

Aboservice: 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Erlaubt bez. ZVZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 14 / 21. MÄRZ 2018

MotoGP-Saisonauftritt in Katar

Dovizioso ringt Márquez nieder



Moto2-Rennen in Katar
**Bagnaia schon
in Meister-Form**

Volkswagen i.D. R Pikes Peak
**Erste Bilder vom
VW-Bergrenner**

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



Formel E in Uruguay
**Vergne lässt Di Grassi
eiskalt abblitzen**



Formel-1-Teams im Form-Check
**Wer kann Mercedes in
Melbourne schlagen?**



IMSA 12h-Rennen in Sebring
**Nissan-Triumph dank
starkem Endspurt**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Dreikampf der Egos:
Wer wird Weltmeister? S. 4
- Formel 1** Formcheck: Wer ist vorm
Start der Saison wie gut? S. 6
- Formel E** Vergne setzt sich mit
Sieg ab, Deutsche im Pech S. 8
- Formel 1** Kommentar: Viele
Fragen vor dem Saisonstart S. 10
- Formelsport** Hintergründe und
News aus Formel 1 und Co. S. 12
- Sportwagen** 12h Sebring: Nissan
siegt im Schlussprint S. 14
- Sportwagen** Porsche-Triumph in
der GTLM, Nachrichten S. 18
- Sportwagen** Neues aus der
GT- und Prototypenwelt S. 20
- Berg-/Rallyesport** Pikes Peak,
ÖRM und EM-Vorschau S. 22
- Eisrennen** Elektrorenner der
Trophée Andros im Fokus S. 24
- Tourenwagen** Neues aus DTM,
TCR und NASCAR S. 26
- Tourenwagen** Das jetzt schon
starke Feld der WTCR S. 28

Motorrad:

- MotoGP** Dovizioso knapper
Sieger beim Katar-Auftakt S. 30
- MotoGP** Weitere Hintergründe
aus Doha und Ergebnisse S. 32
- Motorrad-WM** Bagnaia gewinnt
in der Moto2-Klasse S. 34
- Motorrad-WM** Moto3 Katar:
Martín hauchdünn vorn S. 36
- Straßensport** Daytona 200,
WM-News und IDM S. 38
- Motocross-WM** Herlings Dop-
pelsieger beim Heimspiel S. 40
- Eisspeedway** Koltakov siegt
und siegt, Offroad-News S. 42
- Offroad** Enduro-EM Helsinki und
Supercross-WM St. Louis S. 43

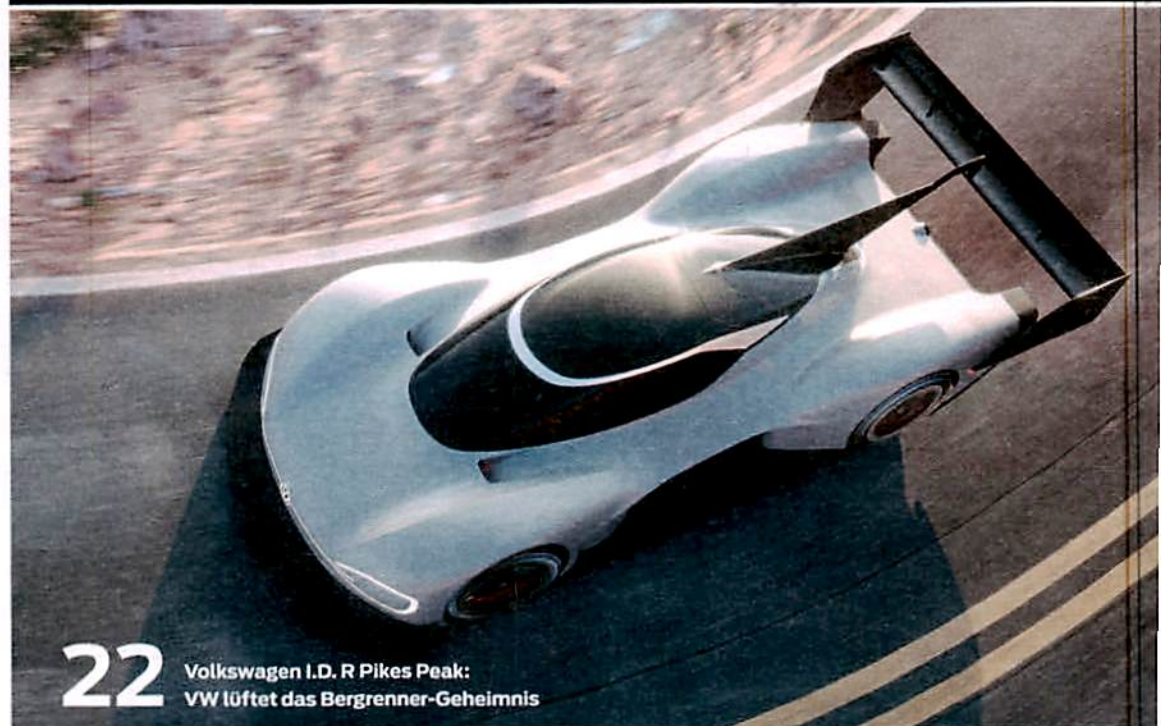
Leserservice:

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

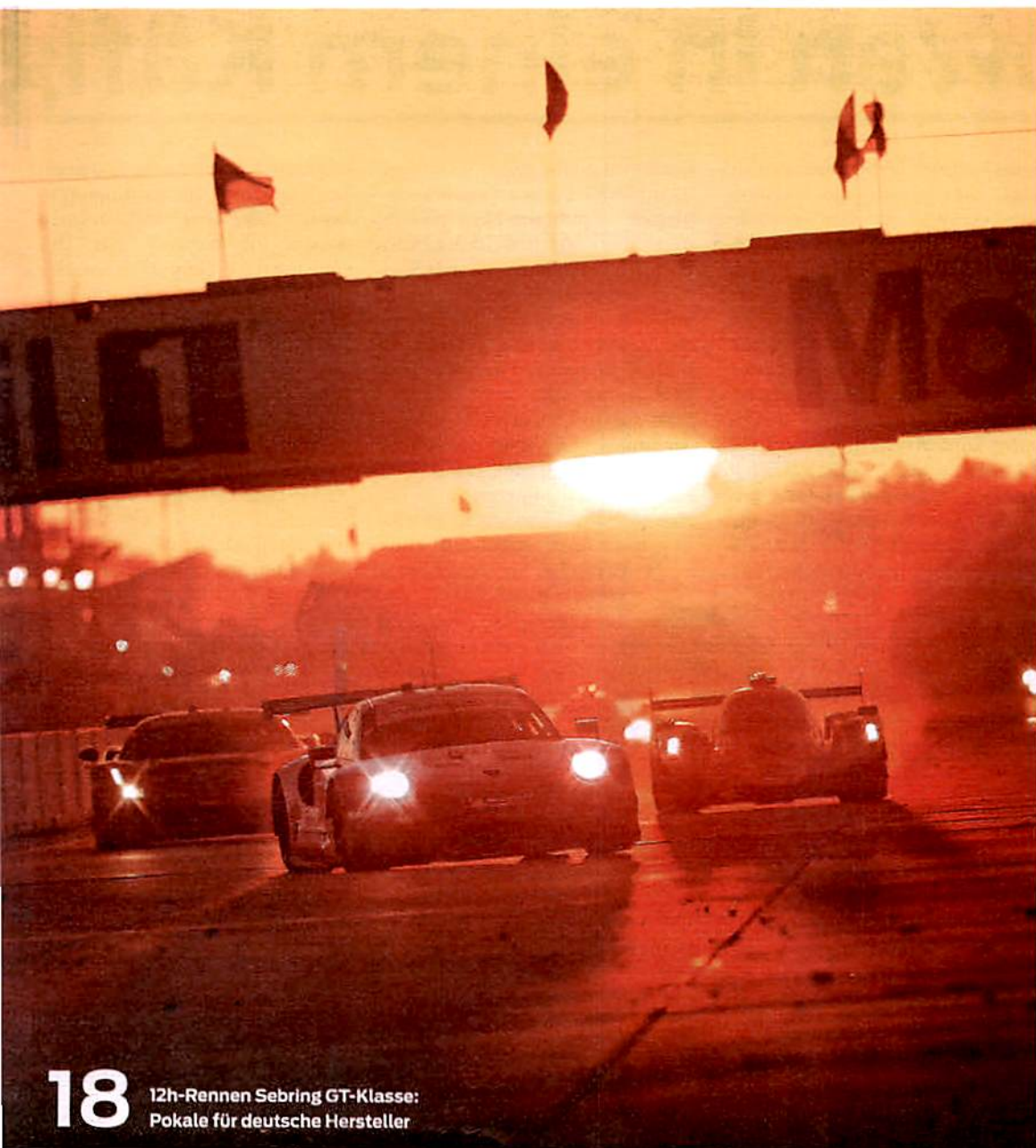
24 Zukunft der Trophée Andros: Elektro-Prototypen auf dem Eis



34 Moto2-Saisonaufakt in Katar: Spannender Start in der zweiten Liga



22 Volkswagen I.D. R Pikes Peak: VW lüftet das Bergrenner-Geheimnis



18 12h-Rennen Sebring GT-Klasse:
Pokale für deutsche Hersteller



40 Motocross WM Europa Grand Prix:
Weltelite trifft sich in Valkenswaard

FERRARI VOR F1-AUSSTIEG?

Ferrari hat im Zuge der anstehenden F1-Reformen regelmäßig mit Ausstieg gedroht. Davon scheinen sich die Verantwortlichen der Formel 1 und der FIA aber nicht beeindrucken zu lassen.

Seite 12

MONTOYA IN LE MANS?

Der 24h-Klassiker in Le Mans könnte dieses Jahr zum Treffen der Formel-1-Altstars werden. Neben Fernando Alonso und Robert Kubica will nun auch Juan-Pablo Montoya antreten.

Seite 21

ROSSI MACHT WEITER

Der Superstar der MotoGP hängt noch zwei Jahre dran. Valentino Rossi verlängert bis 2020 bei Yamaha. Wir verraten, warum der neunfache Champion den Helm noch nicht an den Nagel hängt.

Seite 32

PORSCHE

HODGKINSON

Drei Löwen in einem Käfig

Tatsächlich gibt es etwas, das den Titelverteidiger, den Herausforderer und den Angreifer miteinander verbindet, so unterschiedlich wie Lewis Hamilton, Sebastian Vettel und Max Verstappen sonst erscheinen: Keiner der Drei schert sich um den anderen. Die Ego-Weltmeisterschaft kann aufs Neue beginnen.

Von: **Elmar Brümmer**

Seit ausgerechnet der Social-Media-Champion Lewis Hamilton von selbsternannten Sittenwächtern eins auf die Rap-Per-Kappe bekommen hat, postet der Formel-1-Weltmeister vorzugsweise Bilder, die ihn beim Fitness-Training zeigen. Die

Botschaft der Inszenierungen ist klar: Hier kommt der Sternenkrieger, und er will zurückschlagen. In den Wochen nach den Titelfeiern, sagt der erfolgreichste britische Rennfahrer der Geschichte, habe er tageweise überhaupt nicht mehr an die Formel 1, die neue Saison oder die Vertragsverlängerung gedacht. In Barcelona, als ihn die hypersofte Konkurrenz ins Mittelfeld der Testrangliste verbannte, haben sich die Gedanken wieder verfestigt. Titel Nummer fünf, die Fangio-Stufe, hat am katalanischen Horizont wieder

Gestalt angenommen. Hamilton ist im letzten Jahr zu einer kompletten Ein-Mann-Maschinerie mutiert, er kümmert sich um so ziemlich jeden Belang seiner Karriere selbst, als ob er „Stratego“ mit sich selbst spielte. Bei Mercedes lassen sie ihn gewähren, schließlich haben sein Wille, sein Verständnis und seine Kampfkraft die Diva Silberpfeil erst wieder zum Siegerpfeil werden lassen. Aus diesem inneren Talentpool kommt auch die Energie für 2018: „Ich bin so in Form wie noch nie. Es gab schon im letzten Jahr einige Bereiche, in denen es großartig lief. Dar-

auf kann ich aufbauen, und mich noch steigern, um nach meinem besten Jahr eine noch bessere Saison zu haben.“ Für ihn manifestiert sich alles in der entscheidenden rhetorischen Frage an sich selbst: „Bist du noch hungrig genug?“ Die Antwort will er an diesem Rennwochenende geben und an den 20 folgenden. Sein Ego muss gesättigt werden.

Vettel die Ferrari-Hoffnung

Sebastian Vettel ist ein Meister der Zurückhaltung, jedenfalls der öffentlichen – auch wenn es in ihm brodelt. Und das muss es, seit letztem Herbst wohl so stark wie nie. An seinem Horizont erscheint, auch nach den ordentlichen Testfahrten, ein Silberstreif (pardon, falsche Farbe). Tatsächlich ist in Maranello die berechtig-



— wer kommt heil raus?

„2017 lief es in einigen Bereichen großartig. Darauf kann ich aufbauen, um nach meinem besten Jahr eine noch bessere Saison zu haben.“

Lewis Hamilton, Mercedes

te Hoffnung da, dass der Heppenheimer es ähnlich wie sein Idol Michael Schumacher in den verbleibenden drei Vertragsjahren noch zu Titeln in Serie bringen kann. Das elektrisiert auch die deutschen Ferraristi – dann würde er sich dem Rekordweltmeister auch in der ewigen Statistik nähern. Das mag jetzt nur ein versteckter Gedankenkeim irgendwo im Hinterkopf sein, aber er könnte wachsen. Am Status als einziger Hoffnungsträger, den die Scuderia in absehbarer Zeit hat, ist ohnehin nicht zu rütteln. Drei Jahre lang, eins länger als ins-geheim geplant, hat der Heppenheimer die Grundlage für das Unternehmen Titelgewinn gelegt. Auf der Ferrari-Weihnachtsfeier wertete Firmen-Patron Sergio Marchionne Vettels Crash-Kurse von Baku und Singapur als Stärken: „Ich sehe keine Schwäche in seinen Wutausbrüchen. Sebastian hat manchmal ein fast süditalienisches Temperament, aber er lernt aus diesen Situationen.“ Vettel selbst spricht viel von Potenzial und Vertrauen, ret-



Der Titelverteidiger: Hamilton fuhr 2017 an der Grenze zur Perfektion. Sein Mercedes beeindruckte bei den Tests

tet damit den Sprachgebrauch aus dem Vorjahr herüber. Sein Ego braucht Streicheleinheiten, das von Ferrari auch. „Wir müssen den letzten, entscheidenden Schritt machen“, sagt Vettel zum x-ten Mal, „aber der ist nun mal der Schwerste.“

Der freche Verstappen

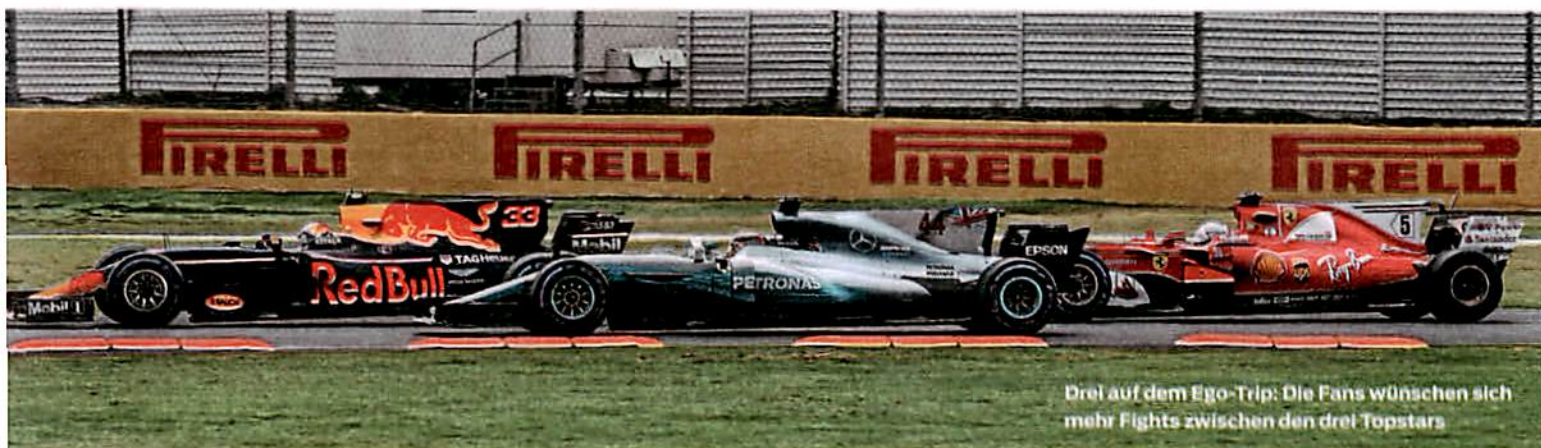
Und es wird nicht leichter werden im neuen Rennjahr, denn Ferrari muss nicht nur nach vorn streben, sondern auch in den Rückspiegel gucken, falls nicht alle Interpretationen der Testsessions falsch sein sollten. In der Unruhe liegt die Kraft: Max Verstappen hat sich genug Respekt verschafft, indem er die Branche mit frechen Überholmanövern und Verdrängungsangriffen durcheinanderbrachte. Wenn die Aerodynamik seinen Red-Bull-Rennwagen dank eines Upgrades zum Saisonstart wie erwartet zusätzlich beflügelt, dann bekommt der Zweikampf

Hamilton-Vettel eine unberechenbare Komponente hinzu. Was wäre das für eine Erfrischung, besser als jeder Energydrink aus der Dose, wenn die beflügelnde Aufholjagd des dritten Teams im Bunde sich vom Ende der vergangenen Saison in das neue Rennjahr übertragen ließe. Der Niederländer ist mehr als bereit dazu. „Er hat definitiv das Potenzial, Weltmeister zu werden“, sagt Lewis Hamilton über den Rivalen, „und bei Red Bull den für sich besten Platz gefunden.“ Der 20-Jährige hat zwischen den beiden Dreißigern zwar perspektivisch die meiste Zeit, aber für ihn drängt sie. Mit den Bullen Titel abräumen, und sich dann bei einem der beiden anderen Top-Teams vergolden lassen – einen anderen Ehrgeiz werden er und sein Vater kaum kennen. Verhalten klingt sein Optimismus so: „Nach dem ersten Rennen werden wir schnell wissen, ob wir um die WM kämpfen

können oder nicht.“ Er sieht in Hamilton den größten Gegner: „Es gibt nicht viele in der Formel 1, die so wie er aus sich selbst das Beste herausholen.“ Etwa ein Seelenverwandter? Verstappens Ego-Trip hat gerade erst begonnen.

Teaminterne Kämpfe

Auch wenn er auf der Piste selten nach links oder rechts guckt, hat Max Verstappen mit Daniel Ricciardo vermutlich den härtesten Gegenspieler von allen. Natürlich, auch Valtteri Bottas ist im Mercedes prinzipiell siegfähig, aber er muss erst noch zeigen, dass er dauerhaft in Hamilton-Form kommt. Und Kimi Räikkönen müsste bei Ferrari schon den größten Sprung von allen Adjutanten machen. Auch das eint die Dreifaltigkeit an der Formel-1-Spitze: Dass sie es auch mit einer internen Auseinandersetzung zu tun haben. Auch das aber ist gut fürs Ego. ■



Drei auf dem Ego-Trip: Die Fans wünschen sich mehr Fights zwischen den drei Topstars

WILHELM

SUTTON-IMAGES



Startaufstellung ohne Mercedes: Die Fahrer üben Starts mit Halo vor der Nase

Wer ist der Schnellste?

Die Daten der Wintertestfahrten sind ausgewertet. Melbourne kann kommen. Mercedes geht erneut als Favorit in die Saison. Wie deutlich, ist noch nicht ganz klar. Dahinter gibt es ein heißes Rennen zwischen Ferrari und Red Bull. Und ein extrem dicht gestaffeltes Mittelfeld.

Von: **Michael Schmidt**

Was bleibt von 7980 Runden bei den Testfahrten von Barcelona? Gefühlt eine siebenstellige Zahl an Daten, Rundenzeiten, Sektorzeiten, Rennsimulationen und Topspeeds. Daraus ermitteln die Teams eine Rangliste, die bis zum Saisonauftakt in Australien Gültigkeit haben soll. Um dort vielleicht widerlegt zu werden.

Das hoffen zumindest die Fans. Sie wollen keine weitere Saison mit Mercedes einsam an der Spitze ertragen. Doch danach sieht es nach der Analyse aller Daten, Zeiten und Messungen aus. Mercedes taucht in den Ranglisten nur einmal an erster Stelle auf, und doch will die Branche ermittelt haben, dass der Titelverteidiger wieder am besten aufgestellt ist. Als Beweis

dafür dienen die Rennsimulationen, die diesmal fast ausschließlich am siebten Tag der Testfahrten abgespult wurden und deshalb gut vergleichbar sind.

Valtteri Bottas fuhr seine 67 Runden mit einem Schnitt von 1.21.668 Minuten (siehe Tabelle). Sebastian Vettel war im Mittel mit 1.21.966 Minuten um drei Zehntel langsamer, Max Verstappen sogar um 0,8 Sekunden. Das hört sich für Ferrari zunächst nicht dramatisch an. Doch wenn man die drei Stints miteinander vergleicht, wächst das Delta – vor allem im letzten Abschnitt, in dem beide mit Medium-Reifen und einer ähnlichen Spritmenge unterwegs waren. Da nimmt Bottas dem Ferrari-Piloten im Schnitt 1,1 Sekunden ab.

Hoher Benzinverbrauch

Mercedes, Ferrari und Red Bull haben ihre Proberennen unterschiedlich angelegt. Ferrari begann mit Supersoft-Reifen und ließ dann zwei Garnituren Medium folgen. Mercedes und Red Bull blieben immer auf der Gummimischung Medium, was im richtigen Leben gar nicht erlaubt wäre. Das wirft die Frage auf, ob man sich da nicht selbst betrügt. Valtteri Bottas winkt ab: „Wir wollten für die Longruns eine konstante Basis. Deshalb sind wir immer mit dem gleichen Reifentyp gefahren. Wir haben so viele

Stints auf dem Soft-Reifen mit mehr oder weniger Benzin abgespult, dass wir diesen Reifen gut genug kennen. Wir können hochrechnen, was passiert wäre, hätten wir in den Rennsimulationen einen Soft-Reifen genommen.“ Einen Einfluss auf den großen Abstand hat sicher auch der Benzinverbrauch, der wegen der schnelleren Rundenzeiten stark gestiegen war. Vettel und Verstappen mussten mehr vom Gas als die Mercedes-Piloten.

Im Sinne einer spannenden Saison kann man nur hoffen, dass Barcelona mit seinem neuen Asphalt und den relativ niedrigen Temperaturen Bedingungen bot, die Mercedes in die Karten gespielt haben. Bei Ferrari und Red Bull soll in Melbourne noch ein Aero-Paket kommen, bei Mercedes nicht. Red Bull setzt außerdem darauf, dass Renault zum Saisonstart mehr Power freigibt.

Der Kampf im Verfolgerfeld wird auf jeden Fall spannend. Nach Aussage aller Beteiligten machte HaasF1 die beste Figur. Besser als das Werksteam von Renault und der hochgelobte McLaren-Rennstall, der seine Panenserie erst in der letzten Stunde der Testfahrten mit schnellen Zeiten einigermaßen kaschierte.

Force India wird um seinen vierten Platz hart kämpfen müssen, auch wenn die Rennsimulationen zeigen, dass die pinkfarbenen Autos besser sind, als es die Rangliste der Bestzeiten vermuten lässt. Force India hat von allen Teams am meisten in der Hinterhand. Das eigentlich für den VJM11 bestimmte Aero-Paket wird erst in Melbourne ans Auto geschraubt. Am Ende des Feldes kommt es zu einem Duell der Dinos. Williams und Sauber sind zusammen 71 Jahre in der Formel 1. ■

RENNSIMULATIONEN: FERRARI FEHLEN DREI ZEHNTEL

Team	Fahrer	Schnitt	Runden	Stops	Mischungen
Mercedes	Valtteri Bottas	1.21.668 Min.	67	2	M-M-M
Ferrari	Sebastian Vettel	1.21.966 Min.	66	2	SS-M-M
Red Bull	Max Verstappen	1.22.456 Min.	61	2	M-M-M
Force India	Sergio Pérez	1.22.724 Min.	56	2	M-M-M
HaasF1	Kevin Magnussen	1.22.901 Min.	67	2	SS-M-S
Renault	Nico Hülkenberg	1.23.488 Min.	64	3	S-M-S-M
McLaren	Stoffel Vandoorne	1.23.555 Min.	68	3	SS-S-HS-M
Toro Rosso	Pierre Gasly	1.24.169 Min.	66	2	SS-S-M
Sauber	Marcus Ericsson	1.25.162 Min.	48	2	M-M-S

So gut sind die Teams: Mercedes schon wieder vorn



1. MERCEDES

Es ist wie verhext. Der Mercedes-Motor ist weiter das Maß aller Dinge, auch wenn Teamchef Toto Wolff den Ferrari-Motor stark redet. Der Topspeed-Rekord von Bottas mit 334,3 km/h sagt etwas anderes. Das W09-Chassis machte einen exzellenten Eindruck. In den Kurven konnte nur Red Bull mithalten. Die Ingenieure haben dem Auto alle Flausen ausgetrieben. Weltmeister Hamilton ist entspannt wie nie.



2. RED BULL

In der Zeitentabelle auf Platz 3, nach GPS-Messungen Kronprinz hinter Mercedes. Red Bull sieht sich vom Chassis auf Augenhöhe mit Mercedes, von der Fahrerpaarung sogar besser. Vom Motor muss noch mehr kommen als die 20 PS Steigerung im Vergleich zum Vorjahr. Renault verspricht noch einmal den gleichen Schritt. Immerhin stimmt die Standfestigkeit. Verstappen und Ricciardo spulten 3645 Kilometer ab.



3. FERRARI

Ferrari fuhr die schnellsten Runden in Barcelona, doch Freude wollte keine aufkommen. Man wusste, dass die Zeiten nicht gereicht hätten, hätte Mercedes ernst gemacht. Wahrscheinlich noch nicht einmal für Red Bull. Vettel sprach von Rätseln, die noch verstanden werden müssten. Der Abtrieb ist noch nicht konstant genug, der Spritverbrauch zu hoch. Hat Ferrari vielleicht nur geblufft? Eher unwahrscheinlich.



4. HAASFI-FERRARI

Der neue HaasF1 VF-18 war die Sensation in Barcelona. Im direkten Vergleich zu Ferrari fehlten nur ein paar Zehntel. Magnussen und Grosjean ließen die Finger von den Hypersoft-Reifen und lagen trotzdem in den Top Ten. Auch die Rennsimulation überzeugte. Das Auto ist unkompliziert und unauffällig. Vielleicht der Schlüssel zum Erfolg. In Melbourne kommen ein neuer Unterboden und Bremsbelüftungen.



5. RENAULT

Renault begann stark und verlor am Ende der Testfahrten an Boden. Plötzlich klagten Hülkenberg und Sainz über Balanceprobleme. Und es schlichen sich Defekte ein. Die Basis des Autos stimmt jedoch. Renault wird im Verlauf der Saison die Power eines Werksteams ausspielen. 680 Menschen in Enstone können schneller entwickeln als 405 bei Force India oder 220 bei HaasF1.



6. MCLAREN-RENAULT

McLaren kletterte erst am letzten Testtag auf Rang 6. Obwohl ein Turboladerschaden den sechsten Defekt am achten Tag brachte. Wegen der langen Standzeiten konnte McLaren nicht sein komplettes Testprogramm abspulen. Teamchef Boullier schließt böse Überraschungen in den ersten Rennen nicht aus. Immerhin, der Speed stimmt. Doch das Auto ist unter der engen Verkleidung viel zu kompliziert gebaut.



7. FORCE-INDIA-MERCEDES

Force India trat in Barcelona nur mit einer Basisversion des VJM11 an. Für zwei Aero-Upgrades bis zum Saisonstart fehlte das Geld. Also kommt alles in einem Paket in Melbourne. Für Bahrain und China verspricht Technikchef Green weitere Änderungen. Im Dauerlauf zeigte der Force India Qualitäten, auf eine Runde war er noch zu langsam. Pérez und Ocon werden sich weiterhin nichts schenken.



