ist das Thema wieder aktuell. Bei Mercedes ist nur eine leichte Rauchfahne zu sehen. Red-Bull-Technikchef Adrian Newey glaubt, dass Mercedes und Ferrari über

Beimischung von Öl immer noch die Motorleistung steigern: „Die liegen hart an der Grenze von 0,6 Litern. Renault verbraucht wie im Vorjahr nur 0,1 Liter pro 100 Kilometer.“ Und warum folgt Renault nicht dem Beispiel der anderen? „Weil es unheimlich viel Geld für extra Prüfstandsäufe kosten würde.“ ■



Der Ferrari qualmt sowohl beim Anlassen als auch bei der Fahrt gut sichtbar

STEFAN BALDAUF

Formel-2-Test

Norris fährt Bestzeit

Bei den ersten offiziellen Testfahrten mit den neuen Formel-2-Rennwagen konnte Rookie Lando Norris in Le Castellet die schnellste Runde setzen.

Von: **Tobias Grüner**

Nicht nur die Formel 1 ist ab 2018 mit Halo unterwegs, auch die zweite Liga fährt ab sofort mit dem Bügel über dem Cockpit. Bei den ersten offiziellen Testfahrten auf dem Circuit Paul Ricard bekamen die Nachwuchspiloten einen ersten Eindruck von den neuen Dallara-Rennern. Doch zum Auftakt sorgte eine feuchte Strecke für erschwerte Bedingungen.

Die wenigsten Probleme bei der Eingewöhnung hatte Formel-3-Europameister Lando Norris. Der Carlin-Pilot drehte am ersten Tag sowohl auf feuchter als auch auf abgetrockneter Piste die schnellsten Runden. Die Wochenbestzeit gelang dem McLaren-

Junior dann in der Früh-Session des zweiten Testtags. Die Marke von 1:42.226 Minuten konnte von keinem seiner Konkurrenten unterboten werden. Mercedes-Talent George Russel blieb bei seiner Tagesbestzeit am dritten und letzten Testtag 17 Hundertstel langsamer.

Einen guten Eindruck hinterließ auch Serienneuling Maximilian Günther. Der einzige Deutsche im Feld blieb in seiner schnellsten Runde zwar eine gute Sekunde hinter der Wochenbest-

zeit zurück, hatte bei seinen ersten Formel-2-Kilometern aber auch mit einigen technischen Problemen zu kämpfen. An den ersten beiden Tagen kam der Arden-Pilot lediglich auf 69 Runden. Doch am Finaltag hielt sich der 20-jährige Allgäuer beständig in den Top 10 und zeigte eine ansprechende Leistung. „Das Gefühl im Auto passt“, so das zufriedene Fazit. Die nächsten Formel-2-Tests finden vom 21. bis 23. März in Bahrain statt. ■



Lando Norris kam auf Anhieb gut zurecht mit den neuen Formel-2-Autos

FIA F2

NACHRICHTEN

KUBICA GIBT NACH

Kurzfristige Programmänderung bei Williams: Nicht Robert Kubica saß am Vormittag des letzten Testtages im Williams, sondern Sergey Sirotkin. Damit Lance Stroll am Nachmittag eine Extraschicht einlegen konnte. Kubica verstand die Maßnahme: „Freitag war der beste Testtag. Es ist normal, dass unsere Stammfahrer so viele Kilometer wie möglich abspulen wollen, um das Auto besser zu verstehen. Sie müssen die Punkte in Melbourne holen, nicht ich.“

NEUE WINDKANAL-REGEL

Die FIA hat den Teams in einer technischen Direktive mitgeteilt, dass es ab sofort verboten ist, Flügel und andere Aerodynamikkomponenten im Windkanal bewusst zu verbiegen, um den Einfluss auf die Strömung zu testen. In der Realität schreibt der Verband eine maximale Flexibilität für Flügel vor. Wie soll die neue Windkanal-Regel kontrolliert werden? Durch Stichproben vor Ort oder das Auswerten der Videos, die von jeder Test-sitzung im Windkanal erstellt werden.

TOMBAZIS BEI FIA

Der frühere Ferrari-Ingenieur Nikolas Tombazis arbeitet ab sofort in Diensten der FIA. Der gebürtige Grieche wird Technischer Delegierter in der Monoposto-Gruppe des Weltverbandes. Damit er ist für alle Rennklassen von der Formel 1 bis zur Formel 4 zuständig. Tombazis soll FIA-Rennleiter Charlie Whiting zuarbeiten. Zusammen mit Technikedirektor Gilles Simon übernimmt er die Position des zu Renault abgewanderten Marcin Budkowski.

REIFEN FÜR BARCELONA

Pirelli hat die Reifenmischungen für Barcelona bestimmt: Supersoft-Soft-Medium. Der Hypersoft kommt zum ersten Mal in Monaco und Kanada zum Einsatz. Mit den Typen Ultrasoft und Supersoft.

Blancpain GT Series

SRO passt Turbo-BoP an

In dieser Saison wird es unter anderem bei der BoP der SRO Modifikationen geben. Die Änderungen betreffen die Turbomotoren und Boxenstopps.

Von: **B. Leppert, A. Cotton**

Die Balance of Performance der Blancpain-Serien wird von den meisten Szenekennern geschätzt – auch weil sie die Einstufungen von verschiedenen Streckentypen abhängig macht.

Ein Punkt, der aber bisher noch für Unbehagen im Fahrerlager sorgte, war der Umgang mit Turbomotoren wie sie beispielsweise Ferrari oder BMW unter der Haube haben. Die erlaubten Boost-Werte waren bestimmten Drehzahlen zugeordnet. So ergaben sich vor allem bei den Übergängen dieser festgelegten Drehzahl-Boost-Werte harte Sprünge.

Wie man hört, hatten manche Hersteller damit offenbar weniger Probleme, andere mehr. Das Knifflige: Overboost-Spitzen. Besonders

auf speziellen Strecken wie beispielsweise Monza, wo viel raus beschleunigt wird, musste man Leistung zurücknehmen, um keinen Overboost und damit eine Strafe zu riskieren. In dieser Saison will die SRO das Thema neu regeln.

SRO-Techniker Claude Surmont, der für die Erstellung der BoP verantwortlich zeichnet, bestätigte, dass man nun das so ge-

nannte Prinzip der Interpolation anwendet. Heißt: Die jeweiligen Boost-Werte passend zur Drehzahl sind nicht mehr stufenweise geregelt, sondern ergeben sich aus Mittelwerten. Grundlage ist die Handhabe der FIA, die dieses Prinzip beim Weltcup in Macau anwendet. So will man Partnern und Kunden in der GT3 einen einheitlichen Ansatz bieten.

Daneben ist in der Endurance Serie neuerdings Tanken und Reifenwechsel zeitgleich erlaubt – wie in der IMSA-Serie und WEC. Die Nachtankzeiten werden geregelt, um Chancengleichheit für Autos mit verschiedenen Tankgrößen zu schaffen, die Teams müssen sich aber mit der Extraperson ums Auto arrangieren. ■



Die Balance of Performance der Blancpain GT wird für die Turbo-Autos in dieser Saison modifiziert

FIA GT-Kommission

Zehn GT3 pro Jahr Pflicht

Der FIA-Weltrat hat die Empfehlung der GT-Kommission abgesegnet, eine Mindestproduktionszahl für GT3-Autos vorzuschreiben, um ein Prototypen-Phänomen zu vermeiden.

Von: **A. Cotton, B. Leppert**

Die GT3-Hersteller müssen in Zukunft eine Mindestzahl von Autos herstellen. Das hat die FIA-Weltratsitzung offiziell ergeben. Damit soll der Kundensportgedanke im GT3-Sport weiterhin aufrecht erhalten werden. Man hat die Zahl auf zehn Stück in den ersten zwölf Monaten und 20 innerhalb von 24 Monaten ab dem Homologationsdatum festgelegt.

Damit geraten die japanischen Hersteller unter Druck. Blancpain Series-Boss Stéphane Ratel meint, es sollte für Hersteller wie Toyota, Nissan und Honda nicht so schwierig sein, in einem globalen Markt, der Asien, Europa und USA beinhaltet, genügend Autos zu verkaufen.

Alle drei Hersteller hatten in der Vergangenheit Probleme damit, GT3-Renner den Kundenteams schmackhaft zu machen und sind hauptsächlich von werksunterstützten Teams wie Michael Shank in den USA (Acura) und RJN in Europa (Nissan) vertreten, während Marken wie Audi, Ferrari und Mercedes einen großen Anteil am Markt haben. „GT3 sollte Kundensport sein“, sagt Ratel. „Eigentlich galt der Plan mal für 100 verkaufte Autos. Wir haben uns den Markt ange-

schaут und Hersteller verkaufen Autos in allen möglichen Serien. Deshalb sollten 20 Autos in den ersten zwei Jahren angemessen sein. Wenn ihnen das nicht gelingt, sollten sie in die GTE gehen und nur eine handvoll Autos produzieren.“ Lexus ist als Marke des

Toyota-Konzerns von der Thematik betroffen. Bentley ist mit dem neuen GT3 Continental ebenfalls ein schwieriger Kandidat. Das neue Modell soll zum gleichen Preis wie der Vorgänger verkauft werden. Es absolvierte den BoP-Test Anfang März. ■



Nissan muss wie andere japanische Hersteller den Verkauf ankurbeln

Mehr Transparenz durch Speed-Messungen

Bisher gab es beim 24h-Rennen Nürburgring eine Einteilung der Nordschleife in fünf Sektoren. In Zukunft sollen zusätzliche Speed-Messungen für noch mehr Durchblick sorgen, weitere Sektoren stehen zur Diskussion. Im Qualirennen gibt es zudem ein Top-30-Shootout.

Von: **Bianca Leppert**

Der ADAC Nordrhein ist gemeinsam mit der "Technical Working Group" der Hersteller dabei, das 24h-Rennen Nürburgring weiterzuentwickeln. Dazu gehören neue Messmethoden. Die Einteilung der 25,378 Kilometer langen Strecke in fünf



Die bestehenden fünf Sektoren der Nordschleife könnten erweitert werden

Sektoren mit vier Zwischenzeiten an den Streckenabschnitten Grand-Prix-Kurs, Quiddelbacher Höhe, Ex-Mühle und Galgenkopf bleibt bestehen, sie wird aber an den jeweiligen Punkten um Speed-Messungen erweitert. Zudem kommen an Schwedenkreuz, Klostertal

und Antoniusbuche weitere Speed-Messungen dazu. Diese neuen Punkte könnten in Zukunft als Markierungen für mehr Zwischenzeiten dienen, wegen der Datenverarbeitung und der Visualisierung wird dies noch diskutiert – spätestens 2019 soll die Möglichkeit

bestehen. Grundsätzlich haben sich diese Werte von den BoP-Verantwortlichen mittels Datalogger schon einsehen lassen, allerdings waren diese für Mitbewerber nicht ersichtlich. Mit dem neuen Vorgehen will man mehr Transparenz für Hersteller, Teams, Zuschauer und Co. schaffen. Zudem sind die Fahrer im Auto nun mittels Fahrer-ID zu erkennen.

Weiterhin gibt es Neuerungen beim 24h-Qualirennen. Neben dem ersten Qualifying am Samstagabend und dem zweiten am Sonntagfrüh wird es wie beim 24h-Rennen ein Top-30-Einzelzeitfahren geben, um die endgültigen Startpositionen zu ermitteln. Für die Teams bedeutet das Hektik: Direkt nach dem Top-30-Quali geht es in die Startaufstellung für das Rennen über sechs Stunden. ■

VLN/24h-Rennen

Lambo in VLN

Immer wieder gab es Gastauftritte, jetzt setzt Franz Konrad für die komplette VLN-Saison und das 24h-Rennen einen Lamborghini Huracán GT3 auf der Nordschleife ein.

Zu seinem 50. Jubiläumsjahr im Motorsport will es Franz Konrad etwas ruhiger angehen lassen. Zumindest was die Reisen anbetrifft. Und da ist der Weg vom Teamsitz in Verl zum Nürburgring nun mal nicht ganz so weit.

Die Mannschaft wird die VLN und das 24h-Rennen mit einem Lamborghini bereichern. Als Fahrerpaarung stehen Christopher Brück und Michele di Martino fest. In Sachen Reifen setzt Konrad auf den Partner Yokohama. Brück, der zuletzt mit Bentley

und Abt beim 24h-Rennen angetreten ist, kennt die Pneu bereits aus dem vergangenen Jahr und bringt einen großen Erfahrungsschatz mit. Konrad Motorsport wird aber wohl nicht das einzige Team mit Yokohama-Bereifung sein. Offenbar baut die Marke ihr Engagement weiter aus.

Von Lamborghini selbst gibt es derzeit noch kein Bekenntnis zu einer Werksunterstützung, obwohl man in der Vergangenheit immer mal wieder mit der Nordschleife liebäugelte. „Wir werden aber Fahrer für das 24h-Rennen von Lamborghini bekommen“, sagt Konrad.

Sollte das Projekt, das über Sponsoren finanziert wird, die aber teils erst zu einem späteren Zeitpunkt bekanntgegeben werden, gut anlaufen, ist laut Konrad auch eine Werksunterstützung der Italiener noch nicht ganz ausgeschlossen. ■ BLE



Der Konrad-Lambo wird Dauergast auf der Nordschleife

Toyota-Aufgebot für WEC-Prolog

Wurz vertritt Alonso

35 Autos sind für den Aufgalopp der Sportwagen-WM in Le Castellet (6./7. April) gemeldet. Toyota fehlen drei Stammfahrer. Deshalb muss Markenbotschafter Alex Wurz ran.

Im Vorjahr hatte der Prolog in Monza stattgefunden. 2018 kehrt die WEC zurück auf den Circuit Paul Ricard in Le Castellet. Die Starterliste umfasst 35 Autos. Neun in der Topklasse LMP1, sieben in der LMP2, zehn in der LMGTE Pro und neun in der LMGTE Am. Saison-Topfavorit To-

yota tritt beim Prolog mit einem eingeschränkten Kader an. Fernando Alonso ist mit McLaren in Bahrain für das Formel-1-Rennen. Kamui Kobayashi und Kazuki Nakajima bestreiten den Auftakt der Super GT in Okayama. Stéphane Sarrazin wechselte zu SMP. Deshalb muss Toyota improvisieren. Ex-Rennfahrer, Toyota-Berater und Markenbotschafter Alexander Wurz bestreitet den Prolog an der Seite von Sébastien Buemi, Mike Conway, José Maria Lopez und Anthony Davidson. Zuletzt lenkte der Österreicher beim Le Mans-Test 2016 einen Toyota-LMP1. Damals noch als offizieller Reservefahrer. ■ AHA



Alex Wurz trat Ende 2015 zurück. Beim Prolog ersetzt er Fernando Alonso



Counterstrike

Nach dem unverschuldeten Debakel in Schweden schlug Weltmeister Sébastien Ogier beim dritten WM-Lauf erbarmungslos zurück. Scharf geschossen wurde in Mexiko auch außerhalb der Cockpits. Und Sébastien Loeb sitzt wieder im Sattel – und wie!

Von: **Markus Stier**

Es war wie im Western nach dem Postkutschenraub, es fehlte nur ein Pferd. Nachdem alles vorbei war, sprang Sébastien Ogier in Cowboystiefeln auf ein Motorrad, hinter sich Kumpan und Teamchef Malcolm Wilson. Wie im Western wollten sie möglichst schnell die mexikanische Grenze erreichen, allerdings weniger, um sich vor den Marshalls in Sicherheit zu brin-

gen, es ging eher darum, den ersten Flieger raus aus Mexiko zu kriegen. Die Deputys des Sheriffs waren auch nicht hinter ihnen her, sondern vor ihnen. Eine Polizeieskorte machte dem Duo den Weg frei. Die Beute im Gepäck: zweiter Saisonsieg, 25 Punkte und damit die erneute Führung in der Weltmeisterschaft. Fast wäre der M-Sport-Gang noch ein größerer Coup gelungen, aber dazu später mehr.

Das Duell unter der heißen Sonne Leons war aber nicht nur die klassische Geschichte, wer schneller zieht, sondern auch die wenig ruhmreiche Ballade über Ladehemmung und Rohrkrepiere. Die Rivalen hatten sich einiges ausgerechnet, um den talentiertesten Ego-Shooter zur Strecke zu bringen. Sébastien Ogier musste nach dem Verlust der Tabellenführung in Schweden nicht als Erster auf die Piste, würde aber als Zweiter noch genügend Staub fressen – die beste

Gelegenheit für das Hyundai-Team, den Spieß umzudrehen.

Es war klar, dass sich Thierry Neuville als Straßenfeger Nummer eins irgendwie durchhangeln musste, aber Andreas Mikkelsen und Daniel Sordo hatten die besten Voraussetzungen für den Erfolg, nur der Plan ging nicht auf. Fangen wir mit Mikkelsen an, das Thema ist schnell abgehakt. Der Norweger fand das Wochenende über nie den richtigen Rhythmus. Er lief unauffällig als Vierter im Ziel ein.

Teilzeit-Jobber Sordo hatte im dritten i20 nach seiner Nullnummer in Monte Carlo als Zehnter auf der Strecke eine wunderbar frei gefahrene Ideallinie und münzte den bestmöglichen Grip in eine frühe Führung um. Doch die Sache mit den späten Startplätzen hat bei Schotter-Rallyes einen Haken: Die lieben Kollegen davor haben beim Räubern durch die Rabatten schon allen möglichen Unrat auf die Piste gewählt,

darunter auch massives Gestein. Sordo traf einen Brocken und kassierte einen Plattfuß. Der kostete ihn nur 14 Sekunden, aber bis zum rettenden Service musste der Spanier auf Zehenspitzen weiterreiten, denn ein lahmes WRC ohne Gummi auf der Felge führt wegen mangelnder Verkehrssicherheit zum Ausschluss. Sordo hatte wie die meisten seiner Kollegen nur ein Ersatzrad dabei. Man sparte sich die zusätzlichen 25 Kilo angesichts der auf über 2000 Höhenmetern ohnehin schmalbrüstigen Performance der Motoren.

Wieder kein Sieg

Zur Halbzeit hatte der dritte Hyundai-Mann 43 Sekunden Rückstand, und damit war an Sieg nicht mehr zu denken. Dabei hatte der Mann aus Torrelavega noch Glück. Auf der Powerstage erlitt er einen Reifenschaden. „Die liegen einfach mitten auf der Strecke herum“, entschul-



Trotz ungünstiger Startposition holte sich Sébastien Ogier mit einer überragenden Leistung Saisonsieg Nummer zwei

ROESELER

digte er sich. Sordo verlor knapp 19 Sekunden auf die Bestzeit und damit exakt die Lücke, die ihn von Platz 3 trennte, aber Kris Meeke ließ im Finale seinerseits 16 Sekunden liegen, Sordo blieb Zweiter.

Nach zwei Drehern und einem halben Überschlag wollte die TV-Reporterin im Ziel nett sein und Kris Meeke zum dennoch errungenen dritten Rang gratulieren, doch der Nordire ist berühmt, weder seinen Citroën noch sein Ego zu schonen, und gestand: „Ich hatte das Tempo, das Auto und die Startposition, um hier zu gewinnen. Ich habe meinen Job nicht gut gemacht.“

Zwar ist die nächste Podiumsplatzierung für Citroën nach Rang 2 in Schweden durchaus ein Erfolg, aber der Vorjahressieger weiß noch nicht so richtig, ob er optimistisch oder betreten sein soll, denn er stand klar im Schatten seines Teamkollegen. 44 Jahre alt ist Sébastien Loeb Ende

Februar geworden. Bart und Schläfen sind schon länger grau meliert, und so langsam scheint am Hinterkopf auch die Kopfhaut durch.

