

Aboservice: 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Erhältlich ab: 21.02.2018

MOTOR SPORT aktuell

NR. 15 / 28. MÄRZ 2018

Formel-1-Saisonauftritt Australien

Vettel-Sieg mit viel Duse



Die Technik der MotoGP-Bikes
**Das Wettrüsten
der Hersteller**

Interview mit André Lotterer
**Lotterer über sein
Leben nach der LMP1**

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



LN Langstreckenmeisterschaft
**Manthey dominiert
den VLN-Saisonstart**



MotoGP: Interview mit Dovizioso
**„Die Meisterschaft ist
2018 komplett offen“**



Superbike-WM in Buriram
**Jonathan Rea erobert
WM-Führung zurück**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Analyse: Wie Hamilton den Australien-GP verlor S. 4
- Formel 1** Umfassende Statistik zum Rennen in Melbourne S. 6
- Formel 1** Trotz Pleite bleibt Mercedes stärkste Kraft S. 8
- Formel 1** GP Australien: Aus dem Fahrerlager, Kommentar S. 10
- Formel E** Interview: Techeetah-Pilot André Lotterer S. 12
- Formelsport** Hintergründe und News aus Formel 1 und Co. S. 14
- Sportwagen** Manthey feiert Sieg beim VLN-Saisonstart S. 16
- Sportwagen** Neues aus der GT- und Prototypenwelt S. 20
- Rallye-EM** Lukyanuk gewinnt ersten Lauf auf den Azoren S. 22
- Rallyesport** Interview Elfyn Evans und Nachrichten S. 24
- Tourenwagen** Neues aus DTM, TCR und Supercars S. 26
- Aktion** Suche nach Super Racer: Der erste Sieger steht fest S. 28

Motorrad:

- MotoGP** Interview mit Katar-Sieger Andrea Dovizioso S. 30
- MotoGP** Die Technik-Kniffe der diversen Werksteams S. 32
- Motorrad-WM** Abschied von Waldi und weitere News S. 34
- Straßensport** Auftakt Moto2-EM und Moto3-Junior-WM S. 35
- Superbike-WM** Weltmeister Rea ertrifft Tabellenführung S. 36
- Superbike-WM** Die Zahlen zu den Rennen in Thailand S. 38
- Straßensport** Das Aktuellste aus den IDM-Serien S. 39
- Motocross-WM** Cairoli zurück: Doppelsieg in Valencia S. 40
- Offroad** Supercross-WM, Supermoto-EM und News S. 42

Leserservice:

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

22

Rallye-Europameisterschaft:
EM-Auftakt auf den Azoren



32

MotoGP-Technik-Feature:
Bikes mit unterschiedlichen Konzepten



26

TCR Germany, Vorschau:
Hochklassiges Feld in Saison Nr. 3





12 André Lotterer im Interview:
So lief der Umstieg von LMP1 zu Formel E

KRIEG IN DER FORMEL 1

Die FIA und Liberty Media haben Ferrari und Mercedes den Kampf angesagt. Wer setzt sich am Ende durch? Formel-1-Experte Michael Schmidt analysiert, wie ernst die Lage wirklich ist.

Seite 10

SCHUBERT VERLÄSST BMW

Der jahrelange BMW-Partner Schubert wird 2018 im ADAC GT Masters mit einem Honda-GT3-Renner antreten. Sportwagen-Experte Marcus Schurig nennt das „eine Watschn für BMW“.

Seite 20

ZWEIRAD-ELEKTRIFIZIERUNG

Nach dem Erfolg der Formel E bekommt ab dem kommenden Jahr auch die Zweiradfraktion eine benzinfreie Alternative. Wir verraten, wie der MotoE-Cup 2019 ablaufen wird und wer dabei ist.

Seite 34



40 Motocross-WM Red Sand:
Crosser-Elite sieht rot beim Spanien-GP

SUTTON IMAGES

HODGKINSON

Software bringt H

Mercedes hatte das schnellste Auto. Lewis Hamilton war der schnellste Mann in Australien. Und doch siegten Ferrari und Sebastian Vettel. Weil das ansonsten so zuverlässige Mercedes-Strategieprogramm versagte.

Von: **Andreas Haupt**

Was lief bei Mercedes schief?

Mercedes verlor in Australien ein Rennen, das man eigentlich nicht verlieren darf. Ausgerechnet die ansonsten so zuverlässig arbeitende Strategieabteilung patzte. Das Unheil begann in der 25. Runde. Romain Grosjean parkte seinen HaasF1 mit einem losen linken Vorderrad ausgangs Kurve 2. Einen Umlauf später aktivierte die Rennleitung das virtuelle Safety Car. Das spielte Sebastian Vettel den entscheidenden Trumpf in die Hände. Der Heppenheimer befand sich im letzten Sektor unmittelbar vor der Boxeneinfahrt. Ferrari reagierte blitzschnell, bestückte den SF71H mit frischen Soft-Reifen und brachte Vettel noch vor Hamilton zurück auf die Bahn.

In Melbourne kostet ein normaler Boxenstopp ungefähr 22,5 Sekunden. Durch die VSC-Phase sparte sich Vettel gut zehn Sekunden. Weil er günstig auf der Strecke platziert war und zwischen der ersten und zweiten Safety-Car-Linie kein Tempolimit herrscht. Dieser Abschnitt beginnt kurz vor der Boxeneinfahrt und endet kurz nach der Boxenausfahrt. Hamilton hingegen befand sich in den schnellen Kurven 11 und 12 und musste hart abbremsen. Danach bummelte er mit 120 Prozent des Renntempos weiter.

Vettel zeigte seinen Killerinstinkt und die Ferrari-Mechaniker arbeiteten mit flinken Fingern. Der Aufenthalt in der Boxenstraße dauerte insgesamt keine 12 Sekunden. Trotzdem hätte Mercedes den Sieg nicht

herschreiben dürfen. Eine fehlerhafte Software führte die Strategen aufs Irrgleis. „Unser Strategieprogramm rechnete uns vor, dass wir maximal 15 Sekunden hinten sein dürfen“, erklärte Mercedes-Teamchef Toto Wolff. „Wir hatten also einen Puffer von drei bis vier Sekunden. Wir benutzen diese Software seit fünf Jahren. Entweder es gab einen Bug oder wir haben das Programm mit falschen Daten gefüttert.“ Hätte die Software den korrekten Abstand vorgegeben, hätte Hamilton locker ins notwendige Zeitfenster fahren können. „Ich bin nur so schnell gefahren, wie es mir meine Jungs vorgegeben haben“, erklärte der Zweitplatzierte. „Es gab keinen Grund, schneller zu fahren. Lewis lag nach unseren Berechnungen ja im Fenster. Wir wollten keine zu schnellen Rundenzeiten, weil die Reifen bis zum Schluss halten mussten“, erklärte Wolff. Hamilton ärgerte sich: „Es ist nie einfach wegzustecken, wenn man einen sicheren Sieg verliert. Es fühlt sich wie eine dunkle Wolke über mir an. Wir verlassen uns in dieser komplexen Formel 1 auf die Computer und die Daten. Ich würde in manchen Fällen lieber meinem Instinkt folgen.“

Bei der ersten wichtigen Entscheidung des Rennens hatten die Strategen hingegen noch richtig gelegen. Man holte Hamilton in der 19. Runde an die Box, steckte ihm weiche Reifen auf und wehrte so erfolgreich den Undercut von Ferrari ab. Die Italiener hatten Kimi Räikkönen eine Runde zuvor benutzt, um Mercedes aus der Komfortzone zu reißen. Hätte Mercedes Hamilton nicht zum Reifenwechsel gerufen, hätte der Finne die Führung übernommen.

Warum gab es überhaupt das VSC?

Die Rennleitung reagierte zunächst mit doppelt geschwenkten gelben Flaggen auf den stehenden HaasF1 von Grosjean. „Als wir gemerkt haben, dass die Bergung länger dauert, haben wir das virtuelle Safety Car ausgelöst“, erzählt Rennleiter



Rechenfehler: Eigentlich dachte Mercedes, dass Hamilton auch nach einem Vettel-Boxenstopp unter Safety Car die Führung behält



Boxen-Drama: Der Moment, in dem der Mechaniker vorne links bemerkt, dass das Rad am Grosjean-Renner nicht richtig sitzt

Hamilton um Sieg



Doppel-Ausfall: In Kurve 2 musste Grosjean seinen Haas abstellen. Zuvor war auch schon Magnussen gestrandet

Charlie Whiting. „Die Streckenposten bekamen das Auto aber nicht weggerollt. Vielleicht, weil das Rad lose war. Deshalb mussten wir schlussendlich auch noch das richtige Safety Car auf die Strecke senden.“

Wie ist die Rennpace der Top 3?

Mercedes holte die Pole, Ferrari den Sieg, Red Bull die schnellste Rennrunde. Das klingt nach einem ausgeglichenen Spitzenfeld, ist es aber nicht. Zwar schrumpfte der Mercedes-Vorsprung im Renntrimm, trotzdem waren die Silberpfeile überlegen. „Lewis hatte das schnellere Auto. Wir müssen Hausaufgaben erledigen“, weiß Vettel. Hamilton folgte Vettel nach dem Restart wie ein Schatten. Doch zum Angriff kam es nicht. In Australien ist ein Speed-Delta von mindestens 1,8 Sekunden nötig, wenn man überholen will. „Ich war in den Kurven schneller. Aber der Ferrari ist sauschnell auf den Geraden“, bemerkte Hamilton.

In den Turbulenzen von Vettel verlor der Mercedes W09 an Anpressdruck. Dennoch ließ sich Hamilton nicht abschütteln. Bis ihm in Runde 47 ein kleiner Fehler unterlief. Selbst danach robbte sich der Weltmeister nochmals heran. „Aber das Hinterherfahren hat die Reifen zum Kochen gebracht“, äußerte sich Wolff. Außerdem drohte die Antriebs-einheit zu überhitzen. Hamilton erklärte: „Eigentlich spricht es gegen meine Philosophie als Racer. Ich gebe immer 120 Prozent, um zu gewinnen. Aber wir haben nur drei Motoren für die Saison zur Verfügung. Mit diesen drei will ich durch die 21 Rennen kommen. Deshalb habe ich in den letzten Runden Tempo rausgenommen.“

Red Bull schob den Rückstand von sieben Zehntelsekunden in der Qualifikation auf den berühmten Mercedes-Power-Modus. Man behauptet, in den Kurven mindestens so schnell wie Mercedes zu sein. Die Ingenieure des Weltmeisters sehen es anders. „Nach unseren Berechnungen ist unser Chassis um eineinhalb Zehntel besser als das von

Red Bull.“ Der Renault-V6 hat noch ein großes Leistungsdefizit. „30 PS. Wenn Mercedes die Power voll hochfährt, sind es wesentlich mehr“, sagt Red Bulls Helmut Marko.

Daniel Ricciardos schnellste Rennrunde bestätigt, dass Red Bull über die Distanz ein schnelles Auto hat. „Das war im Prinzip unsere einzig freie Runde. Und die Zeit haben wir uns nicht auf frischen Reifen erkaufte“, sagt Red-Bull-Teamchef Christian Horner.

Was passierte mit HaasF1?

HaasF1 hatte das viertschnellste Auto. Doch was nutzt es, wenn Schlampigkeiten zu zwei Ausfällen innerhalb von zwei Runden führen. Kevin Magnussen und Grosjean lagen auf den Positionen 4 und 5. Beide scheiterten, weil die Boxencrew nicht alle Räder sauber montierte. Im Fall von Magnussen das linke Hinterrad. Im Fall von Grosjean das linke Vorderrad. „Radnabe und Radmutter sind identisch zum Vorjahr. Die Schlagschrauber auch. Es ist einfach derselbe Fehler zweimal passiert. Die Mechaniker dachten, das Rad sei drauf. Doch die Mutter hatte sich auf dem Gewinde verkantet. Sie merkten erst beim Anrollen, dass das Rad wackelt“, sagte Teamchef Guenther Steiner. Das Problem: Wenn der Schlagschrauber einmal abgezogen ist, gibt es kein Zurück mehr. Dann schaltet die Ampel automatisch auf Grün.

Wieso drehte sich Verstappen?

Max Verstappen verlor seinen Red Bull am Eingang der ersten Kurve im zehnten Umlauf. Red Bull nahm seinen Fahrer in Schutz. „Er ist in der sechsten Runde über den Kerb von Kurve 12 gebrettert. Das hat den Diffusor beschädigt und einen großen Abtriebsverlust im Heck bewirkt“, erklärte Horner. Verstappen beklagte ein instabiles Heck. Die Pirouette warf ihn auf Platz 8 zurück. Bis ins Ziel machte er zwei Positionen gut. ■

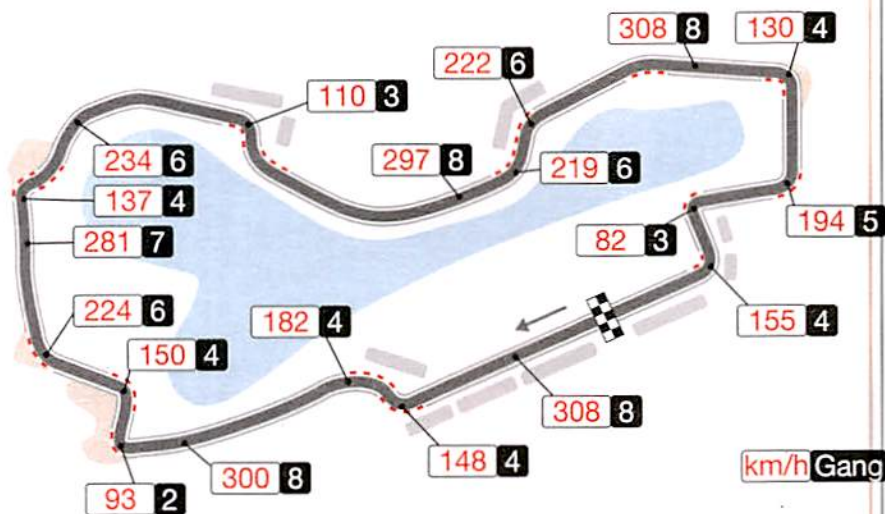
WILHELM

JERRY ANDRÉ

GP AUSTRALIEN: 1. VON 21 LÄUFEN

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,303 km**
 Runden: **58**
 Distanz: **307,574 km**
 Zuschauer: **94 000**
 Wetter: **23 Grad, bewölkt**
 Topspeed Qualifikation: **323,7 km/h** (Pérez)
 Topspeed Rennen: **319,7 km/h** (Hülkenberg)
 Gangwechsel/Runde: **52**
 Volllastanteil: **75 %** (700 m = 9,5 s)
 Benzinverbrauch/Runde: **2,45 Liter**
 Führungswechsel: **1**



STARTAUFSTELLUNG

1. **Lewis Hamilton, GB** 44
Mercedes, 1.21,164 min
2. **Kimi Räikkönen, FIN** 7
Ferrari, 1.21,828 min
3. **Sebastian Vettel, D** 5
Ferrari, 1.21,838 min
4. **Max Verstappen, NL** 33
Red Bull-Renault, 1.21,879 min
5. **Kevin Magnussen, DK** 20
HaasF1-Ferrari, 1.23,187 min
6. **Romain Grosjean, F** 8
HaasF1-Ferrari, 1.23,330 min
7. **Nico Hülkenberg, D** 27
Renault, 1.23,532 min
8. **Daniel Ricciardo, AUS¹⁾** 3
Red Bull-Renault, 1.22,152 min
9. **Carlos Sainz, E** 55
Renault, 1.23,577 min
10. **Fernando Alonso, E** 14
McLaren-Renault, 1.23,692 min
11. **Stoffel Vandoorne, B** 2
McLaren-Renault, 1.23,853 min
12. **Sergio Pérez, MEX** 11
Force India-Mercedes, 1.24,005 min
13. **Lance Stroll, CDN** 18
Williams-Mercedes, 1.24,230 min
14. **Esteban Ocon, F** 31
Force India-Mercedes, 1.24,786 min
15. **Valtteri Bottas, FIN²⁾** 77
Mercedes, keine Zeit
16. **Brendon Hartley, NZ** 28
Toro Rosso-Honda, 1.24,532 min
17. **Marcus Ericsson, S** 9
Sauber-Ferrari, 1.24,556 min
18. **Charles Leclerc, MC** 16
Sauber-Ferrari, 1.24,636 min
19. **Sergey Sirotkin, RUS** 35
Williams-Mercedes, 1.24,922 min
20. **Pierre Gasly, F** 10
Toro Rosso-Honda, 1.25,295 min

RENNERGESAMT

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	schnellste Runde
1. Vettel	58/40 ³⁾	1:29.33,283 min = 206,068 km/h	us/s	1 (21,787 s)	1.26,489 min
2. Hamilton	58/10	+ 5,036 s	us/s	1 (21,821 s)	1.26,444 min
3. Räikkönen	58	+ 6,309 s	us/s	1 (21,421 s)	1.26,373 min
4. Ricciardo	58	+ 7,069 s	us/s	1 (21,440 s)	1.25,945 min
5. Alonso	58	+ 27,896 s	us/s	1 (22,573 s)	1.26,978 min
6. Verstappen	58	+ 28,945 s	ss/s	1 (20,953 s)	1.26,880 min
7. Hülkenberg	58	+ 32,671 s	us/s	1 (22,628 s)	1.27,081 min
8. Bottas	58	+ 34,339 s	us/ss	1 (21,664 s)	1.27,019 min
9. Vandoorne	58	+ 34,921 s	us/s	1 (22,474 s)	1.26,958 min
10. Sainz	58	+ 45,722 s	us/ss	1 (23,868 s)	1.27,944 min
11. Pérez	58	+ 46,817 s	us/s	1 (22,327 s)	1.27,633 min
12. Ocon	58	+ 1.00,278 min	us/s	1 (21,854 s)	1.27,600 min
13. Leclerc	58	+ 1.15,759 min	ss/s/us	2 (45,078 s)	1.28,759 min
14. Stroll	58	+ 1.18,288 min	ss/s/us	2 (46,901 s)	1.28,511 min
15. Hartley	57		ss/s/us	2 (44,509 s)	1.28,176 min
16. Grosjean	24	Rad lose (P 7)	us/ss		1.28,805 min
17. Magnussen	22	Rad lose (P 9)	us/ss		1.29,534 min
18. Gasly	13	Motor (P 16)	us		1.30,649 min
19. Ericsson	5	Servolenkung (P 16)	ss		1.32,210 min
20. Sirotkin	4	Bremsen (P 19)	ss		1.32,573 min

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box, 2) Runden in Führung, **Bestwerte in Rot**, 3) 10 Sekunden addiert, 4) 5 Sekunden addiert

FAHRER-WM

1. Vettel **1*** 25 Punkte
2. Hamilton 18 Punkte
3. Räikkönen 15 Punkte
4. Ricciardo 12 Punkte
5. Alonso 10 Punkte
6. Verstappen 8 Punkte
7. Hülkenberg 6 Punkte
8. Bottas 4 Punkte
9. Vandoorne 2 Punkte
10. Sainz 1 Punkt

TRAININGSDUELLE

- Hamilton – Bottas 1:0
 Vettel – Räikkönen 0:1
 Ricciardo – Verstappen 0:1
 Alonso – Vandoorne 1:0
 Sirotkin – Stroll 0:1
 Pérez – Ocon 1:0
 Gasly – Hartley 0:1
 Grosjean – Magnussen 0:1
 Hülkenberg – Sainz 1:0
 Ericsson – Leclerc 1:0

KONSTRUKTEURS-WM

1. Ferrari **1*** 40 Punkte
2. Mercedes 22 Punkte
3. Red Bull-Renault 20 Punkte
4. McLaren-Renault 12 Punkte
5. Renault 7 Punkte

* Anzahl Siege



Video:
Die Diskussion nach dem Rennen

1) Drei Plätze zurück wegen zu schnellen Fahrens unter roter Flagge, 2) Fünf Plätze zurück wegen Getriebewechsels

GP AUSTRALIEN, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.24,026 min	27
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,551 s	29
3. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,745 s	26
4. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,849 s	23
5. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,969 s	22
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 1,037 s	25
7. Romain Grosjean	HaasFI	+ 1,704 s	24
8. Fernando Alonso	McLaren	+ 1,870 s	16
9. Carlos Sainz	Renault	+ 1,896 s	23
10. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 2,456 s	15
11. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 2,468 s	25
12. Sergey Sirotkin	Williams	+ 2,510 s	25
13. Nico Hülkenberg	Renault	+ 2,557 s	25
14. Esteban Ocon	Force India	+ 2,579 s	30
15. Lance Stroll	Williams	+ 2,610 s	30
16. Sergio Pérez	Force India	+ 2,741 s	26
17. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 3,009 s	13
18. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 3,719 s	16
19. Marcus Ericsson	Sauber	+ 3,938 s	28
20. Charles Leclerc	Sauber	+ 4,827 s	28

GP AUSTRALIEN, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.26,067 min	15
2. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 2,432 s	13
3. Marcus Ericsson	Sauber	+ 2,823 s	14
4. Max Verstappen	Red Bull	+ 5,613 s	8
5. Carlos Sainz	Renault	+ 7,105 s	11
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 7,976 s	14
7. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 8,107 s	14
8. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 8,158 s	7
9. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 8,166 s	15
10. Fernando Alonso	McLaren	+ 8,231 s	13
11. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 8,923 s	16
12. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 9,371 s	16
13. Sergey Sirotkin	Williams	+ 9,522 s	16
14. Lance Stroll	Williams	+ 9,761 s	8
15. Romain Grosjean	Haas FI	+ 10,104 s	6
16. Charles Leclerc	Sauber	+ 10,381 s	12
17. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 10,740 s	7
18. Nico Hülkenberg	Renault	+ 12,415 s	8
19. Esteban Ocon	Force India	keine Zeit	1
20. Sergio Pérez	Force India	keine Zeit	1

ZITAT DES RENNENS

„ICH HABE MIR AUF EINEM RANDSTEIN DEN DIFFUSOR BESCHÄDIGT. IM SCHEITELPUNKT WAR DAS AUTO EXTREM INSTABIL. DESHALB DER DREHER IN DER ERSTEN KURVE“

Max Verstappen

GP AUSTRALIEN, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.23,931 min	35
2. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,127 s	34
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,228 s	34
4. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,283 s	39
5. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,520 s	38
6. Romain Grosjean	HaasFI	+ 0,717 s	34
7. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 0,790 s	28
8. Fernando Alonso	McLaren	+ 1,269 s	28
9. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 1,315 s	30
10. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 1,354 s	34
11. Carlos Sainz	Renault	+ 1,459 s	35
12. Sergio Pérez	Force India	+ 1,482 s	30
13. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,532 s	35
14. Lance Stroll	Williams	+ 1,612 s	32
15. Esteban Ocon	Force India	+ 1,957 s	33
16. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 1,994 s	41
17. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 2,014 s	39
18. Sergey Sirotkin	Williams	+ 2,043 s	37
19. Marcus Ericsson	Sauber	+ 2,883 s	31
20. Charles Leclerc	Sauber	+ 2,884 s	35

STATISTIK DES WOCHENENDES

100

Sebastian Vettel bestritt in Australien seinen 199. Grand Prix. Damit zog der Ferrari-Fahrer mit Alain Prost in der ewigen Liste der meisten Rennen gleich. Vettel errang seinen 48. Sieg und betrat zum 100. Mal überhaupt das Formel-1-Podium. Das entspricht einer Quote von 50,25 Prozent. Mehr Podestplätze räumten nur Alain Prost (106), Lewis Hamilton (118) und Michael Schumacher ab. Die beste Quote hat übrigens Hamilton. Der Engländer beendete über 56 Prozent seiner Rennen auf dem Podium. Vettel startete zum elften Mal überhaupt in Australien. Siebenmal landete er unter den Top 3. In den anderen vier Fällen schied er jeweils aus. Für Ferrari war es im Melbourne Albert Park der achte Triumph. Kein Team ist erfolgreicher auf der Strecke, die seit 1996 im Kalender steht.



Vettels Australien-Bilanz: Entweder Ausfall oder Podium

FAHRERNOTEN

09/10 @ 9,00
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

05/10 @ 5,00
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1

06/10 @ 6,00
Max Verstappen
Red Bull Racing

08/10 @ 8,00
Daniel Ricciardo
Red Bull Racing

09/10 @ 9,00
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari

09/10 @ 9,00
Kimi Räikkönen
Scuderia Ferrari

07/10 @ 7,00
Sergio Pérez
Force India

06/10 @ 6,00
Esteban Ocon
Force India

03/10 @ 3,00
Sergey Sirotkin
Williams F1

05/10 @ 5,00
Lance Stroll
Williams F1

09/10 @ 9,00
Fernando Alonso
McLaren

07/10 @ 7,00
Stoffel Vandoorne
McLaren

02/10 @ 2,00
Pierre Gasly
Toro Rosso

04/10 @ 4,00
Brendon Hartley
Toro Rosso

08/10 @ 8,00
Romain Grosjean
Haas FI Team

09/10 @ 9,00
Kevin Magnussen
Haas FI Team

08/10 @ 8,00
Nico Hülkenberg
Renault FI

07/10 @ 7,00
Carlos Sainz
Renault FI

07/10 @ 7,00
Marcus Ericsson
Sauber

05/10 @ 5,00
Charles Leclerc
Sauber



Mercedes weiter vorn

Der Saisonstart in Melbourne zeichnet ein falsches Bild. Ferrari gewinnt, doch Mercedes hat immer noch das schnellste Auto.