8. TORO-ROSSO-HONDA

Toro Rosso und Honda sind schon eine Einheit. Gasly und Hartley legten 822 Runden zurück, fast so viel wie Ferrari. Die letzte Spezifikation des Honda-Motors stand die zweite Testwoche klaglos durch. Laut Toro Rosso hat der japanische V6 schon fast so viel Leistung wie der Renault. Das Auto ist trotz des späten Entwicklungsbeginns einfach zu fahren. Das hilft den relativ unerfahrenen Piloten.



9. WILLIAMS-MERCEDES

Williams ist mit großen Problemen in den Testwinter gestartet. Der neue FW41 überrascht seine Piloten mit abrupten Balanceverschiebungen. Stroll und Neuling Sirotkin sind überfordert. Testfahrer Kubica muss die Entwicklungsarbeit leisten. Williams verzichtete als einziges Team auf eine Rennsimulation. Die Ingenieure suchten verzweifelt nach einem Setup, das den Fahrern Vertrauen ins Auto gibt.



10. SAUBER-FERRARI

Das mutigste Auto im Feld kam erst nach der Nachrüstung in der zweiten Woche auf Speed. Die Ingenieure müssen ihr Produkt erst verstehen lernen. Auf eine Runde waren Ericsson und Leclerc am Feld dran. In ihrem fiktiven Rennen fehlte noch eine Sekunde pro Runde auf Toro Rosso. An der Balance des Sauber C37 muss noch gearbeitet werden. Das zeigen je drei Abflüge der Fahrer.



Episches Duell: Di Grassi im Audi fand keinen Weg vorbei an Vergnes Techeetah

Di Grassis Ärger

Selten sah man einen Zweitplatzierten, der so grantig war wie Lucas di Grassi. Der Audi-Fahrer verlor die Pole-Position nach einer umstrittenen Entscheidung der Sportkommissare. Im Rennen besichtigte der Titelverteidiger 50 Minuten lang das Getriebe von Jean-Éric Vergne aus nächster Nähe, doch er fand keinen Weg, am Techeetah vorbeizukommen. Mit seinem zweiten Saisonsieg baute Vergne seine Tabellenführung deutlich aus.

Von: **Claus Mühlberger**

Punta del Este liegt an Uruguays Atlantikküste und gilt als das Monaco von

Südamerika. Mit dem Unterschied, dass in Uruguay die Strände schöner sind. Im südamerikanischen Herbst ist von dem Glamour der Reichen & Schönen nicht viel zu sehen. In der Nebensaison gehört Punta del Este den Rentnern, und von den Abertausenden von Ferienwohnungen in den Hochhäusern stehen gefühlt rund 99 Prozent leer.

Streit um die Markierung

Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 140 km/h im Qualifying ist der Stadtkurs in der Touri-Hochburg die schnellste Strecke im Formel-E-Kalender. 2,8 Kilometer lang, gewürzt mit zwei Spitzkehren und fünf Schikanen. Mächtige Randsteine sollen die Fahrer dazu zwingen, auf dem vorgesehenen Kurs zu bleiben und nicht abzukürzen. Ein aussichtsloses Unterfangen. Nach dem Qualifying gab es mächtig Ärger. Es ging um unerlaubtes Abkürzen sowie um das Touchieren einer Markierungsstange.

Diese sollte nach Meinung der Fahrer lediglich als Orientierungshilfe dienen, nach Ansicht der Kommissare markierte sie aber die Streckenbegrenzung. Nach stundenlangen Debatten kamen die Kommissare zu dem Schluss, einige Fahrer wegen angeblicher (oder auch tatsächlicher) Missachtung der „Tracklimits“ zu bestrafen.

Lucas di Grassi, der diese Saison eine schier unglaubliche Pechsträhne hatte, verlor die Pole – es wäre die erste für Audi in dieser Saison gewesen – und wurde auf Startplatz 2 zurückversetzt. Schlimmer noch traf es Mitch Evans. Statt aus der dritten Position durfte der Jaguar-Mann erst als 16. losfahren.

Großer Profiteur des Startplatz-Bingo war Jean-Éric Vergne. Der Franzose rückte von Startplatz 5 auf die mit drei Zusatzpunkten dotierte Pole-Position vor. „Da hatten wir mächtig Glück“, lachte Techeetah-Teamchef Mark Preston. Im Shootout

der schnellsten fünf hatte Vergne gepatzt. „Er touchierte in Turn 2 die Mauer“, verriet Preston. „Wir sagten ihm: kein Risiko! Fahr vorsichtig an die Box.“

Di Grassi ärgerte sich maßlos über die Strafe. „Wir brauchen mehr Verlässlichkeit in puncto Regeln, wo man fahren darf und wo nicht.“ Unverhoffte Schützenhilfe erhielt der Audi-Fahrer ausgerechnet von seinem Erzkontrahenten Sébastien Buemi. „Ich bin ja nun wirklich kein Freund von Lucas“, sagte der Schweizer Renault-Pilot. „Aber Lucas fuhr eine super Runde und hat nichts falsch gemacht.“

Jean-Éric Vergne wusste das unverhoffte Startplatzgeschenk zu nutzen. Clever und nervenstark fuhr er einen Start-Ziel-Sieg nach Hause. Klingt langweilig? War es aber nicht. Im Fußball würde man sagen: Es war ein 0:0 der guten Sorte. Denn di Grassi versuchte alles, um den Franzosen niederzuringen. Die Brechstange packte er jedoch nicht



Vergne nimmt bei der Marseillaise Haltung an. Links di Grassi, rechts Bird



Di Grassi und sein Audi im spektakulären Tiefflug in einer der fünf Schikanen



Rosenqvist im Mahindra verteidigt sich gegen Piquet, Evans und Mortara



Siegerehrung am Atlantikstrand neben dem Monument „Dedos“ (Finger)

aus. 50 Minuten lang studierte di Grassi das Getriebe des Techeetah aus nächster Nähe. Doch Vergne blieb cool, holte seinen zweiten Saisonsieg und baute so die sensationelle Tabellenführung für das mit Renault-Technik rennende China-Rennsport-Start-up aus und sparte danach nicht mit Selbstlob: „Das beste Rennen meiner Formel-E-Karriere. Platz 2 war für di Grassi das beste Saisonresultat, doch er moserte: „Ich hatte klar das schnellere Auto.“ Die gute Nachricht: „Jetzt ist es auch zuverlässig.“

Die Deutschen im Pech

Zwei Wochen nach seinem ersten Formel-E-Sieg war Daniel Abt wieder auf Podiumskurs. An dritter Stelle liegend, kam er nach dem Autotausch erneut an die Box: „Die Gurte haben sich plötzlich gelöst“, sagte der Audi-Fahrer. „Keine Ahnung, warum.“

Nick Heidfeld hatte schon in der zweiten Runde Feierabend. Sein Mahindra blieb unvermittelt

stehen. „Zum dritten Mal in diesem Jahr“, klagte der Ex-GP-Pilot. „Ich habe neu gebootet. Hat aber nichts geholfen.“

Während Maro Engel im Venturi als Zehnter noch einen Punkt erhaschte, ging André Lotterer als Zwölfter leer aus. „Ich war in der Mauer“, sagte der Techeetah-Mann. „Daher kam ich zwei Runden früher als geplant an die Box und musste im zweiten Stint viel Energie sparen.“

Eine fabelhafte Aufholjagd zeigte Sam Bird im DS. Aus Startplatz 9 machte der Brite Rang 3. Dies hatte Bird auch einem irre schnellen Boxenstopp zu verdanken. Er wurde um 5,1 Sekunden schneller abgefertigt als di Grassi im Audi. Und auch Sieger Vergne brauchte beim Autotausch 3,7 Sekunden länger als Bird. Erstaunlich: Denn bei seinem ersten Saisonsieg in Chile im Februar wurde der extrem schnelle Stopp der Schlüssel zum Triumph des Außenseiters im China-Auto. ■

6. RENNEN FORMEL E IN PUNTA DEL ESTE/URUGUAY

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Jean-Eric Vergne (FRA)	Techeetah	50.43,809 min
2. Lucas di Grassi (BRA)	Audi Sport Abt Schaeffler	+ 0,447 min
3. Sam Bird (GB)	DS Virgin Racing	+ 2,611 min
4. Mitch Evans (NZ)	Jaguar Racing	+ 4,075 min
5. Felix Rosenqvist (SWE)	Mahindra Racing	+ 4,224 min
6. Alex Lynn (GB)	DS Virgin Racing	+ 11,821 min
7. Oliver Turvey (GB)	NIO Formula E Team	+ 12,612 min
8. José María López (ARG)	Dragon	+ 22,242 min
9. Jérôme D'Ambrosio (B)	Dragon	+ 26,293 min
10. Maro Engel (GER)	Venturi	+ 27,335 min

STAND FAHRER

1. Vergne	109 Pkt.
2. Rosenqvist	79
3. Bird	76
4. Buemi	52
5. Piquet	45
6. Evans	41
7. Abt	37
8. Turvey	32
9. Mortara	28
10. Di Grassi	21



Nick Heidfeld: Mysteriöser Defekt

STAND TEAMS

1. Techeetah	127 Pkt.
2. Mahindra Racing	100
3. DS Racing	93
4. Jaguar Racing	86

Mehr als nur die drei Fragezeichen



Die Fans, zumindest die, die nicht für Mercedes die Daumen halten, wünschen sich eine abwechslungsreiche Saison mit vielen unterschiedlichen Siegern. Vor dem Start gibt es Fragezeichen, die auch über dem Sport selbst schweben.

Von: **Elmar Brümmer**

Bei 21 Stunden Flugzeit nach Australien können einem schon mal die Augen zufallen. Wenn man dann wieder blinzelt, hat sich draußen etwas verändert. Erst war der Himmel jenseits von 10.000 Metern silbrig, dann kam die Morgenröte, schließlich wurde es blau. Es mag am Jetlag liegen, aber für den Reporter ist es ein Zeichen: Es sind die drei Farben, die nach Möglichkeit das Firmament der Formel 1 in dieser Saison bunt durchmischen.

Schließlich gilt es, die Skeptiker eines Besseren zu belehren: Bernie Ecclestone zu zeigen, dass es komplett ohne ihn auch weitergeht. Der aufstrebenden Formel E klarmachen, wer der König im Haus des Motorsports ist. Den Fußballfans zeigen, dass drei Rennställe, die um den Titel kämpfen, deutlich spannender sind als eine Bundesliga, in der immer nur Bayern gegen sich selbst spielt.

Bei Mercedes hat man schon früh begriffen, dass Wettbewerb gut fürs Image ist (zumindest, solange am Ende weiterhin ein Siegerpfeil steht). Wer die Faust von Toto Wolff schon mal aufs Pult in der Boxengarage hat hämmern sehen, weiß auch, dass ihm das Verlieren keinen Spaß macht. Aber die Anspannung in den Gesichtern zeigt auch, wie sehr die Sternfahrer den Wettbewerb lieben – weil sie sich darüber definieren. Lewis Hamilton allen voran. Kommt es zum fünften Double von Mercedes in Folge, wäre der Status der Ära Ferrari/Schumi erreicht.

Alles, bloß kein Alleingang.

Alles, bloß nicht wieder Technikversagen. Alles, bloß nicht mangelnde Konkurrenzfähigkeit. Die Testfahrten von Barcelona zu deuten, macht viel Sinn. Und trotzdem wiederum keinen. Dafür waren sie zu kurz, zu unausgeglichen. Was eine prima Grundlage ist für ein Durcheinander in Melbourne – auch jenseits der großen drei Hauptdarsteller.

„OHNE SKY WIRD DEM ZUSCHAUER VOR DEM TV ETWAS FEHLEN.“

Das zweite Jahr mit dem veränderten Reglement wird zu einer Saison der großen Fragezeichen. Kommt Williams mit seinem Bezahlfahrer-Kader jemals wieder auf Spur? Genügen Fernando Alonso und McLaren endlich dem eigenen Anspruch? Schafft Honda mit Toro Rosso die Wende und Revanche gleichermaßen? Ist Haas ein Geheimfavorit?

Verwirklichen Nico Hülkenberg und Renault den Status Werksensemble endlich auch auf dem Asphalt? Sind Esteban Ocon und Charles Leclerc tatsächlich die Rohdiamanten für die Zukunft? Kann Sauber die Schweizer rote Laterne abgeben?

Vorfreude und Hoffnung waren schon immer der stärkste Antrieb für die Formel 1, und das ist auch der eigentliche Zauber eines Neuanfangs. Wenn sich die Teams in der Gartenatmosphäre des Albert Parks erstmals wieder zum Rennen treffen, hat das ein bisschen was vom ersten Schultag nach den großen Ferien. Nur eben, dass es gleich am ersten Wochenende schon richtig ernst wird.

Alle Daheimgebliebenen werden im neuen Schuljahr – um im Bild zu bleiben – einen Klassenprimus vermissen: Weil RTL sich für die kommenden drei Jahre die Übertragungsrechte gesichert hat, und Liberty Media künftig einen Streamingdienst von den Rennwochenenden anbietet, hat sich Sky Deutschland zurückgezogen. Es gibt damit keine Alternative mehr zum Rennen um die Wer-

beblöcke, zumal der RTL-Ton auch im deutschen Stream laufen wird. Womit wir bei der Show wären, einem Lieblingsthema, seit die F1-Rechte nach Hollywood verhökert wurden. Der Reporter im Flugzeug blickt auf den Bildschirm vor sich: über 1000 Filme, Serien und Spiele. Dann schließt er die Augen und sieht das Unterhaltungsprogramm der Formel 1 vor sich: Keine Grid Girls mehr. Keine richtig offenen Cockpits. Kein Niki Lauda.

Dass eine Menge anders werden wird, bedeutet ja nicht, dass es schlechter werden muss. Vielleicht schärft es auch den Fokus auf das eigentliche Geschehen. Comedy und Drama gibt es ja automatisch immer genug. Egal, welche Farbe den Ton angibt. Entscheidend ist, dass die Formel 1 ein Action-Film bleibt: Fast and Furious, Teil 18. ■

RETURN TO SENDER

Thema: „Erwartungen an die neue Saison“

Silber-Dominanz oder eine bunte Mischung?

Der Autor freut sich über Ihre Meinung.

Schreiben Sie uns eine E-Mail an:

msa-lesertribune@motorpresse.de



Die Formel 1 trifft sich im australischen Melbourne zur großen Gartenparty mit vielen Neuerungen im Gepäck

Pole Position

Ein Jahr lang **MOTORSPORT** aktuell
frei Haus plus Carrera-Rennbahn sichern!

**TOP
EXTRA**



Carrera GO!!! „Speed Stars“

Originalgetreue Fahrzeuge der Top-Formel 1-Teams
MERCEDES AMG PETRONAS und RED BULL,
Streckenlänge: ca. 5,3 m, Aufbaumaß: ca. 176 x 68 cm,
mit Loopings, Highspeed-Geraden und einer Steilkurve,
Zuzahlung 16,40 €

**Carrera
GO!!!**

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direkt bestellen unter:

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1741365, verschenken 1741366.
50 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 93,50 € (D) zzgl. 16,40 € Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.

Formel 1

Härte gegen Ferrari?

Im April muss sich die Zukunft der Formel 1 entscheiden. FIA-Präsident Jean Todt hat sich nun offenbar mit Liberty verbündet und unterstützt eine Budget-Deckelung. Bedeutet das Krieg mit Ferrari?

Von: **Michael Schmidt**

Bis jetzt war der große Showdown zwischen den Formel-1-Besitzern, der FIA und den Teams immer wieder verschoben worden. Am 17. April soll er stattfinden. Dann muss Liberty die Karten auf den Tisch legen. Und die FIA ist offenbar endgültig mit im Boot der Amerikaner. FIA-Präsident Jean Todt soll für eine Budget-Deckelung und eine Abrüstung der Motorentechnik sein. Der Franzose sieht sieben der zehn Formel-1-Teams in ihrer Existenz gefährdet.

Damit ist eine Konfrontation mit den Herstellern program-

miert. Ferrari-Chef Sergio Marchionne droht weiter mit Rückzug. Red-Bull-Teamchef Christian Horner bezeichnet die Drohgebärden als verantwortungslose Erpressungsversuche. Mercedes-Teamchef Toto Wolff stärkt Marchionne den Rücken, sieht ihn als Mann mit Visionen und warnt davor, die Rücktrittsdrohungen nicht ernst zu nehmen. Formel-1-Sportchef Ross Brawn lässt zwi-

schen den Zeilen durchblicken, dass es keine Geschenke gibt: „Ferrari ist eine Ikone, und wir hoffen, dass wir eine Lösung finden werden, die allen gerecht wird. Ein großartiger Sport ist großartig für alle. Wir wollen nicht, dass Ferrari die Formel 1 verlässt. Doch der Sport sollte fair für alle Teilnehmer sein. Ich glaube, so sieht das auch Ferrari. Wir wollen keine Einheitstech-

nik, aber die Topteams geben heute zu viel Geld dafür aus.“

Lässt Liberty Ferrari im Ernstfall über die Klinge springen? Wenn sich Marchionne komplett stellt, dann ja. Gerüchte sagen, dass Ferrari mit einer Sonderzahlung besänftigt werden soll. Die sie aber wegen der Budget-Deckelung nicht zu einem Wettbewerbsvorteil nutzen können. Es wäre reiner Profit. ■



Ferrari-Boss Sergio Marchionne steht im Regen. Die FIA würde das Traditionsteam über die Klinge springen lassen

Formel 1

Das Honda-Wunder

Honda hat alle überrascht. Im letzten Jahr wurden die Japaner nach ihrer Panzernserie bei den Testfahrten noch verspottet. Jetzt lacht keiner mehr. Die letzte Spezifikation lief 2318 Kilometer ohne Probleme und ist fast auf dem Stand von Renault.

Von: **Michael Schmidt**

Die Experten rieben sich die Augen. War das noch der gleiche Honda-Motor wie im letzten Jahr? Es gab im Verlauf der Testfahrten von Barcelona nicht ein Motorproblem. Honda probierte in der ersten Woche drei Spezifikationen aus und setzte die mit den größten Reserven in der Zuverlässigkeit die komplette zweite Woche ein. Sie

lief 2318 Kilometer ohne Klagen. Kein Vergleich zu 2017, als man für die acht Testtage von Barcelona fünf Motoren verheizte. Auch in puncto Leistung hat Honda zugelegt. Gemessen an den Topspeeds und Kurvengeschwindigkeiten fehlen dem japanischen V6 höchstens noch 20 PS auf Renault. Die erste Ausbaustufe ist für Rennen 5 geplant.

Doch wie haben die Ingenieure in den vergangenen sechs Monaten die Kehrtwende geschafft? Erstens hat Honda die Priorität auf Standfestigkeit gesetzt. Zweitens alle Probleme im Verbrennungsprozess, mit Dichtungen und Lagern in den Elektromaschinen und den beengten Platzverhältnissen im Ventiltrieb beseitigt. Der 2018er-Honda-Motor wiegt vier Kilogramm mehr als sein Vorgänger und ist im Bereich des Ventildeckels am vorderen Ende um ein paar Zentimeter gewachsen. Trotzdem ist der

Honda-V6 noch kompakter als die Konkurrenzprodukte.

Drittens lässt Toro Rosso seinem Motorpartner mehr Freiheiten als zuvor McLaren. Die haben Honda genötigt, einen extragroßen Verdichter zu bauen, um

genug Luft an der MGU-H vorbei in den Auspufftrakt zu drücken. Die Auspuffgase wurden zum Anblasen des Monkey Seat verwendet. In Verbindung mit speziellen Kennfeldern hat das die Motoren gekillt. ■



Toro Rosso und McLaren haben im Winter die Motorenpartner getauscht

FIA-Mann zu Ferrari

Die FIA bekommt langsam ein Problem. Schon wieder verlässt einer der führenden Techniker den Weltverband. Sicherheitschef Laurent Mekies wechselt in die Entwicklungsabteilung von Ferrari. Sehr zum Ärger der Konkurrenz.

Von: **Michael Schmidt**

Der Fall Budkowski schlug im letzten Jahr hohe Wellen. Renault hatte den Technikchef der FIA abgeworben. Und mit ihm die Geheimnisse aller Autos. Immerhin konnte die FIA mit Renault nach Protesten der Konkurrenz noch eine Arbeitssperre bis zum 1. April aushandeln. Dann beginnt Marcin Budkowski seinen Job als Technikkoordinator bei dem französischen Rennstall. Nur ein halbes Jahr später gibt es bereits den



Laurent Mekies (re.) wechselt von der FIA ins Ferrari-Team zu Mattia Binotto

nächsten Ärger. Sicherheitschef Laurent Mekies wechselt zu Ferrari und beginnt am 20. September seine Arbeit als rechte Hand von Technikchef Mattia Binotto.

Auch Mekies ist ein Geheimnisträger, weshalb er vermutlich auch von Ferrari trotz seiner unbestrittenen organisatorischen Fähigkeiten verpflichtet wurde. Sebastian Vettel kennt ihn noch

aus Toro-Rosso-Zeiten. Die Kritik der Konkurrenz ließ nicht lange auf sich warten. McLaren bezichtigte Ferrari, ein Gentlemen's Agreement gebrochen zu haben, nicht mehr im Garten der FIA zu wildern. Die hat jetzt ein echtes Problem. Das Vertrauen der Teams, technische Details mit dem Weltverband zu kommunizieren, schwindet. ■

Alles für die F1-Saison 2018

Es ist ein Muss für Motorsportfans: Das Formel-1-Sonderheft von auto motor und sport ist auf dem Markt. Mit Fakten, Daten und Geschichten über alle Teams, Rennen und Fahrer.

Wer fährt für welches Team? Wann und wo finden die 21 Rennen statt? Wie unterscheiden sich die zehn Formel-1-Autos der Saison 2018? Wer waren die 68 Weltmeister seit 1950? Im Formel-1-Sonderheft von auto motor und sport bekommen Sie auf 132 Seiten alle Antworten dazu. Mit allen Fakten und Daten. Doch das ist nicht alles. Wir haben für Sie viele Hintergrundgeschichten und Analysen vorbereitet. Über die Reform der großen Regelreform von 2017. Was es mit dem Halo wirklich auf sich hat. Über die neuesten Techniktricks der Ingenieure. Über den GP Frank-

reich, der in den Kalender zurückkehrt und der sich wie fast kein zweiter immer auf Wanderschaft befand. Lesen Sie Geschichten über die Rennstrecken-Monster der Vergangenheit, von Reims bis Clermont-Ferrand.

Natürlich beschäftigen wir uns auch mit der Frage, ob Ferrari und Red Bull in der Lage sind, endlich Mercedes zu schlagen. In der Theorie wohl. Aber auch auf der Rennstrecke? Dazu vergleichen wir die drei Superstars des Geschäfts. Was spricht für Lewis Hamilton, was für Sebastian Vettel, was für Max Verstappen? Wir haben auch Nico Hülkenbergs Renault-Team unter die Lupe genommen. Ist der französische Nationalrennstall schon ein Topsteam? Was fehlt noch? Auch Fernando Alonso darf nicht fehlen. Wir haben den Spanier auf acht Seiten auf sei-

nem Trip zwischen Formel 1, IndyCar und WEC begleitet.

Wenn Sie die Antworten wissen wollen, lesen Sie unser Sonderheft. Die große Formel-1-Vorschau gibt es ab dem 16. März für 4,90 Euro am Kiosk. ■ MS



Formel-1-Infos auf 132 Seiten

35 NENNUNGEN FÜR INDY

In diesem Jahr muss sich das Indianapolis Motor Speedway nicht sorgen, das Feld mit 33 Autos voll zu bekommen. Bis jetzt haben 35 Teilnehmer ihre Nennung abgegeben. Unter anderem das Team Dreyer & Reinbold, das in St. Pete nicht vertreten war. Sage Karam und J.R. Hildebrand sollen für D&R an den Start gehen. Der 2000 gegründete Rennstall schließt eine Rückkehr als Vollzeitmitglied der IndyCar-Serie nicht aus.

FLIPFLOP-WERBUNG

Die Form des Halo erinnert an einen Flipflop. Sagen Spötter. McLaren verbindet nun das Lustige mit dem Guten. In Australien wirbt die britische Lifestyle-Marke Gandys auf dem Titanbügel der papayagelben Rennwagen. Außerdem wird es eine stückzahlbegrenzte „Halo-Edition“ als echten Flipflop geben. Die Einnahmen gehen zu 100 Prozent an eine Stiftung für Waisenkinder, welche die beiden Firmengründer 2014 ins Leben riefen.

FORMEL E IM ERSTEN

Das Formel-E-Rennen am 19. Mai in Berlin wird live im Ersten übertragen. Eurosport hat die TV-Rechte an die ARD verkauft. Der ePrix wird zur besten Sendezeit zwischen den DFB-Pokalfinal-Spielen der Frauen und Männer gezeigt und sollte der Elektroserie noch nie da gewesene Einschaltquoten bescheren. Für die ARD ist das Rennen in Berlin auch ein Testballon. Intern wird darüber diskutiert, die Serie als Ersatz für die DTM künftig regelmäßig ins Programm zu nehmen.

NEUES SAFETY CAR

Mercedes wird in Melbourne ein neues Formel-1-Safety-Car ins Rennen schicken. Der 585 PS starke AMG GT R löst den 522 PS starken AMG GT S ab. Außen sind am Dienstwagen von Bernd Mayländer schwarze AMG-Streifen und das neue F1-Logo aufgeklebt.

Nissan-Sieg in Sebring



Beim Start war der zweite ESM-Nissan zu aggressiv, das Schwesterauto fuhr am Ende den Sieg ein

Wenn am St. Patrick's Day ein Autorennen stattfindet, muss das Siegerauto natürlich grün sein: Folgerichtig holte das ESM-Team mit den Nissan-DPI den Gesamtsieg beim 12h-Rennen in Sebring. Im Ziel hatten Pipo Derani, Johannes van Overbeek und Nicolas Lapierre nach einem turbulenten Rennen 12,4 Sekunden Vorsprung auf den WRT-Cadillac.

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

Der Brasilianer Luís Felipe Derani war beim 12h-Rennen in Sebring – wieder einmal – der Matchwinner in der Prototypenklasse: Der 24-jährige ESM-Pilot brüskierte die namhafte Konkurrenz zur Rennhalbezeit, als er Felipe Albuquerque im Action-Express-Cadillac, Ricky Taylor und Juan-Pablo Montoya

in ihren Acura-DPI sowie dem Whelen-Engineering-Cadillac von Felipe Nasr mit einem bockstarken Zwischensprint fast 13 Sekunden aufbrummt.

Als es nach der Serie der letzten Boxenstopps um die Wurst ging, wiederholte der Brasilianer diese Glanztat: 39 Minuten vor Rennende passierte Derani den Cadillac von Felipe Nasr und baute bis ins Ziel einen Vorsprung von zwölf Sekunden auf. „Am Ende hat unser Auto bei den kühleren Bedingungen besser funktioniert als am Tag, wo wir mit Untersteuern zu kämpfen hatten“, so Derani nach dem Rennen.