Wieder Spaß am Job

Aber die Lust auf Rallyes ist nach dem ersten Rücktritt Ende 2013 zurückgekehrt, nicht zuletzt wegen der aktuellen Autos mit ihren 380 PS. Anders als bei seiner vermeintlichen Abschiedsrallye 2014 im Elsass oder seinem letzten Auftritt 2015 in Monte Carlo hatte sich der neunmalige Champion gewissenhaft vorbereitet und ausgiebig getestet. Der erfolgreichste Rallyefahrer aller Zeiten versuchte die vor allem in Frankreich aufgekommene Euphorie um seine Rückkehr zu bremsen und warnte: „Keiner hat hier auf mich gewartet.“ Wer aber auf der zweiten Prüfung schon eine drittschnellste Zeit hinlegt, als Gesamtzweiter der ersten Etappe mit nur sieben Se-

kunden Rückstand schlafen geht und am Samstagmorgen die Führung übernimmt, der kann schwerlich seine Umgebung zum Ballflachhalten auffordern.

Für Dani Sordo muss es ein böses Déjà-vu gewesen sein, der Mann, der ihm als Teamkollege schon so viele Siege gestohlen hatte, kam wie ein Gespenst aus der Vergangenheit nun wieder über ihn. Fakt ist: Mit leichten Bremsproblemen am Auto und auch im Kopf hatte Sordo schon am Freitag einen 15-Sekunden-Vorsprung in einen sechssekündigen Rückstand umgemünzt.

Erstaunlicher Loeb

Loeb ist Loeb, und so rechnete die Konkurrenz durchaus mit dem Elssässer, zumal der mit Startplatz 11 am Freitag die hinterste und vermeintlich beste Ausgangslage aller WRC-Piloten hatte. Dass der 78-malige WM-Laufsieger aber die Spitze übernehmen und auf der vor dem Wochenende völlig unbekanntem Königsprüfung El Chocolate im zweiten Durchgang Bestzeit fahren würde, war für die aktuelle Elite dennoch ein Schock und für die Rallye-Welt eine kleine Sensation.

Doch dies ist ein Western und kein Märchen. Auch Loeb rumpelte am Samstagmittag über einen Stein auf der Piste, und reflexartig riss der Rekord-Champion am Zügel, um nach den Hufen seines C3 zu sehen. „Wir waren noch so im Dakar-Modus“, entschuldigte sich der Rückkehrer später. Der Reifenwechsel auf Prüfung 14 kostete die Führung und 2.23 Minuten. Die Michelin-Oberen knurrten, Loeb hätte die restlichen zehn Kilometer einfach weiterreiten sollen, der Gescholtene stimmte zu, entschuldigte sich aber, dass er mit der aktuellen, robusten Reifengeneration wenig Erfahrung hat.

So ganz allein war Loeb beim Reifenrätseln nicht. Michelin hat einen neuen, härteren Gummi für groben Schotter gebacken, der im Normalfall auf den bis 31 Kilometer langen Prüfungen bei 32 Grad im Schatten erste Wahl gewesen wäre. „Wo, wenn nicht hier, ist der harte Reifen angesagt?“, fragte Sébastien Ogier, um dann wie die Kollegen festzustellen, dass der Gummi etwas zu hart geraten ist. Mangels Grip und angesichts eines auf 24 Reifen begrenzten Kontingents griffen die Topfahrer nicht selten zu zwei bis drei weichen Pneus, um die unterschiedlichen Mischungen fröhlich durchzukombinie-

ren. Das Dilemma: Der weiche Reifen ist zu weich und überhitzt schnell. Falls Michelin nicht noch eine dritte Variante anrührt, dürften die Harten erst wieder im Spätsommer in der Türkei in den Garten kommen.

Zurück zu Loeb, der nach dem Tausch eines Rades auf Rang 5 zurückfiel. Es wäre allerdings unfair zu behaupten, die Aktion hätte ihn den Sieg gekostet. Ohne Wechsel hätte er zwar nach Michelin-Schätzung allenfalls 20 bis 30 Sekunden verloren, aber auch die wären gegen den späteren Sieger zu viel gewesen, denn befreit von seiner schlechten Ausgangsposition feuerte der aktuelle Weltmeister an diesem Samstag aus allen Rohren. Mit vier Bestzeiten in Folge war er am Horizont verschwunden. Die wahre Magie hatte sich aber schon am Freitag gezeigt: Auf staubig rutschigem Geläuf hatte Ogier lediglich eine halbe Minute verloren. „Ich war ständig am Limit, und es war nahezu perfekt“, lobte sich der Meister selbst.

»SOFORT ANZUHALTEN UND ZU WECHSELN WAR EIN FEHLER. SIEHT AUS, ALS WÄRE ICH NOCH ZU SEHR IM DAKAR-MODUS GEWESEN.«

Sébastien Loeb

Was für ein Bild des Jammers gab dagegen sein Titelrivale Thierry Neuville ab. Auch der Belgier fand bis zum Schluss kein Setup an seinem Hyundai, das ihm ausreichend Vertrauen für ganz große Leistungen gegeben hätte. Wie so oft bei Hyundai, bremsen ihn kleine Problemen. Der Benzindruck ließ plötzlich nach. Beim Versuch, im Sattel hinter sich zu greifen und auf die zweite Pumpe hinter dem Sitz umzuschalten, klemmte er sich den Unterarm schmerzhaft in der Tür ein – umso lästiger, als dann auch noch zeitweilig die Servolenkung ausfiel. Neuville wurde mit rund neun Minuten Rückstand Sechster. Dem Belgier fiel wie Ogier in Schweden der Umstand auf die Füße, dass er mit einem mäßigen Ergebnis am



ROESELER

Wieder daheim: Sébastien Loeb fuhr, als wäre er nie weg gewesen



KUHN

Mit 200 Sachen auf der Flucht: Ogier und Wilson hatten frühe Flüge gebucht

Freitag angesichts umgedrehter Startreihenfolge auch am Samstag und Sonntag den Pistenputzer spielen durfte.

Nachdem Ogier sich mit einer Spätstempelaktion vor der Powerstage in Schweden eine günstige Ausgangslage zumindest für die maximal zu gewinnenden fünf Extra-Punkte gesichert hatte, war ein Präzedenzfall auch für Mexiko geschaffen. Die FIA hatte zwar in Torsby schon angekündigt, die Regellücke zügig zu schließen, doch die Rallye-Kommission schaffte es nicht, rechtzeitig eine Lösung zu präsentieren. Die FIA-Weltratssitzung am 9. März fand ohne das Thema statt. Hilflos appellierte die Sporthoheit an die Fairness der Teams. Hyundai-Teammanager Alain Penasse ging prompt der Hut hoch: „Dann würde ich meinen Job ja nicht richtig machen.“

Neuville hatte nicht nur nach vorn mächtig Luft, sondern auch



Es gab nicht viele Rallyes, wo die Zeichen für einen zweiten WM-Sieg für Dani Sordo so günstig standen. Aber der Spanier hatte wieder mal Pech. Am Ende blieb wieder mal nur Rang 2. Es war sein 25. zweiter Platz.

auf WRC2-Anführer Pontus Tide-
mand hinter ihm. 24 Minuten
buchte Beifahrer Nicolas Gilsoul
an der letzten Prüfung zu spät
ein, was vier Minuten Strafzeit
brachte, aber eine Topposition

für die Bestzeit. Weil das Auto nicht so wollte wie er, reichte es nur zur drittschnellsten Zeit, aber immerhin gab es dafür noch drei Punkte, um die mickrigen acht für Rang 6 aufzupolieren. Immerhin bleibt der Belgier mit nur vier Zählern Rückstand in Schlagdistanz zu Ogier.

Trostpreis für Tänak

Die vollen fünf Extrapunkte holte sich Ott Tänak, vier gingen an Jari-Matti Latvala, womit wir bei Toyota wären. Esapekka Lappi ist schnell abgehandelt. Der Jüngste des Trios zahlte Lehrgeld, war mit sich unzufrieden und rodelte schon auf Prüfung 7 neben die Piste. Als Elfter blieb Lappi ohne Punkte.

Aber auch die beiden anderen Yaris wurden deutlich unter Wert geschlagen. Nachdem das Team in der Debütsaison in der Hitze und dünnen Höhenluft Mexikos mit erheblichen Hitze-
problemen

zu kämpfen hatte, baute Chefingenieur Tom Fowler das Kühlsystem um. Nur blieb die Wirkung aus. Latvala und Tänak klagten über hohe Motortemperaturen, mussten zeitweilig das Anti-Lag-System abschalten, das im Schiebepetrieb mit zusätzlich eingespritztem Benzin den Turbolader in Schwung hält, aber den Motor thermisch stark belastet.

Zu allem Überfluss blieb Latvala schon am Freitag mit defekter Lichtmaschine liegen. Tänak hätte Siegchancen gehabt, aber den Esten erwischte es mit einem Turboschaden. Nur dem dürren Starterfeld von 31 Autos ist zu verdanken, dass Latvala mit über 15 Minuten Rückstand noch Achter wurde. Tänak endete auf Rang 14 und musste sich mit der Bestzeit auf der Powerstage trösten.

Eigentlich war der Este dort von Ogier geschlagen worden und laut Stoppuhr nur Zweiter.



ROESELER

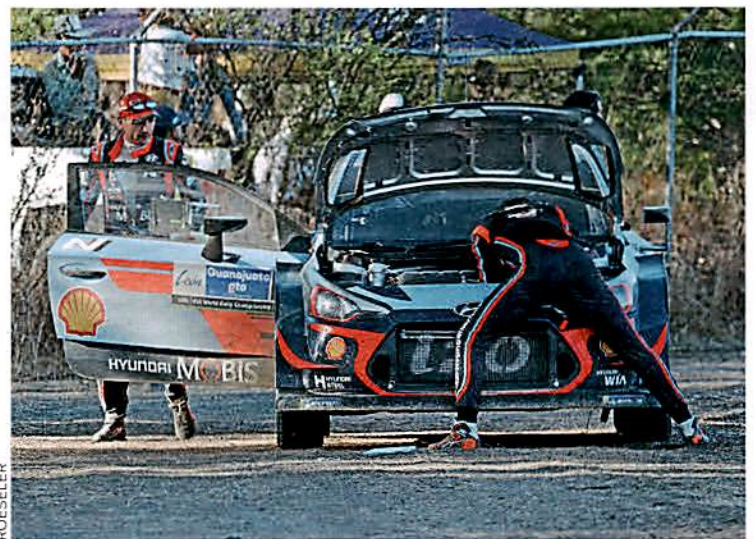


Citroën kann jetzt auch Schotter, beide C3 hatten Siegchancen



ROESELER

Heißer Motor, kaputtter Turbo. Nur fünf Punkte für WM-Kandidat Ott Tänak



ROESELER

Wochenende zum Vergessen: Thierry Neuville sucht nach Servunterstützung

aber der Franzose hatte sich kurz vor dem Ziel an einer Kunststoffschikane den Weg einfach freigeschossen. Die Stewards unter Leitung der Deutschen Waltraud Wünsch verhängten wegen des nicht ordnungsgemäßen Durchfahrens des Hindernisses eine Zehn-Sekunden-Strafe, womit Ogiers Sieg nicht gefährdet war, aber auf der Powerstage nur noch Rang 7 herausprang. Wäre Ogier davongekommen, hätte er die Maximalpunktzahl von 30 Punkten kassiert.

Gnade für Neuville

Ogier beklagte sich: Im ersten Durchgang hatte Neuville das gleiche Verbrechen begangen und er habe keine Steckbriefe für den Belgier hängen sehen. Nur gab es am Morgen auf den elf Kilometern von Las Minas eben keine Punkte zu holen. Die Schwere der Schuld wuchs, als herauskam, dass sich Ogiers Bei-

fahrer Julien Ingrassia nach Neuilles Aktion am Morgen eigens erkundigt hatte, ob nach dem Konkurrenten gefahndet werde. Die Regelhüter gingen also von Vorsatz aus. Ingrassia beklagte noch, die Schikane sei am Mittag leicht verändert dagestanden, aber er fand kein Gehör.

Trotz des leichten Missklangs im Soundtrack dieser Rallye Mexiko konnte die M-Sport-Bande zufrieden sein. Obwohl Elfyn Evans im zweiten Fiesta WRC vorzeitig aufgeben musste, weil sich Beifahrer Daniel Barrit am Freitag den Rücken gestaucht hatte, obwohl Teemo Suninen im dritten Auto nach früh zerdeppertem Kühler nur auf Rang 12 einlief, hat sich das Weltmeister-Team vom vierten Rang in der Marken-WM wieder auf Platz 2 vorgerobbt. Und so ritten Ogier und Wilson mit einem Lächeln in den Sonnenuntergang. ■

RALLYE MEXIKO (8.–11.3.2018)

Dritter von 13 Läufen, 22 Wertungsprüfungen über 344,5 Kilometer

1.	Ogier/Ingrassia (F/F), Ford Fiesta WRC	3:54.08,0 h
2.	Sordo/del Barrio (E/E), Hyundai i20 WRC	+1.03,6 min
3.	Meeke/Martin (GB/GB), Citroën C3 WRC	+1.19,6 min
4.	Mikkelsen/Jaeger (N/N), Hyundai i20 WRC	+1.38,4 min
5.	Loeb/Elena (F/MC), Citroën C3 WRC	+2.24,6 min
6.	Neuville/Gilsoul (B/B), Hyundai i20 WRC	+9.03,1 min
7.	Tidemand/Andersson (S/S), Skoda Fabia R5	+10.24,7 min
8.	Latvala/Anttila (FIN/FIN), Toyota Yaris WRC	+15.37,1 min
9.	Greensmith/Parry (GB/GB), Ford Fiesta R5	+17.09,3 min
10.	Heller/Olmos (CL/ARG), Ford Fiesta R5	+24.18,1 min

Bestzeiten: Ogier 5, Meeke 4, Tänak 4, Sordo 3, Loeb 2, Neuville 1, Suninen 1, Mikkelsen 1, Latvala 1

WM-STAND FAHRER

1.	Sébastien Ogier	56
2.	Thierry Neuville	52
3.	Andreas Mikkelsen	35
4.	Kris Meeke	32
5.	Jari-Matti Latvala	31
6.	Ott Tänak	26
7.	Esapekka Lappi	23
8.	Craig Breen	20
9.	Daniel Sordo	18
10.	Sébastien Loeb	11



WM-STAND MARKEN

1.	Hyundai	84
2.	M-Sport-Ford	72
3.	Citroën	71
4.	Toyota	67

Pontus Tidemand hatte schon früh keinen echten Gegner mehr



Alles im grünen Bereich

WRC2-Champion Pontus Tidemand hatte alle im Griff. Beim Start-Ziel-Sieg ließ sich der Schwede 17 Bestzeiten gutschreiben. Auf den restlichen fünf Prüfungen war sein junger Skoda-Werkkollege Kalle Rovannerä der Schnellste.

Von: **Reiner Kuhn**

Jedes Kilo zählt. Gilt es doch, in Höhenlagen von bis zu 2700 Metern über dem Meeresspiegel und Lufttemperaturen von über 30 Grad Celsius kein unnötiges Gewicht durch die Gegend zu schleppen. Packten die Mechaniker von Skoda dem amtierenden WRC2-Champion Pontus Tidemand dennoch zwei Ersatzräder in den Fabia R5, konnte dies nur eines bedeuten: Die Messe war gelesen.

Nach nur drei Schotterprüfungen lag der 27-Jährige eineinhalb Minuten vorne. Am Ende der ersten Etappe trennten ihn schon über drei Minuten von seinem nächsten Verfolger Gus Greensmith. Der 21-jährige Brite wiederum lag vier Minuten vor seinem Ford-Markengefährten Pedro Heller aus Chile. Vierter und einziger weiterer Fahrer, der alle Freitagsprüfungen absolvierte, war der 17 Jahre junge Bolivianer Marquito Bulacia Wilkinson. Der gleich junge Kalle Rovannerä

hatte dagegen früh Pause. Auf der zweiten Prüfung beschädigte er sich bei einer Kompression an einem Stein den Kühler seines Werks-Skoda. Ähnlich verabschiedete sich der 24-jährige Hyundai-Youngster Jari Huttunen, der seinen Hyundai i20 in WP2 ebenfalls mit defektem Kühler abstellte. Anders Junior-Weltmeister Nil Solans. Der 25-jährige Spanier harderte mit Elektronik an seinem Fiesta und parkte seinen Dienstwagen äußerlich unversehrt am Pistenrand.

Am Samstag griffen die Gestrandeten wieder ins Geschehen ein, mal mehr, mal weniger erfolgreich. Rovannerä stürmte 14 Sekunden schneller über Prüfung 11 als Kollege Tidemand. Zu viel für die verschreckte Teamleitung, die beide Wagen unversehrt im Ziel sehen wollte, um sie auch in Argentinien an den Start zu bringen. Prompt mahnte man Contenance an. Den Jungstürmer hinderte dies kaum daran, mit schnellen Zeiten Eigenwerbung zu betreiben. Huttunen und Solans fielen dagegen erneut aus. Der Finne beschädigte sich bei einem Ausritt eine Benzinleitung, Solans den Stoßdämpfer links vorne.

Alles im grünen Bereich dagegen bei Tidemand. Mit einer souveränen Vorstellung und 17 von 22 möglichen Bestzeiten – die restlichen fünf markierte Skoda-Teamkollege Rovannerä – feierte er seinen ersten Saisonsieg, holte als Gesamtsiebter sechs WM-

Zähler und übernahm die Tabellenführung in der WRC2. In der zweiten Liga war bisher kein Fahrer besser als Pontus Tidemand, wie 19 Podiumsplätze und neun Siege bei 24 WRC-Starts seit 2014 eindrucksvoll beweisen. Diesmal gesellten sich die Ford-Piloten Greensmith (+6.44 min) und Heller +13.53 min) zu dem Schweden aufs Podium. Bulacia Wilkinson wurde nach zurückhaltender Fahrt Vierter (+22.45 min) vor Rovannerä. Dahinter folgten Huttunen und Solans, die jeweils nur ein Drittel aller Wertungsprüfungen absolvierten. ■



Mehr noch als über Platz 2 in der WRC2 freut sich der 21-jährige Gus Greensmith über Gesamtrang 9 und seine ersten beiden WM-Punkte. Der Torwart aus der Jungenmannschaft von Manchester City hofft, 2019 den Sprung in ein WRC-Cockpit zu schaffen.



Gus Greensmith: Multitalent



Pedro Heller: Chilene auf Rang 3

WRC2 MEXIKO

1. Tidemand/Andersson (S/S)	4:04.32,7 h
Ford Fiesta R5	
2. Greensmith/Parry (GB/GB)	6.44,6 min
Skoda Fabia R5	
3. Heller/Olmos (RC/RA)	+13.53,4 min
Skoda Fabia R5	

PUNKTESTAND NACH LAUF 3

1. Pontus Tidemand (S)	43 Punkte
2. Jan Kopecky (CZ)	25 Punkte
3. Takamoto Katsuta (J)	25 Punkte
4. Gus Greensmith (GB)	18 Punkte
5. Eddie Sciorsere (I)	18 Punkte

Rallye-WM

Zuschauermagnet im Untergrund

Fiesta Mexicana in Guanajuato. 90 000 Zuschauer feierten die Rallyeasse auf der 2,5 Kilometer langen Auftaktprüfung, obwohl die Zeitenjagd überwiegend unter Tage stattfand.

Von: **Reiner Kuhn**

Selten wurden Sport und Kultur besser kombiniert als hier. Nach der Vorjahrespleite, als der Auftakt auf der „Zocalo“ genannten Plaza de la Constitucion in Mexiko City fehlschlug und auch noch der Zeitplan durcheinandergeriet, kehrte man wieder nach Guanajuato zurück. Mit Erfolg: Rund 90 000 der über 500 000 Zuschauer feierten in der Silberstadt, die ein Teil des spanischen Reichtums in der Frühen Neuzeit begründete, ein Rallyefest, das seinesgleichen sucht. Dabei waren am Donnerstagsabend die Wettbewerbswagen gerade einmal auf einem guten Viertel der 2,53 Kilometer langen Auftaktprüfung inmitten der 180 000 Einwohner zählenden Kulturhochburg ohne Fernsehen zu sehen. Denn der Großteil der



Das gibt's nicht alle Tage: Wertungsprüfung im Weltkulturerbe

spektakulären Strecke führte zu meist über die auf der UNESCO-Weltkulturerbe-Liste aufgeführten unterirdischen Straßen der früheren Silberminen.