Von: **Michael Schmidt**

Sind wir mit unseren Hochrechnungen nach den Wintertestfahrten alle daneben gelegen? Sebastian Vettel gewinnt für Ferrari den ersten Grand Prix des Jahres. Daniel Ricciardo fährt im Red Bull auf 28 Runden alten Reifen die schnellste

Renrunde. Und Lewis Hamilton landet im Ferrari-Sandwich nur auf Platz 2.

Mercedes schien nach dem Saisonauftakt fast froh darüber zu sein, dass man die Konkurrenz nicht an die Wand gefahren hat, wie es selbst nach der Qualifikation noch alle Experten erwartet hatten. Nichts tut dem Seriensieger mehr weh, als wenn der Eindruck entstände, die WM sei schon gelaufen. Dann schaut Mercedes beim Gewinnen keiner mehr zu. Und es ist auch politisch nicht gut. Je größer der Leidensdruck, desto eher schlagen sich die Gegner auf die Seite de-

rer, die die Königsklasse ab 2021 von Grund auf renovieren wollen. Niki Lauda fand noch einen positiven Aspekt in der unerwarteten Niederlage: „Ein zweiter Platz zu Beginn ist gut für die Motivation und die Psychologie.“

Lewis Hamilton hätte diesen Grand Prix locker gewonnen, wäre er nach dem Trainingscrash von Valtteri Bottas nicht einsam auf zwei Ferrari getroffen, die ihn zu einem frühen Boxenstopp zwingen. Er hätte auch dann noch gesiegt, wenn sich das Mercedes-Strategieprogramm nicht um 2,4 Sekunden verrechnet hätte. „Hätten wir die richtigen Zah-

len gehabt, hätten wir Lewis gebeten, Gas zu geben. Es wäre kein Problem für ihn gewesen, den nötigen Abstand herzustellen, um vor Vettel zu kommen“, erklärten die Männer vom Mercedes-Kommando.

Wann immer Hamilton den Auftrag bekam, Tempo zu machen, fuhr er zwischen 0,4 und 0,6 Sekunden schneller als die Ferrari. Das entsprach ungefähr dem Vorsprung, den man nach dem Training erwarten durfte. Vettel schätzt den Rückstand auf Mercedes auf vier Zehntel, im Rennen vielleicht weniger. Red Bull sieht sich im Renntimm

ebenbürtig mit Mercedes. „Im Training schalten sie den Motor auf ihren Party-Modus und gewinnen vier Zehntel auf uns.“

Was ist der Party-Modus?

Genau das bestreitet Mercedes. Das Strat-3-Programm, das Hamilton am Funk „Party-Modus“ taufte, bringt in der finalen Q3-Runde der Qualifikation einen Zeitvorteil von 0,15 Sekunden. Also nichts, was Hamiltons Super-Modus im Training erklären würde. Auch Ferrari schaltet im Q3 einen Nachbrenner ein. Er ist für eine Zehntel gut. „Wir gewinnen höchstens zwei Hundertstel“, spottet Red-Bull-Motorsportchef Helmut Marko. Intern glaubt man, dass Mercedes in der höchsten Power-Stufe 55 PS auf Renault gewinnt. „Im Renn-Modus können wir mit Mercedes mithalten. Das hat Ricciardo mit seiner schnellsten Rennrunde gezeigt.“ Mehr Leistung gibt Renault erst beim zweiten Motor frei.

Hamiltons Trainingsbestzeit ist wahrscheinlich genauso wenig ein Maßstab für das Kräfteverhältnis wie das Rennergebnis. Hätte Mercedes tatsächlich sieben Zehntel Vorsprung, wäre die WM bereits gelaufen. Die Wahrheit liegt irgendwo in der Mitte, glaubt Vettel. „Lewis hat einfach eine Superrunde erwischt. Es passiert manchmal, dass du die Reifen in allen drei Sektoren exakt im Fenster hast. Und dann fliegst du. Klar ist aber auch, dass Mercedes wieder das schnellste Auto hat. Wir müssen noch unsere Hausaufgaben erledigen.“

Ferrari sucht Abtrieb

Ferrari verliert seine Zeit in den Kurven, Red Bull hauptsächlich auf den Geraden. Vettel bestätigt: „Am Motor liegt es nicht. Auf den Geraden sind wir so schnell wie die Mercedes. Uns

! Ferrari verliert seine Zeit auf Mercedes in den Kurven, Red Bull hauptsächlich auf den Geraden. Nicht hoffnungslos. Doch das eine Problem ist so schwer zu beheben wie das andere.



Am Start hatte Mercedes das Geschehen noch im Griff



Obwohl Vettel glücklich gewann, gratulierte Hamilton fair

fehlt noch Abtrieb.“ Der Ferrari SF71H zeigt im Moment die gleichen Allüren wie der letztjährige Mercedes. Er schwankt je nach Bedingungen oder Reifenwahl zwischen Gut und Böse. Auf den Ultrasoft-Reifen verlor Vettel in 18 Runden 7,5 Sekunden auf Hamilton. Kaum war der Melbourne-Sieger auf den Soft-Reifen unterwegs, fühlte sich der Fahrer wohler: „Das Auto war besser ausbalanciert.“

Red Bull sieht sich beim Chassis auf Augenhöhe mit Mercedes. „Wir sind in den Kurven gleich schnell oder besser“, führt Marko ins Feld. Stimmt nicht, feuert Mercedes zurück und liefert als Beweis den GPS-Vergleich der Trainingsrunden von Lewis Hamilton und Max

Verstappen. In 70 Prozent aller Kurven liegt Mercedes vorn. Das Diagramm verrät, dass Hamilton in der ersten Kurve 0,04 Sekunden gewinnt, in der dritten leicht auf Verstappen verliert. Kurve 6 gehört am Kurveneingang Red Bull. Vom Scheitelpunkt zum Ausgang macht Mercedes wieder Boden gut. Kurve 9 ist in der Hand von Mercedes, die schnelle Schikane dagegen Red-Bull-Land. In den Kurven 13 bis 16 dominiert durchweg der Silberpfeil. Red Bull war auf den Geraden 8 km/h langsamer und führt das allein auf den Motor zurück. Mercedes widerspricht der Theorie. „Ihr Auto steht hinten 30 Millimeter höher als unseres. Das bedeutet fünf Punkte mehr Luftwiderstand.“

Das Formel-1-Management durfte aufatmen. Die große Angst, Mercedes könnte alle Rennen gewinnen, hat sich nicht bewahrheitet. Der Rückstand von Ferrari und Red Bull ist nicht so groß, als dass man ihn nicht aufholen könnte. Es wird allerdings auch nicht immer so leicht wie in Melbourne, dem Favoriten ein Bein zu stellen. Hamilton hätte 1,8 Sekunden pro Runde schneller fahren müssen, um Vettel zu überholen. Nur noch in Monte Carlo ist das Delta so groß. Im Windschatten lief der Mercedes-Motor zu heiß, und die Reifen verloren Grip. Deshalb gab Hamilton zehn Runden vor Schluss auf. Mercedes räumte ein: „Wir haben uns in Melbourne mit der Kühlung verrechnet.“ ■



Das PS-Defizit warf Red Bull im Qualifying hinter Mercedes und Ferrari. Verstappen übertrieb es bei der Aufholjagd

AUS DEM FAHRERLAGER

SAFETY CAR SCHNELLER

Nicht nur die Teams haben aufgerüstet. Die FIA bietet in diesem Jahr ein neues Safety Car auf. Der Mercedes-AMG GT R hat 65 PS mehr als sein Vorgänger GT S, er ist breiter, hat Vierradlenkung und eine verstellbare Traktionskontrolle. „Viel einfacher zu fahren“, jubelte Bernd Mayländer. In Melbourne machte das einen Unterschied von 6,0 Sekunden aus.

LIBERTY MEDIA SPART

Im letzten Jahr haben die neuen Formel-1-Besitzer rund 80 Millionen Dollar extra investiert. Jetzt ist Sparen angesagt. Man merkt es schon an den neuen Daueranzeigen für die Mitglieder des Formel-1-Zirkus. Früher kostete der kreditkartenähnliche Ausweis mit Chip in der Herstellung 23 Euro. Die neuen Pässe gibt es für ein Viertel des Preises. Gesamtersparnis: 300 000 Euro.

KEIN NEUER NAME

Force India muss mit seiner geplanten Namensänderung noch mindestens bis 2019 warten. Das Team wollte die Umbenennung

in Einklang mit einem neuen Titelsponsor oder einem Käufer bringen. Doch BWT schreckt noch davor zurück, mehr Geld in eine Erweiterung der Unterstützung zu stecken. Das Kaufinteresse des Softdrink-Herstellers Rich Energy wird von Force India bestritten. Da Force India den Namenswechsel nicht vor Saisonbeginn eintüten konnte, ist der nächste mögliche Slot erst vor dem Saisonstart 2019. Die FIA und Liberty Media wollen keine Namensänderung während der Saison.



Force India heißt weiter Force India

LIVESTREAM MIT PAUSEN

Das Formel-1-Management

musste das Debüt des Live-streams auf China verschieben. Wer in Deutschland das Rennen nicht mit Werbung auf RTL sehen will, kann dann auf das Internet-Angebot ausweichen. Dort hört man aber auch nur den RTL-Kommentar. Wenn RTL in die Werbepause geht, wird es im Livestream stumm. Doch es gibt Hoffnung. Der Zuschauer kann die Sprache wählen. Da werden wohl einige Fans auf den englischen Kommentar wechseln.

TEAMS SPIONIEREN

Die Formel 1 ist ein Hightech-Sport. Doch statt die Technik dem Fan in allen Facetten zugänglich zu machen, verstecken die Teams ihre Autos, soweit es geht. Aus Angst, die Konkurrenz könnte Ideen kopieren. Doch das lässt sich nicht vermeiden. Ein Technikchef verrät: „Pro Wochenende landen 1500 Fotos aller Autos auf meinem Schreibtisch.“

WEM FOLGT HAMILTON?

Lustige Episode aus der FIA-Presskonferenz. Sebastian Vettel will nicht wie Kimi Räikkönen auf

Instagram gehen. „Aber ich folge doch einem Sebastian Vettel“, sagte Lewis Hamilton. „Glückwunsch“, meinte der Heppenheimer. „Keine Ahnung, wer das ist. Aber sicher nicht ich.“

OCON SCHLÄGT PÉREZ

Nico Hülkenberg spielte vor dem Wochenende Golf. Die Force-India-Fahrer trafen sich zum Tennis. Wer hat gewonnen? „Ich. Und zwar 3:1“, sagt Esteban Ocon. „Den Teamkollegen zu schlagen, gibt dir immer ein gutes Gefühl. Egal in welchem Wettbewerb.“



Pérez verlor das Tennis-Duell

KOMMENTAR

Vor dem GP Bahrain liegen die Karten auf dem Tisch. Dann will Liberty Media den Teams den Plan für die Formel 1 ab 2021 mitteilen. Eine Woche davor wird die FIA unterrichtet. Es läuft auf einfachere Motoren, eine simplere Aerodynamik, einige Gleichteile, die nicht kriegsentscheidend sind, eine schnellere Entscheidungsfindung mit einfacher und in speziellen Fällen mit Dreiviertel-Mehrheit, eine Budgetbremse und eine gerechte Verteilung der Einnahmen hinaus. Die meisten Vorschläge sind nicht mehr verhandelbar. Auch mit dem Weltverband nicht. Das riecht nach Krieg. Liberty rechnet mit erbittertem Widerstand von Ferrari und Mercedes, die bereits im Vorfeld auf Konfrontationskurs gegangen sind und mit einer eigenen Serie drohen. Doch die Formel-1-Besitzer haben keine Wahl. Wenn sie die Formel 1 re-



Neue Regeln für 2021: Bald ist der Spaß für Liberty und Mercedes beendet

formieren, verlieren sie vielleicht Ferrari und Mercedes. Wenn sie nichts tun, sind bis 2021 Force India, Williams, McLaren, HaasF1 und beide Red-Bull-Teams weg. Die Hightech-Formel, die Ferrari und Mercedes beibehalten wollen, frisst ihre Kinder. Und sie vertreibt die Fans. Sie schafft ein noch nie gesehenes

Ungleichgewicht zwischen den drei Topteams und dem Rest. Und sie zwingt alle Teams zu immer höheren Ausgaben. Auch die kleinen. Wer nicht mitmacht, verliert. Schon lange nicht mehr waren die Autos so nackt. Langjährige Sponsoren wie Santander verschwinden. Neue kommen nicht hinzu. Sollte es zum

offenen Krieg kommen, wird Liberty Porsche, Aston Martin und Lamborghini den Hof machen. Die haben verlauten lassen, dass sie nur mit abgespeckter Technik ein F1-Engagement in Betracht ziehen. Das Opfer Ferrari muss die Formel 1 aushalten. Ferrari wäre schlecht beraten, aufzuhören. Wo sollen sie hin? Alle anderen Rennserien liegen schon auf dem Sterbebett. Und ganz ohne Motorsport wäre in fünf Jahren der Mythos Ferrari verblasst. Präsident Sergio Marchionne ist gerade dabei, sich ein Denkmal zu setzen. Als Totengräber einer Legende.



Michael Schmidt
Redakteur

Kann die Formel 1 auf Ferrari verzichten? Schreiben Sie uns an: misa-lesertribune@motorpresse.de



Was die Formel E angeht, wurde André Lotterer vom Saulus zum Paulus. Der Deutsche über den sensationellen Erfolg seines Techeetah-Teams, über das Erfolgsrezept und den Kulturschock, statt mit 1000 PS nur noch mit 250 PS Rennen zu fahren.

Von: **Claus Mühlberger**

Im Februar hat Ihr Techeetah-Team, ein kleines chinesisches Startup, einen sensationellen Doppelsieg in Chile eingefahren. Eine schlechte Nachricht für die großen Hersteller, oder?

Nein, so kann man das nicht sehen. Aber es war schon eine coole Nummer, als kleines Privatteam gegen Hersteller wie Audi, Jaguar oder Renault zu siegen. In der Formel E kann man schon viel rausholen, wenn man die richtigen Leute im Team hat. Das ist dem Reglement zu verdanken. Wenn in der Formel E jemand mit 100 Millionen Budget kommen sollte, bedeutet das nicht, dass er dieses Geld automatisch in Zeitgewinn umwandeln könnte. Es macht die Formel E aus, dass alle Teams auf einem ähnlichen Level sind.

Als Kundenteam darf Techeetah nicht testen. Trotzdem führt Ihr Teamkollege Jean-Éric Vergne in der Meisterschaft und Techeetah in der Teamwertung.



André Lotterer

Geburtstag: 19.11.1981

Geburtsort: Duisburg (D)

Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

1997: DKM (Vizemeister)

1998: Formel BMW Junior (Meister mit 14 Siegen)

1999: Formel BMW (Meister)

2000: Formel 3 D (Platz 4)

2002: F1-Testfahrer Jaguar

2003–2016: Formel Nippon (Meister 2011)

2012–2016: Langstrecken-WM mit Audi (Weltmeister 2012, Sieg bei 24 h Le Mans 2012 und 2014)

seit 2017: Porsche-Werksfahrer

seit 2018: Formel E Techeetah

„In der Formel E geht's zu wie in einem Löwenkäfig“

Das Testverbot macht es schwer, das richtige Fahrwerks-Setup zu finden. Wir müssen dies alles am Simulator erledigen. Das machen die Jungs ganz gut.

Porsche kommt 2019 in die Formel E. Sie sind bei Porsche noch unter Vertrag. Ist Teheetah eine Ausbildungsstation für den Porsche Formel E-Werksfahrer Lotterer?
Nein, überhaupt nicht. Die Entscheidung, in der Formel E zu starten, kam allein von mir. Ich habe keine Ahnung, mit welchen Fahrern Porsche in der Formel E starten will.

Was machen Sie denn 2018 als Porsche-Werksfahrer?
Ich starte zweimal in der VLN und bei den 24 h Nürburgring. Und dazu kommen noch ein paar kleinere Aktionen.

Vor zwei Jahren standen Sie der Formel E recht kritisch gegenüber. Jetzt sind Sie dabei. Woher der Sinneswandel?
Bei manchen Menschen macht es schneller Klick als bei anderen. Ich war vor zwei Jahren bei Audi und dann bei Porsche in einer tollen Situation. Meine Zitate wurden damals auch ein bisschen aus dem Zusammenhang gerissen und übertrieben. Das hat der Presse Spaß gemacht. So kritisch war ich gar nicht.

Jetzt sind Sie zufrieden?
Die Welt ändert sich, und die Formel E hat ihren Platz gefunden. Für viele Autohersteller ist sie sehr relevant. Die Rennen sind super, eine tolle Herausforderung. Es geht zu wie im Löwenkäfig. Enge Stadtkurse, Autos, die nicht viel Grip haben. Es gibt viele Möglichkeiten zum Überholen. Wegen des Energie-Managements müssen wir mit extrem viel Köpfcchen fahren. Die meisten Rennen sind sehr spannend.

Worauf kommt es an im FE?
Alles findet an einem einzigen Tag statt. Ein sehr intensives Programm. Du musst sehr gut vorbereitet sein, und du musst einen

guten Rhythmus finden. Wenn dein Selbstvertrauen ein bisschen geknickt ist, weil das Heck nicht so stabil ist oder weil du mal kurz in der Wand warst, dann wird es schwierig. Du darfst es mit dem Risiko nicht übertreiben. Wenn du dich nur ein bisschen verbremst, steckst du

„WENN DEIN SELBSTVERTRAUEN AUCH NUR EIN BISSCHEN GEKNICKT IST, ETWA, WEIL DU IN DER WAND WARST, WIRDS SCHWIERIG.“

auf den Stadtkursen ja gleich in der Wand. Die Autos sind alles andere als leicht zu fahren. Vor allem wegen der hecklastigen Gewichtsverteilung, aber auch, weil die Reifen wenig Grip haben. Dazu kommt das Rekuperieren. Da ändert sich die Bremsbalance. Der Grund dafür, warum man viele Verbremser sieht.

Sie kommen vom 1000-PS-Sport-Prototypen und fahren nun mit 250 PS Rennen. Ein Kulturschock?
Nein, die Competition bleibt immer gleich, egal ob du ein Gokart oder einen 1000-PS-Sportwagen fährst. Du musst das Auto am Limit fahren. Im Sportwagen hast du extrem viel Abtrieb und du brauchst Mut. Im Formel E musst du die Technik verstehen. Du musst beim Bremsen sehr vorsichtig sein, sonst blockiert alles. Außerdem sind die Strecken sehr eng und es gibt kaum Auslaufzonen. Hier musst du nicht 300 km/h fahren, damit es sich schnell anfühlt. In Santiago zum Beispiel wechselt dauernd der Belag, mit Betonplatten und Stahlplatten dazwischen. Da kann man nicht jede Runde millimetergenau am gleichen Punkt bremsen. Bei jeder Runde gibts hier neue Fragezeichen.

Bei Ihrem Debüt in Hongkong haben Sie gleich vier Strafen aufgebrummt bekommen. Rekordverdächtig, oder?
Es sah schlimmer aus, als es war. Dreimal war ich schuld, einmal das Team. Einmal habe ich vergessen, den Motor abzustellen. Ich war es halt nicht gewöhnt, dass man den Motor nicht hört. Und zweimal habe ich nach Verbremsern in der Schikane nicht komplett angehalten. Das muss man als Lernprozess verbuchen.

In Santiago gabs eine Schrecksekunde, als Sie Ihrem Teamkollegen ins Heck fuhren. Was war genau passiert?
Ich war um einiges schneller. Natürlich ist man vorsichtig, wenn man gegen den eigenen Teamkollegen fährt. Ich habe es innen probiert, er blieb aber innen. Und er hat sich bei der Energiemenge verkalkuliert. Der hat gespart, obwohl es nicht nötig gewesen wäre. Er ist gesegelt, um Strom zu sparen. Ich kam mit voller Kraft von hinten an und bin ihm draufgefahren. Zum Glück ist nichts passiert. Ich bin aber ganz schön ins Schwitzen gekommen.

In Le Mans starten Sie mit Neel Jani und Bruno Senna mit einem LMP1 von Rebellion. Was kann man erwarten?
Toyota ist natürlich Favorit, allein schon deswegen, weil sie mit Hybrid-Autos fahren.

Fahren Sie weiter in Japan?

Leider geht das nicht wegen Terminüberschneidungen. Ich wäre aber gerne weiter in der Super Formula-Serie gefahren. Das ist mein Elixier. Ich bin 15 Jahre dort gefahren, und ich habe es in vollen Zügen genossen. Mit einem Super Formula-Auto in Suzuka zu fahren – das ist unvergleichlich. In den Kurven sind diese Autos megaschnell. Und die Strecke ist der Hammer. Aber irgendwann ist immer Schluss, und dann muss man eine neue Herausforderung finden. Diese Challenge heißt jetzt Formel E. Darüber bin ich sehr froh. Meine Wohnung in Japan habe ich aufgelöst. Ich lebe jetzt in Monaco.

Sie haben sich vor einiger Zeit einen Side-by-Side von Yamaha zugelegt, und Sie fahren damit auch Rennen.
Ich habe den Buggy selber gebaut. Der Motor hat jetzt einen Turbolader, die Leistung liegt bei 200 PS. Den Überrollkäfig habe ich nach meinen Plänen bauen lassen. Auf der Rallycross-Strecke von Mettet in Belgien bin ich im Winter ein Rennen gefahren, und ich habe prompt gewonnen.

Würde Sie auch die Dakar-Rallye reizen?
Man könnte einen Side-by-Side für die Dakar-Rallye vorbereiten, mit modifiziertem Fahrwerk und so weiter. Ich hätte schon Lust, die Dakar eines Tages zu fahren. Aber momentan habe ich andere Pläne. ■



Nach ein paar Startschwierigkeiten kommt Lotterer in der FE sehr gut klar

Formel 1

Quali-Rennen am Samstag

Das Formel-1-Management hat eine Umfrage unter den Teams gestartet. Thema: Sollen wir etwas am Format der GP-Wochenenden ändern? Liberty Media träumt von einem Sprintrennen am Samstag, das die Startaufstellung ermitteln soll.

Von: **Michael Schmidt**

Die neuen Formel-1-Besitzer machen sich Sorgen. Der Altersdurchschnitt der Fans ist zu hoch. Doch wie soll man junge Fans an den Sport heranführen, wenn die Aufmerksamkeitsspanne kaum länger ist als ein YouTube-Film? Cricket hat es vorgemacht. Der Sport, bei dem ein Match eine Woche dauern kann, antwortete auf den Zuschauerschwund mit einer Kurzform, die man Twenty20-Cricket nennt. Da dauert ein Spiel nur drei Stunden. Es



Die neuen F1-Bosse planen die Einführung eines kurzen Sprintrennens, um die Startreihenfolge zu bestimmen

funktionierte. Das Kompakt-Cricket hat junge Leute in den Sport gezogen und nun auch für die traditionelle Form des englischen Nationalsports begeistert.

Liberty will diesen Schachzug für die Formel 1 aufgreifen und das Format der GP-Wochenenden umkrempeln. Es soll am Freitag mit einer öffentlichen technischen Abnahme beginnen. Die Fans sollen die Autos aus der

Nähe sehen. Am Nachmittag sind zwei einstündige Trainingssitzungen geplant. Samstagmorgen folgt die klassische Qualifikation. Das Ergebnis ist die Startaufstellung für ein Sprintrennen über 100 Kilometer, dessen Resultat dann die endgültige Startaufstellung ergibt. Der ursprüngliche Plan, die Fahrer für den Sprint in der umgekehrten Reihenfolge der WM starten zu lassen, wurde auf-

gegeben. Das Quali-Rennen würde am Samstag zur besten Sendezeit stattfinden. Es gäbe weder Sprit- noch Reifenbeschränkungen. Mit dem Ziel, dass die Fahrer von der ersten bis zur letzten Runde Vollgas geben. Das soll vor allem jungen Leute anlocken. In Melbourne startete Liberty eine Umfrage unter den Teams, was sie von dem Plan halten und was sie ändern würden. ■

Formelsport

Deadline für Ricciardo

Red Bull muss bis zum Sommer zwei wichtige Baustellen aufräumen. Die eine betrifft die Fahrerpaarung, die andere den Motor für 2019. Red Bulls Teamchef Christian Horner gibt sich entspannt.

Von: **Andreas Haupt**

Den Vertrag mit Max Verstappen verlängerte Red Bull im letzten Jahr bis einschließlich 2020. Jetzt muss man dem ungeduldigen Wunderknaben nur noch ein Auto in die Hände geben, mit dem Verstappen um die Weltmeisterschaft kämpfen kann. Der Vertrag von Teamkollege Daniel Ricciardo endet nach dieser Saison. Der Australier zieht sich

noch, ihn zu verlängern. Stattdessen sondiert der 28-jährige den Markt. Es könnten zwei vielversprechende Cockpits frei werden. Bei Mercedes, sollte das Weltmeisterteam Valtteri Bottas

austauschen wollen. Und bei Ferrari, sollten sich die Italiener gegen eine weitere Vertragsverlängerung mit Kimi Räikkönen entscheiden – oder der Finne von sich aus zurücktreten. Red

Bull will Ricciardo bis zum Sommer Zeit geben. „Es ist unsere Priorität, mit ihm weiterzuarbeiten“, sagt Teamchef Christian Horner. „Aber wir werden nicht ewig warten. Wir haben auch andere gute Optionen. Die offensichtlichste heißt Carlos Sainz.“ Das Leihgeschäft mit Renault für den jungen Spanier endet nach der Saison 2018.