Das Duell zwischen den Nismo-DPI und den Cadillac-DPI war relativ ausgeglichen: „Jedes Fabrikat hat seine Stärken und Schwächen“, notierte Derani. „Wir hatten unsere liebe Mühe auf den Bodenwellen und in den langsamen Ecken, dafür waren wir am Kurvenausgang besser als die Cadillac und konnten so unseren Vorsprung auf den Geraden meistens verteidigen.“ Trotzdem war das Finale aus Deranis Sicht

eine echte Zitterpartie: „Weil Nicolas Lapierre in einem früheren Stint wegen eines schleichenden Plattfußes früher reinkommen musste, hatten wir einen Nachteil beim Timing des letzten Stopps im Bereich von etwa drei Runden. Den Nachteil schleppten wir immer weiter, daher musste ich auf den Spritverbrauch achten – in der letzten Rennrunde ging sogar die Warnlampe für den Benzinstand an!“

DPI mit hoher Ausfallrate

Eingedenk des Speeds hätten eventuell sogar beide ESM-Autos Podiums Chancen gehabt, doch der zweite Nismo-DPI von Olivier Pla, Scott Sharp und Ryan Dalziel patzte schon beim Start: Pla wollte Pole-Sitter Tristan Vautier im Spirit of Daytona-Cadillac auf der Außenspur in der ersten Kurve austricksen und zog dabei selbst den Kürzeren. Zwar konnte Pla seinen Wagen bei Highspeed abfangen, doch der Ausflug über die Wiese sorgte für ein Getriebeproblem – es ließ sich kein Gang mehr einlegen. „Das ist leider eh

„WIR HATTEN AUF DEN BODENWELLEN UND IN DEN LANGSAMEN ECKEN UNSERE LIEBE MÜHE, DA WAREN DIE CADILLAC VIEL BESSER.“

ESM-Pilot Luís Felipe Derani

ein wunder Punkt beim Cadillac, ansonsten war das Auto nämlich völlig unbeschädigt“, erklärte ein enttäuschter Ryan Dalziel.

Der Startunfall setzte den Ton fürs restliche Rennen, das durch viele Ausfälle in der Prototypenklasse gekennzeichnet war: Kein DPI-Hersteller kam unbeschadet über die Renndistanz von zwölf Stunden. Nicht einmal die Mutterknaben von Cadillac: Die Amis hatten – wie schon beim Saisonstart in Daytona – Probleme mit zu hohem Wasserdruck und

zu hohen Temperaturen. Schon vor dem Qualifying mussten drei der für 2018 neu entwickelten 5,5-Liter-V8-Triebwerke deshalb getauscht werden. Der Motorenzulieferer ECR erklärte, dass man dem Problem auf der Spur sei. Fürs Rennen gab es einen ersten Lösungsansatz, der zweite Schritt soll dann für das dritte IMSA-Rennen in Long Beach folgen.

Im Rennen hatten die vier Cadillac-DPI dann zwar keine Motorenprobleme mehr, dafür sorgten Unfälle für Verdruss und Zeitverzug: João Barbosa wurde im Mustang-Sampling-Cadillac von einem wilden Abbiegemanöver eines LMP2 direkt vor der Boxeneinfahrt überrascht. Der Feindkontakt beschädigte die Vorderradaufhängung, und der Tausch kostete neun Runden – damit war das Sieger-Auto aus Daytona zurückgebunden.

Die Performance des Wayne-Taylor-Cadillac von Renger van der Zande, Jordan Taylor und Ryan Hunter-Reay wurde durch eine markeninterne Kollision mit dem Schwesterauto von Felipe Nasr eingebremst, trotzdem konnte das Trio den Anschluss an die Spitze halten und hätte auch realistische Siegchancen gehabt. Doch ein sehr schlechter Stint von Indy-Car-Pilot Ryan Hunter-Reay am frühen Samstagabend kostete das Team gut 30 Sekunden. Immerhin gelang es, sich bis ins Ziel vor dem Whelen-Caddy von Felipe Nasr, Ed Curran und Mike Conway zu halten, die somit den dritten Rang belegen konnten.

Acura: Tag zum Vergessen

Whelen-Pilot Mike Conway hielt nach dem Rennen fest: „Es war schade, dass wir am Ende zu weit weg waren, um noch um den zweiten Platz zu kämpfen.“ Der Brit war beeindruckt von der Leistungsdichte in der DPI-Klasse: „Jede Marke hat ihre Stärken und Schwächen: Die Acura-DPI des Penske-Teams waren zu Rennbeginn wirklich stark, ebenso die Nismo-Autos, die aber einen klaren Topspeedvorteil haben – das ist wohl offenbar ein BoP-Thema. Auch die Mazda-DPI waren wirklich schnell, aber die haben ebenfalls einen großen Vorteil – nämlich bei der Reichweite.“

Das Whelen-Auto von Nasr, Conway und Curran war übrigens der einzige Cadillac-DPI, der im Rennen keine Probleme mit Wasserdruck oder Wassertemperatur zu beklagen hatte. Für die Truppe von US-Altmeister Roger

Penske war das zweite Rennen in der IMSA-Serie ein ziemliches Desaster, zumindest gemessen an den eigenen Ansprüchen: Zwar sind die Acura-DPI beim Speed voll wettbewerbsfähig, doch die Piloten klagten immer wieder über massive Balanceverschiebungen in den Stints.

Keiner der beiden Acura sah die Zielflagge: Ricky Taylor musste den Wagen mit Startnummer 7 nach 172 Runden abstellen, als Flammen aus dem Heckbereich züngelten – der Öldruck war urplötzlich abgefallen und sorgte für einen kapitalen Motorschaden. „Wir hatten zu Rennbeginn

unglaublich viel Übersteuern im Auto“, erzählte Taylor nach dem Rennen. „Daraufhin haben wir die Reifenluftdrücke angepasst, aber dann hatten wir plötzlich massives Untersteuern.“ Für den Abend hatte man geplant, das Problem durch mehr Abtrieb an der Vorderachse zu kurieren, doch so weit kam man gar nicht mehr: Montoya war das unschuldige Opfer des mächtigen Abflugs von Pole-Sitter Tristan Vautier im Spirit of Daytona-Cadillac.

Die Ausfallorgie führte dazu, dass nur fünf Prototypen das Rennen in der Führungsrunde beendeten, dabei aber trotzdem



Der DPI-Cadillac von Wayne Taylor Racing sicherte sich in Sebring Platz 2



Strahlendes Trio: Nicolas Lapierre, Pipo Derani und Johannes van Overbeek



Der Whelen-Caddy von Nasr, Curran und Conway kam ohne Probleme durch

BESUCH VOM CHEF

Teambesitzer Reinhold Joest schaute seinen Buben in Sebring erstmals über die Schulter, nachdem er den Saisonauftakt in Daytona aus Krankheitsgründen ausfallen lassen musste. Teammanager Ralf Jüttner bereitete vor der Ankunft des Chefs in Eigenregie das Werks-Golf-Cart für den Boss vor, inklusive Sticker-Applikation. Joest nahm auch am Marshall's Dinner teil, wo das Joest-Team in die Hall of Fame der Sebring-Rennstrecke aufgenommen wurde.

TANKZEITEN NORMIERT

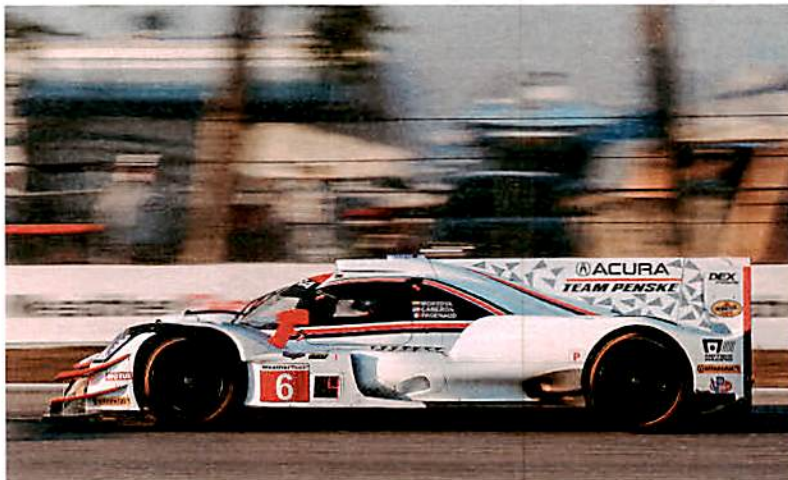
Sebring war das erste Rennen mit einer normierten Nachtankzeit für alle drei Rennklassen. Nach dem Eklat in Daytona, wo das deutsche Land-Team in der GTD-Klasse für zu schnelle Nachtankzeiten eine Fünf-Minuten-Strafe erhielt, obwohl kein technischer Verstoß nachzuweisen war, legte IMSA für das zweite Rennen exakt definierte Zeiten für das volle Befüllen der Tanks fest: Die Prototypen müssen mindestens 30 Sekunden nachtanken, die GTLM-Wagen benötigen 34 Sekunden und die GT3-Autos aus der GTD-Klasse tanken in 40 Sekunden nach. Hinter vorgehaltener Hand gaben IMSA-Offizielle zu, dass sie diese Regelung schon früher hätten so festschreiben sollen – ein kleines Schuldeingeständnis.

NEUE MHRFACHSIEGER

Der Fahrerpaarung im siegreiche Nismo-DPI des ESM-Teams setzte sich als einziges Team im Feld komplett aus ehemaligen Siegern zusammen: Die drei Piloten Pipo Derani, Johannes van Overbeek und Nicolas Lapierre hielten jeweils ihren zweiten Sieg beim traditionsreichen 12h-Rennen in Sebring. Lapierre war zuletzt 2011 mit Peugeot in Sebring erfolgreich, Derani und van Overbeek siegten gemeinsam im Jahr 2016 – damals übrigens ebenfalls als Teamkollegen im ESM Tequila Patron-Team.



Unbelohnt: Die Mazda-DPI des Joest-Teams waren potenzielle Sieganwärter



Totalausfall: Die beiden Acura-DPI des Joest-Teams schieden in Sebring aus



Best of the Rest: Der Core-Oreca kam als bester LMP2-Wagen auf Platz 4



Platz 5: Im Ligier LMP2 von United Autosport fuhr auch Paul di Resta

noch Rückstände von bis zu 90 Sekunden aufwiesen – trotz elf Gelbphasen, wobei die letzte wegen des Unfalls von Vautier nur 73 Minuten vor Rennende aufgehoben wurde.

Der Vautier-Crash ruinierte nicht nur Acura den Tag, sondern auch Mazda, denn der im Rennen verbliebene DPI des deutschen Joest-Teams sammelte Trümmerteile auf und musste deshalb ebenfalls die Box anlaufen. Zu diesem Zeitpunkt kämpfte der Mazda mit Startnummer 55 von Jonathan Bomarito, Harry Tincknell und Spencer Pigot noch um den Gesamtsieg in Sebring. Doch jeder Boxenstopp war Gift für das Team, weil seit Rennhalbezeit ein Kupplungsproblem aufgetreten war, was dazu führte, dass die Piloten das Auto bei jedem Stopp mit dem Anlasser in Gang setzen mussten.

Beim angesprochenen Stopp nach dem Vautier-Unfall machte dann auch noch die Batterie im Mazda schlapp. Die Reparatur ging zwar schnell, kostete aber trotzdem eine Runde – und vor allem alle Chancen auf einen möglichen Podestplatz oder sogar den Gesamtsieg.

Aufwärtstrend bei Joest

Zu diesem Zeitpunkt spielte der zweite Mazda von René Rast, Oliver Jarvis und Tristan Nunez an der Spitze schon lange keine Rolle mehr, weil man wegen einer Reparatur an den hinteren Bremsen schon früh viel Zeit eingebüßt hatte.

Dennoch war der Aufwärtstrend bei Mazda und Joest unverkennbar: Das deutsche Team hatte nach einem Feuerschaden den Sebring-Test früh verlassen und die Zeit genutzt, beide Autos komplett neu aufzubauen. „Dabei haben wir viele Details verbessert, außerdem hat es dazu geführt, dass die Mechaniker die Autos jetzt auch wirklich als ihre „Babys“ betrachten“, erzählte Teammanager Ralf Jüttner.

Trotz der hohen Temperaturen am Renntag traten auch keine Probleme am AER-Triebwerk auf, eher im Gegenteil: Die Zweiliter-Vierzylinder lieferten nicht nur viel Power, sondern glänzten mit gutem Verbrauch. Die Mazda schafften in der Regel zwei Runden mehr als die Konkurrenz von Cadillac, Acura und Nissan.

Der hohen Ausfallquote war es zu verdanken, dass sogar zwei LMP2-Wagen bis am Ende in der Führungsrunde verblieben und Top-Fünf-Resultate einfuhren –

obwohl die LMP2-Wagen deutlich langsamer sind als die DPI-Autos. Im Schnitt fehlte ihnen mindestens eine Sekunde pro Runde auf die DPI-Prominenz!

So kam der Oreca-LMP2 des Core-Motorsport-Teams mit Romain Dumas, Colin Braun und Jon Bennett als Vierter ins Ziel, knapp dahinter folgte der United-Autosport-Ligier-LMP2 von Phil Hanson, Paul di Resta und Alex Brundle.

LMP2 als Großbaustelle

Doch dieses positive Resultat kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass die LMP2-Wagen chancenlos sind – und das ist dauerhaft kein guter Zustand. IMSA-Offizielle gaben nach dem Rennen zu, dass sie das Thema anpacken müssen, doch der Teufel steckt im Detail: Die LMP2-Teams sind schwächer als die DPI-Teams, finanziell und qualitativ. Doch das ist normalerweise kein Bestandteil der Fahrzeugein-

„IN DER HITZE VERLIEREN WIR ZWEI SEKUNDEN PRO RUNDE, BEI KÜHLEREN BEDINGUNGEN IMMER NOCH EINE VOLLE SEKUNDE.“

LMP2-Pilot Romain Dumas

stufung (BoP), wo es eigentlich nur um den Nettospeed der Fahrzeuge gehen sollte.

„Im Moment ist das eindeutig eine Zweiklassengesellschaft“, kritisierte United Autosport-Teammanager Richard Dean nach dem Rennen. „Die DPI-Autos werden konstant weiterentwickelt, während wir in der LMP2-Klasse aus Reglementsgründen mit dem Technikstand fahren, der homologiert ist. Das Speed-Delta wird also immer größer – und da hilft es auch nichts, wenn man mit BoP-Anpassungen im Zehn-Kilo-Bereich operiert.“

Dumas gab zu bedenken, dass die LMP2-Sauger bei Hitze zudem mehr Leistung verlieren als die Turbo-DPI. „Bei hohen Temperaturen verlieren wir zwei Sekunden pro Runde, bei Kühle immer noch eine – das müsste bei der BoP berücksichtigt werden.“ ■

Italienische Momente

Die GTD-Klasse war beim 12h-Rennen Sebring die ausgeglichene und am härtesten umkämpfte Kategorie: In den Top 10 waren acht unterschiedliche GT3-Hersteller – und alle lagen im Ziel noch in der Führungsrunde! Lamborghini siegte vor Ferrari.

Von: **Marcus Schurig**

Die GTD-Klasse fassen wir am besten bei der nächsten BoP-Runde gar nicht mehr an! Ein IMSA-Offizieller brachte die Sache damit auf den Punkt: Die Ausgeglichenheit unter den GT3-Herstellern war als fast makellos zu bezeichnen. Der Sieg wurde nicht durch den Fahrzeugspeed entschieden, sondern durch die Piloten, die Strategie, die Boxenstopparbeit und über das richtige Setup für die kühle Schlussphase.

Und hier hatte offenbar das Lamborghini-Team von Paul Miller Racing alles richtig gemacht: Schlussfahrer Brian Sellers fand

ein perfektes Fahrzeug vor und konnte die Konkurrenten hinter sich förmlich abducken: Binnen weniger Runden nach der Serie der letzten Boxenstopps 50 Minuten vor Rennende konnte Sellers seine Verfolger distanzieren und dann mühelos in Schach halten. Sellers freute sich: „Das Auto funktionierte bei diesen Bedingungen absolut makellos – ein großes Dankeschön an das Team für die tolle Setup-Arbeit!“

Hinter Brian Sellers ging es ebenfalls knüppeleng zu: Nach dem letzten Stopp lag Jeroen Bleekemolen im Riley-Mercedes auf Platz 2, dicht gefolgt von Christopher Mies im Land-Audi. Doch das vermeintliche Podiums-Duo hatte die Rechnung ohne den von hinten heranstürmenden Ferrari-Piloten Alessandro Balzan gemacht.

Die Balzan-Show am Ende

Der Italiener hatte in der Schlussphase ebenfalls das Privileg eines top abgestimmten Fahrzeuges und tankte sich binnen der letzten 50 Rennminuten sage und schreibe von Position 6 noch bis auf Platz 2 nach vorne! Nicht alle Gegner von Balzan konnten sich



Der von Paul Miller eingesetzte Lamborghini Huracán GT3 siegte in Sebring

wehren. Die Teamkollegen von Christopher Mies hatten den Audi R8 des Land-Teams zum Beispiel bei zwei Unfällen arg in Mitleidenschaft gezogen. „Das Lenkrad stand schief, das Auto war nicht mehr in einem guten Zustand“, sagte Mies nach dem Rennen.

Gut 15 Runden lang konnte der Deutsche den Anschluss an Bleekemolen auf Platz 2 halten, doch dann bauten die hinteren Reifen wegen der verstellten Spureinstellungen dramatisch ab. So war Mies für Balzan

letztlich nur noch eine leichte Beute, der 28-jährige Deutsche musste den Italiener ziehen lassen und kam damit nur auf Platz 4 ins Ziel.

Andere Hersteller wie zum Beispiel die beiden Lexus des 3GT-Teams oder die beiden Acura NSX GT3 des Michael Shank-Teams präsentierten sich über weite Strecken des Rennens ebenfalls als Sieganwärter, fielen jedoch wegen Kollisionen zurück oder konnten unter den kühlen Bedingungen der hereinbrechenden Nacht nicht mehr mithalten. ■

IMSA MEISTERSCHAFT

ZWEITER SAISONLAUF IN SEBRING, FLORIDA

Länge der Strecke: 6,018 Kilometer; **Renndistanz:** 344 Runden = 2070,192 Kilometer; **Pole-Position Prototypenklasse:** Tristan Vautier; Spirit of Daytona-Cadillac DPI (#90) 1.47,432 min; **Pole-Position GTLM:** Connor de Phillippi; Rahal-BMW M8 GTE (#25) 1.55,839 min; **Pole-Position GTD:** Daniel Serra; Spirit of Race-Ferrari 488 GT3 (#51) 1.58,710 min; **Schnellste Rennrunden:** Prototypen: 1.49,002 min; GTLM: 1.57,622 min; GTD: 2.00.628 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1. PC Class	#22	Derani/Lapierre/Van Overbeek	ESM-Nismo-DPI	12:00.34,369 h
2. PC Class	#10	Taylor/Van der Zande/Hunter-Reay	WTR-Cadillac-DPI	+12,427 sec
3. PC Class	#31	Nast/Curran/Conway	Whelen-Cadillac-DPI	+53,075 sec
4. PC Class	#54	Dumas/Bennett/Braun	Core-Oreca-LMP2	+1.16,328 min
5. PC Class	#32	Hanson/Di Resta/Brundle	United-Autosport-Ligier-LMP2	+1.30,732 min
6. PC Class	#55	Bomarito/Tincknell/Pigot	Joest-Mazda-DPI	+1 Runde
7. PC Class	#99	Miller/Simpson/Goikhberg	JDC-Oreca-LMP2	+6 Runden
8. PC Class	#77	Jarvis/Nunez/Rast	Joest-Mazda-DPI	+10 Runden
9. PC Class	#85	Trummer/Alon/Panciatici	JDC-Oreca-LMP2	+13 Runden
10. GTLM	#911	Pilet/Makowiecki/Tandy	Porsche 911 RSR	+16 Runden
11. GTLM	#25	Sims/De Phillippi/Auberlen	Rahal-BMW M8 GTE	+16 Runden
12. GTLM	#912	Vanthoor/Bamber/Bruni	Porsche 911 RSR	+16 Runden
13. GTLM	#67	Westbrook/Briscoe/Dixon	Ganassi-Ford GT	+16 Runden
14. GTLM	#62	Vilander/Calado/Pier Guidi	Risi-Ferrari 488 GTE	+16 Runden
15. GTLM	#4	Gavin/Millner/Fässler	Corvette C7.R	+17 Runden
16. PC Class	#5	Albuquerque/Barbosa/Fittipaldi	Mustang-Cadillac-DPI	+20 Runden
17. GTD	#48	Snow/Sellers/Lewis	Miller-Lamborghini Huracán GT3	+23 Runden
18. GTD	#63	Balzan/MacNeil/Jeanette	Scuderia-Corse-Ferrari 488 GT3	+23 Runden
19. GTD	#33	Bleekemolen/Keating/Stolz	Riley-Mercedes AMG GT3	+23 Runden
20. GTD	#29	Mies/Van der Linde/Picariello	Land-Audi R8 LMS	+23 Runden

PUNKTESTÄNDE

NAEC FAHRER PC

1.	Eric Curran	27 Pkte.
1.	Felipe Nasr	27
1.	Mike Conway	27
2.	Christian Fittipaldi	21
2.	João Barbosa	21
2.	Felipe Albuquerque	21

NAEC HERSTELLER PC

1.	Cadillac	30 Pkte.
2.	Acura	26

NAEC FAHRER GTLM

1.	Dirk Müller	25 Pkte.
1.	Joey Hand	25
2.	Sébastien Bourdais	25
2.	Richard Westbrook	24
2.	Ryan Briscoe	24

NAEC HERSTELLER GTLM

1.	Ford	28 Pkte.
2.	Porsche	24
3.	Chevrolet	23
4.	Ferrari	21

Porsche holte mit einer fehlerfreien Leistung und gutem Rennspeed im Finale den Sebring-Sieg gegen BMW, Ford und Ferrari



Deutsche Dominanz

Die deutschen Hersteller sahten beim 12h-Rennen in Sebring in der GTLM-Klasse groß ab: Porsche holte den Sieg und Platz 3, BMW schaffte mit dem neuen M8 Platz 2. Dennoch herrschte im GT-Fahrerlager nicht nur eitel Sonnenschein.

Von: **Marcus Schurig**

Spannung auf der Rennstrecke und Spannungen neben der Rennstrecke – so lassen sich die Geschehnisse in der GTLM-Klasse in Sebring vermutlich am besten zusammenfassen. Unter sportlichen Gesichtspunkten konnten sich die beiden deutschen GT-Herstel-

ler Porsche und BMW freuen: Nick Tandy, Patrick Pilet und Frédéric Makowiecki holten mit ihrem Porsche RSR in einem spannenden Finale den Sieg – es war erst der zweite Klassensieg für den 2017 neu eingeführten Elfer mit Heckmittelmotorkonzept. Die Teamkollegen Laurens Vanthoor, Earl Bamber und Gianmaria Bruni rundeten den Porsche-Erfolg beim zweiten IMSA-Lauf in Sebring mit Platz 3 ab.

Auch BMW verzeichnete in Sebring mit dem neuen M8, der in Daytona nur mit Zuverlässigkeit aber nicht mit Speed punkten konnte, einen Achtungserfolg: Dank einer stark optimierten Balance of Performance (BoP) – die beiden M8 durften 20 Kilo Gewicht ausladen, erhielten im mittleren und oberen Drehzahlbereich mehr Ladedruck und obendrein noch zwei Liter mehr

Sprit beim Tankvolumen – konnten die Bayern groß aufzeigen: Die Pole-Position holte BMW-Neuzugang Connor de Phillippi, im Rennen kämpfte er zusammen mit Alex Sims und dem unverwundlichen Bill Auberlen bis in die Schlussphase um den Rennsieg. Doch genau diese BoP stand auch in der Schusslinie der Kritiker, die mit Verwunderung zur Kenntnis nahmen, dass IMSA BMW so weit entgegenkam.

Duell Tandy gegen Sims

Vorentschieden wurde das Rennen zugunsten von Porsche, als sich Patrick Pilet zwei Stunden vor Rennende mit einem großartigen Manöver an Ferrari-Pilot Toni Vilander vorbeipresste. In den letzten anderthalb Rennstunden konnte sich BMW-Schlussfahrer Alex Sims noch von Platz 4 auf Position 2 vorarbeiten. Der BMW

war zuvor wegen eines Wechsels der vorderen Bremsen nach knapp sechs Rennstunden aus der Führungsrunde herausgefallen. „Wir hatten einen Riss an einer Bremsscheibe entdeckt und uns deshalb sicherheitshalber zum Tausch entschieden“, so BMW-Sportchef Jens Marquardt.

Der Showdown um den Sieg in der GTLM-Klasse begann beim Restart nach der elften und letzten Safety-Car-Phase 73 Minuten vor Rennende: Alex Sims konnte zu Beginn Boden auf den führenden Nick Tandy im Porsche mit der Startnummer #911 gutmachen. Doch beim letzten Boxenstopp büßte BMW abermals zu viel Zeit ein, während das Porsche-Werksteam einen fehlerfreien und schnellen Stopp hinlegte.

Nach den letzten Stopps 22 Runden vor Rennende führte Tandy mit sechs Sekunden auf Sims,



BMW holte in Sebring den ersten Podestplatz für den neuen BMW M8 GTE



Ferrari sah lange wie ein Siegakandidat aus, dann ging ihnen die Puste aus

der BMW-Pilot konnte den Rückstand auf die Hälfte eindampfen, gab dann aber den Kampf in den letzten Minuten auf, weil der Grip von den Reifen nachließ.

„Tendenziell konnten unsere Fahrer die Reifen sehr schnell auf Temperatur bringen und dann lange ein hohes Tempo anschlagen. Im Umkehrschluss schien es aber auch so, dass uns am Ende der Stints etwas Performance verlorenging“, so Jens Marquardt.

Porsche-Schlussfahrer Nick Tandy musste trotzdem alles herausholen, um den Sieg sicherzustellen: „Meine beiden letzten Stints, speziell die Zweikämpfe erst mit dem Ferrari und dann mit dem BMW, waren unglaublich intensiv. Bei unserem letzten Stopp haben wir neue Reifen aufgezogen – und dann waren wir nicht mehr zu halten.“

Das deutsch-deutsche Duell um den Sieg sorgte aber auch für Spannungen hinter den Kulissen: BMW hatte nach der schlappen Vorstellung in Daytona nicht mit Kritik an der IMSA-BoP gezeigt und sogar mit einem Startver-

„DIE BMW M8 HATTEN IN SEBRING EINEN TOPSPEEDVORTEIL VON MINDESTENS 6 KM/H – DA HAT DIE BOP ÜBERREAGIERT.“

Risi-Teammanager Rick Mayer

zicht in Sebring gedroht. Man bekam, was man wollte – eine bessere BoP. Nahezu alle GTLM-Konkurrenten waren über das robuste Vorgehen von BMW verärgert und verwiesen darauf, dass die BMW im Rennverlauf phasenweise zwischen einer halben und einer vollen Sekunde schneller fuhren als die Gegner.

„Dazu hatten die BMW aus meiner Warte einen Topspeedvorteil von mindestens 6 km/h, manchmal bis zu 9 km/h“, hielt Risi-Teammanager Rick Mayer

fest. „Da hat die BoP ganz offensichtlich überreagiert.“ BMW-Sportchef Marquardt konterte die Kritik: „Wir haben beim Sebring-Test auf Wunsch von IMSA verschiedene Setups ausprobiert, um zu demonstrieren, was das Auto kann – und was es nicht kann. Das Ergebnis ist die neue BoP-Einstufung. Und natürlich habe ich die Hoffnung, dass diese Sebring-BoP auch den Startpunkt für die Einstufung in der Sportwagen-WM bildet.“

Das Jammertal der Gegner

Ford und Ferrari hätten den deutschen Herstellern in Sebring durchaus in die Suppe spucken können: Der Risi-Ferrari sah zehn Stunden wie ein Sieganwärter aus, doch als die Nacht hereinbrach und die Temperaturen fielen, verlor der rote Flitzer den Anschluss: „Der 488 GTE geht sehr schonend mit den Reifen um, was uns bei kühlen Bedingungen auf die Füße fällt“, erklärte Rick Mayer. „Und zweitens konnten Porsche und BMW in der Schlussphase auch bei der Leistung übers Mapping ein wenig nachlegen – diese Möglichkeit haben wir wegen der BoP nicht.“

Auch der Ford GT von Ryan Briscoe, Richard Westbrook und Scott Dixon hätte noch ins Geschehen eingreifen können, doch in der Schlussphase litt der Ford an einem Elektronikproblem, das einen zusätzlichen Stopp erforderte. Das Schwesterauto von Dirk Müller, Joey Hand und Sébastien Bourdais erlebte ein Wochenende zum Vergessen: Ein Reifenschaden in Runde 119 und zusätzlicher Feindkontakt sorgten für einen frühen Rückfall. 80 Minuten vor Schluss musste das Auto abgeschleppt werden, als es auf der Strecke stehenblieb.