Vor dem prachtvollen Teatro Juarez schickten der Gouverneur des gleichnamigen Bundesstaates Guanajuato, zu dem auch die rund 30 Kilometer entfernte Millionen-Metropole León zählt (wo das Rallyezentrum und der Servicepark ihre Zelte aufschlugen) und der Bürgermeister die Rallyestars auf eine kurze Reise. Nach wenigen Metern tauchten die Boliden erst-

mals ab in den Untergrund. Nach einem Kilometer stürmten sie wieder rauf ans Tageslicht. Zwei Donuts um einen Kreisverkehr – und wieder runter in die historischen Tunnel, bevor die weltbesten Rallyepiloten nach zwei Minuten die Ziellinie auf jenem historischen Platz vor dem Alondiga de Granaditas überquerten, auf dem die Unabhängigkeit von Spanien erst ausgefochten und dann ausgerufen wurde. Dass Thierry Neuville seinen Kollegen zwei Sekunden einschenken ging im kollektiven Jubel fast unter. ■

WRC2 Guerra: „Nun eben Deutschland“

Jetzt erst recht. Nachdem Benito Guerras Einsatzauto vor dem Start abfackelte, plant der mexikanische Nationalheld um und startet auch in Deutschland.

Von: **Reiner Kuhn**

Der Schock war groß. Beim Vorbereitungstest fiel am Skoda Fabia R5 von Benito Guerra plötzlich das Bremspedal durch. Er roch Rauch und fuhr zurück zum Service. Noch bevor die Mechaniker die Schadensquelle lokalisieren konnten, brannte das Einsatzauto des 32-Jährigen bis auf die Grundfesten ab. Ein Ersatzauto war auf die Schnelle nicht aufzutreiben. Die Startabsage des einzigen mexikanischen Motorsport-Weltmeisters brachte es bis auf die Titelseiten diverser Tages-

zeitungen. Verständlich, gilt doch der Produktionswagen-Champion von 2012 neben Formel-1-Pilot Sergio Pérez als großer Held der heimischen Motorsportszene.

Nun plante der Mexikaner um. „Da wir das Wrack nicht nach Argentinien einführen dürfen, um

es dort bis zum WM-Lauf neu aufzubauen, geht es im See-Container zurück nach Europa. „Mein nächster WRC2-Start ist deshalb in Portugal“, sagt Guerra und ver-rät: „Nun starte ich eben auch in Deutschland. Trotz Asphalt. Ich mag diese Rallye.“ ■



Mexikos Nationalheld Benito Guerra war schon vor dem Start ausgefallen

KOMMENTAR

PLANET LOEB

Nicht nur die Fans sind im kollektiven Freudentaumel, auch die Medien und mehr noch die Teammitglieder von Citroën Racing sind begeistert. Verständlich, fünf Jahre nach seiner letzten Schotterrallye ist der mit neun Weltmeistertiteln erfolgreichste Motorsportler aller Zeiten zurück in seinem Revier. Man war sich einig: Wenn einer nach nur zwei Testtagen in einem WRC der neuesten Generation mit den aktuellen WM-Assen mithalten kann, dann Sébastien Loeb. Fraglich nur, wo sich der mittlerweile 44-Jährige bei dem kompakten Wettbewerbsfeld zwischen all den Ogiers, Neuvilles, Tänaks, Meekes und Cie. einreihen muss. Die Frage wurde schnell beantwortet: weit vorne! Gerade einmal sieben Wertungsprüfungen brauchte Super-Séb, um seine erste Bestzeit zu markieren. Satte 34 Sekunden tobte er beim zweiten Durchgang schneller über die für ihn im Gegensatz zur Konkurrenz unbekanntes Kult-WP „El Chocolate“ als beim ersten Mal. Vier Prüfungen später übernahm Loeb mit seiner zweiten Bestzeit gar die Führung! Manch ein Finne, Norweger, Belgier, Ire oder Spanier sollte sich fragen, was der prominente Gastfahrer besser macht.

Deren Glück: der unnötige Wechsel eines schleichenden Plattfußes in der Wertungsprüfung kostete Loeb knapp zwei Minuten und die wahrscheinliche Podiumsplatzierung, womöglich gar den Sieg. Der Rekordchampions nahm's gelassen. „Ich bin wohl doch kein Überirdischer“, scherzte er über seinen Fehler. Abgehakt. Nicht aber, wie schnell und gewaltig Loeb zurück ins Rampenlicht beschleunigte und seine Gegner wie zu besten Zeiten in den Schatten stellte. Schon jetzt ist klar: Beim Heimspiel auf Korsika wird sich die Rallyewelt noch mehr um den französischen Superstar drehen.



Reiner Kuhn
Redakteur

Rallye-WM

30 Stunden live

Rallye und kein Ende. Mit enormem Aufwand sendet das neue All-Live-Programm des WM-Promoters auch aus Übersee – zur Freude der Fans.

In einigen Haushalten soll der Hausseggen schiefhängen. „Was soll ich machen, die Bilder und Infos sind einfach genial“, entschuldigt ein Fan seine Verweildauer vor dem Bildschirm. Wie viele ist auch er fasziniert von dem zu Saisonbeginn gestartete All-Live-Programm des WM-Promoters, der von der Rallye Mexiko rund 30 Stunden live sendete. Die

morgendliche WP „El Brinco“, lief zur besten Primetime in Europa. 45 Kameras in den Autos, 20 an der Strecke sowie eine am Helikopter sorgten neben Fachkommentatoren dafür, dass den Zuschauern auf der knapp zehn Kilometer langen Prüfung nichts entging. Aus einem Studio im Servicepark liefert ein Moderatoren-Duo Hintergrundinfos und begrüßt dort auch Gäste. Unter anderen dabei: Armin Kremer. Der Deutsche, der hier vor zwei Jahren die WRC2-Bestzeit auf der 80-km-Jahundertprüfung markierte, nutzte die Reise nach Mexiko, um mit Malcolm Wilson über einen erneuten WRC-Einsatz zu sprechen. ■ RK



Armin Kremer half im TV-Studio als Experte aus

Österreichische Rallye Meisterschaft

Baumschlager nur mit Gastauftritten

Das prächtige Starterfeld im Rebenland sollte nicht darüber hinwegtäuschen, dass es in der Österreichischen Rallye Meisterschaft an Konstanten fehlt.

Von: **Reiner Kuhn**

A Iso doch. Kurzfristig entschied sich Raimund Baumschlager für einen Start beim zweiten von sieben Läufen zur Österreichischen Rallye Meisterschaft (ÖRM) im Rebenland. „Ursprünglich waren für das kommende Wochenende alle unsere BRR-Autos vergeben. Nun hat es sich aber ergeben, dass ein Skoda Fabia R5 frei bleibt. Diese Gelegenheit nutze ich selbstverständlich gerne“, erklärt der Titelverteidiger und beschreibt damit unfreiwillig die

Krux in der sich die ÖRM befindet. Kaum ein Topfahrer bekennt sich zum Titelangriff. Schlimmer noch: Keiner will sich auf ein volles Programm festlegen.

Die Rebenland-Rallye glänzt trotzdem mit einem erneuten Nennungsrekord. Neben 15 R5-Autos bilden drei WRC die Spitze des knapp 100 Teilnehmer zählenden Feldes. Zu den Favoriten zählen neben Baumschlager, der auch für den dritten Lauf im Lavanttal Anfang April nannte, R5-Kollege Niki Mayr-Melnhof (Ford Fiesta R5). Der schlug beim Saisonauftakt in Kroatien den amtierenden Meister Krisztián Hudeg. Mit dabei auch die beiden WRC-Piloten Gerwald Grössing (Ford Fiesta WRC) und Kris Rosenberger (Subaru Impreza WRC). Fragt sich nur, wer von denen auch in der zweiten Jahreshälfte noch mit von der Partie sein wird. Bei den zweiradgetrie-

benen Fahrzeugen stehen im Rebenland 13 Fahrzeuge auf der Nennliste. Für die Junioren-Meisterschaft haben beim zweiten ÖRM-Lauf acht Starter genannt.

27 Mannschaften haben sich für den gleichzeitigen Saisonauftakt im Mitropa Cup eingeschrie-

ben. Nicht mit von der Partie ist Ex-Champion Herrmann Neubauer. Der Salzburger kehrt der heimischen Meisterschaft den Rücken und wagt den Aufstieg in die Rallye-EM, wo er im R5 auf die deutschen Fabian Kreim und Marijan Griebel trifft. ■



Der Staatsmeister fand kurzfristig einen freien Fabia in der eigenen Garage

AUS DEM SERVICEPARK

ORIENTIERUNGSHILFE

Um für künftige Aufgaben gewappnet zu sein, reiste Skoda-Junior „OC“ Veiby nach Übersee, nahm an der Streckenbesichtigung teil und half am Wochenende beim Werksteam aus.

RALLYETOURISTEN

Aus Deutschland reiste nicht nur Armin Kremer nach Mexiko. An den spektakulären Schotterprüfungen in Mittelamerika und im Servicepark schauten sich auch Maximilian Koch, seine zwei Jahre jüngere Copilotin Lisa Brunthaler und die Familien der 23- und 21-jährigen Nachwuchsfahrerinnen um.

TRAUMFAHRT

Nachdem Marc Martí Carlos Sainz und Dani Sordo erfolgreich den Weg gewiesen hatte, lotste er bei seinem 188. WM-Start R5-Pilot Ricardo Trivino auf Gesamtrang 20. Aus gutem Grund: „Ricardo und ich werden dafür zusammen die legendäre La Carrera Panamericana in einem Studebaker bestreiten“, freut sich der 51-Jährige auf eine abenteuerliche Tour. „Nach der ‚Safari‘ und der ‚Monte‘ bin ich

dann meine drei Traumrallyes gefahren und kann aufhören.“

AUSGEROLLT

Jener Elektronik-Spuk, der schon am Freitag den Ford Fiesta R2 von Tom Williams lahmlegte, stoppte auch die Fahrt des 19-jährigen Briten auf dem Weg von der finalen Powerstage zum Siegerpodium. Williams war untröstlich, agierte er doch zwei Tage mit höchster Vorsicht, um als einziger WRC3-Starter Teil der abschließenden Siegerzeremonie zu sein.

ZWEIRAD-EXPRESS

Um noch ihre Rückflüge zu erwischen, verließen Sébastien Ogier und M-Sport-Boss Malcolm Wilson fluchtartig die Abschlusspressekonferenz. Vor der Türe wartete eine Ducati Multistrada mit welcher der Sieger (am Steuer) und sein Teamchef (als Sozios) hinter einer Polizeieskorte im gehobenen Autobahntempo zum Flughafen düste. Dank Punktlandung konnte sich der Weltmeister kurz vor dem Einsteigen noch aus seinem verschwitzten Overall schälen. ■ RK

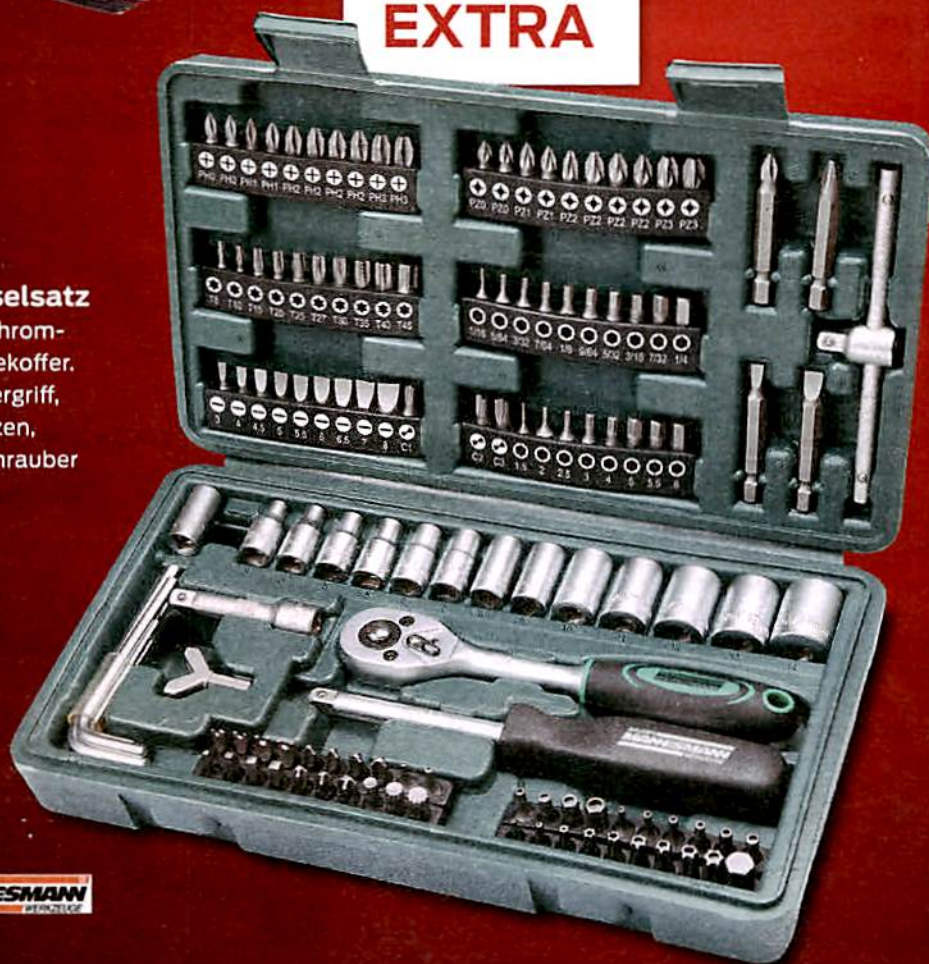
Alleskönner

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

**TOP
EXTRA**

MANNESMANN Steckschlüsselsatz

130-teiliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-Vanadium-Stahl im praktischen Tragekoffer. Mit Umschaltknarre, Schraubendrehergriff, T-Gleitgriff, 13 Steckschlüssel-Einsätzen, 7 Innensechskantschlüssel, Hakenschrauber und Bit-Adapter, Zuzahlung 1,-€.



Ihre Abo-Vorteile:

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

Direkt bestellen unter:

Fon +49 (0)711 3206-8888

www.motorsport-aktuell.com/abo

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

Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 16. März		
13.45	Formel E, Vorschau ePrix Uruguay	Eurosport 2
Samstag, 17. März		
19.05	Formel E Punta del Este, Vorber. & Quali	Eurosport 1
20.00	Formel E Punta del Este, Rennen LIVE	Eurosport 1
20.00	NASCAR Cup Series, Fontana LIVE	Motorvision TV
Sonntag, 18. März		
15.10	Clay Regazzoni – Leben am Limit (Rep.)	SRF 1

Motorrad

Donnerstag, 15. März		
09.15	FMX/Night of the Jumps, Berlin (Aufz.)	Eurosport 2
Freitag, 16. März		
10.00	MotoGP-WM 2017, Saisonhighlights	Eurosport 1
11.00	Moto3-WM Katar, 1. Training LIVE	Eurosport 1
11.45	Moto2-WM Katar, 1. Training LIVE	Eurosport 1
12.45	MotoGP-WM Katar, 1. Training LIVE	Eurosport 1
15.00	Moto3-WM Katar, 2. Training LIVE	Eurosport 1
16.00	Moto2-WM Katar, 2. Training LIVE	Eurosport 1
17.00	MotoGP-WM Katar, 2. Training LIVE	Eurosport 1
Samstag, 17. März		
16.00	Moto2-WM Katar, Qualifying LIVE	Eurosport 1
16.30	MotoGP-WM Katar, FP4 & Quali LIVE	Eurosport 1
Sonntag, 18. März		
12.45	MotoGP-WM Katar, Warm-up LIVE	Eurosport 1
13.00	Motorrad-WM Katar, Vorberichte LIVE	Eurosport 1
13.00	MX2-WM Valkenswaard, 1. Lauf LIVE	motorsport.tv
14.00	Moto3-WM Katar, Rennen LIVE	Eurosport 1
14.00	MXGP-WM Valkenswaard, 1. Lauf LIVE	motorsport.tv
15.15	Moto2-WM Katar, Rennen LIVE	Eurosport 1
15.35	Moto2-WM Katar, Rennen LIVE	SRF info
16.00	MX2-WM Valkenswaard, 2. Lauf LIVE	motorsport.tv
16.45	MotoGP-WM Katar, Rennen LIVE	Eurosport 1
16.50	MotoGP-WM Katar, Rennen LIVE	SRF info
17.00	MXGP-WM Valkenswaard, 2. Lauf LIVE	motorsport.tv
Montag, 19. März		
12.45	MotoGP-WM Katar, Warm-up LIVE	Eurosport 1

Livestream/Internet

Freitag, 16. März		
ca. 18.30	12h Sebring, Qualifying LIVE	imsa.com
Samstag, 17. März		
ca. 16.30	12h Sebring, Rennen LIVE	imsa.com

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

16./17.03.	Rallye-ÖM, Rebenland-Rallye	A
16./17.03.	SRM, Rallye Pays du Gier	F
17.03.	IMSA-Sportwagen, 12h Sebring/Florida	USA
17.03.	Formel E, ePrix Punta del Este	ROU
18.03.	NASCAR Cup Series, Fontana/Kalifornien	USA
Motorrad		
17.03.	Supercross-WM, St. Louis/Missouri	USA
17.03.	X-Trial-WM, Paris	F
17.03.	Langstreckenrennen, Daytona 200/Florida	USA
17.03.	Speedway, Ludwigslust	D
17./18.03.	Eisspeedway-GP, Inzell	D
17./18.03.	Enduro-WM, Helsinki-Päijänne	FIN
18.03.	Motorrad-WM, Doha-Losail	Q
18.03.	Motocross-WM, Valkenswaard	NL

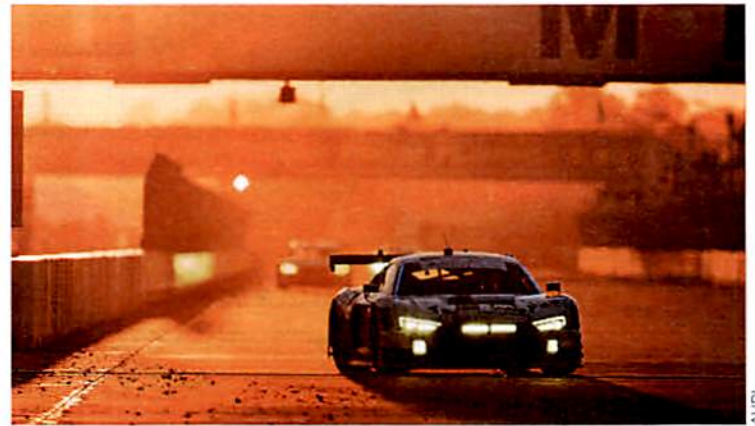
Vorschau



Formel-1-Vorschau: Die letzten Infos vor dem Saisonstart in Melbourne



Formel E Uruguay: Gelingt Daniel Abt in Punta del Este der nächste Sieg?



