

MOTOR SPORT aktuell

NR. 11 / 28. FEBRUAR 2018

Formel-1-Tests in Barcelona

Startschuss in die Saison



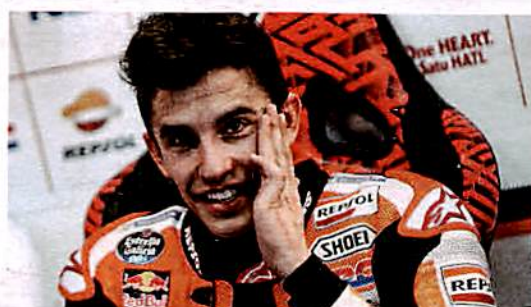
Deutsche Tourenwagen Masters
**Interview mit BMW-
Pilot Philipp Eng**

FI: Der neue McLaren MCL33
**Mit Renault in eine
bessere Zukunft?**

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



Superbike-WM in Phillip Island
**Marco Melandri holt
zwei Siege für Ducati**



Moto-GP-Interview: Marc Márquez
**Márquez: «Motor ist
viel besser geworden»**



Rückkehr des Rekordweltmeisters
**Sébastien Loeb über
sein Rallye-Comeback**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Der neue Silberpfeil und seine Geheimnisse S. 4
- Formel 1** Ferrari zeigt das Auto für den WM-Angriff 2018 S. 8
- Formel 1** Wie der MCL33 McLaren aus der Krise holen soll S. 10
- Formel 1** Schnell-Check: Die Renner der neuen Saison S. 12
- Formel 1** Weitere Infos und News aus der Königsklasse S. 14
- Historie** Der völlig verrückte FI-GP in Belgien 1998 S. 16
- Sportwagen** IMSA-Boss Scott Atherton im Interview S. 18
- Sportwagen** Neues aus WEC, IMSA und der GT3-Szene S. 19
- Rallye-WM** Loeb-Comeback: Hintergründe und Interview S. 22
- Rallye** Neues aus der Rallye-WM und Vorschau auf die DRM S. 24
- Tourenwagen** Interview mit DTM-Rookie Philipp Eng S. 26
- Tourenwagen** Hintergründe und News aus der Szene S. 28

Motorrad:

- MotoGP** Weltmeister Marc Márquez im Interview S. 30
- Motorrad-WM** Weitere News aus den drei WM-Klassen S. 32
- Straßensport** Nachruf auf „Mr. Superbike“ Peter Rubatto S. 34
- Superbike-WM** Melandri und Ducati dominieren Auftakt S. 36
- Superbike-WM** Statistiken der Rennen in Phillip Island S. 38
- Straßensport** Hintergründe aus den IDM-Klassen S. 39
- Motocross-WM** Vorschau auf die bevorstehende Saison S. 40
- Offroad** Supercross-WM und weitere Nachrichten S. 42
- Offroad** Eisspeedway-EM und Hondas Cross-Supergau S. 43

Leserservice:

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



10 Der MCL33 als Heilsbringer? McLaren hofft auf die Trendwende



18 Die Frage nach der Sportwagen-Topklasse: Interview mit IMSA-Boss Scott Atherton



26 Im Interview: DTM-Rookie Philipp Eng (BMW) vor seiner ersten Saison im Tourenwagen



AMATEURE VOR IN DER BGTS

Im letzten Jahr standen 33 Pro-Autos im Blancpain GT Series Endurance Cup am Start. Das widerspricht aber klar dem ursprünglichen GT3-Gedanken. Wie SRO-Boss Ratel gegensteuert. **Seite 20**

START FÜR DIE QUERTREIBER

Während die WM längst läuft, fällt am Wochenende mit der ADAC Saarland-Pfalz Rallye auch der Startschuss zur Deutschen Rallye Meisterschaft. Wir sagen Ihnen, wer die Favoriten sind. **Seite 25**

JETZT WIRD'S SCHMUTZIG

Mehr als fünf Monate sind seit dem letztjährigen Finale der Motocross-WM vergangen. Ende kommender Woche starten die Zweirad-Künstler in Argentinien in die neue Saison und alle jagen KTM. **Seite 40**