Komplett verwacht hatte in Sebring vor allem Corvette: Die gelben US-Wummen kämpften mit schlechtem Handling und wenig Grip und verloren im Rennen bei jedem Neustart sofort viel Zeit auf die Konkurrenz. Am Ende konnten Oliver Gavin, Tommy Milner und Marcel Fässler mit Platz 6 nicht einmal Schadensbegrenzung betreiben, obwohl die Corvetten im Vergleich zum Vorjahr – wo sie alle Titel holten – sogar mehr Motorleistung haben.

Die Gegner spekulieren, dass sich Corvette bei der Reifenwahl verhasen haben könnte. „Ausnahme lag es mal nicht nur an der BoP“, gab Sportchef Doug Fehan grantig zu. ■

NACHRICHTEN

VIELE GELBPHASEN

Im Vorfeld zum 12h-Rennen rechneten viele GT-Teams mit weniger Gelbphasen. Der Grund für diese Annahme war der IMSA-Saisonauftritt in Daytona: Dort gab es auch nur vier Gelbphasen statt wie in der Vergangenheit im Mittel 17 Safety-Car-Phasen. Die geringere Anzahl an Safety-Car-Phasen hat nach Einschätzung der meisten Teams mit dem Entfallen der kleinen PC-Prototypenklasse zu tun, wo viele Fahrer überfordert waren und Fehler produzierten, die dann zu Gelbphasen führten. Vor dem Rennen warnten aber einige Rennstrategen und viele Fahrer, dass die Fehlerquote wegen des höheren Tempos ansteigen könnte: Weniger Gelbphasen erhöhen den Druck, schneller zu fahren, um nicht den Anschluss zu verlieren. Im Rennen kam es dann so: Mit 11 Gelbphasen lag man zwar auf dem „alten“ IMSA-Niveau, allerdings lag die Pace in allen drei Rennklassen deutlich höher. In der GTD-Klasse mussten deshalb sogar Bremsenwechsel eingeplant werden.

DAS KALTE FINALE

Trotz des höheren Speeds wegen der zu erwartenden geringeren Anzahl an Gelbphasen blieb eine alte Sebring-Regel in Kraft: Das Rennen entscheidet sich traditionell erst in den letzten drei Rennstunden, also ab circa 20.00 Uhr am Samstagabend. In Florida fallen die Temperaturen in dieser Jahreszeit deutlich ab, während es am Tag bis zu 30 Grad warm sein kann. Folglich versuchten alle GT-Teams, ihr Renn-Setup bei den beiden Trainings-Sessions am Donnerstagabend und am frühen Freitagmorgen auszuknobeln – wenn die Temperaturen niedrig sind. Im Rennen lagen in allen drei Klassen ganz erkennbar jene vorne, die diese Regel am meisten beherzigt hatten: Nismo-ESM in der Prototypenklasse, Porsche in der GTLM- und Lamborghini in der GTD-Klasse.

LMP1-Reglementsdiskussion zwischen IMSA und WEC

Transatlantische Spaltung?

In Sebring fanden weitere Beratungen zwischen IMSA und Vertretern von ACO und FIA über die angestrebte gemeinsame Prototypenplattform ab 2020/21 statt – eine Einigung wird aber immer unwahrscheinlicher.

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

Der große runde Tisch in Sebring brachte nicht den erwünschten Durchbruch: ACO und FIA planen weiter mit einem hohen Hybridanteil in der LMP1-Klasse, die Systemleistung aus Verbrenner und Hybrid soll bei über 1000 PS liegen, für Le Mans sind Rundenzeiten von 3.15 Minuten angepeilt.

Die Franzosen wünschen sich, dass die IMSA-Serie diesen LMP1-Performance-Korridor ab 2020/21 auch für ihre Topklasse DPI umsetzt. Die Begeisterung hielt sich bei IMSA-Vertretern und DPI-Herstellern in engen Grenzen.



In der IMSA-Serie fahren aktuell vier Hersteller nach dem DPI-Reglement, Ford wird als heißer Anwärter gehandelt

„Wir benötigen auf unseren anspruchsvollen Rennstrecken in Amerika keine 1000-PS-Bomber“, grantele ein IMSA-Offizieller. Doch die Hauptkritik trifft die angestrebte Komplexität und die Größe des Hybridsystems – sowie die damit verbundenen Kosten. Die Stärke der DPI-Klasse liegt in ihrer sehr guten Kosten-Nutzen-Bilanz – der Verzicht auf Hybrid

hat diesen Erfolg erst möglich gemacht. Aus den Kommentaren in Sebring ist zu schließen, dass die Fronten verhärtet sind. „Wir haben eine günstige Topklasse, der ACO will eine teure Topklasse mit Hybrid und 1000 PS“, sagt ein Herstellervertreter. „Die beiden Ansätze sind unvereinbar.“ Zu einem offenen Bruch wird es aber nicht kommen: IMSA ist in

der DPI-Klasse auf die FIA-homologierten LMP2-Autos angewiesen, dazu fahren in Amerika auch die GTE- und GT3-Autos.

IMSA-Boss Scott Atherton sagte vor dem Meeting: „Wenn kein guter Deal möglich ist, dann lassen wir es bleiben. Wir können uns eine Abweichung vom WM-Reglement leisten, das ist kein Problem.“ ■

IMSA-Meisterschaft: DPI-Klasse

Bewegung an der DPI-Front

Obwohl die Zukunft der IMSA-Topklasse nach 2020/21 noch ungeklärt ist (siehe oben), steht ab 2019 Zuwachs ins Haus: Ford ist mit den Planungen für einen DPI-Einstieg weit vorangeschritten.

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

Der große Antreiber im Hintergrund ist dabei Ford-Teamchef Chip Ganassi: Der stämmige Ami aus Pittsburgh träumt von einem Anschlussprogramm nach dem offiziellen Abschluss des Ford-GTE-Programms Ende 2019. Der Zutritt der Mannschaft von Roger Penske hat Ganassi zusätzlich in

dem Wunsch bekräftigt, weiter in der IMSA-Serie zu bleiben – Penske und Ganassi sind seit Jahren Erzfeinde.

In Daytona trafen sich die Ford-Bosse mit Vertretern von Onroak/Ligier, um eine mögliche Kooperation für ein DPI-Projekt

zu evaluieren. Ein IMSA-Offizieller bestätigte: „Ende 2019 haben wir definitiv einen fünften DPI-Hersteller.“

Ein weiterer Kandidat ist dafür aus dem Rennen: Lexus wurde seit Monaten als heißester Kandidat gehandelt. Die Toyota-

Tochter hatte mit Onroak/Ligier und Oreca verhandelt, aber den beiden LMP2-Chassisherstellern vor Sebring abgesagt – angeblich auch auf Druck aus der Konzernzentrale in Japan, denn Toyota ist ja bereits im LMP1-Sport in der Sportwagen-WM vertreten.

Fragezeichen stehen hinter dem Nismo-DPI, der aktuell vom ESM-Team angesetzt wird: Angeblich will das von Tequila Patron gesponserte Team Ende 2018 aufhören. Das United-Autosport-Team könnte das DPI-Programm allerdings fortführen, denn die Briten würde gerne langfristig in der IMSA-Serie weitermachen.

Gerüchte zu einem möglichen DPI-Einstieg von Mercedes-AMG wurden von einem Herstellervertreter in Sebring abgewiesen: „Diese Spekulationen sind absoluter Mumpitz!“ ■



Fragezeichen hinter der Zukunft: Angeblich hört das Nismo-ESM-Team auf

Zweifel am WEC-Rennen in Sebring 2019?

Im März 2019 will die WEC in Sebring fahren – direkt im Anschluss an das 12h-Rennen der IMSA-Serie. Der Plan ist verwegen und wird von Insidern als undurchführbar bezeichnet. Fällt das Rennen eventuell durch den Rost?

Von: **Marcus Schurig**

Schon bei der Verkündung des Double-Headers von IMSA und WEC, der im März 2019 in Sebring stattfinden soll, hatten viele Experten den Kopf geschüttelt: Der Plan besteht darin, dass die WEC zwei Stunden nach Rennende des 12h-IMSA-Rennens ihr 1500-Meilen-Rennen startet – also circa um 01.00 Uhr am Sonntagmorgen. Die Sinnhaftigkeit ist fraglich,



Geschichtsstunde: Das allererste WEC-Rennen fand 2012 in Sebring statt

denn die erste Hälfte des Rennens findet in stockfinsterner Nacht statt, der zweite Rennteil würde kaum Beachtung finden, weil fast alle Fans den Rennplatz in Sebring am Sonntagmorgen verlassen. In Sebring wurde nun eine Kompromisslösung disku-

tiert, nämlich ein Start am Freitagnachmittag – also vor dem IMSA-12h-Rennen am Samstag.

Doch es gibt noch mehr Probleme: Die WEC verlangt umfangreiche Umbaumaßnahmen an der Strecke und der Infrastruktur. Der Rennstreckenbetreiber

kann die Kosten nicht tragen. Dazu kann das Sponsoren-Branding der Strecke nicht mitten in der Nacht binnen zwei Stunden umgebaut werden. Beide Serien fahren zudem nach unterschiedlichen Reglements, selbst die Zeitnahmesysteme sind nicht identisch. Dazu verfügt die Boxengasse in Sebring nur über 60 Plätze, in der IMSA-Serie treten meist über 40 Autos an – folglich müssten die IMSA-Teilnehmer ihre Boxenplätze erst räumen, bevor die WEC-Teams einziehen könnten. All das ist nicht binnen zwei Stunden umzusetzen.

Sollten die Verhandlungen über eine gemeinsame Topklasse (siehe links) scheitern, könnten die Pläne für den Double-Header platzen. Ein Ersatz ist aber in Sicht: Am 22. März verkündet die WEC in São Paulo die Rückkehr nach Brasilien. Zur Not könnte die WM im März 2019 also ersatzweise in São Paulo antreten. ■

Sportwagen-WM/24h Le Mans

Montoya in Le Mans?

Immer mehr Top-Fahrer avisieren einen Start beim 24h-Rennen in Le Mans 2018: Nach Fernando Alonso und Robert Kubica will nun auch Juan-Pablo Montoya beim Langstreckenklassiker an der Sarthe antreten.



Le Mans im Fadenkreuz: Montoya

Juan-Pablo Montoya ist seit Saisonbeginn 2018 offiziell ins Lager der Langstreckenpiloten gewechselt: Der 42-jährige Kolumbianer und ehemalige F1-Pilot bestreitet die volle IMSA-Saison mit einem DPI-Acura, der vom Team von Roger Penske eingesetzt wird. Im Rahmen des 12h-Rennens in Sebring hat Montoya durchblicken lassen, dass er alles daransetzt, auch in Le Mans an den Start zu gehen: „In diesem Jahr stehen die Chancen gut, dass das endlich mal klappen könnte“, sagte Montoya. „Mir geht es dabei primär um die Erfahrung, an diesem Rennen teilzunehmen, als um den großen sportlichen Erfolg.“ Trotzdem hat Montoya natürlich auch die aktuellen Ent-

wicklungen zu einer gemeinsamen Prototypenklasse im Blick: „Wenn es eine einheitliche globale Plattform für die Topklasse geben würde, dann könnten wir eventuell in Zukunft mit dem Acura-DPI auch in Le Mans um den Gesamtsieg mitfahren – und das wäre natürlich eine großartige Chance!“

Montoya befindet sich aktuell in Verhandlungen mit dem britischen United Autosport-Team, die in Le Mans einen LMP2-Ligier einsetzen werden. „Wir sind in Verhandlungen mit Montoya, aber es gibt noch keine Entscheidung“, erklärte Teammanager Richard Dean in Sebring. ■ AC/MCS

Sportwagen-WM: GTE-Klasse

Mysterium McLaren

Viele Medien hatten vor dem Genfer Automobilsalon darüber spekuliert, dass McLaren dort den Einstieg in die GTE-Klasse verkünden würde – doch da lagen sie falsch.

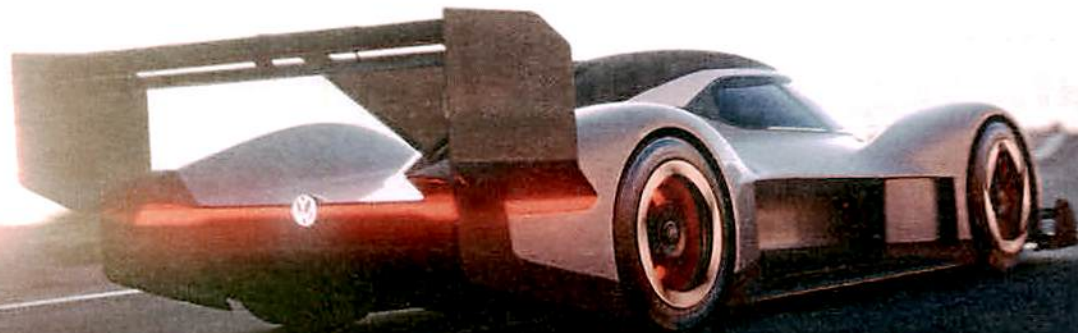
Statt den Einstieg in die GTE-Klasse zu verkünden, präsentierten die Briten in Genf nur einen Trackday-Sportwagen auf Basis des Sondermodells Senna. Recherchen in Sebring haben ergeben: Die Verkündung war ursprünglich wirklich geplant, wurde offenbar aber

kurzfristig gecancelt. Dafür sind wohl verschiedene Gründe verantwortlich.

Die eigentliche Rennabteilung, die für den Prototypensport und die Formel 1 zuständig ist, will sich die Option offen halten, statt eines GTE-Autos lieber einen DPI-Rennwagen zu bauen. Das kann aber erst entschieden werden, wenn klar ist, wie die Zukunft der Topklasse in WEC und IMSA aussieht. Sollte es eine globale Plattform für die Topklasse ohne Hybrid nach DPI-Muster oder mit kleinem Hybridsystem geben, so stehen die Chancen offenbar gut, dass McLaren einen Prototyp auf Kiel legen wird. ■ MCS



Die GT-Abteilung will ein GTE-Auto, die Rennabteilung einen Prototyp



Bergrennen Pikes Peak

Zwölf Wochen bis zum Gipfelsturm

Volkswagen Motorsport lüftet den Schleier um seinen Allrad-Sportprototyp für das berühmteste Bergrennen der Welt. Im rein elektrisch betriebenen I.D. R Pikes Peak soll Romain Dumas auf Rekordjagd gehen.

Von: **Reiner Kuhn**

Es bleiben noch knapp drei Monate. Denn am 24. Juni 2018 wollen die Wolfsburger Werkssportler beim berühm-

testen Bergrennen der Welt eine neue Erfolgsgeschichte schreiben. Das Pikes-Peak-Bergrennen wird seit 1916 nahe Colorado Springs in den Rocky Mountains ausgetragen und führt über eine Strecke von 19,99 Kilometern vom Start in 2800 Metern Höhe hinauf zum Gipfel in 4302 Metern über Meeresebene.

Beim ultimativen Gipfelsturm hatte Volkswagen zuletzt 1987 teilgenommen, mit einem spektakulären Bimotor-Golf mit damals imposanten 652 PS den Sieg aber knapp verpasst. „Höchste Zeit also für eine Revanche“, so VW-Motorsportdirektor Sven Smeets. „Der I.D. R Pikes Peak

stellt für uns eine extrem spannende Herausforderung dar, um zu zeigen, was im Motorsport mit Elektroantrieb möglich ist. Unsere gesamte Mannschaft rund um unseren Fahrer Romain Dumas ist bis in die Haarspitzen motiviert, eine neue Bestmarke für Elektrofahrzeuge aufzustellen.“ Die aktuelle Bestzeit in dieser Klasse hält seit 2016 Rhys Millen mit 8.57,118 Minuten. Den absoluten Streckenrekord von 8.13,878 Minuten brannte Sébastien Loeb 2013 in den Asphalt.

Mittlerweile soll der speziell für den Gipfelsturm konzipierte Sportprototyp auf dem hauseigenen VW-Testgelände Ehra-Les-

sien seine Runden drehen. Im nächsten Schritt könnte man eine freie Passstraße in den Alpen nutzen, um den I.D. R Pikes Peak auch auf winkligen Bergstrecken zu erproben, bevor es für Vortests in die USA geht. Die Mission ist klar: „Wir wollen mit Volkswagen und der I.D.-Familie an die Spitze der Elektromobilität“, erklärt Entwicklungsvorstand Dr. Frank Welsch. „Der I.D. R Pikes Peak und die Teilnahme am berühmtesten Bergrennen der Welt hat dafür nicht nur symbolische Bedeutung, sondern ist auch ein wertvoller Härtestest für die Entwicklung von Elektroautos generell.“ ■

Österreichische Rallye Meisterschaft – Rebenland Rallye

Mayr-Melnhof souverän

Mit deutlichem Vorsprung gewann Ford-Pilot Niki Mayr-Melnhof den zweiten ÖRM-Lauf im Rebenland. Der zu Beginn führende Raimund Baumschlager erlitt bei einem Unfall einen Lendenwirbelbruch.

Von: **Reiner Kuhn**

Schock am späten Freitagabend: Auf der sechsten Wertungsprüfung setzte der in Führung liegende Raimund Baumschlager seinen Skoda Fabia R5 heftig ins Unterholz. Im Uniklinikum Graz wurden beim Staatsmeister ein Lendenwirbelbruch sowie Prellungen im Rückenbereich diagnostiziert. Copilot Pirmin Winklhofer kam mit einer Stauchung des Ellenbo-

gens davon. Nach dem vorzeitigen Aus seines schärfsten Konkurrenten übernahm Niki Mayr-Melnhof das Kommando und baute seinen Vorsprung kontinuierlich aus.

Im Ziel lag der Ford-Pilot fast drei Minuten vor seinem tschechischen Markenkollegen Jan Cerny. „Ich bin völlig geschlaucht. Das war eine mega-

schwierige Rallye mit extrem anspruchsvollen Bedingungen“, sagte Mayr-Melnhof.

WRC-Pilot Gerwald Grössing hatte mit dem wechselhaften Wetter zu kämpfen und musste sich mit Rang 3 begnügen. Auftaktsieger Johannes Keferböck feierte seine Rebenland-Premiere und konnte als Zwölfter seine

Tabellenführung verteidigen. Die 2WD-Wertung gewann der Ungar Kristof Klausz (Peugeot 208 R2 vor Luca Waldherr (Opel Adam R2). Im Mitropa-Rallye-Cup gab es einen deutschen Dreifachsieg. Hermann Gassner jr. gewann vor seinem Vater Hermann Gassner (beide Mitsubishi) und Manuel Kößler (Subaru). ■



Zwangspause: Baumschlager



Allein auf weiter Flur: Sieger Mayr-Melnhof im Ford Fiesta R5



Schmäler Grat: Vorjahres-sieger Magalhães auf der Kult-WP „Sete Cidades“

AT WORLD

Tanz auf dem Vulkan

Nach Jahren nahe der Bedeutungslosigkeit erfährt die Rallye-EM mächtig Zulauf. Beim Saisonauftakt auf den Azoren starten 35 Autos aus der kontinentalen Topkategorie R5. Mit dabei: drei Deutsche und zwei Österreicher.

Von: **Reiner Kuhn**

Kein Championat ist älter als die 1953 erstmals ausgetragene Rallye-EM. Doch seit Jahren fehlt es der traditionsreichen Serie an Strahlkraft. In jüngster Vergangenheit kämpfte die kontinentale Topserie nicht nur mit der Quantität, sondern auch der Qualität im Fahrerfeld. Das scheint Geschichte. Ebenso beeindruckend wie der Austragungsort des Saisonauftakts präsentiert sich das Starterfeld. São Miguel, die größte der knapp 2000 Kilometer vom europäischen Festland ent-

fernt liegenden und zu Portugal gehörende Azoren-Insel, bildet die traumhafte Kulisse für den ersten von acht EM-Läufen. Auf dem Programm stehen 15 Wertungsprüfungen über insgesamt 207,30 WP-Kilometer.

Den Höhepunkt bildet einmal mehr die spektakuläre Königsprüfung „Sete Cidades“ mit dem in der Rallyewelt einmaligen Tanz auf dem Vulkan. Auch der Rest hat es in sich: Die selektiven und engen Schotterpisten sind oft mehrere Meter tief in die Hügel gefräst. Eine weitere Herausforderung für die Fahrer stellt das trotz milden Temperaturen an Subtropen erinnernde Klima mit kurzen, aber heftige Regenschauern oder plötzlichen Nebelbänken dar, bevor die Strecke wieder in gleißendem Sonnenlicht erscheint.

Auch das Teilnehmerfeld hat es in sich: 60 Teams aus 22 Nationen sind ebenso neuer Rekord wie an der Spitze 35 R5-Fahrer. Zu den Favoriten zählen neben Vorjahressieger Bruno Magalhães (Sko-

da) der portugiesische Champion Carlos Veira (Hyundai), Lokalheld Ricardo Moura (Ford) oder Bernardo Sousa (Citroën). Den Russen Alexey Lukyanuk (Ford) und Pierre-Louis Loubet (Hyundai) aus Frankreich sollte man ebenfalls auf der Liste haben.

Mit U-28-Champion Marijan Griebel (Peugeot), dem Deutschen Meister Fabian Kreim und Albert von Thurn und Taxis (jeweils Skoda) wollen auch drei Deutsche um die Podiumsplätze kämpfen und womöglich in die Fußstapfen von Walter Röhrl (1974), Jochi Kleint (1979), Erwin Weber (1992), Armin Schwarz (1996) und Armin Kremer, der im Jahr 2001 die EM-Krone letztmals nach Deutschland holte, treten. Aus Österreich gesellt sich Ex-Meister Hermann Neubauer (Ford) mit einem weiteren R5 dazu. Bei den U-27-Junioren trifft der Österreicher Simon Wagner im privaten Peugeot 208 R2 unter anderem auf die beiden Opel-Werksjunioren Tom Kristensson und Martinš Sesks. ■

SAFARI-RALLYE VOR WM-RÜCKKEHR

Nicht nur FIA-Präsident Jean Todt wünscht sich die letztmals 2002 als WM-Lauf ausgetragene Safari-Rallye zurück. Seit 2010 läuft der Klassiker wieder als nationale Veranstaltung, spätestens 2020 soll er erneut Teil der Rallye-WM sein. Die kenianische Regierung sagte zur WM-Bewerbung zwei Millionen Dollar zu. Am Wochenende fand nun jener Lauf statt, der im kommenden Jahr eine erfolgreiche WM-Generalprobe abliefern soll, um ab 2020 im Kalender berücksichtigt zu werden. Als Beobachter vor Ort: Oliver Ciesla, Chef der WRC Promoter GmbH.

ÜBERNIMMT CAMILLI?

Ursprünglich hätte Raimund Baumschläger von der Rebenthal Rallye direkt nach Mexiko fliegen sollen, um dort die Höhentests mit dem VW Polo R5 zu absolvieren. Nach dessen Unfall musste VW allerdings umplanen. Mit WRC2-Weltmeister Pontus Tidemand und dem bei M-Sport zwischen den Stühlen sitzenden Eric Camilli stehen allerdings zwei schnelle R5-Piloten bereit, die bereits in das Testprogramm eingebunden sind.

M-SPORT ARBEITET AN ELEKTRO-RALLYAUTO

Auch im Rallyesport ist Elektroantrieb ein wichtiges Zukunftsthema. Nur logisch, dass M-Sport begonnen hat, ein entsprechendes Fahrzeug zu entwickeln. Ende des Jahres will man den auf einem R5 basierenden Prototyp erstmals testen. Im ersten Schritt ist ein Fahrzeug für nationale Veranstaltungen geplant, bei denen nur wenig WP-Kilometer zu absolvieren sind. „Noch kann ich keine technischen Details verraten, denn wir arbeiten mit anderen Unternehmen zusammen, die ebenfalls in diese Richtung gehen und mit denen wir eine Geheimhaltungsvereinbarung unterzeichnet haben“, sagte M-Sport-Chef Wilson. ■ RK



SASCHA DÖRRENBÄCHER

Mit EM-Erfahrung: Griebel



SKODA

DRM-Aufsteiger: Kreim/Christian



DANIEL FESSEL

Raus aus Österreich: Neubauer

Der 340-PS-Renner
knackte in Val Thorens
den Rundenrekord



1600 Newtonmeter auf blankem Eis

Die Trophée Andros sieht sich abermals als Vorreiter technischer Innovationen. Ab dem kommenden Winter treten traditionelle Eisrenner mit Verbrennungsmotoren in einer Klasse mit neu entwickelten Elektro-Prototypen an.

Von: **Bernhard Schoke**

Die Trophée Andros feiert im Winter 2018 ihr 30-jähriges Jubiläum und gehört damit zu den dienstältesten Motorsport-Veranstaltungen in Europa. Bereits seit 2007 gibt es auf dem Eis elektrisch angetriebene Autos, die in der dritten Evolutionsstufe schon seit 2010 ihre eigene Rennserie austragen. Auch in der jetzt vierten und spektakulärsten Entwicklungsstufe präsentiert sich das Premierenmodell zuerst in den Farben des Sponsors Andros.

Nachhaltigkeit hat sich der motorsportbegeisterte Frédéric Gervoson schon lange auf die

Fahnen geschrieben. Sein auf Nahrungs- und Genussmittel spezialisiertes Unternehmen gehört zu den renommierten Lebensmittel-Marken in Frankreich.

Serien-Organisator Max Marmers und Finanzier Gervoson haben für ihre Schöpfung nun eine Lösung gefunden, die die eigene Tradition nicht nur aufnimmt, sondern weiterentwickelt, um die Rennserie zukunftsfähig zu machen. Während die bisher als Vorreiter des Elektroantriebs gefeierte Rallycross-Weltmeisterschaft eine Elektroklasse ab 2020 plant, sollen zum runden Jahrestag der Trophée Andros die neuen Elektroflitzer und die bisherigen Verbrenner bereits am zweiten Dezember-Wochenende 2018 gemeinsam auf Punktejagd gehen. Möglich macht dies wie in vielen anderen Rennserien ein auf „Balance of Performance“ basierendes Reglement. Die BoP soll verschiedenen Konzepten gleichwertige Chancen gewähren.

Stellschraube Nummer eins bei der Trophée Andros ist die Anzahl der Spikes. Traktion ist auf dem Eis alles. Sie steht und

fällt mit der Zahl und der Anordnung der kleinen, speziell entwickelten/geformten und in das Profil eingeklebten Aluminium-Stifte. Durch einen besonderen Industriekleber geht auch die komplexe Materialkombination eine hocheffiziente Verbindung ein. Sie weisen eine Länge von rund 1,5 Zentimetern auf, von denen aber nur etwa zehn Millimeter für Antriebs- und Bremsleistung nutzbar sind. 400 Nägel darf ein Reifen bei den neuen Elektroautos tragen, bei den Verbrennern sind es 250.

Abrüstungspläne

Der Vorteil bei der Besohlung soll andere technische Nachteile wettmachen. Die neuen Renner sind nicht etwa durch ihren Elektroantrieb unterlegen, sondern deutlich weniger aufwendig konstruiert. Zuletzt konnten die teuren Hightech-Boliden mit großem Aufwand nur noch von Werken oder Importeuren selbst eingesetzt werden. Schon die abgelaufene Saison zeigte: Ein Top-Ingenieur ist fast wichtiger als ein Top-Fahrer. Serien-Chef Marmers will ein Abrüstungszeit-

ter einleiten. Der neue Flitzer wird bereits im nächsten Dezember von allen in der Top-Liga teilnehmenden Teams eingesetzt.

Die neuen Autos basieren wie die herkömmlichen Eisrenner auf einem Stahl-Gitterrohrrahmen. Der Elektro-Prototyp ist als Silhouetten-Auto geplant, über das etwaige Hersteller nach Belieben Karossen ihrer Modelle stülpen können. Fahrbereit liegt das Gewicht bei 1000 Kilogramm. Der Topspeed liegt bei 150 km/h – genug für die kurzen Geraden der kompakten Eispisten. Auch die Leistung bleibt im Rahmen: 340 PS sind angesichts der kurzen Spikes allemal genug. In der Trophée Andros werden wie im Rallycross Sprintrennen gefahren. Da sind 20 Minuten Betriebsdauer für die mit 750 Volt arbeitende Batterie durchaus genug. Nach rund einer Stunde ist ein Akku zu 75 Prozent wieder aufgeladen.