12h-Rennen Sebring: Das große Sportwagen-Spektakel in Florida



MotoGP Doha: Die Motorrad-Königsklasse startet in die neue Saison

WILHELM

FORMEL E

AUDI

YAMAHA

REDAKTION

Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefon: +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

Gymnastik am Halo-Bügel

Zur Kritik an den Grid Girls
 MSa 11/2018

Was Leser Ralf Groß in MSa 11/18 schreibt, ist schon sehr interessant. Zubuchbare Grid Girls können aber nur der Anfang sein... Die Entwicklung geht dahin: Zuschauerbereiche werden zu Werbeflächen umgestaltet. Ähnlich dem Telekom-T beim FC Bayern München kann man dann Werbebotschaften von den Zuschauern hochhalten lassen. Und weil man so Dynamik beweisen kann, ändert man die dann je nach Bedürfnissen. Dann der so viel gescholtene Halo! Perfekt dafür gemacht, um neue Zuschauerkreise zu gewinnen. Synergien sind gefragt, und der Cockpitschutz ist doch eine hervorragende Turnstange! Was kann man da an Neuinteressenten gewinnen, wenn da hochartistisch in der Startaufstellung ästhetisch wertvolle Akrobatik vollführt wird! Und allein das Zusammentreffen der Hashtags „#Motorsport“ und „#Gymnastik“ schafft Verbindungen, davon wagte man doch bisher kaum zu träumen! Schöne neue F1-Vermarktungswelt! Ach ja, und wenn es sich am Ende dann doch nicht vermeiden lässt, fährt man mit den Autos dann auch noch im Kreis...

Andreas Lux,
 D-49176 Borgloh

Interesse ist nachvollziehbar

Wie geht's Schumacher?
 MSa 12/2018

Wie geht's unserem Schumi? Ja, diesen Worten können wir uns nur anschließen, genau wie Herr Braune es schreibt. Über Jahre hinaus fahren wir (MS Fanclub

BILD DER WOCHE



Wetterpech: Alain Prost stand bei der großen Renault-Show in Nizza im Regen

Drahnisdorf, MS Fanclub Kannenbäckerland und Formel 1 Fanclub Kobern) als Westerwälder Formel 1 Freunde nach Barcelona – nicht wegen dem schönen Wetter im Mai, nein, wir wollten Schumi sehen, bei Ferrari und nachher bei Mercedes, und natürlich kommt immer wieder die Frage auf: Was macht Schumi? Auch wir als Fanclubs werden gefragt: Ihr seid vom Fanclub, Ihr wisst bestimmt, wie es Schumi geht? Nein, wissen wir auch nicht! Teilweise sind Fanclubmitglieder dabei, die seit 25 Jahren Schumis Lebensweg und Motorsportweg verfolgen. Diejenigen, die Zeit und auch Geld investiert haben, wollen nun doch nur mal wissen, wie es ihrem Idol, Weltmeister und Namensgeber der Fanclubs geht.

Joachim Rosenbach,
 D-56204 Hillscheid

Hallo Herr Braune, dass Sie wissen möchten, wie es Ihrem Idol Michael Schumacher geht, ist nachvollziehbar. Sie können sicher sein, dass es Tausende Fans gibt, die das wissen möchten. Die Art und Weise aber, in der Sie diese Frage stellen (oder sollte

man es eher eine Forderung nennen?), ist der Gipfel der Geschmacklosigkeit! Michael Schumacher hatte einen schweren Unfall, durch dessen Folgen er mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nie wieder ein Leben führen kann, wie es vorher war. Dasselbe gilt auch für seine Familie. Und nur Familie Schumacher kann und wird entscheiden, ob Nachrichten vom Gesundheitszustand von Michael Schumacher an die Öffentlichkeit gelangen oder nicht. In diesem Zusammenhang Druck mit dem auf die Fans zurückzuführenden Reichtum zu machen, ist abstoßend und unverzeihlich! Es ist anzunehmen, dass sich viele Schumacher-Fans, die Sie hier ganz offensichtlich in Ihrer Schamlosigkeit mit erwähnen, angewidert abwenden werden.

Mario Grabmann,
 per E-Mail

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

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

Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tesla



Jetzt für alle Tesla S/X abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09933/902023 H

VW



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

Golf GTI Clubsport S, 310 PS, schwarz-met., 1 von 60 Stück für BRD, neu, ohne Zul., Brief frei, VB 49.500,-. Chiffre MK07/1127671

memminger
www.feine-cabrios.de

>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

Versicherungen

RENNKASKO.DE
2018
Starten Sie mit uns!

BAUER AG · 79312 Emmendingen (D) · TEL +49(0)7641.93307-0

Versicherungen für den Motorsport
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

sportvers.de

Geschäftsverbindungen

BestWater

Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für unsere Vertriebspartner! Tel. 01523/3752139, 168@bestwater.de H

Literatur

www.autolit.de Tel. 08387/1297 H

Modellautos

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

Veranstaltungen

Motorsport A-Lizenz Trainings
http://www.in4vent.com H

Verschiedenes

Digitale Tuningboxen f. Dieselfahrzeuge u. Benzindirekteinspritzer ab 148,- €; + 20-25% Leistung und Drehmoment; www.asa-tuning.de, +49-7622-673635 H

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

LOGO in Garn
Aufnäher, Direktbestickung, ab 1 Stck., Lieferrn von Team-Bekleidung, Hemden, Caps, Overalls usw. Tel. 05021/62198, www.logo-in-garn.de H

Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung
Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

Veranstaltungen

YAMAHA
Revs Your Heart

Kawasaki

aprilia

Keller Motos
KELLER-MOTOS
5301 Siggenthal-Station
051281 13 13
MOTOS & ZUBEHÖR

EINLADUNG zur grossen FRÜHLINGSAUSSTELLUNG

Freitag	23. März	14 - 20 Uhr
Samstag	23. März	9 - 20 Uhr
Sonntag	23. März	9 - 17 Uhr

ALLE MOTORRÄDER & ROLLER
NEUHEITEN 2018 - auf über 2000 m²
YAMAHA | KAWASAKI | APRILIA

Platin Modelle - Yamaha und Kawasaki
Keller Edition - nur bei uns erhältlich

Größte Mietfahrzeugflotte der Schweiz
Über 150 OCCASIONEN mit Garantie

BEKLEIDUNG **IBS**
HELME **HELCO**
ZUBEHÖR **NOIRN**
LADY- + KIDS-CORNER **SHOEI**

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Werner Keller & Team
CH-5301 Siggenthal-Station
Tel. +41 56 281 13 13
www.keller-motos.ch

Motorradmarkt

Yamaha

Verk. PVM-Schmiedefelgen für R1, ab Bj. 2015, kein Einsatz, 999,- €. Tel. 0157/33404003 X17095 P

Jetzt online abonnieren!

MOTORSPORT aktuell! Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Stellenangebote

Unser Team braucht Verstärkung!
Wir suchen per sofort oder nach Vereinbarung eine/n
Motorradmechaniker/in
Ein gepflegter Umgang mit unserer Kundschaft stellt kein Problem für Sie dar? Sie sind selbständig, zuverlässig und arbeiten genau? Sie haben Erfahrung im Verkauf?
Dann freuen wir uns auf Ihre Bewerbungsunterlagen per Mail, per Post an: Herr Werner Keller, info@keller-motos.ch

Werner Keller & Team Tel. +41 56 281 13 13
5301 Siggenthal-Station www.keller-motos.ch

Unser Team braucht Verstärkung!
Wir suchen per sofort oder nach Vereinbarung eine/n
Motorradverkäufer/in
Sie sind ein erfahrener Profi und möchten Ihr Einkommen selbst bestimmen? Kundenpflege steht bei Ihnen an erster Stelle? Bei uns finden Sie dazu die nötige Unterstützung. Wir freuen uns auf Ihre Bewerbungsunterlagen per Mail, per Post an: Herr Werner Keller, info@keller-motos.ch

Werner Keller & Team Tel. +41 56 281 13 13
5301 Siggenthal-Station www.keller-motos.ch

RENNSPORT clickvers.de
VERSICHERUNGEN
CLICKversichert ins Ziel!

Mercedes

Suche W111 3.5 Cabrio. 0172-8668822 H

SLS Flügeltürer, EZ 08.2012, 571 PS, 3600 km, silber, Neuzustand, 213.000,- €. Tel. 0162/3917524



www.mariani.de

E63S AMG W212 Black-Series Sonderumbau, Breitbau mit Vollausstatt., neuwertiger Liebhaber-Zust., EZ 12/14, nur 30.000 km, 430 kW/585 PS, Karosserie auf Black-Series umgebaut, Rad-Reifen: extrem mit 325er Bereifung an der Hinterachse, Fahrwerk, Leistungssteigerung auf Wunsch (auf 515 kW / 700 PS und 1.080 Nm), 83.999,- € (VB, MwSt. awb.) mariani, Inh. Manuela Mariani, Am Rachenbornbach 11, 32689 Kalletal, info@mariani.de, Tel. +49 (0) 5264 /8601 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43184

Mini

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

Motorräder

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

Porsche

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

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

**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

Händler sucht gepflegte, unfallfreie, deutsche 977 Coupé, ab EZ: 2004 bis 2008, mit nachweisbarer Historie. Diskrete Barabwicklung. J. Dammann GmbH, Tel. 04401/8488, Mail: info@auto-dammann.de H

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H



Porsche 991 GT3, Neuwagen, rot/schwarz, Bj. 2018, ohne Zulassung, mit voller Werksgarantie, Privatverkauf: 195.000,- € VB, MwSt. ausweisbar. Nehme auch 991 Targa in Zahlung. Tel. 0173/8997777, michael.wegert@wegert-holding.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43131

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



996 Porsche 911 GT3 Clubsport, 2. Hand, EZ 11/1999, 27750 km, 265 kW (360 PS), Silber, Clubsport Paket, Schallsitze, Einmassenschwungrad, Überrollkäfig, Klima, NR-Fzg., 89.900,- €. Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, www.teichmann-racing.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43138

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

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

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



991 Turbo S *LED, DAB, Burmester*, 08/2015, 69900 km, 412 kW (560 PS), tiefschwarz-met., Leder, Navi, Klima, SD, 129.890,- € (MwSt. awb.) Kamps Sportwagenzentrum Chemnitz GmbH & Co. KG, Tuchschererstraße 9-11, 09116 Chemnitz, 0371 36911-0 H

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

Radical



Radical SR3 SL mit Straßenzulassung, EZ 08/2012, 2756 km, 221 kW (300 PS), Brilliant Weiß, Paddleshift, verstellbares Intrax Fahrwerk, AIM Dash, Cockpit Heizung, Feuerlöscher, NR-Fzg., 69.900,- €. Radical Sports-cars Deutschland, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, www.teichmann-racing.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43134

Renn/Rallye



Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.

Service - Verkauf - Beratung



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

www.Rennsportshop.com

Beratung - Verkauf - Service
BELL HELMETS
Direkt vom Importeur
Lütticke motorsport
02354-7046993
www.lms-racing.com

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

SCHARF und SCHNELL
www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[Ventilfeder, -Teller, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

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

Rennttransporter



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

www.TRAILERSHOP.at



LIEFERUNG INKLUSIVE !

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

Seat

www.auto-josten.de Tel. 0211-55021957 H

Skoda

www.auto-josten.de Tel. 0211-55021957 H

Smart

www.berlin-tuning.com H

MOTORSPORT aktuell Jetzt online abonnieren!

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

www.motorsport-aktuell.com/abo

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



www.mariani.de

Wir realisieren jeden Kundenwunsch mit TÜV! Ihr Partner für individuelles Tuning ... seit 1985. Von A wie Auspuff bis V wie Vmax. info@mariani.de
Tel. +49 (0) 5264 / 8601 H

BMW

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

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

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart



X3 3.5d, EZ 4/14, 81000 km, 313 PS, Teilleider, Navi, Tel., Klima, Xenon, HiFi, SHZ, AHK, 8-fach bereift BMW Alu, neue Inspektion und keine Kratzer, Top Zustand, wie neu, 31.500,- €. Tel. 0175/2928181, stevenson@scs-go.de

mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43213

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Ferrari

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

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

Jaguar

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

Lotus

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



Esprit V8 Biturbo, EZ 9/2000, 59800 km, 294 kW (400 PS), schwarz, Leder, Klima, NR-Fzg., VB 84.500,- EUR. Tel. 0157/35583388, hansrade@yahoo.com
mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43160

Maserati

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

Mercedes



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee varex@varex.com, 08022/6607080 H
mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43141

SL 63 AMG, EZ 10/15, Voll., 585 PS, schw./ Leder sw., 33000 km, NP 184.000,- €, VB 97.900,- €. Tel. 0171/3491847

VANSports.DE

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 Handbelederung im Karstepp-Design (schwarz), V8 Sound, einmalige Innenraumveredelung komplett schwarz, 5-Sitzer, Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, Klima, AHK abnehmbar 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. abw.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSports.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H
mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43165

CLS AMG S4 M, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 46000 km, NP: 160.000,-, VB 61.900,-. T. 0171/3491847



SL 300, EZ 11/2011, original 5000 km, Leder schwarz mit Sitzheizung, wie neu, 1. Hand, 46.900,- €. Tel. 0170/6823950

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

VANSports.DE

VanPartner by Mercedes-Benz



Der Geländegänger „V 250 Edition 4x4 lang - HARTMANN VP GRAVITY im SUV Look“, EZ 09/2016, ca. 22500 km, dezent Offroader mit Höherlegung +30 mm, Front- u. Heck-Anfahrerschutz, Radlaufabdeckungen und schwarzen Seitenrohren und 19 Zoll FIVE2 Rädern (Bereifung 245/45 R19), Leistungssteigerung, Interieur- u. Exterieur-Pakete, Standheizung, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, NAVI, LED Scheinwerfer, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, AHK abnehmbar u.v.m., zum Preis von 55.454,- € (MwSt. abw.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSports.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H
mehr: autmarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43164



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

Enduro-DM Tuchem

Ein Auftakt nach Maß

Titelverteidiger Dennis Schröter gewann den ersten Lauf zum Deutschen Enduro-Championat in Tuchem. In der ersten Sonderprüfung noch nicht richtig warm und von E1-Pilot Andreas Beier geschlagen, revanchierte er sich im folgenden Test und gab die Führung nicht mehr her.

Von: Robert Pairan

Wie immer gibt es vom Sieger nicht viel zu erzählen – wenn Husqvarna-Fahrer Dennis Schröter Probleme gehabt hätte, hätte er vielleicht nicht gewonnen. Doch von den nachfolgenden Fahrern hatte jeder seine eigene Geschichte. Platz 2 in der Gesamtwertung für Andi Beier, der vorher noch mit einer ordentlichen Grippe zu kämpfen hatte: „Ab der zweiten Runde war ich körperlich völlig fertig und wahrscheinlich deshalb auch noch mal in der vorletzten Prüfung gestürzt, was mich einige Zeit gekostet hatte.“ Trotzdem Platz 2 in der Championatswertung und E1-Klassensieg vor Junioren-Meister Robert Riedel, der altersbedingt aufsteigen musste.

In der Gesamtwertung kam Eddi Hübner nicht nur auf den dritten Platz, sondern gewann nach seinem Klassenwechsel auch die E2-Klasse: „Ich bin zurück im Business“, freute er sich, nachdem er durch seine Fußverletzung lange Zeit erst ausgefallen war und dann fast ein Jahr brauchte, um wieder in den Wettbewerb zurück zu kommen. Nach der ersten Runde arbeitete er noch einmal an seinem Fahrwerk, weil dies bei schwierigen



Ganz der Alte: Dennis Schröter führt das Enduro-Championat wieder an

Bodenverhältnissen – zwischen hart gefrorenem Untergrund und weichem Sand – schwierig einzustellen war.

Erstmals wieder am Start war der ehemalige deutsche Meister Sascha Meyhoff, der nach seinem Titel 2013 aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr antreten konnte. Doch mit der neuen 125er-Beta war das Interesse des bekennenden Zweitakt-Fans wieder geweckt: Trotz des fünften Platzes in der Klasse war der Norddeutsche glücklich: „Mit der 125er im Sand brauchte ich nicht auf die Gesamtwertung gegen die stärkeren Maschinen zu spielen.“

Gundermann gewechselt

Der 25-jährige Chris Gundermann hatte im Herbst letzten Jahres den Führerschein gemacht, um dieses Jahr bei der Enduro-DM an den Start gehen zu können. Der Yamaha-Fahrer war jahrelang in der Cross-Szene aktiv und gewann letzte Saison die GCC-Serie. Bei seinem ersten Enduro-Wettbewerb wurde er Fünfter in der E2-Klasse: „Ich hatte mir das beim Ablaufen noch leichter vorgestellt. Da war die Strecke noch so breit, aber im Wettbewerb war da nur noch eine einzige Spurrille.“

Nicht am Start war E2-Meister

Marco Neubert: Der Sachse hat zum Ende des letzten Jahres den Helm an den Nagel gehängt.

Ebenfalls nicht am Start der zweifache Deutsche Enduro-Meister und amtierende Vize der E2-Klasse Davide von Zitzewitz. Aufgrund einer Virusinfektion hatte er hatte sogar ärztliches Startverbot: „Bis zuletzt hatte ich ja doch noch gehofft, dass es trotz der Grippe irgendwie gehen würde. Aber als ich am Samstagmorgen wach wurde, merkte ich selbst, dass das nichts werden würde.“

Maria Franke fehlt 2018

Ebenfalls nicht am Start war die amtierende Enduro-Weltmeisterin Maria Franke, die in der Vergangenheit immer mit den Herren zusammen in der E1-Klasse gefahren war. Aber Franke wird dieses Jahr überhaupt kein Motorrad an den Start bringen, denn sie ist schwanger. Voraussichtlich wird sie im September ihr erstes Kind auf die Welt bringen. Deshalb fällt auch ihre Titelverteidigung beim WM-Finale in Woltersdorf aus. ■



E2-Sieger: Eddie Hübner

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 1 Lauf

ENDURO-DM

Tuchem (D), 10. März
Championat

1. Dennis Schröter, Husqvarna	51:53,99 m
2. Andreas Beier, KTM	+ 50,74 s
3. Edward Hübner, KTM	+ 1:13,45 m
4. Björn Feldt, KTM	+ 1:39,70 m
5. Jan Schäfer, Sherco	+ 1:47,24 m
6. Tim Apolle, KTM	+ 1:54,78 m
7. Robert Riedel, KTM	+ 2:07,02 m
8. Jonathan Rossè (CH), Yamaha	+ 2:20,74 m

1. Dennis Schröter	97 Punkte
2. Andreas Beier	93
3. Edward Hübner	90
4. Björn Feldt	87
5. Jan Schäfer	84
6. Tim Apolle	82
7. Robert Riedel	80
8. Jonathan Rossè	78

NACHRICHTEN

BAJAS WORLDCUP: DREIFACHER KTM-SIEG

KTM-Pilot Mohammed Al Balooshi gewann den Auftakt des dreiteiligen FIM Bajas Worldcup letzte Woche in Dubai. Der Araber konnte einen enttäuschenden ersten Tag an Tag zwei egalisieren. Außerdem profitierte er vom Ausfall des Gewinners der ersten Etappe, Aaron Mare, und von Mohammed Jaffar. Mare, der auf der ersten Etappe überlegen war, wurde am zweiten Tag bei Kilometer 91 durch mechanische Probleme gestoppt. Zweiter wurde der Franzose Benjamin Melot, trotz Problemen mit Hinterradbremse und Getriebe. Al Baloosis jüngerer Bruder Sultan war dritter Araber und auch dritter KTM-Fahrer auf dem Podium.

MARKELO: SIEGE FÜR HERLINGS UND KJER OLSEN

Beim „Mini-GP“ im Rahmen der Dutch-Masters-Serie in Markelo eine Woche vor dem Europa-GP in Valkenswaard besiegte Jeffrey Herlings Gautier Paulin, Max Anstie, Romain Febvre und weitere GP-Fahrer in der MXGP-Klasse. Husqvarna-Pilot Thomas Kjer Olsen gewann die MX2-Klasse vor Kawasakimann Jed Beaton, Davy Pootjes und Jago Geerts. Die 125-ccm-Klasse ging an den Österreicher Rene Hofer.

