

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Rallye-WM-Auftakt Monte Carlo

Ogier bleibt unbesiegbar

NR. 07 / 31. JANUAR 2018



Formel 1: Technik-Regeln 2018
**Das ändert sich in
der Königsklasse**

Maverick Viñales im Interview
**Noch viel Arbeit
mit neuem Bike**

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



MotoGP-Testfahrten in Malaysia
**Yamaha-Bestzeit
dank neuer Technik**



Ekström beendet DTM-Karriere
**Robin Frijns ersetzt
Ekström bei Audi**



IMSA 24h-Rennen in Daytona
**Cadillac siegt, Alonso
mit Technik-Pech**

Inhalt

Automobil:

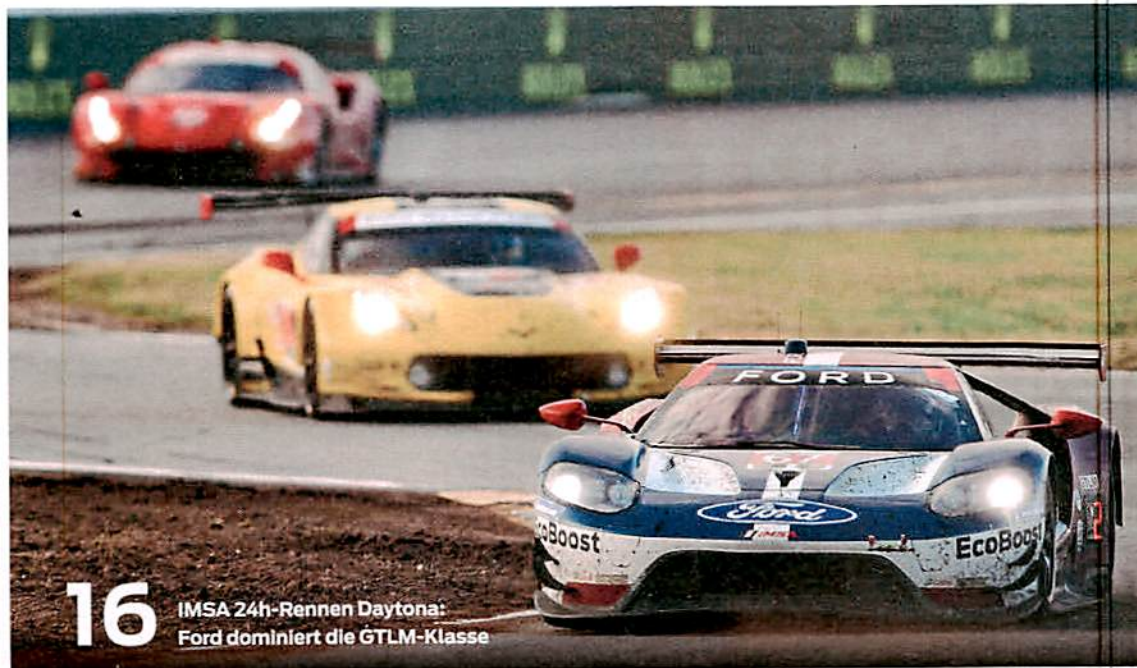
- Formel 1** Die neuen Autos für 2018 im Detail erklärt S. 4
- Formel 1** Die Fahrwerkstricks und das entsprechende Verbot S. 6
- Historie** Was macht eigentlich Ex-F1-Pilot Derek Daly? S. 8
- Formel 1** TV-Rechte, Fahrzeug-Termine und weitere News S. 10
- Sportwagen** Cadillac-Sieg und Distanzrekord in Daytona S. 12
- Sportwagen** 24h Daytona: Ford dominiert GTLM-Klasse S. 16
- Sportwagen** 24h Daytona: GTD-Triumph für Lamborghini S. 18
- Sportwagen** Neues aus dem GT- und Prototypensport S. 19
- Rallye-WM** Ogier feiert fünften Monte-Sieg in Folge S. 20
- Rallyesport** WRC2 Monte Carlo und weitere Hintergründe S. 24
- Tourenwagen** Ekström beendet DTM-Karriere und mehr S. 28

Motorrad:

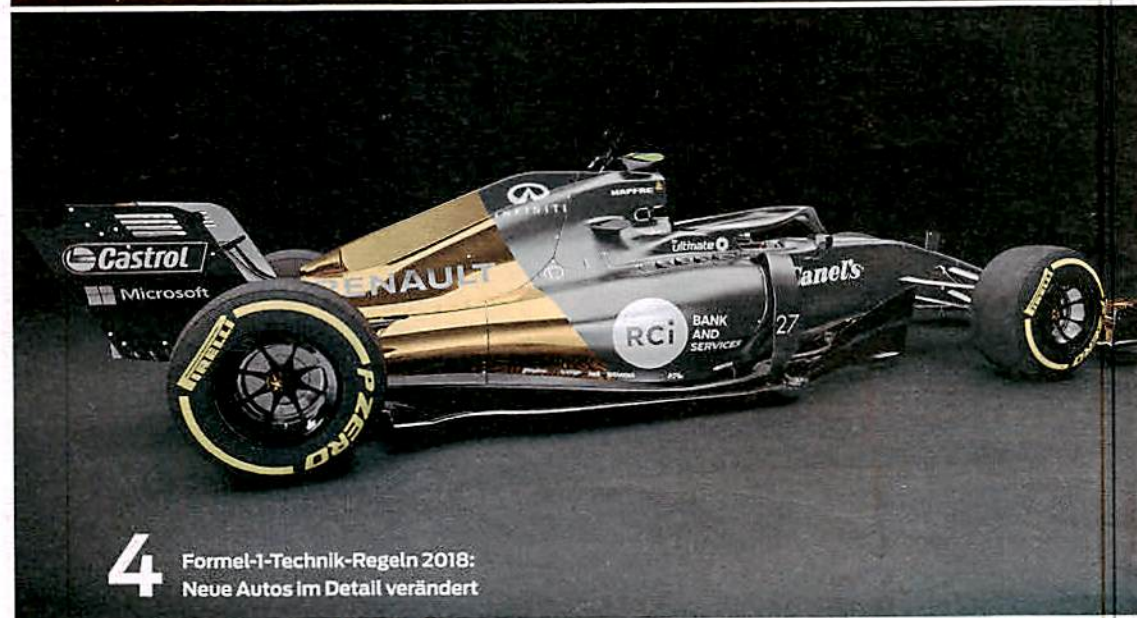
- MotoGP** Yamaha gibt beim Test in Malaysia den Ton an S. 30
- MotoGP** Die Technik-Tricks aus Sepang unter der Lupe S. 32
- MotoGP** Interview mit Yamaha-Speerspitze Viñales S. 34
- Motorrad-WM** Rossi-Zukunft und Stadtkurs-Pläne S. 36
- Straßensport** Das Neueste aus IDM und weiteren Serien S. 37
- Superbike-WM** Kawasaki beim Jerez-Test klar vorne S. 38
- Offroad** Großes Interview mit Dakar-Sieger Walkner S. 40
- Offroad** Supercross-WM und weitere Nachrichten S. 42
- Offroad** Interview mit Manfred Seifert und X-Trial-WM S. 43

Leserservice:

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



16 IMSA 24h-Rennen Daytona: Ford dominiert die GTLM-Klasse



4 Formel-1-Technik-Regeln 2018: Neue Autos im Detail verändert



34 Maverick Viñales im Interview: Neue Yamaha in vielen Punkten besser



40 Matthias Walkner im Interview:
Der Dakar-Held über seinen Husarenritt

FORMEL-1-TECHNIK

Einige Formel-1-Teams haben einen Trick gefunden, die Fahrzeughöhe in Kurven dank cleverer Fahrwerksgeometrie abzusenken. Wir erklären, wie die Technik funktioniert und warum die FIA dem Spuk nun ein Ende gesetzt hat.

Seite 6

LMP1-TECHNIK

Wie geht es weiter in der Prototypen-Königsklasse? Am Rande des 24h-Rennens von Daytona gab es erste Hinweise, wie IMSA, ACO und FIA in Sachen LMP1-Zukunft doch noch auf einen gemeinsamen Nenner kommen können.

Seite 19

MOTOGP-TECHNIK

In Malaysia absolvierten die neuen MotoGP-Bikes ihre ersten Testkilometer des neuen Jahres. Wir haben uns die Maschinen ganz genau angeschaut und zeigen Ihnen die interessantesten Technik-Entwicklungen.

Seite 32



24 WRC2 Rallye Monte Carlo:
Klassensieg als Geburtstagsgeschenk

Neue Regeln für 2018: Teufel steckt im Detail

LENKUNG

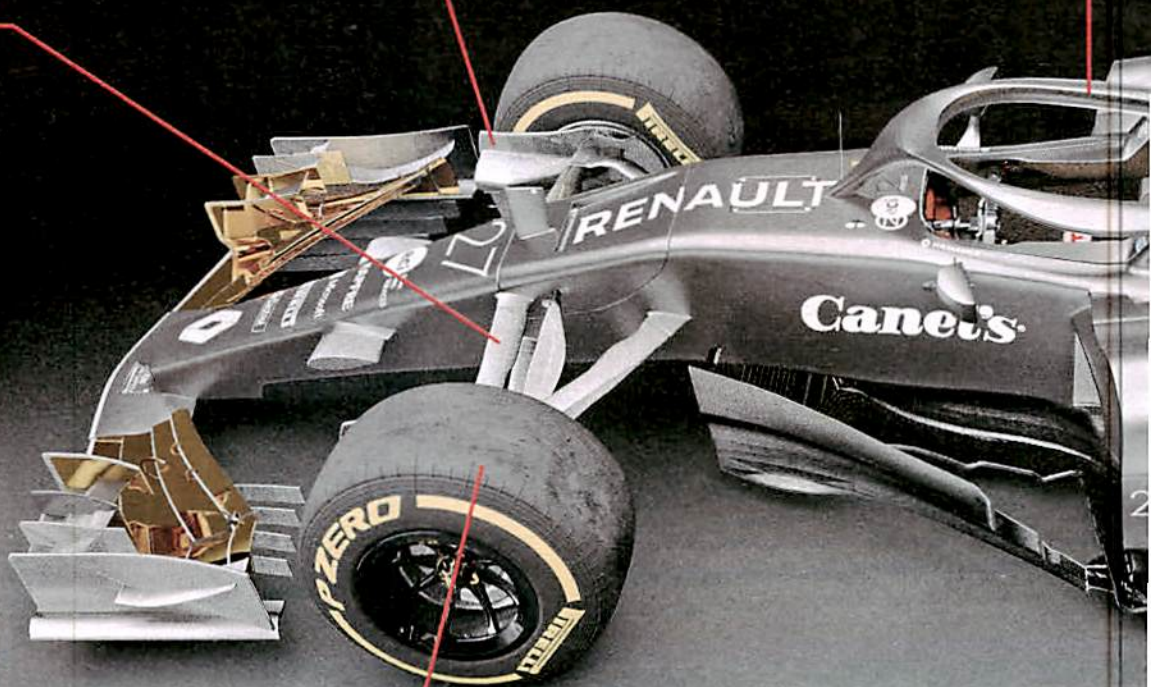
Mitte Dezember verschickte die FIA einen neuen Regelzusatz zum Thema Aufhängungen (siehe S. 6/7). Demnach darf sich die Höhe des Vorderbaus künftig nicht mehr automatisch ändern, wenn der Fahrer einlenkt. Viele Teams hatten geplant, diesen Trick zu nutzen, um in Kurven mehr Grip zu generieren. Sie mussten umbauen.

HALO & GEWICHT

Die Einführung des Halo hat gravierende Auswirkungen auf die Aerodynamik. Die Anströmung der Airbox wird durch das Gestell extrem gestört. Dazu kommt das Gewichtsproblem: Der Titanbügel und das verstärkte Monocoque wiegen rund 14 Kilo extra. Das Limit des Autos wurde aber nur um sechs Kilo auf 734 kg angehoben.

SICHERHEIT

Neben dem Schutzbügel „Halo“ haben sich die Teams noch auf weitere Maßnahmen für mehr Sicherheit geeinigt. Zur Einhaltung der verschärften Crashtests muss vor allem der Vorderbau verstärkt werden. Gegen das Wegfliegen der Räder bei Unfällen sind ab 2018 drei statt bisher zwei Sicherheitsseile vorgeschrieben.



REIFEN

Die Ingenieure mussten den Fokus beim Design der Aufhängungen wieder verstärkt auf ein reifenschonendes Fahrverhalten legen. Pirelli kündigte an, für die Saison 2018 deutlich weichere Gummis zu backen. Mit der neuen Sorte „Hyper Soft“ wollen die Italiener vor allem auf Stadtkursen mehr Reifenwechsel erzwingen.

ÖL

Die Experten der FIA wollen der Tricksererei mit der Beimischung von Öl in den Verbrennungsprozess zur Leistungssteigerung endlich Einhalt gebieten. Der zulässige Ölverbrauch wurde auf 0,6 Liter pro 100 Kilometer reduziert. Dazu dürfen die Teams künftig nur noch eine Öl-Spezifikation pro Rennwochenende verwenden.

Nach der großen Regelreform im Vorjahr mussten die Ingenieure in diesem Winter nicht ganz so viele Änderungen implementieren. Der Technik-Teufel steckt aber bekanntlich im Detail. Auch vermeintlich

kleine Anpassungen sorgten in den Design-Büros für ordentlich Kopfzerbrechen. So veröffentlichte die FIA die Anforderungen für die Einführung des Halo-Cockpitbügels zum Beispiel erst sehr spät

nach der Sommerpause. Das hatte zur Folge, dass die Entwicklung des Monocoques bei vielen Teams in Verzug geriet. Und weil fast alle Bauteile an der Karbonröhre befestigt sind, verzögerte sich

auch der ganze Rest. Ob Aerodynamik, Mechanik oder der Antriebsbereich: Alle Abteilungen müssen auf Hochtouren arbeiten, damit die Autos rechtzeitig bis zum Teststart Ende Februar fertig werden.

FINNE & T-FLÜGEL

Im Regelwerk wurden neue Limits für die Ausdehnung der Motorhaube verankert. Der Bereich oben vor dem Heckflügel ist ab sofort eine verbotene Zone. Damit müssen die verlängerten Airbox-Finnen und die T-Flügel abgebaut werden. Sie hatten schädliche Wirbel nach oben abgelenkt, bevor sie auf den Heckflügel trafen.

MONKEY SEAT

Die kleinen, auf der hinteren Crashstruktur aufgesetzten Zusatzflügel („Monkey Seat“) sind 2018 nicht mehr erlaubt. Um den Luftstrom im Heck trotzdem zu verbessern, konnten die Ingenieure zusätzliche Elemente am hinteren unteren Bereich der Motorhaube montieren, ähnlich wie die T-Flügel aus dem Vorjahr.

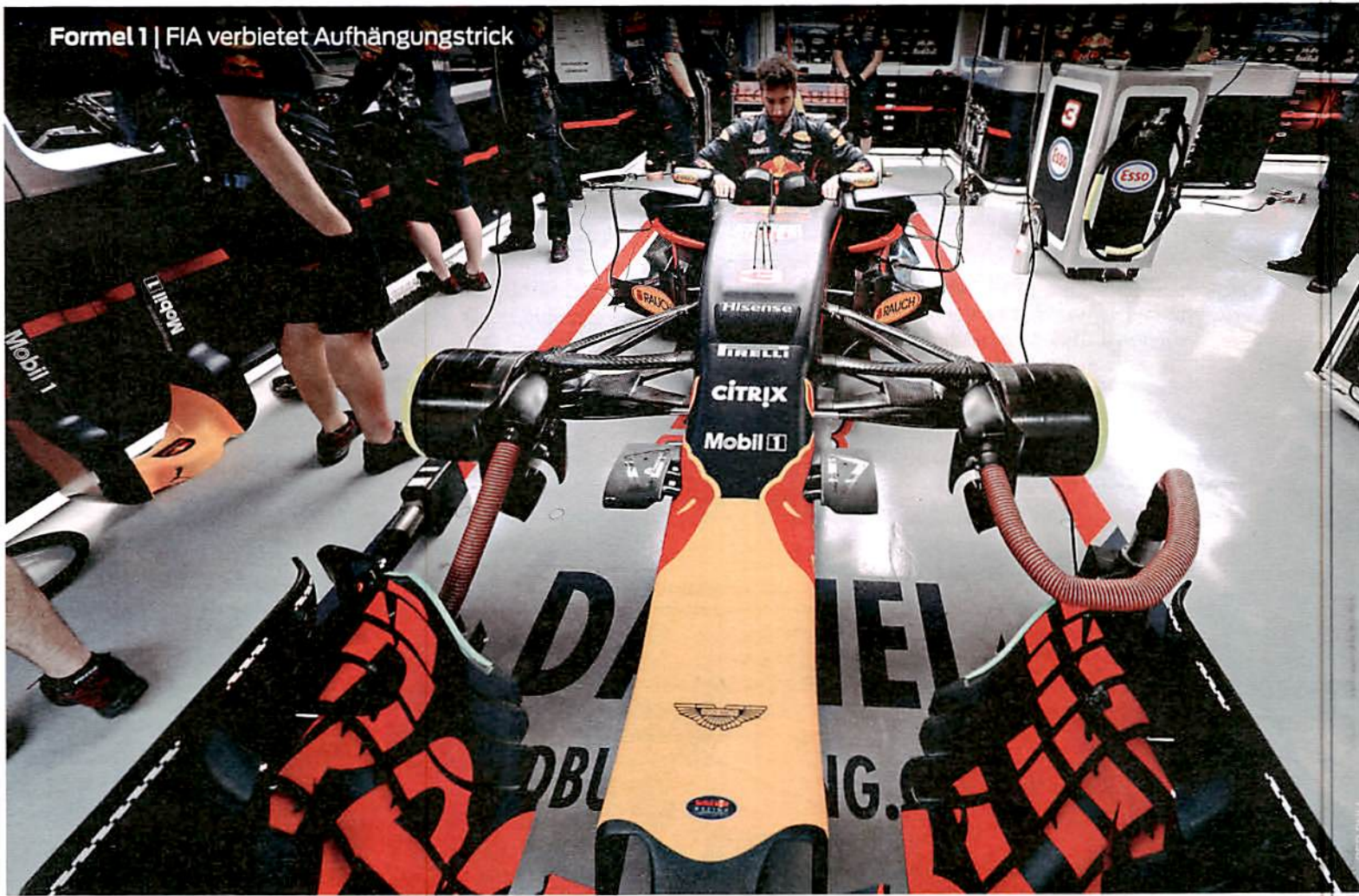
MOTOREN

Die Zahl der pro Saison erlaubten Power-Unit-Elemente wird 2018 reduziert. Vom Verbrennungsmotor, der MGU-H und vom Turbo dürfen nur noch drei Exemplare eingesetzt werden, von der Batterie, den Elektronik-Steuerboxen und der MGU-K sogar nur noch zwei. Bisher lag das Limit für alle Komponenten bei vier pro Jahr.

MODELL 2018

VIRTUELLER F1-RENNER:

Bis zur Vorstellung der neuen Formel-1-Generation müssen sich die Fans noch etwas gedulden. Dieses virtuelle 3-D-Modell, erstellt nach dem Reglement für 2018, entstand bei den Rennspiel-Experten von RaceSimStudio. Die auffällige Lackierung im Renault-Look stammt vom britischen Grafikkünstler Sean Bull.



Trickser eingebremst

Die FIA ist auf der Jagd nach einem Phantom. Zuerst ging es den hydraulischen Fahrwerken von Mercedes und Red Bull an den Kragen. Jetzt der Vorderachse, die das Auto beim Einlenken absenkt. Hinter den Kulissen gibt es einen Glaubenskrieg, wie das Problem zu lösen ist.

Von: **Michael Schmidt**

Die meiste Rundenzeit bringt die Aerodynamik. Seit einem Jahr könnte man auch sagen: oder das Fahrwerk. 2016 haben Mercedes, McLaren und Red Bull auf der Basis ihrer hydraulischen Aufhängungen Systeme entwickelt, die einem aktiven Fahrwerk schon ganz nahe kamen. Ziel war es, die Aerodynamikplattform so stabil wie möglich zu gestalten, damit die Anströmung möglichst wenig gestört wird. Idealerweise senkt man das Auto auf der Ge-

raden ab, um den Luftwiderstand zu reduzieren und den Toppespeed zu erhöhen.

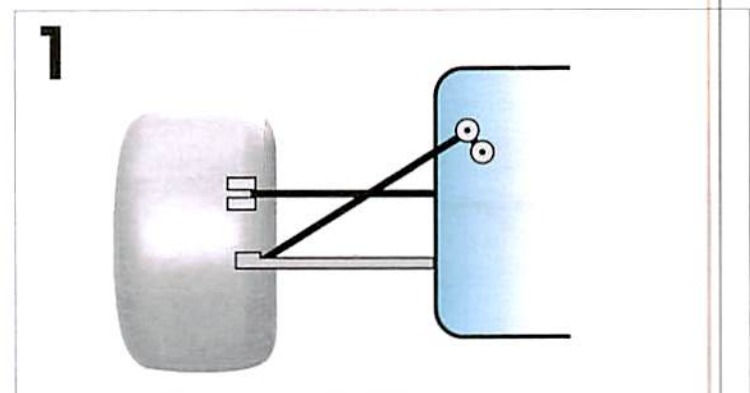
Doch dann machte Ferrari seinen WM-Gegnern im Winter letzten Jahres einen Strich durch die Rechnung. Auf Betreiben der Technikabteilung aus Maranello interpretierte die FIA das Thema Aufhängungen neu. Demnach durften Fahrwerke nur noch ihrem Primärzweck dienen, nämlich das Auto zu dämpfen und zu federn. Jegliche Reaktion, die nicht natürlich zustande kam und den Zweck hatte, die Aerodynamik zu optimieren, wurde verboten. Damit mussten Mercedes, Red Bull und McLaren ihre intelligenten Fahrwerke ausbauen. Was Red Bull härter traf als alle anderen.

Ferrari machte den Anfang

Die Ruhe währte nur kurz. Das Wettrüsten an der Aufhängungsfront ging weiter. Diesmal machte Ferrari den Anfang. Bei Testfahrten nach dem GP Ungarn wurde eine extreme Geometrie an der Vorderachse getestet und vier Wochen später beim GP Bel-

gien uraufgeführt. Es hatte sich in den letzten zwei Jahren eingebürgert, dass der Pushrod nicht mehr mit dem unteren Dreieckslenker, sondern direkt mit den Radträgern verbunden wurde. Beim Lenken bewegt sich die Verbindung am Pushrod mit. Je nachdem, wie die Verbindung ausgelegt ist, ändert sich die Höhe des Autos oder auch nicht. Das führte 2017 zu extremen Auswüchsen. Der Verbindungspunkt an der Druckstrebe wan-

derte immer weiter nach oben. Das sorgte dafür, dass sich das Auto beim Lenken deutlich stärker auf und ab bewegte. Vor allem in langsamen Kurven senkte sich das Auto an der Vorderachse weit nach unten ab. Beim Geradeausfahren kam es wieder hoch. Dabei gilt: Je näher der Frontflügel an der Straße, umso besser ist der Abtrieb. Red Bull und Renault hatten genau aufgepasst und versucht, Ferraris Vorstoß zu kopieren.



Längst Vergangenheit: Bis vor zwei Jahren war der Pushrod am Radträger direkt mit dem unteren Dreieckslenker verbunden

Der Trick hat aber auch seine Schattenseiten. Er funktioniert nicht überall gleich gut. Und die Fahrer müssen das Fahren neu lernen. Force India-Technikchef Andy Green erklärt warum: „Beim Einlenken kommt es irgendwann zu einem Punkt, an dem das Auto von selbst weiterlenkt. Der Fahrer muss also gegenhalten, wenn das Auto einsinkt. Nach dem Einlenken müssen die Piloten das Auto regelrecht wieder hochziehen. Einige Fahrer kamen damit nicht

zurecht. Weil es gegen alles geht, was man als Fahrer gewöhnt ist. Wenn sich die Fahrer aber daran gewöhnt haben, ist es schneller. Man bekommt einfach mehr Grip auf der Vorderachse.“

Fünf Millimeter bei zwölf Grad

Die FIA will diese Fahrwerks-tricks verbieten. In den Technischen Direktiven TD/044-17 und TD/003-18 warnte FIA-Rennleiter Charlie Whiting die Teams, dass man keine extreme Änderung der Bodenfreiheit beim Einlen-

ken mehr tolerieren werde. Im Wortlaut: „Wir betrachten erzwungene Änderungen der Bodenfreiheit als Eingriff in die Aerodynamik. Sie verstoßen also auch gegen Artikel 3.8 des Sportgesetzes.“

Die FIA vergatterte alle Teams dazu, ihnen eine genaue Dokumentation des Lenkeffekts auf die Bodenfreiheit an der Vorderachse bereitzustellen. Toleriert werden soll ein Absenken der Bodenfreiheit um fünf Millimeter bei einem Lenkeinschlag von zwölf

Grad, so wie er in engen Kurven auftritt. Die FIA-Kommissare werden die Aufhängungen in dieser Saison auf ihrer Messplattform mit einem neuen Verfahren kontrollieren. Dazu wird im Bereich der Vorderachse ein Galgen montiert, der auf der Mittellinie des Fahrzeugs die Bodenfreiheit bei gerade stehenden Rädern misst. Danach werden die Räder zu einer Vergleichsmessung jeweils zwölf Grad nach links und nach rechts eingeschlagen.

Aktiv oder passiv?

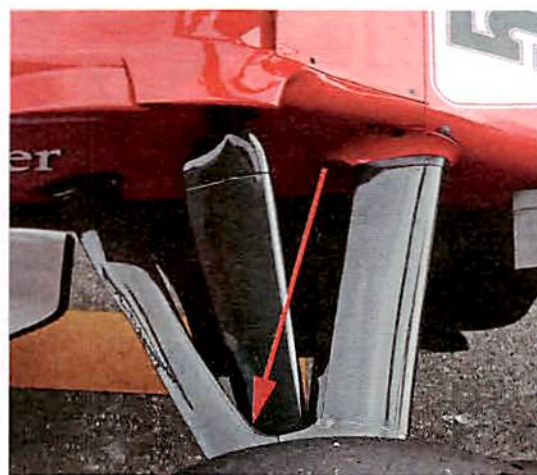
Weil es für die FIA unbefriedigend ist, immer neue Schlupflöcher zu stopfen, entbrannte am Ende der abgelaufenen Saison eine Debatte darüber, wie man das Problem der Interaktion zwischen Fahrwerk und Aerodynamik in den Griff bekommt. In der Technischen Arbeitsgruppe wurden zwei Lösungsansätze diskutiert. Entweder man kehrt zurück zu konventionellen Aufhängungen mit herkömmlichen Dämpfern, Federn und Stabilisatoren, oder man erlaubt wieder aktive Fahrwerke.