Neben dem zweiten Cockpit ist auch der Motor für 2019 vakant. Es gibt zwei Optionen: den V6-Turbo weiter von Renault zu beziehen oder auf Honda-Aggregate zu wechseln, die Junior-Partner Toro Rosso bereits bezieht. „Wir haben einen Sitz in der ersten Reihe und können Hondas Entwicklung genau verfolgen. Dazu gibt es den Wunsch von Renault, die Partnerschaft fortzusetzen“, sagt Horner. Die Entscheidung soll spätestens in der Sommerpause fallen. ■



Wo fährt der australische Publikumsliebbling in der Saison 2019?

Wieder Geldsorgen

Force India wurde zwei Mal in Folge Vierter in der Konstrukteurs-WM. Trotzdem steckt der Rennstall wieder in Geldsorgen. Weil die Besitzer Geld aus dem Team ziehen, statt in die Kasse einzuzahlen.

Von: **Michael Schmidt**

Eigentlich müsste Force India im Geld schwimmen. Der englische Rennstall ist ein Muster an Effizienz. Mit 120 Millionen Dollar Budget und 405 Mitarbeitern liegt Force India am unteren Ende der Skala. Mit zwei vierten Plätzen in der Konstrukteurs-WM in den letzten beiden Jahren holte Force India das Maximum aus seinen Möglichkeiten. Da müssten doch Sponsoren anbei-

ßen oder Investoren auf den Zug aufspringen. Von wegen. BWT nahm das Angebot, Titelsponsor zu werden, nicht an. Und alle Kaufinteressen erwiesen sich bis jetzt als Luftnummern.

Das Budget ist auf dem gleichen Stand wie im Vorjahr. Und doch hat Force India weniger Geld zur Verfügung. Weil die bei-

den Eigentümer nichts mehr zahlen, stattdessen aber Kapital abschöpfen. Es gibt immer noch offene Rechnungen bei Mercedes. Und das 2018er-Aero-Paket kam erst verspätet in Melbourne ans Auto. Der Schritt von 0,6 Sekunden reichte jedoch nicht aus. HaasF1, McLaren und Renault herauszufordern. ■



Pérez und Ocon mussten in Australien erst einmal das Upgrade testen

Formel 2 / Formel 3

Günther mit Bestzeit

Bei den letzten offiziellen Testfahrten vor dem Start in die Formel-2-Saison drehte Maximilian Günther in Bahrain die schnellste Runde.

Von: **Tobias Grüner**

Parallel zum zweiten Rennwochenende der Formel 1 in Bahrain startet in zwei Wochen auch endlich die zweite Liga des offenen Formel-Rennsports in ihr neues Jahr. Bei den dreitägigen Tests auf der Grand-Prix-Strecke in Sakhir konnten sich die Formel-2-Piloten nun schon einmal auf die Hitze einstellen. Nach dem ersten offiziellen Test in Paul Ricard standen insgesamt drei Testtage mit den neuen Dallara-Rennwagen auf dem Programm. Und am Ende stand der einzige deutsche Pilot im Feld ganz oben in der Zeitenliste. Maximilian Günther fuhr in der Früh-Session des Abschlussstages in 1:42.756 Minuten

die beste Runde der kompletten Testwoche. Damit war der Arden-Pilot 23 Tausendstel schneller als Trident-Konkurrent Arjun Maini. Sonst schaffte es kein anderer Pilot unter die Marke von 1.43 Minuten. Nach technischen Problemen beim ersten Test in Paul Ricard liefen aber auch die Probefahrten in Bahrain nicht problemlos für Günther. Der Allgäuer verpasste die Nachmittagsession des zweiten Testtags wegen Ärger mit dem Motor.

Auch in der Formel 3 traf sich der Jahrgang 2018 zum ersten Kräftemessen. Von den zweitägigen Testfahrten auf dem Hungaroring in Budapest können wir ebenfalls ein aus deutscher Sicht erfreuliches Ergebnis vermelden. Mick Schumacher fuhr in der ersten Session die schnellste Runde. Am zweiten Tag landete der Prema-Pilot immerhin auf Rang 4, hinter dem Hitech-Duo Alex Palou und Enaam Ahmed sowie seinem Teamkollegen Ralf Aron. ■



Maximilian Günther geht als Testschnellster in das erste F2-Saisonrennen

NACHRICHTEN

ÖLKONTROLLE STRENGER

Die FIA hat die Ölkontrollen verschärft. Auf Bitte des neuen Technikchefs Nikolas Tombazis mussten alle Teams die Konstruktionen der Ölzusatz-tanks und ihre Funktion erklären. Bei Stichproben in den Garagen wurden die Tanks ausgebaut und im leeren und später vollen Zustand gewogen. So will die FIA prüfen, ob beim Ölverbrauch gemogelt wird. Erlaubt sind 0,6 Liter auf 100 Kilometer. Bei einer Renndistanz von 310 Kilometern liefern die neuerdings installierten Ölstandssensoren genaue Werte. Wenn in der Qualifikation nur 60 bis 90 Kilometer gefahren werden, greift die FIA auf archaische Wiegeprozeduren zurück.

ÄRGER UM MEKIES

Ferrari musste sich im Kreis der Konkurrenz viel Kritik anhören, weil man kürzlich den FIA-Sicherheitschef Laurent Mekies verpflichtet hat. Es war der zweite Abgang aus dem FIA-Büro, nachdem Technikchef Marcin Budkowski zu Renault wechselte. Red-Bull-Teamchef Christian Horner poltert: „Weil wir den FIA-Mitarbeitern nicht eine Mindest-Arbeitssperre vorschreiben können, haben sich alle Teams mündlich auf eine Auszeit von 12 Monaten verständigt. Ferrari-Präsident Marchionne forderte sogar drei Jahre. Ein paar Wochen später holt er sich Mekies. Der fängt nach neun Monaten Sperre bei Ferrari an.“

PIRELLIS REIFENFENSTER

Wer die Reifen in das magische Fenster bringt, hat einen großen Vorteil gegenüber der Konkurrenz. Pirelli benennt die Arbeitstemperaturen der sieben Slickmischungen. Hypersoft: 85 bis 105 Grad. Ultrasoft und Supersoft: jeweils 90 bis 110 Grad. Je härter die Mischung, desto mehr Temperatur brauchen die Gummis. Soft: 105 bis 135 Grad. Medium: 110 bis 140 Grad. Hard: 105 bis 135 Grad. Superhard: 120 bis 145 Grad.

Am Limit: Der Auftaktsieg ging wie im vergangenen Jahr an Manthey-Racing und den Porsche 911 GT3 R



Die gelbe Gefahr

Wie im vergangenen Jahr hatte Manthey-Racing mit dem Porsche 911 GT3 R beim Saisonauftakt zur VLN Langstreckenmeisterschaft die Zügel in der Hand. Der Mücke-Audi schob sich in letzter Sekunde am Falken-Porsche auf Rang 2 vorbei.

Von: **Bianca Leppert**

Man könnte es als Déjà-vu bezeichnen: Neue Saison, die gleichen Sieger wie im Vorjahr. Der „Grello“ von Manthey diktierte das Geschehen bei kühlen und trockenen Bedingungen an der Spitze. Laurens Vanthoor, Earl Bamber und Kévin

Estre bescherten mit ihrem Teamwork nach 28 Runden den ersten Eifel-Triumph für Porsche. Und der war während des gesamten Rennens über vier Stunden nur selten in Gefahr. Lediglich rund eineinhalb Stunden vor Schluss rückten die ersten fünf Autos aufgrund einer Code-60-Phase in ein Fenster von nur zwei Sekunden zusammen, doch das brachte die Kutscher des 911 GT3 R nicht aus der Ruhe.

„Das war vom Start bis zum Ende ein Rennen wie aus dem Drehbuch“, sagte Vanthoor. „Das Auto war eines der besten, das ich je auf der Nordschleife gefahren bin. Wir haben unsere Hausaufgaben erledigt: Sieg, Ticket für das Top-30-Qual gelöst und alle Reifenspezifikationen für das 24h-Rennen freigefahren.“ Vanthoor feierte seinen ersten

„DIE POLE VON LAURENS WAR VIEL WERT, WEIL WIR AUF DER GERADEN NICHT SO SCHNELL WAREN.“

Earl Bamber, Manthey

Sieg mit der Marke aus Zuffenhausen, für Bamber war es der erste VLN-Sieg. „Die Pole von Laurens war viel wert, weil wir auf der Geraden nicht ganz so schnell waren.“ Im Qualifying legte der Belgier mit einer Pole-Zeit von 8.03,070 Minuten vor.

Tarnen und Täuschen

Auffällig: Der beste Audi landete nur auf dem 13. Rang im Zeittrai-

ning mit 5,3 Sekunden Rückstand. Man darf nun rätseln, ob es vornehme Zurückhaltung war oder ob man sich mit dem vorgeschriebenen Pflichteinsatz einiger Reifenspezifikationen beschäftigte. Im Rennen drehte man jedenfalls auf. Sowohl WRT als auch Land schafften eine schnellste Rennrunde von 8.04 Minuten. Vor dem Rennwochenende wurde der Audi R8 LMS in der Balance of Performance korrigiert: Wegen seines Top-speed-Vorteils auf der Döttinger Höhe passte die BoP-Kommission den Audi rundenzeitneutral mit einem um einen halben Millimeter kleineren Restriktor und 15 Kilogramm weniger Gewicht an.

Natürlich gab es auch Getuschel, weil der Porsche eine dominante Vorstellung hinlegte. Aber: Wie immer scheinen meh-

rere Hersteller am üblichen Tarnen- und-Täuschen-Spiel beteiligt zu sein. Zumal wenn man bedenkt, dass in der GT3 normalerweise im Zeittraining Rundenzeiten von unter 8 Minuten gefahren werden können.

Drama um Platz 2

Während Manthey an der Spitze mit Vorsprung unterwegs war, ging es dahinter auf den letzten Metern hoch her. Einige hatten bereits den Porsche-Doppelsieg vor Augen, als Falken-Pilot Klaus Bachler in der letzten Runde noch von Nico Müller im werksunterstützten Audi von Mücke Motorsport kassiert wurde.

Bachler war wohl zur falschen Zeit am falschen Ort. „Ich kam in eine Code 60 und fuhr von gelber Flagge zu gelber Flagge, ganz kurz habe ich grün gesehen, da hatte ich den Posten aber noch nicht erreicht und es war wieder gelb“, erklärte er. „Da kamen die anderen innerhalb kürzester Zeit von hinten angefliegen und haben 20 Sekunden gutgemacht – mir kam es so vor, als wäre ich unter Gelb überholt worden.“

Gemeint war der Mücke-Audi R8, den Nico Müller steuerte. Der Schweizer überholte den Österreicher mit Anlauf. „Bei mir war die Gelbphase schon aufgehoben, ich kam von hinten also mit Überschuss“, sagte er. Gemeinsam mit Markus Winkelhock jubelte der ehemalige 24h-Gesamtsieger über Platz 2 auf dem Podest. Dem Falken-Duo Bachler und Sven Müller blieb der dritte Rang.

Auch das Land-Auto von Christopher Mies und den beiden



Pink Panther: Müller/Winkelhock schnappten sich im Mücke-Audi Rang 2



Wer sein Auto liebt, der schiebt: Meister Michael Schrey ging der Sprit aus



Eine Augenweide: Der neue SP7-Porsche mit MR-Kit von Uwe Alzen

SPEZIAL-REIFENREGELN

Das Reifenreglement hält die Teams aus der SP9-Klasse schon seit vergangem Jahr auf Trab. Neu: Es sind nur noch neun Reifenspezifikationen je Reifenhersteller pro Fahrzeugmodell und Achse erlaubt. Die jeweiligen Spezifikationen müssen alle einmal vor dem 24h-Rennen „frei“ gefahren worden sein. Außerdem muss in der SP9-Klasse ein Fahrzeug je Fahrzeugtyp pro Hersteller und Reifenhersteller bei beiden VLN-Rennen und dem 24h-Qualirennen am Start gewesen sein, um eine Startberechtigung für das 24h-Rennen zu bekommen.

RAKE UND HECKFLÜGEL

Neben den Reifen werden neuerdings auch Rake und Heckflügelstellung der SP9-Autos unter die Lupe genommen. Das soll zur besseren Einordnung und Transparenz bei der Erstellung der Balance of Performance dienen. Die Hersteller geben jeweils einen Referenzwert an, von diesem dürfen sie nur in einem bestimmten Fenster abweichen. Kontrolliert wird jeweils nach dem Training und Rennen.

FÜHRUNGSWECHSEL IN ILN

Die Interessengemeinschaft Langstrecke Nürburgring hat eine neue Führung. Olaf Manthey teilte seinen Rückzug mit, bleibt aber als Berater für das Bündnis tätig. Martin Rosorius (Black Falcon) und Dirk Theimann (Phoenix Racing) stehen nun an der Spitze des Bündnisses, das in einen Verein umgewandelt wird. Aktuelle Forderungen: VLN-Termine zwischen April und September sowie freie Wahl von Zulieferern und Reifen.

FRIKADELLI-NEUZUGANG

Neben der Verpflichtung von Lance David Arnold und Felipe Laser hat Frikadelli seinen Fahrerker für das 24h-Rennen um einen weiteren Namen ergänzt: Marco Seefried. Der Nordschleifen-Profi wird bei VLN 2 und dem 24h-Qualirennen zum Einsatz kommen.

„BEI MIR WAR DIE GELBPHASE SCHON AUFGEHOBEN, ICH KAM MIT ÜBERSCHUSS ANGEFLOGEN.“

Nico Müller, Mücke

Van-der-Linde-Brüdern Sheldon und Kelvin musste kurz vor Schluss noch dem heranfliegenden Mücke-Audi weichen – beide waren auf Michelin-Reifen unterwegs. Sheldon, der jüngere der beiden Van-der-Linde-Brüder, beeindruckte das Team dabei mit einem starken Debüt im GT3-Auto auf der Nordschleife.

Der beste Mercedes landete auf dem fünften Rang. Edoardo



Gute gefüllte SP9-Klasse: 24 GT3-Brenner kämpften um den ersten Gesamtsieg der Saison 2018

Mortara, Renger van der Zande und Dominik Baumann hielten für HTP Motorsport die Fahnen hoch, die das einzige Mercedes-Team an diesem Wochenende waren. Der zweite Mercedes-AMG GT, der ebenfalls von van der Zande und Christian Hohenadel sowie Indy Dontje pilotiert wurde, kam als Achter an.

Dazwischen schoben sich der WRT-Audi von Robin Frijns und Dries Vanthoor, der wie Phoenix Racing mit Dunlop-Reifen ausgestattet war, und der zweite Manthey-Elfer von Richard Lietz, Nick Tandy und Patrick Pilet. Die Top 10 komplettierten der Phoenix-Audi (Frank Stippler, Christopher Haase, Frédéric Vervisch) und der Rowe BMW M6 GT3 von Nick Catsburg, Richard Westbrook und John Edwards. Wie schnell die Chancen bei nur zwei werksunterstützten Autos schwinden können, zeigte der Ausfall des Schwesterautos: Wegen eines Reifenschadens musste man vorzeitig am Streckenrand parken.

Nicht in die Top 10 schaffte es der Falken-BMW. Zunächst musste Peter Dumbreck im Qualifying zurück an die Box humpeln, nachdem es eine Berührung gab. Im Rennen liefen er und Falken-Neuzugang Jens Klingmann schließlich auf Platz 11 ein. Auch von den beiden Frikadelli-Porsche hatte man mehr erwartet als die Plätze 13 und 21. Es ist das einzige Dunlop-Aufgebot in

den zahlreich vertretenen 911 GT3 R im Spitzenveld. Dazu gehört auch der Team75-Porsche, der mit Jörg Bergmeister und Matteo Cairoli zum ersten Mal in der SP9 angetreten ist und 16. wurde. „Wir haben die Veranstaltung als Test genutzt und viele Sachen probiert“, sagte Teamchef Timo Bernhard. „Wichtig war anzukommen, das haben wir geschafft.“

Der von Rinaldi Racing betreute Wochenspiegel-Ferrari von Georg Weiss, Oliver Kainz und Jochen Krumbach lag lange in der Spitzengruppe, fiel aber wegen eines Schadens nach Feindkontakt zurück. Bei Konrad Motorsport lief es mit dem Lamborghini noch chaotischer: Mehrere Reifenschäden mit den Yokohama-Pneus zwangen das Team zur Aufgabe. ■



Jans/Böckmann sind die ersten Sieger der SP9-Premium-Wertung (Pro-Am)

VLN, 1. LAUF, 64. ADAC WESTFALENFAHRT (4 STUNDEN)

Pole-Position

#911 Laurens Vanthoor (Manthey Racing, Porsche 911 GT3 R, SP9) 8.03,070 min

Schnellste Runde

#22 (Wochenspiegel Team Monschau, Ferrari 488 GT3, SP9 PRE) 8.00,971 min

1.	#911	Vanthoor/Estre/Bamber	Manthey-Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9	28 Runden
2.	#24	Mücke/Winkelhock	Audi Sport Team BWT	Audi R8 LMS	SP9	+ 51,838 sek
3.	#4	Bachler/Müller	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9	+ 53,955 sek
4.	#29	Mies/van der Linde/van der Linde	Audi Sport Team Land	Audi R8 LMS	SP9	+ 57,270 sek
5.	#47	Mortara/van der Zande/Baumann	Mercedes AMG Team HTP	Mercedes AMG GT3	SP9	+ 59,149 sek
6.	#8	Frijns/Vanthoor	Audi Sport Team WRT	Audi R8 LMS	SP9	+ 1:18,465 min
7.	#912	Lietz/Pilet/Tandy	Manthey-Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9	+ 1:19,202 min
8.	#48	Hohenadel/van der Zande/Dontje	Mercedes AMG Team Mann Filter	Mercedes AMG GT3	SP9	+ 3:28,395 min
9.	#9	Stippler/Haase/Vervisch	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9	+ 3:49,669 min
10.	#98	Catsburg/Westbrook/Edwards	Rowe Racing	BMW M6 GT3	SP9	+ 3:51,803 min

Champions

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

LEGO Speed Champions Mercedes-AMG GT3

Mit abnehmbarer Windschutzscheibe, auswechselbaren Radblenden und Rennaufklebern, abnehmbarem Frontsplitter, sowie verstell- und abnehmbarem Heckspoiler, Maße: ca. 14 x 5 x 4 cm, Zuzahlung 1,- €.



**Für Sie
zur Wahl**



LEGO Speed Champions Bugatti Chiron

Mit abnehmbarer Windschutzscheibe, auswechselbaren Radblenden, Leitkegeln und Werkzeug, Maße: ca. 13 x 4 x 5 cm, Zuzahlung: 1,- €.

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direkt bestellen unter:

www.motorsport-aktuell.com/abo

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1741345, verschenken 1741346.
25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 46,75 € (D) zzgl. 1,- € Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.

Fon +49 (0)711 3206-8888

ADAC GT Masters

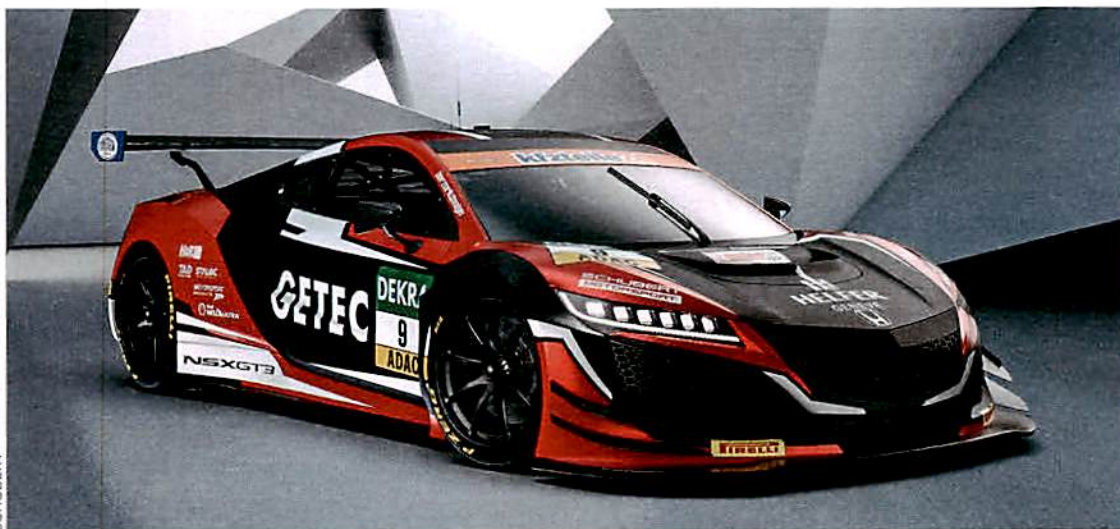
Schubert jetzt mit Honda

Im ADAC GT Masters bewegt sich einiges. Schubert setzt auf Honda, Luca Ludwig fährt Ferrari, Mike Gramke ist neuer Teamchef bei Callaway, Mücke fährt nur noch mit Audi.

Von: **Bianca Leppert**

Es war wohl eines der am schlechtesten gehüteten Geheimnisse im ADAC GT Masters: Schubert, jahrelanger BMW-Partner, wechselt zu Honda. Grund für das lange Versteckspiel: Es gab zwar Gespräche mit Honda, unterschrieben war aber noch nichts. Das Auto selbst hatte man erst vor einigen Tagen bei einem Test im spanischen Aragon zum ersten Mal in Händen. Erst danach fielen die Würfel endgültig – auch weil die Gespräche mit BMW noch im Gange waren.

Mit den zwei Junioren Giorgio Maggi und Christopher Dreyssing startet man im ADAC GT Masters in eine neue Ära. Und



Exotischer Neuzugang im ADAC GT Masters: Der Honda NSX GT3 von Schubert Motorsport

betrifft Neuland. Der NSX war bisher noch nicht in einer deutschen Rennserie im Einsatz, die Teileversorgung garantiert der Ersatzteiltruck, der für die TCR ohnehin vor Ort ist.

Weiterhin in BMW-Farben tritt Schnitzer an, die auf zwei M6 GT3 aufstocken. Timo Scheider und Mikkel Jensen teilen sich

ein Auto, das andere Dennis Marschall und Victor Bouveng.

Personalwechsel gab es sowohl bei Callaway Racing als auch bei HB Racing: In der Corvette nimmt neben Daniel Keilwitz nun Marvin Kirchner Platz. Als Vertretung für Keilwitz in Oschersleben und Most ist Frank Kechele nominiert. Mike

Gramke, bisher technischer Direktor, übernimmt den Job als Teamchef von Giovanni Ciccone.

Während Ex-ADAC-GT-Masters-Champion Luca Ludwig von Mercedes zu Ferrari (HB Racing) wechselt, hat Mücke Motorsport sich ebenfalls von Mercedes verabschiedet – und bekennt sich zu drei Audi R8. ■

BMW Motorsport

Aderlass bei BMW?

Für Insider war es keine Überraschung, dass das Team des BMW-Händlers Torsten Schubert nach einem Jahrzehnt Vasallentreue nun BMW verlässt und zu Honda wechselt. Die eigentliche Frage lautet: Wer wird noch gehen?

Von: **Marcus Schurig**

Der Markenwechsel des Schubert-Teams ist – ohne dass dies in der Pressemitteilung stehen würde – auch eine Reaktion darauf, wie stiefmütterlich BMW das gesamte Thema Kundensport und besonders den GT3-Sport behandelt – also jenen Bereich, in dem das Schubert-Team seit seiner Gründung 2007 eigentlich zu Hause war.

BMW verkauft im Vergleich zur deutschen Konkurrenz kaum nennenswerte Stückzahlen im GT3-Sport, und manchem scheint es fast so, als engagierten sich die Münchner nur deshalb in der GT3-Klasse, um die Werkseinsätze bei den 24h-Rennen am Nürburgring und in Spa zu rechtfertigen. Doch selbst die kleine Oase der GT3-Werkseinsätze trocknet jetzt aus: Am Nürburgring setzt BMW heuer nur zwei werksunterstützte BMW M6 GT3 ein, im Vorjahr waren es noch sechs! Damit war wohl auch für das Team von Torsten Schubert klar, dass ein Verbleib bei BMW langfristig keinen Sinn macht, einfach weil es perspektivlos ist.

In Insiderkreisen wird seit Monaten auch über einen Markenwechsel des zweiten großen BMW-Traditionsrennstalls spekuliert, nämlich Schnitzer Motorsport. Die Truppe aus Freilassing

wird nun vorläufig doch weiter BMW verbunden bleiben, aber das Verhältnis gilt zumindest als stark angeknackst: Erst wurde das Schnitzer-Team aus der DTM entsorgt, dann ging der Deal für den Einsatz des neuen BMW M8 GTE in der Sportwagen-Weltmeisterschaft an das bisher völlig erfolglose MTEK-Team.