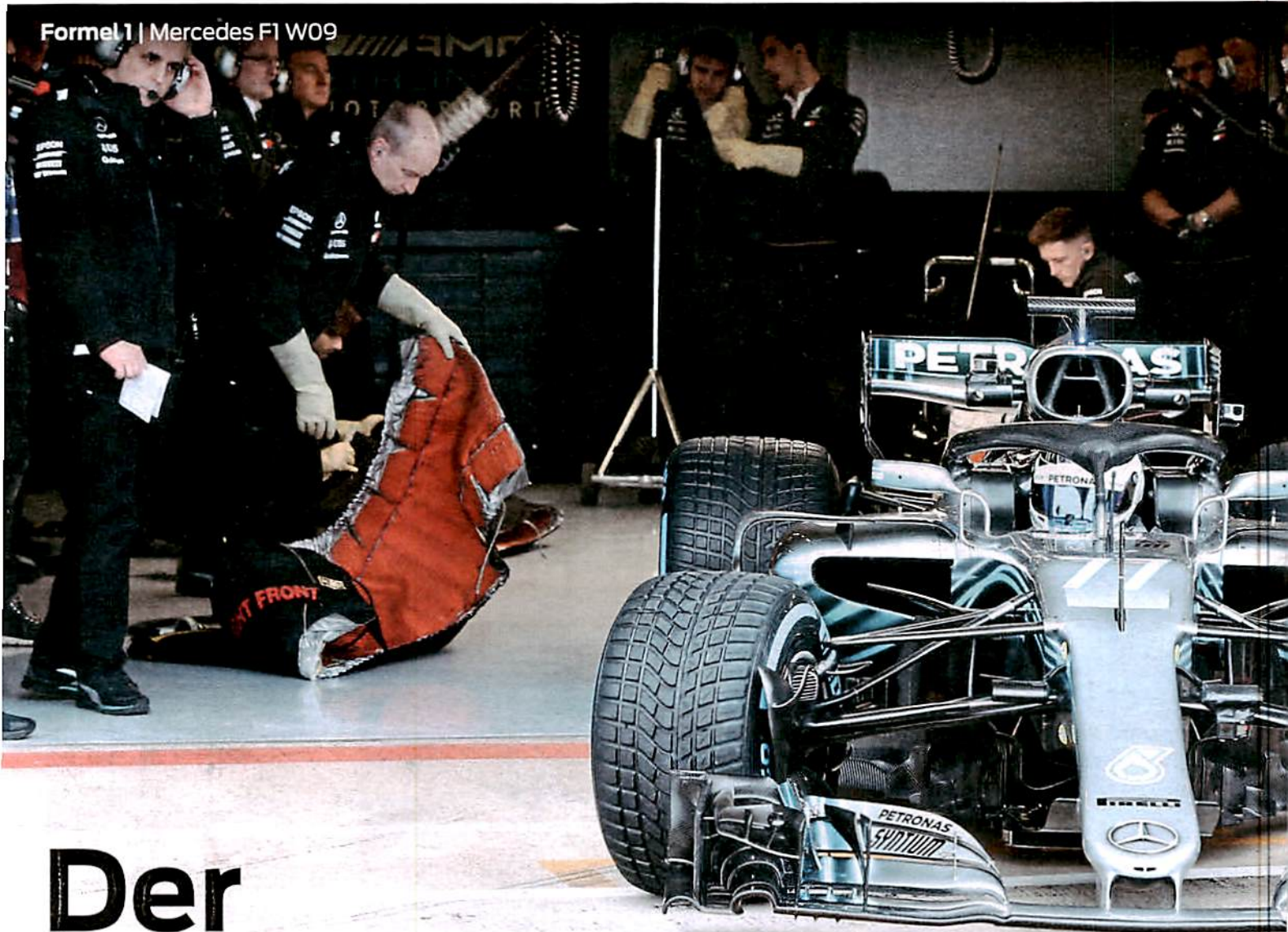
PAULOVITS



SUTTON IMAGES

34 Goodbye Mr. Superbike: Nachruf anlässlich des Todes von Peter Rubatto

16 Regen, Crashes und Dreiräder: Der verrückte Belgien-GP im Jahr 1998



Der Null-Risiko-Mercedes

Mercedes blieb bei seinem neuen Auto alten Werten treu. Langer Radstand, moderate Anstellung, konservative Seitenkästen. Die wichtigste Aufgabe bestand darin, dem Silberpfeil die Launen auszutreiben. Die Ingenieure erklären, wie das gelingen soll.

Von: **Michael Schmidt**

Nein, dieser Mercedes hat das Rad nicht neu erfunden. Das war auch nicht zu erwarten bei Regeln, die weitgehend stabil blieben. Der Halo kam dazu, Airbox-Segel, T-Flügel und Monkey-Seat fallen weg. Außerdem hatten die Ingenieure eine Aufgabe zu bewältigen, bei

der man am besten von einem bekannten Fundament aus operiert. Warum war dieser Mercedes im letzten Jahr einen Tag unschlagbar und dann wieder nur Durchschnitt? Warum ließen sich seine Launen so schwer erklären und damit abstellen? Teamchef Toto Wolff fasst zusammen: „Die Statistik hat gezeigt, dass unser Auto im letzten Jahr das schnellste war. Wir haben es nur manchmal nicht richtig verstanden. Deshalb lag unsere Hauptaufgabe darin, das Auto besser zu verstehen. Das macht man am besten auf einer Basis, die man kennt.“

Detaillierte Fehler-Analyse

Während Ferrari seine Schwachstelle in schnellen Kurven eindeutig lokalisieren konnte, schien das Problem bei Mercedes wie verhext. Es ließ sich lange

kein Muster finden, unter welchen Bedingungen der Silberpfeil unpässlich war. Und warum er sich so schwer abstimmen ließ. Laut Valtteri Bottas lag es nicht einmal daran, dass man in den Möglichkeiten, das Auto optimal einzustellen, technisch begrenzt war. „Es war einfach schwierig, das mechanische und aerodynamische Arbeitsfenster zu treffen.“ Das trieb auch Technikchef Allison um: „Wir haben alle Rennen des Vorjahres, bei denen wir Probleme hatten, noch einmal genau einer Analyse unterzogen. Und uns dann gefragt, wie ein und dasselbe Auto mit dem gleichen Motor und den gleichen Fahrern ein Wochenende davor oder danach plötzlich so verwandelt sein konnte.“

Dabei passierte Überraschendes, wie der Engländer in einer amüsanten Geschichte ausführ-

»ICH KANN DAS AUTO NICHT BAUEN. ABER ICH KANN DIE DATEN, DIE WIR GENERIEREN, IN EIN GEFÜHL ÜBERSETZEN.«

Lewis Hamilton

te: „Zu Beginn des Jahres schien uns das Auto sagen zu wollen, welchen Weg wir gehen müssen, um die Probleme abzustellen. Doch immer wenn wir auf die Hilferufe des Autos gehört haben, wurde es noch schlechter. Wir haben dann das Gegenteil gemacht, und plötzlich hat es



Der Silberpfeil ist auch 2018 wieder das Auto, das es zu schlagen gilt. Beim Design des W09 blieben die Ingenieure konservativ

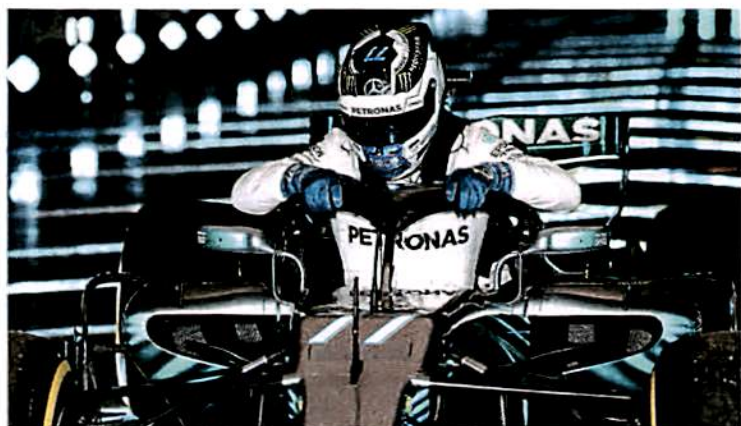
Lösung wie den Seitenkasten-Trick von Ferrari traute sich Mercedes nicht heran. Obwohl der kastenförmige Vorbau vor den Kühleinlässen viele Vorteile bringt. Ein kürzerer Unterboden, höhere Kühleinlässe, ein stärkerer Einzug der Seitenteile auf der Unterseite, ein geringerer Verlust an Strömungsgeschwindigkeit unter dem Auto, weniger Gewicht. Trotzdem ließen Technikkopf James Allison und seine Gefolgschaft die Finger davon. „Ferrari auf diesem Weg zu folgen, hätte einen massiven Eingriff in das sensible Aerodynamik-Konzept bedeutet. Wir haben uns darüber Gedanken gemacht, aber schnell gemerkt, dass wir eine lange Zeit mit Einbußen zu rechnen hätten, bevor wir die Vorteile davon spüren. Weil wir gleichzeitig erkannt haben, dass unser Weg auch noch viel Poten-

zial in sich trägt, sind wir lieber auf bekanntem Terrain geblieben. Wenn die Teams, die weiter hinten liegen, Ferrari nacheifern, ist das legitim. Sie haben auch weniger zu verlieren als wir.“