Mercedes plädiert für die Rückkehr zu aktiven Systemen, die seit 1994 verboten sind. Aus drei Gründen, wie ein Ingenieur erklärt. „Es ist billiger, weil du das System einmal konstruierst und dann die Entwicklung einfrieren kannst. Du brauchst nur vier Aktuatoren, die lineare Bewegungen ausführen. Diese werden über eine Standardsoftware für alle Autos gleich gesteuert. Damit gibt es keine Grauzonen mehr. Es wäre für die FIA viel einfacher zu kontrollieren. Und es würde das Überholen erleichtern, weil man das System so programmieren kann, dass der negative Einfluss der Turbulenzen beim Hinterherfahren minimiert wird.“

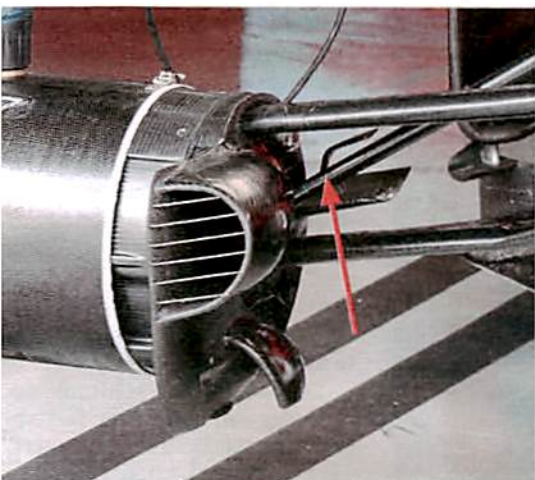
Klingt logisch, wird aber nur von Renault, Toro Rosso und Force India geteilt. Ferrari will mit klassischen Fahrwerkselementen zurück in die Steinzeit. Da der Vorschlag mit dem aktiven Fahrwerk von Mercedes kommt, hegt Maranello den Verdacht, dass sich der WM-Gegner davon einen Vorteil erhofft. Auf der Ferrari-Linie schwimmen Williams, HaasF1 und Sauber. Red Bull und McLaren blocken alles ab. Sie hätten am liebsten den Status quo. Warum sollen sie einen vermeintlichen Wettbewerbsvorteil aufgeben? Mit einem aktiven Fahrwerk wären alle auf dem gleichen Stand. ■



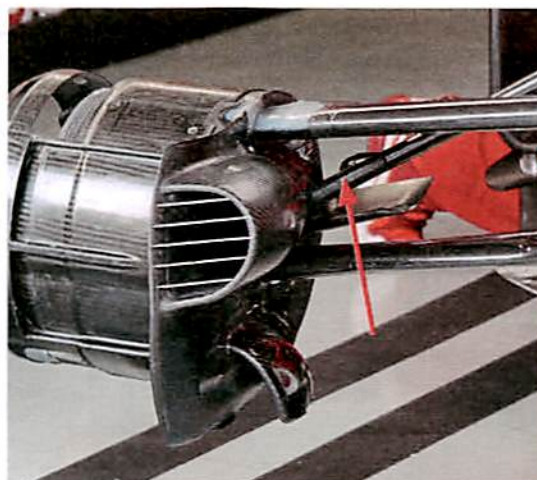
Alte Geometrie: Die oberen Querlenker sind weniger stark gespreizt und zu den unteren leicht versetzt



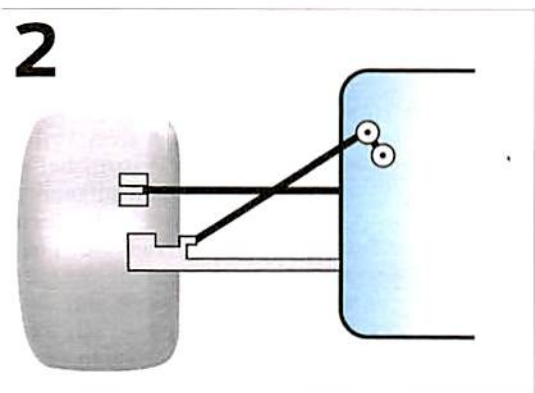
Vettel fuhr das neue Fahrwerk in Spa, Monza, Singapur und Malaysia. Räikkönen legte es früher ab



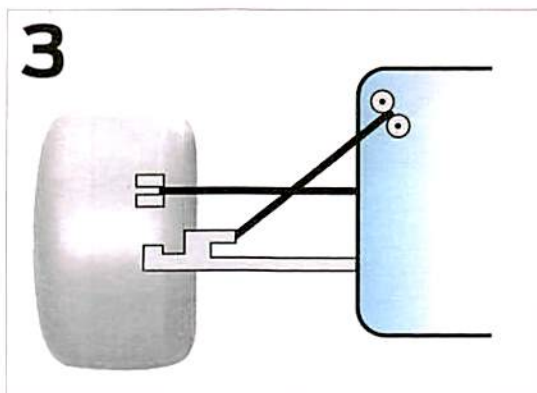
Der Unterschied der beiden Geometrien ist mit freiem Auge kaum erkennbar. Hier die Standardversion



Bei der neuen Version ist der Pushrod (Pfeil) etwas weiter oben am Radträger angelenkt

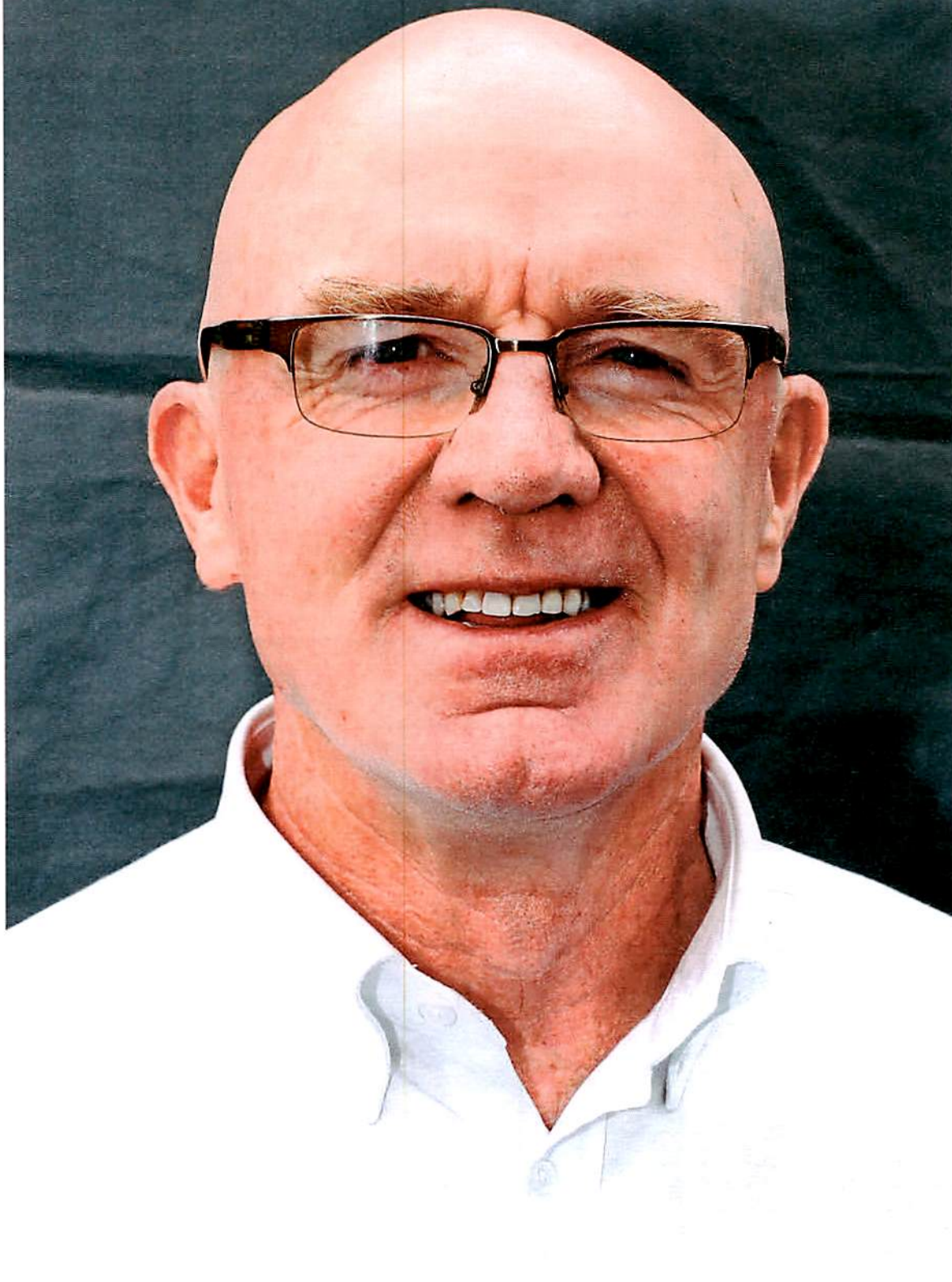


Evolution 1: Der Anlenkpunkt wanderte an eine Halterung, die direkt am Radträger verbunden ist



Evolution 2: Die Halterung fällt immer extremer aus. Damit verändert sich die Fahrzeughöhe beim Lenken

„Ich wollte nicht mit einem Unfall aufhören“



Ein schwerer IndyCar-Unfall 1984 in Michigan teilte Derek Dalys Leben in zwei Hälften. Der ehemalige Formel-1-Pilot erzählt, wie die Erfahrung, die ihn fast das Leben gekostet hätte, sein weiteres Leben bestimmte.

Von: **Michael Schmidt**

Der 22. Juli 1984 ist Derek Dalys zweiter Geburtstag. Ein Unfall beim IndyCar-Rennen in Michigan hätte an diesem Tag beinahe sein Leben beendet. Und er hat sein zweites Leben danach in eine neue Richtung gelenkt. Daly kann sich noch heute an jede Sekunde dieses schicksalhaften Moments erinnern, als sein March-Cosworth mit 331 km/h in die Mauer einschlug. „Als ich auf Turn 3 zu fuhr, begann es zu nieseln. Fünf Minuten später hat es so stark geregnet, dass das Rennen abgebrochen wurde. Ich bin in die Mauer gesegelt, der vordere Teil des Autos brach ab und die Rotationsgeschwindigkeit war so hoch, dass meine Arme und Beine gestreckt aus dem Auto zeigten. Das Auto wollte mich abwerfen. Ich hing nur noch an den Gurten fest. Vorne war alles offen. Dann bin ich ein zweites Mal Richtung Mauer gerutscht, und wenn ich sie getroffen hätte, wäre ich tot gewesen. In dem Augenblick hat mich John Paul junior torpediert und nach unten ins Infield bugsiert. Er wollte ausweichen und ist zum Glück auf die falsche Seite ausgewichen.“

Es war auch so schlimm genug. Der linke Fuß war fast abgetrennt, das Bein zertrümmert, das Becken gebrochen. Dazu Rippenbrüche, eine zerschmetterte linke Hand, ein Leberriß und Verbrennungen dritten Grades am linken Arm. Daly wurde 14 Mal operiert, er stand nach sechs Monaten erstmals wieder selbstständig auf den Beinen und gab acht Monate nach dem Unfall sein Comeback. Warum hat er damals nicht einfach aufgehört? „Ich wollte nicht mit einem Unfall meine Karriere beenden, sondern aus eigenen Stücken aufhören.“ Die Fotos von dem lebensbedrohenden Crash trägt Daly auf seinem Handy mit sich. So als müsse er sich jeden Tag beweisen: So schnell lasse ich mich nicht unterkriegen.

WILHELM



Wie ein Vater: Ken Tyrrell gibt seinem Fahrer Daly Anweisungen

Tatsächlich war der schwarze Tag von Michigan der Start in ein neues Leben: „Als ich so schwer verletzt war, hat mich der Wille getrieben, es allen noch einmal zu zeigen.“ Der lange Kampf zurück ins Leben ist Grundlage für Motivationsvorträge, die Daly heute regelmäßig hält. 35 bis 40 pro Jahr. „Ich bringe meine Erfahrungen aus dem Sport mit ein. Erfolgreiche Teams im Motorsport können ein Vorbild für jede Firma sein, auch erfolgreich zu werden. Es fällt mir so leicht, darüber zu sprechen, dass es eigentlich gar keine richtige Arbeit ist.“

Vom Fahrer zum Reporter

Das ist nicht Dalys einzige Beschäftigung. „Ich habe die Regenerationsphase nach dem Unfall damit verbracht, als Experte im Fernsehen zu kommentieren. Auch nach meinem Comeback. Nach meinem Rücktritt wurde es ein Fulltime-Job. Ich habe für ESPN und den Speed Channel von Fox Sports die Formel 1 und IndyCar übertragen.“ Der heute 64-jährige Ire fand sich hinter dem TV-Mikrofon auf Anhieb zurecht. „Vielleicht liegt es an meiner Herkunft. Iren tun sich leicht mit dem Sprechen.“

Erst die Geburt seines ältesten Sohnes Conor ließ ihn kurzfristig etwas kürzertreten. „Er hat im Alter von zehn Jahren mit dem

Kartsport begonnen. Als er 14 war, bin ich für meinen TV-Job 22 Wochenenden im Jahr unterwegs gewesen. Und er war 20 Wochenenden auf der Kartstrecke. Ich habe ihn praktisch nicht mehr gesehen. Deshalb habe ich mit dem Fernsehen aufgehört und mir mit den Motivationsvorträgen etwas Neues gesucht. Ein bisschen TV mache ich auch noch. Das Indy 500 natürlich und ein paar Nascar-Rennen.“

Daly hat auch ein Buch geschrieben. Zwischen Biografie und Ratgeber, wie man Profirennfahrer wird. „Ich habe in meiner Karriere so viele Fehler gemacht, dass ich junge Fahrer warnen konnte, nicht das Gleiche zu tun.“ Zum Beispiel der frühe Einstieg in die Formel 1. Daly war zwar bereits 25 Jahre alt, als er 1978 in Brands Hatch in einem Ensign seinen ersten Grand Prix fuhr, doch er selbst weiß, dass es zu früh war. „Ich bin im Oktober 1976 noch Formel Ford gefahren. 19 Monate später saß ich in einem Formel-1-Auto. Ich wusste gar nicht, was mich da erwarten würde. Mir fehlte die Erfahrung und das technische Verständnis, um ein vernünftiges Feedback vom Auto geben zu können.“

1980 bekam Daly im Tyrrell seine erste echte Chance. In Erinnerung blieben nicht die sechs WM-Punkte, sondern haarsträubende

DIE KARRIERE IN ZAHLEN

Geb.: 11. März 1953 in Dundrum (IRL)

FORMEL 1

Debüt:	GP England 1978 (Brands Hatch)
Teams:	Ensign, Tyrrell, March, Theodore, Williams
GP-Starts:	49 (von 1978 bis 1982)
WM-Punkte:	15
GP-Siege:	–
Podiumsplätze:	–
Punkteränge:	8
Pole-Positions:	–
Schnellste Runden:	–
Führungskilometer:	–

FORMEL 2/3000

Debüt:	Grande Premio do Estoril 1977 (Estoril)
Teams:	Chevron, Project4, McMahon
Starts:	23 (von 1977 bis 1983)
EM-Punkte:	62
Siege:	3
Pole-Positions:	3
Schnellste Runden:	5
Führungskilometer:	622

INDYCAR

Debüt:	Miller Highlife 150 1982 (Phoenix)
Teams:	Wysard, Bettenhausen, Curb, Raynor
Starts:	66 (von 1982 bis 1989)
Punkte:	147
Siege:	–
Pole-Positions:	–
Schnellste Runden:	–
Führungskilometer:	10

SPORTWAGEN

Sieger 12 h Sebring 1990, 1991

bende Unfälle. Beim Start zum GP Monaco segelte der Tyrrell-Pilot über mehrere Autos hinweg. In Zandvoort flog er nach einem Bremsdefekt in der Tarzan-Kurve kopfüber in eine Plakatwand. Ken Tyrrell musterte ihn aus. Die Saison 1981 im desolaten March-Rennstall wurde eine Nullrunde. Doch dann bekam Daly unverhofft eine zweite Chance. Carlos Reutemann ließ Williams nach dem zweiten Rennen 1982 im Regen stehen. Daly bekam seinen Platz im Weltmeisterteam. Selbstkritisch blickt er zurück: „Es war Kekes Jahr. Ich habe zu viele Fehler gemacht.“ Keke Rosberg wurde Weltmeister. Daly landete mit acht Punkten auf Rang 13.

Der Abschluss in Sebring

Es folgte die Flucht in die IndyCar-Serie, der Unfall und ein Comeback. Eigentlich lief seine Karriere bereits aus, als er auf

einem Nissan GTP 1990 die 12 Stunden von Sebring gewann. Und im Jahr darauf gleich noch einmal. „Ich war am Ziel. Als ich 1990 das Rennen gewann, sagte meine Frau auf dem Weg nach Hause zu mir: Cool, dass du dieses Rennen gewonnen hast. Ich antwortete ihr: Wen kümmert das? Ehrlich, dieser Sieg gab mir nicht die Befriedigung, die ich mir erwartet hatte. Es war der Anfang vom Ende. Der Kick fehlte. 1991 gewann ich Sebring ein zweites Mal. Eigentlich wollte ich aufhören, doch das Nissan-Team sagte mir: Niemand hat jemals dreimal in Sebring bei nur drei Starts gewonnen. Damit war mein Plan klar: Ich fahre 1992 noch die 24 Stunden von Daytona und die 12 Stunden von Sebring, und dann ist Schluss. In Daytona stand ich auf der Pole. In Sebring habe ich in der letzten Runde das rechte Hinterrad verloren. Ich konnte damit leben.“ ■



Ein Sieg in Reichweite: Ein Crash verhinderte den Sieg beim GP Monaco 1982

Formel 1

Keine Formel 1 auf Sky

Schlechte Nachrichten für die deutschen F1-Fans. Sky Deutschland hat die Verhandlungen über die TV-Rechte an der Königs-klasse abgebrochen.

Von: **Tobias Grüner**

Die Abonnenten von Sky müssen sich an den Gedanken gewöhnen, ab diesem Jahr wieder F1-Rennen mit Werbepausen anschauen zu müssen. Auf einer Pressekonferenz hat die Unternehmensleitung des Pay-TV-Senders bestätigt, dass der Vertrag für 2018 nicht verlängert wurde. „Wir haben uns nicht überzeugen lassen, einfach so weiterzumachen“, erklärte Geschäftsführer Carsten Schmidt. Im Dezember hatte RTL verkün-



Seit 1996 hatte Sky die Formel 1 live und ohne Werbepausen übertragen

det, bis 2020 alle Rennen live und frei empfangbar zu senden. Ohne Exklusivrechte war Sky der Preis zu hoch. Ein weiterer Streitpunkt lag offenbar in den Plänen der neuen F1-Bosse, die Rennen künftig über die F1-Webseite per Livestream auch direkt an die Fans zu übertragen. Damit hätte

Sky noch einen weiteren Konkurrenten dazubekommen. Wie genau die Streaming-Pläne aussehen, ist aber noch nicht bekannt. Informationen über Preise oder ob auch ein Kommentar in nicht-englischer Sprache angeboten werden wird, blieben die Verantwortlichen bislang schuldig. ■

Formel 1

HaasF1 zeigt neues Auto zuerst

Die Formel-1-Teams haben die Präsentationstermine ihrer neuen Autos bekannt gegeben. HaasF1 beginnt in der zweiten Februarwoche. Gefolgt von Williams und Sauber.

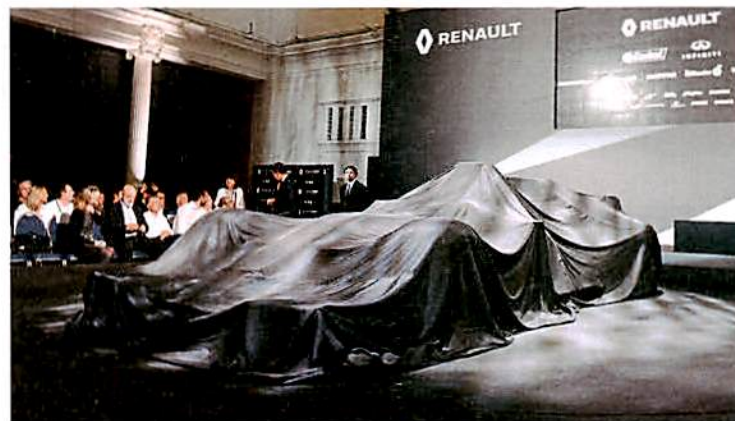
Von: **Michael Schmidt**

Der Winterschlaf der Formel 1 ist bald vorbei. Am 26. Februar beginnen die Wintertests in Barcelona. Davor präsentieren die Teams ihre neuen Autos. Mit Ausnahme von Red Bull stehen die Termine fest. HaasF1 macht in der zweiten Februarwoche den Anfang. Die Amerikaner wollen am 7. oder 8. Februar ein CAD-Modell des HaasF1 VF-18 zeigen. Williams folgt eine Woche später. Der FW41 wird am 15. Februar mitten in London enthüllt. Sauber und Renault teilen sich den drit-

ten Platz. Am 20. Februar fällt für den Sauber C37 im Alfa-Romeo-Look und den Renault R.S.18 der Vorhang.

Dann geht es Schlag auf Schlag. Mercedes verbindet die Enthüllung seines W09 am 22. Februar gleich mit einem Probeauftritt in Silverstone. Am gleichen Tag deckt Ferrari seine Karten in Maranello auf. Der Name des Au-

tos? Wie immer geheim. Einen Tag später zeigt McLaren seinen MCL33 mit Renault-Motor. Force India und Toro Rosso präsentieren einen Tag vor Testbeginn. Wahrscheinlich auch Red Bull. „Diesmal müssen wir nicht zittern, rechtzeitig fertig zu werden. Wir haben den Ingenieuren strikte Fristen gesetzt“, erklärt Motorsportdirektor Helmut Marko. ■



Schon bald wird das Geheimnis der Formel-1-Generation 2018 gelüftet

NACHRICHTEN

FORCE INDIA BEANTRAGT NEUEN TEAMNAMEN

Force India will noch vor Saisonbeginn seinen Teamnamen ändern. Dazu braucht der Rennstall aber die Zustimmung der Formel-1-Kommission. Sportdirektor Otmar Szafnauer bestätigt: „Wir haben immer gesagt, dass wir unseren Teamnamen ändern wollen. Dabei bleiben wir. Der Plan ist, es bei der Vorstellung des neuen Autos zu verkünden.“ Für welchen Namen sich der WM-Vierte entschieden hat, lässt Szafnauer offen. Teamchef Bob Fernley hat sich jedoch im November 2017 im englischen Handelsregister den Namen „FORCE Formula One Team“ reservieren lassen.

FORCE INDIA UND SAUBER STOPPEN EU-KLAGE

Force India und Sauber haben ihre 2015 eingereichte Klage bei der EU-Kommission über die ungerechte und wettbewerbsverzerrende Geldverteilung in der Formel 1 zurückgezogen. Teamchef Bob Fernley begründete den Schritt wie folgt: „Der Dialog mit den neuen Rechteinhabern hat uns dazu ermutigt. Es ist der klare Wille erkennbar, dass Dinge wie die Geldverteilung, eine Kostenkontrolle und die Motorenregeln neu diskutiert werden. Wir wollen diese neue Kultur im Dialog unterstützen, statt sie durch ein Gerichtsverfahren zu stören.“

NIKI LAUDA KAUFTE AIRLINE ZURÜCK

Niki Lauda ist wieder Besitzer einer Fluglinie. Der dreimalige Weltmeister setzte sich im Bieterverfahren um die insolvente Airline „Niki“ durch. Er hatte sie 2003 gegründet. „Ich habe zwei Mal verloren und zum Schluss doch gewonnen“, feiert Lauda. Die Lufthansa scheiterte am Kartellamt, British Airways daran, dass das erste Insolvenzverfahren in Deutschland und nicht in Österreich abgehalten wurde. Lauda hat 15 Maschinen geleast.

Rumschrauben

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell**
frei Haus plus Akkuschauber sichern!

**TOP
EXTRA**



BOSCH-Akkuschauber „IXO V“

Damit haben Sie den Dreh raus! Kompakt und extrem leicht (nur 620 Gramm), mit automatischer Spindelarrretierung, Power-Light-LED und Softgrip für besonders guten Halt.

3,6 Volt 1,5 Ah Lithium-Ionen-Akku
(Ladedauer: 3 h), inkl. Ladestation und Bitsethalter mit 10 Bits, Zuzahlung 1,-€.



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:

Fon +49 (0)711 3206-8888

www.motorsport-aktuell.com/abo

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1625325, verschenken 1625326.
50 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 93,50 € (D) zzgl. 1,-€ Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.

Cadillac im Glücksrad



Cadillac wurde seiner Favoritenrolle gerecht und feierte beim 24h-Rennen in Daytona einen Doppelsieg. Überraschend: Auf den folgenden sechs Plätzen tummelten sich nicht etwa die DPi-Artgenossen von Mazda, Acura oder Nissan, sondern die europäische LMP2-Meute.

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

Cadillac erwies sich wie erwartet als Benchmark in der Prototypenklasse: Der Sampling-Mustang-Cadillac von Filipe Albuquerque, João Barbosa und Christian Fittipaldi sicherte sich mit einem zuverlässigen Fahrzeug und guter Pace den Gesamtsieg beim 24h-Rennen in Daytona. Bei nur vier Gelbphasen schaffte das Trio einen neuen Distanzrekord von 808 Runden oder 4630 Kilometern. Die alte Bestmarke aus dem Jahr 1982 von Rolf Stommelen,

John Paul Senior und John Paul Junior auf einem Porsche 935 wurde dabei um mehr als 160 Kilometer überboten.

Der Sieg war auch deshalb eine besondere Befriedigung für diese Cadillac-Fahrgemeinschaft, weil ihnen der mögliche Sieg im letzten Jahr noch kurz vor Rennende durch die Finger glitten war.

Dabei war das Rennen diesmal deutlich härter als noch 2017, erstens weil sich die Konkurrenz von Nissan, Acura und Mazda nach der Papierform deutlich stärker präsentierte. Dazu waren auch mehr LMP2-Wagen am Start, die mittels der BoP auf das Leistungsniveau der DPi-Wagen angeglichen wurden.

In diesem harten Konkurrenzumfeld erwiesen sich selbst die als schnell und standfest geltenden Cadillac-DPi als nicht unverwundbar: Die beiden führenden Caddys des Action-Express-Teams, der Sampling-Mustang-Wagen sowie das Whelen-Engineering-Auto von Felipe Nasr, Eric Curran, Mike Conway und Stuart Middleton auf Platz 2, hat-

ten seit Rennhalbezeit durchaus ihre Wehwechen. Die Motoren überhitzten, vermutlich wegen Luft im Kühlwasserkreislauf, was in der Folge zusätzlich zu hohen Öltemperaturen führte.

Die Piloten mussten mit frühem Hochschalten und viel Coasting und Lifting am Ende der Geraden versuchen, die Motoren zu entlasten. Am Sonntagmorgen mussten beide Teams deswegen auch zum Schraubenschlüssel greifen, am Ende erwies sich das Whelen-Auto als etwas labiler, was das Rennen letztlich mitentschied.

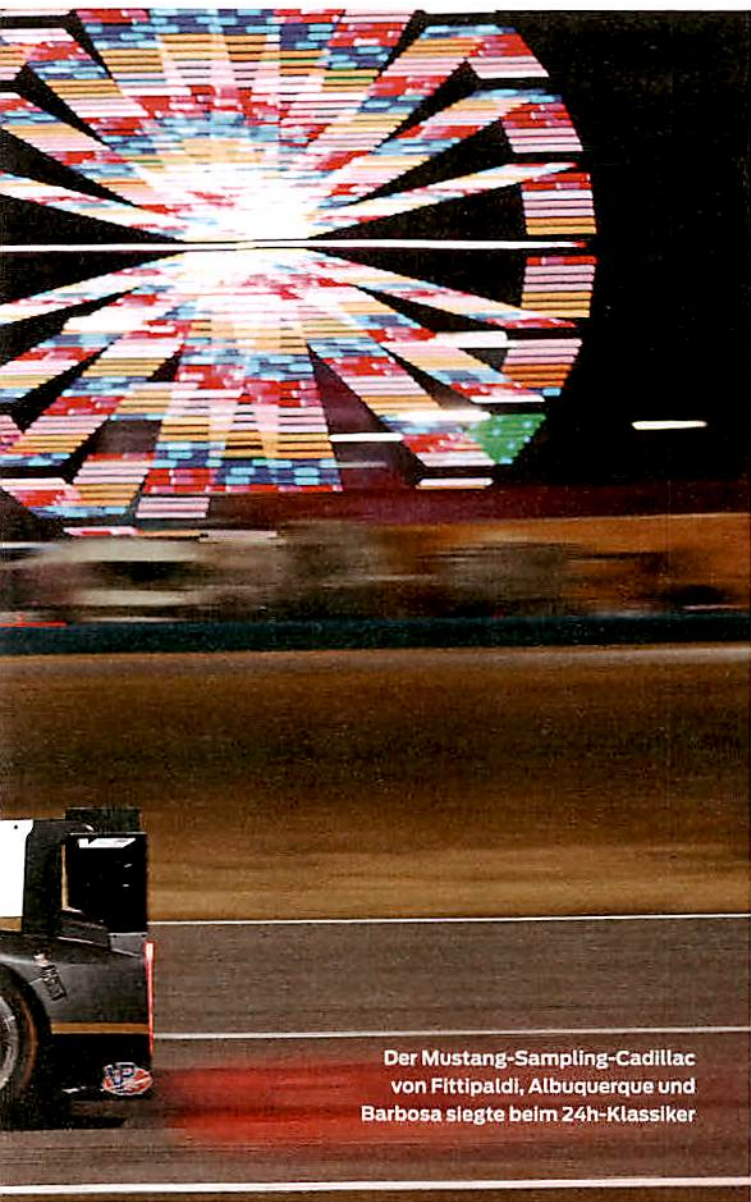
Die anderen beiden Caddys traf es jedoch noch ärger: Der von der Pole-Position ins Rennen gestartete Cadillac DPi-V.R des Wayne-Taylor-Teams mit Renger van der Zande, Jordan Taylor und Ryan Hunter-Reay musste am Sonntagmorgen nach dem siebten (!) Reifenschaden aufgeben. Dem Team gingen am Ende die Ersatzteile aus, außerdem fürchtete man, dass die vielen Reifenschäden zu weiteren versteckten Beschädigungen geführt hätten.