Wettbewerbsfähig ist der E-Renner schon jetzt – das wurde bei den ersten richtigen Testfahrten in Val Thorens zu Beginn der vergangenen Woche überaus deutlich. Testfahrer Franck Lagorce



Das Handling der Eisrenner ist laut Testfahrer Lagorce einfacher geworden

BERNHARD SCHOKE

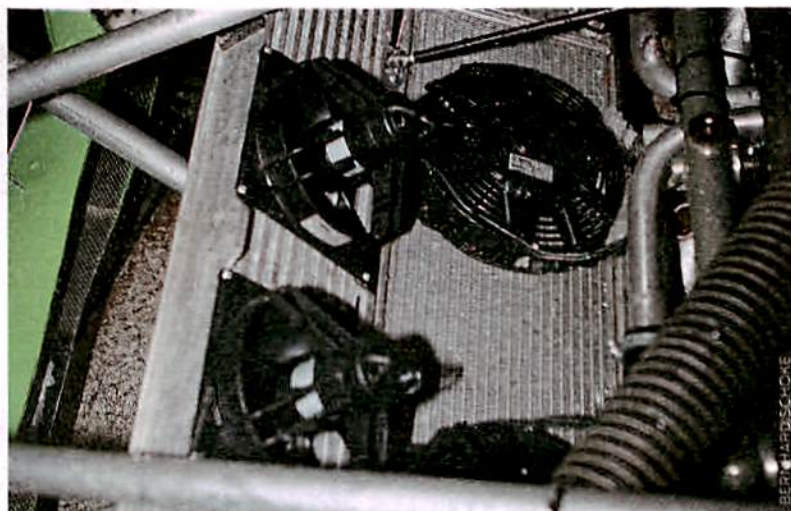


Die Beherrschung des Displays ist ebenso wichtig wie die des Gaspedals



An beiden Achsen ist mittig je ein Elektromotor eingebaut

BERNHARD SCHOKE



Der Eisrenner arbeitet mit zwei unabhängigen Kühlsystemen

BERNHARD SCHOKE

zauberte die schnellste Runde auf das Eis, die jemals auf der 2200 Meter hoch gelegenen Strecke gefahren worden ist. Top, weil in den schon etwas zurückliegenden Jahren mit absoluten Hightech-Boliden gefahren wurde und Größen wie Yvan Muller, Alain Prost oder Romain Grosjean am Steuer saßen.

Der frühere Formel-1-Fahrer Lagorce ist selbst ein langjähriger Eisrenn-Akteur. Der 49-jährige Franzose hat die Entwicklung des neuen Autos maßgeblich mitgeprägt. Nach seinen Eindrücken befragt, stellt er die Kraftentfaltung heraus: „Insbesondere das Drehmoment ist der Hammer.“ Kein Wunder, liegt es doch bei enormen 1600 Newtonmetern, die schon beim Antippen des Gaspedals allesamt zur Verfügung stehen.

In Sachen Handling rapportiert der schnelle Entwicklungshelfer: „Er fährt sich wie ein Gokart – aber auf einem ganz anderen Power-Niveau. Man bekommt ihn leicht in und aus den Kurven, anstellen lässt er sich ebenso.“ Eine große Abstimmungshilfe sind die unzähligen

elektronisch steuerbaren Mappings.

Linksbremsen erlaubt

Als den heftigsten Unterschied zu den bisherigen Verbrennern macht Lagorce die eigentliche Fahrweise aus: Der bisherige Einsatz des Getriebes, nicht zuletzt das Runterschalten vor den Kurven, entfällt. Die Fahrer können künftig mit Gas und Bremse gleichzeitig spielen.

Natürlich sucht jeder Fahrer nach wie vor die für die jeweilige

Strecke beste Abstimmung, das ist aber auch schon eine der wenigen Gemeinsamkeiten mit den herkömmlichen Eis-Flitzern. Die größte Herausforderung liegt künftig in der Einstellung und Einteilung der beiden Motoren und der dafür zur Verfügung stehenden Energiemengen. An Vorder- und Hinterachse sitzt jeweils ein Elektromotor, die sich nach Belieben aufeinander abstimmen lassen. Clevere Ingenieure und intelligente Fahrer sind also auch in Zukunft gefragt. ■

TECHNISCHE DATEN:

Rahmen:	Stahl-Gitterrohrrahmen, Kunststoffkarosserie
Radstand:	2500 mm
Spurweite:	1790 mm
Gewicht:	ca. 1000 kg fahrbereit
Gewichtsverteilung:	52 % zu 48 %
Bremse:	Scheiben 300 mm und Beläge von AP
Räder:	16 Zoll von OZ Racing
Lenkung:	Elektr. Allradlenkung
V-max:	150 km/h
Reichweite:	20 Minuten in vollem Rennbetrieb
Antrieb:	2 Motoren, längs eingebaut, mit Wasserkühler
Leistung:	340 PS von 1500–3600 U/min
Drehmoment:	1600 Nm von 0–2500 U/min
Getriebe:	Stufenloses Eingang-Getriebe
Antrieb:	Allradantrieb
Betriebsspannung:	750 V
Energiermenge:	27 kWh
Gewicht Batterien:	240 kg

TERMINE

Es geht eine Woche später los als sonst. Erst am 8. und 9. Dezember kämpft das Feld in Val Thorens wieder um Meisterschaftspunkte. Für das Rennen am 14. und 15. Dezember kämpfen aktuell zwei bekannte Kurse um die Gunst, in den Kalender aufgenommen zu werden: Alpe d'Huez und St. Die. Für den größten Aha-Effekt sorgte aber das Comeback des Show-Finales an keinem geringeren Ort als dem Stade de France. Das ehemalige Fußball-WM-Stadion in Paris ist eine der größten überdachten Arenen in Europa mit einem Fassungsvermögen von 81300 Zuschauern. Eine Woche nach dem sportlichen Finale in Super Besse am 2. Februar sollen sich als Zusatzattraktion einige der früheren Eisrenn-Könige unter die aktuellen Titelaspiranten mischen.

DTM

DTM-Rennen unter Flutlicht

Seit letzter Woche steht fest: Die DTM-Rennen in Misano (25./26.08.) finden unter Flutlicht statt. Und auch die weiteren – fast einheitlichen – Startzeiten wurden nun festgelegt.

Von: **Michael Bräutigam**

Einmal fuhr die DTM bereits unter Flutlicht. Beim zweiten Nürburgring-Auftritt in der Saison 2003 ging das Qualifying am Samstagabend in Dunkelheit über die Bühne. Damals musste extra eine Beleuchtung angebracht werden, die aus über 60 beleuchteten Heliumballons und einigen Flutlichttürmen des THW bestand. Der Misano World Circuit vor den Toren Rimini hat dagegen eine fest installierte Flutlichtanlage. Deren 17 Türme erhellen die Strecke mit einer deutlich höheren Leuchtkraft als damals in der Eifel. Am Nürburgring mussten 2003 noch ca. 400 000 Watt für die Beleuchtung genügen.



Nürburgring 2003: Damals fand das Qualifying unter Flutlicht statt, 2018 gibt es in Misano die Nachtrennen-Premiere

Start der beiden Nachtrennen wird jeweils 22.20 Uhr sein. Damit möchte man den heißen Temperaturen im Hochsommer an der Adriaküste entgehen.

Fast einheitliche Zeiten

Neben dem Novum des Nachtrennens wird es auch noch mal stärker vereinheitlichte Startzeiten für die restlichen Rennen geben. So gehen die Rennen am Samstag

und Sonntag grundsätzlich zur gleichen Zeit über die Bühne. Die Fans vor Ort und natürlich auch die TV-Zuschauer von Sat.1 erleben den Start jeweils um 13.30 Uhr. Bei den Rennen im englischen Brands Hatch wird um 12.30 Uhr Ortszeit gestartet, um trotz Zeitverschiebung TV-Action zu gewohnter Zeit zu bieten.

Abgesehen von den späten Rennen in Misano gibt es nur

eine weitere Ausnahme von dieser Regel. Beim Finalrennen am 14. Oktober in Hockenheim geht es um 15.05 Uhr los, damit im Anschluss die Fans die Strecke stürmen können.

Und noch eine Änderung gibt es in der Saisonplanung: Bei der zweiten Station am Lausitzring wird nun die volle GP-Variante (4,534 km) befahren – vorbehaltlich DMSB-Streckenabnahme. ■

DTM

„Jeder weiß, was sein Job ist“

2018 feiert Mercedes nicht nur ein 30-jähriges Werks-Engagement in der DTM, sondern steht auch vor der letzten Saison in selbiger. Warum die Erfahrung der Piloten der Schlüssel zum Erfolg sein kann.

Von: **Michael Bräutigam**

Bei Mercedes weht ein frischer Wind – und das nicht etwa wegen etwaiger Neuverpflichtungen, sondern wegen altbekannter Gesichter. Weil man in diesem Jahr nämlich nur erfahrene Piloten im DTM-Kader hat (keiner hat weniger als drei volle Saisons absolviert), geht man optimistisch in die zumindest werksseitig vor-



Eingespieltes Team: Die sechs Mercedes-AMG-DTM-Piloten im Trainingscamp

erst letzte Saison in der Tourenwagenserie. „Jeder weiß, worum es geht, und jeder weiß, was sein Job ist“, sagt etwa Lucas Auer, der Jüngste im Fahrersextett der Stuttgarter. Vor allem, weil dieses sechs Alphas umfasst, werde

es nach Einschätzung des Österreichers „sehr interessant“.

Die beiden Abgänge von Robert Wickens und Maro Engel werden bekanntlich von Daniel Juncadella und Pascal Wehrlein kompensiert. Ein Vorteil für Jun-

cadella: Er hat als Entwicklungsfahrer viel Erfahrung mit der aktuellen Hankook-Reifengeneration und kann mit dieser Erfahrung womöglich auch die entscheidenden Inputs geben, wie die Walzen mit der neuen Aerodynamik am besten arbeiten.

Wehrlein ist in seinen zwei Jahren in der Formel 1 gereift, wie bei einem Pressetermin vergangene Woche im Mercedes-Museum durchklang. Auch aus den negativen Kommentaren in den sozialen Netzwerken könne der 23-Jährige Kraft ziehen. Und der DTM-Champ von 2015 freue sich darüber, endlich wieder konkurrenzfähiges Material zu haben, das er in der Königsklasse wahrlich nicht hatte. Eine klare Kampfansage blieb aus, doch klar ist: Die Stern-Marke möchte sich den Abschied mit mindestens einem Titel versüßen. ■

Stars auch in Europa

Nicht nur die WTCR (siehe S. 28) wartet mit einem mit vielen Stars besetzten Feld auf. Auch das Feld der TCR Europe kann sich durchaus sehen lassen.

Von: **Michael Bräutigam**

An vorderster Front der bekannten Namen stehen speziell einige bislang verkündete Teams. Mit M1RA, Craft-Bamboo Racing und Target Competition sind alle drei Teammeister der TCR International Series nun in der TCR Europe vereint. Während M1RA und Target dabei auf die neue Technik von Hyundai setzen, vertraut die Bamboo-Mannschaft weiterhin auf die aus dem Hause Seat.

Craft-Bamboo hat noch keine Fahrer bekannt geben, und auch bei Target und M1RA sind noch Plätze vakant. Die Mannschaft aus Südtirol hat bislang lediglich



Als eines der Topteams auf dem Sprung in die TCR Europe: Craft-Bamboo

Reece Barr – ein Schützling von Andy Priaulx – bestätigt, Norbert Michelisz' Rennstall hat WTCC-Pilot Daniel Nagy verpflichtet.

Files in der TCR Europe

Wie letzte Woche bekannt wurde, steigen auch Josh Files und Attila Tassi in die Serie ein. Files ist zweifacher Champion der ADAC TCR Germany, Tassi Vizemeister der TCR International. Beide werden unter Honda-Flag-

ge an den Start gehen, unklar ist jedoch noch, für welche Teams das jeweils sein wird.

Drei weitere starke Fahrer, die mittlerweile fix dabei sind: Dusan Borkovic aus Serbien, Julien Briche aus Frankreich und Maxime Potty aus Belgien. Borkovic gewann 2017 zwei Rennen zur TCR International Series, Briche wurde 2017 Meister im Peugeot 308 Racing Cup und Potty Gesamtdritter der TCR Benelux. ■

NACHRICHTEN

TCR GERMANY: HALDER IM DOPPELPAK

Der amtierende Vizemeister der ADAC TCR Germany, Mike Halder, hat vergangene Woche bekannt gegeben, dass er 2018 für Fugel Sport mit einem Honda Civic starten wird. In seinem Windschatten steigt Schwester Michelle ebenfalls in die Serie ein. Sie startet mit jenem Seat Leon, der Bruder Mike 2017 zum Vizetitel führte, im familieneigenen Rennstall.

NASCAR: NEUER REIFEN FÜR DIE EUROPA-SERIE

BF Goodrich ist neuer Ausrüster der NASCAR Whelen Euro Series. Den Deal mit der US-Marke aus der Michelin-Gruppe gab die Serien-Organisation vergangene Woche bekannt. Ebenfalls verkündet wurde eine 30 Fahrzeuge starke Starterliste. In Deutschland macht die Serie am 15./16. September Station. Dann startet man in Hockenheim.

NASCAR

Der Champion ist wieder vorn

Martin Truex Jr. (Toyota) hat in Fontana seinen ersten Saisonsieg gefeiert. Der amtierende Champion übernimmt damit auch direkt die Tabellenspitze.

Von: **Michael Bräutigam**

Truex zeigte beim letzten Rennen der NASCAR-goes-West-Tour eine ähnlich dominante Vorstellung wie Kevin Harvick (Ford) in den drei Rennen zuvor. Von Pole gestartet sicherte sich der Titelverteidiger nicht nur beide Stage-Siege, sondern am Ende auch den Sieg mit über elf Sekunden Vorsprung und 125 Führungsrunden. Mit der maximal möglichen Ausbeute von 60 Punkten (und sieben Playoff-Punkten) katapultierte sich der Furniture-Row-Fahrer auch gleich an die Tabellenspitze.

„Die Leute haben immer wieder gefragt: Wann gewinnst du wieder? Wann holst du einen

Stage-Sieg?“, berichtete Truex im Anschluss an das Rennen, in dem er die Antworten lieferte. „Es geht doch“, so der Champion.

Harvick stürzte ab

Auf Platz 2 lief Kyle Larson (Chevrolet) ein. Der Youngster hatte die drei vorherigen Rennen auf Zweimeilen-Ovalen gewonnen und galt deshalb auch in Fontana als Mitfavorit. Vibrationen zwangen den Childress-Piloten jedoch zu insgesamt drei vorzeitigen Stopps und ebenso vielen Aufholjagden.

Die Vibrationen am Ganassi-Camaro waren womöglich eine Folge vom harten Racing gegen Harvick. In der 38. von 200 Runden kamen sich die beiden Frontrunner zu nahe. Während Larson noch Schadensbegrenzung betreiben konnte, musste Harvick an die Box und verlor viel Speed. Mit Platz 35 holte er immerhin noch ein paar Pünktchen. Doch die Serie ist gerissen. Der als Tabellenführer angereiste Harvick fiel gar bis auf den achten Tabellenrang zurück. ■



Erster Saisonsieg und gleich an die Tabellenspitze: Champ Martin Truex Jr.

NASCAR CUP SERIES

Fontana/Kalifornien (USA)

5. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Kyle Busch (USA)	Toyota
4.	Brad Keselowski (USA)	Ford
5.	Joey Logano (USA)	Ford
6.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
7.	Erik Jones (USA)	Toyota
8.	Ryan Blaney (USA)	Ford
9.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet
10.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung

nach 5 von 36 Rennen

1.	Truex Jr. (Toyota)	216 Punkte
2.	Kyle Busch (Toyota)	207
3.	Logano (Ford)	197
4.	Keselowski (Ford)	183
5.	Blaney (Ford)	181
6.	Hamlin (Toyota)	176
7.	Larson (Chevrolet)	174
8.	Harvick (Ford)	170
9.	Bowyer (Ford)	155
10.	Almirola (Ford)	148



Einer der Titelkandidaten: Tiago Monteiro im Boutsen-Ginion-Honda vergangene Woche beim Zandvoort-Test

Jetzt schon ein Mega-Feld

In gut zwei Wochen beginnt in Marrakesch die erste Saison der WTCR. Wir schauen bereits voraus auf eine viel Spannung versprechende Saison.

Von: Michael Bräutigam

Die Starterliste wird in ihrer Gesamtheit erst im Rahmen des offiziellen Tests in Barcelona kommende Woche vorgestellt. Doch schon die bislang feststehenden Piloten der WTCR 2018 sind eine Art Who-is-who des Tourenwagensports. Nicht weniger als vier Tourenwagen-Weltmeister stehen am Start. Neben Yvan Muller und dem amtierenden Titelträger Thed Björk (beide Hyundai/Yvan Muller Racing) sind dies Rob Huff (VW/Sébastien Loeb Racing) und Gabriele Tarquini (Hyundai/BRC). Letzterer hat mit Norbert Michelisz den amtierenden WTCC-Vize als Wingman.

Von der anderen Seite des Zusammenschlusses aus WTCC und

TCR ist mit Jean-Karl Vernay (Audi/WRT) der Champion der TCR International Series 2017 am Start. Nicht weniger stark ist sein Teamkollege Gordon Shedden, seinerseits dreifacher Champion der hart umkämpften BTCC.

Giovanardis Comeback

Dazu gesellen sich die weiteren WTCC-Rennsieger Tiago Monteiro, Tom Coronel (beide Honda/Boutsen Ginion Racing), Esteban Guerrieri, Yann Ehrlacher (beide Honda/Münnich), Mehdi Bennani (VW/SLR) und Pepe Oriola (SEAT/Campos). Letzterer hat nach drei Saisons voller Pleiten, Pech und Pannen sicher die Motivation – und auf alle Fälle den Speed –, um den Titel zu fighten.

Auch TCR-Europameister Aurélien Comte ist seit vergangener Woche bestätigt. Er startet gemeinsam mit Mat'o Homola für DG Sport. Das Team wechselt wie erwartet von Opel zu Peugeot und hat sich noch mit einer weiteren spektakulären Personalie verstärkt: Kein Geringerer als Eric Nève, seines Zeichens Rennleiter

bei Chevrolet in der WTCC bis 2012, fungiert bei den Belgiern nun als Teammanager.

Apropos Belgier: Die sind mit DG Sport, Boutsen Ginion, WRT und auch dem Comtoyout-Rennstall (Audi) bestens vertreten. Bei Letzterem stehen mit Frédéric Vervisch und Denis Dupont auch zwei Belgier am Start.

Die Deutschen sind bislang nur auf Teamseite vertreten. Das Team ALL-INKL.COM Münnich Motorsport aus Sachsen ist mit der bisher bekannten Fahrerpaarung Guerrieri/Ehrlacher bestens aufgestellt, ein dritter Fahrer wird noch bekannt gegeben.

Mittlerweile nicht mehr komplett unbesetzt sind die zwei Alfa Romeo von Romeo Ferraris. Die Italiener haben unlängst in Monza mit Fabrizio Giovanardi, Gianni Morbidelli und Kevin Gleason drei Fahrer in der Giulietta testen lassen. Jetzt ist klar: Giovanardi wird für Mulsanne Racing in einem Alfa Romeo sein internationales Tourenwagen-Comeback geben. Der 51-jährige Italiener ist gemessen an der Zahl seiner Titel

der erfolgreichste Tourenwagenfahrer aller Zeiten.

Ein weiteres Aufeinandertreffen nach den Monza-Tests gab es zwischen einigen WTCR-Teams letzte Woche in Zandvoort. Dort spulten Boutsen Ginion, Sébastien Loeb Racing, WRT, Comtoyout und auch Münnich Kilometer ab. Monteiro saß wie schon in Monza nur recht kurz im Auto, dabei ging es vor allem um Film- und Fotoaufnahmen. Nach einem Vormittag übernahm Testfahrer Benjamin Lessennes, während Teamkollege Tom Coronel die vollen zwei Tage fuhr. Ebenfalls vor Ort war das Team WestCoast Racing, das aber bisher noch nicht bekannt gegeben hat, wo es starten wird.

Bei Münnich fuhren an beiden Tagen sowohl Guerrieri als auch Ehrlacher. Die Mannschaft ist mittlerweile bestens aussortiert, nachdem man vor Zandvoort auch bereits in Oschersleben und Portimão getestet hatte. Wer wo steht, wird dann frühestens beim WTCR-Test nächste Woche in Spanien zu sehen sein. ■



Rob Huff: Mit VW zum WTCR-Titel?



Hyundai von Michelisz/Tarquini



Cupra: Oriolas Waffe im Titelkampf



Comte und Homola fahren Peugeot

RAUS AUS DER GARAGE

Sie haben lange genug auf die neue Saison gewartet. Jetzt ist sie da. Endlich. Und mit ihr eine neue Ausgabe von **MOTORRAD**, Europas größter Motorradzeitschrift. Mit allen Neuheiten, den aktuellsten Modellen und jeder Menge Zubehör im Test, plus knallharter, unabhängiger Kaufberatung. Das ist **MOTORRAD**. Gedruckt, online und als App.

**ALLE 14 TAGE
NEU IM HANDEL**

» MOTORRADONLINE.DE





Dovi nicht zu bremsen

Nach zwei zweiten Plätzen in den Vorjahren gewann Andrea Dovizioso erstmals den WM-Auftakt in Katar. Doch Marc Márquez war ihm auf den Fersen.

Von: **Imre Paulovits**

Die Teammitglieder standen Spalier, Ducati-CEO Claudio Domenicali stand mit offenen Armen im Parc fermé und konnte kaum erwarten, dass sein Starfahrer aus dem Sattel stieg, damit er ihn umarmen konnte. Als Andrea Dovizioso den Helm abnahm, wurden sogar die MotoGP-Motoren von den „Desmo Dovi“-Schreien übertönt. Zuletzt hatte Casey Stoner vor elf (!) Jahren für die Italiener in der Nacht von Losail gewinnen können, die Emotionen nach einem harten Winter voller Arbeit, die hier nun ihre Früchte gebracht und den Hersteller aus Bologna über eine lange Zeit der Enttäuschungen hinweggeholfen hat, schäumten

über. Dann kam Marc Márquez und umarmte seinen Gegner, der ihn nach dem Red Bull Ring und Motegi zum dritten Mal in einem direkten Zweikampf in der letzten Kurve geschlagen hat.

Es war zum dritten Mal die gleiche Aktion: Márquez stach in der Zielkurve in eine Lücke, wo keine war, Dovizioso behielt die Nerven, tauchte wieder nach innen und nutzte die Beschleunigung seiner Ducati. „Aber er hat dazugelernt, hat diesmal gar keinen Platz gelassen. Doch ich konnte innen über die Curbs und dann sauber durchbeschleunigen“, erklärte Dovizioso. Ob Márquez es nicht frustrierend findet, bei dieser Aktion zum dritten Mal unterlegen gewesen zu sein? „Nein“, grinste der Weltmeister wieder von einem Ohr zum anderen. „Das war in Österreich, Japan und Katar, drei unserer schwierigen Strecken. Dass ich trotzdem jedes Mal dran war, macht mich stolz. Aber ich musste es einfach versuchen, sonst hätte ich nicht ruhig schlafen können. Es sind zwar die gleichen 20

„WENN ICH ES NICHT VERSUCHT HÄTTE, KÖNNTÉ ICH NICHT RUHIG SCHLAFEN.“

MARC MÁRQUEZ

Punkte, aber ich habe es zumindest versucht.“

Wie er es versucht hat, darüber schmunzelte Valentino Rossi noch in der Pressekonferenz, und erklärte Dovizioso mit beiden Armen gestikulierend, was er vom Logenplatz aus gesehen hat. Dass der 39-jährige Italiener im Rennen überhaupt so weit vorne war, war wieder eine seiner Zaubereien für den Renntag. Eigentlich hatte Rossi Bedenken geäußert, dass die Reifen die letzten fünf Runden nicht halten würden, aber sie hielten. Und wenn er bei einem Ausbremsmanöver gegen Zarco nicht vier Plätze verloren hätte, wäre vielleicht auch er nah genug dran gewesen, um

eine unmögliche Aktion in der Zielkurve starten zu können.

Aber auch sein Teamkollege Maverick Viñales ist im Rennen plötzlich auferstanden. Der 23-jährige Spanier war in den letzten Runden der mit Abstand schnellste Fahrer auf der Strecke. Hätte er sich nicht vom anfänglichen 14. Platz nach vorne arbeiten müssen, hätte er vielleicht gar seinen Vorjahres-Sieg wiederholen können. „Das Team hat endlich das gemacht, was ich wollte, hat die Federung und die Dämpfung vorne und hinten steifer gemacht, jetzt kann ich endlich so fahren wie der frühere Maverick Viñales“, frohlockte er. „Ich hoffe, dass wir damit endlich aus den Problemen rauskommen.“

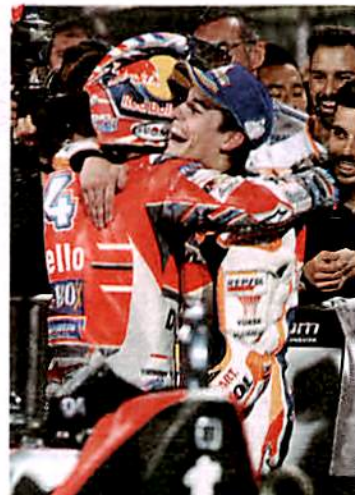
Unheimlich starker Zarco

Aber der dritte Yamaha-Pilot zeigte zunächst die stärkste Leistung. Johann Zarco führte zwar schon letztes Jahr sechs Runden lang, diesmal hielt er sich jedoch noch elf Runden länger an der Spitze. Er wehrte alle Angriffe von Rossi, Márquez und Dovi-

Andrea Dovizioso und die Ducati: Die Leistung auf der Geraden hilft enorm, und der Italiener fährt unheimlich weich und überlegt



Tom Lüthli: Am Rennwochenende viel dazugelernt, Punkte knapp verpasst



Umarmung zweier starker Helden



Unbelohnter Held: Johann Zarco führte lange vor Rossi und Márquez, aber sein Vorderreifen machte nicht ganz mit

zioso ab, doch dann wurde er plötzlich langsamer und musste schließlich mit Platz 9 vorliebnehmen. „Schon ab der achten Runde fühlte sich der Vorderreifen komisch an“, musste Zarco feststellen. „Ich hatte gedacht, das wird bei allen so sein. Dann wurde es fünf Runden vor Schluss ganz schlimm, und da bin ich durchgereicht worden. Ich konnte nicht mehr einbiegen, das Motorrad rutschte ständig. Meine Techniker haben mir versichert, dass ich nichts falsch gemacht habe, sondern dass ich einen schlechten Reifen erwischte hatte. Ich kann aber trotzdem glücklich sein, denn in diesem Feld mit einem technischen Problem Achter zu werden, ist nicht selbstverständlich.“

KTM erlebte ein Wochenende zum Vergessen. Pol Espargaró musste sein Motorrad mit einem Elektrik-Defekt an der Box abstellen, Bradley Smith hatte ab Rennmitte Reifenprobleme und rutschte auf Rang 18 ab. „In den ersten zehn Runden hat alles wunderbar funktioniert, aber

dann bekam ich ein Untersteuern, das wir bei keinem der Tests hatten“, so Smith.

Starkes Debüt von Lüthli

Tom Lüthli, dem einfach die Testkilometer fehlen, brachte eine starke Leistung und verpasste seinen ersten MotoGP-Punkt nur knapp. „Ich konnte mich das ganze Wochenende steigern, das war ein tolles Gefühl“, strahlte der 31-jährige Schweizer. „Aber ich hatte im Rennen ein komisches Problem mit der Vorderbremsen. Ich musste mit voller Kraft reinlangen, um vor den Kurven abbremsen zu können. Da hatte ich keine Chance, weiter nach vorn zu kommen. Sonst wären Punkte sicherlich möglich gewesen. Im Pulk muss die Temperatur hochgegangen sein. Wir müssen uns jetzt ansehen, ob wir dafür etwas an der Abstimmung ändern müssen.“

Auch Riding Coach Stefan Prein war voll des Lobes über den MotoGP-Rookie: „Er hat alles schnell umgesetzt. Jetzt muss er nur noch lockerer werden.“ ■

3 FRAGEN AN ANDREA DOVIZIOSO



HAST DU MIT DEM ANGRIFF VON MÁRQUEZ GERECHNET?