Auch der Radstand stand nicht zur Debatte. Da legte sich Mercedes relativ früh fest und verzichtete darauf, im Windkanal ein Alternativkonzept auszuprobieren. Ein bisschen anders lag die Frage nach dem Anstellwinkel des Autos, wie Allison verrät. „Das ist eine komplizierte Sache, weil Mechanik und Aerodynamik da eng miteinander verknüpft sind. Wir haben das Maximum an Abtrieb im Heck immer mit einer relativ geringen Bodenfreiheit erzielt. Trotzdem haben wir in dem Bereich viel experimentiert, und haben uns langsam der Konkurrenz angenähert. Wir haben es jetzt ge-



Der Radstand blieb genauso lang wie 2017. Die Anstellung ist etwas steiler



Valtteri Bottas muss dieses Jahr beweisen, dass er Hamilton fordern kann



Die Piloten forderten von den Ingenieuren ein berechenbareres Auto

funktioniert.“ Mercedes prüfte deshalb seine Simulationswerkzeuge und Berechnungen und adaptierte sie mit dem, was man auf der Strecke lernte. „Mit zunehmendem Verlauf der Saison verstanden wir unser Auto immer besser. Im gleichen Maß wurden auch unsere Ergebnisse konstanter.“

Mercedes W09 ohne Tricks

Besonders wichtig bei der Entwicklung des F1 W09 waren diesmal die Fahrer. Lewis Hamilton erzählt, warum er mehr in den Designprozess eingebunden wurde als vorher. Es lag an den Launen des Autos, die nur der Fahrer richtig zu spüren bekommt: „Ich kann das Auto nicht bauen, aber ich kann die Daten, die wir generieren, in ein Gefühl übersetzen. Mein Job war es, den Ingenieuren die Schwächen des Autos zu be-

schreiben.“ Bottas spürte den Erfolg der Fehleranalyse bereits in der zweiten Saisonhälfte 2017. „Da begannen wir zu begreifen, was das Auto von uns braucht, damit es funktioniert.“

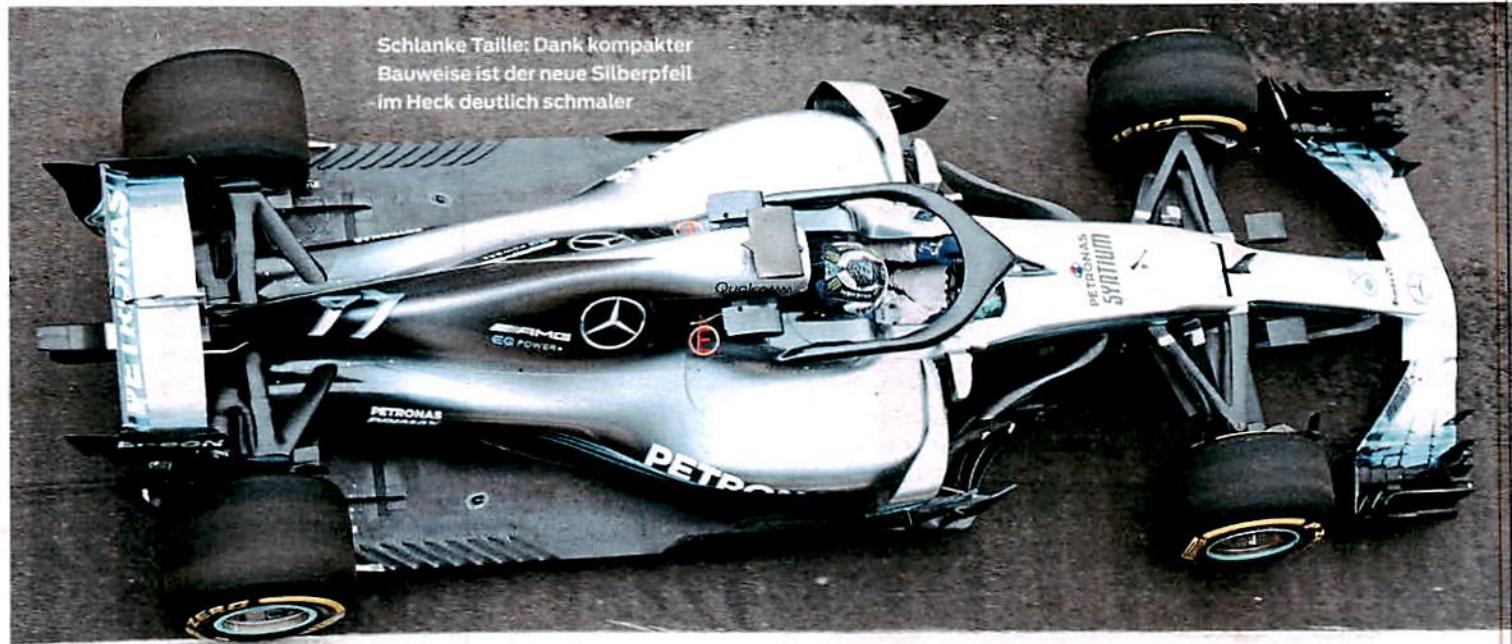
Mercedes präsentierte seinen neuen F1 W09 auf einem 80 Meter langen Laufsteg im Dunkel der Boxengarage von Silverstone. Die Scheinwerfer leuchteten nur auf Schmalspur. Offenbar gewollt. So blieben die geheimen Detailänderungen weitgehend geheim, weil man sie im schlechten Licht nicht deutlich sah. Bis jetzt scheint Mercedes mit spektakulären Neuheiten noch geizig zu haben. Der Radstand blieb gleich lang. Das Auto steht hinten etwas höher in den Federn, aber lange nicht so extrem wie der Red Bull. Das Aerodynamikkonzept wurde nur in Nuancen verändert. An eine radikale

MERCEDES

SUTTON IMAGES

XPB

MERCEDES



Schlanke Taille: Dank kompakter Bauweise ist der neue Silberpfeil im Heck deutlich schmaler

schafft, mit etwas mehr Bodfreiheit hinten den Abtrieb auf der Hinterachse zu erhöhen.“