Der siegreiche Cadillac-DPi stellte beim 24h-Rennen in Daytona wegen der wenigen Gelbphasen mit 808 Runden oder 4630 Kilometern einen neuen Distanzrekord auf.

„Uns war von vornherein klar, dass das Rennen sehr hart werden würde, auch wenn wir in der Favoritenrolle waren“, sagte João Barbosa, der zum dritten Mal in Daytona siegte. „Das hat sich voll bestätigt, am Ende konnten wir uns trotz der Probleme ins Ziel retten und die Schmach vom letzten Jahr vergessen machen.“

2017 wurde sein Sampling-Mustang-Teamkollege Filipe Albuquerque vom WRT-Cadillac-



Der Mustang-Samplig-Cadillac von Fittipaldi, Albuquerque und Barbosa siegte beim 24h-Klassiker

»MEIN LENKRAD BLINKTE WIE EIN CHRISTBAUM, WEIL ALLE ALARMLAMPEN FÜR WASSER- UND ÖLTEMPERATUR AM LEUCHTEN WAREN.«

Caddy-Pilot Filipe Albuquerque

Probleme hatte und fehlerfrei agierte, war die Frage angebracht, ob man die Sache vielleicht nicht zu vorsichtig angegangen sei. „Wir hatten einen guten und gleichmäßigen Rhythmus und es war klar, dass der Amateur langsamer sein würde“, wick Dumas aus. Fakt ist jedoch: Bennett fuhr fast fünf Stunden – und verlor dort vermutlich mehr als 90 Sekunden ...

Das große Gesprächsthema in der Prototypenklasse waren 2018 eindeutig die Continental-Einheitsreifen: Fast alle Teams hatten Reifenschäden zu beklagen, weil sie versuchten, die Limits stärker auszureizen als in der Vergangenheit. Bei Continental verwies man darauf, dass die

Slick-Reifen identisch zum Vorjahr waren, nur der Regenreifen wurde für 2018 optimiert. Im Rennen zog der Reifenausrüster die Notbremse und warnte drei Topteams, dass sie keine Reifen mehr bekommen würden, wenn sie sich nicht an die Vorgaben bezüglich Luftdruck und Sturz halten würden.

Eines der betroffenen Teams – United Autosports, wo auch F1-Star Fernando Alonso am Start war – verwies darauf, dass man erst dann Reifenschäden zu beklagen hatte, als man den Luftdruck erhöhte, um die Vorgaben von Continental zu erfüllen.

Continental in der Kritik

Kevin Fandozzi, der verantwortliche Produktchef bei Continental, sagte nach dem Rennen: „Im letzten Jahr hatte kein Team aus der Prototypenklasse irgendwelche Probleme dieser Art. Der Wettbewerb hat für 2018 aber deutlich angezogen, und offenbar glaubten einige Teams deshalb, nun mit den Reifen stärker ans Limit gehen zu müssen. Dabei nahmen sie in Kauf, am Ende eines Stints die Rechnung dafür zu bekommen – nämlich in Form von Reifenschäden.“

Bei Cadillac hatte man vor dem Rennen das neue Penske-Acura-Team als den möglichen

IMSA



Überraschungserfolg: Das Core-Team holte mit dem Oreca-LMP2 Platz 3



Wegen Überhitzungsproblemen konnte der Whelen-Cadillac nicht angreifen

Markenkollegen Ricky Taylor sieben Minuten vor Rennende in einen Dreher geschickt.

„Ich war letztes Jahr am Boden zerstört, und natürlich wollten wir das 2018 korrigieren“, so Albuquerque, dem die Ehre zuteilwurde, das Auto ins Ziel zu fahren. „Das Finale war nicht leicht, weil auch wir in den letzten sechs Rennstunden verstärkt mit Überhitzungsproblemen zu kämpfen hatten. Mein Lenkrad blinkte am Ende wie ein Christbaum, weil alle Alarmlampen für Öl- und Wassertemperatur am Leuchten waren.“

Cadillac nicht fehlerfrei

Das zweitplatzierte Whelen-Schwesterauto hatte neben der Überhitzung weitere Rückschläge zu verdauen: Im Rennverlauf musste erst die Motorabdeckung getauscht werden, weil die Bremslichter ausgefallen waren, dann war eine neue Nase fällig, weil Felipe Nasr einen Dreher fabrizierte. Schließlich sorgte eine Reparatur für Zeitverzug, weil man vom Acura-DPi von Helio Castroneves torpediert wor-

den war. Nasr verbuchte mit einer Zeit von 1.37,475 Minuten zwar die schnellste Rennrunde, doch die lag über eine Sekunde über der Bestzeit aus dem Vorjahr – während sich im Gegenzug die Cadillac-Pole-Position-Zeit 2018 um eine Sekunde verbessert hatte. „Im letzten Jahr war es deutlich kühler, daher waren die Rundenzeiten im Rennen diesmal langsamer“, erklärte Filipe Albuquerque.

Eine kleine Überraschung war der dritte Platz des Oreca-LMP2 von Core Autosport mit Romain Dumas, Loïc Duval, John Bennett und Colin Braun, die im Ziel nur einen Rückstand von 90 Sekunden auf den siegreichen Cadillac aufwies: „So ein Resultat hatten wir selber nicht erwartet“, sagte Romain Dumas.

Die Core-Truppe ging das Rennen eher vorsichtig und konservativ an, zumal man mit John Bennett einen echten Amateur an Bord hatte und sich deshalb keine echten Chancen auf den Sieg ausrechnen konnte.

Eingedenk der Tatsache, dass das Core-Team im Rennen keine

IMSA

IMSA



Nur vier Neutralisationen in 24 Stunden führten zu einem neuen Distanzrekord von 808 Runden

Hauptgegner im Kampf um den Sieg ausgemacht, doch die Annahme sollte sich nicht bestätigen. Zwar führte der Acura-DPi von Helio Castroneves, Ricky Taylor und Graham Rahal in der Nacht das Rennen an, und in der zehnten Rennstunde gab es sogar eine Acura-Doppelführung. Doch dann ging beim Acura-DPi von Juan Pablo Montoya, Dane Cameron und Simon Pagenaud die Lichtmaschine ein.

Das Schwesterauto konnte sich zunächst in der Spitzengruppe halten, doch als Helio Castroneves mit dem Cadillac von Felipe Nasr kollidierte, verlor man bei der folgenden Reparatur 20 Runden. Am Ende landete der Debütant Acura auf den Rängen neun und zehn.

„Der Lichtmaschinenschaden war ärgerlich, denn wir waren gut unterwegs“, sagte Cameron nach dem Rennen. „Wir konnten phasenweise den Caddys gut Paroli bieten, aber unsere Pace schwankte stärker. Außerdem hat jeder Fahrzeugtyp seine ganz eigenen Stärken: Die Mazda sind zum Beispiel stark beim Herausbeschleunigen aus den Kurven, und die Nissan-DPi haben viel Leistung – so hat jedes Konzept seine Stärken, was sich über eine Runde aber oft egalisiert.“

Acura-Teamkollege Montoya glaubt, dass die Stärke der Cadillac die Konstanz über den Stint ist, und damit die Reifennutzung den Ausschlag gab: „Wir hatten kaum Probleme mit den Reifen, auch wenn man als Pilot stark auf die hinteren Pneu Acht geben musste. Ohne das mechanische Problem und den Unfall hätten wir aufs Podium fahren und vielleicht sogar von den Überhitzungsproblemen bei Cadillac profitieren können.“

Das Alonso-Gastspiel

Die größte Beachtung im Fahrerlager und bei den Fans bekam der Ligier-LMP2 von United Autosports mit Fernando Alonso, Phil Hanson und McLaren-Testfahrer Lando Norris. Besonders Rookie Norris setzte sich immer wieder mit großartigen Rundenzeiten in Szene und bekam von den Teammitgliedern ein ausgezeichnetes Zeugnis ausgestellt.

Im Ziel sprang aber leider nicht mehr als Platz 38 heraus: Ein Reifenschaden früh im Rennen sorgte für eine längere Reparaturpause, später rasselte der Ligier in massive Bremsprobleme, als Alonso am Steuer war. Der Tausch der Bremszangen beanspruchte über 40 Minuten – da war das Rennen gelaufen.



Der ungekrönte Star des 24h-Rennens in Daytona war nicht Fernando Alonso, sondern Teamkollege Lando Norris: Der Brite verzauberte die Szene mit schnellen Rundenzeiten und ziemlich knackigen Statements.

„Das Auto hat sich im Rennen sehr wettbewerbsfähig angefühlt“, hielt Alonso fest. „Ich war darüber etwas überrascht, denn beim Vortest Anfang Januar war eher das Gegenteil der Fall, und auch in den Trainingssitzungen waren wir nur über eine Runde schnell – nicht aber bei den Longruns, die im Langstreckensport ja den Ausschlag geben. Im Rennen änderte sich das Bild, im ersten Renndrittel lagen wir beim Speed konstant in den Top 3. In dieser Phase konnten wir das Zeitdefizit vom Reifenschaden kompensieren und zwei Runden

gutmachen. Letztlich hat uns dann das Bremsproblem das Genick gebrochen.“

In der Folge hatte der United-Autosports-Ligier auch noch ein Bremspedalproblem und dann abermals Malaise mit den Bremsen, trotzdem zog Fernando Alonso ein positives Fazit seines Langstreckendebüts: „Es hat wirklich viel Spaß gemacht!“

Auf die Frage, ob der Spanier in Le Mans mit Toyota antreten wird, gab es eine klare Ansage: „Ich werde nicht wie im letzten Jahr beim Indy-Einsatz Rennen in der Formel 1 opfern, um in Le Mans zu fahren.“ Unter der Hand gab Alonso zu verstehen, dass er die Chancen für einen Le-Mans-Einsatz mit dem Toyota-Werks-Team auf 50:50 taxiert.

Der gelobte Herr Norris

United-Autosports-Teammanager Richard Dean verteilte zum Abschluss weitere Komplimente an den 18-jährigen Lando Norris: „Der Junge hat hier ganz klar gezeigt, was in ihm steckt. Er kennt nur einen Modus, und der heißt Vollgas.“ Unter Rennbedingungen war Norris sogar schneller als Formel-1-Star Alonso.

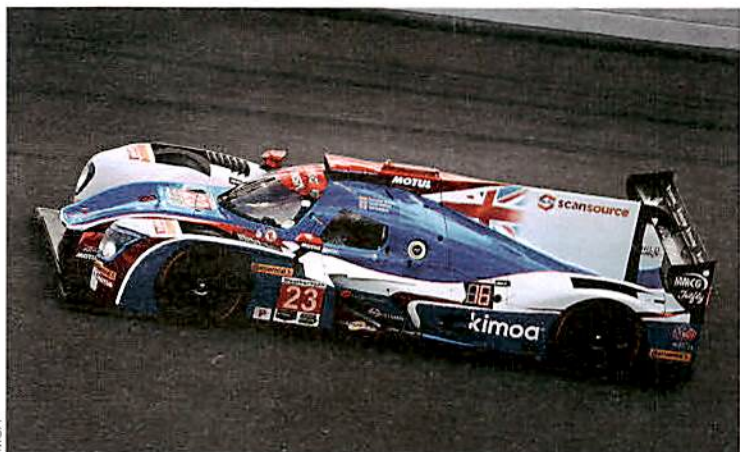
„Am Ende war ich primär über das Ergebnis enttäuscht“, hielt der Gelobte fest. „Trotzdem



Der Acura-DPI von Penske führte das Rennen beim Debüt zeitweise sogar an



Die Mazda-DPI des Joest-Teams hatten viele technische Probleme



Das Alonso-Mobil sorgte für Aufsehen, auch wegen des Teamkollegen Norris



Der Mann hatte in Daytona seine helle Freude: Alonso beim Posieren

»WIR HATTEN FÜNF REIFENSCHÄDEN AN DER HINTERACHSE – DAS IST WIRKLICH ABSOLUT VERRÜCKT HIER IN AMERIKA.«

Jota-Teamchef Sam Hignett

war es interessant und erfrischend, einmal etwas anderes auszuprobieren, und ich kann mir auch gut vorstellen, das wieder zu machen. Es wäre an diesem Wochenende vermutlich noch spannender gewesen, in einem Cadillac oder Acura zu sitzen, aber als Rookie ging es für mich primär darum, Erfahrung zu sammeln. Aber unser Team hat einen guten Job gemacht und wir haben uns zum Rennen hin klar gesteigert. Wenn ich noch mal die Möglichkeiten erhalten sollte, in Daytona zu fahren, dann werde ich es machen.“

Desaster für Nissan

Für die beiden anderen großen DPI-Hersteller Nissan und Mazda endete das Rennen mehr oder weniger im Desaster. Beim Nissan-Team ESM war man zwar glücklich, dass man die Reifennutzung dank eines neuen Sperrdifferenzials deutlich verbessern konnte, aber die Achillesferse war in Daytona dann eher die Zuverlässigkeit.

Das Auto von Ryan Dalziel, Scott Sharp und Olivier Pla musste am frühen Sonntagmorgen wegen Getriebeproblemen aufgeben, der zweite Nissan-DPI von Johannes van Overbeek, Pipo Derani und Nicolas Lapierre fiel mit einem Motorschaden aus. Dazu kamen wie bei so vielen anderen Prototypen-Teams auch noch zahlreiche Reifenschäden.

Das Debüt des deutschen Joest-Teams verlief ebenfalls harzig: Schon in den Trainingssitzungen mussten mehrfach die Vierzylinder-Turbomotoren vom Zulieferer AER getauscht werden. Die Schäden waren wohl mechanisch begründet und auch noch von unterschiedlicher Art, was die Lage für die weitere Saison vertrackt erscheinen lässt.

Die Schwächen beim Antriebs reduzierten die Track-Time in den Trainingssitzungen, die für die Arbeit an der Renn-Abstimmung dringend nötig gewesen wäre. Trotzdem konnte man im Qualifying einen schönen Lichtblick verbuchen, weil auf die Pole-Zeit nur wenige Zehntelsekunden fehlten.

Mazda: Noch viel Arbeit

Im Rennen jedoch ratterten dann beide Mazda sehr frühzeitig in Probleme: Bereits nach 44 Runden verlor der Mazda von Jonathan Bomarito, Harry Tincknell und Spencer Pigot ein Rad, das Schwesterauto mit den Piloten Oliver Jarvis, Tristan Nunez und René Rast musste 14 Runden später ohne Vortrieb durch die Boxengasse geschoben werden.

In der Folge häufte sich Verzögerung auf Verzögerung: Mal brannte das Auto kurz, mal schaltete die Elektrik auf stumm, dann wieder setzte die Servounterstützung der Lenkung aus, und Probleme gab es zudem mit der Gasannahme – und noch vieles mehr. „Uns steht noch einiges an Arbeit bevor“, bilanzierte Joest-Teamdirektor Ralf Jüttner.

Weil alle DPI-Hersteller außer Cadillac schwächelten, konnten die europäischen LMP2-Wagen von Oreca und Ligier die Plätze drei bis acht belegen – auch ein Resultat, mit dem die wenigsten vor dem Rennen gerechnet hätten. Größtes Problem der europäischen Teams: Die Continental-Reifen. „Wir hatten fünf Schäden, das ist absolut verrückt“, fluchte Jota-Teamchef Sam Hignett. ■

IMSA SPORTSCAR CHAMPIONSHIP

24h-Rennen Daytona, Florida/USA

Ergebnis Prototypenklasse, 20 Fahrzeuge gestartet

Rang	Team	Modell	Runden
1.	Barbosa/Fittipaldi/Albuquerque	Cadillac-DPI	808 Runden
2.	Curran/Conway/Nastr/Middleton	Cadillac-DPI	+110,544 min
3.	Bennett/Braun/Dumas/Duval	Oreca-LMP2	+1.31,982 min
4.	Owen/Sadeleer/Senna/Di Resta	Ligier-LMP2	+4 Runden
5.	Tung/Brundle/Habsburg-Lothringen	Oreca-LMP2	+4 Runden
6.	Trummer/Alan/De Francesco/Cindric	Oreca-LMP2	+10 Runden
7.	Miller/Simpson/Golkhberg/Menezes	Oreca-LMP2	+10 Runden
8.	French/O'Ward/Masson/Miller	Oreca-LMP2	+12 Runden
9.	Castroneves/Taylor/Rahal	Acura-DPI	+15 Runden
10.	Cameron/Montoya/Pagenaud	Acura-DPI	+15 Runden

Der Ford GT von Ryan Briscoe, Scott Dixon und Richard Westbrook siegte knapp vor dem Schwesterauto



Die neue Ford-Galaxie

Enge Rennen sind der Unique Selling Point der GTLM-Klasse in der IMSA-Meisterschaft. Nicht so in Daytona: Die beiden Ford GT stürmten dem Feld mit Siebenmeilenstiefeln auf und davon. Nur Corvette konnte halbwegs mithalten – Porsche und BMW waren chancenlos.

Von: **Marcus Schurig**

So ein Rennen haben wir noch nie auf die Strecke gezaubert“, erklärte Chip-Ganassi-Teammanager Mike O’Gara nach dem 24h-Rennen in Daytona. „Und ich habe eigentlich nichts zu erzählen, denn wir sind nur gefahren, haben nachgetankt, und Fahrer und Reifen getauscht – sonst nichts.“ Fürwahr: Schon in den ersten sechs Stunden walzten die beiden Ford

GT wie 800-Pfund-Gorillas das restliche GTLM-Feld platt. Nach acht Stunden hatte man eine Minute Vorsprung. Und weil keine Gelbphasen den Weg der beiden rot-blau-weißen Fludern kreuzten, wuchs der Abstand beständig. Das Einzige, was blieb: Der Abstand zwischen den beiden Ford war fast null. Mal führte der eine, dann wieder der andere.

Sekunden-Entscheidung

Erst bei der Frage, warum der Ford von Scott Dixon, Richard Westbrook und Ryan Briscoe siegte und nicht die Vorjahressieger Dirk Müller, Joey Hand und Sébastien Bourdais, kam dem Teammanager Mike O’Gara tatsächlich das Wort „Zeitverzug“ über die Lippen: „Beim vorletzten Stopp verlor Joey Hand im Auto mit der Startnummer #66 ein wenig Zeit, weil er zu früh den ersten Gang einlegte. Und beim letzten Stopp berührte der Reifenmann den Tankmann, der daraufhin zu früh den

Tankrüssel abzog und deshalb noch mal neu ansetzen musste.“

Diese Miniverzögerungen addierten sich auf vier Sekunden und entschieden das Duell. „Wir hatten freie Fahrt und konnten es mit unseren Teamkollegen ausfechten“, hielt Richard Westbrook fest, der nach 13 Anläufen seinen ersten Daytona-Sieg holte. „In den verschiedenen Rennphasen waren mal wir schneller, mal die Kollegen in der Nummer #66 – und am Ende hatten wir einen Hauch mehr Speed.“

„Wir sind unseren Speed gefahren und haben das Tempo einfach konsequent durchgezogen“, freute sich O’Gara. Dabei war es nicht so, dass die Ford eine Sekunde pro Runde schneller waren als der Rest: Bei der schnellsten Rundenzeit lagen die Ford bei 1.44,0 Minuten, die Corvetten bei 1.44,5. Porsche fehlten sieben Zehntel und BMW über eine Sekunde. Die schnellste Rennrunde ging jedoch an den fünfplatzierten Risi-Ferrari.

Die großen Abstände im Ziel waren also nicht das Resultat extrem großer Speedunterschiede, sondern auch dem Umstand geschuldet, dass es nur vier Gelbphasen gab, die das GTLM-Feld zusammenstauchen konnten. „Wenn man 300 Runden lang drei Zehntel schneller fährt als die Gegner, dann ist man halt weg“, hielt Oliver Gavin fest, der mit seiner Corvette zwei Runden hinter den Teamkollegen auf Platz 4 ins Ziel kam.

„Wir hatten kleinere Probleme, die uns behinderten, auf der Reifenseite, aber zu unserer Überraschung auch mit den Bremsen“, sagte Gavin. Bei Corvette gab es keine Dramen, eigentlich lieferte das Werksteam wie die Kollegen bei Ford ein gutes und solides 24h-Rennen ab – aber die Ford waren halt einfach schneller. „Immerhin konnten wir viele Punkte für die Plätze 3 und 4 einfahren, was mit Blick auf die Meisterschaft wichtig ist“, erklärte Sieger Westbrook.

Bereits das fünftplatzierte GTLM-Auto, der Ferrari 488 GTE des Risi-Teams, wies im Ziel satte neun Runden Rückstand auf. Und dafür waren im Gegensatz zu Ford und Corvette viele handfeste Probleme verantwortlich: Der Tausch eines Drucksensors, der phasenweise die Motorleistung herunterfuhr, kostete fünf Minuten, dazu musste die Fahrertür bei einem Extra-Stopp getauscht werden. „Außerdem hatten wir drei Reifenschäden und mussten wegen delaminierender Reifen mehrfach früher als geplant stoppen“, hielt Risi-Teammanager Rick Mayer frustriert fest. Der Druckaufbau in den Reifen ging beim Ferrari zu langsam vonstatten, im Banking traf dann hohe Last auf Reifen mit geringem Luftdruck.

»MIT EINEM SO PROBLEMFREIEN RENNEN HATTE SELBST ICH ALS GNADENLOSER OPTIMIST WIRKLICH NICHT GERECHNET.«

BMW-Pilot Augusto Farfus

„Der Ferrari schont die Reifen besonders gut, und das hat hier eine Rolle gespielt“, hielt Pilot Toni Vilander fest. „Dazu dürfen wir in der IMSA-Serie keine Heizdecken verwenden. Das alles in Verbindung mit dem steilen Banking hat uns reifentechnisch in die Defensive gebracht.“

Die beiden deutschen Hersteller Porsche und BMW bildeten die bedauernswerten Schlusslichter des GTLM-Feldes. Bei Porsche war das so nicht vorherzusehen, und die Gründe liegen etwas im Unklaren. Folgt man den Piloten, so waren die beiden 911 RSR nicht leicht zu fahren: Garstiges Untersteuern wechselte sich mit schlagartigem Übersteuern ab.

Nick Tandy flog im RSR mit der Startnummer #911 gleich zwei Mal an der gleichen Stelle ab, nämlich in der schnellen Busstoppschikane auf der Gegengeraden. Einmal im Regen und einmal im Trockenem. Die Beschädigungen waren massiv und die Reparaturen lang, am Ende kam dieser Elfer nur auf Platz 8 ins Ziel, mit 30 Runden Rückstand.

Der zweite Elfer von Earl Bamber, Laurens Vanthoor und Gianmaria Bruni schaffte Platz 6 und hatte ein nahezu problemfreies Rennen – aber trotzdem neun böse Runden Rückstand auf den Sieger. „Das Ergebnis ist schon

IMSA SPORTS CAR CHAMPIONSHIP

Daytona, Florida/USA

GTLM-Klasse: 9 Fahrzeuge gestartet

Platz	Fahrer	Fahrzeug	Runden
1.	Westbrook/Briscoe/Dixon	Ford GT	783 Runden
2.	Müller/Hand/Bourdais	Ford GT	+11,180 sec
3.	Garcia/Magnussen/Rockenfeller	Corvette C7.R	+2 Runden
4.	Gavin/Fässler/Milner	Corvette C7.R	+3 Runden
5.	Vilander/Pier Guidi/Calado/Rigon	Ferrari 488 GTE	+9 Runden
6.	Bamber/Vanthoor/Bruni	Porsche 911 RSR	+9 Runden
7.	Krohn/Edwards/Catsburg/Farfus	BMW M8 GTE	+10 Runden
8.	Pilet/Tandy/Makowiecki	Porsche 911 RSR	+30 Runden

enttäuschend“, sagte GT-Sportchef Frank-Steffen Walliser. „Wir hatten bei dem einen Auto Pech mit den zwei Unfällen, die viel Zeit gekostet haben. Die Nummer 912 lief technisch unauffällig, uns fehlt allerdings ein bisschen Speed. Dazu gab es kaum Gelbphasen, was den großen Abstand nach vorne erklärt.“

BMW: Knatsch um die BoP

BMW wäre beim Debüt des neuen M8 GTE vermutlich schon zufrieden gewesen, wenn man das Rennen mit der Porsche-Pace hätte fahren können. Die Bayern fühlten sich von der BoP deutlich benachteiligt (siehe News Seite 19) und machten ihrem Unmut nach dem Qualifying Luft, wo man über eine Sekunde auf die Topautos einbüßte. Sportchef Jens Marquardt drohte sogar, man werde beim zweiten Saisonrennen in Sebring gar nicht antreten, sollte sich die BoP nicht

deutlich verbessern. Bei IMSA herrschte ein gewisses Unverständnis, auch wenn man es unterließ, die Argumente öffentlich auszubreiten. Da die beiden BMW beim Vortest weniger Runden absputzten als die Konkurrenz, war offenbar das Performance-Bild nicht eindeutig. Zwar bekam BMW nach dem Vortest Zugeständnisse, aber laut Jens Marquardt reduzierte das den Rückstand nur um die Hälfte.

Im Wissen, chancenlos zu sein, fuhr BMW in Daytona dann quasi einen Langstreckentest unter Rennbedingungen. Mit Erfolg: Die beiden neuen M8 sahen beim Renndebüt über die Ultradistanz gleich das Ziel. Noch besser: Der M8 mit der Startnummer #24 kam ohne das geringste Problem über die Distanz. „Das ist ein echter Schock, damit hatte selbst ich als gnadenloser Optimist nicht gerechnet“, freute sich Pilot Augusto Farfus. ■



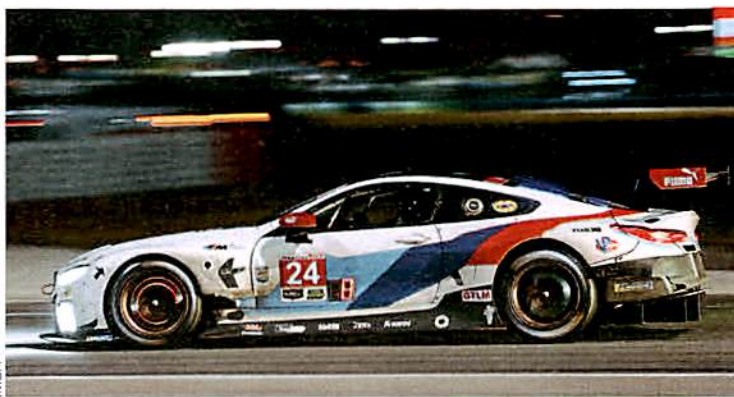
Die Corvette von Magnussen, Garcia und Rockenfeller holte Platz 3



Die Hackordnung in Daytona war eindeutig: Vorne Ford, dahinter Corvette



Ein Porsche lief problemlos durch, trotzdem schaffte man nur Platz 6



BMW bewies beim Debüt des M8 Steherqualitäten: Beide Autos im Ziel

IMSA 24h-Rennen Daytona: GTD-Klasse

Lambo Number One



Vor zwei Jahren flopten die Lambos in Daytona, jetzt holten sie den Sieg und Platz 3

Die größte Spannung in Daytona bot die kleinste Klasse: Bei den GT3-Fahrzeugen der GTD-Klasse lagen bis zum Schluss fünf Fahrzeuge in der Führungsrunde. Am Ende setzte sich der Lamborghini des GRT-Grasser-Teams durch.