Meine Strategie war eigentlich, am Schluss alleine zu sein. Das ging aber nicht. Aber immerhin hat sich die ganze Arbeit von diesem Winter hier bestätigt. Wir waren in Katar immer stark, aber nicht so stark wie jetzt. So konnte ich auch nach einem furchtbaren Start noch mein Rennen in Ruhe durchführen und den Reifen schonen. Ganz ehrlich hätte ich zum Schluss nicht mit Marc Márquez gerechnet, sondern mit einem der Yamaha-Piloten oder mit Álex Rins.

WAR AUSSER DEM START ALLES IN ORDNUNG?

Nein. In den letzten vier Runden war mein Reifen völlig am Ende.

Ich konnte zwar noch schnell fahren, aber lange nicht so schnell, wie ich wollte. Ich konnte meine Linie nicht mehr halten, deshalb konnte ich keine Lücke aufmachen. Marc Márquez muss aber auch so etwas völlig unrealis gemacht haben, weil er mithalten konnte. Ich hatte die Aktion in der letzten Kurve aber im Griff.

WIRD ES JETZT SO WEITERGEHEN?

Sicherlich nicht, die MotoGP ist sehr stark und Katar ist keine typische Strecke. Jeder muss seinen Reifen mehr schonen als auf anderen Strecken, deshalb haben nicht alle so pushen können, wie sie es auf anderen Strecken können. Schon beim nächsten Rennen in Argentinien können die Kräfteverhältnisse wieder ganz anders aussehen als hier.

Rossi fährt auch 2019 und 2020

Die im Winter am häufigsten gestellte Frage wurde in Katar beantwortet: Valentino Rossi wird nicht aufhören, er hat seinen Yamaha-Vertrag um zwei weitere Jahre verlängert.

Von: **Imre Paulovits**

Es hatte sich in Losail noch kein Rad gedreht, da gab es schon die erste Sensation. Kurz vor der Pressekonferenz am Donnerstag ließ Yamaha wissen, dass sie sich mit dem neunfachen Weltmeister Valentino Rossi für zwei weitere Jahre geeinigt hatten. Genau wie vor zwei Jahren hatte er auch diesmal schon vor der Saison unterschrieben, nur, dass das Transfer-Karussell sich seither noch schneller dreht. Und während er vor zwei Jahren der Erste war, der seinen Vertrag verlängerte, sind ihm diesmal Maverick Viñales und Marc Márquez bereits zugekommen. Trotzdem war Rossi schneller als erwartet, denn er hatte gesagt, dass er erst die ersten Rennen der Saison abwarten wollte.

„Die Yamaha fühlt sich bereits so an, dass ich mich sehr wohl auf ihr fühle“, erklärte Rossi.



Valentino Rossi: Noch lange nicht rennmüde und zu alt schon gar nicht

„Ich wollte einfach noch nicht aufhören. Natürlich gibt es Menschen die meinen, man müsse auf dem Höhepunkt aufhören. Aber woher weiß man, wann der ist? Vielleicht hätte ich dann schon vor acht Jahren aufhören müssen. Ich habe es bei vielen großen Motorsportlern gesehen, dass sie ihren Rücktritt bereut haben und dann wieder zurückgekommen sind, weil ihnen der Motorsport fehlte, wie Michael

Schumacher und Troy Bayliss. Ich will keine Jahre verschenken, in denen ich viel Spaß hätte haben können.“

Auf die Behauptung, er wolle nur allen beweisen, dass er noch nicht zu alt ist, hatte Rossi die passende Antwort: „Ich fahre nicht, um irgendwelchen Leuten etwas zu beweisen, sondern weil ich Freude am Wettkampf, meiner Konkurrenzfähigkeit und der Herausforderung habe.“ ■

KOMMENTAR

EINE WAHNSINNS-SAISON

Was sind wir in den letzten beiden Jahren von der MotoGP verwöhnt worden. Neun verschiedene Sieger 2016, im Vorjahr ein Kampf um den Titel bis zum bitteren Ende. Lässt sich das noch toppen? Ja, es lässt sich. Was sich in den Wintertests angekündigt hatte, hat sich beim Eröffnungsrennen bestätigt: Das Feld ist noch näher zusammengerückt, alles ist so weit ausgereizt, dass ganz kleine Veränderungen bereits das ganze Feld durcheinanderwürfeln können. Natürlich ist es am Schluss der Fahrer, der den Unterschied macht. Aber auch da hat eine neue Generation den Anschluss an die bisher als unantastbar geglaubten „Großen Vier“, die sich in den letzten Jahren immer herauskristallisiert haben, gefunden. Wir haben eine unheimlich spannende Saison vor uns. Genießen wir den besten Motorsport, den es je gegeben hat.



Imre Paulovits
Leiter
Motorradspport

AUS DEM FAHRERLAGER

SIMON CRAFAR ELEKTRISIERT

Um die Zuschauer auf den MotoE Cup 2019 einzustimmen, wird das Einheits-Motorrad in diesem Jahr bei allen Grands Prix von einem Prominenten gefahren. Den Anfang machte Ex-500er-GP-Sieger Simon Crafar, der in diesem Jahr auch als Fachkommentator für die Dorna arbeitet. Der 49-jährige Neuseeländer fuhr am Samstagabend und am Sonntag vor dem MotoGP-Rennen einige Runden, dabei fiel auf, wie schnell das Motorrad ist. „Es ist aber erst die Straßen-Version, da wird noch viel entwickelt“, stellte Crafar klar. „Sie hat etwa so viel Leistung wie eine Straßen-600er, aber sehr viel Drehmoment und eine sehr feine Gasannahme. Sie lenkt aber noch etwas schwerfällig ein, und beim Bremsen schiebt das Gewicht der

Batterien. Es war eine Ehre, sie als Erster vorführen zu dürfen.“

HÖCHSTER STAATSBESUCH

Von Beginn an kamen einige Scheichs zum Grand Prix an den Losail International Circuit, vor allem die Freunde von Streckeninitiator und Verbandchef Nasser Khalifa Al-Attiyah. Dieses Jahr war der heimische Adel deutlich stärker vertreten als die Jahre zuvor, sogar Staatschef Scheich Tamim bin Hamad Al Thani gab sich die Ehre.

KATAR WÄCHST

In den letzten Jahren konnte man stets beobachten, wie Katars Hauptstadt Doha immer mehr in die Wüste hineinwuchs. Straßen waren plötzlich nicht mehr da, neue wurden gebaut,

doch einen Plan dahinter konnte man nicht wirklich erkennen. Jetzt, wo vieles fertig ist, lassen die hochtrabenden Pläne der Katarer konkretere Formen erkennen. Ringstraßen mit gewaltigen Knotenpunkten verbinden mittlerweile die einzelnen Stadtteile und die Stadten für die Fußball-WM 2022, dazu entsteht eine Hochbahn. Durch die neuen Verkehrsadern kommt man auch deutlich schneller von der Stadt zum Losail International Circuit.

FÜR WALDI UND BEGGIO

Die Todesnachrichten von Ralf Waldmann und Aprilia-Motorrad-Gründer Ivano Beggio schockten vor dem Katar-GP die Motorsport-Welt, im Fahrerlager sah man viele Trauerbekundungen für den 20-fachen

GP-Sieger und dem italienischen Unternehmer, der am Dienstag vor dem Katar-GP im Alter von 73 Jahren an Krebs verstorben war. Am Sonntag versammelte sich das Fahrerlager nach dem Warm-up zu einer Schweigeminute für den Deutschen und den Italiener, die beide auf ihre eigene Art Motorsport-Geschichte geschrieben haben. ■ IP



Trauer um Waldmann und Beggio

MOTOGP-ERGEBNISSE

Losail (Q) – 18. März 2018 1. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 118,360 km über 22 Runden à 5,380 km. 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 23 Grad. Schnitt des Siegers: 166,7 km/h

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	schnellste Rdn.	Reifen v./h.	Punkte
1. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 18	22	42:34,654 min	350,3 km/h	1:55,242 min	M/S	25
2. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	22	+0,027 sec	345,7 km/h	1:55,272 min	H/S	20
3. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	22	+0,797 sec	345,3 km/h	1:55,315 min	M/S	16
4. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	22	+2,881 sec	347,6 km/h	1:55,505 min	M/S	13
5. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 18	22	+3,821 sec	351,9 km/h	1:55,630 min	S/S	11
6. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	22	+3,888 sec	344,7 km/h	1:55,450 min	M/S	10
7. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	22	+4,621 sec	343,7 km/h	1:55,680 min	H/S	9
8. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	22	+7,112 sec	341,3 km/h	1:55,678 min	M/S	8
9. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	22	+12,957 sec	339,8 km/h	1:55,586 min	M/S	7
10. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP 18	22	+14,594 sec	344,8 km/h	1:55,617 min	M/S	6
11. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP 17	22	+15,181 sec	340,2 km/h	1:55,896 min	S/S	5
12. Franco Morbidelli (I)	Honda RC 213 V	22	+16,274 sec	341,9 km/h	1:55,894 min	M/S	4
13. Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 17	22	+19,788 sec	345,4 km/h	1:56,178 min	S/S	3
14. Hafizh Syahrin (MAL)	Yamaha YZR-M1	22	+20,299 sec	336,9 km/h	1:56,051 min	M/S	2
15. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 16	22	+23,287 sec	343,9 km/h	1:56,028 min	M/S	1
16. Tom Lüthi (CH)	Honda RC 213 V	22	+24,189 sec	338,0 km/h	1:56,069 min	M/S	-
17. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	22	+24,554 sec	340,4 km/h	1:56,136 min	M/S	-
18. Bradley Smith (GB)	KTM RC16	22	+31,704 sec	340,4 km/h	1:56,590 min	S/S	-
19. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	22	+34,712 sec	341,5 km/h	1:56,042 min	S/S	-
20. Scott Redding (GB)	Aprilia RS-GP	22	+37,641 sec	337,3 km/h	1:56,644 min	S/S	-
21. Xavier Siméon (B)	Ducati D16 GP 16	22	+46,706 sec	337,6 km/h	1:57,303 min	S/S	-
Nicht gewertet:							
Pol Espargaró (E)	KTM RC16	15	+7 Runden	343,4 km/h	1:56,283 min	S/S	-

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Zarco	1:53,680 min
2. Márquez	1:53,882 min
3. Petrucci	1:53,887 min
4. Crutchlow	1:54,072 min
5. Dovizioso	1:54,074 min
6. Rins	1:54,339 min
7. Pedrosa	1:54,368 min
8. Rossi	1:54,389 min
9. Lorenzo	1:54,431 min
10. Miller	1:54,449 min
11. Iannone	1:54,619 min
12. Viñales	1:54,707 min
13. A. Espargaró	1:55,140 min
14. Morbidelli	1:55,169 min
15. Syahrin	1:55,258 min
16. Rabat	1:55,273 min
17. Redding	1:55,380 min
18. Lüthi	1:55,381 min
19. Abraham	1:55,392 min
20. Smith	1:55,553 min
21. Bautista	1:55,638 min
22. P. Espargaró	1:55,706 min
23. Nakagami	1:56,401 min
24. Siméon	1:56,545 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Dovizioso	25
2. Márquez	20
3. Rossi	16
4. Crutchlow	13
5. Petrucci	11
6. Viñales	10
7. Pedrosa	9
8. Zarco	8
9. Iannone	7
10. Miller	6

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Ducati	25
2. Honda	20
3. Yamaha	16
4. Suzuki	10

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Repsol Honda Team	29
2. Movistar Yamaha MotoGP	26
3. Ducati Team	25
4. Alma Pramac Racing	17
5. LCR Honda	13
6. Monster Yamaha Tech3	10
7. Team Suzuki Ecstar	7
8. Reale Avintia Racing	5
9. Estrella Galicia Marc VDS	4
10. Angel Nieto Team	4

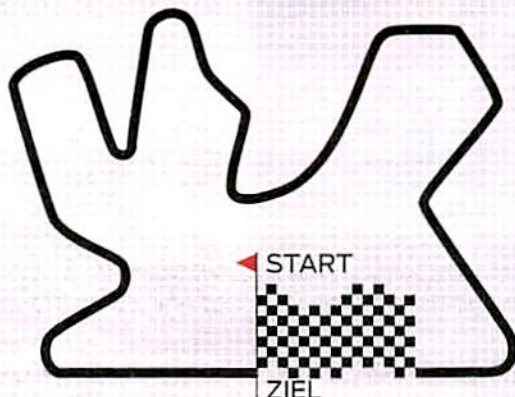
„WIR WAREN HIER SEHR STARK, ABER ES GIBT MINDESTENS ACHT FAHRER, DIE DIESES JAHR GEWINNEN KÖNNEN.“

Andrea Dovizioso

Rundenrekord: 1:54,927, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2016
Quali-Rekord: 1:53,680, Johann Zarco (Yamaha), 2018
Topspeedrekord: 351,9 km/h, Danilo Petrucci (Ducati), 2018

LOSAIL INTERNATIONAL CIRCUIT (Q) 5,380 KM

STRECKE



Marc Márquez, Andrea Dovizioso, Valentino Rossi: Wer kann noch gewinnen?

Moto2

Francesco Bagnaia fährt eisk

Der Dominator der Winter-tests war auch in Katar nicht zu schlagen. Francesco Bagnaia fuhr dabei absolut meisterhaft.

Von: Imre Paulovits

Alex Márquez war sich seiner Sache ziemlich sicher. Zwar hatte sich Francesco Bagnaia gleich nach dem Start in Führung gesetzt. Doch der Moto3-Weltmeister von 2014, der nach vielen Rückschlägen nun so weit gereift ist, dass er dieses Jahr auch in der Moto2 seinem berühmten Bruder nacheifern will, beobachtete ihn und Lorenzo Baldassarri von hinten und setzte sich sofort in Aktion, wenn ein Fluchtversuch drohte. Doch plötzlich fuhr Márquez geradeaus, und in der Dämmerung glühte seine hintere Brems Scheibe feuerrot. Seine Hinterradbremse war festgegangen. „Ich dachte zuerst, der Motor

wäre kaputtgegangen, es bremste brutal, und ich hatte überhaupt keine Kraft mehr“, berichtete Márquez. „Dann habe ich gemerkt, dass es die Hinterradbremse war. Nach einiger Zeit hat sie sich gelöst, funktionierte aber nicht mehr, da musste ich alles mit vorne machen.“ So konnte der Marc-VDS-Pilot zumindest den dritten Platz gegen Mattia Pasini verteidigen.

Lorenzo Baldassarri konnte zwar an Bagnaia drangleiben, der wehrte aber jeden Angriff ab und holte seinen ersten Moto2-Sieg. „Das Rennen kam mir zwar ewig lang vor, aber der Kampf mit Baldassarri hat unheimlich Spaß gemacht“, grinste der 21-jährige Italiener, der bereits als Ducati-MotoGP-Pilot für 2019 feststeht.

Kalex zu KTM aufgeholt

Was sich bei den Wintertests angekündigt hatte, wurde nun auch im Rennen bestätigt: Kalex hat den Rückstand auf KTM wieder wettgemacht. Dabei ist



Dreikampf bei Sonnenuntergang: Bagnaia, Baldassarri und Álex Márquez

Marcel Schrötter aber noch etwas aufgefallen: „Die KTM fahren mit weniger Kurvenspeed, dafür sind sie auf der Bremse und beim Beschleunigen unheimlich stark.“ Deshalb könnte sich das Kräfteverhältnis schon auf dem Stop-and-go-Kurs in Argentinien wieder umkehren.

Schrötter war an diesem Wochenende unheimlich stark, musste zum Schluss aber die beiden Ajo-Piloten Miguel Oliveira und Brad Binder ziehen lassen: „Schade, wenn ich zu Beginn etwas weiter vorn gewesen wäre, hätte ich vielleicht mit Mattia Pasini mitgehen können. Die

MotoGP

Reifenfortschritt eingefroren

Das Thema Einheitsreifen wurde für die Teams auf eine solidere Basis gestellt. Es wird während der Saison keine Weiterentwicklung mehr geben.

Von: Imre Paulovits

Michelin-Rennleiter Piero Taramasso war in Katar zwar sehr gesprächig, aber als er das Thema der Reifenentwicklung ansprach, wurde seine Stimme etwas zittrig. „Eigentlich wollten wir MotoGP machen, damit wir ständige Reifenentwicklung auf höchstem Niveau machen“, kam seine Enttäuschung durch. „Aber die Teams und die Dorna haben uns gebeten, dies während der Saison ganz einzustellen.“

So ist bereits jetzt das gesamte Reifenkontingent der MotoGP bis zum Saisonabschluss in Valencia

penibelst in einem gemeinsamen Programm von Michelin, IRTA und Dorna gelistet, jeder einzelne Reifen hat bereits eine Seriennummer. Der Hintergrund ist recht schnell erklärt: Es hat letztes Jahr mehrere Konstruktionswechsel gegeben, die die Teams

jedes Mal vor eine lange Testphase und damit Kosten stellten. „Man meinte, jetzt hätten wir zwei Jahre Erfahrung mit der Klasse, die Reifen seien ausgereift und auf einem zufriedenstellenden Niveau. Also haben sie uns gebeten, die Reifen zu nehmen,

die sich bei den Rennen letztes Jahr bewährt haben, weil dafür bereits Daten vorhanden sind.“

Michelin muss laut Vertrag drei Mischungen für jedes Rennwochenende stellen, die alle für eine Renndistanz taugen. Sollten an einem Austragungsort extrem unerwartete Bedingungen vorherrschen, hat Michelin noch je eine Option nach oben und nach unten, dem zusätzlichen Reifen müssen aber alle Teams zustimmen.

„Wir müssen die Reifen nun, so wie die Hersteller ihre Motoren, bei den Wintertests weiterentwickeln“, so Taramasso. „Aber natürlich machen wir während der Saison bereits Versuche und Schritte in die gewünschte Richtung. Doch dafür dürfen nur Tests herangezogen werden, bei denen die Testfahrer aller Hersteller vor Ort sind, beziehungsweise die drei IRTA-Tests während der Saison, und dort müssen wir jeden MotoGP-Fahrer testen lassen.“ ■



Michelin: Alle Reifen für die Saison 2018 sind bereits festgelegt worden

alt zum Sieg



Francesco Bagnaia: Top-Form der Wintertests auch in Katar umgesetzt

Pace dazu hatte ich, aber zum Schluss konnte ich die KTM nicht mehr angreifen, als sie mich überholt hatten.“

Dominique Aegerter erkämpfte sich einen Punkt. „Natürlich ist das nicht das, was wir von uns erwarten. Aber nach dem, wo ich noch vor einer Woche gestanden

bin, ist das schon mal eine Steigerung. Für mich war es schwierig zu überholen, weil alle in der Gruppe im Windschatten waren und spät bremsen. Alle sind in der Moto2 unheimlich stark, ich hätte vielleicht ein-, zwei Zehntel schneller fahren können, kam aber nicht vorbei.“ ■

NACHRICHTEN

MOTOGP: Stefan Bradl ist dem Grand-Prix-Paddock doch erhalten geblieben. Der aktuelle HRC-Testpilot hat einen Job bei Servus-TV angetreten, wo er neben Alex Hofmann als zweiter Experte von den inneren Geheimnissen der WM-Klassen berichtet.

MOTORRAD-WM: Letzten Mittwoch wurde Luigi Taveri in Richterswil beigesetzt. Alle Schweizer GP-Piloten der vergangenen Jahre kamen, um dem dreifachen Weltmeister die letzte Ehre zu erweisen. Von seinen Honda-Teamkollegen kam Stuart Graham aus England, und sogar Kunimitsu Takahashi war aus Japan angereist. Dieter Braun kam aus Deutschland genauso wie Wolfgang Stroppek aus Österreich. Ferry Brouwer hielt eine mitreißende Abschiedsrede, und statt Kirchenglocken ließ Bruno Kneubühler die Vierzylinder-Honda,

mit der Taveri die Fans noch bis vor wenigen Jahren begeistert hatte, noch einmal aufbrüllen.

MOTO-E: Nicht nur, dass Simon Crafar mit der Energica Ego erste Demo-Runden drehte, in Katar wurde auch die erste Sitzung der neuen Serie geführt. Elf Teams (Tech 3, LCR, Marc VDS, Pramac, Nieto, Avintia, Gresini, VR46, Pons, Intact und SIC58) werden 18 Fahrer stellen, bei fünf GP wird vor dem Moto3-Rennen ein Cup-Lauf stattfinden. Bei welchen, wird noch festgelegt.

MOTOGP: Genau zehn Jahre hat der Quali-Rekord von Jorge Lorenzo in Katar gehalten, jetzt wurde er in der letzten Runde von Q2 gleich von Johann Zarco, Marc Márquez und Danilo Petrucci unterboten. „Damals war der Asphalt besser, und die Qualifyer haben zwei Sekunden gebracht“, erinnert sich Lorenzo.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Losall (Q) 18. März 2018. 1. WM-Lauf; 107,600 km über 20 Runden à 5,380 km. 32 Fahrer gestartet, 30 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 24 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Francesco Bagnaia (I)	Kalex	20	40:19,802 min	2:00,472 min	25
2.	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	20	+0,112 sec	2:00,303 min	20
3.	Álex Márquez (E)	Kalex	20	+5,625 sec	2:00,326 min	16
4.	Mattia Pasini (I)	Kalex	20	+6,657 sec	2:00,587 min	13
5.	Miguel Oliveira (P)	KTM	20	+10,296 sec	2:00,698 min	11
6.	Brad Binder (SA)	KTM	20	+10,344 sec	2:00,804 min	10
7.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	20	+11,419 sec	2:00,711 min	9
8.	Xavi Vierge (E)	Kalex	20	+11,516 sec	2:00,813 min	8
9.	Luca Marini (I)	Kalex	20	+20,690 sec	2:01,146 min	7
10.	Jorge Navarro (E)	Kalex	20	+20,961 sec	2:01,217 min	6
11.	Joan Mir (E)	Kalex	20	+23,025 sec	2:01,400 min	5
12.	Remy Gardner (AUS)	Tech3	20	+30,292 sec	2:01,478 min	4
13.	Héctor Barberá (E)	Kalex	20	+30,299 sec	2:01,378 min	3
14.	Simone Corsi (I)	Kalex	20	+30,732 sec	2:01,632 min	2
15.	Dominique Aegerter (CH)	KTM	20	+30,870 sec	2:01,587 min	1
16.	Isaac Viñales (E)	Kalex	20	+31,052 sec	2:01,453 min	-
17.	Danny Kent (GB)	Speed Up	20	+31,958 sec	2:01,160 min	-
18.	Bo Bendsneyder (NL)	Tech3	20	+32,382 sec	2:01,535 min	-
19.	Andrea Locatelli (I)	Kalex	20	+35,228 sec	2:01,682 min	-
20.	Fabio Quartararo (F)	Speed Up	20	+35,357 sec	2:01,602 min	-
21.	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	20	+35,969 sec	2:01,748 min	-
22.	Steven Odendaal (ZA)	NTS	20	+42,545 sec	2:02,130 min	-
23.	Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	20	+42,776 sec	2:01,834 min	-
24.	Romano Fenati (I)	Kalex	20	+44,562 sec	2:01,893 min	-
25.	Joe Roberts (USA)	NTS	20	+56,077 sec	2:02,892 min	-
26.	Stefano Manzi (I)	Suter	20	+1:01,581 min	2:02,121 min	-
27.	Jules Danilo (F)	Kalex	20	+1:01,853 min	2:03,072 min	-
28.	Zulfahmi Khairuddin (MAL)	Kalex	20	+1:11,618 min	2:03,236 min	-
29.	Federico Fuligni (I)	Kalex	20	+1:20,148 min	2:03,958 min	-
30.	Eric Granado (BR)	Suter	20	+1:26,192 min	2:03,472 min	-
Nicht gewertet:						
	Sam Lowes (GB)	KTM	10	+10 Runden	2:01,136 min	-
	Iker Lecuona (E)	KTM	7	+13 Runden	2:01,570 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Bagnaia	25
2. Baldassarri	20
3. Márquez	16
4. Pasini	13
5. Oliveira	11
6. Binder	10
7. Schrötter	9
8. Vierge	8
9. Marini	7
15. Aegerter	1

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	25
2. KTM	11
3. Tech 3	4

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Márquez	2:00,299 min
2. Baldassarri	2:00,607 min
3. Bagnaia	2:00,843 min
4. Oliveira	2:00,846 min
5. Fenati	2:00,899 min
6. Kent	2:00,965 min
7. Navarro	2:01,038 min
8. Pasini	2:01,062 min
9. Schrötter	2:01,129 min
10. Lowes	2:01,167 min
11. Vierge	2:01,176 min
12. Gardner	2:01,252 min
13. Binder	2:01,338 min
14. Corsi	2:01,351 min
15. Lecuona	2:01,355 min
16. Quartararo	2:01,404 min
17. Marini	2:01,420 min
18. Viñales	2:01,421 min
19. Barberá	2:01,482 min
20. Bendsneyder	2:01,562 min
21. Aegerter	2:01,745 min
22. Odendaal	2:01,936 min
23. Locatelli	2:01,954 min
24. Mir	2:02,324 min
25. Pawi	2:02,433 min

Moto3

Jorge Martín setzt sich unverte...

Gresini-Honda-Pilot Jorge Martín begann die Saison, wie er die letzte beendet hatte: mit einem Sieg. Doch leicht wurde es ihm nicht gemacht.

Von: **Imre Paulovits**

Er war der tragische Held der letzten Saison: Jorge Martín fuhr 2017 nicht weniger als neun Pole-Positions ein, aber bei den ersten acht hatte er vergeblich versucht, seinen Speed in einen Sieg umzumünzen. Auch musste der nun 20-jährige Spanier nach einem Knöchelbruch die halbe Saison leiden. Doch beim Finale in Valencia gelang ihm der erste Sieg, und der Knoten scheint endgültig geplatzt zu sein: Das Tempo des Gresini-Honda-Piloten war in Losail klar überlegen, die Gegner konnten nur durch seinen Windschatten auf der langen Zielgeraden wieder heranfahren, auf

dem Rest der Runde war er fast eine halbe Sekunde schneller. So konnte er sich auch genügend Vorsprung bis zur Zielkurve herausfahren, sodass sein Markenkollege Arón Canet nicht nah genug dran war, um bis zur Zielinie aus dem Windschatten ausseren zu können.

„Nach dem Training war ich völlig verunsichert“, gab Martín nach dem Rennen zu. „Doch dann habe ich völlig abgeschaltet, und wir haben unser Ding gemacht. In den Rechtskurven hatte ich noch immer Probleme, aber nachdem Bastianini ausgefallen war, musste ich mich nur noch auf Canet konzentrieren. Ich habe in der letzten Runde noch einmal gepusht, denn ich wusste, dass Canet auf der Geraden kommen würde, und es hat gereicht. Ich hoffe, dass ich meinen Rhythmus weiter beibehalten kann.“

Canet war über den zweiten Platz nicht unglücklich: „Martín hatte einen wirklich guten Rhythmus. Ich dachte aber, dass es auf

der Geraden locker reichen würde. Hat es dann aber irgendwie doch nicht. Doch wir haben die WM mit 20 Punkten begonnen, das ist kein schlechter Anfang.“

Dem Weltmeister-Team Leopard blieb nach dem Sturz von Enea Bastianini nur noch Lorenzo Dalla Porta. Der Italiener setzte sich zum Schluss an die Spitze der Verfolgergruppe und holte sich den letzten Podestplatz. „Ich war in der ersten Runde zu langsam, da ist die Spitze entwischt, sonst hätte ich dort vielleicht mithalten können“, sinnierte Dalla Porta nach seinem ersten GP-Podest.