Auch auf der Fahrerseite zeigen sich Risse: Piloten wie Jörg Müller, Dirk Werner oder Lucas Luhr hat man geräuschlos entsorgt. Den Abgang von Maxime Martin hätte man bei BMW aber gerne verhindert, denn mit dem Belgier verlor man einen Topiloten. Die unsichere Zukunft der DTM dürfte bei Martins Entschluss ebenso eine Rolle spielen wie das bei den Werkspiloten oft beklagte Phänomen, dass ihr Einfluss auf die technische Gesamtentwicklung in letzter Zeit immer geringer geworden sei. ■

KOMMENTAR

WATSCHN FÜR BMW

In der Branche herrscht über BMW seit einiger Zeit Kopfschütteln: Der Entschluss, dem MTEK-Team den Job in der WEC und in Le Mans zuzuschütten, gilt unter Insidern als Fehlentscheidung. Während das Schnitzer-Team für Einsätze im Langstreckensport aufgrund seiner Historie geradezu prädestiniert gewesen wäre, schickt man jetzt eine No-Name-Truppe nach Le Mans. Auch im GT3-Sport hagelt es Kritik: Seit Jahren schafft es BMW nicht, einen stabilen Kundenstamm aufzubauen. Jetzt wenden sich sogar Traditionsteams wie die Schubert-Truppe ab – eine echte Watschn für BMW!



Marcus Schurig
Redakteur

IMSA will Kosten in der GTD-Klasse reduzieren

IMSA-Boss Scott Atherton gab im Interview mit Motorsport aktuell zu, dass die Kostenentwicklung in der GTD-Klasse für GT3-Fahrzeuge dem Promoter Sorgen bereitet. „Für 2019 müssen wir Lösungen finden“, so Atherton.

Das Thema köchelt im Hintergrund seit Saisonmitte 2017, doch mittlerweile sieht man die Folgen auch auf der Rennstrecke: Das GT3-Feld schrumpft – und es würde noch viel stärker schrumpfen, wenn die GT3-Hersteller nicht stützend intervenieren würden. In Daytona und Sebring schlug der Trend noch nicht voll durch, denn dieses Top-Event will kein GT3-

Team auf die Streichliste setzen. Doch die Fakten sind klar: Die Zahl der Einschreibungen sank 2018 von 15 auf zehn GT3-Autos. Eine GTD-Saison kostet 2,5 Millionen US-Dollar – einige Teams geben über 3 Millionen Dollar aus. „Der Sprung von der Pirelli World Challenge in die IMSA-Serie ist finanziell zu groß“, hält Atherton fest.

Zusammen mit Teams und Herstellern wird seit Herbst nach Lösungen gesucht, die 2019 umgesetzt werden sollen: So könnte das teure 24h-Rennen in Daytona aus dem GTD-Kalender gestrichen, die Anzahl der Rennen reduziert oder die Reihenfolge der Rennen so modifiziert werden, dass die Teams Reisekosten einsparen können. „2019 muss und wird etwas passieren“, beteuert Scott Atherton. ■ MCS

São Paulo und Bahrain sind offenbar gesetzt

Im Hintergrund arbeiten die Macher am zukünftigen Kalender der Sportwagen-WM: Weil die WM 2017 Hersteller verloren hat, findet 2018/19 nur eine Übergangssaison statt. Ab 2019 will der Promoter wieder neun Rennen pro Saison veranstalten.

Motorsport aktuell konnte letzte Woche eine Einigung des WM-Veranstalters mit Brasilien melden: Nach dem Le-Mans-Rennen im Juni 2019 steht wieder São Paulo auf dem Terminkalender – vermutlich im Herbst, jedoch möglichst weit entfernt vom F1-Lauf. Nach Informationen aus dem ACO-Dunstkreis sind auch weitere Vorentscheidungen für 2019/20 getroffen worden: So soll es ein Rennen im Mittleren Osten geben, denn bei der neuen Kalenderstruktur, die nach Le Mans startet und im Folgejahr mit Le Mans endet, handelt es sich ja de facto um einen Winterkalender – da bleiben aus meteorologischer Sicht nicht viele Möglichkeiten, Rennen bei gutem Wetter abzuhalten.

Die schlechte Nachricht für alle WM-Fans: Das ungeliebte Rennen in Shanghai bleibt vermutlich im Kalender – die Chinesen überweisen ein beträchtliches Startgeld. Sollten sich IMSA und ACO in Bezug auf das WEC-Rennen im Rahmen des 12h-Rennens in Sebring 2019 einigen, so könnte dieser Event auch in den Folgejahren dauerhaft in den WEC-Kalender aufgenommen werden. ■ MCS

Das Thema köchelt im Hintergrund seit Saisonmitte 2017, doch mittlerweile sieht man die Folgen auch auf der Rennstrecke: Das GT3-Feld schrumpft – und es würde noch viel stärker schrumpfen, wenn die GT3-Hersteller nicht stützend intervenieren würden. In Daytona und Sebring schlug der Trend noch nicht voll durch, denn dieses Top-Event will kein GT3-

24h-Rennen Nürburgring

Audi setzt auf vier Teams

Es ist eine neue Herangehensweise: Audi wird beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring vier werksunterstützte Teams mit jeweils einem Audi R8 GT3 LMS ins Rennen schicken.

Von: Bianca Leppert

Die Entscheidung wirkt auf den ersten Blick etwas ungewöhnlich. Audi lässt seine Einsatzteams nicht wie bisher mit zwei Autos arbeiten, sondern verteilt die vier Audi R8 LMS auf vier Schultern: Land Motorsport, Phoenix Racing, WRT und Mücke Motorsport. Hinter den Kulissen wird gemunkelt, da dadurch Phoenix Racing nun auch wieder zu den werksunterstützten Teams gehöre, habe sich die Verteilung schwieriger gestaltet und Mücke habe ohnehin vor der Tür gestanden.

Im Zweifel bevorzugt ein Team besonders bei der Evaluation des Setups und der Reifen natürlich zwei Autos. So scheint man auch

bei Vorjahressieger Land nicht gerade glücklich darüber zu sein, ein Auto weniger zu haben. Mücke Motorsport, die noch wenig Nordschleifen-Erfahrung haben, behilft sich mit einem zweiten, privat eingesetzten R8. Um die Vorbereitung auf das 24h-Rennen voranzubringen, laufen die Fäden bei Audi zusammen und es findet ein teamübergreifender Austausch statt.

Was die Reifenwahl betrifft, hat man in diesem Jahr schon frühzeitig die Weichen gestellt. WRT und Phoenix Racing werden mit Dunlop ausgestattet, Land und Mücke mit Michelin. Im Vorjahr fuhr Land mit Dunlop den Gesamtsieg ein.

Bei WRT fahren Robin Frijns, Dries Vanthoor und René Rast, bei Land Kelvin und Sheldon van der Linde sowie Christopher Mies, bei Phoenix Frédéric Vervisch, Frank Stippler, Nico Müller und bei Mücke sind bisher Markus Winkelhock sowie Christopher Haase fix. Die zwei fehlenden Namen werden noch bekannt gegeben. Den privaten R8 steuern Christer Jöns, Pierre Kaffer, Stefan Mücke und Marcel Fässler. ■



Phoenix Racing ist wieder als werksunterstütztes Audi-Team in der GT3 dabei



Gelungener Tanz auf dem Vulkan: Im fünften Anlauf feiert Lukyanuk den Sieg

Aero-flott

Der Russe Alexey Lukyanuk drückte dem EM-Auftakt seinen Stempel auf. Für die deutschsprachigen Fahrer fällt das Ergebnis trotz eines kleinen Highlights ernüchternd aus.

Von: **Reiner Kuhn**

Im leichten Drift zirkelt Alexey Lukyanuk seinen Ford Fiesta R5 zentimetergenau durch eine enge Gasse, touchiert mit dem Heck einen jener mitunter mehrere Meter hohen Erdwälle und stürmt davon. „So geht Azoren-Rallye“, zollt sein ärgster Verfolger Ricardo Moura Respekt. Noch zwei Prüfungen bleiben dem Lokalmatador, um nach 2016 erneut auf heimischem Boden zu triumphieren. „Wir haben Probleme mit der Bremse“, lässt der gejagte Russe derweil wissen

und nimmt Tempo raus. Verständlich, schon im Vorjahr warf der allzu oft allzu flott agierende Lukyanuk den Sieg weg. Ein Mauerkuss am Freitagmorgen, ein gestreifter Baum am Samstag – der 37-Jährige fährt nicht nur auf der Vulkankrater-Prüfung „Sete Cidades“ nahe am Abgrund.

Aus- und Unfallorgie

Andere haben beim kniffligen Ritt über die engen und stellenweise mit dichtem Nebel verhangenen Schotterpisten auf der Hauptinsel São Miguel weniger Glück. Der portugiesische Champion Carlos Viera (Hyundai) und Bernardo Sousa (Citroën), Azoren-Sieger 2014, sind die Bekanntesten all jener, denen die Straße ausgeht. Andere wie WRC2-Junior Pierre-Louis Loubet (Hyundai) und Peugeot-Akademiker Laurent Pellier hadern früh mit der Technik ihrer Dienstwagen. Lukyanuk zieht derweil seine

Bahnen. Zu seinem Glück hat er für den Schlusspurt ein ordentliches Polster erarbeitet und kann vor der Ziellinie gar noch einige Donuts drehen.

Mit 16,4 Sekunden Vorsprung gewinnt er den EM-Auftakt und verweist den zwei Jahre älteren Moura (Skoda) auf Platz 2. Dessen Markenkollege und Vorjahressieger Bruno Magalhães muss sich mit Rang 3 zufriedengeben. Neben einem defekten Differenzial an der Hinterachse bremsen den Mitfavoriten zwei Plattfüße. Ein Schicksal, das er mit nahezu dem ganzen Teilnehmerfeld teilt, unabhängig davon, ob die Akteure sich für weiche oder harte Reifen entscheiden. Weitere Krux: Für Shakedown, Qualifying und Rallye sind nur maximal 18 Reifen erlaubt. Die Überraschung heißt Martin Koci. Dem Slowaken gelingt es lange Zeit besonders gut, das hohe Tempo der Spitze mitzugehen. Im Kampf um den

U-28-Sieg liefert sich der 24-Jährige mit U-27-Europameister Chris Ingram lange ein packendes Sekundenduell. Doch in der letzten Prüfung überspannt Koci den Bogen und reißt das linke Vorderrad seines Skoda ab. Der ein Jahr jüngere R5-Debütant Ingram (Skoda) holt sich den U-28-Sieg, der Schwede Fredrik Åhlin (Skoda) rutschte auf Platz 2.

Nur einer kam durch

Auch Fabian Kreim (Skoda) profitiert von Kocis Aus und wird in der U-28-Wertung noch Fünfter. Ein Trostpflaster für den Deutschen Meister, der nach unglücklichem Qualifying für das Feld die Piste kehren muss und sich durch einen Reifenschaden frühzeitig um alle Chancen bringt. Dank zahlreicher Ausfälle wird er auf Gesamtrang 12 nach vorne gespült. Immerhin kann der 25-Jährige mit der Bestzeit auf



Kaum eine Rallye ist spezieller als der EM-Auftakt mitten im Atlantik. Nur im Jahr 2013 wurde mit Skoda-Werkspilot Jan Kopecky der Azoren-Sieger auch Europameister.

WP13 einen Achtungserfolg erzielen. Die anderen deutschsprachigen Fahrer haben weniger Grund zur Freude. Sowohl Hermann Neubauer als auch Albert von Thurn und Taxis schrotten ihre Einsatzgeräte. „Ein klitzekleiner Fehler im Schrieb – und der hat dann große Konsequenzen. So ist das leider. Den Fehler muss ich auf meine Kappe nehmen. In der ÖRM sind eben nicht nur zwei Besichtigungsfahrten erlaubt. Die Rallye-EM ist ein anderes Level“, gesteht Neubauer und wird daran erinnert, dass er hier schon 2013 nach einem Unfall vorzeitig einpacken musste. Thurn und Taxis stellt seinen Skoda vier Prüfungen später nach einem Überschlag ebenfalls mit beschädigtem Käfig ab. Deutlich spektakulärer der Abgang von Marijan Griebel. Am

Freitagabend liegt der U-28-Europameister zwar zwei Plätze vor dem vom frühen Reifenschaden durchgereichten Landsmann Kreim. Gesamtrang 17 ist für den Vorjahres-Zweiten dennoch eine so herbe Enttäuschung, dass der Pfälzer seinen Peugeot 208 T16 entnervt abstellt: „Ein komplettes Desaster. Wir haben jetzt noch mal einiges probiert, aber geändert hat sich nichts. Wir haben keine Traktion, und ich habe kein Gefühl“, flucht er, nachdem er von Platz 8 ins Nirvana der Zeitenliste abrutscht. „So macht es keinen Sinn, das ohnehin knappe Budget zu belasten.“

Die für frontgetriebene R2-Fahrzeuge ausgeschriebene U-27-Junioren-Wertung gewinnt der Portugiese Diogo Gago vor seinem spanischen Peugeot-Markenkollegen Efrén Llarena. Tom Kristensson zerstörte seinen Opel Adam R2 auf Rang 4 liegend nach der Zieldurchfahrt der fünften Prüfung, dessen junger Teamkollege Martins Seeks rettet als Dritter die Ehre des Opel-Werksteams. Pech hat Simon Wagner. Der junge Österreicher vermeidet auf unbekanntem Terrain jedes Risiko und scheidet auf Platz 4 liegend vor der letzten Prüfung dennoch aus. Die enormen Vibrationen durch ein defektes Motorlager lassen Schaltung, Getriebe und zu guter Letzt auch den Motor kollabieren. Der Peugeot des 25-jährigen rollt auf den letzten Metern aus. ■

RALLYE AZOREN (22.–24. 3. 2018)

Erster von acht EM-Läufen, mit 15 Wertungsprüfungen über 207,30 km

1. Lukyanuk / Arnautov (RUS/RUS), Ford Fiesta R5	2:33.51,7h
2. Moura / Costa (P/P), Skoda Fabia R5	+ 0.16,4 min
3. Magalhães / Magalhães (P/P), Skoda Fabia R5	+ 0.25,7 min
4. Ingram / Whittock (GB/GB), Skoda Fabia R5	+ 1.24,2 min
5. Åhlin / Sjöberg (S/S), Skoda Fabia R5	+ 2.33,1 min
6. Herczig / Ferencz (HU/HU), Skoda Fabia R5	+ 4.02,9 min
7. Habaj / Dymurski (PL/PL), Ford Fiesta R5	+ 4.12,2 min
8. Yates / Edmondson (GB/GB), Skoda Fabia R5	+ 4.15,7 min
9. Teodósio / Teixeira (P/P), Skoda Fabia R5	+ 4.43,0 min
10. Fontes / Babo (P/P), Citroën DS3 R5	+ 5.01,2 min

Bestzeiten: Lukyanuk 6; Magalhães 4; Åhlin, Botka, Kreim, Moura, Ptaszek 1

EM-STAND NACH LAUF 1

1. Alexey Lukyanuk (RUS)	37	Junioren U 28	
2. Ricardo Moura (P)	30	1. Chris Ingram (GB)	38
3. Bruno Magalhães (P)	27	2. Fredrik Åhlin (S)	27
4. Chris Ingram (GB)	18	3. Rhys Yates (GB)	21
4. Fredrik Åhlin (S)	12		
6. Norbert Herczig (HU)	12	Junioren U 27	
7. Lukasz Habaj (PL)	6	1. Diogo Gago (P)	39
8. Rhys Yates (GB)	4	2. Efrén Llarena (ES)	28
9. Pierre-Louis Loubet (F)	3	3. Martins Seeks (LV)	26
10. Martin Kočí (SL)	3		



Eigenwerbung: Ingram gewinnt bei seinem R5-Debüt die U-28-Wertung



„Anderer Level“: Neubauers Fahrt endet früh mit einem Totalschaden



Lehrfahrt: Für Kreim genoss die Zielankunft höchste Priorität



Unbelohnt: Wagner steht nach taktischer Fahrt mit leeren Händen da

„Sehe mich nicht als Nummer zwei“

Elfyn Evans zählte von Anfang an zur M-Sport-Familie. Als Nummer zwei unterstützt der 29-jährige Waliser nun Weltmeister Sébastien Ogier bei der Titelverteidigung.

Von: **Reiner Kuhn**

Beim Korsika-Test saß statt Stamm-Co Daniel Barritt Stuart Loudon an deiner Seite. Wie geht es Daniel nach dem Unfall in Mexiko?

Daniel geht es gut. Das war nur eine Vorsichtsmaßnahme, um ihm etwas mehr Zeit zu geben, sich von der leichten Gehirnerschütterung zu erholen. Nach der Rolle klagte er über Kopfschmerzen und Schwindel. Klar, dass wir dann auf einen Restart verzichteten. Nach einem kurzen Check im Krankenhaus sind wir zusammen heimgefliegen, und er hat sich zu Hause noch mal gründlich untersuchen lassen.

War der Unfall in Mexiko zu hohem Risiko geschuldet?

Überhaupt nicht. Alles fühlte sich sehr sauber und kontrolliert an. Im ersten Durchgang auf „El Chocholate“ waren wir Zweitschnellste. Nach dem Überschlag haben wir auf der folgenden Prüfung noch die neunt schnellste Zeit gefahren.

Was ist genau passiert?

Ich habe eine Welle falsch eingeschätzt, und das Auto hat heftiger reagiert als erwartet. Der folgende Dreher mit Rolle fühlte sich ziemlich sanft an. Also bin ich raus, um das Auto zu checken. Da noch alle Räder dran waren, fuhren wir weiter. Ich denke, Daniel wurde vom Aufprall überrascht und hat sich wie Julien Ingrassia im Vorjahr in Finnland den Kopf angeschlagen.

Seit fünf Jahren fährst du WRC. Wie unterscheidet sich die neueste Generation von jenem Auto von 2013?

Der Unterschied ist gar nicht so groß, auch wenn sich die Autos für 2017 gewaltig geändert haben. Man versucht eben immer, möglichst schnell zu fahren, egal mit welchem Auto.



„WENN MAN MIT SÉBASTIEN OGIER ARBEITET, VERSTEHT MAN SCHNELL, WARUM ER WELTMEISTER IST.“

Elfyn Evans

Was war für dich schwieriger: nach zwei WRC-Jahren 2016 mit einem R5 in der WRC2 anzutreten oder danach vom R5 direkt in ein 2017er-WRC aufzusteigen?

Der Wechsel zurück in den R5 war ein Schock. Die Autos haben deutlich weniger Leistung, also bist du langsamer und kannst viel später bremsen. Anders

beim 2017er-WRC: Ich war früh in die Testarbeit involviert und hatte Zeit, mich ans Auto zu gewöhnen. Es ist nicht nur die Leistung, auch das Fahrwerk und die Aerodynamik. Das Auto ist stärker, agiler und stabiler. Es lässt sich sehr präzise fahren. Damit auf Zeitenjagd zu gehen, ist einfach nur eine Freude.

Hast du jemals mit einem anderen Team als M-Sport verhandelt?

Auch wenn ich eine sehr innige Beziehung zu M-Sport habe; als ich Ende 2015 mein WRC-Cockpit räumen musste, versuchte ich woanders eines zu bekommen. Da die Info am Saisonende viel zu spät kam und nahezu alle Verträge gemacht waren, hatte ich kaum eine Chance.

In Schweden musstest du



Ausgehebelt: In Mexiko sorgte eine fiese Welle für das vorzeitige Aus

!
Elfyn Evans

Geburtstag: 28. Dezember 1988
Geburtsort: Dolgellau
Herkunftsland: Wales (GB)

WM-KARRIERE

2007: Erster von 66 WM-Starts
2012: Sieger WM-Akademie
2013: erstmals im WRC
2016: WRC2-3., Meister in GB
2017: WRC mit M-Sport (1 Sieg, 3 x Podium – WM-5.)

HOBBYS

Motorräder, Fitness

dich zugunsten deines Teamkollegen Ogier „zurückstempeln“. Wie fühlt man sich als Nummer zwei?

In Schweden haben wir das zuvor besprochen. Ich hatte vor der Powerstage null Punkte und danach auch. Für mich hat sich also wenig geändert. Klar will ich als Fahrer immer das Beste für mich. Aber sollte es um etwas Größeres gehen, kann man eine Teamentscheidung akzeptieren. Deshalb sehe ich mich nicht als Nummer zwei.

Verrate uns mal, was sich bei M-Sport durch Sébastien Ogier verändert hat?

Gar nicht so viel. Wenn man aber mit Seb arbeitet, versteht man schnell, warum er Weltmeister ist. Er achtet auf die kleinsten Details und hört nicht auf Druck zu machen, bis er bekommt, was er braucht, um den Titel zu holen – egal ob beim Auto oder im Team. Andererseits ist er völlig offen und tauscht sich mit allen aus.

Was sind deine Saisonziele?

Bisher lief es leider nicht so toll. Bei der Monte hatte ich früh einen Plattfuß, Schweden lief insgesamt schlecht für unser Team. In Mexiko war das Tempo bis zum unglücklichen Aus da. Noch bleibe ich cool. Auf Korsika wurde ich 2015 Zweiter und habe 2016 die WRC2 gewonnen. Im Vorjahr wurde ich in Argentinien und Finnland Zweiter und siegte in Wales. Ich bin also zuversichtlich, dass wir auf jedem Untergrund vorne mitfahren und ich auch Siege einfahren kann. ■

Rallye-WM

FIA will Taktikspiele unterbinden

Noch vor der Rallye Korsika soll eine Regeländerung verhindern, dass Fahrer ihren Start verzögern, um sich in eine bessere Ausgangslage für die Powerstage zu bringen.

Von: **Reiner Kuhn**

Die favorisierte Lösung ist simpel: Wer am letzten Tag an irgendeiner Zeitkontrolle Strafzeiten kassiert, soll künftig keine Punkte auf der Powerstage mehr sammeln können. Der Kampf um die bis zu fünf Extra-Punkte und das neuerdings muntere Spätstempeln einiger WM-Aspiranten für eine bessere Ausgangsposition sorgt bei Teams, einigen Fahrern, WM-Promoter und der FIA für Unmut.

Sébastien Ogier und sein M-Sport-Team nutzten in Schweden die Reglementsücke und verzögerten absichtlich den Start des Weltmeisters. Die dafür verhängte

WRC2

C3 R5 auf der letzten Rille

Das für Korsika angekündigte Debüt des neuen Citroën C3 R5 wird schon vor dem Start ein Rennen gegen die Uhr.

Was ist nur bei Citroën los? Seit Wochen, nein Monaten stand fest, dass der neue Citroën C3 R5 beim französischen Heimspiel auf Korsika sein Wettbewerbsdebüt in der WRC2 geben soll. Selbst Konzernchef Carlos Tavares und Citroën-Markenvorstand Linda Jackson warben beim WM-Auftakt in Monte Carlo für das neue Kundensportmodell, das schon im vergangenen November bei der Rallye du Var, dem Finale der französischen Meisterschaft, als Vorausauto losgelassen wurde, was im schlimmsten Fall nun wieder drohen könnte.

Vergangene Woche sickerte durch, dass der mit Spannung erwartete Einsatz der beiden auf der Korsika-Nennliste notierten Werksfahrer Stéphane Lefebvre und Landesmeister Yoann Bonato



Weltmeister Ingrassia (l.) im Dialog mit Vorgänger Elena: „Wann startest du?“

Strafzeit nahm man bewusst in Kauf, viel wichtiger war eine späte Startposition.

Mit dem Schachzug war ein Präzedenzfall geschaffen. Als in Mexiko Ott Tänak (Toyota) und Thierry Neuville (Hyundai) die gleiche Taktik nutzten, war klar, dass die FIA schnellstmöglich

reagieren würde. Zu groß ist die Gefahr, dass der vor allem für Fernsehsender attraktive Schlusspurt zu einem Witz werden würde. Die Ogier-Jäger Tänak und Neuville führen beim Finale in Mexiko unter Ausschluss der TV-Öffentlichkeit, weil zeitgleich die Siegerehrung live gezeigt wurde.

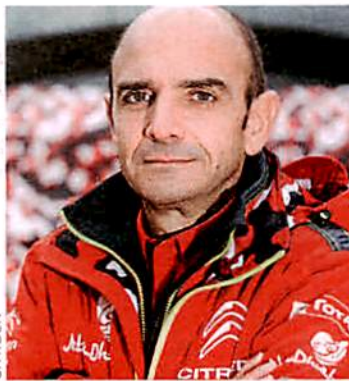
Rallycross-WM

Ekström schlägt zurück

Der Rallycross-Weltmeister von 2016 präsentiert sein neues Sportgerät.

Im Visier haben Mattias Ekström und das Audi-Werks-team vor allem die große Konzernschwester. Mit einem komplett neu konstruierten „Audi S1 EKS RX“ will der Schwede der 2017 dominierenden Mannschaft von VW mit ihrem Polo WRC Paroli bieten. „Wir sind vier Jahre lang mehr oder weniger mit denselben Autos gefahren,“ entschuldigt Ekström die zähe Saison 2017. Die bisherigen Quattros

hatte das EKS-Team im vorangegangenen Herbst medienwirksam öffentlich versteigert. Für 2018 hat das Team zwei komplett neue Autos für Ekström und Team-Neuzugang Andreas Bakkerud aufgebaut. Anders als beim Vorgängermodell hat die Audi-Technikabteilung erheblich mehr Know-how beige-steuert und will auch in dieser Saison mehr Präsenz an den Rallycross-Pisten zeigen. Neben zahlreichen Änderungen unter der Karosserie, bei denen sich Ekström noch bedeckt hält, fällt am neuen S1 Quattro eine modifizierte Aerodynamik ins Auge. ■ MST



Vater des C3 R5: Pierre Budar

schon vor dem Start ein Rennen gegen die Uhr wird. „Die Homologation läuft noch. Weiteres in den nächsten Tagen“, vermeldete Versailles knapp auf Anfrage. Laut Insidern soll es beim vom jetzigen Citroën-Teamchef Pierre Budar verantworteten C3 R5 bei der Zulassung des Sicherheitskäfigs hapern.