EISPEEDWAY-GP: GÜNTHER BAUER STARTET IN INZELL

Die Entzündung im bereits am 27. Januar bei der WM-Qualifikation in Örnköldsvik verletzten linken Fuß von Günther Bauer ist so weit abgeklungen, dass er sich für den Heim-GP am Wochenende in Inzell fit fühlt. Neben dem Bayern starten Fixstarter Hans Weber, Wildcard-Fahrer Stefan Pletschacher, für Österreich Franz Zorn und Harald Simon und damit fünf Deutschsprachige in der Max-Aicher-Arena. Stehplatz-Tickets gibt es noch an den Tageskassen.



Privatfahrer Justin Brayton: Ältester Sieger, erster Honda-Erfolg 2018

Supercross-WM Daytona

Honda-Schocksieg

Sensation in Daytona: Vier Tage vor seinem 34. Geburtstag fährt Justin Brayton bei seinem 131. Start zum ersten Supercross-WM-Sieg seiner Karriere.

Von: Alex Hodgkinson

Schon eine Woche zuvor hatte Brayton einen Teilerfolg mit einem Heatsieg beim Triple-Crown-Lauf in Atlanta gefeiert. Und jetzt gewann der Honda-Privatfahrer überraschend auch seinen Vorlauf in Daytona auf der von Altmeister Ricky Carmichael entworfenen Strecke.

Die üblichen Stars der Supercross-Szene hatten ihre liebe Mühe: Jason Anderson kollidierte

schon in der Startrunde seines Vorlaufs mit einem Strohhallen, der von einem anderen Fahrer mitten auf die Strecke geschleudert worden war. Der WM-Führende rettete seinen Einzug ins Finale erst in der letzten Runde, nachdem er das Rennen mit einem Rückstand von einer halben Runde wieder aufnehmen können.

Marvin Musquin, Eli Tomac und Cooper Webb stürzten ebenfalls und schenken damit dem Roczen-Ersatz Christian Craig den Sieg im zweiten Vorlauf. Die Sturzorgie ging im Finale weiter.

Anderson zurückgeworfen

Anderson kollidierte schon in der Startrunde mit dem bekannten Rowdy Vince Friese. Tomac ging in der Kurve vor der langen

Rhythmussektion zu Boden. Und Musquin, der nach vier zweiten Plätzen in Folge endlich wieder Siegchancen gewittert hatte, ging an den schnell gestarteten Craig und Brayton vorbei, bevor er selbstverschuldet von der Strecke in die Mechanikerzone sprang und eine Runde später nochmals stürzte.

Tomac, Letzter in der Startrunde, rangierte in der siebten von 18 Runden unter den ersten Sechs und übernahm Rang 2 vier Runden vor Schluss, als er über den großen Dreifachsprung an Webb vorbeiging. Dem Kawasaki-Mann fehlten noch 10 Sekunden auf Brayton. Trotz Rundenzeiten, die zwei Sekunden schneller waren als bei allen anderen, fehlten dem Vizeweltmeister im Ziel noch einige

Meter zum Sieg. Anderson, im Verkehr stecken geblieben, konnte nur einmal eine Runde unter 1:15 min. drehen und verpasste mit Rang 7 zum ersten Mal in diesem Jahr die Top 4. Trotzdem führt er die WM weiterhin mit 40 Punkten Vorsprung vor Musquin an, der nur Fünfter in Daytona wurde. Tomac fehlen bei sieben noch ausstehenden Rennen 63 Punkte auf Anderson.

Ältester Sieger der Serie

Mit seinem Überraschungssieg löste Brayton Mike LaRocco ab, der 2004 in seiner Heimatstadt Indianapolis mit 33 Jahren und 36 Tagen gewann, als ältester Sieger in den 45 Jahren der US-SX-Serie. Der Routinier aus Ford Dodge in Iowa, der seine Profikarriere in der Arenacross-Serie begonnen hatte und seit 2004 Supercross fährt, hat nicht mal einen Sieg in der Lites-Klasse zu verzeichnen, obwohl er als langjähriger Gast in europäischen Hallen mehrere Königstitel in Paris-Bercy und in Genf zu verbuchen hat.

Erlösung für Honda

Für Honda war Braytons Sieg ebenfalls ein Erlösung. Seit Ken Roczens Sieg im Januar 2017 in San Diego hatten KTM, Husqvarna und Kawasaki alle Siege unter sich aufgeteilt, während Honda unter einer Reihe von Verletzungen ihrer Werksfahrer litt. Ironischerweise bereitete damit also gerade ein Privatfahrer der Misere ein Ende.

Honda, seit Jahren Hauptsponsor in Daytona, gewann das Rennen zuletzt 2008, als Kevin Windham ein rotes 1-2-3 mit Davi Millsaps und Jacob Marsack bei einer Schlammenschlacht feierte. Daytona war auch Ort des bisher einzigen Sieges eines Privatfahrers, als Ricky Ryan 1987 vor der Haupttribüne des weltberühmten Ovals gewann – auf Honda. ■



Startphase: vorne Musquin (#25), links Anderson (#21), Brayton verdeckt

SUPERCROSS-WM

Daytona (USA), 10. März

1.	Justin Brayton (USA)	Honda
2.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
3.	Cooper Webb (USA)	Yamaha
4.	Christian Craig (USA)	Honda
5.	Marvin Musquin (F)	KTM
6.	Weston Peick (USA)	Suzuki
7.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
8.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna
9.	Blake Baggett (USA)	KTM
10.	Broc Tickle (USA)	KTM
11.	Benny Bloss (USA)	KTM
12.	Chad Reed (AUS)	Husqvarna

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand nach 10 von 17 Läufen

1.	Jason Anderson	223 Punkte
2.	Marvin Musquin	103
3.	Justin Brayton	170
4.	Blake Baggett	164
5.	Eli Tomac	160
6.	Weston Peick	153
7.	Cooper Webb	146
8.	Broc Tickle	131
9.	Cole Seely (USA), Honda	124
10.	Justin Barcia (USA), Yamaha	113
11.	Ken Roczen (D), Honda	102
12.	Dean Wilson	100

„Es gibt nie zu viel Power“

Max Nagl setzt seine Karriere 2018 als Werksfahrer beim italienischen TM-Werk fort. Der 30-jährige Oberbayer fuhr seinen ersten GP für die Pesaro-Werke vorletzte Woche in Argentinien.

Von: Alex Hodgkinson

Wie läuft die Entwicklung mit deinem neuen Arbeitsgerät?

MAX NAGL: Gut. Es ist ein Prototyp, ein komplett neues Motorrad, und die Basis war schon überraschend gut, wenn man bedenkt, dass TM seit drei Jahren keinen neuen 450-ccm-Werksmotor für die MXGP-Klasse entwickelt hat. Wir haben auf dem Basismodell aufgebaut, und es war alles im Plan, bis ich Anfang Februar die kleine Verletzung am Ellenbogen in Riola Sardo erlitt. Wir hatten schon das Feintuning am Motor durchgeführt, aber die Tests mit dem Fahrgestell in Italien waren für die Woche danach geplant. Das Motorrad musste, genau so, wie ich es in Mantua gefahren habe, gleich in die Kiste für die Verfrachtung nach Argentinien. Es ist noch viel zu testen, aber mit der Reise nach Übersee gab es keine Zeit. Wir wollen jetzt vor Valkenswaard einiges testen.

Was habt ihr zuerst gemacht?

Wir haben das Fahrwerk bauen lassen. So, dass es für mich passt, aber wir hatten keine Zeit, auf Hartboden zu testen. Ich hatte bisher fast ausschließlich im Sand in Belgien getestet und die beiden Rennen in Italien gefahren.

Spricht dich der Motor an?

Auf jeden Fall. TM hatte immer einen starken Motor mit viel Drehmoment – und das kommt mir entgegen. Es kann für mich nie zu viel Power geben; der Gashebel dreht in beide Richtungen.

Du hast auch einen E-Starter?

Ja. Gleich bei den ersten Tests habe ich gefragt, ob es möglich wäre, einen E-Starter einzubauen. Und, es ist der Wahnsinn, innerhalb von zwei Wochen war er da. Es gibt bestimmt eine klei-



Nach Entwicklungsphase Attacke: Max Nagl mit TM

»WIR STEHEN SCHON GUT DA. DAS ZIEL IST, IN DER ZWEITEN SAISONHÄLFTE ZU ATTACKIEREN.«

Max Nagl

ne Gewichtserhöhung, aber man merkt es nicht. Die modernen 450er sind so stark, da kommt es nicht auf ein Kilo mehr oder weniger an.

Wie stehst du jetzt gesundheitlich da?

Die Verletzung ist zum Glück schnell verheilt – ich bin gleich von Sardinien aus zu meinem Doktor in Belgien geflogen, und wir konnten sofort mit der Behandlung anfangen. Ich spüre von der Verletzung nichts mehr.

Du bekommst kein Gehalt von TM. Wie finanzierst du die Weltreisen?

Ich durfte meine eigenen Bekleidungsverträge abschließen und habe einen tollen persönlichen Sponsor: Schönegger Käse Alm aus meiner bayerische Heimat. Ich muss mich da herzlich bedanken.

War es sehr enttäuschend, Ende 2017 nach dem WM-Laufsieg auf die Straße gesetzt zu werden?

Es war schwierig, aber es ist Mode, nicht nur im Motocross, sondern auch in anderen Sportarten, jüngere Fahrer zu bevorzugen. In einem gewissen Alter, wenn man nicht Woche für Woche gewinnt, hat man nicht mehr die besten Karten. Es kommen überall viele junge Fahrer nach, und die Werke setzen auf die Hoffnung, dass sich diese zu Siegfahrern entwickeln. Oft kann der alte Fahrer noch schneller als der neue fahren, aber das ist der Trend. Das Alter ist wichtiger als der Lebenslauf.

Aber Cairoli bekommt eine Vertragsverlängerung, bis er 35 Jahre alt ist.

Ja, er bringt Ergebnisse – und das zählt. Er ist zurzeit noch klar, neben Herlings, der Schnellste.

Wie soll die Saison laufen?

Das erste halbe Jahr werden wir mit der Entwicklung beschäftigt sein – und es dauert seine Zeit. Man konnte schon bei den beiden Rennen in Italien sehen, dass wir uns hinter der Spitze, aber deutlich vor den Privatfahrern eingereiht haben. Wir stehen schon gut da; das Ziel ist, regelmäßig Punkte zu sammeln und in der zweiten Saisonhälfte zu attackieren.

Warst du mit deinem Rennen in Argentinien zufrieden?

Der erste Lauf hätte besser sein können, aber das nehme ich auf meine Kappe. Wir hatten uns bisher im Training auf Dauereinheiten konzentriert, um die Zuverlässigkeit des Motorrads zu prüfen, und es fehlte mir die explosive Fahrweise, die während der ersten Runden im MXGP notwendig ist. In der zweiten Rennhälfte konnte ich zulegen und im zweiten Lauf von Anfang an das Tempo mithalten. Es fehlten mir im Ziel nur 15 Sekunden zu Platz 6, und meine Rundenzeiten waren bis ins Ziel konstant. ■



Max Nagl

Geburtstag: 7. August 1987

Geburtsort: Weilheim (D)

Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE

- 2003: GP-Debüt 125 ccm
- 2004: MX-Masters Pl. 1 (KTM)
- 2006: MX-Masters Pl. 1 (KTM)
- 2008: MX1-WM Pl. 6 (KTM)
- 2009: MX1-WM Pl. 2 (KTM)
- 2010: MX1-WM Pl. 4 (KTM)
- 2011: MX1-WM Pl. 5 (KTM)
- 2012: Teamweltmeister (D) in Lommel/B (KTM)
- 2013: MXGP-WM Pl. 10 (Honda) wegen Verletzung
- 2014: MXGP-WM Pl. 6 (Honda)
- 2015: MXGP-WM WM-Leader bis zur Verletzung (Husqvarna)
- 2016: MXGP-WM Pl. 3 (HVA)
- 2017: MXGP-WM Pl. 8 (HVA)
- 2018: MXGP-WM Pl. 9 (TM)

IDM Superbike 1000

Entscheidung muss her

Die Tatsache, dass die IDM ab 2018 mit Einheitsreifen von Pirelli fährt, hat das Wilbers-Team kurzfristig überrumpelt. Die Dunlop-Mannschaft entscheidet derzeit bei Tests in Spanien, wie und wo es demnächst weitergehen wird.

Von: **Anke Wiczorek**

Teamchef Benny Wilbers gehört zu den Verfechtern der IDM und gab mit seinem Fahrer Bastien Mackels als einer der Ersten seine mündliche Zusage für die IDM Superbike, deren Saisonauftakt Ende April ist. Doch die Bekanntgabe von Pirelli, ab jetzt für alle IDM-Klassen der Reifenlieferant zu sein, hob das Gefüge aus den Angeln. Das Wilbers-BMW-Team ist Dunlop-Partner und von dort kommt ein deftiger Happen des Saison-



Auflieger und BMW sind mit Dunlop gebrandet, aber Mackels testet Pirelli

Budgets. Den würde Wilbers bei einem Verbleib in der IDM verlieren und stattdessen für das neue Fabrikat zahlen.

Aber die IDM ist das Ding des gebürtigen und angesäuerten Niederländers. Deshalb testet die BMW-Crew bis zum 19. März in Spanien Pirelli-Reifen. Derzeit in Valencia, wo das Team mit Mackels vor zwei Jahren mit Dunlop

anfang. „Hier haben wir einen realen Vergleich“, sagt Wilbers. Er sieht gut aus, „aber es ist nicht so, dass du auf einen neuen Reifen umsteigst und sofort Bestzeiten fährst.“ Nächste Station ist Cartagena. Danach wird sich zeigen, ob sich das Wilbers-BMW-Team in die IDM einschreibt und ob BMW und weitere Sponsoren noch eine Finanzspritze aufziehen. ■

IDM Superbike 1000

Ein offenes Geheimnis

Die offizielle Mitteilung fehlt noch, aber die Spatzen pfeifen es von den Dächern, dass Danny de Boer bei MGM Yamaha angedockt hat. Was mit Florian Alt und der IDM ist, steht in den Sternen.

Von: **Anke Wiczorek**

Danny de Boer war der einzige Fahrer, der Meister Markus Reiterberger im vergangenen Jahr schlagen konnte. Es war ziemlich klar, dass das Yamaha-Werksteam um die Gunst des wieder genesenen Titelfavoriten für 2018 buhlen würde, denn der letzte Superbike-Titel im Team von Michael Galinski mit Jörg Teuchert 2009 liegt lange zurück. Danny de Boer machte schon vor drei Wochen kein Hehl daraus, einen Vertrag unterschrieben zu haben, verrät aber keine Details.

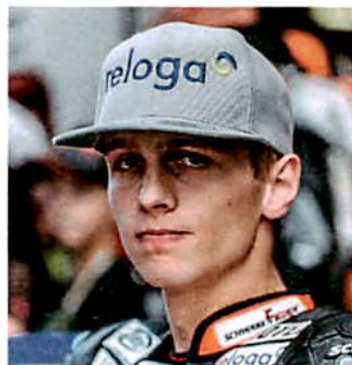
Doch mittlerweile ist sogar das erste Bild des 28-jährigen Ex-BMW-Fahrers aufgetaucht, auf dem er eine Yamaha-Kappe trägt. Und das MGM-Team befindet sich in Spanien.

„Ich stehe auch noch mit Michael Galinski in Kontakt“, sagt Florian Alt, der IDM-Superbike-Vizemeister von 2017 im MGM-Team. Der 21-jährige hat bis auf seine Teilnahme bei der Langstrecken-WM bisher nirgendwo zugesagt. Bei MGM Yamaha hätte es laut Alt nie ein belastbares Ange-

bot für eine Weiterbeschäftigung gegeben. „Solange nicht die Möglichkeit besteht, den Titel zu gewinnen, werde ich auch nirgends unterschreiben.“ Der Eindruck, mit der Vizemeisterschaft in den Jahren 2016 und 2017 bei der Musik dabei gewesen zu sein, hätte getäuscht. Gegen Mathieu Gines und später Marvin Fritz sowie Markus Reiterberger hätte er keine Chance gehabt. Eine Saison im Ausland zieht Alt derzeit nicht in Betracht, da er noch in der Ausbildung steckt. ■



Die Indizien sprechen dafür: De Boer ist bei Yamaha, Alt sondiert noch



NACHRICHTEN

SST-1000-EM Die FIM hat die Liste der festen Starter für die diesjährige Superstock-1000-Europameisterschaft bekannt gegeben, und wie erwartet, ist durch die Ankündigung, dass die Klasse 2019 eingestellt wird, das Interesse an der zuvor stark besetzten großen seriennahen Klasse stark zurückgegangen. Lediglich 19 Fahrer finden sich in der Liste, davon zwei aus Deutschland. Dafür ist Markus Reiterberger auf der BMW S 1000 RR im Team von alpha Racing-Van Zon-BMW einer der großen Favoriten. Mit dem Team geht auch Jan Bühn, letztes Jahr Superbike-IDM-Dritter, in die EM.

ENDURANCE-WM SERT hatte letzte Woche für zwei Tage die Strecke von Le Mans gemietet und Bridgestone hatte sich untergemietet, um mit YART und TSR-F.C.C. neue Reifen für die Endurance-WM-Saison zu testen. Es herrschte wechselhaftes Wetter, so konnten sowohl die neuen Trocken-Konstruktionen als auch Regenreifen auf ihre Haltbarkeit hin getestet werden. Dabei setzte Broc Parkes mit 1:36,0 die schnellste Zeit des Tests, Marvin Fritz war mit 1:36,5 ebenfalls sehr schnell unterwegs.

IDM SUPERSPORT 600: Theoretisch ist das Freudenberg-Team mit Luca Grünwald, Jan-Ole Jähning und Maximilian Kappler in die Supersport 300-WM abgewandert. Praktisch bleiben die Sachsen auch der IDM-Basis treu und schicken wie im Vorjahr Max Enderlein ins Supersport-600-Rennen. Er zählt als Gesamt-Dritter von 2017 zu den Titelfavoriten.

IDM SUPERSPORT 600: Marc Buchner macht weiter mit seinem eigenen Team und Koen Zeelen kommt dazu. Der Niederländer kehrt nach zwei Superbike-Jahren zu den Wurzeln zurück. Vorteil für Buchner: Der 24-jährige Zeelen hat schon Erfahrung.

Wissenswertes zur Weltmeisterschaft 2018

TERMINE 2018

18. März:	GP Katar/Losail
8. April:	GP Argentinien/ Termas de Río Hondo
22. April:	GP of the Americas/ Austin
6. Mai:	GP Spanien/Jerez
20. Mai:	GP Frankreich/Le Mans
3. Juni:	GP Italien/Mugello
17. Juni:	GP Katalonien/ Barcelona
1. Juli:	GP Niederlande/Assen
15. Juli:	GP Deutschland/ Sachsenring
5. August:	GP Tschechien/Brünn
12. August:	GP Österreich/ Red Bull Ring
26. August:	GP Großbritannien/ Silverstone
9. September:	GP San Marino/ Misano
23. September:	GP Aragón/Motorland
7. Oktober:	GP Thailand/Buriram
21. Oktober:	GP Japan/Motegi
28. Oktober:	GP Australien/ Phillip Island
4. November:	GP Malaysia/Sepang
18. November:	GP Valencia/Valencia

ZEITPLAN

GP Katar/Losail (alle Zeitangaben in MEZ)			
Freitag, 16. März 2018			
10.50-11.30	Moto3	1. freies Training	
11.45-12.30	Moto2	1. freies Training	
12.45-13.30	MotoGP	1. freies Training	
15.10-15.50	Moto3	2. freies Training	
16.05-16.50	Moto2	2. freies Training	
17.05-17.50	MotoGP	2. freies Training	
Samstag, 17. März 2018			
10.40-11.20	Moto3	3. freies Training	
11.35-12.20	Moto2	3. freies Training	
12.35-13.20	MotoGP	3. freies Training	
14.45-15.25	Moto3	Qualifying	
15.40-16.25	Moto2	Qualifying	
16.40-17.10	MotoGP	4. freies Training	
17.20-17.35	MotoGP	Qualifying 1	
17.45-18.00	MotoGP	Qualifying 2	
Sonntag, 18. März 2018			
11.40-12.00	Moto3	Warm-up	
12.10-12.30	Moto2	Warm-up	
12.40-13.00	MotoGP	Warm-up	
14.00	Moto3	Rennen, 18 Rd.	
15.20	Moto2	Rennen, 20 Rd.	
17.00	MotoGP	Rennen, 22 Rd.	