Umbau unter der Haube

Äußerlich zeigt der Mercedes F1 W09 weniger neue Ideen als in den Jahren zuvor. Der Eindruck würde vermutlich anders ausfallen, hätte man Gelegenheit, dem Silberpfeil unter seine Kevlarhaut zu schauen. Die schlanke Taille im Bereich der Hinterachse erfüllt Allison mit Stolz. „Das Auto ist im Heck deutlich kompakter geworden.“ Und reicht das Kompliment an die Motorenabteilung weiter: „Ihr Job war viel härter als für die Chassis-Fraktion, weil deren Komponenten eine längere Vorlaufzeit haben als unsere. Liegen wir mit unseren Berechnungen falsch, haben die ein Problem.“

Motorenpapst Andy Cowell plaudert aus dem Alltag eines Motorentechnikers: „Die Aerodynamiker liefern dir ständig neue Oberflächen für die Verkleidung, unter die der Motor passen muss. Und sie belagern dich laufend

! Fotos des offenen Ferrari in der Startaufstellung zum GP Malaysia 2017 gaben den Mercedes-Technikern neue Ideen für die kompakte Unterbringung der Innereien.

mit Fragen wie: Geht das auch kleiner? Können wir das leichter haben? Brauchen wir so viel Kühlung? Dann gehst du zurück in deine Abteilung und fragst dich: Wie im Himmel sollst du das schaffen? Dann machst du im Sommer auf den Prüfständen einige Testläufe und stellst fest: Ja, es geht. Und ertappst dich selbst bei dem Gedanken, es könnte noch kleiner, noch leichter, mit noch weniger Kühlung gehen.“

Die Anregung für die kompakte Unterbringung der Innereien lieferte übrigens ein Foto vom offenen Ferrari in der Startaufstellung zum GP Malaysia. Als die Ingenieure in Brixworth das Bildmaterial genauer studierten, fiel ihnen auf, dass Ferrari Motor, Getriebe, Kühler und Hinterachse deutlich platzsparender verstaute als man selbst. So konnte Ferrari seine Verkleidung im Heck stärker einziehen.

Motor muss länger halten

Der Motor selbst ist komplett neu. Cowell zierte sich, das so zu bestätigen, weil das im Moment politisch unkorrekt wäre: „Die Teile sind fast alle neu. Aber die Designs bauen auf bestehenden Konzepten auf.“ Cowell gibt ein Beispiel: „Motor, MGU-H und Turbolader müssen jetzt sieben Rennwochenenden halten, Batterie, Elektronik und MGU-H noch länger. Diese Aufgabe ist für uns nicht neu. Schon in der V10-Ära wurde damit begonnen, die Laufzeiten der Motoren immer mehr zu strecken. Wir stecken in die-

ser Problemstellung also schon Jahre drin. Die Herausforderung bestand darin, die Aufgabe zu lösen, ohne die Teile größer und schwerer zu machen. Oder Leistung zurückgenommen werden muss.“

Einen Schönheitswettbewerb gewinnt der Mercedes diesmal nicht. Genauso wenig wie die anderen Autos der 2018er-Generation. Der Blick bleibt unwillkürlich am Halo hängen. Toto Wolff sieht den Cockpitschutz kritisch: „Wäre das Auto ein Puzzle, ich würde dieses Detail weglassen. Ich verstehe, dass die Sicherheit vorgeht, doch wir sollten uns da weiter um bessere Lösungen bemühen.“ Hamilton dagegen versuchte ein paar nette Worte für das Detail am Auto zu finden, das die Fans spaltet: „So schlimm sieht er doch gar nicht aus. Wir haben ihn so gut es ging in unser Auto integriert. Ich wette, in ein paar Rennen wird er uns gar nicht mehr auffallen. Dann werden wir uns Bilder der alten Autos anschauen und sagen: Mein Gott, wie altmodisch.“

Die Startnummer befand sich früher oben an der Airbox-Finne. Nun liegt sie eine Etage tiefer



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. 695 g, 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**.

Best.-Nr. **1625286**

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

Ich bezahle per Bankeinzug.

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ00000004985, 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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Bildfotos: Betsmann und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als Institut für Unternehmern.



Offener, selbstbewusster

Der neue Ferrari SF71H führt die trickreichen Konzepte des Vorgängermodells noch detailverliebter fort. Die Pannen aus dem Vorjahr analysierte das Team über den Winter. Ferrari zeigt sich offener und selbstbewusster.

Von: **Andreas Haupt**

Die Lichttechniker knipsen die Beleuchtung aus, der Countdown startet. Ein Projektor strahlt nacheinander die 21 Streckenlayouts der kommenden Formel-1-Saison auf eine weiße Wand. In umgekehrter Reihenfolge. Das letzte ist der Albert Park in Melbourne. Es folgt eine 40-sekündige Lichtshow, untersetzt mit einer Musikkomposition, die sich auf den Höhepunkt zuspitzt. Spots an: Nach 1:20 Minuten der Inszenierung steht er da, der neue Ferrari mit dem unspektakulären Namen SF71H, flankiert von mehr als 50 Ferrari-Mitarbeitern. Dann erhebt sich die erste Reihe mit Ferrari-Technikchef Mattia Binot-

to, Teamchef Maurizio Arrivabene, Sebastian Vettel, Firmen-Capo Sergio Marchionne, Kimi Räikkönen und Piero Ferrari.

Kein Maulkorb wie 2017

Gewiss, Ferrari hat schon pompösere Fahrzeugpräsentationen abgehalten als die am 22. Februar 2018 an der hauseigenen Rennstrecke von Fiorano. „Ein vernünftiger Rahmen“, urteilte Räikkönen, der letzte Weltmeister in Rot. Trotzdem markiert die Vorstellung des SF71H einen Paradigmenwechsel. Erstmals seit Jahren führte Ferrari die neue rote Göttin nicht nur im weltweiten Netz vor. Zu den geladenen Gästen gehörten auch mehr als ein Dutzend Journalisten. Ferrari hat sich zwar über den Winter wieder eingeeigelt in Maranello, um in Ruhe am neuen Auto, das unter dem Projektkürzel 669 läuft, zu arbeiten. Doch im Gegensatz zum Vorjahr hat sich das Team keinen Maulkorb aufgesetzt. Die Teamführung spricht. Die Fahrer sprechen. Nur Konzernboss Marchionne hält sich noch zurück.