Von: **Marcus Schurig**

Das 24h-Rennen in Daytona ist eigentlich für Spannung bis zum Schluss bekannt: Durch die gewöhnlich vielen Gelbphasen kämpfen oft mehrere Fahrzeuge in den Schlussrunden noch um den Sieg. Doch statt bis zu 20 Gelbphasen gab es diesmal nur deren vier, was in der Prototypen- und GTLM-Klasse zu einer eher langweiligen Schlussphase beitrug.

In der GTD-Klasse fiel die Entscheidung dagegen erst 24 Minuten vor Schluss: Mirko Bortolotti führte mit dem GRT-Grasser-Lamborghini knapp vor dem Riley-Mercedes-AMG von Jeroen Bleekemolen. Die Fans freuten sich schon auf ein handfestes Duell, doch in Runde 743 bog der Niederländer an die Box ab. „Wir brauchten eine Splash von knapp zehn Sekunden

Tankzeit, während der Lamborghini im besseren Boxenstopp-Rhythmus war und nicht mehr stoppen musste“, so Teamchef Bill Riley. Der Mercedes wurde wegen des späten Tankstopps noch bis Platz 4 durchgereicht, doch Riley fand trotzdem nur lobende Worte: „Das war ein extrem ausgeglichenes GTD-Feld, da kann man IMSA nur gratulieren.“

Land unter bei IMSA?

Anlass zur Gratulation für IMSA konnte man bei Audi nicht verspüren. In den ersten neun Stunden dominierte der Audi R8 LMS des Land-Teams das Geschehen an der Spitze des Feldes, teilweise führte das Team mit über einer Runde. Ein Grund für die Dominanz: Man hatte die fraglos beste und schnellste Fahrerpaarung versammelt, obwohl man laut Reglement natürlich auch bei Audi Silber-Privatfahrer zum Einsatz bringen musste.

IMSA monierte jedoch, dass die Nachtankzeit bei den ersten fünf Stopps zu kurz gewesen sei – also unter einer Marke von 40 Sekunden. Dieser Wert ist jedoch nicht festgeschrieben, er sollte sich aus den Tank-Restriktoren ergeben. Jedenfalls verpasste man dem Land-Team eine fünfminütige Strafe für die angebliche Zeitunterschreitung, später kam noch eine Dreiminuten-Strafe für einen Fehler beim Wave-by hinzu – so verlor das Team vier Runden und beendete das Rennen auf Platz 7.

Damit kam Acura zum Handkuss, die sich mit guter und konstanter Performance den zweiten Platz angeln konnten. ■

IMSA SPORTSCAR CHAMPIONSHIP

24h-Rennen in Daytona, Florida/USA
Ergebnis GTD-Klasse, 21 Autos gestartet

Rang	Fahrer	Team/Fahrzeug	Runden
1.	Bortolotti/Perera/Ineichen/Breukers	Lamborghini Huracán	752 Runden
2.	Legge/Parente/Hindman/Allmendinger	Acura GT3 NSX	+1 Runde
3.	Sellers/Snow/Caldarelli/Miller	Lamborghini Huracán	+1 Runde
4.	Keating/Christodoulou/Bleekemolen/Stolz	Mercedes-AMG GT3	+1 Runde
5.	Bird/Bell/Sweedler/Montecalvo	Ferrari 488 GT3	+1 Runde
6.	Polter/Davis/Lally/Winkelhock	Audi R8 LMS	+2 Runden
7.	Schmidt/Mies/Van der Linde/Van der Linde	Audi R8 LMS	+3 Runden
8.	Engel/Habul/Jäger/Grenier	Mercedes-AMG GT3	+6 Runden
9.	Balzan/Jeanette/McNeill/Segal	Ferrari 488 GT3	+7 Runden
10.	Hawksworth/Hansson/Marcelli/Farnbacher	Lexus RC F GT3	+8 Runden

NACHRICHTEN

NACHSPIEL BEI AUDI

Die Diskussionen um die kurzen Nachtankzeiten des Audi R8 vom Land-Team hatten auch nach dem Rennen noch ein Nachspiel: Bei der technischen Nachuntersuchung zerlegte IMSA erst die Tankanlage, dann den Tank des Audi. „Die haben aber nichts gefunden, weil wir sicher nichts Illegales gemacht haben“, brummte Teamchef Wolfgang Land, der sich vorkam, als sei er von IMSA auf Korn genommen worden. „Wir waren sehr schnell, wir hatten keine technischen Probleme, keine Reifenthemen und die schnellste Fahrerpaarung – und das, obwohl wir nach dem Vortest über die BoP zurückgebunden worden sind.“

LAMBO-STOPP-PARADE

Der Sieg von Lamborghini geht auch auf das Konto einer blitzsauberen Boxenstoppbilanz: Der siegreiche Huracán von GRT Grasser kam in Summe auf 29 Stopps, der drittplatzierte Lamborghini von Paul Miller Racing auf 27 Boxenstopps. Besser war kein anderer Wettbewerber in den Top 7. Bemerkenswert ist auch der Umstand, dass der siegreiche Huracán von Rolf Ineichen, Mirko Bortolotti, Franck Perera und Rik Breukers das Rennen vom letzten Startplatz in Angriff nehmen musste, weil man bei der technischen Nachuntersuchung durch den Stall-Test gefallen war.

NUR VIER SC-PHASEN

24h Daytona 2018 war außergewöhnlich, weil es nur vier statt in der Regel über 15 Safety-Car-Phasen gab. Ein Grund: Die Prototypen-Challenge-Klasse gibt es noch, aber sie fährt separate Rennen. Die PC-Wagen sorgten 2016 und 2017 allein für Dutzende Gelbphasen, in Sebring 2017 für deren sechs. „Seit die PC weg sind, ist alles besser geworden“, lobte Corvette-Pilot Oliver Gavin, bemerkte aber: „Die F1-Piloten sind dafür extrem rücksichtslos gefahren.“

IMSA-Meisterschaft / Sportwagen-WM

Zweifel an Plänen für Sebring-Doubleheader

Im März 2019 soll in Sebring nach dem Ende des traditionellen 12h-Rennens der IMSA-Serie noch ein WEC-Rennen über 1500 Meilen stattfinden. Doch der sogenannte Doubleheader könnte aus Platz- und Logistikgründen platzen.

Der Plan der WM-Bosse ist ambitioniert: Nur drei Stunden nach dem Ende des Hauptrennens wollen ACO und FIA ihre WM-Meute auf die Bahn schicken. Startzeit: Sonntagmorgen um zwei Uhr in der Frühe! Doch jeder, der schon mal in Sebring war, weiß, dass es unmöglich ist, die aktuelle Boxengasse in so kurzer Zeit umzu-

bauen. Daher gab es auf Seiten der Streckenbetreiber auch die Idee, eine zweite Boxengasse zu errichten, nämlich auf der Gegengeraden hinter dem aktuellen Fahrerlager.

Zweifel am Doubleheader

Laut Streckenvertretern, die in Daytona waren, sind diese Pläne Makulatur: Zwar gehört das Land an der Gegengeraden der Rennstrecke, aber Pläne für einen Umbau bis 2019 gibt es nicht. Auch Gerüchte, wonach eine Brücke über die Gegengerade zur neuen Boxengasse gebaut werden soll, stimmen nicht: Es wird nur die alte Brücke ins Infield erneuert, um die Strecke zu verbreitern. Damit steigen die Zweifel, ob es 2019 wirklich zu einem Doubleheader von IMSA und WEC in Sebring kommen kann. ■ AC

IMSA-Meisterschaft / BoP in der GT LM-Klasse

BMW: Eklat mit IMSA wegen BoP für M8

Das Thema Fahrzeug-Einstufungen wird gewöhnlich zwischen Rennveranstalter und Herstellern hinter verschlossenen Türen verhandelt. Doch in Daytona platzte BMW der Kragen: Die Bayern attackierten IMSA wegen der Einstufung des neuen M8 GTE.

Die bayerische BoP-Bombe platzte am Freitagnachmittag: Nach einem deprimierenden Qualifying-Resultat mit den Plätzen 8 und 9 machte BMW seinem Unmut über die BoP in einem schriftlichen Statement Luft: „Wir glauben an das BoP-System. Damit dieses System jedoch funktioniert, müssen alle Teilnehmer

gleich behandelt werden.“ BMW fehlten netto anderthalb Sekunden, und man sah die Schuld bei der BoP. Sportchef Jens Marquardt legte im Gespräch mit Motorsport aktuell nach: „Wenn sich an der Situation nichts ändert, werden wir in Sebring nicht starten.“ Im Rennen fehlte BMW ebenfalls über eine Sekunde auf die GTLM-Klassengegner.

„Konstruktive Gespräche“

Die anderen Hersteller hielten es für falsch, solche Dinge so früh in die Öffentlichkeit zu tragen. „Wenn es dumm läuft, muss man dafür ein oder zwei Jahre Kreide fressen“, sagte ein Sportchef. Kurz vor Rennende gab es eine Erklärung von IMSA und BMW, wonach man jetzt in konstruktiven Gesprächen versuchen will, eine Lösung zu finden. ■ AC

Sportwagen-WM: Die Zukunft der LMPI-Topklasse

Wie viel Hybrid soll es sein?

ACO und FIA wollen die zukünftige LMPI-Klasse auf jeden Fall mit einer Hybridkomponente ausrüsten. Bisher stieß dieses Ansinnen in Amerika eher auf Ablehnung. Doch es könnte sich jetzt ein erster Kompromiss abzeichnen – wenn auch erst für die Zeit ab 2021.

Von: A. Cotton, M. Schurig

Beim 24h-Rennen in Daytona erklärte ein IMSA-Insider: „Die Topklasse in der Sportwagen-WM soll auf jeden Fall Hybrid erhalten. Jetzt müssen wir sehen, ob auf unserer Seite das Interesse besteht, die DPI-Autos anzugleichen.“ Vor 2021 wird es keinen Neustart beim LMPI-Reglement geben, daher hat IMSA die entsprechenden Homologationen bereits jetzt bis 2022 verlängert.

Die DPI-Hersteller sind sich nicht einig, was das Thema Hy-

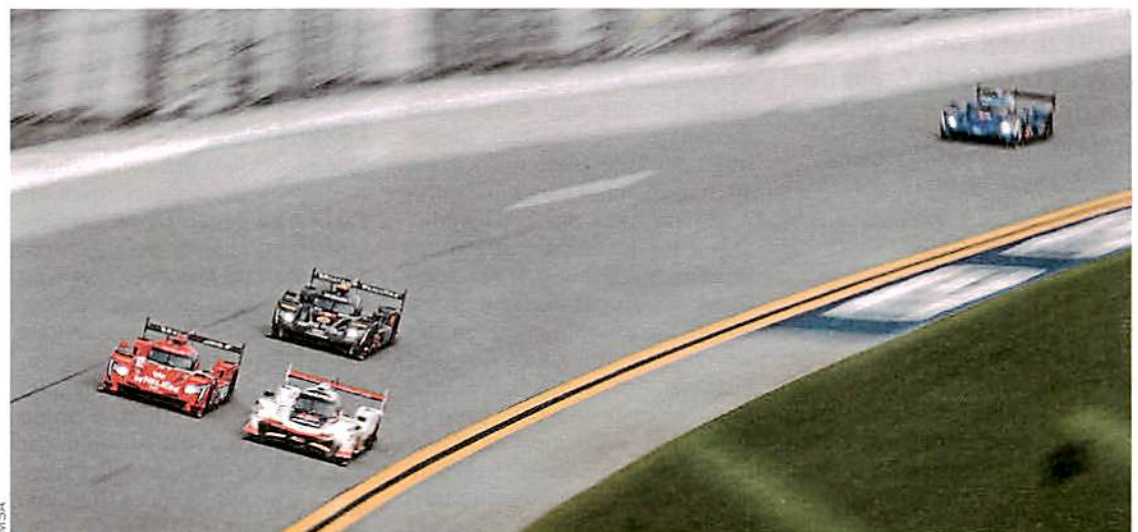
brid betrifft: Mazda und Nissan sind aus Kostengründen dagegen, Honda ist offen. Ford, die als Anwärter für einen DPI-Einstieg gelten, sind für Hybrid.

Der nächste Fallstrick ist die Größe und Stärke des Hybrid-systems: Fest steht: Es soll nur an den hinteren Bremsen rekupe-riert werden, da man keine All-radautos will. Das legt nahe, dass

es sich eher um einen Mildhybrid mit 2 oder 4 Megajoule Leistung handeln könnte. Große Hersteller wie Ford oder auch Toyota wollen aber mindestens 6 oder 8 MJ Hybrid, was aber nur über die Hinterradbremsten technisch nicht darstellbar wäre.

IMSA-Boss Scott Atherton sagt: „Wir arbeiten eng mit FIA und ACO zusammen, um eine

gemeinsame transatlantische Lösung zu finden.“ Ein weiteres LMPI-Gespenst scheint sich verzogen zu haben: Die Idee, Hyper-Sportscars wie den AMG Project One zuzulassen, ist offenbar vom Tisch. Man kann als Hersteller markentypische Styling-Elemente integrieren, aber eine Renn-Homologation vom Straßenauto scheint definitiv vom Tisch. ■



Die Zukunft der WEC-Topklasse wird auch die Zukunft der amerikanischen IMSA-Topklasse DPI beeinflussen



Das Glück der Tüch

Die einen wollten nicht, die anderen konnten nicht, und mancher wollte wie so oft zu viel. Am Ende gewann in Monte Carlo der mit dem größten Können und dem meisten Glück: Sébastien Ogier.

Von: **Markus Stier**

Julien Ingrassia reißt die Augen auf, um seinem Vortrag noch mehr Ausdruck zu verleihen. „Wir waren im sechsten Gang, als wir die Kontrolle verloren“, berichtet der Beifahrer des Weltmeisters vom Einschlag in eine Böschung. Doch statt zum gehechteten Mehrfach-Salto oder

einem Einschlag ins Gehölz oder zur Radamputation an der Felswand zu führen, kickte das Bankett den Champion sanft zurück auf die Straße, wo er flugs die wirkenden Kräfte wieder in Einklang brachte und seine Fahrt fortsetzte. Fünfmaliger Sieger hin oder her, man muss eben auch manchmal Glück haben.

Es war nicht das einzige Mal. Schon auf der ersten Prüfung am Donnerstag drehte sich Sébastien Ogier bei einem der heikelsten Monte-Carlo-Wochenenden der Geschichte auf spiegelblanker Piste ein. Am Freitag ließ er eine Minute Vorsprung auf knapp 15 Sekunden schrumpfen, als er nach einem weiteren Dreher in einen Graben rutschte, am Samstag dann das Anlehnmanöver bei jenseits 140 Sachen. Doch trotz

der für Ogier langen Liste menschlichen Versagens stand auf der Verlustliste nur eine angetitschte Alu-Felge zu Buche. Nicht einmal der Reifen hatte Luft verloren.

Favorit ohne Grip

Wie anders liest sich die Geschichte desjenigen, der eigentlich als Favorit zu gelten hatte. Im Vorjahr hatte Thierry Neuville dem Saisonauftakt fast zwei Tage lang seinen Stempel aufgedrückt, war im Hyundai i20 Coupé dem Rest einfach davongefahren, bevor ihn ein kleiner Fehler am Samstagnachmittag aus dem Rennen warf. Der Hyundai ist vielleicht immer noch das schnellste aller vier aktuellen World Rally Cars, nur bei wenig Grip zeigt das Auto leichte Schwächen.

Bei nahezu null Haftung gilt das für jedes Vehikel, für Neuville war der Versuch, die Scharte vom Vorjahr auszuwetzen, schon auf Prüfung eins gescheitert. Untersteuernd rodelte sein Auto in einen Graben, wo ihn das spärlich vertretene Publikum erst nach rund vier Minuten befreien konnte. Und so war die Luft schon vor dem Plattfuß raus, den sich der Belgier am folgenden Morgen plus weiterer 30-Sekunden-Hypothek noch einfuhr.

Wenn wir beim Thema Reifenschaden sind, müssen wir auch über einen reden, der nicht gerade zum Favoritenkreis zählte, der aber ohne den fast vier Minuten teuren Radwechsel auf der Auftaktprüfung aufs Treppchen gefahren wäre. Elfyn Evans bewies mit zwei Bestzeiten, dass er nicht



Auch der Sieger kam nicht fehlerlos durch, aber Sébastien Ogier war unterm Strich mal wieder der Schnellste

igen



Auch wenn die Monte mit Sonne, Regen, Schneematsch und Eis nahezu alle Bedingungen parat hielt, spielte die Reifenwahl dieses Mal keine wirkliche Rolle. Zu eindeutig waren die Verhältnisse auf den Prüfungen.

allen Lebenslagen. Zum Entzücken des Teamchefs und viermaligen Monte-Carlo-Siegers Tommi Mäkinen belegte seine Phalanx zeitweilig geschlossen die Ränge zwei bis vier. Schlecht gelaunt war trotz eines eindrucksvollen Monte-Debüts im World Rally Car Nachwuchsheld Esapekka Lappi. Weil sein Team 2017 erst in der zweiten Saisonhälfte ein drittes Werksauto parat hatte, konnte der Finlandsieger nur begrenzt Punkte sammeln und musste beim Auftakt 2018 gemäß der letztjährigen Abschlusstabelle auf der ersten Etappe weiter hinten starten. „Das macht überhaupt keinen Spaß“, maulte der 27-Jährige über den von den Kollegen auf die Straßen geräuberten Split.

Drei Plätze zurück

Ausgerechnet auf der finalen Strecke hinunter vom Col de L'Orme und über den Col de L'Ablé lag wenig Dreck, aber Lappi sah die Powerstage als größten Mist der ganzen Rallye. Mit einem Fahrfehler ließ er rund eine halbe Minute liegen, was ihn drei Plätze kostete und in der Abrechnung nur Rang sieben bedeutete. Neben Elfyn Evans reichten ihn die beiden Verlierer des Wochenendes durch, die nur knapp hinter ihm lagen. Thierry Neuville hatte mit fünf Bestzeiten eine beeindruckende Aufholjagd abgeliefert, überrannte im Finale Evans, nahm das Lappi-Geschenk dankbar an und wurde noch Fünfter. Als Zweitschnellster der Powerstage kamen noch vier Extra-Punkte dazu, womit das Wochenende mit 14 Zählern insgesamt noch halbwegs erträglich wurde.

Damit spräche der Vizeweltmeister aber nur für sich selbst.

ROESELER

gedenkt, ein Schwachpunkt im Weltmeisterteam M-Sport zu sein. Der im Vorjahr in Wales erstmals siegreiche Waliser war mit sich zufrieden und erleichtert, mit dem Gerücht aufräumen zu können, er habe im Vorjahr bei guten Leistungen immer von den britischen DMack-Reifen profitiert, die er dank Sponsorvertrag als Einziger im Feld der Werksfahrer verwendete. „Jetzt bin ich wie alle anderen auf Michelins unterwegs“, betont Evans, dessen Fahrt auf einem unscheinbaren sechsten Rang endete, der aber ohne das Reifenpech mit nur rund einer Minute Rückstand als Dritter im Fürstentum hätte einlaufen können. Rang sechs reichte immer noch um zu helfen, dass M-Sport abermals die Führung in der Marken-WM übernimmt.

Wir wollen nicht zu sehr theoretisieren: Wäre Evans noch richtig bei der Musik gewesen, hätte auch Jari-Matti Latvala noch ein Schippchen drauflegen können. Der sonst gern als mentaler Wackelpudding gehandelte Finne zeigte sich solide wie ein Fels. Dass er nach den zwei finsternen Auftaktprüfungen am Donnerstag schon eine Minute Rückstand hatte, brachte den Toyota-Mann nicht aus der Ruhe. Auf den restlichen 15 Prüfungen ließ er trotz defensiver Fahrt nicht mehr als weitere 50 Sekunden liegen. Ab Halbzeit lag der Nordmann auf Rang drei, hatte nach hinten reichlich Luft und schloss angesichts eines seiner besten Saisonstarts nach vorn leichten Herzens einen Nichtangriffs-

pakt mit seinem neuen Teamkollegen Ott Tänak.

Wer dachte, der Este müsste sich bei seinem neuen Arbeitgeber erst eingewöhnen, hatte sich geschnitten. Bis zum Samstagabend fuhr der 30-Jährige auf 13 Prüfungen zehn Top-Drei-Zeiten, war vier Mal Schnellster – ebenso oft wie sein letztjähriger Teamkollege Sébastien Ogier. Im Kampf um die Spitze war es nicht der Schüler, der Nerven zeigte, sondern sein Lehrer. Trotzdem ließ Tänak Ogier wieder ziehen. Wie der Franzose schielt er vor allem nach dem Titel. Da sind 18 Zähler unter schwersten Bedingungen eine prima Ausbeute.

Die Toyota lagen auf den buckligen und schmutzigen Pisten der südfranzösischen Seealpen wie die Bretter und funktionierten in



Lappi: Siebter statt Vierter



Meeke: Sieg früh verschenkt



Citroën: Bei wenig Grip zu langsam



Sein Arbeitgeber blickt zähneknirschend auf ein desaströses Wochenende zurück.

Als Markentitel-Favorit und mit vermeintlich bester Fahrerriege gestartet, rennt die Hyundai-Truppe nun wie schon im Vorjahr früh einem Rückstand hinterher. Abgesehen von mindestens fünf weiteren Punkten, die Neuville hätte holen können, verpatzte sich die Truppe von Michel Nandan wie so oft mit folgenschweren Kleinigkeiten ein Top-Ergebnis.

Andreas Mikkelsen war zum Auftakt am Col de Fontbelle traumwandlerisch sicher übers gefrorene Wasser gegangen, als einziger neben Tänak ohne Fehler geblieben, und lag am Freitagmorgen hoffnungsvoll auf Rang zwei, als die Lichtmaschine verreckte. Von allen liebevoll, aufwendig und teuer konstruierten Teilen in so einem World Rally Car auf der Hightech-Skala landet

! Alles andere als ein Kindergeburtstag: Mit nur 17 Wertungsprüfungen, aber 388 Kilometern ist die Monte Anwärterin auf den Titel als längste Rallye der Saison – und das mit den heikelsten Asphaltprüfungen der Welt.

der Stromlieferant der Batterie nicht mal im hinteren Mittelfeld. Mit dem Bordnetz kollabierten auch Mikkelsens Hoffnungen. Der Norweger endete nach seinem Restart mit 34 Strafminuten

als 13. außerhalb der Punkte. Den Hyundai-Auftritt hätte Dani Sordo retten können. Nach einer blassen Saison zur Teilzeitkraft degradiert, steht der Spanier unter Zugzwang. Tatsächlich hatte der älteste WRC-Werkspilot im Feld am Freitagmorgen gerade den da noch elektrifizierten Mikkelsen von Rang zwei verdrängt. Doch dieses Niveau konnte er nicht halten. Am Samstagmorgen rutschte er im Schneematsch vor einen Baum. Dumm gelaufen, denn bei der Rallye Monte Carlo ist die Rally2-Regel am Sonntag außer Kraft gesetzt. Sordo durfte am Sonntag nicht mehr starten.

Die Roten nicht hinten

Das – gemessen an den Möglichkeiten und Qualitäten des Teams – katastrophale Ergebnis führte dazu, dass nach dem ersten von 13 WM-Läufen erstmals seit einem Jahr nicht Citroën die rote

Laterne trägt. Wir wollen aber nicht vorschnell in Jubel ausbrechen: Mit den Plätzen vier und neun haben sich die achtmaligen Marken-Weltmeister kaum mit Ruhm bekleckert. Dem ohnehin eher zahm zu Werke gehenden Craig Breen zertrümmerte ein Stein schon am Freitagmorgen eine Bremsleitung. Neben nicht so recht Gasgeben haperte es nun auch noch massiv an Verzögerung, und damit war die Hoffnung auf ein properes Resultat früh dahin.

Ausgerechnet der mit sechs Abflügen 2017 als Crash-Pilot verschriene und vermeintlich geläuterte Kris Meeke zerschoss die Hoffnung auf einen Heimsieg für sein Team schon auf Prüfung eins. Nach einem an sich harmlosen Dreher in einer der ersten glatten Kurven bei Sisteron wollte der Ire nicht wieder den Wilden spielen und setzte ganz gestittet zurück, um seinen C3

ROESELER

ROESELER

ROESELER

ROESELER



Die Toyota-Phalanx überzeuge, der Yaris ist überall schnell



ROEHLER

Thierry Neuville: Erst im Graben, dann Reifenschaden



KUHN

Belohnung für König Ogier: Küsstchen von der Kaiserin

RALLYE MONTE CARLO (24.–28. JANUAR)

1. von 13 Läufen, 17 Wertungsprüfungen über 388,6 km

1. Lappi/Ferm (FIN/FIN), Toyota Yaris WRC	2:29.26,9 h
2. Evans/Barritt (GB/GB), Ford Fiesta WRC	+36,0 s
3. Hänninen/Lindström (FIN/FIN), Toyota Yaris WRC	+36,3 s
4. Suninen/Markkula (FIN/FIN), Ford Fiesta WRC	+1.01,5 min
5. Breen/Martin (IRL/GB), Citroën C3 WRC	+1.22,6 min
6. Neuville/Gilsoul (B/B), Hyundai i20 WRC	+1.33,1 min
7. Tänak/Järveoja (EST/EST), Ford Fiesta WRC	+1.53,6 min
8. Meeke/Nagle (GB/GB), Citroën C3 WRC	+3.12,6 min
9. Sordo/Marti (E/E), Hyundai i20 WRC	+4.11,5 min
10. Östberg/Eriksen (NOR/NOR) Ford Fiesta WRC	+4.21,2 min

Bestzeiten: Neuville 5, Ogier 4, Tänak 4, Evans 2, Mikkelsen 1, Meeke 1

WM-STAND FAHRER

1. Sébastien Ogier	26
2. Ott Tänak	18
3. Jari-Matti Latvala	17
4. Kris Meeke	17
5. Thierry Neuville	14
6. Elfyn Evans	8
7. Esapekka Lappi	6
8. Bryan Bouffier	4
9. Andreas Mikkelsen	3
10. Craig Breen	2



ROEHLER

WM-STAND MARKEN

1. M-Sport-Ford	33
2. Toyota	33
3. Citroën	18
4. Hyundai	14

! Mit fünf Monte-WM-Siegen fehlen Ogier noch zwei zu Rekord-Champion Sébastien Loeb. In einem liegt er aber schon vorn: Fünf Siege in Folge hat im Fürstentum in 108 Jahren noch niemand geschafft.

Linda Jackson und Konzernboss Carlos Tavares robbte sich Meeke mit kontrollierter Offensive zaghaft vorwärts, ohne besonders aufzufallen. „Wir sind zu langsam, und ich weiß nicht warum“, klagte der gelernte Fahrzeug-Ingenieur. Der Citroën kommt trotz größerer Modifikationen nicht mit rutschigem Geläuf zurecht, erst auf der knochentrockenen Abschlussprüfung setzte Meeke mit seiner einzigen Bestzeit ein Glanzlicht.