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2018

MotoGP			
Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
4	Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP 18
5	Johann Zarco (F)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1
9	Daniilo Petrucci (I)	Alma Pramac Racing	Ducati D16 GP 18
10	Xavier Siméon (B)	Reale Avintia Racing	Ducati D16 GP 16
12	Tom Lütthi (CH)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Honda RC 213 V
17	Karel Abraham (CZ)	Ángel Nieto Team	Ducati D16 GP 16
19	Álvaro Bautista (E)	Ángel Nieto Team	Ducati D16 GP 17
21	Franco Morbidelli (I)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Honda RC 213 V
25	Maverick Viñales (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
26	Dani Pedrosa (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V
29	Andrea Iannone (I)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR
30	Takaaki Nakagami (J)	LCR Honda Idemitsu	Honda RC 213 V
35	Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V
38	Bradley Smith (GB)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
41	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP
42	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR
43	Jack Miller (AUS)	Alma Pramac Racing	Ducati D16 GP 18
44	Pol Espargaró (E)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
45	Scott Redding (GB)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP
46	Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
53	Tito Rabat (E)	Reale Avintia Racing	Ducati D16 GP 17
55	Hafizh Syahrin (MAL)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1
93	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V
99	Jorge Lorenzo (E)	Ducati Team	Ducati D16 GP 18

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2018

Moto2			
Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
4	Steven Odendaal (ZA)	NTS RW Racing GP	NTS
5	Andrea Locatelli (I)	Italtrans Racing Team	Kalex
7	Lorenzo Baldassarri (I)	Pons HP40	Kalex
9	Jorge Navarro (E)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex
10	Luca Marini (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex
13	Romano Fenati (I)	Marinelli Snipers Team	Kalex
16	Joe Roberts (USA)	NTS RW Racing GP	NTS
20	Fabio Quartararo (F)	Speed Up Racing	Speed Up
21	Federico Fuligni (I)	Tasco Racing Scuderia Moto2	Kalex
22	Sam Lowes (GB)	Swiss Innovative Investors	KTM
23	Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex
24	Simone Corsi (I)	Tasco Racing Scuderia Moto2	Kalex
27	Iker Lecuona (E)	Swiss Innovative Investors	KTM
32	Isaac Viñales (E)	SAG Team	Kalex
36	Joan Mir (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex
40	Héctor Barberá (E)	Pons HP40	Kalex
41	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Ajo	KTM
42	Francesco Bagnaia (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex
44	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM
45	Tetsuta Nagashima (J)	Idemitsu Honda Asia	Kalex
51	Eric Granado (BR)	Forward Racing Team	Suter
52	Danny Kent (GB)	Speed Up Racing	Speed Up
54	Mattia Pasini (I)	Italtrans Racing Team	Kalex
62	Stefano Manzi (I)	Forward Racing Team	Suter
63	Zulfahmi Khairuddin (MAL)	SIC Racing Team	Kalex
64	Bo Bendsneyder (NL)	Tech3 Racing	Tech3
73	Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex
77	Dominique Aegerter (CH)	Kiefer Racing	KTM
87	Remy Gardner (AUS)	Tech3 Racing	Tech3
89	Khairul Idham Pawi (MAL)	Idemitsu Honda Asia	Kalex
95	Jules Danilo (F)	Nashi Argan SAG Team	Kalex
97	Xavi Vierge (E)	Dynavolt Intact GP	Kalex

Moto3			
Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
5	Jaume Masiá (E)	Bester Capital Dubai	KTM
7	Adam Norrodin (MAL)	Petronas Sprinta Racing	Honda
8	Nicolò Bulega (I)	Sky Racing Team VR46	KTM
10	Dennis Foggia (I)	Sky Racing Team VR46	KTM
11	Livio Loi (B)	Reale Avintia Academy	KTM
12	Marco Bezzecchi (I)	Prüstel GP	KTM
14	Toni Arbolino (I)	Marinelli Snipers Team	Honda
16	Andrea Migno (I)	Ángel Nieto Team Moto3	KTM
17	John McPhee (GB)	CIP - Green Power	KTM
19	Gabriel Rodrigo (RA)	RBA Boe Skull Rider	KTM
21	Fabio di Giannantonio (I)	Del Conca Gresini Moto3	Honda
22	Kazuki Masaki (J)	RBA Boe Skull Rider	KTM
23	Nicolò Antonelli (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda
24	Tatsuki Suzuki (J)	SIC58 Squadra Corse	Honda
27	Kaito Toba (J)	Honda Team Asia	Honda
33	Enea Bastianini (I)	Leopard Racing	Honda
40	Darryn Binder (ZA)	Red Bull KTM Ajo	KTM
41	Nakarin Atiratphuvapat (T)	Honda Team Asia	Honda
42	Marcos Ramírez (E)	Bester Capital Dubai	KTM
44	Arón Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda
48	Lorenzo Dalla Porta (I)	Leopard Racing	Honda
65	Phillipp Öttl (D)	Südmotall Schedl GP Racing	KTM
71	Ayumu Sasaki (J)	Petronas Sprinta Racing	Honda
72	Alonso Lopez (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda
75	Albert Arenas (E)	Ángel Nieto Team Moto3	KTM
76	Makar Yurchenko (RUS)	CIP - Green Power	KTM
84	Jakub Kornfeil (CZ)	Prüstel GP	KTM
88	Jorge Martín (E)	Del Conca Gresini Moto3	Honda



DREI FRAGEN AN DANI PEDROSA



WIE WAR DEINE VORSAISON?

Wir hatten eine ziemlich gute Vorsaison. Ich bin insgesamt sehr

glücklich. Mit meiner Pace, mit der Art, wie wir gearbeitet haben. Wir sind bei fast allen Bedingungen konkurrenzfähig. Das ist das Positive. In Katar hatte ich nach meinem Sturz am ersten Tag Schmerzen in meiner Hand, deshalb waren die letzten beiden Tage etwas schwierig. Aber wir haben auch so unseren Testplan ganz gut zu Ende bringen können.

WAS ERWARTEST DU VON DER DIESJÄHRIGEN WM-SAISON?

Es wird dieses Jahr noch enger werden. Deshalb müssen wir

uns auf uns selbst konzentrieren und nicht auf die anderen schauen, und ich denke, wir können auf diese Art noch weitere Schritte nach vorne machen.

WIE FÜHLST DU DICH FÜR DEN WM-AUFTAKT VORBEREITET?

In Katar waren wir nicht die Schnellsten, aber wir haben gut gearbeitet und vieles verstanden, wie sich die Bedingungen und die Strecke verhalten zwischen viel Grip und nicht viel Grip. Der Zeitplan in Katar wurde vorverlegt, und die Strecke ändert sich sehr stark vom Tag zur Nacht. Wir haben bei dem Test in dieser Hinsicht eine Menge dazugelernt, so kann ich kaum erwarten, dass die Saison losgeht.

DREI FRAGEN AN JORGE LORENZO



WIE FÜHLST DU DICH NACH DEN WINTERTESTS?

Ich fühle, dass die MotoGP konkurrenzfähiger ist als

je zuvor und man von einem Tag auf den nächsten oder von einer Strecke auf die andere von der schnellsten Rundenzeit in die größten Probleme geraten kann. Um meine Sicherheit auf dem Motorrad zu finden, waren die drei Tests zu wenig. Deshalb haben wir noch eine große Marge, um uns weiter zu verbessern.

BIST DU ALSO NOCH NICHT BEREIT?

Am letzten Testtag haben wir einen entscheidenden Schritt nach vorn gemacht, da konnte ich meine Pace gleich um

eine Sekunde verbessern. Das Problem ist nur, dass auch die anderen sich eine halbe Sekunde steigern konnten. Man muss die gesamte Komplexität eines MotoGP-Motorrades verstehen, und wir müssen verstehen, wie man es für meinen Fahrstil am besten abstimmt. Wenn es so weit ist, werde ich um Siege und um gute Ergebnisse kämpfen können.

VIELE DUCATI-PILOTEN SIND MIT DEM MOTORRAD SCHNELL.

Das Motorrad ist sehr konkurrenzfähig, aber jeder Fahrer braucht eine andere Konfiguration und ein anderes Setting. Ich fühle das Motorrad noch nicht ganz als meines. Wir haben gegenüber dem Vorjahr aber große Fortschritte gemacht.

DREI FRAGEN AN CAL CRUTCHLOW



WIE FÜHLST DU DICH NACH DEM LETZTEN TEST?

Über den Winter haben wir uns sehr stark verbessert.

Wir haben noch versucht, das Vorderradgefühl noch weiter zu verbessern. Wir haben alle Vorderreifen probiert, aber ich habe das Gefühl, dass keiner davon den Honda-Piloten wirklich entgegenkommt. Mit dem einen kann man gut einbiegen, aber der ist viel zu weich, ein anderer ist zu hart in der Kurvenmitte und mit dem kann man gar nicht einbiegen. Wir haben also unsere Probleme.

BIS DU ALSO NOCH NICHT BEREIT FÜR DIE SAISON?

Insgesamt sind wir recht schnell. Ich bin mit meiner Racepace

sehr zufrieden, das Team hat einen sehr guten Job gemacht. Wir müssen die Kraft des Motors speziell für den WM-Auftakt noch weiter zähmen, denn von Kurve zu Kurve ist Losail anders als die anderen beiden Strecken, auf denen wir den neuen Motor gefahren sind. Honda hat gegenüber dem Vorjahr einen guten Schritt gemacht, und ich denke, ich werde am Rennwochenende konkurrenzfähig sein, nur dürfen wir nicht aufhören, hart weiterzuarbeiten.

WIE STARK SCHÄTZT DU DICH EIN?

Das muss das erste Rennwochenende zeigen. Da werden wir sehen, wo wir stehen und wo wir uns weiter verbessern müssen, um das Bike so gut wie nur irgend möglich zu machen.

DREI FRAGEN AN JOHANN ZARCO



WIE FÜHLST DU DICH FÜR DIE SAISON VORBEREITET?

Bei der Racepace bin ich noch zu langsam, aber wir wissen warum. Wir hatten insgesamt eine sehr gute Vorsaison und unsere Art zu arbeiten hat sich sehr bewährt. Dabei habe ich auf mehreren Strecken sehr schnelle Zeiten erreicht, wir müssen aber noch weiter an der Rennabstimmung arbeiten. Jetzt habe ich noch das erste Rennwochenende, um mich zu verbessern, bevor es losgeht. Ich denke, es sind noch ein paar Zehntel sowohl im Motorrad als auch in mir.

WAS IST ANDERS ALS LETZTES JAHR?

Ich habe viel mehr Erfahrung

und das macht Spaß. Ich verstehe die Elektronik viel besser, ich kenne die Yamaha viel besser und ich kann meinem Team viel genauere Inputs geben. Wir haben es als Team sehr gut gelernt, zusammenzuarbeiten, und das ist ein gutes Gefühl.

GLAUBST DU, DASS DU NUN FÜR SIEGE BEREIT BIST?

Es wäre zu einfach, ja zu sagen. Das ist in dieser Klasse aber nicht leicht. Rein von den Rundenzeiten her haben wir sicherlich das Potenzial zum Sieg, aber dafür müssen wir alles richtig managen. Ob wir dafür bereits genug Erfahrung haben oder noch einen langen Weg vor uns haben, das muss sich zeigen, wenn die Saison losgeht.

Acht Favoriten in Stellung

Jahrelang hatten wir in der MotoGP die großen Vier, die für Siege infrage kamen und um den Titel

kämpfen konnten. Doch wie die Wintertests gezeigt haben, ist das Feld der höchsten Motorsport-

Klasse ganz eng zusammengerückt und es gibt mittlerweile mindestens doppelt so viele Sieg-

anwärter. Wir haben die acht stärksten Piloten der Wintertests befragt, wie sie ihre Chancen sehen.

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



FÜHLST DU DICH BEREIT FÜR DIE SAISON?

Ja, ich bin bereit. Ich denke, wir hatten eine gute

Vorsaison, wir haben in Sepang, Malaysia und Losail viel gearbeitet. In Losail hatten wir wie erwartet etwas mehr Probleme, aber zum Schluss ist uns bei der Rennpace ein großer Schritt gelungen.

WIE SIEHST DU DICH IM VERGLEICH ZUM GLEICHEN ZEITPUNKT IM VORJAHR?

Letztes Jahr hatten wir zum Schluss der Vorsaison noch viele Fragezeichen. Dieses Jahr ist vieles viel klarer. Es ist dieses Jahr aber auch schwieriger. Die Kräfteverhältnisse können sich auf der gleichen Strecke nicht

nur von Tag zu Tag, sondern gar von Stunde zu Stunde verändern. Wir gehen raus und ein Fahrer ist stark, wenn die Temperatur sinkt, ist er plötzlich nirgendwo und andere werden stärker. Das ist schwierig zu verstehen. Ich bin aber insgesamt glücklich, denn ich war bei allen Bedingungen vorn dabei. Ich denke, das wird dieses Jahr der Schlüssel, so konstant wie möglich zu sein und immer in den Top 5 zu sein. Top 3 bereits nicht mehr, dafür ist das Feld zu stark.

WAS SIND EURE STÄRKEN UND SCHWÄCHEN?

Unser Motor ist sehr stark geworden, bei der Beschleunigung und beim Topp speed. Unsere Schwäche ist nach wie vor die Wheelie-Neigung.

DREI FRAGEN AN ANDREA DOVIZIO



WIE FÜHLST DU DICH VORBEREITET?

Ich bin sehr glücklich über die Art, wie ich sowohl

Rundenzeiten als auch Rennstrecken schnell fahren kann. Unsere Situation ist wirklich gut. Aber ich weiß auch, dass an einem Rennwochenende alles ganz anders ist als bei einem Test, so werden auch andere Probleme auftauchen. Und wir müssen dafür bereit sein.

WIE SIEHST DU DIE KONKURRENZ?

Am letzten Testtag haben sich viele verbessert. Man konnte sehen, wie sie sich innerhalb von drei Tagen ständig verbessern, das wird an den Rennwochenenden aber nicht möglich sein.

WO SIEHST DU EURE PROBLEME?

Wir hatten zuletzt vielleicht den besten Test, den wir je hatten, aber ich kenne die Charakteristik meines Motorrads und meinen Fahrstil sehr gut. Ich kenne die positiven Punkte und ich weiß, warum wir schnell sind, und ich weiß, warum wir in Katar schnell sind. Ich weiß aber auch, warum wir letztes Jahr auf einigen Strecken nicht so schnell waren. Wir haben bei allen positiven Ergebnissen der Wintertests unser Limit, das wir letztes Jahr hatten, nicht in jedem Punkt verschieben können. Wir sind in einer besseren Situation als letztes Jahr, und die Entwicklung, die Ducati über den Winter gemacht hat, ist sehr positiv. Aber die Saison wird wieder eine andere Geschichte.

DREI FRAGEN AN MAVERICK VIÑALES



WIE SIEHST DU DEINE SITUATION VOR DEM WM-AUFTAKT?

Sehr hart und schwierig. Bis 40

Minuten vor Schluss des letzten Testtages in Katar konnte ich nur fünfzig Prozent meines eigenen Limits fahren. Jedes Mal, wenn ich versucht habe zu pushen, bin ich von der Piste geraten. Das war alles sehr verwirrend. Zum Glück haben wir dann eine große Veränderung machen können, in die Richtung, die wir zuerst eingeschlagen hatten, und da konnte ich wieder pushen. Mit mehr Zeit hätte ich sicher schneller fahren können. Wir müssen jetzt sehr aufpassen, was wir verändern, wir dürfen uns nicht verlaufen. Ich weiß, dass, wenn

alles stimmt, ich sehr schnell fahren kann.

WARUM KÖNNT IHR KEINEN WEG FINDEN?

Jeder im Team versucht, sein Bestes zu geben und Ideen einzubringen, und wir geben als Team hundert Prozent. Aber wenn ich ein unsicheres Gefühl habe, kann ich nicht schnell fahren. Ich brauche einfach mehr Gefühl für die Front, dann könnte ich viel schneller fahren.

FÜHLST DU DICH ALSO NICHT BEREIT?

Wir haben noch viele Dinge. Nicht zum Probieren, aber zum Abstimmen. Wir haben noch nicht das richtige Setup für meinen Fahrstil, und wir müssen uns noch verbessern. Wir müssen fokussiert weiterarbeiten.

DREI FRAGEN AN VALENTINO ROSSI



WIE GLÜCKLICH BIST DU MIT DEINER SITUATION?

Die Situation ändert sich von einer Strecke zur

anderen. Wir hatten in Thailand Probleme, waren in Sepang und in Katar aber nicht schlecht. Die Situation ist aber für alle schwierig. Ich hoffe, dass wir auf den für uns schwierigen Strecken keine zu großen Probleme haben werden. Das Feld ist sehr dicht beisammen, und der Unterschied zwischen sehr gut und nicht gut genug ist sehr gering.

HAST DU KEIN PROBLEM MIT DER FRONT?

Wir haben sehr viele Dinge probiert und uns deutlich verbessert. Aber wir wissen nicht, was in den Rennen

passieren wird. Bis zur Hälfte der Renndistanz bin ich stark. Wie es danach aussieht, muss sich herausstellen. Letztes Jahr waren wir danach in Schwierigkeiten, ich hoffe, dass wir jetzt besser dastehen. Yamaha muss sich vor allem bei der Elektronik noch einmal stark verbessern.

IST DER TITELGEWINN NACH WIE VOR DEIN ZIEL?

Das ist meine Ausgangsbasis. Wir müssen stärker sein als letztes Jahr, versuchen, mehr Punkte zu holen und öfter auf dem Podest zu stehen. Wir dürfen vor allem bei Rennen, die ich liebe, wie in Jerez oder Barcelona, keine Probleme haben. Ich will versuchen, so oft es geht in den Top 5 zu bleiben und, wenn es geht, zu gewinnen.

„eau fortzufahren“

DREI FRAGEN AN

PIT BEIRER

WIE WEIT IST KTM MIT DER SAISONVORBEREITUNG?

Dass Pol Espargaró verletzt war, hat uns natürlich beeinträchtigt, und wir konnten nicht alles erledigen, was wir durcharbeiten wollten. Da kommt man sofort in einen kleinen Teufelskreis. Man darf auch nicht vergessen, in welchem Anfangsstadium wir noch sind. Da kommen andere Werke viel fertiger zu einem Test, bei uns müssen die Jungs noch enorm viele Teile aussortieren, weil wir noch in jedem Teil Potenzial sehen. Auf Bradley Smiths Seite konnten wir sehr gut arbeiten, aber jeder Fahrer hat andere Wünsche. So konnten wir viele Dinge, die sich Pol gezielt vorgestellt hat, nicht abarbeiten. Am Ende des Tages war ich aber doch glücklich, denn am Ende des Katar-Tests hat unser 2018er Bike in zufriedener Weise dagestanden.

IST DER LEISTUNGSSTAND ZUFRIEDENSTELLEND?

Das gesamte Feld hat sich nach vorne entwickelt. Die 1,1 Sekunden Rückstand auf die Bestzeit ist für uns ein Riesenschritt nach vorn von den 2,8 Sekunden im Vorjahr. Wir waren aber Ende des Jahres um Platz 10, und dort wollen wir nun anknüpfen.