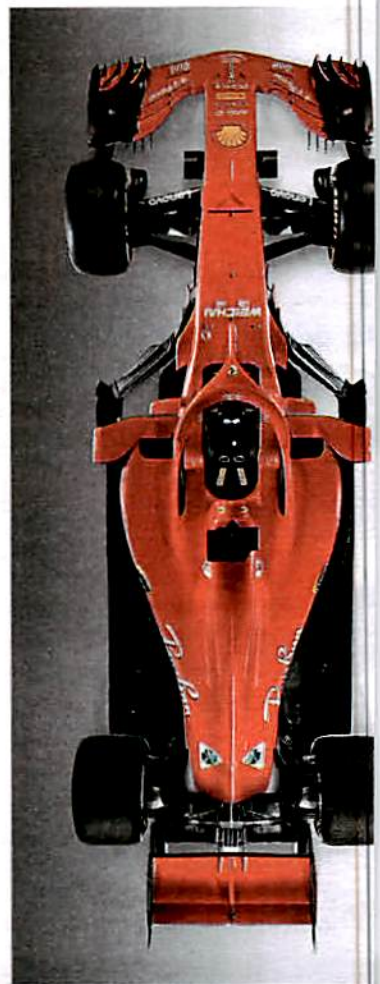
Das Team gibt sich volksnah. Ohne die Tifosi sei man nichts. Zum Launch des SF71H hat man

»WIR HABEN IM WINTER JEDES RENNEN 2017 ANGESCHAUT, SIND DIE TRENDS DURCHGEGANGEN, UM UNS ZU VERBESSERN.«

Ferrari-Pilot Sebastian Vettel

15 Fans aus aller Welt eingeladen. Sie hatten in einem Social-Media-Wettbewerb in Kurzvideos ihre Liebe zum springenden Pferd ausgedrückt. Ferrari ohne Pathos: Das wäre wie ein Auto ohne Räder.

Von einem offenen Team ist Ferrari noch weit entfernt. Ganz so zugeknöpft wie im Vorjahr ist man aber nicht mehr. Vettel, der 2017 im Cockpit im einen oder anderen Moment überhitzte – zum Beispiel in Aserbaidschan – zeigt sich locker und gelöst. „Es ist normal, dass man hier und da Reaktionen im Auto zeigt. Das ist jetzt aber alles vom Tisch.“ Die Konzentration gilt der neuen





FERRARI

erfolgreicher?



Ferrari SF71H: Längerer Radstand, aggressives Packaging, Halo mit Dach

Aufgabe. Ferrari will endlich wieder Weltmeister werden. „Mercedes ist die Referenz für alle. Aber ich glaube nicht, dass wir nur in der Außenseiterrolle sind“, sagt der viermalige F1-Champion. „Das Idealszenario wäre, dass wir das beste Auto und den stärksten Motor haben und Kimi und ich vorne wegfahren. Aber wir müssen die Füße auf dem Boden lassen.“

Die Werte, die Windkanal und Simulator ausspucken, sind viel-

versprechend. Mit dem SF71H führt Ferrari die Ideen und Konzepte des Vorjahresautos konsequent weiter. Die ganz große Revolution ist ausgeblieben. Es brauchte sie aber auch nicht. „Der SF70H war eine gute Basis“, sagt Technikchef Binotto.

Noch aggressiveres Auto

Seit er die Technikmannschaft anführt, dürfen sich die Ingenieure ausprobieren und austoben. Sie gehen ins Risiko. Die Liebe

Der Blick fällt auf den Halo und den trickreichen Seitenkastenvorbau. An der Frontpartie hat Ferrari von McLaren abgekupfert. Die Motorenbauteile integrierte man noch kompakter unter der Carbon-Haut.

steckt im Detail. In der noch filigraner ausgearbeiteten Schleife vor den Seitenkästen, die ihrerseits noch schmaler bauen. Im noch kompakteren Einbau von Motor, der Nebenaggregate und Kühlung. Die Effizienz stand ganz oben im Lastenheft. „Das Auto muss auf allen Strecken gut gehen“, meint Binotto. „Wir sind im Winter jedes Rennen durchgegangen, haben die Trends angeschaut, um an uns zu arbeiten und uns zu verbessern. Es gab ja

ein paar Rennen, wo wir auf die Mütze bekommen haben“, berichtet Vettel. Vor allem High-speedkurse schmeckten dem Ferrari nicht. Deshalb streckt man den Radstand des neuen Autos zugunsten von mehr Fahrstabilität. Die Stärken auf Strecken, die maximalen Anpressdruck erfordern, sollen erhalten bleiben. Weil 2018 noch weniger Motorenkomponenten erlaubt sind, muss der V6-Turbo standfester werden. 2017 kiltten Zuverlässigkeitsprobleme die WM-Hoffnungen. Defekte Zündkerzen und kaputte Carbon-Luftsammler sollen der Vergangenheit angehören. Wie die Aerodynamik soll auch der Antriebsstrang effizienter sein. Es muss Ferraris Ziel sein, zu Mercedes aufzuschließen. Das heißt: mehr Leistung auf eine Runde und über die Renndistanz bei einem gleichzeitig besseren Spritverbrauch.

Im Tagungszentrum, wo die Ferrari-Granden sprachen, sind zehn Pappmänner aufgestellt. Sie zeigen in Lebensgröße alle neun Ferrari-Weltmeister – plus Vettel. „Eigentlich gehöre ich hier nicht rein.“ Mit dem Titel 2018 würde er dazugehören – und die Ferrari-Durststrecke beenden. ■

Schritt in die Zukunft

McLaren MCL33: Neuer Look, neuer Motor. Alonso hat sogar den Helm neu lackieren lassen



Der MCL33 soll McLaren in der kommenden Saison wieder in die Erfolgsspur zurückführen. Grund für den neu entfachten Optimismus ist der Wechsel des Motorenpartners.

Von: **Tobias Grüner**

Man kann bei der Präsentation eines neuen Formel-1-Autos viele Dinge vorausplanen. Doch mit dem böigen spanischen Wind hatten die Verantwortlichen von McLaren offenbar nicht gerechnet, als sie das neue Auto aus dem extra gecharterten Transportflugzeug rollen wollten. Ein kurzer Luftstoß – und schon hob sich die schwarze Plane, in die der nagelneue MCL33 für den Weg zu seinem Shakedown auf der Strecke in Navarra gehüllt worden war. Natürlich ließen sich die Alonso-Fans am Rande des Rollfelds nicht lange bitten. Die aus der Hüfte geschossenen Bilder verbreiteten sich fast 24 Stunden vor der offiziellen Enthüllung wie ein Lauffeuer über die sozialen Netzwerke. Technik-Details wa-

ren aus der Distanz zwar nicht zu erkennen, aber zumindest die neue Lackierung war nun kein Geheimnis mehr.