Eine glänzende Vorstellung hat am Ende mal wieder Sébastien Ogier abgeliefert. Der fünfte Monte-Carlo-Sieg in Folge hievt ihn in den Annalen der Königin der Rallyes auf Rang zwei hinter Landsmann Sébastien Loeb (sieben Siege). Der Erfolg hat nur einen Haken: In drei Wochen in Schweden geht der Tabellenführer beim zweiten WM-Lauf das sechste Jahr in Folge als Straßenfeger auf die Piste. ■

wieder auf Kurs zu bringen. Doch dabei sackte der Popo in den Graben, und so waren schon nach WP 1 über anderthalb Minuten futsch. Unter strenger Beobachtung von Markenchefin

Routinier Jan Kopecký fuhr im Skoda Fabia nur schnell, wenn er musste. Die Konkurrenz erledigte sich selbst

„King Cool“ Kopecký

Nachdem sich seine Topkonkurrenten Teemu Suninen und Eric Camilli selbst ein Bein gestellt hatten, spielte Skoda-Werkspilot Jan Kopecký seine Routine aus und beschenkte sich an seinem 36. Geburtstag mit dem WRC2-Sieg.

Von: **Reiner Kuhn**

Vor der Rallye Monte Carlo haben die Fahrer der zweiten Liga mächtig Respekt. Nichts bestätigt dies mehr als ein Blick auf das Teilnehmerfeld. Nur sechs der insgesamt 17 R5-Teams kämpften beim kniffligen Saisonauftakt um WRC2-Punkte. So galten das Werksfahrer-Trio mit den beiden M-Sport-Piloten Eric Camilli und Teemu Suninen sowie Skoda-Einzelkämpfer Jan Kopecký als haushohe Favoriten.

Letzterer verschlief den Start und brauchte zwei Bestzeiten, um nach der vierten Prüfung die Führung zu übernehmen. Doch am Freitagabend war die Messe nahezu gelesen. Mit über acht Minuten Vorsprung führte der Tscheche nach acht von 17 Wertungsprüfungen vor Peugeot-Fahrer Guillaume de Mevius. Suninen aquaplanierte in WP 5 vehement ins Unterholz, Teamkollege Camilli setzte seinen Fiesta eine Prüfung später eben-

falls neben die Piste. Am Samstag griff das M-Sport-Duo wieder ins WRC2-Geschehen ein. Doch kaum hatte Camilli seine zweite Bestzeit markiert, feuerte er seinen Dienstwagen final ins Aus (WP 11). Zwei Prüfungen zuvor hatte Kevin Abbring bei einem Ausritt den Kühler seines Dienstwagens deformiert und musste diesen wenig später mit überhitztem Motor abstellen.

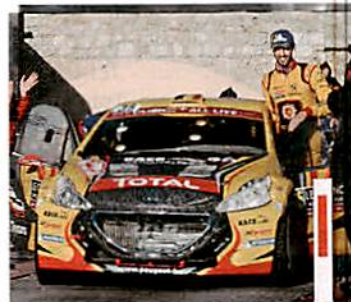
Doch nicht nur die WRC2-Akteure wurden Opfer der äußerst schwierigen Streckenbedingungen, auch im weiteren R5-Feld lichteteten sich die Reihen deutlich. Stéphane Sarrazin verarbeitete seinen Hyundai nach einem eingesprungenen Toeloop zum Totalschaden (WP 7), Quentin Giordano warf seinen Fabia ebenso ins winterliche Gelände wie Skoda-Junior Ole Christian Veiby in WP 11.

Andere machten es besser. Die beiden WRC2-Privatiers De Mevius und Eddie Sciorsere minimierten das Risiko und folgten Kopecký mit Respektabstand in Richtung Ziel. Deutlich schneller tobte der erst 17-jährige Skoda-Junior Kalle Rovannerä über die Asphaltpisten der französischen Seealpen und überzeugte bei seinem Monte-Debut als zweitschnellster R5-Fahrer. Nur 5,13 Minuten betrug am Ende sein Rückstand auf den Routinier Kopecký. Dieser machte sich an seinem 36. Geburtstag mit dem WRC2-Sieg selbst wohl das größte Geschenk. Zwar ist sein nächster WRC2-Start offen, in dieser Form dürfte der Tscheche aber

auch auf Korsika zu den Sieganwärtlern zählen.

Nichts zu feiern hatte am Ende De Mevius. Bei der Nachkontrolle bemerkten die FIA-Kontrollure an dessen Peugeot 208 eine um zwei Kilo zu leichte Batterie und verhängten eine Zeitstrafe. Statt mit Platz 2 muss sich der Belgier mit WRC2-Rang 4 begnügen. Platz 2 erbt der 32-jährige Eddie Sciorsere. Suninen enterte den letzten Podiumsplatz. ■

! Aus Erfahrung gut: Seit 14 Jahren startet Jan Kopecký für Skoda bei nationalen, kontinentalen oder internationalen Meisterschaften. Sein WM-Debut gab er 2004 als 22-Jähriger im Skoda Octavia WRC. Bei seinen 15 WRC2-Einsätzen im Fabia R5 feierte der Tscheche vier Siege und enterte insgesamt zwölfmal das Podium.



De Mevius: Zu früh gefreut



Rovannerä: Starkes Monte-Debut

WRC2 MONTE CARLO

1.	Kopecký/Dresler (CZ)	4:35.38,5h
	Skoda Fabia R5	
2.	Sciorsere/Zanella (I)	+ 22.47,7 min
	Citroën DS3 R5e	
3.	Suninen/Markkula (FIN)	+ 33.31,1 min
	Ford Fiesta R5	

PUNKTESTAND NACH LAUF 1

1.	Jan Kopecký (CZ)	25 Punkte
2.	Eddie Sciorsere (I)	18 Punkte
3.	Teemu Suninen (FIN)	15 Punkte
4.	Guillaume de Mevius (B)	12 Punkte
5.	Kevin Abbring (NL)	0 Punkte

Rallye-WM

Tavares: „Citroën braucht Ogier nicht“

Hoher Besuch im roten Bereich: Konzernvorstand Carlos Tavares weilte beim Heimspiel seiner Werks-Equipe und sprach auch über die künftige Motorsportstrategie von Opel.

Von: **Reiner Kuhn**

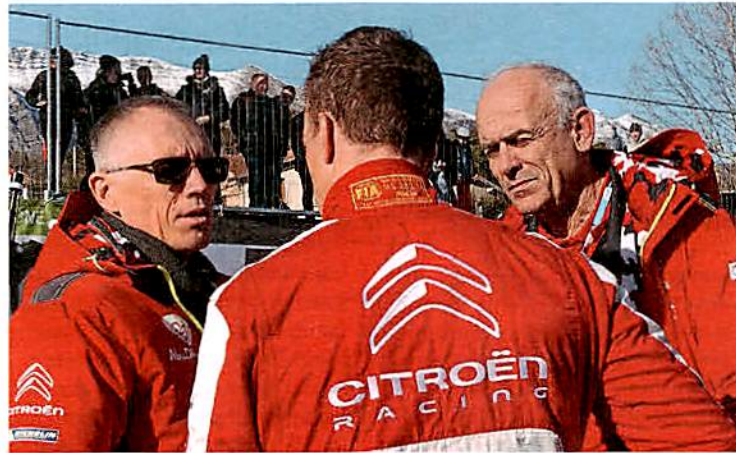
Ein Zelt mit nur zwei statt drei Werkswagen, daneben eine mondäne Hospitality. Bei Citroën Racing passt schon länger einiges nicht mehr zusammen. Diese Sichtweise teilt sogar Konzernvorstand Carlos Tavares – mehr aber auch nicht. „Es fehlt nicht am Budget. Es geht darum, dieses effektiv einzusetzen. Jeder Einzelne im Team muss seinen Job besser machen,“ stellt der 59-Jährige klar und verweist darauf, dass mit M-Sport das Team mit den geringsten Mitteln die WM-Titel abräumte. Weltmeister und Monte-Sieger Sébastien Ogier sieht Tavares dabei weniger als Erfolgsgarant. „Bei allem Respekt, aber Kris Meeke hat im Vorjahr wie Ogier zwei Siege errungen – trotz Problemen mit dem Auto. 2017 war eine schwierige

Saison für Citroën. Aber das lag nicht an den Fahrern, sondern am Team. Dieses muss den Piloten ein Auto hinstellen, in das sie Vertrauen haben.“

In nur einem Jahr wurde in der Technik, beim Management und nun der Teamchef neu besetzt. Neu auch die Ziele: „Einzelsiege bei großen Rallyes bringen mehr Aufmerksamkeit als der Herstellertitel“, so der Konzernlenker. „Fühlt sich Kris im C3 WRC wohl, kann er jeden WM-Lauf gewinnen, warum nicht auch den Fahrertitel?“ Der Saisonauftakt spricht eher dagegen.

So oder so will Tavares am Rallye-Engagement festhalten: „Die Sportprogramme unserer Marken sind auf drei bis fünf Jahre ausgelegt, Citroën in der Rallye-WM, Peugeot in der Rallycross-WM und DS in der Formel E.“

Klar auch Tavares' Ansage zur jüngsten Konzerntochter Opel: „2020 sollte man die Wende schaffen. Und wenn man Geld verdient, kann man den Motorsport nutzen, um seine Marke zu stärken. Sollte Opel überleben, ist alles möglich. Dann wird Opel auch ein großes Motorsportprogramm bekommen.“ ■



PSA-Boss Carlos Tavares (links): „Die sollen erst mal ihren Job machen“

Rallye-WM

Bekannte Piloten als Edel-Späher

Besondere Unterstützung: Sogenannte „Road Safety Crews“, besser bekannt als Eisspione, notieren in eine Kopie der Aufschriebe letzte Streckenveränderungen für ihre Fahrer.

Von: **Reiner Kuhn**

Wie wichtig bei der „Monte“ exakte Streckeninformationen sind, weiß auch Mikko Hirvonen, 2010 Sieger des Klassikers. Seit nunmehr drei Jahren unterstützt er Craig Breen als Eis- und Schotterspion. Die Aufgabe: Vor dem Start einer Prüfung die letzten Streckeninfos sammeln und vor Gefahrenquellen warnen sowie diese in das „Gebetbuch“ eintragen, das sie an den Beifahrer weiterreichen. Eine Aufgabe für Routi-

niers. Nur sie erkennen, wo das Eis noch abtauen wird oder bislang nasse Passagen in den Schatten eintauchen und überfrieren werden.

Hirvonen ist nicht der einzige bekannte Name in den Reihen der Eisspione: Jari-Matti Latvala setzt auf Ex-Werkspilot Toni Gardemeister, Esapekka Lappi auf Juho Hänninen und Thierry Neuville auf Bruno Thiry. Elfyn Evans

hört auf seinen Vater Gwyndaf und Weltmeister Ogier auf Simon Jean-Joseph. Durften in den Vorjahren nur die Prioritätsfahrer 1 Eisspione nutzen, konnten diesmal alle Teilnehmer auf deren Hilfe bauen. Noch ist unklar, ob es bei dieser Regelung bei allen Asphaltläufen bleibt. Auf Schotter bleiben die „Road Safety Crews“ weiterhin verboten. ■



Craig Breen's Copilot Scott Martin arbeitet die Infos der Eisspione ein

KOMMENTAR

JÄHRLICH GRÜSST DAS MURMELTIER

Die Ansage war klar: „Hyundai Motorsport hat für die neue Saison klare Ambitionen, sowohl in der Fahrer- als auch in der Hersteller-WM um den Titel zu kämpfen.“ Verständlich, zählte die 2014 erstmals angetretene Werkstruppe spätestens ab 2016 und mehr noch im Vorjahr zu den Topfavoriten. Ähnlich sieht es beim traditionsreichen Saisonauftakt aus. Dort bilden das Hyundai-Trio mit Vizeweltmeister Thierry Neuville (acht Starts, ein Podium, vier Ausfälle), Andreas Mikkelsen (6, 2, 1) und Routinier Dani Sordo (11, 3, 2) die erfahrenste Fahrerriege. Doch geholt haben sie auch diesmal nahezu nichts: Neuville wird nur Fünfter, Mikkelsen 13. und Sordo, auf dessen Sieg britische Buchmacher in scheinbar weiser Voraussicht eine Quote von 25 für 1 boten, landete neben der Strecke. Kein Team startete schlechter in die Saison. Schlimmer noch: Bei wenig Haftung scheint der i20 WRC seinen Fahrern noch immer größere Probleme zu bereiten. Ein Handicap, das die Werkspiloten zwar schon länger monieren. Doch aussortiert ist diese bekannte Schwäche noch immer nicht. Womöglich verzettelt man sich am Teamsitz in Alzenau – nicht nur am World Rally Car. Seit zwei Jahren buhlt in der neugeschaffenen Kundensportabteilung ein leidlich erfolgreicher i20 R5 und seit wenigen Monaten zusätzlich ein i30 TCR für die Rundstrecke um Aufmerksamkeit. Doch bekommen die Werksportler nicht schnellstens ihr Kerngeschäft Rallye-WM und das World Rally Car in den Griff, dürfte man am Jahresende wohl erneut nur von einigen Siegen berichten. Die angestrebten Titel werden am Ende wieder andere abgeräumt haben.



Reiner Kuhn
Redakteur

Rallye-WM

Kaltstart und Vollstress

Die wahren Helden sitzen oftmals auf dem Beifahrersitz. Allen voran stellte dies Xavier Panseri beim WM-Auftakt eindrucksvoll unter Beweis.

Am Dienstagabend erreichte Xavier Panseri der Hilfe seines Freundes Bryan Bouffier. Bei einem Unfall während der Streckenbesichtigung hatte sich dessen Copilot Jerome Degout am Nacken verletzt und musste passen. Panseri, der nur 24 Stunden zuvor als Gesamtsechster von der Rallye Dakar in Südamerika zurückgekehrt war, machte sich sofort auf den Weg. Am Mittwoch, 40 Minuten vor dem Shakedown traf der 47-Jährige beim M-Sport-Team ein und enterte den Beifahrersitz im dritten Werks-Ford. Sein Overall war ebenso geliehen wie die beiden Beifahrer-Uhren. „Mit dem Tempo im 2017er WRC kam ich überraschend schnell klar“, so Panseri. „Schwieriger waren die fremden Aufschriebe. Jede freie Minute nutzte ich, um diese auf meinen Stil umzuschreiben.“ Sein Fahrer lobte: „Großartig, was Xavier hier



ROESLER

Panseri: Statt freiem Wochenende Monte-Stress und Platz 8

abliefern, schließlich war er beim Test ebenso wenig dabei wie bei der Streckenbesichtigung. Vor den Nachtprüfungen hatte ich Bammel. Platz 8 werden wir nun ordentlich feiern. Die paar Stunden hält Xavier sicher auch noch durch.“ ■ RK

AUS DEM SERVICEPARK

GANZ BEGEISTERT

Den WM-Auftakt wollten sich auch zahlreiche Dakar-Haudegen nicht entgehen lassen. Aus dem sommerlichen Südamerika reisten unter anderem Cyril Despres, Loeb-Beifahrer Daniel Elena (Peugeot), Al-Attayah-Copilot Mathieu Baumel (Toyota) und KTM-Werksfahrer Antoine Méo in die französischen Seealpen. Mikko Hirvonen (Mini) fungierte einmal mehr als Eisspion von Craig Breen, Xavier Panseri sprang kurzfristig bei M-Sport-Pilot Bryan Bouffier ins Auto.

GANZ PRIVAT

„Ich bin als Fan hier“, sagte Yves Matton, als wir ihn durch den Servicepark schlendern sahen. „Da ich erst am 7. Februar als FIA-Rallyedirektor beginne, nutzte ich die Gelegenheit, um die Monte mit meinem Sohn zu besuchen. Alles war wie beim letzten Privatbesuch vor 17 Jahren. Ich übernachtete im gleichen Hotel wie damals und stand bei der ersten Nachtprüfung von Thoard nach Sisteron an der Strecke“, erzählte der bisherige Citroën-Teamchef. Bei den Werksteams ließ sich

ihr künftiger Ansprechpartner übrigens nicht sehen.

GANZ SCHÖN PEINLICH

Am Samstag erwischte es Nicolas Ciamin. Nach erneutem Turboschaden musste der Franzose seinen Abarth 124 RGT in WP 12 endgültig abstellen. Eine Prüfung zuvor war Teamkollege Andrea Nucita mit defekter Elektrik am heckgetriebenen Sportcoupé raus. Schlimmer noch: Der medienrätliche Start von Ex-Werksfahrer Alex Fiorio kam erst gar nicht zustande. Zwar versuchte Abarth Corse, noch Umberto Scandola zu überzeugen, aber auch mit ihm scheiterten die Verhandlungen.

GANZ DER PAPA

Kein Geringerer als Renault-Formel-1-Pilot Carlos Sainz junior steuerte auf der finalen Schleife einen VIP-Megane RS über die Rallyepisten. Zwar kennt der Spanier die Herausforderungen von zahlreichen Auftritten seines Vaters, aber der in Monaco lebende Jungstar zeigte sich von den Bedingungen und dem Zuspruch am Streckenrand begeistert. ■ RK

Volkswagen

Drei Weltmeister testen neuen VW Polo R5

Die Entwicklung des VW Polo R5 läuft auf Hochtouren. Beim Wintertest in Schweden wechselte sich ein hochkarätiges Trio hinterm Steuer ab.

Von: **Reiner Kuhn**

Mitte Januar scheuchten VW-Cheftester Dieter Depping und der österreichische Rekordmeister Raimund Baumschlager den Entwicklungsträger des VW Polo R5 noch über winkelige Asphaltspisten in Süd-Österreich, vergangene Woche weilten Technikdirektor François-Xavier Demaison, der leitende Projektmanager Jan de Jongh und die Testmannschaft der Wolfsburger Werkstruppe dann im hohen Norden. Getestet wurde an vier Tagen in der Nähe

der schwedischen Ortschaft Kall. Bei Temperaturen von bis zu minus 15 Grad Celsius und vereistem Untergrund mit zahlreichen Schneebänken auf den knapp vier Kilometer langen Streckenabschnitten waren die Bedingungen ideal für einen Härtetest, bei dem der rund 272 PS starke Kundensportrenner seine Zuverlässigkeit unter Beweis stellte. Am Steuer des Turbo-Allraders wechselten sich gleich drei Rallye-Weltmeister ab: Neben dem amtierenden WRC2-Champion Pontus Tidemand nahmen auch Petter Solberg und Marcus Grönholm im Testträger Platz.

„Es war fantastisch, wieder einmal hinter dem Lenkrad eines Rallye-Fahrzeugs zu sitzen und der VW-Familie zu helfen“, sagte Solberg, der mit seinem Team PSRX Volkswagen Team Schweden in der Rallycross-WM an den Start geht. „Es hat großen Spaß

gemacht, und es war ein toller Tag. Das Team hat hervorragende Arbeit geleistet, und der Polo fährt sich fantastisch. Ich wäre am liebsten gar nicht mehr ausgestiegen. Wir sind fast 300 Kilometer an einem Tag gefahren – das ist ein großer Unterschied zu dem, was ich aus der Rallycross-WM gewohnt bin. Ich habe die Erfahrung aus meinen Rallye-

jahren eingebracht, um mit den Ingenieuren an kleinen Veränderungen am Fahrzeug zu arbeiten.“

Die Homologation des Polo R5 soll im Sommer erfolgen, das offizielle Wettbewerbsdebüt ist bei der ADAC Rallye Deutschland geplant. Danach werden die ersten Fahrzeuge an Kundensportteams ausgeliefert. ■



VOLKSWAGEN

Solberg: An einem Tag mehr Kilometer als in einer halben Rallycross-Saison



Packt alles

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



PROSS Rucksack

Multifunktionaler Rucksack mit großem Reflektor, Rücken-/Beckenpolsterung, Volumenerweiterung mit integriertem Nassfach um ca. 6 Liter, herausnehmbaren Regenschutz in Signalfarbe, wasser- und schmutzabweisender Boden. Material: Polyester 420D und strapazierfähiges Ripstop, Maße: ca. 28 x 22 x 49 (64) cm, ca. 15 Liter (+ 6 Liter), Gewicht: ca. 695g, Zuzahlung 1,- €.



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

Ihre Abo-Vorteile:

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

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

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

Best.-Nr. **1625286**

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

Ich bezahle per Bankeinzug.

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkal 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE7ZZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum	Unterschrift
-------	--------------

Direktbestellung:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo



„Adjö“, schneller Schwede

Mit einem Paukenschlag gab Mattias Ekström am Montag bekannt, dass er seiner DTM-Karriere „Adjö“ sagt. Er konzentriert sich künftig auf die Rallycross-WM. Sein Nachfolger steht in Form des Niederländers Robin Frijns bereits fest.

Von: Michael Bräutigam

Als Mattias Ekström am Montag im „Hangar-7“ in Salzburg vor die versammelte Presse trat, um seine Entscheidung bekannt zu geben, konnte man ihm förmlich ansehen, welchen innerlichen Kampf er in den vergangenen Wochen führen musste. „Es war eine der schwierigsten Entscheidungen, die ich je treffen musste“, bestätigte der Schwede, der im kommenden Juli 40 Jahre alt wird.

Bereits zum Ende der Saison 2017 habe er Audi-Motorsportchef Dieter Gass darüber informiert, dass er sich ab 2018 nur noch auf eine Serie konzentrieren würde. „Die DTM war lange Zeit mein Leben, und auch in

Zukunft wird mein Herz immer für die DTM schlagen. Aber ich habe in den vergangenen Jahren auch sehr viel Zeit und Energie in mein Rallycross-Team investiert“, so der zweifache DTM-Champ, der sich ab sofort auf die Quertreiberei in der Rallycross-WM konzentrieren wird. „Ohne das Doppelprogramm kann ich mich nun wieder voll auf eine Serie konzentrieren und habe wieder mehr Freiraum für meine Familie und meine Kinder.“

„Natürlich ist Mattias für beide Projekte extrem wertvoll und wichtig. Deshalb ist uns beiden diese Entscheidung auch nicht leichtgefallen“, sagte Gass.

Restlicher Kader bleibt

Ekström war seit 2001 für Audi in der DTM unterwegs. Damals stieß der Youngster mit einem STCC-Meistertitel im Gepäck zum seinerzeit noch rein privat geführten DTM-Team von Abt. Beim werksseitigen Einstieg der Ingolstädter zur Saison 2004 setzte die Marke mit den vier Ringen weiter auf die Dienste des Schweden, der prompt seinen ersten Meistertitel einfahren konnte.

2007 folgte der zweite und letzte DTM-Titel. 2011, 2014 und 2017

»DIE DTM WAR LANGE ZEIT MEIN LEBEN, UND AUCH IN ZUKUNFT WIRD MEIN HERZ IMMER FÜR DIE DTM SCHLAGEN.«

Mattias Ekström

schrammte er als jeweiliger Vizechampion nur knapp an seinem dritten Meisterschaftsgewinn vorbei. Auch 2005 beendete er die Saison als Zweiter. Darüber hinaus wurde er drei Mal Gesamtdritter. Zusammen mit 23 Siegen in 193 Rennen ist er der erfolgreichste Audi-DTM-Pilot und darüber hinaus einer der großen Publikums- und Fanslieblinge.

Mit Ekström verliert die DTM einen echten Typen, der nicht nur durch seine Seitenhiebe („Pappnasen und Nasenbohrer“) für Unterhaltung sorgte. Aber auch sein Nachfolger hat das Zeug dazu. Der 26-jährige Niederländer Robin Frijns ist einer der erfolgreichsten Piloten aus dem GT-Pool von Audi (u. a. amtierender BGTS-Sprint-

Meister und Zweiter beim FIA GT Weltcup) und gilt als einer, der sich ebenfalls nicht in ein Korsett pressen lässt. Er scheut sich weder vor harten Bandagen auf, noch vor Wortgefechten abseits der Strecke.

„Robin hat großes Potenzial“, attestiert Gass seinem Schützling, der zudem darauf verweist, dass mit René Rast im vergangenen Jahr ein Rookie den DTM-Titel holte. Insgesamt sieht der Audi-Motorsportboss seine Marke für 2018 damit fahrerisch „sehr gut aufgestellt“. Abgesehen vom Wechsel Ekström/Frijns bleibt das Audi-Aufgebot unverändert. Weiterhin bleiben also Champion Rast, Ex-Meister Mike Rockenfeller, Nico Müller, Jamie Green und Loïc Duval an Bord. 2017 holte man alle drei Titel (Fahrer, Teams und Hersteller).

Damit ist jetzt in Sachen DTM-Fahrerfeld 2018 nur noch offen, wer die sechs Cockpits bei Mercedes besetzt. Eines muss wie berichtet durch den Weggang von Robert Wickens auf jeden Fall neu besetzt werden. Im Februar geht es für die DTM-Mannschaft der Stuttgarter traditionell ins Trainingslager nach La Manga (Spanien). Bis dahin soll möglichst das Aufgebot stehen. ■

Personalrochaden

Die News und Gerüchte rund um die WTCR tröpfeln nach wie vor nur langsam herein. Doch sie sind interessant: Norbert Michelisz zu Hyundai?

Von: **Michael Bräutigam**

Ein echter Coup deutet sich an: Wie italienische Journalistenkollegen berichten, steht Norbert Michelisz kurz davor, einen Deal mit Hyundai für die WTCR 2018 abzuschließen. Dann würde er beim Hyundai-Entwicklungsteam BRC Racing Teamkollege von Gabriele Tarquini. Dann käme es für den zuletzt in der WTCC als Honda-Werksfahrer aktiven Ungarn womöglich zu offenen Duellen mit seinem eigenen MIRA-Team (Honda), welches noch an einem WTCR-Programm arbeitet.

Und noch eine weitere spektakuläre Personalie kündigt sich an: Gordon Shedden. Der dreifa-

che BTCC-Champ gab letzte Woche bekannt, dass er und sein langjähriges BTCC-Team (Team Dynamics) nun getrennte Wege gehen. Damit könnte ein kolportierter Wechsel in die WTCR, die in diesem Jahr fünf Überschneidungen mit der BTCC hat, wahr werden. Schon beim Finale der TCR International Series 2017 war der Schotte im Leopard-Golf einmalig am Start und sicherte

sich beim Debüt direkt die Pole-Position. 2018 könnte er dauerhaft für das Leopard-Team WRT zum Einsatz kommen.

Finster sieht es dagegen um den Schweizer Stefano Comini aus. Der zweifache TCR-International-Champ bestätigte gegenüber MSA, dass es mit der WTCR 2018 „sehr schwierig“ werden könnte. Alternativ peilt der Tessiner die TCR Europe an. ■



Michelisz (l.) und Tarquini: 2018 zusammen mit Hyundai in der WTCR?

Was ist 2018 neu?

Am 18. Februar beginnt mit dem Daytona 500 die neue NASCAR-Saison. Zeit also, mal einen Blick auf das zu werfen, was für das Jahr 2018 neu ist.

Von: **Michael Bräutigam**

Im Grunde tun sich nur drei größere Dinge: Chevrolet führt den Camaro als neues Modell (statt des SS) ein, beim Boxenstopp sind nur noch fünf statt sechs Crew-Mitglieder erlaubt, und die neue „Roval“-Strecke in Charlotte feiert Premiere.