WIE SIEHT DER PLAN FÜR 2019 AUS?

Wir vergrößern unsere Struktur und werden vier MotoGP-Bikes in der Startaufstellung haben. Das erweitert auch unsere Einsatzmöglichkeiten. Es werden vier reinrassige Werksmotorräder sein, die man den Fahrern individuell zur Verfügung stellt. Wir werden von vier Fahrern Feedback bekommen und dadurch noch schneller entwickeln können. Natürlich wird es bei Neuteilen Engpässe geben, aber wir werden unser Satelliten-Team nicht benachteiligen. Wenn es der WM-Stand fordert, könnte es sogar zuerst bedient werden.



Stolze Truppe im Hangar-7: KTM-MotoGP-Piloten mit den Managern und der Firmenleitung



KTM RC16: Äußerlich unverändert, aber in allen Details verbessert



Pol Espargaró und Bradley Smith: Hohe Ziele in einem hochkarätigen Feld

stolz auf die Struktur, die heute steht. KTM ist nun vom Rookies Cup bis zur MotoGP präsent. Wir können unseren Fahrern einen lückenlosen Aufstieg vom Talentcup bis zur obersten Motorsport-Klasse bieten. Hierfür bewerben sich mittlerweile Hunderte von jungen Menschen aus aller Welt, aus denen wir auswählen müssen, und die bei uns zu den Champions der Zukunft heranreifen können.“ Dass sie dabei mittlerweile in der Moto2 und Moto3 auch zu den WM-Favoriten zählen, macht ihn nicht minder stolz.

Und nächstes Jahr wird man dabei noch einen Schritt weitergehen: Dann werden vier KTM RC16 auf dem MotoGP-Grid stehen. „Und zwar vier reinrassige Werksmaschinen“, stellt Beirer

klar. „Aber bis dahin steht uns noch ein langes WM-Jahr bevor, und in dem wollen wir die Erwartungen, die nach unserem Debütjahr an uns gestellt werden, erfüllen. Dabei ist die MotoGP ein unheimlich heißes Pflaster. Johann Zarco war bei dem Test in Katar sieben Zehntelsekunden schneller als die Pole-Position aus dem Vorjahr. Und es gab Testtage, an denen 17 Fahrer innerhalb einer Sekunde waren. Wer also in der MotoGP stillsteht, der wandert unweigerlich nach hinten. Aber das haben wir gewusst, und in diesem Umfeld wollen wir uns weiterentwickeln.“

„Gerade in diesem Umfeld macht jede Zehntelsekunde, die wir schneller werden, gleich mehrere Plätze aus“, so Teamchef

Mike Leitner. „Wir haben letztes Jahr mit Top-10-Ergebnissen abgeschlossen, es wird nicht leicht, dort wieder einzusteigen. „Aber wir sind alle hochmotiviert, das ganze Team und die Piloten geben alles, um das zu erreichen.“

Pol Espargaró hat nach einer Bandscheiben-OP zwar viele Testtage verloren, doch der Spanier hat nichts von seinem Biss verloren und will seine Leistungen aus dem Vorjahr bestätigen. Und Bradley Smith, der diesen Winter viel Neues durchprobiert hat, konnte sein Lächeln nicht verbergen, als er davon erzählte: „Ich fühle mich bei KTM wie ein Kind in einem Süßigkeitengeschäft. Und 70 Prozent der neuen Teile haben auf Anhieb funktioniert.“ Die Saison kann also losgehen. ■

„Nicht leicht, auf dem Niv



KTM präsentierte in Salzburg sein diesjähriges MotoGP-Team. Nach einem sensationellen Debütjahr wollen die Österreicher noch höher hinaus.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn KTM etwas präsentiert, dann passiert dies stets mit einem großen Knall. Doch diesmal begann alles still und leise, als Alex Hofmann auf die Bühne kam, um die Vorstellung des diesjährigen Mattighofener MotoGP-Projekts zu moderieren. Denn der deutsche Ex-MotoGP-Pilot hatte einen lieben Freund verloren. Ralf

Waldmann war auch bei allen anderen Anwesenden zu gegenwärtig. Die Schweigeminute für den am Samstag verstorbenen zweifachen Vizeweltmeister und 20-fachen GP-Sieger ging mit tiefen Emotionen einher.

So ging es auch mit stilleren Tönen weiter, wenn auch wieder mit Stolz ein Projekt vorgestellt wurde, das im deutschsprachigen Raum seinesgleichen sucht. Motorsport-Direktor Pit Beirer sprach auch voller Stolz von dem Projekt, bei dem er gleich mehrere logistische Meisterleistungen vollbrachte, und bei dem er die besten Spezialisten so an ihre Positionen setzte, dass bei allen Anstrengungen um die MotoGP die anderen Einsatzgebiete nicht leiden mussten.

! KTM hat 2017 weltweit 240 000 Motorräder verkauft, davon 150 000 Straßenmodelle. Das MotoGP-Engagement zeigt auf vielen Märkten bereits Wirkung auf den Bekanntheitsgrad der österreichischen Marke.

Marketing-Chef Hubert Trunkenpolz berichtete nicht weniger stolz über dieses Projekt. „Ja, wir machen Racing, aber es ist auch ein kalkuliertes Business“, so der Mann aus der Gründerfamilie des österreichischen Unternehmens. „Das technische Know-how, das wir hier erwerben, wird in unsere Serienmodelle einfließen und uns in der Zukunft noch stärker machen. Und unser MotoGP-Engagement zeigt in Märkten mit großer Motorsport-Affinität bereits eine signifikante Wirkung.“

Gigantische Struktur

Doch für diese Wirkung haben die Österreicher und die Mannen um Renndirektor Pit Beirer mehr als ein Jahrzehnt gearbeitet. Und so verweist Beirer auch: „Ich bin sehr

Jorge Martín setzte sich in Jerez an die Spitze der Honda-Piloten, Prüstel-Pilot Marco Bezzecchi war als Fünfter schnellster KTM-Pilot. Aber was haben die Österreicher noch im Köcher?

Von: Imre Paulovits

Die Honda-Dominanz ging auch beim letzten Test vor dem WM-Auftakt weiter. Doch richtig beunruhigt schien keiner der KTM-Piloten. Die Techniker nahmen alle Daten fleißig auf, und nach dem Test bekamen sie alle die neuen Motoren, mit denen sie die WM in Katar in Angriff nehmen werden.

„Moto3 ist momentan für uns ein schwieriges Pflaster“, gibt KTM-Rennleiter Pit Beirer zu. „Wir haben uns aber in vielen kleinen Details verbessert, und ich bin zufrieden. Die Mannschaft hat im Winter sehr hart gearbeitet, und wir nehmen die Herausforderung an, dass wir uns wieder verbessern müssen, um vorn dabei zu sein. Wir haben sehr viel Kleinarbeit erledigt und sind sehr gut vorbereitet. Momentan sind tendenziell die erfahreneren Fahrer stark, und die sind alle bei Honda verankert. Unsere jungen Wilden kommen jetzt nach und die meisten fahren jetzt auch schon die zweite Saison bei uns. So bin ich zuversichtlich, dass wir in den Kampf um die Spitze eingreifen werden. Jetzt müssen wir die ersten paar Rennen abwarten.“

Bester KTM-Pilot war wieder einmal Prüstel-Neuzugang Marco Bezzecchi. „Wir haben noch einmal verschiedene Einstellungen am Bike testen können und verstehen es immer besser. Jetzt



Jorge Martín: Sein Speed ist phänomenal, aber wird er auch siegen?

Martín etabliert sich

freue ich mich auf Katar und kann es kaum erwarten, in die Saison zu starten“, freute sich der 19-jährige Italiener aus der VR46 Academy. Sein Teamchef Florian Prüstel war auch voll des Lobes. „Marco hat sich bei den schwierigen Bedingungen unheimlich gut geschlagen“, so Prüstel. „Er hat sich nicht nur in unserem Team, sondern auch bei KTM zum Zugpferd entwickelt. Da freut es mich richtig, mit ihm diese Woche nach Katar zu fliegen und das erste Rennen mit ihm mitzuerleben.“

Philipp Öttl und sein Team versuchten, bei dem wechselnden Wetter das Beste aus der Situation zu machen. Das Team wurde im Winter noch einmal verstärkt, unter Crewchief Stefan Kirsch arbeiten nun zwei Neuzugänge, Mechaniker Alexandre Krause aus Frankreich und Daten-Ingenieur Victor Morgado aus

Spanien, die sich mittlerweile bestens eingearbeitet haben.

Wenn Philipp Öttl bei den Spitzenzeiten auch nur auf der 14. Position wiederzufinden war, weil er in der zweiten Session am zweiten Tag, als die Bedingungen am besten waren, nicht auf eine Zeitenjagd eingestellt war – er hatte sowohl am ersten Tag als auch am komplett verregneten dritten Tag die sechste Zeit ein-

gefahren. „Die Verhältnisse waren diesmal schwieriger als bei den ersten beiden Tests“, so Öttl. „Wir brauchten deshalb diesmal recht lange, um die KTM anzupassen. Aber die Saisonvorbereitung war für mich insgesamt sehr gut, und ich konnte meinen Plan durchziehen. Die Zusammenarbeit mit den neuen Leuten im Team ist super, und wir sind bereit für das erste Rennen.“ ■

ERGEBNISSE

Moto3-Test Jerez (E), 06.–08.03.2018

		Bestzeiten
1.	Jorge Martín (E) Honda	1:45,945
2.	Enea Bastianini (I) Honda	1:46,046
3.	Áron Canet (E) Honda	1:46,207
4.	Fabio Di Giannantonio (I) Honda	1:46,549
5.	Marco Bezzecchi (I) KTM	1:46,556
6.	Alonso Lopez (E) Honda	1:46,560
7.	Niccolò Antonelli (I) Honda	1:46,703
8.	Tatsuki Suzuki (J) Honda	1:46,763
9.	Lorenzo Dalla Porta (I) Honda	1:46,773
10.	Livio Loi (B) KTM	1:46,847
11.	Andrea Migno (I) KTM	1:46,929
12.	Ayumu Sasaki (J) Honda	1:46,973
13.	Makar Yurchenko (RUS) KTM	1:46,985
14.	Philipp Öttl (D) KTM	1:47,026
15.	Gabriel Rodrigo (RA) KTM	1:47,144
16.	Marcos Ramírez (E) KTM	1:47,227
17.	Jaume Masia (E) KTM	1:47,297
18.	Nicolò Bulega (I) KTM	1:47,386
19.	John McPhee (GB) KTM	1:47,394
20.	Dennis Foggia (I) KTM	1:47,424
21.	Albert Arenas (E) KTM	1:47,546
22.	Jakub Kornfeil (CZ) KTM	1:47,615
23.	Kaito Toba (J) Honda	1:47,623
24.	Adam Norrodin (MAL) Honda	1:47,639
25.	Tony Arbolino (I) Honda	1:47,852
26.	Darryn Binder (ZA) KTM	1:47,931
27.	Kazuki Masaki (J) KTM	1:47,988
28.	Nakarin Atiratphuvapat (T) Honda	1:48,415



Marco Bezzecchi: Der Prüstel-Pilot entwickelt sich zum Zugpferd von KTM



Sam Lowes: Nach viel Abstimmungsarbeit seinen Speed wiedergefunden

KTM-Zeiten schocken

Beim letzten Vorsaison-Test in Jerez standen plötzlich drei KTM-Piloten oben in der Zeitenliste. Die Konkurrenz ist gewarnt, aber nicht demoralisiert.

Von: Imre Paulovits

Es war wieder einmal eine Qual. Nach dem viel zu kalten ersten offiziellen Test in Valencia und dem völlig verregneten privaten Test an der gleichen Stelle hofften alle auf den letzten Test in Jerez. Doch wechselhaftes Wetter ließ auch dort keine vernünftige Arbeit zu.

Am zweiten Tag, als es in der Mittagszeit eine längere trockene Phase gab, katapultierten sich drei KTM-Piloten an die Spitze. Moto2-Rückkehrer Sam Lowes, der zuvor mit den WP- und den

KTM-Technikern viel an der Abstimmung gearbeitet hatte, war Schnellster, sein junger Teamkollege Iker Lecuona kam gleich dahinter, und Ex-Moto3-Weltmeister Brad Binder vervollständigte das KTM-Trio an der Spitze.

„Wir haben über den Winter kein neues Motorrad gemacht, weil wir es letztes Jahr ganz bis zum Schluss verändert haben“, so KTM-Renndirektor Pit Beirer. „So haben wir den Stand von November genommen und viel Feinarbeit geleistet und nur noch kleine Veränderungen gemacht. Die größere Aufgabe war es, statt zwei Fahrer fünf auszurüsten. Das hat aber hervorragend funktioniert.“

Ist jetzt also das eingetreten, was Ende letzter Saison befürchtet wurde? Fahren die Österreicher allen davon? „Wirklich beunruhigen können mich diese Zeiten nicht, wir waren ja noch ziemlich

weit weg von den Zeiten des vorigen Tests“, so Baumgärtel. „Die Zeiten sind je nachdem herausgekommen, wie die Teams vorbereitet waren, um in der zweiten oder der dritten Session am zweiten Tag die Zeitenjagd zu fahren. Und die dritte war dann eben verregnet. Wie sich die Kräfteverhältnisse über die Renndistanz verhal-

ten, das muss sich in Katar zeigen. Wir konnten uns aber, soweit es die Bedingungen zugelassen haben, gut vorbereiten.“

Für den neuen Rahmen, den Kalex bereits in Valencia testen wollte, waren die Bedingungen nicht gegeben, daher muss dessen Entwicklung bis nach den ersten Übersee-Rennen aufgeschoben werden.

Auch Intact-Teamchef Jürgen Lingg geht optimistisch in die Saison. „Die Testzeiten haben wenig Aussagekraft“, so Lingg. „Es wird viel mehr darauf ankommen, wer sie wie in den Rennen umsetzen kann. Ich habe bei unseren zwei Fahrern gesehen, dass es Xavi Vierge viel leichter fällt, bei den Bedingungen eine schnelle Rundenzeit herauszupressen. Marcel Schrötter ist bei der Rennpace aber genauso gut und noch konstanter gewesen.“

Dominique Aegerter konnte sich über die Tage steigern, war im Regen schnell, bei den Bestzeiten blieb ihm der 24. Platz. „Ausgerechnet nach unserem Wechsel zu KTM wollte das Wetter bei den Wintertests überhaupt nicht mitspielen“, zeigte sich der Schweizer enttäuscht. „Uns fehlen etliche Testkilometer. Aber am zweiten Tag konnten wir das Motorrad noch deutlich verbessern.“

ERGEBNISSE

Moto2-Test in Jerez (E), 06.–08.03.2018, Bestzeiten

1.	Sam Lowes (GB)	KTM	1:41,823
2.	Iker Lecuona (E)	KTM	1:41,960
3.	Brad Binder (ZA)	KTM	1:42,011
4.	Francesco Bagnaia (I)	Kalex	1:42,011
5.	Xavi Vierge (E)	Kalex	1:42,127
6.	Álex Márquez (E)	Kalex	1:42,161
7.	Romano Fenati (I)	Kalex	1:42,368
8.	Miguel Oliveira (P)	KTM	1:42,395
9.	Mattia Pasini (I)	Kalex	1:42,402
10.	Luca Marini (I)	Kalex	1:42,472
11.	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	1:42,498
12.	Jorge Navarro (E)	Kalex	1:42,521
13.	Bo Bendsneyer (NL)	Tech3	1:42,528
14.	Danny Kent (GB)	Speed Up	1:42,589
15.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	1:42,639
16.	Fabio Quartararo (F)	Speed Up	1:42,654
17.	Joe Roberts (USA)	NTS	1:42,703
18.	Remy Gardner (AUS)	Tech3	1:42,742
19.	Simone Corsi (I)	Kalex	1:42,780
20.	Steven Odendaal (ZA)	NTS	1:42,810
21.	Héctor Barberá (E)	Kalex	1:42,998
22.	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	1:43,030
23.	Andrea Locatelli (I)	Kalex	1:43,145
24.	Dominique Aegerter (CH)	KTM	1:43,233
25.	Eric Granado (BR)	Suter	1:43,312
26.	Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	1:43,428
27.	Stefano Manzi (I)	Suter	1:43,725
28.	Zulfahmi Khairuddin (MAL)	Kalex	1:44,476
29.	Jules Danilo (F)	Kalex	1:44,621
30.	Federico Fuligni (I)	Kalex	1:45,123



Marcel Schrötter: schnell und vor allem über die Renndistanz konstant

Biaggi, doch sein schieres Naturtalent und das Können von Tuner Sepp Schlögl brachten ihn auf Augenhöhe mit dem Mann, hinter dem die halbe Manpower des gesamten italienischen Motorsports stand. Er arbeitete sich bis auf einen Punkt an Biaggi heran, der sich mit einem Sieg beim Finale in Australien noch den Titel sichern konnte.

1997 wurde es noch enger. Mit einem Sieg in Barcelona brachte sich Waldmann zwei Rennen vor Schluss an die WM-Spitze, doch dann strauchelte er in Indonesien, und Biaggi hatte wieder sieben Punkte Vorsprung. Waldi distanzierte den Römer auf Phillip Island zwar um fünf Sekunden, doch dem reichte der zweite Platz zum vierten WM-Titel.

Während Biaggi danach in der 500er-WM mit einer Werks-Honda brillieren konnte, stand Waldmann mit der noch völlig unausgereiften und untermotorisierten Modenas KR3 von Kenny Roberts auf verlorenem Posten. Dass er aber mit Kenny Jr. mithielt, zeigte, wie viel Zeug der Ennepetaler auch für die Königsklasse hatte.

Er kehrte aber wieder in das Team von Dieter Stappert zurück, und mit zwei Siegen zeigte Waldmann noch 2000, was in ihm steckte. Dabei wurde sein letzter von 20 GP-Siegen, der ihn zum erfolgreichsten Nicht-Weltmeister aller Zeiten machte, der unvergesslichste. Beim aufstrocknenden Donington-GP war Waldi auf geschnittenen Slicks gestartet, hatte fast eine Runde eingeblüht, bevor er seine Aufholjagd startete, Olivier Jacque in der Zielkurve überholte und gewann. Neun Jahre später hätte er die Ge-



Siegerfreude: Waldmann vor Tetsuya Harada und Max Biaggi in Jerez 1997

schichte wiederholen können. Als Ersatzpilot bei Kiefer war es wieder Donington und wieder abtrocknend. Waldmann hatte als Einziger wieder auf geschnittene Slicks gesetzt. Doch diesmal hätte er sich eine Runde länger gedulden müssen. Nachdem er gestürzt war, trocknete die Strecke komplett auf, es hätte ihm wohl niemand widerstehen können.

Wie enthusiastisch Ralf Waldmann bei allem, was sich um den Motorsport drehte, war, zeigte sich nach seiner Karriere. Er unterstützte nach Kräften die Karriere eines Nachbarjungens – ein-

gewisser Markus Reiterberger – tunte mit ihm Kreidler-Motoren, war Mitinhaber bei Martin Wimmers MZ-Abenteuer, schraubte bei Mario Rubattos Superbike-Team und bei Kiefer Racing und leitete das Intact-Junior-Team im Northern Europe Cup. Dann bekam er ein Angebot als Fachkommentator bei Eurosport, und die Fans liebten ihn genauso wie zu Rennfahrerzeiten.

Genauso brachte er sie aus dem Häuschen, als er 2015 mit einer Ducati Monster von Triple M beim IDM-Finale in Hockenheim als Gaststarter bei den Naked Bikes

gewann, oder ein Jahr später auf dem Sachsenring alle GP-Legenden abhängte. Zuletzt feierten sie ihn, als er letztes Jahr bei den Classic Kings wieder mit der HB-Honda spektakulär seine Runden drehte.