Bei der Konkurrenz scheint man besser aufgestellt: Skoda und Hyundai homologierten pünktlich zur ultimativen Asphaltathz neue Motoren-Updates für ihre R5-Modelle. ■ RK



Neue Flügel, neues Glück? Der neue Polo-Jäger von Audi

ADAC TCR Germany

Aller guten Dinge sind drei

Mit dem Medientag sowie den offiziellen Testtagen in Oschersleben startet diese Woche die ADAC TCR Germany offiziell in ihre dritte Saison. Trotz Weggangs des aktuellen Champions hat sich wieder ein hochklassiges Feld gefunden.

Von: **Michael Bräutigam**

Auch zahlenmäßig muss sich der deutsche TCR-Ableger nicht verstecken. Obwohl man sich gegenüber dem Vorjahr, als die Serie mit rund 40 Startern aus allen Nähten platzte, geschrumpfte. Doch 26 permanent eingeschriebene Fahrzeuge sind immer noch fast 50 Prozent mehr als etwa in der DTM. Zudem kann das Qualifying nun auch wieder in einer einzigen Gruppe stattfinden.

„Das Feld der ADAC TCR Germany präsentiert sich vielfältig und sehr ausgeglichen“, freut sich Franz Engstler, der die Serie gemeinsam mit dem ADAC austrägt, über ein einmal mehr hochklassiges Feld. „Wir freuen uns über die Neuzugänge von Peugeot und Renault, aber auch über neue Teams wie Max Kruse Racing, die der Serie in diesem Jahr sicherlich neue Impulse geben und eine weiter steigende Popularität verschaffen werden.“

Starke Gaststarter

Die 26 Starter verteilen sich auf Fahrzeuge von sieben Marken: Audi, Cupra (SEAT), Honda, Opel, Peugeot, Renault und Volkswagen sind vertreten. Die meisten Piloten vertrauen auf den VW Golf, deren acht sind am Start. Dahinter sortieren sich Audi (5) Cupra (4), Honda, Opel (je 3), Renault (2) und Peugeot (1). Je ein zusätzlicher Audi und ein Renault kommen eventuell noch.

Dazu kommen Gaststarter: Einer, der bereits feststeht, ist niemand Geringeres als ETCC-Champion Petr Fulín. Der Tscheche möchte bei seinem Heimrennen in Most sowie zur Vorbereitung darauf auch beim Saisonstart in Oschersleben dabei sein. Ein weiterer Name, den man auf der permanenten Starterliste vermisst, ist



Nicht mehr ganz so volles Feld: Die ADAC TCR Germany hat sich im Vergleich zu 2017 (Foto) geschrumpft

Dino Calcum. Die letztjährige Opel-Speerspitze wird jedoch sporadisch erneut am Start sein. Über den Winter hat er gemeinsam mit Lebensgefährtin Lisa Christin Brunner ein eigenes Rennteam aus dem Boden gestampft, das Calcums Opel in der TCR sowie Brunners Renault Clio Cup im entsprechenden Markenpokal einsetzt.

Die Favoritenfrage ist ähnlich wie im Vorjahr schwer zu beantworten. Nachdem Meister Josh Files die Serie verlassen hat, fällt die Favoritenrolle beinahe automatisch Vizemeister Mike Halder zu. Der hat, wie berichtet, die Marke gewechselt und wird bei Fugel Sport (Team Honda ADAC Sach-

„DAS FELD DER ADAC TCR GERMANYS PRÄSENTIERT SICH VIELFÄLTIG UND SEHR AUSGEGLICHEN. WIR FREUEN UNS AUCH ÜBER DIE NEUZUGÄNGE.“

Franz Engstler

sen) versuchen, mit einem Honda Civic die Meisterkrone zu holen.

Der letztjährige Rookie-Champion Luca Engstler steht im Verdacht, einer von Halders größten Rivalen zu werden. Der frisch gekrönte Meister der TCR Middle East zeigte 2017 eine steile Lernkurve und muss mit seinen 17 Jahren als Titelkandidat gelten. VW-Markenkollege Benjamin Leuchter (Max Kruse Racing) möchte ebenfalls mitreden.

Fünf Rookies am Start

Ernsthafte Titelambitionen haben darüber hinaus Harald Proczyk (Opel) und Niels Langeveld (Audi). Proczyk gelangen im Vorjahr als einzigem Fahrer zwei Pole-Positions, Langeveld gelangen 2017 als Einzigem außer Meister Josh Files Laufsiege an zwei aufeinanderfolgenden Rennwochenenden.

Bunt gemischt ist auch wieder die Rookie Challenge. Insgesamt fünf 16- bis 17-jährige Piloten bewerben sich um die Nachfolge von Luca Engstler. Max Hesse (Audi) ist der Einzige, der schon TCR-Rennerfahrung gesammelt hat. Loris Prattes (Cupra) steigt aus dem Clio Cup auf, Justin Häußermann (VW) und Marcel Fugel (Honda) aus der STT. Am wenigsten Erfahrung hat Luke Wankmüller (Opel), doch bei Tests zeigte er großes Potenzial. ■



Einer der Youngster: Justin Häußermann greift in der Rookie-Wertung an

Vollgas auf allen Kanälen

Während bis zu den ITR-Testfahrten in Hockenheim (9. bis 12. April) Motorenruhe herrscht, wird hinter den Kulissen mit Vollgas an der Vermarktung der DTM gefeilt.

Von: **Michael Bräutigam**

So gab man seitens der ITR vergangene Woche bekannt, dass man mit der International Management Group (IMG) einen neuen starken Partner für die Vermarktung der internationalen TV-Rechte an seiner Seite hat.

„Wir freuen uns sehr, mit IMG als weltweit größtem unabhängigen Rechtevermarkter von Live-Sport-Übertragungen einen starken Partner zu haben, um die DTM international noch stärker aufstellen zu können“, sagte dazu ITR-Geschäftsführer Achim Kostron. Er sehe zudem Potenzial, unter Mithilfe von IMG auch das Eventpaket an sich weiter verbessern zu können. Der neue



Internationalisierung: Nicht nur in Japan will die DTM mit neuem TV-Rechtevermarkter demnächst groß rauskommen

Partner ist ein Global Player. Denn IMG hat sich beispielsweise dank der Vermarktung der TV-Rechte der NFL, NASCAR sowie der Olympischen Spiele einen Namen gemacht. Die Zusammenarbeit ist zunächst auf zwei Jahre ausgelegt.

Kaiser moderiert in Sat.1

Auf nationaler Ebene hat sich wie bekannt Sat.1 die TV-Rechte

an der DTM für 2018 und 2019 gesichert. Mittlerweile ist auch klar, in welcher Besetzung der Münchner Sender von den Rennstrecken berichten wird. Wie in MSa verkündet, wird Andrea Kaiser die Frontfrau der Moderation. Die Lebensgefährtin von Rallye-Weltmeister Sébastien Ogier führt gemeinsam mit Matthias Killing (u.a. „ran“ Basketball, Tennis und Boxen) durchs Pro-

gramm. Als Kommentator wurde Edgar Mielke verpflichtet.

Zu guter Letzt noch eine Korrektur zur letzten MSa. Da hatte sich ein kleiner Fehler eingeschlichen: Nicht Lucas Auer, sondern Pascal Wehrlein ist der jüngste Fahrer im DTM-Aufgebot von Mercedes 2018. Wehrlein ist am 18. Oktober 1994 geboren – 37 Tage später als der Österreicher Auer (11. September 1994). ■

Supercars Australien

Vier Rennen, vier Sieger

Bei der zweiten Saisonstation der australischen Supercars-Meisterschaft in Melbourne war Abwechslung angesagt: In vier Rennen gab es vier verschiedene Sieger.

Von: **Michael Bräutigam**

Zum ersten Mal überhaupt ging es im Albert Park von Melbourne, wo bislang im Rahmen des F1-GP immer nur Showrennen stattfanden, um wichtige Meisterschaftspunkte. Als wäre das nicht genug, spielte auch wechselhaftes Wetter in die spannende Action herein.

In den Qualifyings teilten sich Titelverteidiger Jamie Whincup (Holden) und Scott McLaughlin (Ford) zunächst die Pole-Positions für die vier Rennen brüderlich



Viel Action auch im Regen: Hier bekriegen sich van Gisbergen (r.) und Caruso

auf. Und genau wie „Scotty“ seine Pole im ersten Durchgang in den Sieg ummünzen konnte, gelang das auch Whincup im regennassen zweiten Lauf.

Nur ein kleiner Schauer traf die Strecke im dritten Melbourne-Rennen. Dadurch verzockten diejenigen, die zwischenzeitlich auf Regenreifen gewechselt hatten. Am Ende holte Scott Pye

(Holden), der aber schon vor dem Regen führte, seinen ersten Supercars-Sieg. Auch für sein neu formiertes Walkinshaw Andretti Racing Team war es die Siegpremiere. Den letzten Sieg des Wochenendes sicherte sich David Reynolds. Der letztjährige Bathurst-1000-Sieger ist damit erster Verfolger von Tabellenführer Shane van Gisbergen. ■

NACHRICHTEN

WTCC: MORBIDELLI IM ITALIEN-„NATIONALTEAM“

Gianni Morbidelli komplettiert eine Art italienisches Nationalteam: Der Ex-F1-Pilot wurde als zweiter Alfa-Romeo-Pilot von Mulan Racing neben Fabrizio Giovanardi bestätigt. Ein anderer Ex-WTCC-Fahrer verpasst dagegen den Saisonauftakt: Tiago Monteiro, der anscheinend noch nicht wieder voll genesen ist, wird in Marrakesch von Benjamin Lessennes vertreten.

NASCAR: MARTINSVILLE-RENNEN VERSCHOBEN

Weil Schneefall auf dem Martinsville Speedway den Fahrbetrieb am Sonntag lähmte, konnte das 6. Cup-Rennen der NASCAR-Saison nicht wie geplant stattfinden. Stattdessen wurde es auf Montag (nach Redaktionsschluss) verlegt.

Die besten 14 von fast 2000
Bewerbern: Im Bootcamp wurden
die drei Finalisten gesucht



Fabio ist der Super Racer

Fabio Grosse (22) ist der erste „Super Racer“ – er setzte sich am Ende im Casting von fast 2000 Kandidaten durch und darf nun eine volle Saison in der VLN mit einem Porsche Cayman von Teichmann Racing absolvieren.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Resonanz war gewaltig: Vor rund einem Jahr startete die upgraded Automotive GmbH gemeinsam mit Teichmann Racing, sport auto, auto motor und sport sowie MOTORSPORT aktuell die Suche nach dem „Super Racer“. Bei den sieben Scouting-Terminen nahmen fast 2000 Bewerber die Chance wahr, sich am upracer-Simulator zu beweisen. Übrig blieben am Ende 14 Teilnehmer – je zwei pro Scouting –, die sich im Bootcamp fürs große Finale qualifizieren wollten. Die Orga-

nisatoren hatten sich für das zweigeteilte Camp bei Kartion in Gärtringen (Simulator, Kart) sowie im Aramis Sport- und Tagungshotel bei Herrenberg (Fitness) ein hartes Programm ausgedacht, welches die Teilnehmer entsprechend an ihre körperlichen Grenzen brachte.

Finale im sonnigen Spanien

Nach dem ersten Teil Fahrdynamik bei Kartion, wo jeweils drei Runden auf der virtuellen Nordschleife sowie eine „Hotlap“ im Kart zu absolvieren waren, stand am ersten Tag noch Cycling und ein martialischer Hindernislauf an. Obwohl mit einem voll finanzierten VLN-Drive 2018 im Porsche Cayman der Preis ein extrem hoher war, trieben sich die 14 Teilnehmer zu gegenseitigen Höchstleistungen an. Die Prognosen der Sportexperten vom Aramis sagten voraus, dass am zweiten Tag nicht mehr alle Protagonisten an Bord sein würden, doch trotz schmerzverzerrter Gesichter und brennender Muskeln gab es keine Ausfälle.

Ein ähnlich gemischtes Programm am zweiten Tag aus Fahrdynamik (diesmal Rennen) und Fitness, wobei der Hindernislauf durch einen Fitnessstest ausgetauscht wurde, trennte dann nach einem ausgeklügelten Punktesystem die Spreu vom Weizen. In Addition der beiden Tage setzten sich letztlich Fabio Grosse, Marco Hinrichs und Marcel Marchewicz durch. Für die elf anderen Mitstreiter war der Traum vom Rennfahrer sein ausgeräumt – zumindest vorerst, denn so viel sei an dieser Stelle verraten: 2018 geht der „Super Racer“ in eine zweite Runde, dann in noch größerem Umfang.

Zwölf Tage nach dem kräftezehrenden Sportprogramm im kalten Schwabenlande ging es für die drei Finalisten ins wettertechnisch deutlich angenehmere Südspanien. Der Ascari-Rennkurs nahe Ronda bot die sonnige Szenerie für die Entscheidung, wer von den rund 2000 Kandidaten der beste sein würde.

Nach seinem Punktsieg im Bootcamp reiste Grosse als gro-



**„MIR FEHLEN
IMMER NOCH DIE
WORTE, EIN ECHTER
BEFREIUNGSMOMENT.
MOTORSPORT IST MEIN
LEBEN, DAS IST
DAS EINZIGE, WAS
MICH ANTREIBT.“**

„Super Racer“ Fabio Grosse



Im upracer-Simulator fanden das Scouting und ein Teil des Bootcamps statt



An die Grenzen gebracht: Auch beim Cycling wurden die Bewerber gefordert



Schnelle Runden unter spanischer Sonne: Finale im Ascari Race Resort



Die Top 3 beim ersten „Super Racer“ (von links): Hinrichs, Grosse, Marchewicz

ßer Favorit zur über fünf Kilometer langen und sehr anspruchsvollen Rennpiste. Denn hinzu kam, dass er als einziger der drei Finalteilnehmer Rennerfahrung und das sogar auf dem zu bewegendem Porsche Cayman GT4 hatte – 2017 konnte er mit diesem Auto bereits einen Klassensieg bei den 24h am Nürburgring verbuchen. Doch ein Spaziergang sollte das Finale dann keineswegs werden. „Ich hatte den Eindruck, dass alle schon seit mindestens fünf Jahren Motorsport betreiben“, musste sich auch Marc Hennerici wundern. Hennerici ist Stammfahrer bei Teichmann, gewann 2016 die Porsche Cayman GT4 Trophy in der VLN und war als Coach der Finalisten vor Ort aktiv. „Ich habe meistens Angst, wenn ich daneben sitze. Aber ab der zweiten Kurve war meine Angst weg, weil ich gesehen habe: Die können das! Die Adaption aus der Simulation auf die Rennstrecke hat perfekt funktioniert“, so der Profi.

Tatsächlich wurde es ein enges Rennen, im wahrsten Sinne

des Wortes. Denn die beiden Rennstrecken-Rookies Marcel und Marco lieferten eine schnelle und sichere Vorstellung ab. „Man kann es kaum in Worte fassen, mal die Kurvengeschwindigkeiten zu erleben und den Grip zu fühlen“, zeigte sich Marcel begeistert. Er war bislang nur bei Kart-Langstreckenrennen im Renneinsatz. Wie er war auch Marco noch nicht im realen Rennauto unterwegs. Dem bleiben ganz ähnliche Eindrücke: „Man kann sagen, dass es der schönste Tag meines Lebens bisher war. Ich habe mich ein ganzes Jahr darauf vorbereitet. Dann dieses Gefühl zu haben, aus der Pitlane zu fahren und das Gas durchzudrücken, ist einzigartig.“

Ein ganz enges Finish

Am Ende wurde es so knapp, dass nicht in Ascari, sondern erst vier Wochen später auf der Season Opening Party von Teichmann

Racing die endgültigen Platzierungen bekannt gegeben werden konnten. Am Ende wusste Fabio seinen Erfahrungsvorsprung dann doch durchs Ziel bringen. „Mir fehlen immer noch die Worte, das war ein echter Befreiungsmoment. Mit der Vorbereitung aufs Bootcamp habe ich fast ein Jahr vorher angefangen und vier Monate vorher alles noch mal intensiviert“, freute sich der Gewinner, der schon bei der Bekanntgabe der Finalisten Freudentränen verströmt hatte. „Motorsport ist definitiv mein Leben, das ist das Einzige, was mich antreibt“, sagte der gerade ausgelernete Kfz-Mechatroniker, der sich trotz seiner jungen Jahre vor einem Jahr bereits als Renninstructor selbstständig gemacht hat.

Doch während Fabio in diesem Jahr also eine komplette VLN-Saison absolvieren darf, gehen auch die anderen beiden Fi-

nalisten nicht leer aus. Der Zweitplatzierte Marcel darf sich auf zwei Rennwochenenden bei der KTM X-Bow Battle freuen, wo er in der Rookie Challenge antreten wird. Der Gesamtdritte Marco bekommt einen Trackday mit Coaching im Rennwagen auf seiner Strecke nach Wahl. „Am Ende kann es nur einen Sieger geben, diesmal hat es leider nicht geklappt. Ich werde nicht aufgeben“, nahm er es sportlich. Stolz sein dürfen alle, die es überhaupt so weit geschafft haben, auch die Bootcamp-Teilnehmer. „Es war am Ende eine sehr enge Sache. Alle drei hätten das Potenzial, und alle drei hätten es auch mehr als verdient. Der „Super Racer“ war ein Erfolg, allein deshalb, weil wir zwei Leute im Finale hatten, die noch gar nicht im Rennauto saßen“, resümiert Michael Teichmann von Teichmann Racing. Eine Erfolgsgeschichte, die 2018 weitergeht. ■

Eine Aktion von
upgraded
substantive group

mit Unterstützung von
TEICHMANN RACING

Premium-Sponsor
MICHELIN

Classic-Sponsor
BBS

Classic-Partner
KTM



Ducati-Werkspilot Andrea Dovizioso hat den WM-Auftakt in Katar in überzeugender Manier gewonnen. Im MSA-Interview erklärt der 32-jährige Italiener, wie er über den Winter stärker wurde und was er von der Saison erwartet.

Von: Imre Paulovits

Wie fühlst du dich nach dem Sieg in Katar?

Ich bin glücklich, denn wir haben bestätigt, dass die Schritte, die wir im Winter gemacht haben, uns nach vorne gebracht haben. In Katar waren wir auch in der Vergangenheit konkurrenzfähig, aber nicht so stark wie jetzt. Ich hatte einen wirklich furchtbaren Start, konnte mich trotzdem leicht nach vorn arbeiten und trotzdem die Reifen schonen. Ich konnte meine Strategie auch so durchziehen, und das ist bei dem Level, das die MotoGP heute hat, nicht einfach. Damit haben wir bestätigt, dass wir deutlich konkurrenzfähiger sind als letztes Jahr – und auch konkurrenzfähiger als Ende letzten Jahres.

Wie ist euch diese Steigerung im Winter gelungen?

Die Ergebnisse der letzten Saison haben uns viel Motivation gege-



Andrea Dovizioso

Geburtstag: 23. März 1986
Geburtsort: Forlimpopoli (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE

2002: 125GP, Honda (16.)
2003: 125GP, Honda (5.)
2004: 125GP, Honda (1.)
2005: 250GP, Honda (3.)
2006: 250GP, Honda (2.)
2007: 250GP, Honda (2.)
2008: MotoGP, Honda (5.)
2009: MotoGP, Honda (6.)
2010: MotoGP, Honda (5.)
2011: MotoGP, Honda (3.)
2012: MotoGP, Yamaha (4.)
2013: MotoGP, Ducati (8.)
2014: MotoGP, Ducati (5.)
2015: MotoGP, Ducati (7.)
2016: MotoGP, Ducati (5.)
2017: MotoGP, Ducati (2.)
2018: MotoGP, Ducati (zurzeit 1.)

HOBBYS

Motocross, Töchterchen Sara

„Wir sind konkurrenzfähiger als Ende letzten Jahres“

ben. Ducati hat im Werk sehr gut gearbeitet, das Team an der Strecke genauso. Und wir hatten sehr viel neues Material zum Testen. Ich denke, bei den drei Tests haben wir die Dinge in der richtigen Weise durchprobiert und aussortiert. Aber nur ein Rennwochenende zeigt den wirklichen Stand auf. Das erste Rennwochenende war schon einmal sehr gut, jetzt müssen wir die nächsten paar Rennen abwarten, um unser wirkliches Level zu verstehen.

Hattest du besonders viel Druck, nach drei Jahren auf dem zweiten Platz endlich gewinnen zu wollen?

Man konnte das Ganze auch von der positiven Seite sehen. Die drei zweiten Plätze haben bereits gezeigt, dass wir auf dieser Strecke gut sind. Und weil wir uns noch weiter verbessert haben, war das bereits ein gutes Vorzeichen.

Das Letzte-Kurven-Duell zwischen Marc Márquez und dir steht 3:0. Gibt dir das eine besondere Befriedigung?

Natürlich ist es positiv, dass ich jedes Mal als Sieger hervorgegangen bin, aber man muss die Sache objektiv sehen. Alle drei Aktionen fanden auf Strecken statt, die ihm nicht liegen. Darüber bin ich mir schon im Klaren. Dass er in Losail da war und ich nicht mit ihm gerechnet habe, zeigt, wie unberechenbar er sein kann.

Was hat sich seit letztem Jahr für dich verändert?

Ich bin jetzt ganz oben, viel besser, als ich es in der Vergangenheit war. Letztes Jahr war wirklich gut, und dass dies keine Ausnahme war, hat sich jetzt bestätigt, wir sind jetzt noch besser. Dies zeigt mir, dass niemand ein Limit hat, wenn er in der richtigen Art arbeitet. Ich nicht, und die anderen auch nicht. Ich denke, wir können alle unser Limit noch weiter ausbauen.

Wer kommt von denen in diesem Jahr am ehesten für den Titel infrage?

Realistisch sind es mindestens fünf oder sechs Fahrer. Marc Márquez hat in den letzten Jahren

natürlich die meisten Titel gewonnen, aber die Meisterschaft ist komplett offen.

Nachdem du weißt, dass der Titel möglich ist, gehst du den Titelkampf anders an?

Wenn man für ein Werksteam fährt, ist der Titel immer das Ziel. Man muss aber auch realistisch sein. In der Vergangenheit hatten wir zu viele Schwachpunkte, so konnten wir nicht bei allen 18 Rennen wirklich mitkämpfen.

„DAS LETZTE JAHR HAT UNS VIEL MOTIVATION GEGEBEN, UND DUCATI HAT IM WERK UND AN DER STRECKE SEHR GUT GEARBEITET.“

Andrea Dovizioso

Dieses Jahr sind wir in jeder Hinsicht besser aufgestellt, sowohl von meiner Seite als auch von der Motorradseite her. Das heißt nicht automatisch, dass wir um den Titel kämpfen können, aber das ist unser Ziel und wir haben eine viel bessere Ausgangsbasis als letztes Jahr.

Macht es dir in Hinblick auf den WM-Kampf Sorgen, dass Márquez schon in Katar, wo er sonst Probleme hatte, so stark war?

Das ist die Realität. Obwohl wir uns verbessert haben, konnte er mithalten – und die Honda-Piloten waren überhaupt stark. Aber jetzt haben wir gerade erst ein Rennen hinter uns, wir müssen sehen, wie es auf anderen Strecken aussieht.

Könnte die WM am Ende wieder zwischen Marc Márquez und dir entschieden werden?

Nein, das wäre zu einfach. Die Yamaha-Piloten sind alle sehr stark, dann noch Dani Pedrosa – und es könnten noch andere dazukommen.

Seit Jorge Lorenzos Umstieg wird viel über die Hinterradbremse bei der Ducati gesprochen.

Ich benutze sie bei jedem Anbremsen, und man braucht sie bei jedem starken Beschleunigen. Nicht nur, um die Wheelies zu kontrollieren, sondern um das Pumpen der Hinterhand zu mindern. Deshalb wird die Hinterradbremse sehr heiß, auch sie muss richtig abgestimmt und gemagnt werden.

Bei deiner Aufholjagd konntest du dir die Konkurrenten sehr genau ansehen. Was ist dir dabei aufgefallen?

Ich habe viele schnelle Fahrer gesehen, aber keiner von ihnen hat am Anfang wirklich gepusht. Jeder von ihnen hätte schneller fahren können. Die Phase, in der ich aufgeholt habe, ist für alle schwierig, denn man weiß in Katar nicht, wie sich die Reifen am Ende des Rennens verhalten werden. So versucht jeder, sie am Anfang mehr zu schonen als auf anderen Rennstrecken.

Werden bei allen Rennen so viele Fahrer beisammen sein wie in Katar?

Das ist schwierig zu sagen, denn Katar ist immer ein etwas seltsames Rennen. Es ist das erste Rennen der Saison, dann hat die Strecke ein Layout, das wir woanders nicht haben, und es braucht die Reifen ziemlich stark auf. Aber wir haben in der letzten Zeit gesehen, dass das Feld sehr stark

geworden ist, es gibt mindestens sechs Fahrer, die um Siege kämpfen können. Neben den Ducati-, Honda- und Yamaha-Werkspiloten sind nun auch Rins, Iannone und Zarco in der Lage, vorne mitzufahren.