Letztere, eine Mischung aus Oval und Infield des Charlotte Motor Speedway, ist damit der dritte Road Course neben Sonoma und Watkins Glen – und gleichzeitig der Erste, der in den Play-offs befahren wird. Das dürfte für



Die augenscheinlichste Änderung zur Saison 2018: Chevrolets neuer Camaro

zusätzliche Spannung sorgen. Ansonsten gilt ausnahmsweise: Never change a running system. Von größeren Anpassungen im sportlichen oder technischen Reglement, wie in den vergangenen Saisons meist geschehen, lässt man dieses Jahr die Finger. Dazu gibt es ein paar personelle Ände-

rungen. Die Spektakulärste dabei ist sicher der Weggang von Dale Earnhardt Jr. und seine Nachfolge in Form von Rookie William Byron – ein 20-jähriger Computerspieler, der in den vergangenen vier Jahren einen kometenhaften Aufstieg bis hin zum Xfinity-Titel 2017 erlebte. ■

TCR MIDDLE EAST: ZWEI SIEGE FÜR ENGSTLER-VW

Am zweiten Rennwochenende der TCR Middle East in Dubai durfte das Engstler-Team zwei Siege bejubeln. Luca Engstler holte sich die Pole-Position und den Sieg im ersten Lauf, sein schweizerischer Teamkollege Florian Thomas im zweiten Engstler-Golf den Triumph im zweiten Durchgang. Engstler ist nach zwei von drei Rennwochenenden jetzt auch Tabellenführender. Das Finale findet Ende Februar auf dem F1-Kurs von Bahrain statt.

TCR GERMANY: GLATZEL RACING PLANT EINSTIEG

Möglicherweise schon in der Saison 2018 könnte ein weiteres neues Team den Sprung in die ADAC TCR Germany vollziehen. Das über lange Jahre in der DTC/Procar aktive Team Glatzel Racing hat entsprechende Pläne, möglichst mit zwei Autos in der Serie zu starten. Noch reicht das Budget nicht für eine volle Saison, es gibt jedoch Gespräche. Parallel wird man weiter in der STT starten, wo Teamchef Ralf Glatzel 2017 Meister seiner Division wurde. Im Rahmen einer neuen Zusammenarbeit mit dem DSK ist auch geplant, dass ein DSK-Junior für Glatzel in der STT startet, der dort auf einen möglichen TCR-Aufstieg 2019 vorbereitet werden soll.

TCR: AB 2019 FÄHRT DIE KLASSE DOWN UNDER

Australien ist der neueste Fleck auf der Landkarte, der von der TCR erobert wird. Die nationale Motorsportbehörde CAMS und TCR-Promoter WSC haben einen Fünfjahresvertrag geschlossen, der eine Serie ab 2019 zum Ziel hat. Schon 2018 starten andere neue TCR-Serien, respektive werden TCR-Klassen eingeführt. So fand am Wochenende die USA-Premiere im Rahmen der Continental Tire Sports Car Challenge statt. 2018 starten außerdem die TCR UK, TCR Korea und die TCR Las Americas (Mexiko/Dominikanische Republik).

Maverick Viñales:
An Rennabstimmung
gearbeitet, Bestzeit
kam als Nebenprodukt



Die blaue Macht ist zurück

Am zweiten Testtag konnten sich die beiden Yamaha-Werksfahrer Maverick Viñales und Valentino Rossi an die Spitze der Zeitentabelle setzen. Doch die Zeiten an der Spitze sind sehr eng beisammen.

Von: **Dian Sulistyowati**

Am Sonntag war man sich noch nicht ganz sicher. Hat Yamaha, wie es Valentino Rossi und Maverick Viñales beteuerten, beim Chassis einen Weg in die richtige Richtung gemacht? Oder war es nur der unerschütterliche Optimismus, den Rennfahrer brauchen, um sich zu motivieren? Denn wenn Rossi sich zwischenzeitlich auch immer wieder an die Spitze der Zeitentabelle schieben konnte, so wurde er zum Schluss, als alle frische Reifen aufzogen und noch einmal auf Zeitenjagd gingen, abgehängt. Und Viñales dümpelte

ohnehin mit Longruns im Mittelfeld herum.

Doch am Montagnachmittag kam die eindrucksvolle Antwort. Als die Strecke abkühlte und immer schneller wurde, war es diesmal Rossi, der sich eindrucksvoll an die Spitze setzte. Und erst sah es ganz so aus, dass der Grandseigneur diesmal die Oberhand behalten würde. Doch dann war plötzlich Viñales noch um drei Hundertstelsekunden schneller.

Nahm der Überflieger der letztjährigen Testsaison damals solche Gelegenheit immer mit einem breiten Grinsen zur Kenntnis, war der 23-jährige Spanier diesmal völlig gelassen: „Eine schnelle Runde konnte ich schon letztes Jahr. Viel wichtiger ist, dass wir bei der Elektronik große Fortschritte gemacht haben. Wir müssen aber weiterarbeiten. Wir haben hier genau die Bedingungen vorgefunden, die wir uns gewünscht haben. Wir werden weiter daran arbeiten, bei der Hitze noch besser zu werden, und unsere Probleme aus dem Vorjahr zu lösen.“

Valentino Rossi war gut gelaunt. „Mit dem neuen Rahmen, der auf dem 2016er Rahmen basiert, aber abgeändert wurde, fühle ich mich wieder wohl“, freute sich der bald 39-jährige. „Er lenkt so ein, wie ich es gerne hätte, und ich kann viel bequemer und natürlicher mit ihm fahren. Wir haben jetzt noch zwei weitere Varianten, wo wir die Seele des 2016er Rahmens als Grundlage haben, aber noch ein paar Ideen eingebracht haben. Durch diese wollen wir uns noch durcharbeiten. Wir haben bereits unsere Performance mit dem

»VIEL WICHTIGER ALS DIE BESTZEIT IST, DASS WIR BEI DER ELEKTRONIK GROSSE FORTSCHRITTE MACHEN KONNTEN.«

Maverick Viñales

gebrauchten Reifen deutlich verbessern können, und das war bislang der wichtigste Schritt. Aber der Kampf wird dieses Jahr noch härter als bisher. Sowohl die Bestzeiten als auch die Pace sind sehr, sehr eng beisammen. Wir müssen auf jedes kleinste Detail achten.“

Gutes neues Material

Genau so viel Selbstbewusstsein war auch bei der Konkurrenz zu spüren. Honda brachte neue Motoren, und damit katapultierte sich Dani Pedrosa am ersten Tag an die Spitze der Tabelle. „Wir hatten drei Motorräder mit exakt identischem Setup, nur mit drei verschiedenen Motoren, dem letztjährigen und zwei neuen“, verriet Pedrosa. „Es wird nicht leicht sein zu entscheiden, welcher die endgültige Spezifikation sein soll, dafür müssen wir noch viel tiefer in die Abstimmung gehen. Die Strecke wurde immer schneller. Dann haben wir einen neuen Hinterreifen draufgemacht, und die Zeit kam ganz von selbst.“



Valentino Rossi: „Kann die M1 wieder natürlicher fahren, die Richtung stimmt.“



Dani Pedrosa: Mit neuem Motor am ersten Tag Schnellster, neue Verkleidung

! Diesmal regnete es nicht wie sonst am Nachmittag, sondern am Morgen. So herrschten, als es abkühlte, gute Bedingungen für die Zeitenjagd bis kurz vor Schluss.

Pedrosa konnte sich am zweiten Tag zwar nicht steigern, Cal Crutchlow bestätigte mit der drittschnellsten Zeit am Montag aber, dass die neuen Motoren ein Fortschritt sind. Marc Márquez, von dem man bei solchen Gelegenheiten die Über-Runden sieht, ging auf Zeitenjagd, stürzte aber bei einsetzendem Regen. „Ich hatte noch nicht das Gefühl, das ich brauche, und es wollte zunächst nicht kommen“, konstatierte Márquez. „Dann haben wir uns am zweiten Tag mittags zusammengesetzt und alle Dinge, die sich als positiv erwiesen haben, zusammengestellt. Von da an wurden die Zeiten und die Konstanz besser. Aber wir müssen noch weiterarbeiten, denn ich fühle mich noch immer nicht zu hundert Prozent wohl auf dem Bike.“

Die Ducati-Piloten waren gut aufgelegt. Casey Stoner hatte schon vor dem Test verkündet, dass sich das lange herbeigesehnte Einlenkverhalten der Desmosedici beim 2018er Modell klar verbessert hat. Und auch wenn Andrea Dovizioso noch immer nicht voll

zufrieden war, seine zweitbeste Zeit am Montag und alle vier GP18 innerhalb der Top 5 ließ ein Lächeln im Pokerface von Gigi Dall'Igna unter seinem Bart durchscheinen. Jorge Lorenzo, der am sensibelsten auf den Kurvenspeed reagiert, wurde am zweiten Tag auch bester Ducati-Pilot. „Am zweiten Tag war ich konkurrenzfähig, und das macht mich glücklich“, meinte Lorenzo. Ich konnte sowohl meine Pace als auch meine Bestzeit gut steigern.“

Solides Debüt von Tom Lüthi

Tom Lüthi, der im November wegen seiner gebrochenen Ferse vier Testtage gegenüber seinen Rookie-Kollegen verloren hatte, machte in Sepang erste Bekanntschaft mit der Marc-VDS-Honda. Wie er schon im Winter angekündigt hatte, ging er die Sache ruhig an und steigerte sich kontinuierlich. „Ich habe meine ersten Runden zuerst am Sonntag im Nassen gedreht“, erzählte der Moto2-Vizeweltmeister. „Dann wurde es endlich trocken und ich begann, das Motorrad zu spüren. Ich habe langsam versucht, das Bike und die Reifen zu verstehen, es war ein sehr spannender Tag.“

Ridingcoach Stefan Prein hatte nur lobende Worte für den Honda-Debütanten: „Tom hat sich langsam, aber stetig gesteigert. Er nimmt die Tipps schnell auf und spürt gleich die Veränderungen am Setting. Er arbeitet sehr viel mit dem Kopf.“ Am zweiten Tag konnte sich Lüthi um fast zwei Sekunden steigern. „Ich durfte nicht zu viel auf die Zeiten schauen, ich wollte weiter an dem Gefühl arbeiten“, verriet Lüthi. „In der MotoGP, wo hart in die Kurve gebremst wird, ist das Vorderradgefühl das Wichtigste. Das konnte ich bereits verbessern.“



Jorge Lorenzo: Die Ducati lenkt sich jetzt besser, der Mallorquiner kommt

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Sepang (MAL), 28.–29.01.2018, Bestzeiten nach zwei Tagen

1.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	1:59,355
2.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1:59,390
3.	Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	1:59,427
4.	Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	1:59,443
5.	Jorge Lorenzo (E)	Ducati D16 GP18	1:59,498
6.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP18	1:59,509
7.	Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	1:59,702
8.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1:59,730
9.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP18	1:59,732
10.	Daniilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP18	1:59,747
11.	Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	1:59,917
12.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	1:59,925
13.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	2:00,042
14.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	2:00,262
15.	Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP17	2:00,506
16.	Bradley Smith (GB)	KTM RC16	2:00,520
17.	Franco Morbidelli (I)	Honda RC 213 V	2:00,662
18.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	2:00,664
19.	Mika Kallio (FIN)	KTM RC16	2:00,701
20.	Álvaro Bautista (E)	Ducati D16 GP 17	2:00,728
21.	Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP16	2:00,914
22.	Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	2:01,392
23.	Scott Redding (GB)	Aprilia RS-GP	2:01,456
24.	Yonny Hernández (COL)	Yamaha YZR-M1	2:01,554
25.	Xavier Siméon (B)	Ducati D16 GP16	2:01,689
26.	Tom Lüthi (CH)	Honda RC 213 V	2:01,810
27.	Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP 18	2:04,767

Bislang nur die Richtung

Zum ersten Test 2018 brachten die Werke viele noch nicht zu Ende entwickelte Ideen. Sie haben noch einen weiten Weg zu gehen, aber die Richtung ist bei allen zu erkennen.

Von: **Neil Spalding**

Nachdem beim Valencia-Test die ersten Grundgedanken der Ingenieure, wie sie ihre MotoGP-Prototypen für dieses Jahr schneller machen wollen, zu erkennen waren, sind nun beim ersten Test des neuen Jahres die weiterentwickelten 2018er-Prototypen ausgerollt worden, und alle sind noch in recht anfänglichem Stadium. Für alle gibt es noch viel zu tun, und jeder hat seine persönlichen Probleme zu lösen.

Eine der Strategien, die letztes Jahr gut funktioniert haben, war, sich auf einen der Reifentypen aus dem Michelin-Angebot zu konzentrieren. Johann Zarco und sein Crewchief Guy Coulon hatten sich beim Setting der Tech3-Yamaha immer auf die weichen Mischungen konzentriert, und es funktionierte hervorragend. Man kann davon ausgehen, dass es dieses Jahr auch für andere funktionieren wird.

Der erste Testtag ist häufig ein guter Indikator für die ganze Saison, und Honda und Ducati hatten einen ausgesprochen guten ersten Testtag, während man bei Yamaha nicht ganz sicher sein kann.

Ganz neues Bike

Aprilia hatte in Valencia eine kleine Schweißnaht am Hauptrahmen angebracht, um so vorne einen geänderten Flex zu bekommen: stabiler beim Bremsen, weicher in voller Schräglage. Dies wurde nun in ein neues, geknicktes Hauptprofil übertragen. Bei diesem neuen Rahmen wurde die Motorenposition so verändert, dass sie den Fahrern in der Kurvenmitte hilft. Mit Aleix Espargaró und Scott Redding hat Aprilia zwei relativ große Fahrer, für sie wurde das ganze Motorrad etwas größer gemacht. Mit dem nun höher verlaufenden Hauptprofil hat auch das Wasserpumpengehäuse mehr Platz zum Rahmen.

Für Katar wird eine weitere Entwicklungsstufe des Motors kommen, bei der die initiale Gasannahme verbessert werden soll. Aleix Espargaró war mit dem neuen Motorrad sehr glücklich, Scott Redding weniger.

Ducati brachte für Andrea Dovizioso und Jorge Lorenzo zwei neue Rahmen. Zumindest Dovizioso hatte auch einen neuen Tank, bei dem mehr Benzin unter dem Sitz ist. Beide Fahrer waren recht zufrieden. Die Bikes sind auch das Resultat von sehr viel Abstimmungsarbeit aus dem Vorjahr, bei der das Motorrad kontinuierlich höhergesetzt wurde. Die aktuellen Modifikationen schließen an diesen Prozess an, inklusive einer besseren Position für den Schwingendrehpunkt und der darauf angepassten Gewichtsverteilung, was das Lenken beim Beschleunigen erleichtert.

Zwei neue Motoren

Honda experimentiert weiter mit der Motorenauslegung. Sie hatten in Sepang zwei Varianten, beide mit deutlich größeren Krümmerdurchmessern. Im Vergleich zu den letzten drei Jahren machten alle Fahrer einen glücklichen Eindruck bezüglich der Neuerung. Dani Pedrosas Bestzeit an dem Tag war ein klarer Indikator, der kleine Spanier reagiert besonders sensibel auf Änderungen, die seinen weichen Fahrstil beeinflussen.

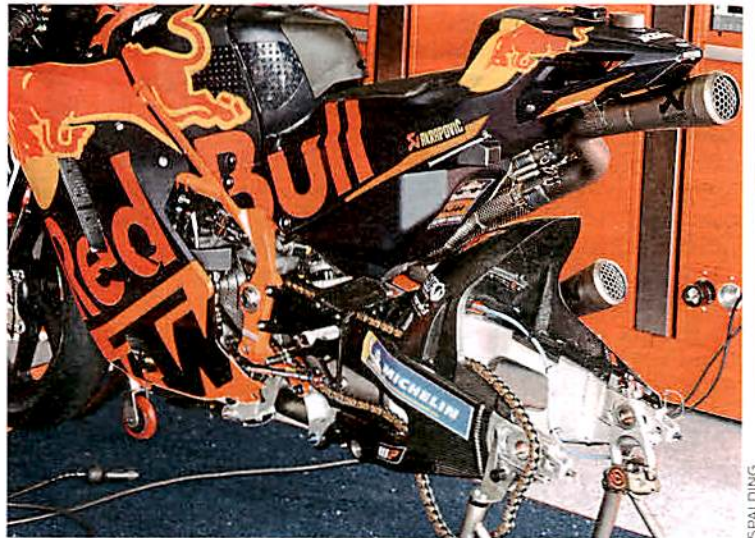
Bei KTM war viel Material herangeschafft worden. Alle hatten den Rohrverlauf beim Rahmen, der letztes Jahr in Aragón eingeführt wurde, dazu gab es eine stabilere Schwinge.

Bei Suzuki hat man zugegeben, dass im Vorjahr das Hauptproblem darin bestand, dass man die falsche Motorenvariante verplombt hat. Die Modifikationen am Fahrwerk, die über das Jahr Besserung brachten, wurden beibehalten, es wurden neue Motoren und Auspuffe probiert. Suzuki hat neben Sylvain Guintoli den früheren Fahrwerks-Techniker Tom O'Kane als Chef des Testteams installiert.

Yamaha hatte zwei neue Rahmen, und die ECU ist wieder auf der Airbox platziert – letztes Jahr kam sie unter die Sitzbank. Es gibt einen neuen Motor, dazu wurde mit neuen Verkleidungen experimentiert. ■



Aprilia hat über den Winter ein ganz neues, etwas größeres Motorrad für seine beiden groß gewachsenen Werksfahrer gebaut. Der neue Rahmen hat die Steifigkeitsverhältnisse des Prototypen von Valencia, aber ein geknicktes Hauptprofil, baut höher und lässt der Motorenperipherie mehr Platz. In Katar kommt eine neue Motorenvariante.



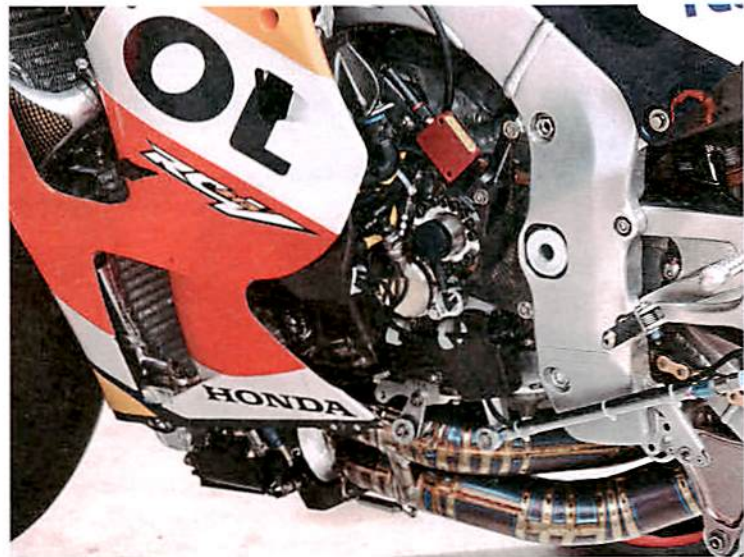
KTM hat über die Winterpause an Motor und Fahrwerk gearbeitet. Bradley Smith hatte in Sepang eine neue Verkleidung mit breiterer Abrisskante an der Verkleidungsfront. Die Rohrführung des neuen Rahmens ähnelt der, die ab Aragón eingeführt wurde. Dazu gab es wie schon in Valencia eine stabilere Schwinge.

gen klar zu erkennen



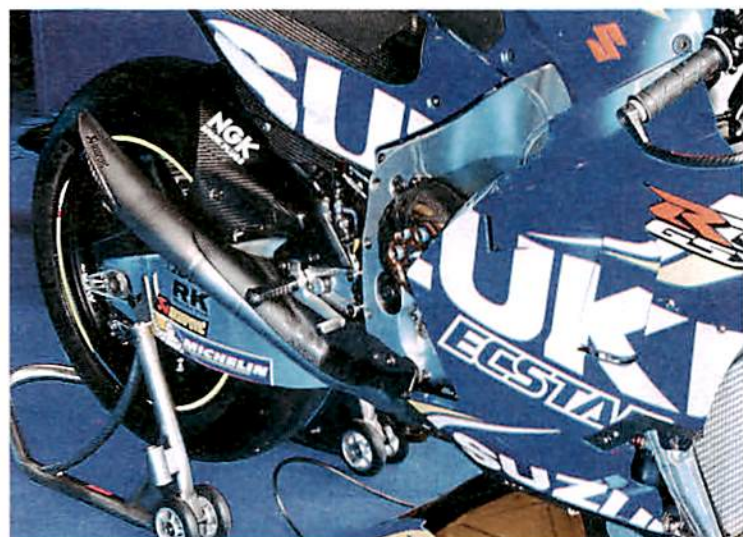
SPALDING

Ducati hat zwei neue Rahmen gebracht, die weniger aufwendig gefertigt wurden als die voll einstellbare Experimental-Variante vom letzten Valencia-Test. Bei Andrea Dovizioso ist die Variante mit der sehr flexiblen Front wieder aufgetaucht. Der Italiener hatte auch einen Tank, bei dem mehr Benzin unter der Sitzbank lagert.



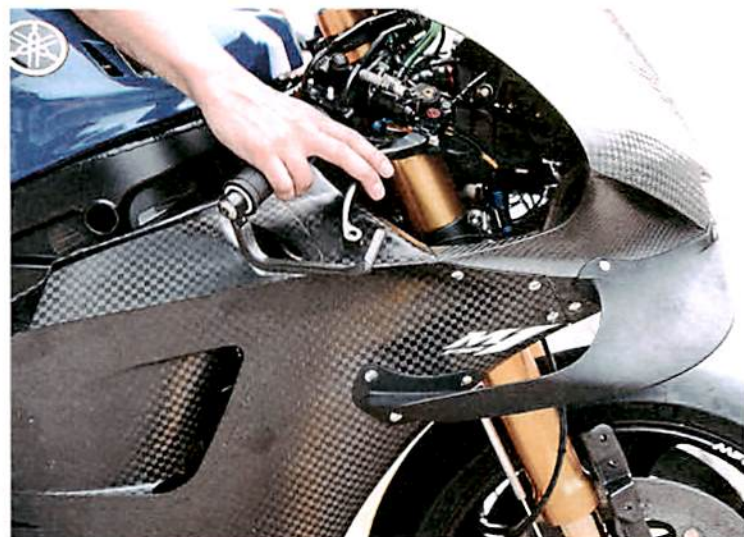
SPALDING

Honda hatte mit den Testfahrern einige neue Aerodynamik-Varianten probiert. Beim Haupttest wurde vor allem an zwei neuen Motorenvarianten gearbeitet, von denen man sich schließlich für eine entscheiden muss. Beide hatten Krümmer mit größerem Durchmesser, und alle drei Werksfahrer äußerten sich positiv.



SPALDING

Suzuki brachte neue Motorenvarianten, dazu verschiedene neue Auspuffe von Akrapovic. Sie alle bauen länger als die Abgasanlagen aus dem Vorjahr. Sylvain Guintoli und der neue Chef der Testabteilung, Tom O'Kane, probierten unabhängig von den Werksfahrern neue Fahrwerks- und Motorenteile aus.



SPALDING

Yamaha hat aus den Valencia-Experimenten, wo alle 2016er- und 2017er-Rahmen miteinander verglichen wurden, einen neuen Rahmen gebaut, der eine Weiterentwicklung des 2016er-Modells ist. Neben einem neuen Motor, für den viel an der Elektronik gearbeitet wurde, gab es auch eine neue Aero-Verkleidung.



Yamaha-Werkspilot Maverick Viñales hat am zweiten Tag in Sepang Bestzeit gefahren, und bereits zuvor seinen Vertrag um zwei Jahre verlängert. Im MSA-Interview erläutert der 23-jährige Spanier seine Gründe und erklärt, wie er die Fehler und Probleme des letzten Jahres vermeiden will.

Von: **Dian Sulistyowati**

Wie bist du am zweiten Tag in Sepang Bestzeit gefahren?

Bei der Elektronik haben wir sehr viel analysiert und sind von Kurve zu Kurve vorgegangen. Dann habe ich von Anfang an Longruns gemacht und immer wieder gegengeprüft, wie sich die Veränderungen auf die Dauer auf den Reifen übertragen. Ich habe auch bewusst Longruns zu der Tageszeit gemacht, wenn in Sepang die Rennen sind und versucht, einen Renntag zu simulieren. Ich habe mich auch nicht verrückt machen lassen, als alle anderen auf Zeitenjagd gegangen sind. Denn ich muss nicht am späten Nachmittag schnell sein, sondern um zwei oder drei Uhr, wenn das Rennen ist. Als das Bike gut war, habe ich dann auch eine Zeitenjagd gestartet.

Hast du auch einen Fortschritt bei der Reifenhaltbarkeit erreichen können?

Ja. Nach 20 Runden habe ich nur 0,2 bis 0,3 Sekunden auf den



Maverick Viñales

Geburtstag: 12.01.1995
Geburtsort: Figueres (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE

- 2011: 125 GP, Aprilia (3.)
- 2012: Moto3, FTR-Honda (3.)
- 2013: Moto3, KTM (1.)
- 2014: Moto2, Kalex (3.)
- 2015: MotoGP, Suzuki (12.)
- 2016: MotoGP, Suzuki (4.)
- 2017: MotoGP, Yamaha (3.)
- 2018: MotoGP, Yamaha

HOBBYS

Motocross, Laufen, Angeln

„Ich muss über die Renndistanz besser werden“

neuen Reifen eingebüßt, und das ist sehr positiv. Aber wir müssen weiterarbeiten und die Resultate woanders gegenprüfen.

Wie ist der neue Yamaha-Motor?

Er ist einfach anders. Wir müssen noch weiter mit ihm arbeiten und verstehen lernen, wie er genau funktioniert. Er ist vor allem bei der Motorbremse anders als der bisherige.

Ist das Motorrad im Regen besser geworden?

Ja, auf alle Fälle. Und auch bei gemischten Verhältnissen. Ich denke, wir haben ein gutes Paket und können mit viel Arbeit ein wirklich gutes Motorrad zusammenstellen. Wir müssen nur aufpassen, dass wir die richtigen Schritte machen und die Dinge richtig verstehen. Ich fühle mich bislang sehr wohl auf dem Bike, und das ist das Wichtigste.

Warum hattet ihr 2017 solche Probleme?

Es ist noch immer schwer zu sagen, was das Problem genau war. Aber Yamaha hat den ganzen Winter hart daran gearbeitet, es zu analysieren. Sie wissen es jetzt sicherlich besser als ich. Jetzt muss ich selber hinter die Dinge kommen. Sepang ist ein perfekter Ort, weil es dort fast sicher regnet, so haben wir alle Bedingungen, die wir zum Testen brauchen. Wir wollten viel an der Elektronik probieren, und wir müssen die Fahrwerke und den Motor aussortieren. Für mich ist es am wichtigsten, dass ich 20 Runden konstant schnell fahren kann. Die eine schnelle Runde im Qualifying konnte ich öfter herauspressen als später die Renndistanz. Ich muss jetzt sicher werden, dass ich es auch über die Renndistanz kann.

Was hat dich dazu bewegt, deinen Vertrag bei Yamaha jetzt schon zu verlängern?

Ich fühle mich in diesem Team wirklich wohl, es herrscht genau die Atmosphäre, die ich brauche. Das Team hilft mir, dass ich mich

in stressigen Situationen wieder beruhige. Dazu teilen wir alle die Leidenschaft für den Sport und das Verlangen zu siegen. Deshalb war es für mich überhaupt kein Problem, für zwei weitere Jahre zu unterschreiben. Yamaha und ich hatten das gleiche Interesse, die gleichen Ideen, deshalb wollten wir so schnell es geht den Vertrag hinter uns bringen. Jetzt weiß ich, dass ich drei weitere Jahre mit diesem Team fahren

»ES WAR FÜR MICH ÜBERHAUPT KEIN PROBLEM, FÜR WEITERE ZWEI JAHRE BEI YAMAHA ZU UNTERSCHREIBEN.«

Maverick Viñales

werde. Und wir haben ein gemeinsames Ziel: Wir wollen gewinnen.

Wie war deine Winter Vorbereitung?

Wirklich gut. Ein paar Kleinigkeiten habe ich anders gemacht als letztes Jahr. Ich habe mich noch mehr gepusht. Ich habe auch ein Jahr mehr Erfahrung. Und die Bereiche, die mir Probleme bereitet haben, habe ich jetzt noch einmal verbessert. Ich denke, ich habe im Winter ein gutes Trainingsprogramm durchgezogen. Und ich bin gespannt, wie sich das über die Saison auf dem Motorrad bemerkbar machen wird.