Doch nun müssen wir Abschied nehmen. Ralf Waldmann starb im Haus seiner Eltern, als er deren Heizung reparieren wollte, vermutlich an einem Herzinfarkt. Seine ehrliche Person, sein rheinländisches Mundwerk, sie werden fehlen. Ruhe in Frieden, Waldi, wir werden dich nie vergessen. ■



Auch in der 500er-WM eine gute Figur: Waldmann 1998 auf der Modenas



Legenden wiedervereint: Waldmann und die HB-Honda, Sachsenring 2017



Der Junge von Nebenau, aber mit viel Wissen und Enthusiasmus: Waldmann 2017 auf dem Sachsenring

Tschüss, Waldi

Es ist unfassbar. Der zweifache 250er-Vizeweltmeister Ralf Waldmann ist letzten Samstag im Alter von 51 Jahren verstorben. Mit ihm hat der deutsche Motorsport einen weiteren Vollblut-Racer verloren.

Von: **Imre Paulovits**

Sein spitzbübisches Lächeln, das Feuer, das in seinen Augen loderte, seine Geradlinigkeit. Aber vor allem

seine Leidenschaft und sein Kämpferherz haben Ralf Waldmann zum Liebling der Fans gemacht, noch Jahre, nachdem er zurückgetreten war. Doch seine Stimme auf Eurosport wird nicht mehr zu hören sein, seine lässige und natürliche Art, mit der er jedes Thema im Fahrerlager angehen und die Fahrer ansprechen konnte, ist mit ihm gegangen. Es ist aber vor allem seine so herzliche Seele, die allen, die ihn kannten, fehlen wird.

Ralf Waldmann war unkompliziert und hatte eine Natürlichkeit, wie man sie in der Weltmeisterschaft nur selten antrifft.

Auch als er GP-Siege feierte und um Weltmeistertitel fuhr, war er der gleiche Junge aus Ennepetal im Bergischen Land, der einst mit einer selbstgetunten 80er-Kawasaki im OMK-Pokal antrat. Aber gerade das machte ihn zum Held des Volkes, und deswegen standen ihm Freunde auch in schwierigen Zeiten zur Seite.

Vom Bettler zum Werksfahrer

Ich erinnere mich noch, wie das begeisterte Vater-Sohn-Team, das die Woche über im Installationsbetrieb arbeitete und am Wochenende Motorsport machte, nach der OMK-Pokal-Zeit zu

den DM-Läufen kam. Das Geld für Spitzenmaterial fehlte, doch das machte „Waldi“ mit Talent und Einsatz wieder wett. Zu einem DM-Titel hat es nie gereicht, aber wenn es regnete, düpierte er das ganze Feld. Genauso schlug er sich international. 1991 wurde er in das Team der Zwafink-Brüder aufgenommen, und dort konnte er auf konkurrenzfähigem Material sein wirkliches Potenzial zeigen.

Am 28. Mai 1991 eröffnete er das Freudenfestival auf dem Hockenheimring und fuhr seinen ersten GP-Sieg ein, bevor Helmut Bradl und Ralph Bohnhorst mit ihren Siegen das Motodrom endgültig zum Kochen brachten. Er beendete die Saison als WM-Dritter hinter den Giganten Loris Capirossi und Fausto Gresini. 1992 eröffnete der mittlerweile mit A-Kit ausgerüstete Deutsche gleich mit zwei Siegen bei den Übersee-Rennen in Suzuka und Eastern Creek, und nach einem weiteren Sieg beim Europa-Auftakt in Jerez sah es schon ganz so aus, als würde er auf WM-Kurs fahren, aber technische Probleme ließen ihn auf den dritten WM-Rang zurückfallen. Doch das Aprilia-Werksteam wurde auf ihn aufmerksam.

Es war ein kalter Dezembertag, an dem er das Drehschieber-Motorrad in Mugello erstmals fuhr. Doch die Entschlossenheit und das Naturtalent, mit dem er es gleich um den Kurs peitschte, lockte die Mechaniker hinter den Öfen in der Box hervor und riss sie mit. Es dauerte trotzdem die ganze Saison, bis der erste Sieg herauskam, dafür verabschiedete sich Waldi aus der kleinsten Klasse ganz oben auf dem Podest.

In dem damaligen deutschen Superteam von Dieter Stappert und HB stand Ralf Waldmann bei den 250ern bereits in Mugello in der Höhle des Löwen ganz oben, vor den ganzen italienischen Giganten. 1995 sprangen schon drei WM-Siege heraus und der dritte WM-Rang hinter Max Biaggi und Tetsuya Harada. Unvergessen sein Sieg beim WM-Auftakt in Suzuka, wo er im Monsunregen allen anderen davonschwamm und so einen Vorsprung hatte, dass er trotz eines Sturzes die Führung nicht einbüßte.

Ungleicher WM-Kampf

Ein Jahr später war Waldi bereit für den römischen Kaiser. Er war das genaue Gegenteil des selbstverliebten und kapriziösen Max

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.

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 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.

Ich bezahle per Bankeinzug.

IBAN	
BIC	
Geldinstitut	

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

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: **MOTORSPORT aktuell Abo-service, 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



AUDI SPORT

Cup der guten Hoffnung

Eigentlich sollte der Audi Sport TT Cup Ende 2017 eingestampft werden. Doch das Einsatzteam von Abt Sportsline hat die Serie selbst in die Hand genommen – und noch sind für die bevorstehende Saison Fahrerplätze frei.

Von: **Michael Bräutigam**

Enges Racing, packende Du-elle, strahlende Gesichter auf der einen und zerknirschte auf der anderen Seite. Kotflügel und Splitter als Verschleißteile, fliegende Fetzen – Markenpokalsport, wie er besser kaum sein könnte. Dafür stand in den letzten drei Jahren auch der Audi Sport TT Cup. Doch die Ingostädter haben sich nach Ablauf der dreijährigen Laufzeit gegen eine Fortführung des actionreichen Cups entschieden, was zum Ende der vergangenen Saison für eine Lücke im virtuellen Veranstaltungskalender der DTM 2018 geführt hat.

Aber schon in Hockenheim wurden intern Pläne ausgeheckt, die Erfolgsgeschichte des TT Cups weiterleben zu lassen. Einige Wochen später war dann klar: Abt Sportsline, das schon für die Durchführung des Cups verant-

wortlich zeichnete, wird die Serie unter dem Namen Audi Sport Abt TT Cup weiterleben lassen. Und statt der drohenden Schrottpresse erwartet die Rennboliden aus dem Markenpokal nun ein zweiter Frühling.

Saison für 95 000 Euro

Die Audi-Spezialisten aus Kempen spannen natürlich trotzdem mit den vier Ringen zusammen, welche den Cup unterstützen. So winken dem Nachfolger der drei bisherigen Meister Jan Kisiel, Joonas Lappalainen und Philip Ellis ein Straßen-Audi TT RS sowie eine Testfahrt im DTM-Auto im Rahmen des Young Driver Tests.

Der Fahrplan steht auch schon. Für Mitte April ist ge-

plant, ein Wintercamp auf Mallorca zu absolvieren. Auch unter Audi-Leitung mussten die Nachwuchspilotinnen und -piloten des Cups vor der Saison ihre Fitness testen lassen. Parallel findet auf dem Circuit Mallorca der Testtag statt, bei dem sich die Akteure auf ihre Sportgeräte einschleifen können.

Die Rennsaison an sich findet wie gehabt im Rahmen der DTM statt. Auftakt ist am ersten Mai-Wochenende in Hockenheim, wo im Oktober auch das große Finale über die Bühne geht. Dazwischen stehen Auftritte am Norisring, in Zandvoort, am Nürburgring und in Spielberg an. Ebenfalls wie gewohnt finden pro Rennwochenende zwei Läufe

statt. Zuvor gibt es jeweils ein 50-minütiges Freies Training sowie ein halbstündiges Qualifying.

Im Vergleich zum Vorjahr konnte man die Antrittsgebühr übrigens um rund ein Fünftel verringern. Waren 2017 noch 120 000 Euro Startgeld fällig, sind heuer noch 95 000 Euro zu bezahlen – wenn nichts kaputtgeht. In den 95 000 Euro inkludiert sind neben Wintercamp und Bereitstellung des Autos auch unter anderem die technische Betreuung vor Ort, Coaching durch den dreifachen Le-Mans-Sieger Marco Werner sowie die Wartung der Rennautos zwischen den Rennen.

Das Beste zum Schluss: Noch sind Fahrerplätze zu vergeben! Von rund 200 Interessenten sind bislang knapp die Hälfte als ernsthafte Kandidaten verblieben. Doch entschieden ist noch nicht, wer letztendlich die begehrten Cockpits bekommt. Interessenten können sich unter der E-Mail-Adresse audisportabttcup@abt-motorsport.de melden. ■



Schwitzen im TT-Cup-Wintercamp: Mitte April geht's nach Mallorca

TT-CUP-KALENDER 2018

Datum	Ort
04.–06. Mai	Hockenheim (D)
22.–24. Juni	Norisring (D)
13.–15. Juli	Zandvoort (NL)
07.–09. September	Nürburgring (D)
21.–23. September	Spielberg (A)
12.–14. Oktober	Hockenheim (D)

Monteiros Comeback

Zum ersten Mal seit seinem schweren Testunfall im vergangenen September saß Tiago Monteiro vergangene Woche wieder im Rennauto. Beim Test in Monza waren auch andere WTCR-Teams vertreten.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Portugiese, der wegen seines Stunts die WTCC-Titeljagd beenden und monatelang diverse Verletzungen auskurieren musste, beklagte im Nachhinein keinerlei körperliche Probleme. „Ich habe insgesamt nur rund zehn Runden gefahren, aber das war genau der Plan“, so der 41-Jährige. Bereits in etwas mehr als drei Wochen soll er dann beim Team Boutsen Ginion Racing sein Renn-Comeback geben, wenn die WTCR in Marrakesch startet. „Es

ist ja klar, dass einige Bereiche noch verbessert werden müssen, aber es ist nur eine Frage der Zeit, bis alles wieder zu 100 Prozent stimmt“, sagte Monteiro.

Beim zweitägigen privaten Test in Monza waren neben dem Honda-Entwicklungsteam JAS Motorsport (mit Monteiro und Testfahrer Josh Files) auch die Hyundai-Teams Yvan Muller Racing und BRC Racing dabei. Da es sich nicht um einen offiziellen

Test handelte, waren auch keine Transponder vorgeschrieben. Es wurden jedoch Zeiten deutlich unter zwei Minuten gestoppt. Zum Vergleich: Der in einem S2000-Tourenwagen gefahrene Monza-Qualifikations-Rekord ist 1:56,486 (Yvan Muller 2013).

Ebenfalls in Monza vor Ort war das Team Romeo Ferraris (Alfa Romeo) mit gleich drei Ex-WTCC-Fahrern. Noch hat das Team keine Fahrer bestätigt. ■



Zurück im Cockpit: Tiago Monteiro fuhr beim Test in Monza zehn Runden

NACHRICHTEN

WTCR: FIA-WELTRAT NICKT DAS RENNFORMAT AB

Bei der FIA-Weltratssitzung wurde vergangene Woche auch das Wochenendformat mit drei Läufen abgenickt. Am Nürburgring ergibt sich eine Besonderheit: Das erste Rennen findet schon am Donnerstag (!) statt, Rennen zwei und drei dann am Samstag.

24H SILVERSTONE: SIEG FÜR NIEDERLANDE-TEAM

Das Team Red Camel/Jordans (Seat Leon) hat die zweite Runde der TCES in Silverstone gewonnen. Nach 24 Stunden hatten die Piloten Rik und Ivo Breukers sowie Konstantins Calco zwei Runden Vorsprung vor den Landsmännern vom Team Bleekemolen. Das Team LMS Racing aus der ADAC TCR Germany komplettierte einen Seat-Dreifachsieg. Bestes Nicht-TCR-Auto wurde der Hofor/Bonk-BMW M235i auf dem sechsten Gesamtrang.

NASCAR

Der dritte Streich für Harvick

Kevin Harvick hat es geschafft: Der Ford-Pilot von Stewart-Haas Racing gewann auch in Phoenix – damit reiht er sich in illustre Gesellschaft ein.

Von: **Michael Bräutigam**

Insgesamt ist Harvick erst der 24. Cup-Pilot überhaupt, dem solch ein Sieg-Hattrick in der obersten NASCAR-Liga gelingt. Von den aktuellen Piloten haben bislang nur Jimmie Johnson, Kyle Busch und Joey Logano dieses Kunststück vollbracht.

Die Phoenix-Woche begann dabei für Harvicks Crew gar nicht gut. Bei der Nachuntersuchung im Anschluss an den Sieg in Las Vegas wurden nämlich gleich zwei technische Verstöße am Ford mit der Nummer 4 festgestellt. Eine Strebe, die die Heckscheibe hält, hatte versagt, womit sich das Fenster immer wieder eingedrückt hat. Darüber

hinaus waren die Seitenschweller aus Stahl statt wie vorgeschrieben aus Aluminium. Das Team beteuert zwar, dass es keine Absicht gewesen sei, trotzdem gab es eine saftige Strafe: Sämtliche Playoff-Punkte aus Las Vegas weg, 20 Punkte von der Fahrer- und Teamwertung abgezogen, 50 000 Dollar Strafe für den Crew Chief und zwei Rennen Sperre für den Car Chief.

Fehler kostet Busch Sieg

„Das motiviert uns nur“, sagte Harvick vor dem Rennen. Und er lieferte ab! Diesmal wurde es aber etwas spannender als eine Woche zuvor. Im ersten Segment setzte sich Kyle Busch (Toyota) durch, in Stage 2 war Bruder Kurt (Ford) der strahlende Sieger. Harvick übernahm erst in der 179. von 312 Runden auf seiner Paradedstrecke erstmals die Führung. Und im Finish profitierte er von einem Fehler Kyle Buschs (138 Führungsrunden), der beim letzten Green-Stopp einen Fehler machte und letztlich immerhin noch auf P2 vorfuhr. ■



Dritter Sieger-Donut im dritten Rennen in Folge: Kevin Harvick ist in Topform

NASCAR CUP SERIES

Phoenix/Arizona (USA) 4. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kevin Harvick (USA)	Ford
2.	Kyle Busch (USA)	Toyota
3.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
4.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
5.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
6.	Clint Bowyer (USA)	Ford
7.	Aric Almirola (USA)	Ford
8.	Daniel Suárez (MEX)	Toyota
9.	Erik Jones (USA)	Toyota
10.	Kurt Busch (USA)	Ford

Gesamtwertung nach 4 von 36 Rennen

1.	Harvick (Ford)	168 Punkte
2.	Kyle Busch (Toyota)	156
3.	Truex Jr. (Toyota)	156
4.	Logano (Ford)	152
5.	Blaney (Ford)	152
6.	Hamlin (Toyota)	137
7.	Keselowski (Ford)	134
8.	Larson (Chevrolet)	131
9.	Bowyer (Ford)	125
10.	Almirola (Ford)	123

ETCR

Tourenwagen elektrifiziert

Die Formel E ist längst etabliert, eine Electric GT steht in den Startlöchern. Und dank der „E TCR“ hat die elektrische Revolution nun auch den Tourenwagensport erreicht.

Von: Michael Bräutigam

Die offensichtliche Frage nach dem Warum beantwortet mit Marcello Lotti nicht nur der Mann hinter der TCR, sondern nun auch dessen Elektro-Ableger: „Unsere Gruppe fühlt sich der ganzen Tourenwagenszene verpflichtet, und wir konnten die Tendenz zu neuen Technologien nicht länger ignorieren“, sagte der Italiener.

Die technischen Eckdaten können sich durchaus sehen lassen. Der Einheits-Antriebsstrang, der auf alle aktuellen TCR-Autos angepasst werden kann(!), besteht aus einem bei 12 000 U/min bis zu 500 kW (680 PS) starken Elektromotor und einem 1-Gang-Getriebe, das die entsprechende

Kraft auf die Hinterachse überträgt. Die Dauerleistung beträgt 300 kW (408 PS). Bei einer Batteriekapazität von 65 kWh ergibt sich daraus eine Renn-Fahrzeit von ca. 13 Minuten. Jedoch gibt es Rekuperationssysteme.

Dafür soll es trotz 400 kg Mehrgewichts gegenüber den Benzin-Pendants in 8,2 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 200 gehen. Ein erstes einsatzfähiges

Fahrzeug steht aktuell bereits auf dem Genfer Automobilsalon. Seat hat unter dem Banner der unlängst lancierten Submarke „Cupra“ – für die sportlichsten Fahrzeuge der Marke – den Cupra e-Racer vorgestellt.

„Die neue E TCR ist eine wahre Revolution“, lobt Cupra-Rennchef Jaime Puig die neue Kategorie. Lotti ergänzt: „Wir werden nach den gleichen technischen

Prinzipien arbeiten, die die TCR so erfolgreich gemacht haben. Das Ziel ist, eine neue Plattform für diese Autos zu schaffen.“ Schon für dieses Jahr sind erste Renneinsätze geplant, möglicherweise sogar inmitten eines „normalen“ TCR-Feldes, um die Leistungsfähigkeit entsprechend einzuordnen. 2019 soll die E TCR dann als eine eigenständige Serie an den Start gehen. ■



Das erste rennfertige Auto der E TCR: Auf dem Genfer Automobilsalon zeigt Seat den 680 PS starken Cupra e-Racer

DTM

Bewährte Partner bis 2020

Mit Aral und Bosch haben gleich zwei starke langjährige Partner der DTM ihre weitere Unterstützung bis Ende 2010 zugesagt. Die Team-Partner werden dagegen weniger.

Von: Michael Bräutigam

Die Weichen sind gestellt. Nach dem neuen TV-Deal mit Sat.1 bis Ende 2019 haben sich zwei der Serienpartner nun sogar schon für noch ein weiteres Jahr committed: Aral und Bosch haben ihre Partnerschaft bis einschließlich 2020 verlängert. „Sehr erfreut“ zeigt sich darüber DTM-Marketingchef Walter Mertes, der außerdem anmerkt: „Die DTM ist ein erstklassiges Produkt – das wissen und



Stärken der DTM den Rücken: Neben Aral ist auch Bosch bis 2020 an Bord

schätzen auch unsere Partner, die uns seit vielen Jahren unterstützen. In der heutigen Zeit, vor allem in einem schnelllebigen Geschäft wie dem Motorsport, ist das alles andere als selbstverständlich.“

Unterdessen hat BMW als erster der Hersteller seine Fahrzeugdesigns für 2018 gezeigt. Demnach bleiben Bruno Spengler (BMW Bank), Augusto Farfus (Shell) und Timo Glock (Deutsche Post) bei ihren Hauptsponsoren, wobei die

Fahrzeugdesigns etwas modernisiert und angeglichen wurden. Da Red Bull (wie bei Audi) nicht mehr als Hauptsponsor eines Autos dabei ist, bekommt Marco Wittmann ein neues Design (siehe letzte MSA). Das erinnert stark an jenes, das Martin Tomczyk bis 2016 fuhr. Philipp Eng übernimmt das Design von Maxime Martin (ZF/Samsung), der zweite Neuling Joel Eriksson jenes von Tom Blomqvist (BMW Lifestyle).

Wie das zu ersetzende Audi-Fahrzeugdesign für Robin Frijns aussieht, ist noch offen. Auch wie bei den „Sternenkriegern“ die beiden Autos aussehen, die zuletzt als „Pink Panther“ unterwegs waren (Auer/Mortara). Denn BWT hat unlängst bekanntgegeben, sich künftig auf den Formelsport zu konzentrieren. Damit verschwinden die rosanen Autos aus dem DTM-Startfeld. ■

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,- \$Fr. (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, Rdale-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.

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 DE772200000004985, 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 Befreiungszeitpunkt:	
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 Widerrufsbefreiung 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

Anbieter des Abonnements ist Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgt durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistende Unternehmer.