Überrascht es dich, dass Johann Zarco mit einem Satelliten-Bike so stark ist?

Ich weiß nicht, was der Unterschied zwischen seinem und den Werks-Motorrädern ist. Die meisten Satelliten-Teams haben mittlerweile gute Motorräder. Meine letztjährigen Motorräder werden nun von Satelliten-Piloten gefahren. Was Zarco auf alle Fälle bewiesen hat, ist, dass er den richtigen Zugang und die richtige Arbeitsweise hat. Er gehört mittlerweile auf alle Fälle zu den Siegankwärtern. Aber zum Schluss hatte er keinen Grip, das heißt, dass er die Reifen am Anfang zu sehr aufgebraucht hat. Für mich hat er das Rennen deshalb so lange angeführt, weil jeder seine Reifen geschont hat.

Könnte er sogar um den Titel mitkämpfen?

Wie gesagt, ich weiß nicht, was genau er von Yamaha bekommt. Ich weiß, dass bei Ducati zum Beispiel Danilo Petrucci das gleiche Material hat wie ich. Der Unterschied ist, dass wir als Werksteam während der Saison gezielter an den Problemzonen arbeiten können als ein Satelliten-Team. Und das kann genau den entscheidenden Unterschied ausmachen. ■



Die letzte Kurve in Katar: Márquez vorn, doch Dovizioso wird ihn noch überholen

Das richtige Konzept, um die

Das MotoGP-Feld ist eng zusammengerückt. Unterschiedliche Konzepte stehen sich gegenüber, die es gilt so zu verfeinern, dass man am Ende der letzten Runde über die Entwicklung der Konkurrenz triumphieren kann.

Von: **Neil Spalding**

Jedes Werk hat sein eigenes Konzept, wie sein MotoGP-Motorrad am schnellsten um eine Rennstrecke kommt. Dabei kommen während der Testphase die meisten Informationen über die Bestzeiten aus einer einzigen gezeigten Runde. Aber bei den Rennen zählt ein Fahrer, der mit seinem Motorrad die Reifen am besten über eine Renndistanz bringt, mehr, als ein „One Lap Wonder“.

Das Spiel mit der Bremse

Ducati setzte über Jahre auf maximale Leistung und Top-speed. Es ist nicht leicht, sie in ein Kurvenscheitel-Wunder zu verwandeln. Letztes Jahr haben sie das Motorrad immer höher gehoben, die dadurch zunehmende Wheelie-Neigung wurde zuvor durch Flügel unterdrückt. Die andere Möglichkeit, das mit der Hinterradbremse zu tun, hat Andrea Dovizioso zur Perfektion entwickelt, Lorenzo musste sich dies erst aneignen.

Für dieses Jahr hat Ducati weiter daran gearbeitet, dass ihr Motorrad die Linien noch besser halten kann. Dazu wurde Dovizioso's Motorrad durch einen Einschnitt hinter dem Lenkkopf weicher gemacht. Damit die Konkurrenz das nicht sieht, wurde es mit Silberfolie überklebt. Auch wurde die geflügelte Verkleidungsvariante weiter verfeinert. Es hat sich aber gezeigt, dass die Flügel, die die Wheelie-Neigung unterdrücken, sich negativ auf das sonstige Fahrverhalten der 2018er Version auswirken, deshalb ist die Hinterradbremse noch wichtiger geworden. Lorenzo war in Sepang schnell, hatte aber in Buriram und Losail Probleme. Am Rennwochenende machte er dann gute Fortschritte, und seine Pace

war ähnlich der von Dovizioso. Doch dann hatte er ein Bremsversagen. Und Bremsbeläge verschwinden nicht ohne Grund.

Honda hat eine neue Motorenvariante gebracht, deren Leistungsentfaltung alle Fahrer zufriedenstellt. Die letztjährigen Hauptrahmen wurden beibehalten, aber das Setup scheint stabiler geworden zu sein. Man sagt der Honda nach, dass sie sehr aggressiv gefahren werden muss, damit sie funktioniert. Doch während mittlerweile 340-mm-Karbon-Scheiben die Norm sind, kommen die Werks-Hondas mit 320 mm aus, da sie mehr in die Kurven hineingeslidet werden wollen, was zusätzlich Tempo abbaut.

Honda hat die Einheits-Elektronik ähnlich gut abgestimmt bekommen wie Ducati. Aber der Speed, den Dovizioso in den letzten Runden gehen kann, bereitet ihnen Kopfzerbrechen. Deshalb versuchen sie jetzt, eine Karbon-Schwinge einzuführen, wie sie Ducati schon länger verwendet. Doch die vielen Jahre Erfahrung, die Ducati damit hat, muss Honda sich erst erarbeiten. In Katar hatte Márquez bereits zwei Motorräder mit dieser Schwinge – der Fortschritt scheint zu kommen.

Langzeitprobleme lösen

Yamaha hat über den Winter neue Rahmen gemacht, die stark an die späte 2016er-Variante erinnern, bis hin zur zusätzlichen Schweißnaht. Sie hatten trotzdem Probleme, eine Abstimmung zu finden, mit der der Vorderreifen funktionierte und der hintere nicht zu sehr verschlissen wurde. Aber beim sonntäglichen Warm-up in Losail haben sie sich klar verbessert. Bei Maverick Viñales wurde die Dämpfung straffer eingestellt. Nun scheint er das Gefühl gefunden zu haben, das er gesucht hat.

Die neuen Yamaha-Motoren klingen anders als die ältere Variante bei Tech3, nach mehr Verdichtung. Nur die Ducatis beschleunigen noch besser. Zarco benutzt das letzte 2016er-Chassis, bei dem der Motor etwas höher montiert war. Dieses hat mehr Wheelie-Neigung, daher ist ein sehr weicher Stil gefragt. Zarco benutzt auch die zwei Jahre alten Öhlins-Federelemente. Das

alles wurde für Jorge Lorenzos Fahrstil entwickelt, für viel Kurvenspeed. Das funktioniert, solange man die dafür richtigen Linien wählen kann. Und dies wurde Zarco in Katar zum Verhängnis, als die sandige Oberfläche neben der Stop-and-go-Linie der anderen seinem Vorderreifen zugesetzt hatte.

Den Anschluss finden

Von außen waren bei Suzuki bislang die neue Öhlins-Gabel mit den Karbon-Hüllen sowie ein neuer Motor mit sehr schöner, neuer Auspuffanlage und ein neues Aerodynamik-Paket zu erkennen. Dies hat sich klar als stärkeres Paket gegenüber 2017 erwiesen. Weil sie letztes Jahr nicht auf dem Podest standen, dürfen sie nun neun Motoren statt sieben verwenden und diese weiterentwickeln.

Letztes Jahr brachte Suzuki Shinichi Sahara aus der GSV-Ära wieder an die Rennstrecke zurück. Er hat mittlerweile auch sein Personal von damals zum großen Teil wieder installiert.

Aprilia hat über den Winter einen Rahmen mit radikal veränderter Motorenposition gebracht. Der Motor ist nun weiter nach hinten gekippt, das hat den Schwerpunkt verlagert. Die Airbox füllt nun den ganzen Platz im Rahmen aus, das Benzin wird unter dem Sitz gebunkert, der Einfüllstutzen ist am Ende der Sitzfläche angebracht. Es stellt sich nun die Frage, ob die Gewichtsverteilung mit vollem und leeren Tank stimmt, und ob der obere Auspuff des V4 nicht das Benzin zu sehr aufheizt.

KTM hat über den Winter zwar viel gearbeitet, ihr starkes Aufholen aus dem letzten Jahr wurde aber etwas eingebremst. Der Motor scheint weiterhin eine vorwärtsdrehende Kurbelwelle zu haben. Dazu hatte KTM in Katar mindestens zwei Motorschäden. Einer passierte auf der Zielgeraden und klang so, als wäre der Motor nur abgestellt worden, ohne mechanischen Defekt. Wahrscheinlich handelte es sich dabei um einen Sensorfehler. Rahmen und Schwinge sahen gleich aus wie Ende letzter Saison, die steifere Schwinge, die in Valencia und Sepang getestet wurde, war nicht montiert. ■



Aprilia hat den Motor im Rahmen weiter nach hinten gekippt. Die Airbox füllt den Rahmen aus, der Tank liegt unter der Sitzbank, der Einfüllstutzen hinten.



KTM hat an der Verkleidung kleine Flügelkästen wie die Konkurrenz homologiert. In Katar war der Test-Rückstand durch Espargarós Verletzung klar zu spüren.

anderen zu besiegen



Ducati hat beim 2018er-Modell auf mehr Kurvenspeed hingearbeitet. Andrea Dovizioso hat einen Rahmen, bei dem das Profil hinter dem Lenkkopf geschwächt wurde. Damit es nicht klar ersichtlich ist, wurde die Stelle mit Silberfolie abgeklebt. Lorenzo und Petrucci fahren einen etwas steiferen Rahmen als Dovizioso.



Honda experimentiert nun auch mit einer Karbonschwinge, wie sie Ducati schon länger benutzt. Da die Karbonschwinge andere Resonanzen generiert als die Alu-Variante, gingen bei den ersten Versuchen reihenweise Sensoren kaputt. Das Honda-Fahrwerk verlangt nach mehr Slides, daher kommt man vorn mit kleineren Bremsscheiben aus.



Suzuki hat seine Aerodynamik komplett überarbeitet. In der vollen Version kommen lange Flügelkästen an den Verkleidungsseiten hinzu. Im Winter haben sie viel mit der Schwungmasse der Kurbelwelle und mit Auspuffanlagen experimentiert. Sie können wieder zwei Motoren mehr verwenden und diese weiterentwickeln.



Yamaha hat seinen Rahmen wieder ähnlich gestaltet wie 2016. Die Balance zwischen Vorder- und Hinterreifen ist noch immer ein Problem, in Losail scheint ein Durchbruch gelungen zu sein. Zarco fährt weiter die 2016er-Konfiguration inklusive der damaligen Gabel, dabei ist alles auf viel Kurvenspeed ausgelegt, wie Lorenzo es mochte.

Abschied von Waldi

Vergangene Woche Dienstag wurde Ralf Waldmann beigesetzt. Über 500 Trauergäste erwiesen dem zweifachen Vizeweltmeister die letzte Ehre.

Von: **Michael Sonnich**

Aus Italien war Max Biaggi angereist, daneben erschienen zahlreiche Rennfahrerkollegen wie Hans Becker, Jan Böhn, Max Deubel, Ingo Emmerich, Thomas Engl, Marvin Fritz, Bernd Herrmann, Alex Hofmann, Stefan Nebel, Lothar Neukirchner, Peter Öttl, Rainer Pommer, Stefan Prein, Dirk Raudies, Markus Reiterberger, Mario Rubat-

to, Adi Stadler und Gerhard Wai-
bel. Auch seine ehemaligen Mechaniker Jochen Kiefer, Mike Leitner, Siggie Rohrbach, Sepp Schlögl und Günter Zwafink erwiesen Ralf Waldmann die letzte Ehre. Und auch seine Eurosport-Kollegen nahmen Abschied.

Ralf Waldmann wurde im Familiengrab seitlich von der Kapelle beigesetzt. Neben seiner Freundin Heike verabschiedeten sich auch seine Schwester Sabine, sein Sohn Leo und Astrid Waldmann von Ralf. Viele Blumen und Kränze lagen in und vor der Kapelle. Das Team ONI schrieb auf der Schleife des Kranzes „World Champion of the heart“.

„Die Welt schien stillzustehen, unfassbar. Waldi ist einfach gestorben, er hat viele schnelle Run-



Viele Kränze für Ralf Waldmann

den gedreht, die gefährlich waren, und dann ist er ganz still gestorben, als sein Herz aufhörte zu schlagen“, sagte Pfarrer Armin Kunze in seiner Trauerrede. ■

Intact ist mit dabei

Unter den Teams, die nächstes Jahr den neuen MotoE-Cup bestreiten werden, ist auch Intact-GP aus Memmingen.

Von: **Imre Paulovits**

Wie in Katar verkündet wurde, werden beim MotoE-Cup, der ab nächstem Jahr bei fünf Grands Prix mit identischen Elektro-Motorrädern des italienischen Herstellers Energica vor den jeweiligen Moto3-Rennen ausgetragen wird, 18 Fahrer von 11 Teams antreten. Je zwei Fahrer von den sechs unabhängigen Teams der MotoGP (LCR, MarcVDS, Tech3, Pramac, Angel Nieto, Avintia und Gresini), dazu je ein Fahrer von drei Moto2- (Intact, VR46 und Pons) und einem Moto3-Team (SIC58). Diese Teams wurden von der Dorna bestimmt.

„Es ist uns eine große Ehre, dass wir mit dabei sind“, so Intact-Teamchef Jürgen Lingg. „Wir wollten ohnehin teilnehmen, es ist ein zukunftsweisendes Projekt, und da wir einen Batteriehersteller als Hauptsponsor ha-

ben, passt es marketingtechnisch bestens zu unserem Profil.“

Bislang hatten Loris Capirossi und Simon Crafar nur die Straßen-Energica-Ego fahren können, nun wird die Rennversion entwickelt. „In drei Monaten wird es noch einmal eine Besprechung und im November einen gemeinsamen Test für die teilnehmenden Teams geben“, weiß Lingg. „Im Frühjahr testen wir dann noch einmal, bevor die fünf Rennen stattfinden. Dabei wird es so ablaufen wie im MotoGP Rookies Cup. Die MotoE

wird ein eigenes Zelt haben. Die Motorräder werden von der Dorna gewartet und zu den Rennen gebracht, die Teams müssen die Fahrer und zu jedem Fahrer jeweils zwei Mechaniker stellen, davon einen für das Data-Recording.“

Wer für Intact fahren wird, ist noch nicht entschieden. „Wir sind ja gerade erst kontaktiert worden“, so Lingg. „Unsere Junioren sind noch zu jung, es könnten Fahrer aus der IDM oder der Moto2-EM, aber auch Julian Simón oder Ricky Cardús infrage kommen.“ ■



MotoE: Motorrad noch in der Entwicklung, aber hochkarätige Teams

MOTORRAD-WM Im Winter machten Gerüchte die Runde, dass der Kymi Ring, die finnische Rennstrecke, auf der 2019 der 20. Grand Prix im Kalender stattfinden soll, nicht rechtzeitig fertig wird, da das Geld fehlt und die Bauarbeiten eingestellt wurden. Doch rechtzeitig zum Frühlingsanfang wurde begonnen, die Bauarbeiten an dem 4,6 Kilometer langen Kurs 100 Kilometer nordöstlich von Helsinki fortzuführen. Die Strecke wird neun Rechts- und neun Linkskurven haben und soll im Uhrzeigersinn befahren werden. Als Mika Kallio bei den Tests nach der Strecke in seinem Heimatland gefragt wurde, betonte er, dass es normal ist, dass in Finnland im Winter nicht gebaut werden kann.

MOTO3 Angel-Nieto-KTM-Pilot Albert Arenas, der sich im Warm-up zum Katar-GP das Schlüsselbein gebrochen hat, wurde letzten Mittwoch in der Universitätsklinik in Barcelona von Dr. Xavier Mir operiert. Der 21-jährige Spanier will versuchen, am übernächsten Wochenende in Argentinien wieder zu fahren.

MOTOGP Nachdem Valentino Rossi für weitere zwei Jahre beim Yamaha-Werksteam unterschrieben hat, kocht nun die Gerüchteküche, wie die weiteren Plätze in der MotoGP im nächsten Jahr vergeben werden. Dabei wird Johann Zarco mit dem Repsol-Honda-Werksteam in Zusammenhang gebracht, und der Franzose dementiert die Gespräche mit dem größten Motorradhersteller der Welt nicht. Obwohl die Ducati-Obersten stets betonen, dass sie sich so schnell wie möglich mit ihren aktuellen Fahrern einigen wollen, ebbt die Töne aus Italien nicht ab, dass Danilo Petrucci Jorge Lorenzo im Werksteam ersetzen könnte, wenn der Mallorquiner nicht bald seine Form auf der Ducati findet. Wenn beides eintreffen würde, wären zwei der „großen Vier“ der vergangenen Jahre auf der Suche nach einer neuen Aufgabe.



Jesko Raffin: Kann ich keine WM fahren, gewinne ich halt in der EM und teste für Kalex

Moto3-Junior-WM

Raffin überlegen

Unter Wetterkapriolen begann die Junior-WM im portugiesischen Estoril. Jesko Raffin hatte im zweiten Moto2-Rennen keine Gegner.

Von: Imre Paulovits

Jesko Raffin wurde trotz überlegender Resultate bei den letzten Rennen nicht zur Moto2-WM 2018 zugelassen. So blieb dem Zürcher nichts anderes

übrig, als wieder die Moto2-EM zu fahren. Sein Team und seine Sponsoren hielten zu ihm, und bei der ersten Runde der Junior-WM bedankte sich der 21-Jährige auf seine Art: Im ersten, abtrocknenden Rennen ließ er noch Vorsicht walten und wurde Dritter, im zweiten, trockenen Rennen konnte ihn niemand mehr halten und er fuhr einen nie gefährdeten Sieg ein, was ihm die EM-Führung einbrachte.

Auch sein Landsmann Marcel Brenner konnte sich freuen: Mit Platz 5 im ersten und Platz 7 im

zweiten Rennen legte der Schweizer seinen bisher besten Saisonstart in der EM hin. Lukas Tulovic fiel im ersten Rennen zwar aus, dafür fuhr er im zweiten aufs Podest. Intact-Junior Matthias Meggle holte sich im ersten Rennen mit Platz 12 vier Punkte.

Die Moto3 fuhr diesmal nur ein Rennen, dafür sah man ein noch einmal deutlich gestärktes Feld am Start. Noch mehr als bisher engagieren sich die WM-Teams mit ihrem Vorjahres-Material, um sich mit jungen Fahrern die Zukunft zu sichern.

Zunächst setzte sich Asia-Talent-Cup-Sieger Deniz Öncü mit der Ajo-KTM in Führung, stürzte aber, und so stritten Manuel Pagliani vom Leopard Junior Team, Raúl Fernández vom Ángel Nieto Team, Thomas Edward Booth-Amos vom British Talent Team und Jeremy Alcoba vom Junior Team Estrella Galicia um den Sieg, den schließlich Pagliani für sich entschied. Jason Dupasquier wurde Siebter, das Kiefer-Team brachte seine Junioren Tim Georgi, Leon Orgis und Kevin Orgis auf die Plätze 18, 20 und 24.

Im neu aufgestellten European Talent Cup gewann das erste Rennen der Belgier Barry Baltus, das zweite der Spanier Julián Giral. Welch harter Wind beim europäischen Nachwuchs herrscht, bekamen die deutschen Junioren schnell zu spüren. Weder Dirk Geiger, Marvin Siebdrath noch Nicolas Czyba konnten in die Punkteränge fahren. ■

MOTO3-JUNIOR-WM

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Manuel Pagliani (I)	Honda	31:05,396
2. Raúl Fernández (E)	KTM	+0,199
3. Vincente Pérez (E)	KTM	+1,353
7. Jason Dupasquier (CH)	KTM	+2,929
18. Tim Georgi (D)	KTM	+40,610
20. Leon Orgis (D)	Honda	+55,659
24. Kevin Orgis (D)	Honda	+1:23,356

WM-STAND

1. Pagliani	25 Punkte
2. Fernández	20
3. Pérez	16
4. Kunii	13
5. García	11
6. Montella	10
7. Dupasquier	9
8. Salac	8
9. Chandra	7

MOTO2-EM – 1. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Ivo Lopez (E)	Yamaha	32:09,243
2. Augusto Fernández (E)	Suter	+5,998
3. Jesko Raffin (CH)	Kalex	+11,365
5. Marcel Brenner (CH)	Kalex	+29,567
12. Matthias Meggle (D)	Kalex	+1:28,780
14. Roman Fischer (CH)	Yamaha	+1Runde

MOTO2-EM – 2. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Jesko Raffin (CH)	Kalex	31:14,759
2. Augusto Fernández (E)	Suter	+2,065
3. Lukas Tulovic (D)	Tech3	+8,855
4. Dimas Ekky (RI)	Kalex	+13,035
7. Marcel Brenner (CH)	Kalex	+15,330
12. Roman Fischer (CH)	Yamaha	+1:31,977

EM-STAND

1. Raffin	41 Punkte
2. Fernández	40
3. Lopes	35
5. Brenner	20
7. Tulovic	16
14. Fischer	6
7. Meggle	4

EUROPEAN TALENT CUP – 1. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Barry Baltus (B)	Honda	32:09,425
2. Julián Giral (E)	Honda	+5,216
3. Fermín Aldeguez (E)	Honda	+10,369
16. Dirk Geiger (D)	Honda	+39,053
21. Marvin Siebdrath (D)	Honda	+51,410
30. Nicolas Czyba (D)	Honda	+1:58,772

EUROPEAN TALENT CUP – 2. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Julián Giral (E)	Honda	22:40,675
2. Francisco Gómez (E)	Honda	+9,747
3. Barry Baltus (B)	Honda	+9,798
20. Andreas Kofler (A)	Honda	+42,385
24. Nicolas Czyba (D)	Honda	+57,013
25. Marvin Siebdrath (D)	Honda	+57,095

CUP-STAND

1. Giral	45 Punkte
2. Baltus	41
3. Gómez	26
4. Patacca	23
5. Artigas	22
6. Aldeguez	16
7. Rodriguez	15



Richtig was los: Chaz Davies (#7) führt vor Alex Lowes (#22) und Marco Melandri (verdeckt), Rea (#1) bekommt Probleme

Rea zum Trotz WM-Leader

Wenn er im zweiten Rennen auch mit Problemen kämpfte: Weltmeister Jonathan Rea ist nach der zweiten WM-Runde wieder an die Spitze der WM-Tabelle vorgerückt.

Von: **Imre Paulovits**

Trotz der Bruthitze von Buriram waren die Rennen richtig erfrischend. Das Drehzahllimit hat das Superbike-WM-Feld wirklich zusammenschieben lassen, und es gab wieder zwei spannende Rennen mit vielen Positionskämpfen und Überraschungen. Aber, so wie es Sportchef Gregorio Lavilla vorhergesagt hatte: Am Ende werden die stärksten Teams und Fahrer gewinnen.

Am Samstag war es Weltmeister Jonathan Rea, der sich durchsetzte. Doch zur großen Verwunderung folgte ihm weder sein Teamkollege Tom Sykes noch einer der Ducati-Werkspiloten, sondern Xavi Forés auf der Barni Ducati. Der Spanier machte sogar richtig Druck auf den Weltmeister. „Es war ein tolles, aber auch ein schweres Rennen“, strahlte der völlig verschwitzte Forés. „Zunächst musste ich an Camier vorbei. Als mir das gelungen war, sah ich, dass Johnny Rea nicht weit weg war. Aber er ist so perfekt gefahren.“

Wenn Leon Camier zum Schluss auch von Chaz Davies geschnappt wurde und so knapp den ersten Podestplatz der neuen Honda Fireblade verpasste – jeder verneigte sich vor der Leistung des Engländers. „Er hatte unglaublich viel Traktion aus den Kurven heraus“, musste sogar Davies feststellen, als er seinem besten Kumpel folgte. Camier war auch sichtlich glücklich. „Natürlich bin ich glücklich mit diesem Fortschritt, aber auch etwas enttäuscht“, haderte Camier nach dem Rennen. „Wir hatten eine Podest-Chance, ich habe sie aber nicht wahrgenommen. Wir haben noch einige Bereiche, an denen wir arbeiten müssen. Aber insgesamt haben wir uns wirklich verbessert.“

Davies außer Rand und Band

Im zweiten Rennen feierte aber Chaz Davies Auferstehung. Nach dem harten Winter, bei dem er durch seinen Teststurz in Jerez im November nicht nur wertvolle Testzeit verloren hatte, sondern auch mehrere Operationen am rechten Knie machen lassen musste, ist der Ducati-Werkspilot nun wieder ganz oben auf dem Siegerpodest angelangt. Er hatte einfach wieder eine Pace, mit der keiner mithalten konnte. Und als er einmal an den beiden Yamaha-Werkspiloten vorbei war, setzte er sich unaufhaltsam nach vorne ab.

„Das war schon etwas ganz Besonderes“, freute sich Davies. „In Buriram hatten wir bisher jedes Jahr Probleme. Dass ich es nach all den Problemen nun auch hier geschafft habe, macht mich wirklich glücklich.“ Jetzt kommt Aragón, die Lieblingsstrecke des

Britten, wo er bereits sechsmal gewonnen hat.

Jonathan Rea ist wieder WM-Leader – dabei hatte er ernsthafte Probleme: „Ich hatte keinen Druckpunkt an der Vorderradbremse und hatte schon daran gedacht, an die Box zu fahren.“



Stark: Leon Camier (#2) kann sich zeitweise sogar vor Chaz Davies halten



In bester Gesellschaft: Xavi Forés auf dem Podest mit Rea und Davies (v.r.)

Starker Krummenacher

Rand Krummenacher fuhr ein megastarkes Rennen und rempelte Weltmeister Lucas Mahias den Sieg weg.

Von: Imre Paulovits

Härter geht es kaum: Supersport-Weltmeister Lucas Mahias stach in der letzten Kurve in eine Lücke, die eigentlich gar nicht da war. Doch Randy Krummenacher war auf Draht genug, sich gleich aufzurichten, um voll beschleunigen zu können. Dabei kreuzten sich die Linien der beiden Yamaha-Piloten. Aber Krummenacher blieb am Gas und konnte so seinen ersten Supersport-WM-Sieg seit seiner Rückkehr in die Klasse feiern. So hat der Schweizer gar punktgleich mit Mahias die WM-Spitze übernommen!