Letztes Jahr hatte die Saison für dich perfekt begonnen, ist dann aber aus dem Ruder gelaufen. Willst du dieses Jahr anders angehen?

Ich habe seither sicherlich eine Menge gelernt, und ich will mich auch weiter verbessern. Unser Ziel bei den nächsten Tests muss sein zu versuchen, vielleicht am Anfang nicht so schnell zu sein, dafür aber mehr Konstanz reinzubringen. Wir müssen noch

weiter bei der Elektronik lernen, versuchen, sie noch weiter zu verbessern. Wir müssen im Regen besser werden. Mal sehen, ob wir es schaffen, unsere Schwachpunkte abzulegen. Dazu ist es wichtig, dass wir die Saison mit einer Art von Reifen beginnen und dann die ganze Saison damit fahren. Ich hoffe, dass das dieses Jahr möglich sein wird. Dazu hoffe ich, dass wir einen wichtigen Schritt beim Fahrwerk und beim Motor machen können. Aber am wichtigsten ist die Verbesserung bei der Elektronik.

Hat die Aufmerksamkeit, die dein Saisonbeginn 2017 ausgelöst hat, dir die weitere Saison erschwert?

Wenn mir dieses Jahr das Gleiche passiert, wäre das für mich ganz in Ordnung. Wir waren wirklich schnell, wir waren konstant. Jetzt müssen wir versuchen, wieder auf dieses Niveau zu kommen, und es dann über die ganze Saison zu halten. Das wird sicher sehr schwer werden, sollte aber nicht unmöglich sein. Bislang war mein Speed auch bei den Tests für diese Saison sehr gut. Wir müssen dieses Niveau jetzt über die Saison bringen. Der Druck, der da ist, ist gut, ich kann damit umgehen. Wenn ich unter Druck stehe, arbeite ich daran, noch schneller zu fahren. Ich will versuchen, aus den Fehlern des letzten Jahres zu lernen und sie nicht zu wiederholen. Und versuchen, so oft es

geht auf dem Podest zu stehen oder zu gewinnen.

Könnte dir dies dadurch leichter fallen, weil du das Motorrad bereits kennst?

Das Team kennt mich nun besser, sie verstehen meinen Charakter. Sie wissen, wann ich Hunger habe und wann nicht. Das ist ein wichtiger Punkt, denn das Team kann mir in Momenten, in denen ich vielleicht nicht voll konzentriert bin oder nicht meine hundert Prozent bringe, helfen. Dadurch, dass wir uns im Team alle kennen, sollte es auch leichter sein, Probleme schneller zu lösen. Wir haben im ersten Jahr sicherlich eine Menge gemeinsam gelernt. Aus den guten und aus den schlechten Momenten. Jetzt kennen sie meinen Fahrstil, und so wollen wir versuchen, ein Motorrad zu bauen, das die Probleme löst, die wir 2017 nicht lösen konnten.

Du hast auch ein neues Helmdesign.

Die Kunst des Malers Salvador Dalí steht mir sehr nah. Deshalb wollte ich das, was ich bisher auf dem Helm hatte, mit seinen Mitteln reproduzieren. Sein berühmtes Gemälde „La persistència de la memòria“ („Die Beständigkeit der Erinnerung“) erinnert mich an die ewig bleibenden Momente meiner Karriere. Das Bild ist sehr schön, und ich denke, es ist ein wirklich schönes Helmdesign herausgekommen. ■



Maverick Viñales mit 2018er Yamaha und Salvador-Dalí-Helmdesign

MotoGP

Fährt Valentino Rossi 2019?

Maverick Viñales hat seinen Vertrag bereits vor dem ersten Test um zwei weitere Jahre verlängert. Valentino Rossi wird sich auch bald entscheiden.

Von: **Imre Paulovits**

Die Präsentation des Yamaha-Werksteams in Madrid war pompös, die Motorräder strahlen nun in einem etwas dunkleren Blau, das Logo ihres Hauptsponsors Movistar sticht nun in Weiß darauf hervor. Doch das war nicht die große Neuigkeit, denn Maverick Viñales hatte noch früher, als es in der letzten Zeit üblich geworden ist, seinen Vertrag um zwei Jahre verlängert.

Vor zwei Jahren war auch Rossi sehr schnell, er hatte vor dem WM-Auftakt in Katar seine Karriere um weitere zwei Jahre verlängert. Aber die große Frage, die alle Fans und auch alle Veranstalter gerne beantwortet wüssten, ließ der bald 39-jährige

bislang noch unbeantwortet. Vor zwei Jahren hatte Rossi ein Paket, mit dem er um den Titel kämpfen konnte. Diesmal will er die weitere Entwicklung bei Yamaha abwarten. Denn wenn Rossi wie 2017 keine Chance hat, um Siege und um den Titel zu kämpfen, dann wird er einen Schlusstrich unter seine einmalige Karriere ziehen.

„Lin Jarvis hat mit mir gesprochen, als Maverick seinen Vertrag unterschrieben hat“, erklärt Rossi. „In der Vergangenheit habe ich manchmal früher, manchmal später im Jahr unterschrieben. Es hängt von unterschiedlichen Faktoren ab. Ich habe Jarvis gesagt, dass ich noch etwas abwarten will, speziell die Tests, und dann vielleicht die ersten drei Rennen der Saison. Aber wir sind ziemlich weit, und ich denke, wir müssen nicht viel über den Vertrag diskutieren. Wir sind optimistisch, aber wir haben es nicht eilig. Ich denke, nach den ersten Rennen werden wir etwas sagen können.“

Ob er noch zwei Jahre oder nur eines dranhängen wird, ließ er

ebenfalls offen. „Normalerweise sprechen wir immer über zwei Jahre. Aber es könnte auch eines sein. Yamaha ist offen, deshalb werden wir nachdenken und über die Möglichkeiten sprechen. Es könnten ein oder zwei Jahre werden.“

In Sepang wirkte Rossi recht glücklich über die Fortschritte, die über den Winter bei der Entwicklung gemacht wurden. Und welche Motivation der neunfache Weltmeister in seiner 23. Saison hat, und wie sehr er wissen will,

ob er das Bike, mit dem er letztes Jahr gar nicht glücklich wurde, wieder nach vorne bringen kann, sah man an den Bestzeiten, die er immer wieder in den heißen Asphalt von Katar stanzte.

Wir können uns nur wünschen, dass er es zusammen mit seiner Crew und den Yamaha-Ingenieuren schafft, das Motorrad so hinzubekommen, dass ihm nicht die Lust ausgeht, und wir diesen unermüdlichen Kämpfer und einmaligen Publikumsmagneten weiter erleben werden. ■



Valentino Rossi: Nachdenken über die Fortsetzung einer einmaligen Karriere

Motorrad-WM

Bald ein GP auf Stadtkurs?

Die Dorna arbeitet unentwegt daran, die MotoGP noch attraktiver zu machen. Nun steht gar die Idee eines GP auf einem Kurs in einer großen asiatischen Stadt im Raum.

Von: **Imre Paulovits**

Bei der Yamaha-Präsentation in Madrid ließ Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta eine Bombe platzen. „Ja, es ist wahr, wir könnten uns ein Stadtrennen vorstellen“, so der 71-jährige Spanier. „Wir verhandeln auch darüber, auch in Asien. Aber der Kurs müsste den gleichen Sicherheitsstandards entsprechen wie die aktuellen permanenten Kurse, mit den gleichen Auslaufzonen.“

Weil es sich um eine Stadt mit heißem Klima handelt, würden wir ein Fahrerlager haben, das völlig überdacht ist. Ob eine Rennstrecke permanent ist oder das restliche Jahr vom Verkehr benutzt wird, das spielt für uns keine Rolle, solange die gleiche Sicherheit gegeben ist.“

Natürlich kamen gleich einige Spekulationen auf, um welche Stadt es sich handeln könnte. Asiatische Kollegen tippten gleich auf Singapur, wo bereits ein Formel-1-Grand-Prix ausgetragen wird. Aber die Strecke ist mit Leitplanken umsäumt, bei ihrer Randbebauung wären die geforderten Auslaufzonen nicht realisierbar. Wenn Singapur, dann müsste ein Kurs an anderer Stelle der Handelsmetropole entstehen. Das Gleiche gilt für Macau, wo es ein traditionelles Stadtrennen gibt.



Wenn MotoGP auf einem Stadtkurs, dann mit viel größeren Sturzräumen

In Betracht kommt aber auch Jakarta, die Hauptstadt von Indonesien. Die Motorradindustrie drängt seit Jahren auf einen Grand Prix im drittgrößten Motorradmarkt der Welt. Die Versuche in

Sentul und auf Sumatra sind gescheitert, aber es gibt zwei historische Straßenkurse in der Nähe des Hafens von Jakarta. Und dort würde die Randbebauung die nötigen Auslaufzonen erlauben. ■

IDM

Das Rad dreht sich weiter

Am heutigen Mittwoch ist Deadline für die Vertragsunterschrift zwischen den IDM-Partnern. Während der letzten Überarbeitungen wurden im Hintergrund schon wieder weitere Saisonvorbereitungen getroffen.

Von: **Anke Wiczorek**

Noch in dieser Woche werden auf der Homepage www.idm.de die Einschreibungen für die Klassen Superbike 1000, Supersport 600, Superstock 600 sowie Supersport 300 veröffentlicht. Die Sidecar-Klasse macht wie in den letzten Jahren die Formalitäten unter sich und gibt ihre Nennung gebündelt ab.

Das IDM-Reglement folgt laut Matthias Schröter später. Der Chef des Promoterteams von der Motorpresse Stuttgart sagt: „Es gibt noch einige Punkte zu klären.“

IDM Superbike 1000

Mit Handschlag besiegelt

Mathieu Gines ist zurück. Der Haudegen aus Frankreich gewann 2015 im Privatteam von Daniel Rauh auf Yamaha die IDM Superstock 1000. Kommt jetzt auf Kawasaki sein großer Auftritt in der IDM Superbike?

Von: **Anke Wiczorek**

Mathieu Gines' erster Anlauf in der IDM Superbike war 2016 nach dem Aufstieg als Superstock-Champion schmerzhaft auf dem dritten Platz gescheitert. Beim Rennen in Schleiz verding sich eine aufgewirbelte Pylone in seinem Vorderrad. Er stürzte schwer, brach sich die Unterarme – die Saison war gelaufen. 2017 wechselte Gines in die Langstrecken-WM.

Nun betätigt er sich als IDM-Rückkehrer im Team von Emil Weber Motos. Weber unterhält



Alte Strukturen entrümpeln: Kein neues, aber ein überarbeitetes Reglement

ren. Von den eingereichten Vorschlägen der Teams und Fahrer erscheinen einige sinnvoll.“ So gebe es beispielsweise eine Anfrage von Superbike-Teamchef Benny Wilbers in puncto Fahrwerk, speziell zu Zubehörgabeln. Schröter: „So etwas macht Sinn, wenn die Gabel günstiger als das Original ist. Für solche Punkte sind wir sehr offen.“ Klar

ist: Das Reglement soll fahrer- und teamorientiert sein, aber gleichzeitig auch einmal kräftig von alten Strukturen entrümpelt werden.

Was auf keinen Fall erlaubt sein wird, sind Kit-Teile und Motortuning. Obwohl die Big Five BMW, Honda, Kawasaki, Suzuki und Yamaha das gerne hätten. ■

die größte Kawasaki-Vertretung in der Schweiz, dachte nach den unglücklichen Jahren mit Colin Rossi und Christian Stange schon an ein Zusperrn des Rennstalls, doch jetzt ist alles auf Neubeginn ausgerichtet. Ein Vorteil: Gines kennt die Kawasaki bereits aus dem vergangenen Jahr. Und mit Kurt Stückle steht ein Technik-Guru zur Seite, in dem 40 Jahre Rennsporterfahrung stecken. Jacques Cornu, Reinhold Roth,

Markus Reiterberger – sie alle haben mit Stückle gearbeitet. Der Allgäuer hat auch hohe Erwartungen an Gines. „Ich denke schon, dass er vorne reinfährt.“ Nach Gwen Giabbani (2008), Lucas de Carolis (2009) und Erwan Nigon (2012) ist Gines für Stückle bereits der vierte Franzose in der IDM, den er betreut. Er wird zwei nagelneue Kawasaki für ihn vorbereiten. Eventuell kommt noch ein zweiter Fahrer dazu. ■



Kein Mann der großen Worte, sondern der Taten: Mat Gines

NACHRICHTEN

IDM SUPERSPORT 300: Die Nachwuchsklasse hat den IDM-Status erhalten – und mit Gabriel Noderer 2018 ein Aushängeschild, das WM-Erfahrungen mitbringt. Der Bayer wechselt nach einem Jahr in der Supersport-300-WM in die IDM. Als einziger Deutscher im gewaltigen Supersport-300-WM-Feld holte der 20-Jährige vier Punkte in zehn Rennen.

IDM-NENNGELDER: Die Preise stehen fest. Die IDM-Supersport-300-Klasse kostet glatte 500 Euro – für die IDM Supersport 600 werden 750 Euro aufgerufen. Für die Superstock-600-Klasse, die für B-Lizenzfahrer zugelassen und mit Cup-Status unterwegs ist, sind 675 Euro fällig. In der IDM Superbike liegt das Nenngeld bei 990 Euro. Für die gestiegenen Kosten gibt es in der Topklasse nun aber auch 30 Minuten mehr Trainingszeit.

IDM SUPERSPORT 600: Der Niederländer Vasco van der Valk verlängert in der IDM Supersport 600. Als Fünfter von 2017 nimmt er den Titel in Angriff. Eine Vertragsverlängerung mit dem Team SWPN schlug er aus. Der 18-jährige Yamaha-R6-Pilot einigte sich mit Benro Racing – mit dem Ziel, 2019 den Sprung in die WM zu schaffen. Das ist auch das erklärte Vorhaben von Teamchef Sraar van Rens, einem Unternehmer aus Venlo. Seine Firma liefert Produkte im Bereich Fotografie/Video.

ALPE ADRIA: S&B Motorsport aus Österreich versucht im Rahmen der Alpe Adria Meisterschaft einen Yamaha R6 Cup powered by Bridgestone zu etablieren. Gefahren werden sechs Veranstaltungen mit je zwei Wertungsläufen. Wo: Slovakiaring (Slowakei), Autodrom Poznan (Polen), Pannonia-Ring (Ungarn), Red Bull Ring (Österreich), Autodrom Grobnik (Kroatien), Motorsport Arena Oschersleben (Deutschland).

Tom Sykes: In bester
Verfassung aus der Win-
terpause und Bestzeit

Kawasaki überlegen

Der erste Superbike-WM-Test dieses Jahres hat begonnen, wie der letzte des Vorjahres geendet hat: mit der totalen Überlegenheit der Werks-Kawasaki. Doch diesmal war Tom Sykes Schnellster.

Von: Imre Paulovits

Die Fabelzeit, die Jonathan Rea Ende November in den neuen Asphalt von Jerez gebrannt hat und mit der er fast die gesamte MotoGP-Meute düpierte, wurde diesmal auf der andalusischen Strecke nicht erreicht, aber das tat der Kawasaki-Überlegenheit keinen Abbruch. Rea war am ersten Tag Schnellster, gab auch am zweiten das Tempo vor – nur als zum Schluss die Qualifyer aufgezogen wurden, knallte sein Teamkollege Tom Sykes die schnellste Runde des Tests hin.

Die Kawasaki ZX-10R darf zu Beginn der Saison nur noch 14100/min drehen, so konzentrierten sich die Techniker auf die Optimierung der Leistungscharakteristik beim neuen Drehzahl-

limit. „Am ersten Tag habe ich zunächst gespürt, dass ich lange nicht mehr auf dem Rennmotorrad gesessen habe“, gab Rea zu. „Am zweiten wurde mein Flow dann besser. Wir konnten einige Dinge, die wir im November herausgearbeitet haben, überprüfen, und so ist auch meine Sicherheit wiedergekommen. Aber die Strecke war lange nicht in so gutem Zustand wie beim letzten Test.“

Tom Sykes grinste übers ganze Gesicht. „Natürlich hatte ich in meiner schnellsten Runde hinten einen Qualifyer aufgezogen, vorne aber einen bereits sehr alten Reifen draufgehabt. Ich war auf Rennreifen auch sehr schnell, das war aber gar nicht das Ziel, sondern das Bike weiter zu verstehen, und damit bin ich sehr glücklich. Ich kann das Motorrad jetzt viel besser fahren, und ich habe auch meinen Geist ganz anders abstimmen können als letztes Jahr.“

Camier überrascht

Die große Überraschung lieferte aber Leon Camier mit der TenKate-Honda. Obwohl weiterhin mit der Cosworth-Elektronik unterwegs, konnte er die Abstimmung der Fireblade so viel ver-

bessern, dass er zum Schluss mit den Qualifyern die drittbeste Runde der regulären Superbike-WM-Piloten fuhr und für erstaunte Gesichter sorgte. „Ich bin sehr positiv“, freute sich der 31-jährige Brite. „Ich lerne das Motorrad immer besser kennen, und es wird interessant, wie wir auf anderen Strecken klarkommen und was wir dort verbessern können. Bis jetzt haben wir gute Fortschritte gemacht, von hier an wird es aber immer schwerer, sich weiter zu verbessern.“

Weniger glücklich war hingegen sein Kumpel Chaz Davies, immerhin 'Vizeweltmeister' 2017. Die Verletzung vom Sturz beim Test im November macht ihm noch immer zu schaffen.

»KANN DAS MOTORRAD JETZT BESSER FAHREN UND HABE AUCH MEINEN GEIST ANDERS ABGESTIMMT ALS LETZTES JAHR.«

Tom Sykes

„Mein Knie und meine Schulter sind noch immer nicht in bester Verfassung“, musste Davies zugeben. „Aber wir konnten uns durch das meiste durcharbeiten, und wir haben auch Dinge probieren können, die wir im November noch nicht testen konnten. Leider ist Jerez nicht die beste Strecke, um alles an dem Motorrad wirklich beurteilen zu können, so hoffe ich auf die Tests in Portimão und Phillip Island.“

Sein Teamkollege Marco Melandri verlor zwar eine knappe Sekunde auf die Bestzeit, war aber nicht unglücklich. „Ich sehe diesen Test sehr positiv, wenn wir auch noch eine Menge Arbeit vor uns haben“, so Melandri. „Wir haben viel mit Rennreifen gearbeitet, und mit denen ist der Abstand nicht so groß. Aber wir müssen beim Motor bis Saisonbeginn noch Fortschritte machen.“

Wie Gigi Dall'Igna schon im November gesagt hat, behindert das neue Drehzahllimit den Zweizylinder mehr als die Vierzylinder. Bleibt zu hoffen, dass Ducati bei den Kawasaki trotzdem gehalten kann, sonst könnte die neue Technikregel genau das Gegenteil von dem bewirken, was mit ihr geplant war. Wie die Zukunft von Ducati aus-



Leon Camier: Erstaunliche Verbesserungen mit der Honda



Marco Melandri: Diesmal schnellster Ducati-Pilot

sieht, zeigte hingegen Testpilot Lorenzo Zanetti mit dem ersten Prototyp der Panigale V4: Er ließ etliche WM-Superbikes hinter sich, obwohl das Motorrad erst im Superstock-Trimmm war.

Torres wieder schnell

Die zweite Überraschung lieferte Jordi Torres, der von Althea-BMW zu MV Agusta gewechselt ist und ganz knapp hinter Aprilia-Werksfahrer Eugene Laverty und Yamaha-Werkspilot Alex

Lowes landete. „Ich bin sehr glücklich, weil ich wieder völlig fit bin und wieder gut fahren kann“, freute sich das spanische Energiebündel. „Ich habe an diesen zwei Testtagen versucht, das Motorrad kennenzulernen und habe auch eine Menge Selbstbewusstsein getankt. Man kann die MV Agusta viel aggressiver fahren als die BMW, und das kommt meinem Fahrstil entgegen. Jetzt muss ich lernen, wie ich das meiste aus ihr heraushole.“

ERGEBNISSE

Superbike-WM-Test Jerez (E), 23.–24.01.2018, Bestzeiten

Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1:38,889
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1:39,470
3. Leon Camier (GB)	Honda CBR 1000 RR SP2	1:39,608
4. Marco Melandri (I)	Ducati 1199 Panigale R	1:39,754
5. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	1:39,876
6. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	1:40,064
7. Jordi Torres (E)	MV Agusta 1000 F4 RR	1:40,155
8. Michael v. d. Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	1:40,532
9. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	1:40,639
10. Chaz Davies (GB)	Ducati 1199 Panigale R	1:40,704
11. Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	1:40,707
12. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati 1199 Panigale R	1:40,862
13. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	1:41,038
14. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	1:41,114
15. Jake Gagne (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	1:41,200
16. Yonny Hernández (COL)	Kawasaki ZX-10RR	1:41,807

Supersport-WM

Cortese: Yamaha-Platz im letzten Moment

Sandro Cortese hat kurz vor Saisonbeginn einen Platz bei Kallio Racing auf einer werksunterstützten Yamaha R6 gefunden.

Von: Imre Paulovits

Nach der geplatzten Übernahme des Kiefer-Teams konnte Sandro Cortese zwar kein Moto2-Team mehr finden, aber im letzten Moment kam er noch bei Kallio Racing unter, wo sich Vesa Kallio schon länger Hoffnungen auf den Moto3-Weltmeister von 2012 gemacht und deshalb bisher nur den 19-jährigen belgischen Nachwuchs-Star Loris Cresson verpflichtet hatte.

Am letzten Wochenende konnte Cortese im Rahmen der Rehm Race Days in Jerez drei Tage lang die Yamaha R6 testen. „Das war zwar immer wieder mit etwas Stau verbunden, aber zum Einrollen war es gut“, so Cortese. „Die 600er-Supersport-Yamaha

ist zwar ein völlig anderes Gerät als eine Moto2, aber ich habe mich recht schnell daran gewöhnt und war zum Schluss für die Bedingungen auch sehr flott unterwegs. Das Team ist sehr professionell, und das Motorrad geht wirklich sehr gut.“

Cortese hat seine Saison finanziell noch nicht vollständig gesichert, aber er ist recht nah dran. Gleich nach dem Test wurde das Material für Phillip Island verpackt, wo Cortese vor dem WM-Auftakt noch einmal testet. ■



Sandro Cortese und die Yamaha R6

Superbike-WM

Triple M bereit

Das Team von Triple M und Patrick Jacobsen testeten erstmals das Honda-Superbike.

Von: Imre Paulovits

Am Sonntag und am Montag testeten die Superbike-WM-Teams in Portimão weiter, allerdings fuhren sie zu Redaktionsschluss noch. Am ersten Testtag war Jonathan Rea mit 1.41,492 Schnellster, am

Montagmittag führte Michael van der Mark die Zeitenliste mit 1.42,825 an, nur drei Tausendstelsekunden vor seinem Teamkollegen Alex Lowes.

In Portimão feierte das neue Triple-M-Superbike-WM-Team aus Frankfurt seine Premiere. Teamchef Matthias Moser war von seinem Piloten Patrick Jacobsen begeistert. „Er ist nicht nur ein sehr schneller und sympathischer Junge, er ist auch der professionellste Rennfahrer, mit dem ich je gearbeitet habe“, so Moser. „Er arbeitet hart, kommt als Erster und geht als Letzter – und während alle immer gleich auf Rundenzeiten gehen wollen, hat er die Geduld und das Verständnis, das man braucht, um ein neues Motorrad abzustimmen. Wir haben bei der Abstimmung der Marelli-Elektronik noch viel Arbeit, aber es bereitet viel Freude, mit ihm zu arbeiten.“ ■



Triple-M-Farben: Jacobsen und Honda



Mit Matthias Walkner hat erstmals ein Österreicher mit KTM die Dakar-Rally gewinnen können. Im MSA-Interview lässt der 31-jährige Salzburger sehr emotional hinter die Kulissen blicken.

Von: **Imre Paulovits**

Wie fühlst du dich nach deinem ersten Dakar-Sieg?

Müde, aber gelassen. Es ist schon richtig lässig und unglaublich, dass ich die Sache gewinnen konnte. Dass es schlussendlich so ausgeht, ist schon ein geiles Gefühl und eine Genugtuung.

Wie bist du nach deiner Rückkehr zu Hause empfangen worden?

Alle Bekannten, Freunde, Verwandte und die Presse sind ins Salzburger Stadion gekommen, da war ein großer Empfang und eine lässige Party, dann gab es noch einen Empfang im Hangar 7. Empfänge haben mir selten Freude bereitet, weil ich hinterher meistens nur fertig und froh war, ins Bett zu kommen. Aber diesmal war so viel Begeisterung und Euphorie dabei, dass ich den Vier-fünf-Stunden-Schlafrhythmus der Dakar beibehalten habe. Aber schlafen kann ich noch genug in meinem Leben.

Was bedeutet es für dich, das vollbracht zu haben, wovon dein Mentor Heinz Kinigadner einst geträumt hat?



Matthias Walkner

Geburtstag: 1.9.1986

Geburtsort: Kuchl (A)

Herkunftsland: Österreich

KARRIERE

- 2008: MX-ÖM, KTM (1.)
- 2009: MX2-EM, KTM (5.)
- 2010: MX1-WM, KTM (23.)
- 2011: MX1-WM, KTM (21.)
- 2012: MX3-WM, KTM (1.)
- 2013: MX3-WM, KTM (3.)
- 2014: Hellas-Rally, KTM (1.)
- 2015: Rally-WM, KTM (1.)
- 2016: Rally-WM, KTM (11.)
- 2017: Dakar-Rally, KTM (2.)
- 2018: Dakar-Rally, KTM (1.)

HOBBYS

Mountainbike, Straßenmotorrad

immer
our Success.

„Ein geiles Gefühl und eine Genugtuung“

Es war auch von mir der Traum gewesen. Dass es nach der Verletzung noch so gut funktioniert hat, war schon megalässig. Jeder hat dann vom Gewinnen geredet, aber bei so einem langen Rennen von 9000 Kilometern gibt es eine Menge Faktoren, die zusammenspielen müssen, und die man nicht beeinflussen kann.

Was hat sich seit deinem Umstieg vom Motocross in den Rally-Sport für dich geändert?

Dass ich einen Werksvertrag und ein gesichertes Einkommen habe, erleichtert mir schon einiges. Die ganze Sponsorensuche ist auch leichter. Die Rally Dakar kennt jeder. Mit den Bildern von den Dünen, in denen wir dahinfahren, kann sich jeder normale Motorradfahrer identifizieren. Und das hat in Österreich einen ziemlichen Hype ausgelöst.

Du bist sehr besonnen gefahren, hast nur eine Etappe gewonnen, aber das hat dich dann ganz weit nach vorne gebracht. War das deine Taktik?

Schon ein bisschen. Sie haben die ganze Zeit von der härtesten Dakar aller Zeiten gesprochen, und von denen, bei denen ich dabei war, war es die härteste. Die Leistungsdichte war auch noch nie so arg, nach neun Fahrtagen waren die ersten sieben innerhalb von zehn Minuten. Da war klar, dass der gewinnen wird, der am konstantesten ist. Früher hatte ich immer einen Tag dabei, wo ich mich verfahren und Zeit verloren habe. Ich habe mir gesagt, dass ich mir das diesmal nicht leisten kann, und ich hatte auch keinen wirklich groben Fehler dabeigehabt. Ich habe auch immer geschaut, dass ich auf Schlagdistanz war. Mir war nicht wichtig, dass ich viele Etappen gewinne, wie Barreda, der an einem Tag zehn Minuten gutmacht und am nächsten 20 Minuten verliert. Es war viel wichtiger, richtig konstant zu bleiben und am Schlüsseltag da zu sein. Wie ich am zehnten Tag im Flussbett gesehen habe, dass

vier Spuren nach links gehen und eine rechts, habe ich mich für die rechte entschieden, weil ich das Gefühl hatte, dass sie die richtige ist. So habe ich die letzten 100 Kilometer eröffnen müssen, und ohne Spuren und Referenzen fährt man wie auf Nadeln daher. Aber es war dann extrem cool.