Auf dem Siegertreppchen waren die Honda-Piloten unter sich. Aber: „In Argentinien könnte es völlig anders werden“, sinniert Jorge Martín. „Die Honda hat das bessere Fahrwerk, aber die KTM hat dieses Jahr eine unglaublich gute Beschleunigung. Darauf kommt es in Termas an, dort werden wir uns gegen sie warm anziehen müssen.“ ■



Moto3

Wenn Teamkollegen das Gleiche wollen

Beide Piloten von Prüstel-GP kämpften in der Spitzengruppe mit. Doch in der letzten Runde kamen sie sich ins Gehege, was mit dem Sturz von Marco Bezecchi endete.

Teamchef Florian Prüstel schaute mit großen Augen auf den Bildschirm. Jakub Kornfeil, der bei den Wintertests einige Zeit gebraucht hatte, um sich an die KTM zu gewöhnen, raufte zu Rennbeginn ganz frech um die Führung mit. Auch nachdem sich das Spitzentrio nach vorne verabschiedet hatte, setzte sich der 24-jährige Tscheche, der mittlerweile die meisten GP-Starts in der Moto3-Klasse vorzuweisen hat, im Verfolgerpulk heftig in Szene. Auch Marco Bezecchi knüpfte an seine Leistungen aus den Wintertests an. Beide

versuchten, in der letzten Runde den letzten Podestplatz zu ergattern. Doch dabei berührten sie sich, und Bezecchi kam zu Fall.

„Wir können trotzdem sehr glücklich sein“, freute sich Teamchef Prüstel. „Auf so einen Einstand hatte ich nicht zu hoffen gewagt. Wir können vorne mitkämpfen. Es ist nur schade, dass Marco in der letzten Runde gestürzt ist.“ ■ IP



Bezecchi (#12) und Kornfeil (#84)

Moto3

Sehr kurzes Rennen für hoffnungsvollen Öttl

Phillip Öttl hatte das Wochenende gut angefangen, doch dann flog er schon in der vierten Runde über einen gestürzten Kollegen.

Von: **Imre Paulovits**

Phillip Öttl war mit einem zuversichtlichen Gesichtsausdruck in das Moto3-Rennen gegangen, doch schon 15 Minuten später war er wieder in Zivilkleidung. „Darryn Binder hat mich überholt und ist gleich in der nächsten Kurve mit einem Highsider abgestiegen, da habe ich nicht ausweichen können“, berichtete er enttäuscht. „Ich hatte einen guten Start, habe mich zunächst etwas falsch platziert, aber danach ist es richtig gut gegangen. Ich hatte gerade versucht, meinen Rhythmus zu finden, aber da war das Rennen

auch schon vorbei. Dabei hat das Bike richtig gut funktioniert, und ich habe mir schon einiges ausgerechnet. Es ist leider nicht das erste Mal, dass mich Darryn Binder abräumt, das ist letztes Jahr in Australien im Training schon einmal passiert. Ich werde jetzt zu Hause mein Training wieder aufnehmen und versuchen, mich wieder zu entspannen. Ich freue mich schon auf Argentinien, da sind wir letztes Jahr Vierter geworden. Ich denke, ich bin jetzt deutlich weiter als letztes Jahr, also werde ich versuchen, dort so viele Punkte wie möglich zu machen. Mir tut mein Team wirklich leid, es war mein erster Sturz in diesem Jahr.“

Über die Kräfteverhältnisse meint Öttl: „KTM hat einen Schritt gemacht, und es ist jetzt egal, welches Motorrad man fährt. Aber Honda hat die besseren Fahrer. Gegen die Weltmeister zu werden, wird schwer.“ ■

drossen durch



Knapp, aber genug: Jorge Martín siegt vor Arón Canet

Asia Talent Cup

Harte Kämpfe und spannende Rennen

Im Asia Talent Cup hat sich auch dieses Jahr ein starkes Feld junger Talente zusammengefunden. Japaner sind wieder vorn.

Wie der 16-jährige Japaner Haruki Noguchi und der 14-jährige Indonesier Mario Aji in der letzten Runde die gesamte Zielgeraden verbissen nebeneinanderfahren und sie im Ziel ganze 34 Tausendstelsekunden trennten – das ließ selbst die sich auf das Qualifying vorbereitenden MotoGP-

Piloten vor den Bildschirmen aufspringen. Cup-Chef Shuhei Nakamoto grinste hinterher auch zufrieden: „Ja, es sind viele gute Jungs dabei in diesem Jahr. Wir können nicht klagen.“

Im zweiten Rennen war es dann wieder Noguchi, der sich mit einem Kollegen vom restlichen Feld absetzen konnte und sich mit diesem einen Sprint zur Linie lieferte. Diesmal war es der 15-jährige Australier Bill Van Eerde, der mitging. Der Aussie hatte jedoch den besseren Schwung und holte sich den ersten Sieg eines Australiers im Asia Talent Cup. Dabei hatte er am Freitag noch einen Sturz erlitten, bei dem er sich sein Motorrad mächtig ramponiert hatte.

Schon in der nächsten Woche geht es für die Jünglinge weiter, wenn sie in Buriram im Rahmen der Superbike-WM gegeneinander antreten. Wer da wohl die Oberhand haben wird? ■ IP

CUP-STAND

Fahrer	Punkte
1. Haruki Noguchi (J)	45
2. Bill Van Eerde (AUS)	34
3. Mario Aji (RI)	33
4. Toshiki Senda (J)	29
5. Sho Nishimura (J)	25

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Losail (Q): 18. März 2018; 1. WM-Lauf; 96,840 km über 18 Rdn. à 5,380 km; 26 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 25 Grad; Asphalt: 33 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rdn.	Pkte.
1.	Jorge Martín (E)	Honda	18	38:18,207 min	2:06,644 min	25
2.	Arón Canet (E)	Honda	18	+0,023 sec	2:06,373 min	20
3.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	18	+6,746 sec	2:06,486 min	16
4.	Niccolò Antonelli (I)	Honda	18	+6,791 sec	2:06,960 min	13
5.	Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	18	+6,850 sec	2:06,717 min	11
6.	Fabio di Giannantonio (I)	Honda	18	+6,916 sec	2:06,608 min	10
7.	Kaito Toba (J)	Honda	18	+6,946 sec	2:06,993 min	9
8.	Ayumu Sasaki (J)	Honda	18	+6,998 sec	2:06,974 min	8
9.	Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	18	+7,156 sec	2:06,573 min	7
10.	Andrea Migno (I)	KTM	18	+7,699 sec	2:06,935 min	6
11.	Adam Norrodin (MAL)	Honda	18	+7,753 sec	2:06,729 min	5
12.	Jaume Masla (E)	KTM	18	+8,026 sec	2:07,018 min	4
13.	Kazuki Masaki (J)	KTM	18	+8,829 sec	2:06,843 min	3
14.	Marco Bezzecchi (I)	KTM	18	+21,838 sec	2:06,714 min	2
15.	Marcos Ramrez (E)	KTM	18	+26,912 sec	2:07,519 min	1
16.	Dennis Foggia (I)	KTM	18	+26,981 sec	2:07,723 min	-
17.	Toni Arbolino (I)	Honda	18	+33,401 sec	2:07,889 min	-
18.	Nakarin Atiratphuvapat (T)	Honda	18	+33,446 sec	2:08,378 min	-
19.	Makar Yurchenko (RUS)	KTM	18	+36,622 sec	2:08,052 min	-
Nicht gewertet:						
	John McPhee (GB)	KTM	17	+1 Runde	2:06,911 min	-
	Alonso Lopez (E)	Honda	11	+7 Runden	2:07,115 min	-
	Livio Loi (B)	KTM	11	+7 Runden	2:08,294 min	-
	Nicolo Bulega (I)	KTM	10	+8 Runden	2:07,427 min	-
	Enea Bastianini (I)	Honda	5	+13 Runden	2:06,427 min	-
	Philipp ottl (D)	KTM	3	+15 Runden	2:07,155 min	-
	Darryn Binder (ZA)	KTM	3	+15 Runden	2:06,665 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Martin	25
2. Canet	20
3. Dalla Porta	16
4. Antonelli	13
5. Rodrigo	11
6. Di Giannantonio	10
7. Toba	9
8. Sasaki	8
9. Kornfeil	7
10. Migno	6

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	25
2. KTM	11

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Antonelli	2:06,364 min
2. Martin	2:06,365 min
3. Rodrigo	2:06,848 min
4. Sasaki	2:07,043 min
5. Toba	2:07,048 min
6. Bezzecchi	2:07,058 min
7. Canet	2:07,059 min
8. ottl	2:07,187 min
9. Dalla Porta	2:07,320 min
10. Bastianini	2:07,324 min
11. Kornfeil	2:07,326 min
12. McPhee	2:07,407 min
13. Masla	2:07,462 min
14. Migno	2:07,586 min
15. Ramrez	2:07,607 min
16. Di Giannantonio	2:07,634 min
17. Norrodin	2:07,758 min
18. Loi	2:07,901 min
19. Masaki	2:08,108 min
20. Binder	2:08,202 min
21. Lopez	2:08,280 min
22. Bulega	2:08,364 min
23. Arenas	2:08,480 min
24. Yurchenko	2:08,547 min
25. Foggia	2:08,785 min
26. Arbolino	2:08,795 min
27. Atiratphuvapat	2:08,936 min
28. Suzuki	-



WM-Leader: Martn und Gresini

Daytona 200

Zum vierten Mal Eslick

Vorjahressieger Danny Eslick gewann das Daytona 200 auch dieses Jahr überlegen und hat sich mit seinem vierten Daytona-Sieg unter den ganz Großen eingereiht.

Von: **Imre Paulovits**

Valentin Debise kann einem schon leidtun. Wie letztes Jahr war der 26-jährige Franzose der schnellste Pilot in Daytona, doch während er 2017 nach einer sehenswerten Aufholjagd immerhin Sechster wurde, endete sein Daytona-Abenteuer diesmal im Krankenhaus. Der Ex-GP-Pilot führte das 200-Meilen-Rennen von Beginn an, doch als er in der zehnten Runde ins Infield einbog, flog er mit einem bösen Highsider ab und blieb regungslos liegen. Im Krankenhaus wurde ein Kompressionsbruch des dritten Lendenwirbels festge-

stellt, eine Lähmungsgefahr besteht zum Glück aber nicht.

Nach Debises Ausfall konnte Danny Eslick, der das Rennen bereits 2014, 2015 und 2017 gewonnen hatte, niemand mehr bedrängen. Der 31-Jährige aus Tulsa/Oklahoma hängt Cory West um mehr als 26 Sekunden ab. Dafür gab es ein Wimpernschlagfinale um den letzten Podestplatz, das Robertino Pietri gegen Geoff May für sich entschied. Damit egalisierte der Ex-Moto2-Pilot aus Venezuela das Resultat, das sein Vater Roberto 1982 erreichte.

Zeit der Haudegen

Michael Barnes, der 2016 aus dem Ruhestand zurückgekehrt war und damals mit 47 Jahren zum ältesten Daytona-200-Sieger avancierte, fuhr die zweit-schnellste Qualifikationszeit, er war auf der Verfolgung von Eslick, als sein Yamaha-Motor in der 24. Runde seinen Geist aushauchte. Nun will sich der 49-Jährige endgültig zurückziehen.



Danny Eslick: Nur Scott Russell und Miguel Duhamel haben öfter gewonnen

Ein anderer hat hingegen noch nicht genug: John Ashmead, Daytona-Sieger von 1989, sah diesmal das Ziel und wurde mit drei Runden Rückstand 16. Da-

mit hat er den Rekord für die meisten beim Daytona 200 gefahrenen Meilen auf 4533 erhöht. Nächstes Jahr will er ihn noch weiter hochschrauben. ■

RESULTAT

77. Daytona 200 (USA), 17.03.2018, 57 Runden = 321,913 km

1.	Danny Eslick (USA)	Yamaha YZF-R6	2:05:15,659
2.	Cory West (USA)	Yamaha YZF-R6	+26,294
3.	Robertino Pietri (COL)	Suzuki GSX-R 600	+34,864
4.	Geoff May (USA)	Yamaha YZF-R6	+34,996
5.	Shayne Narbonne (USA)	Yamaha YZF-R6	+48,673

Motorrad-WM

John Kocinski wird 50

Er wurde 1990 in seiner ersten vollen Saison 250er-Weltmeister, 1997 holte er sich den Superbike-WM-Titel. In dieser Woche feiert John Kocinski seinen 50. Geburtstag.

Von: **Imre Paulovits**

Er war ein Supertalent, ein Rohdiamant, den auch Kenny Roberts nicht schleifen konnte. Denn wenn John Kocinski bei ihm auch gleich den 250er-Titel holte, nach zwei 500er-Jahren trennte sich Roberts von seinem einstigen Schützling, obwohl dieser 1992 das Saisonfinale gewann.

Kocinski kehrte mit Suzuki zu den 250ern zurück, doch nachdem er das seiner Meinung nach nicht konkurrenzfähige Motorrad in Assen mutwillig kaputt

drehte, wurde er auch dort entlassen. Doch schon bald fand er auf der 500er-Cagiva eine neue Arbeit, gewann noch in dem Jahr in Laguna Seca und führte 1994 gar die WM für die Italiener an. Doch als sie sich finanzbedingt aus der WM zurückziehen mussten, war Kocinski wieder arbeits-

los. 1996 kam er in Virginio Ferraris Ducati-Team in der Superbike-WM unter, 1997 fuhr er bei Honda und holte auf der RC 45 den Titel. Dann fuhr er noch zwei Jahre bei Sito Pons und Erv Kanemoto in der 500er-WM, bevor er nach einer AMA-Superbike-Saison und einem Testfahrerjob bei Ya-

maha für die MotoGP den Helm an den Nagel hängt.

Missverständenes Genie

Kocinski galt für viele als Enfant terrible, seine Sauberkeitsmanie war legendär. Erst nachdem er mit piekfeinen Villen für die Superreichen in Beverly Hills und Hollywood ein Vermögen gemacht hatte und aus purer Freude wieder in den Motorsport zurückkehrte, wurde klar, dass der Perfektionist John Kocinski von vielen missverstanden wurde. Er verlor nach dem Umstieg in die 500er-WM seinen Technikchef und Vertrauensmann Bud Askland. Damals konnte er nicht vermitteln, was ihm damit fehlte. Heute fährt Kocinski mit regelrechten Juwelen Dirt-Track, ist stolzer Vater eines siebenjährigen Jungen und Entwicklungsfahrer für das Dirt-Track-Projekt von Yamaha USA mit MT-07-Motor. ■



John Kocinski: Kaum gealtert und topfit, fährt er aus Spaß Dirt-Track

Deutsche sind Favoriten

Die Sidecar-Fraktion bereitet sich derzeit auf dem Circuit de Val de Vienne in Frankreich auf die IDM-Saison 2018 vor, doch der Vertrag mit dem neuen Promoter ist noch gar nicht unterschrieben.

Von: **Anke Wiczorek**

Was steckt dahinter? Die Sidecar-Gemeinde meldet sich geschlossen über die IGG (Interessengemeinschaft Gespannrennen e.V.) an. Dieser lag ein Vertragsentwurf für die IDM-Teilnahme vor, der nicht den Vorstellungen entsprach. IGG-Vorstandsmitglied Christian Ruppert, der gleichzeitig auch Fahrer ist, übernahm die Nachverhandlungen. Demnächst sollen die Papiere unterschrieben sein. Er rechnet für 2018 mit 17 bis 19 Teams, davon sieben aus

den Niederlanden, die innerhalb der Rennen bei getrennter Wertung auch ihre nationale Meisterschaft austragen.

Zu den Favoriten auf den IDM-Titel zählt André Kretzer. Der Meister von 2013 war in den letzten Jahren glücklos. Jetzt ist das Geheimnis um seinen Beifahrer gelüftet: Es ist Björn Bosch, der 2017 noch bei Helmut Lingen

war. Zu den potenziellen Titelkandidaten gehören auch Josef Sattler/Uwe Neubert sowie Mike Roscher/Anna Burkard.

Es könnte ein deutscher Titelträger werden, falls nicht die Holländer Bennie Streuer/Gerard Daalhuizen dazwischenfunken. Neben ihrem 1000-ccm-Gespann für die IDM setzen sie auch eine 600er-Ausgabe in der WM ein. ■



Liegt der Titel für André Kretzer endlich wieder in Reichweite?

DINO EISELE

IDM Superbike 1000

Noch kein grünes Licht

Das Wilbers-BMW-Team testete in Spanien Pirelli-Reifen, doch Chef Benny Wilbers hadert damit, Fahrer Bastien Mackels in der IDM einzuschreiben.

Von: **Anke Wiczorek**

Noch ist Dunlop der Vertragspartner, doch wenn in der IDM ab jetzt Einheitsreifen von Pirelli gefahren werden müssen, führt auch für das Wilbers-BMW-Team kein Weg daran vorbei. Die Pirelli-Tests in Valencia und Cartagena verliefen in den letzten anderthalb Wochen durchaus erfolgreich. Mackels konnte auch noch die Dämpfung von ZF an der S1000 RR ausprobieren. So weit ist alles gut, doch ein Reifenwechsel würde für Wilbers mit großen Geldeinbußen verbunden sein. „Ich warte noch auf die Antwort verschiedener Partner“, sagt Wilbers, „und ich habe entschie-



Wilbers ist noch unschlüssig, ahnt aber schon, wie es ausgeht

WILBERS-BMW

den, dass ich aus eigener Tasche nichts zuzahlen werde.“ Und er fügt hinzu: „Wenn das Budget nicht steht, dann setzen wir ein Jahr aus.“ Der Geschäftsmann dachte über einen Wechsel in den Alpe Adria Cup nach, „aber das ist keine Alternative. Dort kann ich mich auch nicht mit meinem Unternehmen verkaufen, da ist zu wenig Markt.“ Zudem ist Wilbers unglücklich über das neue

IDM-Reglement. „Es gibt nicht mehr genügend Freiheiten. In Spanien haben wir die elektronische Dämpfung von ZF eingesetzt, aber in der IDM dürfen wir das CDC nicht fahren. Aber wir wollen unseren Partnern auch etwas zurückgeben. Letztlich wird zwar alles dazu führen, dass wir an der IDM teilnehmen, aber ich muss vorher auch selbst mit mir im Klaren sein.“ ■

IDM SUPERBIKE 1000: Mit Pepijn Bijsterbosch hat sich der letztjährige Gesamt-Neunte für eine weitere Saison angemeldet. Der Niederländer ist von Yamaha zu BMW gewechselt und tritt mit einem neuen Team an, das noch im Aufbau ist. Bijsterbosch ist der einzige Teamfahrer. „Ums Podium mitzufahren, das ist unser Ziel.“

IDM SUPERSPORT 600: Damien Raemy tut es wieder, aber in der kleineren Klasse. Der nur 1,40 Meter große Schweizer machte 2017 einen Kawasaki-Ausflug in die Superbike-Klasse. 2018 wechselt er sporadisch auf eine Yamaha R6 in die IDM Supersport 600 zu Hess Racing. Bei der German Speedweek in Oschersleben wird er trotzdem wieder auf eine 1000er-Maschine steigen. „Remi Demi“ tritt in der Langstrecken-WM für das Team Zuff Racing auf einer Honda CBR 1000 RR-SP2 in der Superstock-Klasse an.

IDM SIDECAR: Fünf Operationen hat Axel Kölsch schon hinter sich, zwei stehen ihm noch bevor. Der Seitenwagen-Beifahrer ist nach dem schweren Crash 2017 in Zolder, wobei er schwere Verletzungen am rechten Bein erlitt und auch Rippenbrüche davontrug, noch nicht wieder fit. Eine IDM-Saison kommt für ihn derzeit nicht infrage. Kölsch wird zwar bei den meisten Rennen an der Strecke sein, aber aktiv wird er als Beifahrer vorläufig bei Rolf Steinhausen. Der zweifache Seitenwagen-Weltmeister nimmt an Klassik-Veranstaltungen teil.

IDM SIDECAR: Urgestein Peter Schröder hat mit Denise Werth mittlerweile die dritte Beifahrerin verschlissen. Werth laboriert immer noch an einem Sehnenabriss in der Schulter vom letzten Jahr. Schröder hat in einer Anfängerin aber Ersatz für die ersten Rennen gefunden.

Szene mit Außerirdischen: Jeffrey Herlings und Tony Cairoli beherrschten den Europa-GP

Von einer anderen Welt

Das KTM-Spitzenduo Jeffrey Herlings und Antonio Cairoli fährt in einer anderen Welt. Ihre Rundenzeiten beim Europa-GP in Valkenswaard waren vier Sekunden schneller als der Rest des Feldes.

Von: **Alex Hodgkinson**

Schon auf der Heimreise aus Argentinien vor zwei Wochen gestand ein japanischer Teammanager: „Ich hoffe, dass meine beiden Fahrer im Kampf um Platz 3 in der WM erfolgreich sein werden. Mehr ist in diesem Jahr nicht drin.“

Und der Kampf der Titanen Herlings und Cairoli setzte sich bei frostigen Temperaturen in den Niederlanden fort. Zugegeben, Yamaha-Mann Jeremy Van Horebeek stand auf Pole, aber Herlings, der nur einmal in acht Jahren auf dem Eurocircuit verloren hat, schien auf dem Weg zum Qualisieg zu sein, bis er an die Box steuerte: „Ich dachte, das Vorderrad war gebrochen.“ Mit

fast einer Runde Rückstand erkämpfte er Platz 19 im Ziel: „Halb so schlimm. Vor fünf Jahren musste ich vom letzten Startplatz ins Rennen gehen und gewann trotzdem beide Läufe.“

Cairoli gab sich mit Rang 4 in der Qualifikation zufrieden, aber in den beiden WM-Läufen am Sonntag war seine Taktik klar: Der Sizilianer wusste, dass seine einzige Chance gegen Herlings auf dessen Paradedrecke war, den Holeshoot zu gewinnen und nach vorne zu fliehen.

Übermenschliche Leistung

Das tat er auch in beiden Läufen. Aber gegenüber einer übermenschlichen Leistung des „Bullet“ brachte es nichts, und Herlings konnte sich zweimal vor heimischem Publikum als Sieger feiern lassen. Im ersten Lauf fuhr er schnell auf Platz 4, übernahm in der sechsten von 17 Runden Platz 2 von Van Horebeek und machte sich auf die Jagd nach Cairoli. Runde für Runde fraß er eine oder mehrere Sekunden von der Führung des Italieners auf und hatte seinen Rivalen zur Halbzeit des Rennens vor Augen. Ein Überholvorgang war nicht

notwendig; Cairoli ging kurz zu Boden und musste einsehen, dass eine Verfolgungsjagd sinnlos war.

Der kluge Italiener wusste, dass Lauf 2 entscheidend war für die Tageswertung und ging erneut gleich in Führung, während Herlings Mühe hatte, ihm zu folgen: „Mein Start war erneut in Ordnung, aber Max Anstie war auch flott unterwegs und blockierte mich in der Startkurve. Ich war Zehnter und konnte sehen, wie Antonio gleich versuchte, davonzufahren.“ Schon in der dritten Runde übernahm Her-



Die KTM-Fahrer Jeffrey Herlings und Tony Cairoli führen ein furioses Rennen. Schon der Dritte des „Rests“ hatte mehr als eine Minute Rückstand.

lings Rang 2 von Landsmann Glenn Coldenhoff, aber Cairoлис Vorsprung betrug bereits mehr als 10 Sekunden. Der Meister ließ nicht nach mit seinen Rundenzeiten, bis er in der Haarnadelkurve in Runde 9 kurz zu Boden musste. Es war der Impuls für Herlings, den Druck zu erhöhen, und beide führen ein furioses Rennen.

Eine Minute Rückstand

Runde für Runde, Meter für Meter holte Herlings auf, bis er drei Runden vor Schluss den Anschluss gefunden hatte. Er nutzte den Schwung, um an Cairoli vorbei zu flitzen. Als der eine Runde später fast stürzte, war der Zweikampf vorbei, aber die Gegner hatten keine Chance: Der drittplatzierte Gautier Paulin kam mehr als eine Minute später ins Ziel.

Es gab unter den Gegnern viele Sturzopfer, unter anderem Van Horebeek mit einer leichten Gehirnerschütterung, Tommy Searle mit gebrochenem Schlüsselbein, und Anstie stürzte in der letzten Runde, als er mit der Brechstange Platz 3 in der Tageswertung holen wollte.



MXGP-Start: Cairoli (#222) vorn, Herlings (#84) kommt von ganz links



MX2-Beherrscher: Weltmeister Pauls Jonass vor Jorge Prado

Vier Wochen, nachdem er einen zweifachen Kieferbruch erlitten hatte, sicherte sich ein tapferer Tim Gajser Platz 9 in der Tageswertung: „Die OP verlief gut und ich konnte schon seit zwei Wochen feste Nahrung zu mir nehmen. Ich habe den Gewichtsverlust schon wieder ausgeglichen.“ Der Slowene trug einen speziell angefertigten Mundschutz, ähnlich wie ein Boxer: „Das kam mir auch bei der Kälte zugute. Mit Fahrtwind lagen die Temperaturen weit unter null Grad.“

Max Nagl erlebte einen frustrierenden Tag: „Unser Speed war

gut, aber die Starts nicht. Wir fahren zum ersten Mal auf solchem Boden, und der Motor war zu aggressiv am Start. Ich kam in eine Startkollision, aber rettete Platz 11 in der letzten Runde des ersten Laufes, als ich gleich drei Gegner überholt habe.“

Jacobi beeindruckend

So wie Herlings und Cairoli im MXGP überrannte das KTM-Werkspaar Pauls Jonass und Jorge Prado die Konkurrenten in beiden MX2-Läufen. Zwei Wochen nach seinem Doppelsieg beim WM-Auftakt in Argentinien blieb der Lette erneut unschlag-

bar, aber der spanische Teenager machte es dem Titelverteidiger vor allem im zweiten Lauf nicht einfach, als er mehrmals mit ihm auf Augenhöhe fuhr, und kam mit einem Rückstand von nur 0,3 Sekunden ins Ziel.

Jonass blieb kühl: „Ich konnte während der letzten zwei Wochen wenig trainieren. Und ehrlich gesagt, ich habe mich nicht über die Rennverhältnisse gefreut. Ich bin bisher nie in so einer Kälte gefahren.“

Die teils gefrorene Strecke hat Henry Jacobi nicht gestört. Der Thüringer hielt sich tapfer unter den ersten 7 in Lauf 1, bis ihn ein

Fahrfehler kurz vor Schluss auf Rang 13 zurückwarf.