„Was soll ich sagen“, rang Krummenacher überglücklich nach Worten. „Ich bin sehr glücklich. Dieser Sieg spornt mich richtig an. Nach dem gestrigen Qualifying wusste ich, dass es schwierig würde, ein solches Ergebnis zu erreichen. Doch heute morgen habe ich beim Warm-up mein Selbstvertrauen zurückgewonnen und war sehr konzentriert. Ich wusste, dass ich ein gutes Tempo hatte und einige Positionen gutmachen konnte. Doch ein Sieg unter diesen Bedingungen ist eine wirklich nette Überraschung. Mahias ist sehr stark und hat mir in den letzten Runden einen Kampf geliefert.“

Mahias nahm es mit Fassung. „Ich war im Training immer alleine unterwegs und hatte meine Übersetzung nicht genügend auf das Windschattenfahren abgestimmt“, verriet der 28-jährige Franzose. „So fehlte es mir im



Krummenacher (#21) schlägt Mahias

Rennen gegenüber der Konkurrenz an Toppespeed. Ich konnte Krummenacher zwar in der letzten Kurve ausbremsen, doch dass er so die bessere Linie hat und mich wieder ausbeschleunigen kann, damit habe ich gerechnet. Es hat aber auf alle Fälle Spaß gemacht. Ich freue mich schon auf die Fortsetzung in Europa.“ ■

Sandro Cortese stark, aber nicht auf dem Podest

Zwar verpasste Sandro Cortese in Buriram das Podest, doch der Deutsche fuhr ein starkes Rennen. Der erste Supersport-Sieg rückt in greifbare Nähe.

Von: Imre Paulovits

Es war denkbar knapp – aber diesmal ging die Rechnung nicht auf. In Australien hatte Sandro Cortese den Yamaha-Werksfahrer Federico Caricasulo noch auf dem Zielstrich um den letzten Podestplatz bringen können. In Buriram aber drehte der 21-jährige Italiener den Spieß um und ließ dem Supersport-Neuling keine Chance, an ihm vorbeizukommen.

Zunächst hatte Cortese mit Siebenmeilenstiefeln auf Caricasulo aufgeschlossen. Doch als er dran war, machte dieser alle Türen zu. „Immerhin war mein Start nun viel besser als in Australien“, gewann Cortese der Situation noch etwas Gutes ab. „Zunächst war ich völlig am

Limit, habe mich gegen Rennende aber wohler gefühlt und konnte so aufholen. Ich habe versucht, an Caricasulo vorbeizukommen. Ich war zwar schneller als er, aber er war auf der Bremse so stark. Und er hat es dabei geschafft, meinen Rhythmus zu zerstören.“

Cortese versuchte es in der Zielkurve, doch er wurde rausgetragen und musste gar den Notausgang nehmen: „Ich habe das Podium schon gesehen, aber

dann wurde nichts draus. Also bin ich schon etwas enttäuscht. Aber ich denke, Platz 4 auf einer Rennstrecke, die ich nicht kannte, ist nicht so schlecht. Vor allem, weil wir nicht viel auf die Spitze verloren haben und auch von den Punkten her gut liegen. Jetzt kommen Aragón und Assen, diese Strecken kenne ich wieder. Da werden wir voll in den Angriffsmodus schalten und versuchen, dort unseren ersten Supersport-Sieg zu gewinnen.“ ■



Sandro Cortese: Freut sich mit gutem Motorrad auf die Europa-Rennen

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM Nächstes Wochenende feiert die Superbike-WM ihr 30-jähriges Bestehen. Doch auch in Buriram gab es ein rundes Jubiläum: Das Rennen am Sonntag war das 750. in der Geschichte der Superbike-WM.

SUPERBIKE-WM Zehnter im zweiten Rennen, in beiden Läufen seinen Landsmann Jake Gagne auf der Ten-Kate-Honda geschlagen: Patrick Jacobsen hat sein deutsches Team TripleM Racing verzückt. „Das ist sensationell“, freute sich Teamchef Matthias Moser. „Das macht mich glücklich und stolz.“ Das Beeindruckende an Jacobsens Leistung war vor allem, in welcher kurzer Zeit er die Probleme mit der Magneti-Marelli-Elektronik, die für Honda in der Superbike-WM neu ist, mit dem Team in den Griff bekommen hat. „Da hat uns Vicente Vilar von Honda Motor Europe viel geholfen. Er ist ein Spitzenmann auf dem Gebiet, er hat die Kernprogramme entwickelt und unser Ingenieur die Anbindungsprogrammierung gemacht. Damit konnten wir von Tag zu Tag große Fortschritte machen“, so Moser stolz.

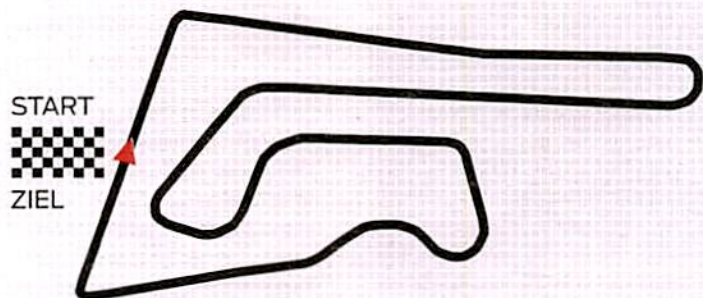
SUPERBIKE-WM Im zweiten Rennen kollidierten Eugene Laverty und Jordi Torres. Laverty blieb regungslos liegen, im Krankenhaus wurde ein gebrochenes Becken diagnostiziert.

SUPERSPORT-WM Rekordweltmeister Kenan Sofuoglu, der sich in Australien erneut an seiner in Magny-Cours gebrochenen Hüfte verletzte, denkt über einen Rücktritt nach: „So wie es aussieht, muss ich auch die nächsten beiden Runden in Aragón und Assen auslassen, da wird der Kampf um den WM-Titel ziemlich aussichtslos. Ich habe zwei heftige Stürze gehabt. Ich werde zu Hause in Ruhe nachdenken und mich entscheiden. In Aragón werde ich meine Entscheidung bekannt geben.“

SUPERBIKE-WM 2018 RESULTATE

CHANG INTERNATIONAL CIRCUIT (T) 4,554 KM

STRECKE



ERGEBNIS 1. RENNEN

Buriram (T): 24. März 2018; 3. WM-Lauf; 91,080 km über 20 Rdn. á 4,554 km; 19 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 32 Grad; Asphalt: 42 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn.Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	31:24,203	1:32,814	25
2. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	20	+1,550	1:33,022	20
3. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	20	+2,118	1:33,148	16
4. Leon Camier (GB)	Honda CBR 1000 RR SP2	20	+2,981	1:32,922	13
5. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	20	+7,258	1:33,036	11
6. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+7,501	1:32,817	10
7. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	20	+8,500	1:33,373	9
8. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	20	+10,184	1:33,103	8
9. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	20	+11,072	1:33,119	7
10. Jordi Torres (E)	MV Agusta 1000 F4	20	+11,178	1:32,972	6
11. Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	20	+24,062	1:34,477	5
12. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	20	+24,632	1:33,450	4
13. Leandro Mercado (ARG)	Kawasaki ZX-10RR	20	+26,114	1:34,271	3
14. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	20	+26,142	1:34,729	2
15. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	20	+26,320	1:34,570	1
16. Yonny Hernández (COL)	Kawasaki ZX-10RR	20	+30,665	1:34,783	-
17. Patrick Jacobsen (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	20	+32,625	1:34,782	-

SUPERSPORT-WM

Buriram (T): 25. März 2018; 2. WM-Lauf; 77,418 km über 17 Rdn. á 4,554 km; 26 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 34 Grad; Asphalt: 45 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF-R6	27:49,852
2. Lucas Mahias (F)	Yamaha YZF-R6	+0,048
3. Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R6	+1,213
4. Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R6	+2,917
5. Thitipong Warokorn (T)	Kawasaki ZX-6R	+9,100
6. Anthony West (AUS)	Kawasaki ZX-6R	+11,426
7. Raffaele De Rosa (I)	MV Agusta F3 675	+11,583
8. Rattthapark Wilairot (T)	Yamaha YZF-R6	+12,188
9. Niki Tuuli (FIN)	Honda CBR 600 RR	+19,454
11. Thomas Gradinger (A)	Yamaha YZF-R6	+21,027

WM-STAND

1. Krummenacher	45 Punkte
2. Mahias	45
3. Caricasulo	29
4. Cortese	29
5. De Rosa	19
6. Stapleford	17
9. Gradinger	11

SUPERPOLE (2 LÄUFE)

1. Rea	1:32,814
2. Sykes	1:32,817
3. Camier	1:32,922
4. Torres	1:32,972
5. Forés	1:33,022
6. Lowes	1:33,036
7. Melandri	1:33,103
8. Laverty	1:33,119
9. Davies	1:33,148
10. Van der Mark	1:33,373
11. Savadori	1:33,450
12. Razgatlioglu	1:34,570
13. Mercado	1:34,271
14. Gagne	1:34,404
15. Baz	1:34,477
16. Ramos	1:34,729
17. Jacobsen	1:34,782
18. Hernández	1:34,783
19. Jezek	1:35,925

WM-STAND FAHRER

1. Rea	69 Punkte
2. Melandri	67
3. Forés	60
4. Davies	57
5. Lowes	48
6. Van der Mark	45
7. Sykes	43
8. Camier	42
9. Baz	21

WM-STAND HERSTELLER

1. Ducati	95 Punkte
2. Kawasaki	78
3. Yamaha	52
4. Honda	42
5. Aprilia	23
6. BMW	21
7. MV Agusta	14

ERGEBNIS 2. RENNEN

Buriram (T): 25. März 2018; 4. WM-Lauf; 91,080 km über 20 Rdn. á 4,554 km; 19 Fahrer gestartet, 14 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 33 Grad; Asphalt: 41 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn.Rd.	Pkte.
1. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	20	31:23,406	1:33,627	25
2. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	20	+2,185	1:33,775	20
3. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	20	+3,884	1:33,946	16
4. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+6,554	1:33,783	13
5. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	20	+8,973	1:33,805	11
6. Leon Camier (GB)	Honda CBR 1000 RR SP2	20	+10,647	1:34,130	10
7. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	20	+17,523	1:33,961	9
8. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	20	+21,618	1:34,536	8
9. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	20	+25,345	1:34,847	7
10. Patrick Jacobsen (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	20	+27,076	1:35,027	6
11. Yonny Hernández (COL)	Kawasaki ZX-10RR	20	+28,668	1:34,938	5
12. Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	20	+29,004	1:35,064	4
13. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	20	+30,434	1:34,885	3
14. Jake Gagne (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	20	+30,527	1:35,009	2
Nicht gewertet:					
Leandro Mercado (ARG)	Kawasaki ZX-10RR	18	2 Rdn	1:34,995	-
Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	7	13 Rdn	1:34,973	-



Jonathan Rea und Crewchief Pere Riba: Wieder WM-Leader, jetzt Titelverteidigung vor Augen

Ein deutliches Zeichen

Das Wilbers-BMW-Team hat sich nach zwei Testwochen in Spanien für den Verbleib in der IDM Superbike entschieden – und damit gegen den langjährigen Reifenpartner Dunlop.

Von: **Anke Wiczorek**

Noch vor einer Woche standen die Chancen für den neuen IDM-Einheitsreifenpartner zwischen Pirelli und Dunlop 50:50. Nun hat Teamchef Benny Wilbers bei Dunlop gekündigt. Es war kein leichter, aber ein notwendiger Schritt, um in der IDM zu verbleiben. Die Alternativen? Alpe Adria Cup oder ein Jahr Pause. Pirelli-Reifentests in Valencia und Cartagena führten zur Entscheidung. „Es ist mir schwer gefallen, Dunlop darüber in Kenntnis zu setzen“, sagt Wilbers. „Man weiß dort, dass ich eine enorm treue Seele bin. Soll-

te es eine neue Gelegenheit der Zusammenarbeit geben, sind wir herzlich willkommen. Wir haben uns mit Dunlop gemeinsam gesteigert, und das war auch der Grund für unseren außergewöhnlichen Sponsoringvertrag.“

Zu Wilbers Überraschung verliefen die Pirelli-Tests in Spanien äußerst positiv. Mit 1.35,0 min kam Bastien Mackels auf der

BMW S1000 RR in Valencia auf eine respektable Zeit. Die HP-Race-Abteilung von BMW hatte Voreinstellungen für die Elektronik geliefert. Damit waren die Abstimmungen von den WM-Bikes im Kasten, die als Grundlage genutzt wurden. Weil das Bike mit den Pirellis ganz andere Höhen hat, baute die Wilbers-Crew auch noch Federelemente um. ■



In Cartagena fuhr Pirelli-Umschwenker Bastien Mackels 1.35,664 min

WILBERS-BMW-TEAM

IDM Supersport 300

Favoriten nicht komplett

Es geht ab in der kleinsten IDM-Klasse. Die vor einem Jahr ins Leben gerufene Bühne für Nachwuchsfahrer entpuppt sich als Objekt für Einsteiger und Umsteiger. Wer allerdings fehlt, ist die Truppe vom Beinlich Racing Team, die vor einem Jahr noch gründlich absahnte.

Von: **Anke Wiczorek**

So langsam nimmt die 300er-Klasse laut Aussage von IDM-Serienmanager Norman Broy Formen an. Unter anderem an Bord: Toni Erhard, der Gesamt-Dritte des ADAC Northern Europe Cups von 2017. Desweiteren genannt haben mit Max Schmidt der aktuelle ADAC-Junior-Cup-Champion sowie mit Micky Winkler ein letztjähriger Teilnehmer aus der IDM Supersport 300, der damals noch als



Noch nicht in der richtigen Spur: Das Beinlich-Team

DINO EISELE

Gast in die Klasse schnupperte. Verstärkung kommt 2018 wie gehabt aus den Niederlanden und erstmals aus der Ukraine. Für das Beinlich Racing Team hat sich der Erfolg von 2017 bisher nicht ausgezahlt. Troy Beinlich wurde mit acht Podiumsplätzen, davon drei Siegen, Gesamt-Dritter in der IDM Supersport 300. Aber der lange Weg, bis die Fortsetzung der IDM 2018 feststand, hat Spon-

soren gekostet. Teamchef Knut Beinlich hatte eine Anmeldung in der italienischen CIV in Planung, aber sie stieß bei den Gönnern kaum auf Interesse. „Wir versuchen jetzt noch ein IDM-Budget zusammenzukratzen. Die gestiegenen Kosten sind dabei nicht hilfreich. Mal sehen, was noch geht. Notfalls beschränken wir uns mit Troy und Christoph dieses Jahr mit Gaststarts.“ ■

NACHRICHTEN

IDM SUPERBIKE 1000: Die spanische Testwoche in Alcarras und Almeria endete für das alpha Racing-Van Zon-BMW-Team ohne große Überraschungen. Pirelli hatte zu Reifentests eingeladen. Der ukrainische Neuzugang Illia Mykhalchuk erwies sich als schnellster Teamfahrer und meinte: „Die S1000 RR ist das beste Bike, das ich je gefahren bin.“ Chef Werner Daemen will mit seiner Truppe in die Top 3 der IDM kommen, „es wird eine schwere Saison, wir müssen uns aber auch nicht verstecken.“ Julian Puffe schätzt er als zurückhaltenden Typen ein, traut ihm aber zu, vorne mitzufahren. Christof Höfer peilt die Top 15 an.

IDM SUPERBIKE 1000: Ob seine IDM-Karriere wieder ins Rollen kommt, entscheidet sich beim letztjährigen Gesamt-Siebten Dominic Vincon kurzfristig. Fest stehen dagegen seine Einsätze in der Endurance-WM von Denis Hertrampf, der wieder das Ducati-Team HRT 100 an den Start bringt. Teamkollegen sind Oliver Skach und Marco Nekvasil. Am 3. und 4. April findet in Le Mans der Vortest statt. Vincon hat sich vor Saisonbeginn noch zwei Platten im rechten Arm und einen Nagel im rechten Oberschenkel entfernen lassen, den er nach seinem Unfall vor anderthalb Jahren eingesetzt bekam. Den Nagel hat der 26-Jährige behalten. Er misst stolze 36 Zentimeter. „Ich habe noch etwas zu kämpfen mit den OP-Nachwirkungen, aber zu 90 Prozent bin ich schon fit.“

BMW MOTORRAD BOXER-CUP: 2018 gibt es den schon für 2017 angekündigten Cup wirklich. Das Auftaktrennen bei der ADAC Sachsenring Classic findet am 23./24. Juni 2018 statt, die weiteren im Rahmen der IDM. Es stehen bis zu 30 Plätze auf der BMW R nineT Racer zur Verfügung. Durchgeführt wird der Cup von der Agentur des ehemaligen Pro-Superbike-Piloten Udo Mark.

Sieg im roten Sand von Red Sand: Tony Cairoli wird mit roter Nummerntafel zum Heim-GP fahren



Doppelsieg im roten Sand

Antonio Cairoli gewann in Red Sand zum ersten Mal seit Juli 2017 in Loket und hat den Gleichstand mit Markenkollege Jeffrey Herlings wiederhergestellt. In Italien wird Cairoli's KTM nächste Woche die rote Nummerntafel tragen.

Von: Alex Hodgkinson

Die superschnelle Strecke auf der beliebten Trainingsanlage in der Nähe von Valencia bot während der Qualifikation keine besonderen Schwierigkeiten für die Werksfahrer. Weniger als eine halbe Sekunde trennte die schnellsten Runden der ersten Zehn. Zudem fand keiner der beiden KTM-Stars eine gute Lösung für den Start, und die ersten drei Plätze im Qualirennen gingen an Tim Gajser, Romain Febvre und Gautier Paulin.

Am Renntag wiederholte sich das Szenario in der Startkurve – keine KTM unter den ersten Zehn, aber der Kampfgeist der beiden Superstars kannte keine

Grenzen. Schon bis zum Ende der ersten kurzen Runde hatte Cairoli alle außer Febvre eingeholt: „Ich habe einen guten Job gemacht. Überall, links und rechts fand ich tolle Spuren.“

Derweil war Herlings zuerst auf Rang 9 gestrandet und konnte erst vier Runden vor Schluss den zweiten Platz Febvre mit einem brutalen Pass am Ende der Boxengeraden abnehmen. Der Niederländer verzichtete auf eine sinnlose Jagd nach Cairoli: „Der Abstand war schon zu groß.“ Cairoli freute sich darüber: „Der Kampf mit Febvre an der Spitze war sehr intensiv und hat viel Energie gekostet.“

Herlings: Starts üben

Da Cairoli und seine Mannschaft vor dem zweiten Lauf die Lösung für die Starts fanden, erzielte der Italiener seinen fünften Hole-shot in diesem Jahr. Trotzdem traf er auf Widerstand, als Paulin vorbeiflog und sogar eine Lücke zu Cairoli herausfuhr.

Herlings konnte auch besser starten und reichte sich zuerst auf Platz 6 ein: „Aber dann machte ich einen dummen Fehler und musste von Platz 12 wieder nach

vorne fahren.“ Wie schon oft in der Vergangenheit wirkte der Fahrfehler als Anreiz für Herlings, und er stürmte mit erneuter Angriffslust wieder nach vorne.

Cairoli war die Gefahr nicht entgangen, und er übernahm in Runde 8 erneut die Führung: „Ich sah, dass Jeffrey wieder im Anmarsch war, und ich konnte reagieren.“ Er hätte keine Runde länger warten können: Im Ziel fehlten Herlings weniger als zwei Sekunden auf seinen Erzrivalen.

Beide fahren punktgleich zum GP nach Italien. Auch ihre Einzelergebnisse – dreimal gewonnen,



Vor dem vierten Saison-GP im italienischen Pietramurata sind die KTM-Fahrer Tony Cairoli und Jeffrey Herlings nach Punkten und Einzelergebnissen gleichauf.

dreimal Zweiter – sind identisch. Aber Cairoli wird vor den einheimischen Fans wegen seines Sieges im letzten Lauf die rote Nummerntafel tragen.

Herlings hat bis dahin einiges vor sich: „Ich muss meine Starts verbessern. Die Aufholjagd mag vielleicht toll für die Fans sein, aber ich verliere Rennen wegen der Starts. Wir bekommen diese Woche neue Teile zum Testen. Es ist hart, Woche für Woche aus dem Mittelfeld zu kämpfen.“

Nagl: Auch an Starts arbeiten

Jeremy Seewer war die große Überraschung in Lauf 1: „Mein Ziel vor der Saison war, unter die Top 10 zu fahren, und das habe ich schon längst erreicht. Mit einem guten Start ist Platz 3 jetzt schon in Reichweite!“

Im Ziel war es Platz 6, immerhin sein bestes Ergebnis bisher in der MXGP-Klasse: „Ich musste beim Tempo ein bisschen nachlassen, aber in der letzten Runde habe ich die Chance gesehen, Gajser zu überholen. Es war keine Absicht, dass er gestürzt ist. Aber wenn er nicht hat einsehen können, dass ich vorbei war, ist er selber schuld.“



Sechster Start, sechster Sieg: Jonass

Fortschritt: Jeremy Seewer (#91) am Start schon ganz weit vorn

Max Nagl konnte sich in Red Sand mit den Plätzen 9 und 11 unter den ersten Zehn etablieren: „Das Motorrad lässt sich richtig gut fahren, und ich kann jetzt attackieren. Nur die Starts klappen noch nicht, aber wir arbeiten dran.“

Clement Desalle konnte seinen dritten Rang in der Serie mit einer kämpferischen Leistung gegen Febvre und Paulin verteidigen: „Heute war es sehr positiv mit besseren Starts und einigen intensiven Kämpfen, aber ich bin trotzdem nicht zufrieden. Rang 3 ist gut, aber ich will auch gewinnen. Es ist eben schwierig gegen Cairoli und Herlings.“

Die Sturzorgie der Stars ging indes weiter im roten Sand von Valenciana: Diesmal flog Max Anstie über den Lenker. Der Britte erlitt zwar keine Knochenbrüche, war aber überall angeschlagen und konnte im zweiten Lauf nicht antreten.

Jacobi: Start gewonnen

Pauls Jonass war in den MX2-WM-Läufen erneut unantastbar. Der Weltmeister benötigte in jedem Lauf weniger als eine Runde, um sich an der Spitze einzureihen und kontrollierte meisterhaft beide Rennen: „Aber es war nie einfach, ich musste konzen-

triert bleiben.“ Nicht einmal Zwischenspurts von zuerst Thomas Kjer Olsen und später Darian Sanayei im zweiten Lauf konnten den Letten aus der Ruhe bringen. Mit seinem dritten Podest in Folge setzt sich Olsen auch von den anderen Verfolgern in der WM ab. Der Däne muss allerdings ebenfalls seine Starts verbessern, wenn er Jonass dauerhaft unter Druck setzen will.

Sensationell in Lauf 1 war erneut Henry Jacobi. Der Thüringer schoss aus dem Startgatter, fuhr in der ersten Kurve mit vollem Einsatz und gewann den

Holeshot-Preis. Er musste sich Jonass, Conrad Mewse und Jorge Prado beugen, hielt sich aber drei Runden lang unter den ersten Vier, bevor er von der Strecke sprang und eine Kurve ausließ.