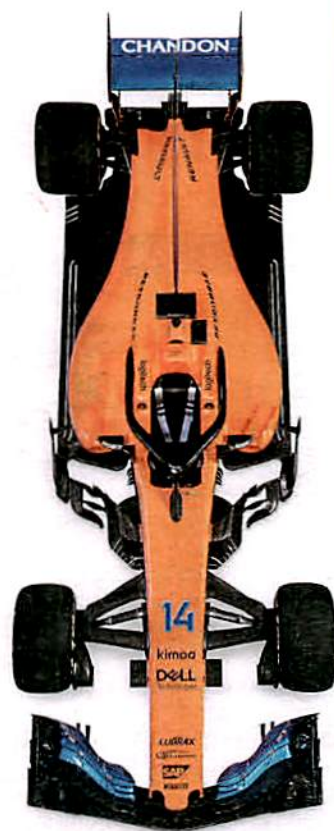
War schon das Vorgängermodell optisch nicht gerade unauffällig, so springt der MCL33 nun noch greller ins Auge. Das Orange ist eine Stufe heller und entspricht dem Papaya-Ton der alten McLaren-Renner aus den 60er-Jahren. „Alle Fans wollten das Papaya zurück. Wir wollen zeigen, dass wir unsere Fans ernst nehmen“, begründet McLaren-Boss Zak Brown den Griff in die Farbkiste. „Das Papaya-Orange ist Teil unserer Geschichte, und das schon seit unserem Firmengründer Bruce McLaren. Außerdem drückt es aus, dass wir mutig sind und uns etwas trauen.“

McLaren ohne Sponsoren

Neben dem hellen Orange finden sich auch dunkelblaue Akzente an den Flügeln vorne wie hinten sowie der schmalen Finne an der Motorhaube und den Startnummern wieder. Fernando Alonso hat sogar die Vorderseite seines Helms eine Nuance dunkler eingefärbt, um in das Farbschema seines neuen Dienstwagens zu passen. Dabei lässt sich der Kopf-

schutz des Piloten durch den Halo-Cockpitbügel von außen kaum noch erkennen. Neben der Startnummer des zweifachen Weltmeisters findet sich übrigens auch das Logo seiner Bekleidungsfirma Kimoa auf dem Auto. Das zeigt den Stellenwert des 36-jährigen Piloten, der sich sogar den Luxus erlauben kann, neben der Formel 1 auch noch in der WEC für Toyota zu starten. „Da wird er ganz schön gefordert sein“, gibt Renault-Kollege Nico Hülkenberg zu bedenken. Der Rheinländer war 2015 beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans erfolgreich am Start. Den Großteil der Langstreckensaison hatte er damals aber ausgelassen. „So extrem wie Fernando hätte ich das nicht machen wollen.“ Auch Red-Bull-Motorsportchef Helmut Marko fand kritische Worte zu Alonsos Doppelstart. „Wir würden das unseren Fahrern nicht erlauben. Die Ablenkung ist einfach zu groß.“

Wie sehr das Mammut-Programm über 27 Rennen in einem Jahr Alonsos Leistungen beeinflusst, bleibt noch abzuwarten. Dass sich die Logos seiner Klamottenmarke auf dem Auto wiederfinden, ist für McLaren dage-



Neu sind die Schlitze im Unterboden



An den verschachtelten Leitblechen wurde gearbeitet. Sonst sucht man vergeblich nach interessanten Innovationen

gen ein leicht zu verkraftendes Zugeständnis. Obwohl mit Zak Brown ein ausgewiesener Marketing-Experte die Firma führt, konnte der zweiterfolgreichste Rennstall der Formel-1-Geschichte immer noch keinen neuen Hauptsponsor präsentieren. Auf der Motorhaube und dem Seitenkasten zeigt sich der neue Papa-Anstrich noch jungfräulich.

Motorwechsel kostet Zeit

So grell der Lack, so blass das Bild an der Technikfront. Um interessante Innovationen zu entdecken, muss man schon ganz genau hinschauen. Die Nasenspitze ist etwas breiter, die Seitenkästen sind etwas schmaler, der Unterboden weiter nach hinten geschlitzt. Auf den Seitenkästen stehen nun sechs gestaffelte Finnen, mit denen der Luftstrom

nach außen gelenkt werden soll. Auch an den Leitblechen vor den Seitenkästen wurde kosmetisch Hand angelegt. Dazu kommen wie vom Reglement vorgesehen der Halo und die Motorhaube ohne Airboxfinne. Zum Leitmotto „Be brave“ (Sei mutig!), unter dem der offizielle Launch stand, passte das Gezeigte nicht ganz. Da haben Ferrari, Red Bull und sogar Sauber aggressivere Lösungen in ihre Rennwagen integriert.

„Zur Präsentation wirkt unser Auto noch wie eine Evolution des Vorjahresmodells. Aber wir werden es während der Testfahrten und der Saison stetig weiterentwickeln“, entschuldigt sich Technikchef Tim Goss. Die Ingenieure begründen den Mangel an technischen Innovationen mit dem späten Wechsel des Motorenpartners, der viel Zeit und Ressourcen