Was ist bei KTM anders als bei den anderen Teams, dass euch auch diesmal niemand

»DIE LEISTUNGSDICHTE DER DAKAR WAR DIESMAL ARG. SO KONNTE NUR DER GEWINNEN, DER AM KONSTANTESTEN WAR.«

Matthias Walkner

bezwingen konnte?

Nur bei der Erfahrung, die die KTM-Truppe hat, weiß jeder genau, was zu tun ist, und alle arbeiten auf den Erfolg hin. Die Luft wird immer dünner. Yamaha ist heuer sehr stark gewesen, aber die Fahrer haben sich selber ausgeknockt. Irgendwann reißt jedoch jede Serie ab. Zum Glück haben wir es dieses Jahr wieder geschafft.

Hat es bei KTM etwas bewirkt, dass nun ein Österreicher die Dakar gewonnen hat?

Für den österreichischen Motorradsport ist es schon ein richtiger Hype und Boom. In der Firma KTM kennt mich fast jeder Zweite persönlich, da ich schon seit 2004 als Testfahrer dabei bin. Wenn Price oder Sunderland gewinnen, ist das für die Marke gut, aber die Mitarbeiter fiebern eher mit mir mit, sie sehen mich ja fast jede Woche zwei Tage in der Firma. Was ich besonders cool fand, war, dass Stefan Pierer angekündigt hat, am Montag stünde das Band bei KTM für eine Stunde still, und dann gibt es eine Dakar-Feier.

Sonst steht das Band nur zu Weihnachten.

Vor zwei Jahren bist du bei der Dakar gestürzt und hast dir einen Oberschenkelbruch zugezogen. Wie hast du die Rückkehr von dieser Verletzung geschafft und was hat es dich gelehrt?

Ich war danach 26 Wochen lang 30 Stunden die Woche im Trainingszentrum von Red Bull. Es war schon ein steiniger Weg und am Anfang auf dem Motorrad mit einer Unsicherheit und einer Angst verbunden. Gelernt habe ich daraus, immer bei der Sache zu bleiben. Es kann immer und überall ziemlich viel passieren, und wenn man in unserem Sport einen Fehler macht, dann tut es meistens auch richtig weh. Wir sind heuer wieder an der Stelle vorbeigekommen, wo ich gestürzt bin, und es war schon ein mulmiges Gefühl. Aber heute weiß ich, dass wenn man die Konzentration nicht ganz aufrechterhalten kann, man etwas Tempo rausnehmen muss, bis man wieder dabei ist, und dann wieder reinbeißen kann.

Hast du dich dieses Jahr anders auf die Dakar vorbereitet, als die Jahre zuvor?

Nicht wirklich. Ich habe etwas mehr Fokus auf das Höhentraining gelegt, weil die Höhenluft von Bolivien auch die Navigation schwierig macht. Da ist es umso wichtiger, dass man einen klaren

Kopf bewahrt und die Fitness aufrechterhält.

Was bedeutet dir mehr, dein Motocross-WM-Titel, dein Rally-WM-Titel oder der Dakar-Sieg?

Das ist schwer zu vergleichen. Der größte Erfolg ist schon der Dakar-Sieg. Der Motocross-WM-Titel war emotional schon sehr lässig, weil es eine richtig schwere Zeit war, jedes Jahr das Budget zusammenzubekommen, um die WM überhaupt bestreiten zu können. Der Rally-WM-Titel war so unrealistisch, er ist im ersten Jahr einfach irgendwie passiert. Der Dakar-Sieg war der schönste Moment, weil er auch unerwartet kam, und ich glaube, es ist das Größte, was man in unserem Sport erreichen kann.

Wie sieht deine weitere Saison aus?

Ich werde jetzt erst einmal abschalten und regenerieren. Im April geht die Rally-Weltmeisterschaft wieder los.

Was sind deine weiteren Pläne für die Zukunft?

Dies alles so lange zu genießen, wie es irgendwie geht. Mal schauen, wie es bei der nächsten Dakar aussieht. Ich kann jetzt wirklich schmerz- und druckbefreit fahren. Ich habe gerade meine Trophäensammlung angeschaut und mir gedacht, dass es schon wirklich schräg ist, was in den letzten dreieinhalb Jahren passiert ist. ■



Empfang mit Mentor Heinz Klignadner (r.): Riesenhype in Österreich

Supercross-WM Glendale

Die Spannung steigt

Eli Tomac erzielte bei der Supercross-WM in Arizona seinen zweiten Sieg binnen acht Tagen. Ken Roczen landete mit Rang 3 wieder auf dem Podest.

Von: Alex Hodgkinson

Jason Anderson war zuerst die Leitfigur – der WM-Führende fuhr in beiden Trainings Bestzeit und gewann auf eindrucksvolle Weise seinen Vorlauf. Der Husqvarna-Leader schaffte im Finale auch seinen besten Start seit Wochen, aber dann ging alles in die Hose.

Schon in der Startrunde schrubbe Roczen an Anderson vorbei. Der Ami bekam deutliche Probleme mit dem Rhythmus auf dem Waschbrett und büßte ständig Plätze ein, bis er in der siebten Runde auf Platz 8 zurückgefallen war. Zweimal fuhr er Rundenzeiten, die länger als eine Minute waren, aber dann zeigte der 24-Jährige aus New Mexico seine mentale Stärke. Er konnte sich wieder fangen, fuhr plötzlich – wie Tomac an der Spitze – wieder eine Reihe von identischen 57er-Runden, konnte sich auf Rang 4 ins Ziel retten und eine WM-Führung von 9 Punkten vor Justin Barcia und Roczen bewahren.

Roczen: Kopf ist frei

Barcia, vor zwei Monaten noch ohne Vertrag und beim WM-Auftakt anfangs im Yamaha-Werksteam nur als Ersatz für den langzeitverletzten Davi Millsaps



Anaheim-Trauma überwunden: Ken Roczen fuhr in Glendale aufs Podium

am Start, fuhr auf seinen dritten Podestplatz in vier Rennen und konnte sogar zur Halbzeit des Rennens in Glendale die Führung Tomacs halbieren, bis er einen einzigen Fehler beging und sich mit dem zweiten Platz zufriedengeben musste.

Ken Roczen war schnell auf Rang 3 vorgefahren, aber dort blieb der Thüringer dann bis ins Ziel. Auch er konnte zur Rennmitte das Tempo erhöhen, ging aber fast zu Boden und fuhr danach den sicheren dritten Platz nach Hause. Roczen fehlen zwölf Punkte zu Anderson, aber er war wieder mit seiner Form zufrieden: „Letzte Woche bei Anaheim 2 war es schwierig. Ich habe ver-

sucht, es zu verdrängen, aber der schwere Unfall vor zwölf Monaten hat den ganzen Tag überschattet. Jetzt ist mein Kopf wieder frei.“

Tomac war überglücklich, erneut zu gewinnen: „Es fehlte mir den ganzen Tag bis ins Finale das Tempo zur Spitze, und es war mir ein Rätsel, wo ich die Zeit liegen gelassen habe. Vor dem Finale sagte ich zu mir selber, dass ich einfach die großen Sprünge absolut Vollgas fahren müsste ... und es hat geklappt!“

Dem Vizeweltmeister fehlen noch 36 Punkte auf Anderson. Nach Rang 5 in Glendale liegt Marvin Musquin nur einen Punkt vor Tomac. ■

SUPERCROSS-WM

Glendale (USA), 27. Januar

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

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 4 Läufen

1.	Jason Anderson	89 Punkte
2.	Justin Barcia	80
3.	Ken Roczen	77
4.	Weston Peick	71
5.	Cole Seely	70
6.	Justin Brayton	68
7.	Joshua Grant	58
8.	Blake Baggett	57
9.	Marvin Musquin	54
10.	Eli Tomac	53
11.	Cooper Webb	52
12.	Broc Tickle	49



Zweiter Sieg: Eli Tomac

NACHRICHTEN

MILKO POTISEK GEWINNT LE TOUQUET

Der Franzose Milko Potisek gewann das legendäre Strandrennen von Le Touquet auf Yamaha vor den KTM-Fahrern Nathan Watson (GB) und Camille Chapelière (F). Drei Stunden kämpfte ein Quartett, dem auch Richard Fura angehörte, um den Sieg. Fura schied eine halbe Stunde vor Rennende mit einer Schulterverletzung aus. In der letzten Runde nahm Potisek das Tempo etwas heraus, um nicht vor Ablauf der Rennzeit eine weitere Runde fahren zu müssen. 1187 Teilnehmer kamen am Ende in die Wertung.

FMX-WM: PLATZ 2 FÜR LUC ACKERMANN

Weltmeister Maikel Melero eröffnete die Freestyle-Saison 2018 beim ersten WM-Contest in Basel mit einem weiteren Sieg. Der Spanier gewann im Finale hauchdünn vor dem deutschen FMX-Supertalent Luc Ackermann. Der 20-jährige Thüringer saß auf dem „Hot Seat“, bis ihn Melero um 11 Punkte überflügelte. Dritter wurde Remi Bizouard (F). Ackermann startet als WM-Zweiter am 16./17.02. in Berlin.

ISSPEEDWAY-WM: DEUTSCHES TEAM STEHT

Hans Weber, Günther Bauer und Max Niedermaier bilden das deutsche Trio am 10./11. Februar bei der Team-WM in Shadrinsk (RUS). Den GP-Auftakt am Wochenende in Astana (KAZ) bestreitet Stefan Svensson (S) anstelle von Jan Klatovsky, der Rückenprobleme hat.

MOTOCROSS-WM: GUILLOD FÄLLT AUS

Der Westschweizer Valentin Guillod hat sich beim Training in Red Sand (E) das linke Wadenbein gebrochen und muss die ersten GPs ausfallen lassen. Standing-Construct-KTM-Teamkollege Kevin Strijbos hat einen Schlüsselbeinbruch und bangt um einen Start beim WM-Auftakt in Argentinien am 4. März.

„Ich will zurück in den Grand Prix“

Völlig unerwartet startete der Salzburger Manfred Seifert nach 23 Monaten Verletzungspause vorletzte Woche in Weißenbach. Der Eis-GP-Pilot von 2016 will zurück in die Weltelite.

Von: **Thomas Schiffner**

Seifert war 2016 in seiner GP-Debütsaison beim GP in Almaty schwer gestürzt und hatte sich fast alle Bänder, inklusive Kreuzband, im Knie abgerissen. Beim Rücktransport war in Weißrussland sein Transporter beschlagnahmt und wochenlang festgesetzt worden.

Wie geht es dir heute, fast zwei Jahre nach dem Fiasko in Kasachstan?

Mir geht es voll gut. Ich gewöhne mich langsam wieder an das Motorrad. Ich habe zwei Wochen vor Weißenbach noch gar nicht gewusst, dass ich überhaupt wieder fahre. Ich konnte nur einmal kurz probieren. Dafür ging es in Weißenbach überraschend gut. Was noch fehlt, ist Krafttraining.



Kurzentschlossene Rückkehr auf das Eis: Manni Seifert

»EINE FEHLMELDUNG IM INTERNET WAR DER ANLASS FÜR MICH, WIEDER ZUM EISSPEEDWAY ZURÜCKZUKEHREN.«

Manfred Seifert

Wie kam es zur Comeback-Entscheidung?

Im Internet stand eine Fehlinformation, dass ich im österreichischen Team in der russischen Superliga mitfahren würde. Da dachte ich, warum eigentlich nicht? Ich habe Johnny Bruckner angerufen, und er hat mir sein Material für Weißenbach zur Verfügung gestellt. Wir haben nach einem Test das Motorrad komplett auf mein passendes

Setup umgebaut. Am Donnerstag vor Weißenbach war es fertig.

Wie sehen die Pläne für die Zukunft aus?

Wir werden versuchen, einen Startplatz bei der DM in Berlin zu kriegen. Wenn St. Johann noch nachgeholt werden sollte und es in Berlin gut läuft, möchte ich beim Roelof Thijs Pokal in Heerenveen starten. Wir wollen das Motorrad so einstellen, dass es für das Trainingslager in Russland oder in Schweden im nächsten Jahr passt. Das Ziel wäre dann ein Start bei der WM-Quali 2019 und längerfristig wieder Grand Prix zu fahren. ■



Manfred Seifert

Geburtstag: 23.07.1992
Geburtsort: Mariapfarr(A)
Herkunftsland: Österreich

KARRIERE

- 2015: Deutsche Meisterschaft Berlin Platz 7
- 2016: GP Krasnogorsk Platz 9 + 10, GP Almaty Platz 8 + 8, WM-Rang 15, Team-WM Platz 3 (bester Österreicher)
- 2017: Pause
- 2018: Eisspeedway Weißenbach Platz 7

HOBBY
Motocross

X-Trial-WM in Strasbourg

Toni Bou gewinnt „Tour de France“

Der vierte X-Trial-Lauf in Frankreich hatte mit Toni Bou zum vierten Mal den gleichen Sieger. Miquel Gelabert ist zweiter Mann.

Von: **Thomas Schiffner**

Bou, der damit die vierteilige „Tour de France“ in der Indoor-WM ohne Niederlage für sich entschied, blieb auch im Elsass in Runde 1, in Runde 2 und im Finale gegen Landsmann Miquel Gelabert ungeschlagen. Der talentierte Youngster Gelabert erreichte zum ersten Mal das Finale, und damit stand er auch erstmals mit seiner Sherco in einem X-Trial-Lauf auf dem Podium.

In der zweiten Runde konnte sich Bou überraschend nur ganz knapp mit einem Punkt gegen Adam Raga durchsetzen, der in Runde 1 nur Vierter geworden war. Im Finale dominierte der Weltmeister von Beginn an, aber der junge Gelabert ist bereits der

sechste Fahrer auf dem Podium in der jungen Saison.

Franz Kadlec, der 2018 erstmals bei den Weltstars mitspielt, wurde Achter. Auf den ersten fünf Rängen stehen vier Spanier und am Sonntag kommt die WM endlich nach Barcelona. ■



Der junge Spanier Miquel Gelabert ist eine Option für die Zukunft

X-TRIAL-WM

Strasbourg (F), 26. Januar		
1.	Toni Bou (E), Honda	13 Punkte
2.	Miquel Gelabert (E), Sherco	30
3.	Adam Raga (E), TRRS	8
4.	Benoit Binczaz (F), Scorpa	21
5.	Jeroni Fajardo (E), GasGas	21
8.	Franz Kadlec (D), GasGas	28

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 Wettbewerben		
1.	Toni Bou	80 Punkte
2.	Adam Raga	54
3.	Benoit Binczaz	35
4.	Miquel Gelabert	31
5.	Jaime Busto (E), GasGas	26
6.	James Dabill (GB), Beta	25
13.	Franz Kadlec	2

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



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
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Jaguar

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

Land Rover

AUTOHAUS KRUMEY+GILLES



Land Rover / Range Rover ab 18.950,-
Discovery, Freelander, Evoque, Sport,
Autohaus Krumey & Gilles GmbH, Cäcilien-
str. 2-8, 45479 Mülheim-Ruhr,
0208-41975-15, www.krumey-gilles.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42674

Mercedes



SLS Coupé, EZ 4/2011, 11883 km, 420
kW (571 PS), rot, Leder, Klima, VB
195.000,- EUR (MwSt. awb.). Passioncar
GmbH, Gutenbergstrasse 1, 49835 Wiet-
marschen - Lohne, Tel. 05908/9373850,
www.passioncar.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42624

Caterham

CATERHAM DEUTSCHLAND GmbH



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

Probefahrt Hotline: 0175 / 5644011

VANSPTS.DEF

VanPartner by Mercedes-Benz



Der Geländegänger „V 250 Edition 4x4
lang - HARTMANN VP GRAVITY im SUV
Look“, EZ 09/2016, ca. 21000 km, dezente
Offroader mit Höherlegung + 30 mm,
Front- u. Heck Anfahrerschutz, Radlauf-
abdeckungen und schwarzen Seitenrohren
und 19 Zoll FIVE2 Rädern (Bereifung
245/45 R19), Leistungssteigerung, Interie-
ur- u. Exterieur-Pakete, Standhgz.,
Sitzhgz. vorn, div. Assistenten, NAVI, LED
Scheinwerfer, 2x el. Schiebetür, 2x Klima,
AHK abnehmbar u.v.m. 55.454,- € (MwSt.
awb.) Fordern Sie gerne unser ausführli-
ches Exposé an: am@vansports.de
VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5,
41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur
Mittelstedt) H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42588

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

VANSPTS.DEF

VanPartner by Mercedes-Benz



CITAN CP LINE! „CP LINE“ - HART-
MANN Citan 111 CDI, EZ 08/2016, ca.
5900 km, Aerodynamikpaket CP LINE
(Front-, Seiten-, Heckspoiler), Sportfeder-
satz, 19 Zoll Alu-Sportradsatz LUND mit
Bereifung 225/35/19, Klima, Panorama-
dach, Navi, Rückfahrkamera, Dachreling
u.v.m. 20.990,- € (MwSt. awb.)
VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning,
Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5,
41472 Neuss, 02131/88088-50 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42589

CLS AMG S4 M. ü.50%, 300 km/h, 1/15,
Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 46000 km,
NP: 160.000,- VB 64.900,-. T. 0171/3491847



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

Porsche

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H



Porsche 993 Turbo unfallfrei, Werkslei-
stungssteigerung, Traumzustand, mit kom-
pletter Legende, 1995, Vollausstg.,
scheckheftgepflegt, EUR 189.900,-. Clasic
Car Finanzierung, Autohaus Süd
GmbH, Bochumer Straße 103 - 105,
45663 Recklinghausen, Tel. 02361-90746-26,
www.autohaussued.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42655

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

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

Renn/Rallye

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

www.Rennsportshop.com



ZF
MOTORSPORT
Renn- und High Performance
Kupplungen

Service - Verkauf -
Wartung & Instandsetzung - Beratung



BSC CORSE
TECHNOLOGY FOR SPORT
e-mail: info@bsc-corse.de

Beratung - Verkauf - Service



BELL
HELMETS

Direkt vom Importeur

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



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

SCHARF und SCHNELL

www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60

° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[Ventilfeder, -Teiler, NW-Räder, ...]

° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]



Seat

www.autodiscount-nrw.de H



Skoda

www.autodiscount-nrw.de H



Smart

www.berlin-tuning.com H



Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H



Tesla



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



Volvo

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



VW



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

Golf R, Bj. 2015, 41000 km, oryxweiß, extrem gepf. Zust., VB 29.750,- €. Tel. Praxis/privat 07822/3684



Geschäftsverbindungen




BestWater



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



Veranstaltungen



LANDGRAF®
MOTORSPORT

Mercedes AMG GT3

FAHRERPLÄTZE
VLN 2018



Porsche 991 CUP

info@landgraf-motorsport.de
www.landgraf-motorsport.de
Tel. +49 (0)160 - 90 37 00 76



Verschiedenes

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

Jetzt online abonnieren!



Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

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

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



Versicherungen

RENNSPORT 
VERSICHERUNGEN
CLICKversichert ins Ziel! 

Versicherungen für den Motorsport 
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht



Zubehör

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

MOTORSPORT
aktuell

Jetzt online abonnieren!

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

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

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

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 18 20
 MOTORSPORT aktuell gehört zur
 auto motor und sport-Gruppe
 Geschäftsführung:
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),
 Andrea Rometsch, Peider Bach
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Leitung Geschäftsbereich Automobil:
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.),
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung:
 Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99
 Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 15 22
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
 Druck:
 Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180
 78467 Konstanz
 Vertrieb:
 DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
 Am Sandtorkai 74
 20457 Hamburg
 Vertriebsleiter: Dirk Geschke
 Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)
 Jahresabonnement:
 € 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
 (D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10
 Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90
 (CH); übriges Ausland auf Anfrage: Studenten
 erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-
 bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil
 von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von
 € 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).
 Abonentenservice:
 Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
 Telefax +49 (0)711 182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

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

Leserbriefe

Sand zwischen den Zähnen

Zur Rallye Dakar 2018
 MSa 6/2018

Mit seinem Sieg hat Mathias Walkner Geschichte geschrieben. Nach zweimaligem Versuch, die Dakar zu gewinnen, ist es nun im dritten Anlauf gelungen, diese weltweit beachtete Rallye zu gewinnen. Für Österreich – und für KTM aus dem oberösterreichischen Mattighofen – ein hart erkämpfter Erfolg. Der Erfolg hat viele Väter. Walkner hat sehr gute Trainingsmöglichkeiten im salzburgischen Werfen. Der Tiroler Kinigadner ist wohl der beste Coach für Walkner. Und die sportbegeisterte Familie mit vielen Freunden runden das Bild für einen erfolgreichen, bescheiden wirkenden Supersportler, den ich im Hangar 7 kennenlernen durfte, ab. Österreich ist vielfältig: Während die einen medienträchtig Weißwürste zwischen den Zähnen zuteln, knirscht bei den anderen der Wüstensand zwischen den Zähnen.

Rudolf Ratzenberger,
 A-5020 Salzburg

Keine Plastikautos in der DTM

Zum Gerhard-Berger-Interview
 MSa 6/2018

Ich kann die Probleme von Gerhard Berger schon verstehen, bin aber der Meinung, dass die DTM zu den Wurzeln zurückkehren sollte. Bei der jetzigen DTM gibt es keine Nähe zum Fahrer in der Boxengasse. Hier wird vorher schon beschlossen, wer gewinnt oder verliert. Hier werden Mitarbeiter der Werke hingekarrt, die mit Fähnchen winkend dem TV-Zuschauer Fanmassen vorgaukeln. Der Fan will nichts über

BILD DER WOCHE



Erfolgsmodell: Vor seiner Ablösung posiert der alte Silberpfeil mit Pokalen

Flaps und Aerodynamik wissen, sondern spannende Rennen sehen, die nicht nur über 100 Kilometer gehen, sondern auch mal etwas länger. Zum anderen sollte der Fahrer mehr in den Mittelpunkt rücken und nicht wegen jedem leichten „Rempler“ gleich durch die Boxengasse geschickt werden. Hier werden Auto-Rennen gefahren, nicht mit Wattebäuschchen geschmissen. Ich kann da nur Harald Groß zitieren, der mal geäußert hat: „Wir hätten jede Runde durch die Boxengasse fahren müssen, bei unserer Fahrweise.“ Natürlich muss fair gefahren werden. Das heißt aber nicht, dass man sich nicht mal an die Tür des Konkurrenten lehnen darf. Wir wollen keine Plastikautos, wo beim Aussteigen schon die Türen abfallen. Es gibt doch auf der Welt genug andere Meisterschaften, die auch gut funktionieren. Siehe Australien: richtige Autos, guter Sound, richtiges Blech und ohne ausgefeilte Aerodynamik. Rennfahrzeuge, die ich auch am Montag in den „Showrooms“ der Händler kaufen kann. Also, Herr Berger, ich

hoffe auf Ihren Mut und wünsche Ihnen ein glückliches Händchen!

Rolf-Michael Siepert,
 D-32657 Lemgo

Sport ist nicht alles

Zum Rückzug von Jonas Folger
 MSa 6/2018

Respekt vor der Entscheidung von Jonas Folger, zunächst nicht in die Moto GP zurückzukehren. In der schnelllebigen Motorsportwelt gehört jede Menge Mut dazu. Jetzt gilt es für ihn, gesund zu werden und Klarheit zu gewinnen, ob er überhaupt noch will. Sport ist nicht alles, auch das gilt es zu respektieren. Alles Gute, Jonas Folger!

Tino Bräse,
 D-99085 Erfurt

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Für die Winterpause sind derzeit keine weiteren Einsätze geplant.

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 31. Januar

22.35 NASCAR Cup 2017, Loudon (Wh.) Motorvision TV

Donnerstag, 1. Februar

16.30 Formel E, Vorschau ePrix Santiago Eurosport 1

18.15 Michelin Le Mans Cup 2017, Best of motorsport.tv

22.30 NASCAR Cup 2017, Indianapolis (Wh.) Motorvision TV

23.00 Rallye Monte Carlo, Live Stage 1 (Wh.) Sport 1+

Freitag, 2. Februar

00.00 Rallye Monte Carlo, Live Stage 2 (Wh.) Sport 1+

01.00 Rallye Monte Carlo, Power Stage (Wh.) Sport 1+

22.35 NASCAR Cup 2017, Pocono (Wh.) Motorvision TV

Samstag, 3. Februar

08.30 Rallye Monte Carlo (Zus., auch 14.30/22.15) motorsport.tv

16.45 Goodwood Festival of Speed 2017 (Zus.) Motorvision TV

19.00 Formel E Santiago, Vorschau & Quali Eurosport 1

20.00 Formel E, ePrix Santiago **LIVE** Eurosport 1

22.30 NASCAR Cup 2017, Watkins Glen (Wh.) Motorvision TV

Sonntag, 4. Februar

14.15 European Le Mans Series 2017, Best of motorsport.tv

22.35 NASCAR Cup 2017, Michigan (Wh.) Motorvision TV

Montag, 5. Februar

20.00 TCR International Series 2017, Best of motorsport.tv

22.35 NASCAR Cup 2017, Bristol (Wh.) Motorvision TV

Dienstag, 6. Februar

15.00 Langstrecken-WM 2017, Best of motorsport.tv

17.30 Formel E, ePrix Santiago (Wh.) Eurosport 1

22.30 NASCAR Cup 2017, Darlington (Wh.) Motorvision TV

Motorrad

Freitag, 2. Februar

12.30 Le Touquet Enduropale (Wh.) motorsport.tv

Sonntag, 4. Februar

14.40 Isle of Man TT, Die Ian Hutchinson Story Motorvision TV

15.30 ADAC MX Masters, Tensfeld 2017 (Wh.) Motorvision TV

Dienstag, 6. Februar

04.00 Motocross of Nations 2017 (Wh.) motorsport.tv

09.30 Supercross Genf 2017 (Wh.) motorsport.tv

12.00 SuperEnduro-WM Riesa (Wh.) motorsport.tv

Livestream/Internet

Samstag, 3. Februar

ca. 06.00 24h Bathurst, Top 10 Qualifying **LIVE**
www.bathurst12hour.com.au

ca. 19.30 24h Bathurst, Rennen **LIVE**
www.bathurst12hour.com.au

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

02/03.02. Race of Champions, Riad KSA

03.02. Formel E, ePrix Santiago RCH

03.02. Trophée Andros, Super Besse F

04.02. Asian Le Mans Series, Sepang MAL

04.02. Intercontinental GT Challenge, 12h Bathurst AUS

11.02. NASCAR, Clash-Rennen Daytona/Florida USA

Motorrad

03.02. AMA Supercross, Oakland/Kalifornien USA

3./4.02. Eisspeedway-GP Astana KAZ

04.02. X-Trial-WM, Barcelona E

10.02. AMA Supercross, San Diego/Kalifornien USA

10./11.02. Eisspeedway-Team-WM, Shadrinsk RUS

Vorschau



Formel E in Santiago de Chile: Endet die Audi-Misere in Südamerika?



12h-Rennen in Bathurst: Großes GT-Gipfeltreffen am Mount Panorama



Race of Champions: Spektakuläre Stadion-Gaudi – erstmals in Saudi-Arabien



Testfahrten Malaysia: Die neuesten Technik-Entwicklungen in der Analyse



JETZT IN PS:

DIE GROSSE

LESERWAHL 2018

Wählen Sie das Sportmotorrad des Jahres und gewinnen Sie tolle Preise im Gesamtwert von über 20 000 Euro!

Hauptpreis:
HUSQVARNA
VITPILEN 701
 oder
KTM 790 DUKE



AUCH ALS E-PAPER ERHÄLTICH

www.ps-online.de

**JETZT NEU
 AM KIOSK**