Doch seine Leistung in der ersten Hälfte des zweiten Laufes war noch beeindruckender. Gleich Vierter nach dem Start, übernahm er nach einem Fahrfehler von Davy Pootjes Rang 3 und konnte sogar den WM-Dritten Thomas Kjer Olsen auf der Werks-Husky abhängen, bis die eisige Strecke den STC-Fahrer schluckte. Er stürzte schwer in einer Bergabpassage und fuhr direkt ins Fahrerlager: „Ich war ein bisschen benebelt, aber ich habe erneut gezeigt, ich kann es, wenn der Start klappt.“ ■

MOTOCROSS-GP EUROPA / MXGP

Valkenswaard (NL): 18. März, 1. WM-Lauf, Wetter: bewölkt/1 Grad. 1. Lauf: 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet, 17 Runden à 1,550 km (= 26,350 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	35:25,406 m = 44,631 km/h
2. Antonio Cairoli (I)	KTM	17	+17,536 s
3. Jeremy Van Horebeek (B)	Yamaha	17	+29,712 s
4. Max Anstie (GB)	Husqvarna	17	+35,842 s
5. Glen Coldenhoff (NL)	KTM	17	+39,777 s
6. Romain Febvre (F)	Yamaha	17	+41,582 s
7. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	17	+41,778 s
8. Clement Desalle (B)	Kawasaki	17	+1:00,045 m
10. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+1:15,242 m
11. Max Nagl (D)	TM	17	+1:26,700 min

MOTOCROSS-GP EUROPA / MXGP

2. Lauf: 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet, 17 Runden à 1,550 km (= 26,350 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	34:46,875 m = 45,456 km/h
2. Antonio Cairoli (I)	KTM	17	+3,882 s
3. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	17	+1:06,699 m
4. Glen Coldenhoff (NL)	KTM	17	+1:09,303 m
5. Romain Febvre (F)	Yamaha	17	+1:15,542 m
6. Shaun Simpson (GB)	Yamaha	17	+1:17,843 m
7. Clement Desalle (B)	Kawasaki	17	+1:46,947 m
8. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+1:54,337 m
9. Max Anstie (GB)	Husqvarna	17	+1:56,307 m
14. Max Nagl (D)	TM	16	+1 Runde

WM-STAND MXGP

1.	Jeffrey Herlings (NL)	97 Punkte
2.	Antonio Cairoli (I)	91
3.	Clement Desalle (F)	67
4.	Romain Febvre (F)	65
5.	Gautier Paulin (F)	64
6.	Glen Coldenhoff (NL)	55
7.	Jeremy Van Horebeek (B)	54
8.	Max Anstie (GB)	45
10.	Jeremy Seewer (CH)	38
11.	Max Nagl (D)	38

1.	KTM	100 Punkte
2.	Yamaha	72
3.	Husqvarna	68

MOTOCROSS-GP EUROPA / MX2

Valkenswaard (NL): 18. März, 1. WM-Lauf, Wetter: bewölkt/1 Grad. 1. Lauf: 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet, 17 Runden à 1,550 km (= 26,350 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	17	35:38,265 m = 44,363 km/h
2. Jorge Prado (E)	KTM	17	+9,342 s
3. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	17	+16,508 s
4. Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+22,579 s
5. Conrad Mewse (GB)	KTM	17	+25,932 s
6. Hunter Lawrence (AUS)	Honda	17	+42,179 s
7. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	17	+49,290 s
8. Jed Beaton (AUS)	Kawasaki	17	+53,611 s
13. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	17	+1:06,774 s
25. Tom Koch (D)	KTM	16	+1 Runde

MOTOCROSS-GP EUROPA / MX2

2. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet, 17 Runden à 1,550 km (= 26,350 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	17	35:35,397 m = 44,423 km/h
2. Jorge Prado (E)	KTM	17	+0,381 s
3. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	17	+37,477 s
4. Conrad Mewse (GB)	KTM	17	+39,263 s
5. Thomas Covington (USA)	Honda	17	+46,360 s
6. Hunter Lawrence (AUS)	Honda	17	+47,057 s
7. Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+51,600 s
8. Adam Sterry (GB)	Kawasaki	17	+1:05,208 m
25. Tom Koch (D)	KTM	16	+1 Runde
32. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	10	+7 Runden

WM-STAND MX2

1.	Pauls Jonass (LV)	100 Punkte
2.	Thomas Kjer Olsen (DK)	82
3.	Hunter Lawrence (AUS)	67
4.	Jorge Prado (E)	63
5.	Ben Watson (GB)	61
6.	Conrad Mewse (GB)	51
7.	Jago Geerts (B)	46
8.	Thomas Covington (USA)	44
9.	Jed Beaton (AUS)	44
14.	Henry Jacobi (D)	29

1.	KTM	100 Punkte
2.	Husqvarna	82
3.	Honda	68

Eisspeedway-Grand-Prix Inzell

In Krasnikovs Spur

Dmitri Koltakov dominiert die WM wie einst sein Mentor Nikolai Krasnikov. Der Titelverteidiger gewann in Inzell seinen 7. GP. Hans Weber überraschte mit starker Leistung und einem Heiratsantrag.

Von: **Thomas Schiffner**

Wenn Dmitri Koltakov am 7. April in Heerenveen 10 Punkte erzielt, braucht er beim letzten GP am 08.04. nicht mehr antreten und ist trotzdem wieder Weltmeister. Der ehemalige Schützling von Nikolai Krasnikov steuerte auch in Inzell mit GP-Sieg 6 und 7 seinem dritten Titel entgegen. Nur einen Punkt gab er am Samstag an Landsmann Daniil Ivanov ab, der aber entscheidenden Boden verlor: Der zweifache Weltmeister schaffte es am Samstag nicht ins Finale und musste zusehen, wie sich Dmitri Khomitseвич als Zweiter bis auf 2 WM-Punkte an ihn heranschiebte.



Der Überirdische: Koltakov fährt vor Khomitseвич zu GP-Sieg Nummer 7

Aus deutschsprachiger Sicht hatte das sturzreiche Rennen in Inzell Höhen und Tiefen: Günther Bauer hatte am Samstag Getriebeprobleme und kam auf nur fünf Punkte. Im ersten Lauf am Sonntag brach ihm das Hinterrad aus; der Lokalmatador schlug mit der Brust aufs Eis und

musste den Renntag nach nur einer Runde beenden. Harald Simon fuhr am Samstag trotz eines Sturzes sehr stark und verpasste im Semifinale gegen die starken Russen Ivanov und Khomitseвич das Finale knapp: „Gegen Valeev im Semi hätte ich eine Finalchance gehabt.“

Franz Zorn fehlte am Samstag (Vierter im Semifinale) die Pace; nach Austausch der Zündung am Sonntag erzielte der Saalfeldener als Sechster vor Hans Weber sein bestes Saisonresultat.

Weber erlebte ein Highlight-Wochenende: Am Samstag stürzte er einmal, aber machte anschließend seiner Sophie mit Kniefall auf dem Eis einen Heiratsantrag. Am Sonntag gewann er einen Lauf, kam erstmals ins Semifinale und holte als Siebter sein bestes GP-Resultat: „Schade, dass der Start von Gelb nicht besser war, es wäre vielleicht noch mehr möglich gewesen.“



Am Limit und bald verheiratet: Inzell-Überraschung Hans Weber

EISSPEEDWAY-WM

Inzell (D), 17. März Grand Prix 7

1.	Dmitri Koltakov (RUS)	20 Punkte
2.	Daniil Ivanov (RUS)	19
3.	Dmitri Khomitseвич (RUS)	17
4.	Martin Haarahlitunen (S)	10
5.	Dinar Valeev (RUS)	13
6.	Harald Simon (A)	11
8.	Franz Zorn (A)	8
9.	Hans Weber (D)	6
12.	Günther Bauer (D)	5
14.	Max Niedermaier (D)	2

Inzell (D), 18. März Grand Prix 8

1.	Dmitri Koltakov (RUS)	21 Punkte
2.	Dmitri Khomitseвич (RUS)	19
3.	Dinar Valeev (RUS)	13
4.	Martin Haarahlitunen (S)	13
5.	Daniil Ivanov (RUS)	14
6.	Franz Zorn (A)	11
7.	Hans Weber (D)	10
8.	Harald Simon (A)	8
15.	Stefan Pletschacher (D)	1
16.	Max Niedermaier (D)	1

Nach 8 von 10 Rennen

1.	Dmitri Koltakov (RUS)	163 Punkte
2.	Daniil Ivanov (RUS)	130
3.	Dmitri Khomitseвич (RUS)	128
4.	Martin Haarahlitunen (S)	91
5.	Sergey Karachintsev (RUS)	68
7.	Harald Simon (A)	65
8.	Franz Zorn (A)	59
13.	Hans Weber (D)	36
18.	Günther Bauer (D)	15
19.	Max Niedermaier (D)	10

NACHRICHTEN

MXGP: BOGERS-COME-BACK IN RUSSLAND

HRC-Neuzugang Brian Bogers, der sich im Winter eine schwere Fußverletzung zugezogen hatte, war in Valkenswaard. Er stellt sich den russischen GP in Orlyonok am 1. Mai als Comeback-Termin vor: „Ich habe schon zweimal auf dem Motorrad gesessen. Wir wollen nichts übertreiben und ich bin nur vorsichtig gefahren, aber ich kann mich jetzt steigern. Es wäre eventuell möglich, schon in Portugal zu fahren, aber ich tendiere eher zur Vorsicht und ich glaube, dass ich erst in Russland dabei sein werde.“

VÁCLAV VERNER VERSTORBEN

Am 13. März verstarb im Alter von 68 Jahren mit Václav Verner einer der erfolgreichsten tschechischen Bahnrennfahrer. Der Prager war ab 1977 einer der ersten Osteuropäer, die in England fuhr. Er qualifizierte sich 1982 und 1984 für das Speedway-Weltfinale und stand dreimal mit der Tschechoslowakei im Team-WM-Finale. Der Bruder der ebenfalls erfolgreichen Miroslav und Jan Verner war einer der letzten Allround-Fahrer im Bahnsport: Insgesamt dreimal stand der Tschechische Meister von 1971 auch im Eisspeedway-WM-Finale und 1975 im Langbahn-WM-Finale.

SPEEDWAY-BUNDESLIGA: TEAMS NOMINIERT

Die fünf teilnehmenden Teams mussten letzte Woche beim DMSB ihre Mannschaftsnennungen abgeben. Titelverteidiger Landshut bleibt beim bewährten Team mit dem Dänen Leon Madsen, Smolinski und den Riss-Brotbers. Brokstedt will die Ausländer Holta, Lindbäck, Pedersen und Lyager einsetzen und ersetzt Kroner durch Max Dilger. Kaum Änderungen gab es bei Wittstock, Stralsund und den DMV White Tigers. Saisonstart: 15.04. in Diedenbergen gegen Wittstock.

Enduro-WM Helsinki-Päijänne

Mit Spikes durchs Eis

Ungewohnte Bedingungen für die Fahrer der Enduro-WM: Beim Auftakt in Finnland lag über ein Meter Schnee und das Thermometer sank unter minus 10 Grad. Die Lokalmatadoren wurden der Favoritenrolle gerecht.

Von: **Robert Pairan**

Enduro-Weltmeister in der E1-Klasse. In diesem Jahr gibt wieder drei Hubraumklassen, doch Remes ist in seinem Team auf die größere Maschine in die Enduro2-Klasse gewechselt. Die beherrscht er problemlos, gewann an beiden Tagen die Klasse und am zweiten Tag sogar die klas-senübergreifende GP-Wertung.

Bester Nicht-Finne war an beiden Tagen Steve Holcombe auf Platz 2. Für den GP-Titelverteidiger ging es darum, möglichst wenig Fehler zu machen und wenige Punkte auf ungewohntem Terrain zu verlieren. ■

ENDURO-WM TAG 1

Helsinki (FIN), 17. März

1. Aleks Jukola (FIN), KTM	3:21.05,26 h
2. Toni Eriksson (FIN), KTM	+3.13,56 m
3. Mika Tamminen (FIN), GasGas	+5.09,78 m
4. Eero Remes (FIN), TM	+6.32,34 m
5. Henri Himmanen (FIN), GasGas	+7.01,26 m
6. Steve Holcombe (GB), Beta	+11.27,32 m
7. Jamie McCanney (GB), Yamaha	+15.21,18 m
8. Marko Tarkkala (FIN), TM	+15.21,44 m
9. Jussi Arvaja (FIN), Sherco	+15.48,06 m
10. Bradley Freeman (GB), Beta	+16.17,41 m



Nobody im Schnee: Der Finne Aleks Jukola führt die GP-Wertung an

ENDURO-WM TAG 2

Helsinki (FIN), 18. März

1. Eero Remes (FIN), TM	+2:23.14,41 h
2. Eemil Pohjola (FIN), GasGas	+2.34,78 m
3. Aleks Jukola (FIN), KTM	+4.44,44 m
4. Toni Eriksson (FIN), KTM	+5.47,26 m
5. Henry Olenius (FIN), TM	+5.56,88 m
6. Steve Holcombe (GB), Beta	+6.51,47 m
7. Bradley Freeman (GB), Beta	+7.55,71 m
8. Henri Himmanen (FIN), GasGas	+8.01,72 m
9. Alex Salvini (I), Husqvarna	+9.19,62 m
10. Jiri Leino (FIN), KTM	+9.27,06 m

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand (nach 2 Läufen)

1. Aleks Jukola (FIN)	35 Punkte
2. Eero Remes (FIN)	33
3. Toni Eriksson (FIN)	30
4. Steve Holcombe (GB)	20
5. Henri Himmanen (FIN)	19
6. Eemil Pohjola (FIN)	17
7. Brad Freeman (GB)	15
8. Mika Tamminen (FIN)	15
9. Jamie McCanney (GB)	13
10. Marko Tarkkala (FIN)	11

Supercross-WM St. Louis

Tomac siegt – wofür?

Eli Tomac fuhr in St. Louis zu seinem fünften Saisonsieg in der Supercross-WM, aber Husqvarna-Pilot Jason Anderson bleibt mit Rang 2 auf Titeltkurs.

Von: **Alex Hodgkinson**

Mit einem Sieg über Tomac in seinem Vorlauf baute Anderson sein Selbstvertrauen wieder auf, nachdem er in der Vorwoche in Daytona sein schlechtestes Ergebnis der Serie hatte. Beide kontrollierten den Finallauf über 27 Runden.

Tomac sicherte sich die Führung schon in der Startkurve, ließ nicht locker und kam 20 Sekunden vor dem WM-Führenden ins Ziel. Der Kawasaki-Mann überrundete alle bis auf sechs

Konkurrenten. Nach ungewöhnlich starkem Start lag Anderson schon in der Startrunde auf Platz 2 und hielt Marvin Musquin, seinen nächsten Rivalen in der Punktejagd, der gleich Dritter war, auf Distanz.

Daytona-Sieger Justin Brayton kam als Vierter ins Ziel und bleibt Dritter der WM. Die weite-

ren, übrig gebliebenen Werksfahrer Weston Peick, Blake Baggett, Broc Tickle und Dean Wilson, sicherten sich die Ränge 5 bis 8.

Trotz seines Sieges fehlen Vizemeister Tomac 60 Punkte bei nur noch sechs ausstehenden Rennen auf Anderson, während Musquin 42 Punkte zum Husqvarna-Leader fehlen.

Es könnte Ende der Saison eine Doppelfeier für Husqvarna geben. In der 250ccm-Ostküstenmeisterschaft fuhr der amtierende Meister Zach Osborne zu seinem zweiten Saisonsieg und baute seine Führung in der Serie auf Kawasakis Austin Forkner auf 8 Punkte aus. Daytona-Sieger Jordon Smith bleibt Dritter. ■



Fünfter Saisonsieg für Eli Tomac

SUPERCROSS-WM

St. Louis (USA), 17. März

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

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 11 von 17 Läufen

1. Jason Anderson	246 Punkte
2. Marvin Musquin	204
3. Justin Brayton	189
4. Eli Tomac	186
5. Blake Baggett	181
6. Weston Peick	171
7. Broc Tickle	147
8. Cooper Webb (USA), Yamaha	146
9. Cole Seely (USA), Honda	124
10. Dean Wilson	115
11. Justin Barcia (USA), Yamaha	113
12. Ken Roczen (D), Honda	102

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



C4 - neu, letzter deutscher Neuwagen!
0 km, Vollaussattung, 20 % / 15.000,- €
unter UPE, nur 58.900,- € 02651-491659

Audi



Günstiger Leasing-Vertrag, (bis 11/2019)
abzugeben. Audi R8 V10 plus Coupé
12000 km, LP 225.000,- €, Vollaussat-
tung, Prismsilber, Vollleder maronen-
braun, orig. Winterradsatz 20", Werksga-
rantie bis Vertr.-Ende. Übernahme Bonus
in bar, mehr unter Tel. 0163/8100000

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

BMW

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

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

Ferrari

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

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

Jaguar

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

Lotus

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

Maserati

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

Mazda



MX5 original Ice Race - Tracktool,
Strassenzulassung - alle Änderungen
eingetragen. Sehr zuverlässiges und
schnelles Fahrzeug. Speziell abgestimm-
tes KW Competition, 2-fach Drexler
Sperrung und vieles vieles mehr, ohne Rück-
sicht auf Kosten verbessert, VB 24.800,-.
Weitere Informationen unter
www.mx5.mx, 0176-27111300
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43274

Mercedes

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

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

Suche MB Coupé, Cabrio, T-Modell od.
S-Klasse ab Bj. 94, alles anbieten, wenn
möglich mit AHK. Tel. 0157/31386829

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

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

Suche W111 3.5 Cabrio. 0172-8668822
H

Mini

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

Motorräder

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

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

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

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



997 Targa 4S, EZ 7/2008, 95000 km, 261
kW (355 PS), schwarz, Leder, Klima, VB
52.997,- EUR. Technisch und Optisch
perfekt. Kurbelgehäuse erneuert, Zyl-
inderköpfe überarbeitet, große Inspektion
vor 3000 km im Porschezentrum durchge-
führt. Tel. 02964/327,
carlo.biermann@t-online.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43276

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

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

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

Porsche Speedster, SCHMAL, Bj. 89, rot,
von privat, gegen Höchstgebot abzugeben.
Chiffre MK14/1127787

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

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

Renn/Rallye

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

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

www.Rennsportshop.com

DUNLOP
MOTORSPORT
Sport- & Rallyereifen
Lütticke motorsport
02354-7046993
www.lms-racing.com

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

sehäfer
RENAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

brembo.
Motorsport- und
High Performance
Bremsanlagen

Service - Verkauf -
Wartung & Instandsetzung - Beratung

CORSE
TECHNOLOGY FROM SICILY
e-mail: info@bsa-corse.de

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

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

Smart
www.berlin-tuning.com H

Subaru
www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

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

Literatur
www.autolit.de Tel. 08387/1297 H

Veranstaltungen

YAMAHA
Rides Your Heart



Kawasaki



aprilia



Keller Motos



EINLADUNG zur grossen FRÜHLINGSAUSSTELLUNG

Freitag	23. März	14 - 20 Uhr
Samstag	24. März	9 - 20 Uhr
Sonntag	25. März	9 - 17 Uhr

ALLE MOTORRÄDER & ROLLER
NEUHEITEN 2018 - auf über 2000 m²
YAMAHA | KAWASAKI | APRILIA
Platin Modelle - Yamaha und Kawasaki
Keller Edition - nur bei uns erhältlich

Größte Mietfahrzeugflotte der Schweiz
Über 150 OCCASIONEN mit Garantie

BEKLEIDUNG



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



MOTOR SPORT aktuell Jetzt online abonnieren!

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Versicherungen

Versicherungen für den Motorsport
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht



RENNSPORT clickvers.de
VERSICHERUNGEN
CLICKversichert ins Ziel!

RENNKASKO.DE
2018
Starten Sie mit uns!

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

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



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

Verschiedenes

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

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

Zubehör

Motorsportreisen. 0221/4912598, rcam.de

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

Motorradmarkt

Stellenangebote

Unser Team braucht Verstärkung!

Wir suchen per sofort oder nach Vereinbarung eine/n

Motorradmechaniker/in

Ein gepflegter Umgang mit unserer Kundschaft stellt kein Problem für Sie dar? Sie sind selbständig, zuverlässig und arbeiten genau? Sie haben Erfahrung im Verkauf?

Dann freuen wir uns auf Ihre Bewerbungsunterlagen per Mail, per Post an: Herr Werner Keller, info@keller-motos.ch

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

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 82 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 82 18 20
MOTORSPORT aktuell gehört zur
auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:

Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Andrea Rometsch, Peider Bach
Telefon: +49 (0)711 82 0
Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
Tim Rammes

Publisher Automobil:

Michaela Klein
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eilberger
Anzeigenleitung:
Stefan Granzer

sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 82 16 41
Telefax: +49 (0)711 82 16 99

Werbeverkauf Online:
Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 82 13 46

Auftragsmanagement:
Iris Eifrig
leifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 82 16 13

Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 82 15 22

Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 82 13 79 / 23 79

Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180
78467 Konstanz
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
Am Sandtorkal 74
20457 Hamburg

Vertriebsleiter: Dirk Geschke
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:
2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)

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

Abonnentenservice:

Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 82 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

Selbstregulierung in der Formel 1

Zu den Veränderungen in der F1
MSa 12/2018

Natürlich steht die Sicherheit der F1-Fahrer im Vordergrund, aber Millionengehälter ganz ohne Risiken zu bekommen (von verdienen möchte ich gar nicht reden), ist halt nicht einfach und mitunter sogar gefährlich. Die Autos werden immer hässlicher, die Vermarktung und Präsentation der Formel 1 für die Fans immer unattraktiver. Wenn sich endlich eine ausreichende Menge an Fans, von der F1 gelangweilt, interessanten Motorsportarten wie z. B. Moto GP zuwendet, reguliert das kaufmännische Prinzip von Angebot und Nachfrage die Weiterentwicklung der Formel 1 von alleine. Apropos Halo: Hoffentlich verlangen die Teilnehmer der Motorrad-WM nicht in Anlehnung an den Halo zukünftig einen das ganze Rennmotorrad umschließenden Sicherheitskäfig! Walter Stöckmann, per E-Mail

Die Abschaffung der Grid Girls ist scheinheilige, amerikanische Political Correctness. Nach einer in den USA wieder einmal aufflammenden Diskussion über Waffengesetze hat sich die National Bank of Omaha dazu entschlossen, ihre mit dem NRA-Logo versehenen Visa-Karten nicht weiter auszugeben. Viele Kontoinhaber drohten ihre Konten aufzulösen, falls das Logo der Lobby-Organisation für Schusswaffen nicht wieder auf der Karte prangt. Jaja, die Amerikaner ... kein Alkohol vor 21, keine Grid Girls, aber bei Waffen verstehen sie keinen Spaß. Vielleicht sollte man Chase Carey und der Liberty Media Corporation einmal den Vorschlag

BILD DER WOCHE



Bei der Ferrari-Party in Road Atlanta fuhr der F2003 einen Rundenrekord

unterbreiten, Grid Girls mit MGs auszustatten. Vielleicht dürften sie dann ja wieder auf der Zielgeraden „patrouillieren“. Kevin Hangleiter, D-89160 Dornstadt

Ich kann das Geseiere über Veränderungen in der Formel 1 nur mehr schwer nachvollziehen. In regelmäßigen Abständen geben sich hier offenbar chronische Fortschrittsverweigerer den Stift bzw. die Tastatur in die Hand. Dass die Grid Girls ihr Ausgedinge gefunden haben, sollte im Jahr 2018 keine Überraschung sein. Vielmehr verwundert es mich, dass sich dieser sexistische Schwachsinn so lange halten konnte. Sich darüber aufzuregen, aber sich gleichzeitig zwei Stunden immer fadere Rennen mit kaum Überholvorgängen und einer alles einschläfernden „Political Correctness“ – kein Fahrbahnkreuzen, kein Berühren, keine Schimpfwörter, am besten gar keine Zweikämpfe mehr – anzusehen, ist für mich das Pferd aber so was von der falschen Seite gezäumt. Jetzt zu Halo und den Verbrennungsmotoren: Ich verfolge die Formel E

nicht, ihr aber die Bezeichnung Motorsport absprechen zu wollen, wie es hier schon geschehen ist, ist einfach nur dumm. Der Individualverkehr verändert sich und mit ihm verändert sich auch der Sport um ihn herum, damit auch der Motorsport. Sich dagegenzustemmen ist wie den Zeiger der Uhr festzuhalten, um Zeit zu sparen. Wären die gleichen Sturschädel vor 120 Jahren am Werk gewesen, würden wir heute noch Pferderennen schauen. Gleiches gilt für den Halo. An was es in der Formel 1 wirklich krankt, zeigt der Vergleich mit Indycar. Mein Gott, was haben wir Formel-1-Fans nicht in den letzten 30 Jahren auf die US-Suppentopfer-Serie geschimpft und gelacht? Der Saisonauftakt in St. Petersburg aber zeigt, wer seine Hausaufgaben gemacht hat. Albert Kropf, A-1200 Wien

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

24. März:
31. März:
1. April

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 22. März

09.45 Formel E, ePrix Punta del Este (Wh.) Eurosport 1
 23.30 Rallye-EM Azoren, 1. Tag (Zus.) Eurosport 1

Freitag, 23. März

01.55 Formel 1 Melbourne, FP1 **LIVE** N-TV
 05.55 Formel 1 Melbourne, FP2 **LIVE** N-TV/ORF 1
 23.35 Rallye-EM Azoren, 2. Tag (Zus.) Eurosport 1

Samstag, 24. März

06.00 Formel 1 Melbourne, FP3 (Zus.) RTL
 ca. 06.50 Formel 1 Melbourne, Qualifying **LIVE** RTL/SRF 2
 06.55 Formel 1 Melbourne, Quali **LIVE** (Wh. 11.55) ORF 1
 08.15 NASCAR Cup Series, Fontana (Wh.) Motorvision TV
 10.10 One – Leben am Limit (Doku) N-TV

Sonntag, 25. März

01.00 Rallye-EM Azoren, 3. Tag (Zus.) Eurosport 1
 06.00 F1 Melbourne, Vorberichte & Rennen **LIVE** RTL
 06.25 F1 Melb., Vorb. & Rennen **LIVE** (Wh. 15.30) ORF 1
 06.45 F1 Melb., Vorb. & Rennen **LIVE** (Wh. 11.55) SRF 2
 09.30 Formel 1 Melbourne, Rennen (Wh.) N-TV
 19.30 NASCAR Cup Series, Martinsville **LIVE** Motorvision TV

Montag, 26. März

03.55 Formel 1 Melbourne, Rennen (Wh.) ORF 1

Dienstag, 27. März

ab 22.45 Rallye-WM Mexiko, Live/Power St. (Wh.) Sport 1+

Motorrad

Mittwoch, 21. März

12.00 Motocross-WM, Valkenswaard (Wh.) Eurosport 2

Samstag, 24. März

09.40 Superbike-WM Buriram, 1. Rennen **LIVE** Servus TV
 19.00 Superbike-WM Buriram, 1. Rennen (Aufz.) Eurosport 1

Sonntag, 25. März

10.40 Superbike-WM Buriram, 2. Rennen **LIVE** Servus TV
 14.00 MX2-WM Valencia, 1. Rennen **LIVE** motorsport.tv
 14.30 MX2-WM Valencia, 1. Rennen **LIVE** Eurosport 2
 15.00 MXGP-WM Valencia, 1. Rennen **LIVE** ES2/msp.tv
 17.00 MX2-WM Valencia, 2. Rennen **LIVE** ES2/msp.tv
 18.00 MXGP-WM Valencia, 2. Rennen **LIVE** ES2/msp.tv
 23.00 Supersport-WM Buriram, Rennen (Aufz.) Eurosport 1
 23.30 Superbike-WM Buriram, 2. Rennen (Aufz.) Eurosport 1

Internet/Livestream

Samstag, 24. März

08.30 VLN Nürburgring, 1. Lauf www.vln.de

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

22.–24.03. Rallye-EM, Azoren P
 24.03. 64. ADAC Westfalenfahrt (1. Lauf VLN) D
 24./25.03. Supercars Australien, Melbourne AUS
 25.03. Formel 1, Melbourne AUS
 25.03. NASCAR Cup Series, Martinsville/Virginia USA

Motorrad

24.03. Supercross-WM, Indianapolis/Indiana USA
 24./25.03. Superbike-/Supersport-WM, Buriram T
 24./25.03. Speedway, Berghaupten D
 24.–29.03. Rallye-WM, Abu Dhabi Desert Challenge UAE
 25.03. Motocross-WM, Valencia E
 25.03. Supermoto-EM, Ottobiano I
 25.03. Moto2-EM/Moto3-Junior-WM, Estoril P

Vorschau



Formel 1 Grand Prix von Australien: In Down Under startet die F1-Saison 2018



VLN: Auch auf der Nordschleife wird endlich das neue Rennjahr eingeläutet



André Lotterer im Interview: Wie klappte der Umstieg von LMP1 zu Formel E?



Superbike-WM in Buriram: Zweiter Saisonlauf in der thailändischen Sauna

XPB

STEFAN BALDAUF

SUTTON IMAGES

WORLDSBK

BIS ZUM 30.06.2018 TICKETS BESTELLEN UND 20 % SPAREN!
TICKETS UNTER: 0180 5311210* ODER WWW.AVD-OGP.DE

46. AvD OLDTIMER GRAND PRIX

Faszinierende Motorsport-Zeitreise

Offenes Fahrerlager und über 20 Rennen

Historische Boliden aus FIA Masters F1,
Sportwagen-WM und DTM



RACING. PUR. NÜRBURGRING ERLEBEN. 10.-12.08.2018

Partner und Sponsoren



In Zusammenarbeit mit



Medienpartner

Motor
Klassik



Automobilclub
von Deutschland

Freier Eintritt für Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre in Begleitung eines Erwachsenen.

* (0,14 €/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 €/Min.)