»DER LAYOUT-UNTERSCHIED DER MOTOREN VON HONDA UND RENAULT IST RIESIG.«

McLaren-Technikchef Tim Goss

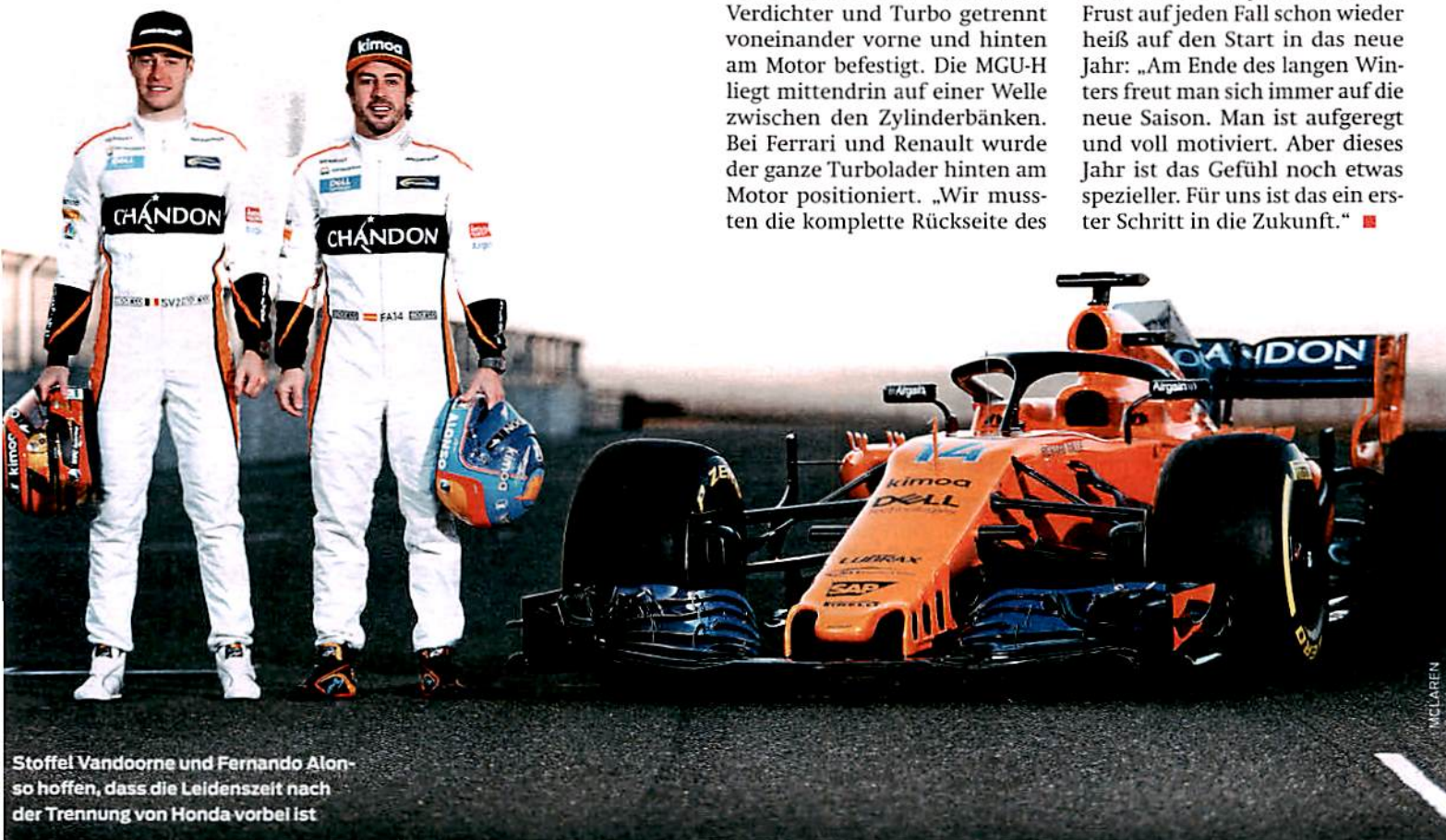
gekostet hat. Die Innereien platzsparend zusammenzulegen, stellte die größte Herausforderung dar. Der neue Renault-Motor sei von der Philosophie her nicht mit dem alten Honda zu vergleichen, klagen die Techniker. „Auch wenn das Reglement vorschreibt, dass sich die Befestigungspunkte bei allen Motoren an den gleichen Stellen befinden müssen, so war der Unterschied im Layout riesig“, erklärt Goss. Bei Mercedes und Honda sind Verdichter und Turbo getrennt voneinander vorne und hinten am Motor befestigt. Die MGU-H liegt mittendrin auf einer Welle zwischen den Zylinderbänken. Bei Ferrari und Renault wurde der ganze Turbolader hinten am Motor positioniert. „Wir mussten die komplette Rückseite des

Chassis sowie das Getriebegehäuse, die hintere Aufhängung und die Kühlaggregate neu designen. Das hat uns zwei Wochen gekostet, bis wir passende Lösungen gefunden haben. Aber jetzt liegen die Komponenten extrem kompakt zusammen unter der Haube“, erklärt Goss stolz.

Erfolgreicher Shakedown

Schon beim Shakedown in Navarra konnten die Piloten das Ergebnis erstmals testen. Im Rahmen eines Filmtags spulte der MCL33 die ersten Kilometer ab. Offenbar verlief die Jungfernfahrt zufriedenstellend. „Nach den ersten Runden habe ich viele lachende Gesichter in der Garage gesehen“, freute sich Teamchef Éric Boullier. „Und das lag nicht nur am strahlenden Sonnenschein. Auch die Fahrer waren glücklich. Das ist immer ein gutes Zeichen.“ Während Zak Brown für 2018 schon wieder von Podiumsplätzen träumt, versucht Boullier den Ball etwas flacher zu halten: „Ich hoffe natürlich auch, dass wir bald wieder mit den Spitzenteams auf Augenhöhe kämpfen können. Das wird aber noch ein wenig Zeit dauern. Da müssen wir bescheiden bleiben und sollten keine falschen Erwartungen wecken.“

Fernando Alonso präsentiert sich nach drei Jahren Honda-Frust auf jeden Fall schon wieder heiß auf den Start in das neue Jahr: „Am Ende des langen Winters freut man sich immer auf die neue Saison. Man ist aufgeregt und voll motiviert. Aber dieses Jahr ist das Gefühl noch etwas spezieller. Für uns ist das ein erster Schritt in die Zukunft.“ ■



Stoffel Vandoorne und Fernando Alonso hoffen, dass die Leidenszeit nach der Trennung von Honda vorbei ist

Alle neuen Autos im Schnell-Check

Mercedes F1 W09 EQ Power

Nach vier WM-Titeln in Folge erfand Mercedes das Rennauto verständlicherweise nicht komplett neu. Der W09 ist eine logische Evolution seines erfolgreichen Vorgängers. Das Konzept mit dem langen Radstand behielt man bei. Nur bei der Anstellung legten die Ingenieure eine Schippe drauf. Die größten Modifikationen liegen unter der Haube versteckt. Dank kompakter Anordnung der Innereien baut der W09 im Heck extrem schlank. Interessant sind auch die extrem nach oben gezogenen Querlenker sowohl an der Vorder- als auch der Hinterachse.



Ferrari SF71H

Auch Ferrari hätte sich auf seinen Lorbeeren ausruhen können, doch nach dem Erfolg des Vorjahresmodells gingen die italienischen Ingenieure mit dem SF71H erneut volles Risiko. Die Lufteinlässe in den Seitenkästen wanderten noch ein gutes Stück weiter nach hinten und nach oben. Die Leitbleche drumherum wurden noch aggressiver gestaltet. Dazu entwickelte man innovative Detaillösungen wie die verlängerte Aufhängung des Frontflügels, die durchlässigen Spiegelhalterungen und den T-Flügel, der an der Heckflügelstütze befestigt ist.