Zum Glück bewerteten die FIM-Sportwarte sein Vergehen mit „verminderter Schuld“, und er bekam im Ziel eine leichte Strafe von nur einem Platzverlust, aber sein Rennen war dadurch gestört: „Ich war danach von der Rolle und fand nie wieder meinen Rhythmus.“ Sein zweiter Lauf war nach einer Kollision mit Seva Brylyakov bald vorbei. ■

MOTOCROSS-GP VALENCIANA / MXGP

Red Sand (E): 25. März, 3. WM-Lauf, Wetter: teils bewölkt/18 Grad. **1. Lauf:** 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet, 18 Runden à 1,730 km (= 31,140 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Antonio Cairoli (I)	KTM	18	34:52,260 m = 53,580 km/h
2. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	+ 4,693 s
3. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	+ 12,061 s
4. Clement Desalle (B)	Kawasaki	18	+ 14,076 s
5. Julien Lieber (B)	Kawasaki	18	+ 25,080 s
6. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 26,294 s
7. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	18	+ 35,890 s
8. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 41,653 s
9. Max Nagl (D)	TM	18	+ 47,206 s
28. Stefan Ekerold (D)	KTM	17	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP VALENCIANA / MX2

Red Sand (E): 25. März, 3. WM-Lauf, Wetter: teils bewölkt/18 Grad. **1. Lauf:** 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet, 18 Runden à 1,730 km (= 31,140 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	18	35:20,628 m = 52,864 km/h
2. Jorge Prado (E)	KTM	18	+ 3,886 s
3. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+ 5,319 s
4. Conrad Mewse (GB)	KTM	18	+ 6,553 s
5. Hunter Lawrence (AUS)	Honda	18	+ 7,313 s
6. Darian Sanayei (USA)	Kawasaki	18	+ 11,488 s
7. Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	18	+ 16,544 s
8. Jed Beaton (AUS)	Kawasaki	18	+ 23,234 s
12. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	18	+ 43,540 s
28. Tom Koch (D)	KTM	17	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP VALENCIANA / MXGP

2. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet, 18 Runden à 1,730 km (= 31,140 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Antonio Cairoli (I)	KTM	18	34:23,638 m = 54,323 km/h
2. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	+ 1,830 s
3. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	18	+ 23,498 s
4. Clement Desalle (B)	Kawasaki	18	+ 28,612 s
5. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	+ 29,971 s
6. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 43,888 s
7. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	18	+ 48,158 s
8. Jeremy V. Horebeek (B)	Yamaha	18	+ 50,046 s
11. Max Nagl (D)	TM	18	+ 1:18,395 m
15. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 1:29,856 m

MOTOCROSS-GP VALENCIANA / MX2

2. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet, 18 Runden à 1,730 km (= 31,140 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	18	34:59,912 m = 53,385 km/h
2. Darian Sanayei (USA)	Kawasaki	18	+ 7,775 s
3. Jorge Prado (E)	KTM	18	+ 12,139 s
4. Thomas Kjer Olsen (DK)	KTM	18	+ 12,556 s
5. Hunter Lawrence (AUS)	Honda	18	+ 22,616 s
6. Jed Beaton (AUS)	Kawasaki	18	+ 29,097 s
7. Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	18	+ 30,329 s
8. Ben Watson (GB)	Yamaha	18	+ 33,527 s
28. Tom Koch (D)	KTM	17	+ 1 Runde
34. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	4	+ 14 Runden

WM-STAND MXGP

1. Antonio Cairoli (I)	141 Punkte
2. Jeffrey Herlings (NL)	141
3. Clement Desalle (F)	103
4. Romain Febvre (F)	101
5. Gautier Paulin (F)	98
6. Glen Coldenhoff (NL)	79
7. Jeremy Van Horebeek (B)	78
8. Max Nagl (D)	60
9. Jeremy Seewer (CH)	59
10. Julien Lieber (B)	54

1. KTM	150 Punkte
2. Yamaha	108
3. Kawasaki	103

WM-STAND MX2

1. Pauls Jonass (LV)	150 Punkte
2. Thomas Kjer Olsen (DK)	120
3. Jorge Prado (E)	105
4. Hunter Lawrence (AUS)	99
5. Conrad Mewse (GB)	81
6. Ben Watson (GB)	81
7. Jed Beaton (AUS)	72
8. Darian Sanayei (USA)	68
9. Calvin Vlaanderen (ZA)	63
15. Henry Jacobi (D)	38

1. KTM	150 Punkte
2. Husqvarna	120
3. Honda	100

Supercross-WM Indianapolis

Musquin zum Zweiten

KTM-Speerspitze Marvin Musquin gewann in Indianapolis sein zweites Saisonrennen. Jason Anderson reichte ein erkämpfter vierter Platz, um weit vorn zu bleiben.

Von: **Thomas Schiffner**

Der Franzose konnte nach elf Wochen, in denen er nicht auf dem Podium stand, endlich wieder einen Sieg verbuchen. Nachdem Musquin den Holeshoot schaffte, führte er das Finale über alle 27 Runden an und war am Schluss stattliche 29 Sekunden vor Dean Wilson im Ziel, der sein erstes SX-Podium in der Weltmeisterschaft erreichte. Dem Schotten gelang es, den zweitplatzierten KTM-Piloten Broc Tickle niederzukämpfen. Daytona-Sieger Justin Brayton kam mit seiner privaten Honda auf den dritten Podiumsrang.

Eli Tomac, noch in der Vorwoche Sieger in St. Louis, ging als Zweiter in das Finalrennen, doch ein Sturz warf den Kawasaki-Star auf Platz 15 im Endergebnis zurück.

WM-Spitzenreiter Jason Anderson geriet in eine Massenkollision in der ersten Kurve und fand sich auf der 21. und damit



Mit seinem zweiten Saisonsieg festigte Marvin Musquin WM-Platz 2

vorletzten Position wieder. Der Husqvarna-Leader kämpfte sich durchs Feld, rang Gegner für Gegner nieder und schaffte mit dem vierten Schlussrang Schadensbegrenzung, denn er verlor auf den WM-Zweiten Musquin

SUPERCROSS-WM

Indianapolis (USA), 24. März

1. Marvin Musquin (F)	KTM
2. Dean Wilson (GB)	Husqvarna
3. Justin Brayton (USA)	Honda
4. Jason Anderson (USA)	Husqvarna
5. Broc Tickle (USA)	KTM
6. Malcolm Stewart (USA)	Suzuki
7. Cooper Webb (USA)	Yamaha
8. Benny Bloss (USA)	KTM
9. Chad Reed (AUS)	Husqvarna
10. Blake Baggett (USA)	KTM

damit nur sieben Punkte und hat fünf Rennen vor Schluss noch immer einen komfortablen 35-Punkte-Vorsprung auf den Franzosen. Der vielfache SX-Cup-Teilnehmer Cedric Soubeyras kam als Gastfahrer auf Platz 14. ■

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 12 von 17 Läufen

1. Jason Anderson	265 Punkte
2. Marvin Musquin	230
3. Justin Brayton	210
4. Eli Tomac (USA), Kawasaki	194
5. Blake Baggett	194
6. Weston Peick (USA), KTM	172
7. Broc Tickle	165
8. Cooper Webb	162
9. Dean Wilson	138
14. Ken Roczen (D), Honda	102

Supermoto-EM Ottobiano

Zurück in die Zukunft

Den ersten EM-Lauf in der Nach-WM-Ära gewann der Weltmeister: Thomas Chareyre war auch in Ottobiano unschlagbar.

Von: **Thomas Schiffner**

Die Supermoto-WM war 2017 im steilen Sturzflug: Nur noch zwei Handvoll Fahrer, ganze zwei Veranstaltungen. Da war es logisch, auf EM-Ebene neu zu beginnen, und auf der Kartbahn in Ottobiano gelang der Reset eindrucksvoll: 32 Piloten aus 14 Nationen, dabei auch Argentinier und Brasilianer (!) standen in der S1 auf dem Grid.

Die Protagonisten im Titelkampf waren dieselben wie zuletzt: Weltmeister Thomas Chareyre gewann für das TM-Werk überlegen beide Läufe. Hinter dem tschechischen TM-Fahrer Pavel Kejmar kam der Wormser Markus Class (3./4.), der für das italienische Phoenix Racing Team auf Husqvarna startet, aufs Podium und steht damit in der EM-Tabelle ebenfalls auf Platz 3. Der langjährige DM-Pilot Mauno Hermunen (5.) ist auf der italienischen SWM wieder zurück. Auch die Deutschsprachigen Raoul Tschupp (10./9.), Andreas Buschberger (11./16.) und Jan Deitenbach (16./12.) konnten zufriedenstellende Resultate erzielen. ■

SUPERMOTO-EM

Ottobiano (I), 25. März

1. Thomas Chareyre (F), TM	1-1
2. Pavel Kejmar (CZ), TM	2-2
3. Markus Class (D), Husqvarna	3-4
4. Edgardo Borella (I), SWM	4-5
9. Raoul Tschupp (CH), TM	10-9
10. Andreas Buschberger (A), HVA 11-16	

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 von 6 Rennen

1. Thomas Chareyre	50 Punkte
2. Pavel Kejmar	44
3. Markus Class	38
4. Edgardo Borella	34
9. Raoul Tschupp	23
10. Andreas Buschberger	15

NACHRICHTEN

FMX-WM: ACKERMANN BLEIBT VORN

Nach Luc Ackermanns Sensations-Triumph in Berlin gewann Weltmeister Maikel Melero in Krakau den polnischen WM-Lauf mit nur sechs Punkten Vorsprung auf den jungen Thüringer. Der Tscheche Libor Podmol wurde deutlich abgeschlagen Dritter. Remi Bizouard schied schon in der Vorrunde aus. Ackermann führt auch nach vier Runs der Freestyle-WM mit zwei Punkten Vorsprung auf Melero. Die WM-Saison geht erst am 6. Oktober in Köln weiter.

SPEEDWAY BEST PAIRS: SMOLINSKI TEAM ZWEITE

Beim ersten Lauf der dreiteiligen Speedway Best-Pairs-Serie gewann in Torun das Team Fogo Power mit Jaroslaw Hampel (14 Punkte), Emil Saifutdinov (15) und Janusz Kolodziej (1). Das einzige deutsche Team Trans MF wurde klarer Zweiter mit Martin Smolinski (4), Leon Madsen (19) und Andrzej Lebedevs (0). Der Däne Madsen war überragender Fahrer in Polen.

MXGP: DOCH 20 RENNEN

Es gibt auch in dieser Saison 20 MXGP-Rennen. Nach der Schweden-Absage ging Youthstream auf die Suche nach Ersatz und wurde mit Bulgarien fündig. Am 25./26. August gibt es einen GP in Sevlievo. Der Termin, eine Woche vor der Türkei, passt dem Veranstalter und den Teams, um die lange Reise zu finanzieren. Das einzige Problem liegt bei den FIM-Funktionären, die eigentlich an dem Wochenende bei der Junioren-WM in Australien sein sollten.

MXGP: MIT DE DYCKER

Ken De Dycker, vergangenen Herbst in „Rente“ gegangen, ist schon wieder MXGP-Stammfahrer. Der 33-jährige Belgier wurde vom Bos-KTM-Team für die zwei GP in Spanien und Trentino verpflichtet. Jordi Tixier hofft auf seine Rückkehr nächste Woche in Pietramurata (Italien).

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW Alpina



ROLF HORN

D33.0 Biturbo Touring, EZ 02/2018, 5900 km, 257 kW (349 PS), Surround View, H&K Sound, LED, Connected Drive u.v.m., 69.960,- € (MwSt. abw.) Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Tel. 02251/9451-0, www.rolfhorn.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43454

Ferrari

California T (560 PS), EZ 08/14, schwarz/schwarz, 19900 km, 1. Hd., wie neu, mit Garantie, 155.000,- €, MwSt. abw. oder Leasing, T. 0172/3030233

Jaguar

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

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



F-Pace 25D AWD R-Sport, EZ 8/2017, 7000 km, 177 kW (241 PS), schwarz, Performance Leasing kalkulierbar, Leder, InControl Touch Pro, Bi-Xenon, 20 Zoll Felgen, Sportpaket, Rückfahrkamera, 64.950,- € (MwSt. abw.) Stopka Essen GmbH & Co. KG, Pferdebahnstraße 70, 45141 Essen, Tel. 0201/560507-0, www.stopka-essen.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43386

Mercedes

VANSPTS.DE



CITAN CP LINE! „CP LINE“ – HARTMANN Citan 111 CDI, EZ 08/2016, ca. 5900 km, Aerodynamikpaket CP LINE (Front-, Seiten-, Heckspoiler), Sportfederersatz, 19 Zoll Alu-Sportradsatz LUND mit Bereifung 225/35/19, Klima, Panoramadach, Navi, Rückfahrkamera, Dachregling u.v.m. 20.990,- € (MwSt. abw.) VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43370

Suche X-Klasse. Seriöse Abwicklung. Tel. 0171/7515577



ML 350 4M, schwarz/beige, EZ 05/2013, 1. Vorbesitzer, 83000 km, Extras z.B. ged. Glas, 93 Ltr. Tank, 4 Sommerreifen auf Felgen, 32.500,- €. T. 0151/15151212



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



E220 d Coupé, EZ 8/2017, 15000 km, 143 kW (194 PS), weiß, Klima, VB 52.999,- €. Tel. 0173/3164255, zieglerutz@aol.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43326

CLS AMG S4 M, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 50000 km, NP: 160.000,-, VB 59.000,-. T. 0171/3491847

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

VANSPTS.DE

VanPartner by Mercedes-Benz



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

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43369

Motorräder

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

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



996 Porsche 911 GT3 Clubsport, 2. Hand, EZ 11/1999, 27750 km, 265 kW (360 PS), Schalensitze, Überrollkäfig, Silber, Klima, NR-Fzg., 84.900,- €. Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-0, www.teichmann-racing.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43427



997 Carrera 4S, EZ 5/2007, 106000 km, Tiptronic, Leder, Klima, SD, Winterräder, TÜV neu, 49.900,- €. Tel. 06062-266678



991 GT3, EZ 7/16, 7000 km, Volla., 135.900,- EUR, Garantie, LED, Lift, PCM, lavaorange, kein Clubsport, evtl. Leasingübernahme. Tel. 0163/8518384

Rolls-Royce

Ghost lang, 02/2017, weiß/Leder schw., 8200 km, unfallfrei, 259.900,- € MwSt. ausw. MVG GmbH, Grünwaldstr. 18, 75173 Pforzheim, Tel. 07231/788550 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43364

Smart

www.berlin-tuning.com H

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

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.deH

VW



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



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



Die Käferfarm - Ihr Spezialist für VW-Klassiker bietet eine große Auswahl an originalen top-gepflegten VW-Käfer-Cabrios mit Vollgarantie! Neben An- und Verkauf können Sie Ihr Wunschfahrzeug konfigurieren und unsere Dienstleistungen wie Restauration, Reparatur, Abholservice und Oldtimerleasing nutzen. In unseren Onlineshops können Sie über 10.000 Ersatzteile bestellen. Tel. 02153/9108137 www.die-kaeferfarm.de H

Geschäftsverbindungen



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

Veranstaltungen



live dabei!
Formel 1: Hockenheim, Monza, ab 199.-
MotoGP/Moto2: Mugello, Sachsenring, Spielberg, San Marino, Valencia; ab 505.-
*inkl. Stehpl. ☎ 052 378 14 24 heini-car.ch

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

Pistenclub TRACKDAYS

07.04.18	Monza
08.04.18	Nürburgring GP Strecke
16.04.18	Hockenheimring GP
21.04.18	Racepark Meppen
27.04.18	Nordschleife
01.05.18	Bilster Berg
02.05.18	Mugello
13.05.18	Slovakiaring
15.05.18	Nürburgring GP Strecke
20.05.18	Gross Dölln - Drifttraining
20.05.18	Salzburgring (Pfungsten)
21.05.18	Spa-Francorchamps (Pfungsten)
22.05.18	Red Bull Ring -- 115dB
25.05.18	Hockenheimring GP
03.06.18	Racepark Meppen
07.06.18	Monza
09.06.18	Imola
10.06.18	Imola

ALLE Termine:
www.pistenclub.de
+49 (0) 2153-951300

YAMAHA
Revs Your Heart

Keller Motos

TEST DAYS
Samstag und Sonntag
7. + 8. April, 9 - 16 Uhr

Alle Motorrad- & Roller-Neuheiten von:
YAMAHA | KAWASAKI | APRILIA
stehen zur Probefahrt bereit!

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

Größte Mietfahrzeugflotte der Schweiz
Über 150 OCCASIONEN mit Garantie

BEKLEIDUNG 
HELME 
ZUBEHÖR 
LADY- + KIDS-CORNER 

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

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

Versicherungen

RENNKASKO.DE
2018
Starten Sie mit uns!

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

RENNSPORT 
VERSICHERUNGEN
CLICKversichert ins Ziel! 

Versicherungen für den Motorsport 
Rennkasko  
Veranstalterhaftpflicht

Verschiedenes

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

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

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

Zubehör

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

MOTORSPORT aktuell

Jetzt online abonnieren!

■ Leser werben Leser ■ Testabos ■ Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de

Chefredaktion: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew
Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,
Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
Markus Stier, Anke Wiczorek
Fotografen: sutton-images.com, XPB; BRfoto
Grafik und Produktion: Michael Heinz
(Leitung), Bernd Adam (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1
70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 20
MOTORSPORT aktuell gehört zur
auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Andrea Rometsch, Peider Bach
Telefon: +49 (0)711 182 0
Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
Tim Rammes

Publisher Automobil:
Michaela Klein
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung:
Stefan Granzner
sgranzner@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

Motorrad-Ass Zum Reinhold Roth-Geburtstag MSa 12/2018

Vielen Dank für den Beitrag zum 65. Geburtstag von Reinhold Roth. Ich bin zwar eher nicht von der Zweiradfraktion, aber unsere damaligen Motorrad-Asse hatte ich doch im Blick. Ich wollte eigentlich schon immer mal wieder fragen, ob Ihr etwas über Reinhold Roth wisst, aber dann war es mir doch wieder entfallen. Deshalb habe ich mich sehr über diesen Beitrag gefreut. So vage kann ich mich noch daran erinnern. Soweit ich weiß, war der Unfall gar nicht mal so schlimm, er wurde nur sehr schlecht und falsch behandelt – noch an der Unfallstelle an der Rennstrecke und dann beim Transport in das Krankenhaus. Auf einer anderen Rennstrecke wäre er wohl besser verarztet worden.

Vinzenz Schöttgen,
D-76287 Rheinstetten

Zu wenig MotoGP MotoGP-Auftakt in Katar MSa 14/2018

Mir kommt es so vor, als ob man die MotoGP aus der Zeitung raushaben will! Die Formel 1 ist noch nicht einmal losgefahren, bekommt aber sieben Seiten darüber, was alles passiert. Die Rennen bei der MotoGP laufen schon, aber da schreibt man nur drei Seiten drüber. Es wäre schön, wenn man mehr Motorsport lesen könnte. Und über Markus Reiterberger liest man gar nix mehr. Wäre schön, wenn man auch da mal wieder was Neues lesen würde.

Jörg Heyl,
D-07338 Neuenbeuthen

BILD DER WOCHE



Die neue Vettel-Frisur füllte tagelang die Seiten in den Boulevard-Blättern

Das wars dann! Veränderungen in der F1 MSa 14/2018

Seit 54 Jahren schaue ich regelmäßig Formel 1, seit es Premiere und Sky gibt, nur auf diesem Sender. Jetzt bin ich gezwungen, mir die F1 auf RTL anzusehen. Aber RTL bringt mehr Werbung als das Rennen. Ich habe mich wahnsinnig aufgeregt, und damit ist die Formel 1 nach so langen Jahren für mich gestorben. Ich wollte Rennen sehen und nicht jede 15 Minuten Werbung. Das wars dann.

Heinz-Werner Franz
D-73092 Heiningen

Hallo Ihr Schlauberger von Liberty Media! Ihr wisst ja alles so genau. Leider fällt da ein Blödmann wie ich durchs Raster ... Habe Sky ursprünglich für Eurosport2 und MotoGP abonniert. Braucht man ja nicht mehr, kommt jetzt bei Eurosport 1. Seit ich Sky hatte, habe ich auch wieder Formel 1 geschaut. Internet habe ich nicht (ja, sowas gibt's auch noch...). RTL kann ich mir echt nicht mehr antun, keine

Ahnung, wie ich das mehr als 20 Jahre ausgehalten habe. Was bleibt jetzt noch übrig?

Michael Binz,
D-66346 Püttlingen

Ich steige bei der F1 nun endgültig nach 40 Jahren aus! Zuerst der Hybrid-Wahnsinn, dann der „Halo“-Irrsinn und jetzt Fahrergehälter von fast 1 Mio. für Hamilton in der Woche. Das ist 3,5 mal so viel wie sein Chef Dr. Zetsche mit 13 Mio. pro Jahr oder mehr als das 5-fache, was ein DAX-Konzern-Chef im Jahr bekommt. Leute, Leute, das läuft alles aus dem Ruder. Ich werde ausschließlich bei der Moto GP bleiben. Das ist noch Motorsport mit Hand und Fuß – Aktion und Spannung, da dreht sich das Rad noch normal!

Wolfgang Möckel,
D-64390 Erzhausen

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.

31. März: Motorrad: ADAC 1000km Hockenheim
1. April: Alpine Club „Le Turbot“: Saisonstart am Hockenheimring
2. April: MSC Weingarten: Autoslalom auf dem Hockenheimring

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 28. März

10.30	Rallye-EM Azoren, ERC All Access	Eurosport 1
15.00	Langstrecken-WM 2017, Best of	motorsport.tv

Donnerstag, 29. März

15.30	European Le Mans Series 2017, Best of	motorsport.tv
18.40	Rallye-WM Mexiko, Live Stage (Wh.)	Sport 1+
20.40	Rallye-WM Mexiko, Power Stage (Wh.)	Sport 1+

Freitag, 30. März

14.10	Car History – Porsche Motorsport	Motorvision TV
-------	----------------------------------	----------------

Samstag, 31. März

22.00	Dubai International Baja (Zus.)	motorsport.tv
-------	---------------------------------	---------------

Sonntag, 1. April

13.30	Supercars Australien, Adelaide (Wh.)	motorsport.tv
19.30	NASCAR Cup Series, Martinsville (Wh.)	Motorvision TV

Montag, 2. April

16.45	Africa Eco Race 2018, Highlights	motorsport.tv
-------	----------------------------------	---------------

Dienstag, 3. April

07.45	24h Nürburgring 2017, Highlights	Motorvision TV
21.00	12h-Rennen Bathurst, Highlights	motorsport.tv

Motorrad

Mittwoch, 28. März

19.45	Superbike-WM Buriram, 1. Rennen (Wh.)	Eurosport 2
20.15	Supersport-WM Buriram, Rennen (Wh.)	Eurosport 2
20.45	Superbike-WM Buriram, 2. Rennen (Wh.)	Eurosport 2

Donnerstag, 29. März

12.00	MX2-WM Valencia, 1. Lauf (Wh.)	motorsport.tv
13.00	MX2-WM Valencia, 2. Lauf (Wh.)	motorsport.tv
19.00	Superbike-WM Buriram, Highlights	motorsport.tv

Freitag, 30. März

12.00	Enduro-WM Helsinki, Highlights	motorsport.tv
14.00	MXGP-WM Valencia, 1. Lauf (Wh.)	motorsport.tv
15.00	MXGP-WM Valencia, 2. Lauf (Wh.)	motorsport.tv
20.00	SuperEnduro-WM Bilbao, Highlights	motorsport.tv

Samstag, 31. März

14.30	Superbike-WM Buriram, 1. Rennen (Wh.)	Eurosport 2
15.00	Superbike-WM Buriram, 2. Rennen (Wh.)	Eurosport 2
20.00	Asia Talent Cup Losail, 1. Lauf (Aufz.)	motorsport.tv
21.00	Asia Talent Cup Losail, 2. Lauf (Aufz.)	motorsport.tv

Sonntag, 1. April

19.00	Enduro-WM Helsinki, Highlights	motorsport.tv
20.00	SuperEnduro-WM Bilbao, Highlights	motorsport.tv

Montag, 2. April

14.45	Le Touquet Enduropole (Wh.)	motorsport.tv
19.30	British Superbikes, Donington Park (Zus.)	Eurosport 2

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

24.-29.03.	Rally Raid, Abu Dhabi Desert Challenge	UAE
05.-08.04.	Rallye-WM, Korsika	F
08.04.	Formel 1, Sakhir (+ Formel 2)	BRN

Motorrad

24.-29.03.	Rallye-WM, Abu Dhabi Desert Challenge	UAE
29.03.	X-Trial/Trial-WM, Budapest	H
31.03.	SuperEnduro-WM, Lidköping	S
31.03.	Speedway, Güstrow	D
31.3./01.04.	Speedway, Pocking	D
01.04.	Speedway, Neuenknick	D
08.04.	Motorrad-WM, Termas de Río Hondo	RA

Vorschau



Formel-1-Historie: Vor 50 Jahren starb Jim Clark in Hockenheim



WTCR-Tests in Barcelona: Letzte Probefahrten vor dem Saisonstart



Rallye-Talente: Marijan Griebel und Fabian Kreim (v.l.) im MSA-Doppelinterview



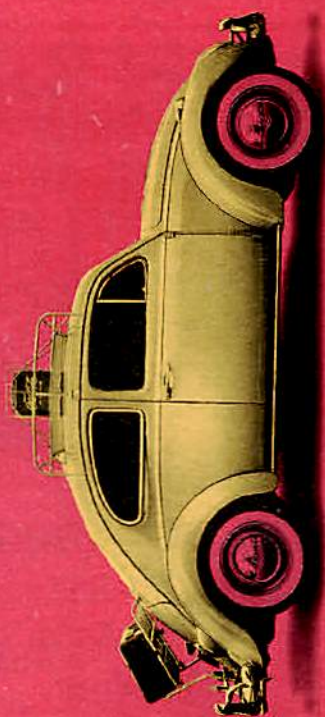
SBK-Historie: Vor 30 Jahren gewann Marco Lucchinelli den ersten SBK-Lauf

SUTTON IMAGES

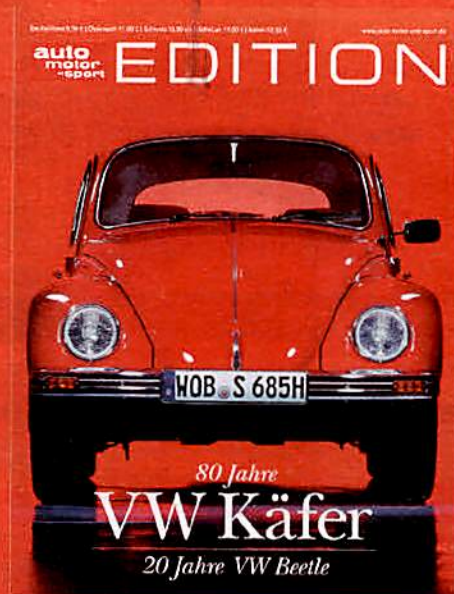
HONDA

GREGORY LENORMAND

DUCATI



Kurven. Käfer. Kult.



80 Jahre Käfer. 20 Jahre Beetle.
Die Sonderausgabe jetzt im Handel oder online.

0711.32068888 | ams@dpv.de | auto-motor-und-sport.de/edition