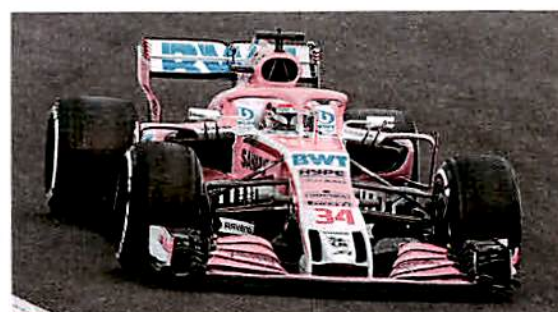
Red Bull RB14

Nach der Enttäuschung des Vorjahres wussten die Red-Bull-Designer, dass sie dieses Jahr volle Attacke gehen müssen. Dafür wurden beim RB14 die besten Ideen von Ferrari und Mercedes kopiert und weiterentwickelt. Die Seitenkästen wanderten weit nach hinten. Die ultrakleinen Lufteinlässe liegen zwischen zwei horizontalen Flügelementen versteckt. Die Leitbleche sind nun deutlich filigraner aufgesplittert. Besonders innovativ ist die Vorderradaufhängung mit den extrem gebogenen oberen Querlenkern, die weit außerhalb des Chassis angelenkt sind.



Force India VJM11

Kurz vor dem Teststart traute sich auch Force India aus der Deckung. Die auffälligste Änderung am neuen VJM11 war allerdings nicht technischer Natur, sondern die Lackierung in einem noch intensiveren Rosa. Gerne hätten die Ingenieure mehr neue Ideen in das Auto integriert, doch Zeitknappheit – durch die späten Halo-Infos – und Geldknappheit verhinderten ein umfangreicheres Entwicklungsprogramm. Mehr als schlankere Seitenkästen, neue Leitbleche und eine veränderte Geometrie an der Vorderradaufhängung können wir leider nicht vermelden.



Williams FW41

Beim Williams FW41 zeigte sich erstmals Technikchef Paddy Lowe federführend für die Entwicklung verantwortlich. Der Ex-Mercedes-Ingenieur dürfte vor allem für Fortschritte bei der Kühlung und der Unterbringung der Antriebseinheit gesorgt haben. Aber auch aerodynamisch ist im Vergleich zum Vorjahresauto viel passiert. Nach Ferrari-Vorbild wanderten die Seitenkästen nach hinten. Vorgelagert sind extrem große Bargeboards zu erkennen. Von Mercedes kopierte man die in drei Kanäle aufgefächerte Airbox und den Schaufel-Flügel unter der Nase.



In den Entwicklungsabteilungen der zehn Formel-1-Teams gingen in der Winterpause die Lichter nicht aus. Die späte Definition der Halo-Details erst nach der Sommerpause zwang die Ingenieure überall zu Last-Minute-Änderungen am Monocoque. Dazu kam noch der überraschende Wegfall der langen Airbox-Finne kurz vor der Winterpause. Trotzdem fanden viele Techniker noch die Zeit, innovative Detaillösungen in die Autos zu integrieren. Welche Teams besonders aggressiv vorgingen, analysieren wir in unserem Schnell-Check.

Von: **Tobias Grüner**



Renault R.S.18

Bei Renault hatte man ähnlich viele Konzeptänderungen erwartet wie bei Williams. Doch der neue R.S.18 zeigte auf den ersten Blick nicht viele Innovationen. Die Befestigung der Nase ist nach McLaren-Vorbild weit nach hinten gezogen. Rund um die konventionell gestalteten seitlichen Kühlluftöffnungen finden sich modifizierte Leitbleche. Und auch im hinteren Bereich des Unterbodens legten die Renault-Designer Hand an. Doch wenn im April Ex-FIA-Technikchef Marcin Budkowski mit der Arbeit beginnt, sollte das Upgrade-Tempo gesteigert werden.



Toro Rosso STR13

Die größte Neuerung bei Toro Rosso liegt unter der Haube versteckt. Der STR13 wird ab der kommenden Saison von einem Honda-V6 angetrieben und nicht mehr von Renault-Power. Die Japaner müssen erst noch beweisen, dass sie in puncto Power und Zuverlässigkeit mit der etablierten Konkurrenz mithalten können. Am Rest des Autos ist nicht viel Neues zu erkennen. Rund um die Seitenkästen gibt es modifizierte Leitbleche. Die Nase weist nun einen Stummel auf. Damit ist der Mercedes das einzige Auto, das auf eine elegante rundliche Nase setzt.



Haas VF-18

Weil Haas den Antrieb, das Getriebe und die Aufhängungen von Ferrari bezieht, wuchs auch beim US-Ableger der Scuderia der Radstand ein gutes Stück in die Länge. Dazu kopierten die Designer den Ferrari-Trick mit den nach hinten und oben verlegten Luftöffnungen an den Seitenkästen und den vorgelagerten horizontalen Flügel-Elementen. Neu sind die gestaffelten vertikalen Leitbleche an den Flanken und die verlängerte Frontflügelaufhängung. Auch die Airbox wuchs nach Mercedes-Vorbild in die Breite und gliedert sich im Inneren in mehrere Kanäle auf.



McLaren MCL33

Experten konnten ihre Enttäuschung beim ersten Blick auf den McLaren MCL33 nicht verbergen. Das nun fast komplett in Orange lackierte Auto weist kaum innovative Ideen auf. Grund dafür ist der Last-Minute-Motorwechsel von Honda zu Renault, der viel Zeit und Ressourcen in Anspruch genommen hat. Stolz sind die Techniker vor allem auf die kompakte Anordnung der Antriebselemente. Das resultiert in extrem schmalen Seitenkästen. Neue Flügel sollen später kommen. McLaren ist bekannt für ein hohes Entwicklungstempo während der Saison.



Sauber C37

Wer hätte das gedacht: Sauber hat dieses Jahr den Preis für die aggressivste Weiterentwicklung gewonnen. Der C37 hat mit seinem erfolglosen Vorgänger nicht mehr viel gemeinsam. Die Seitenkästen mit den gesplitteten Luftöffnungen sind eine eigenständige Lösung, die man so noch nicht gesehen hat. Auch bei den Leitblechen, der Airbox und der Nase gingen die Schweizer eigene Wege. Dazu gibt es nun wieder neueste Ferrari-Antriebstechnik. Es müsste mit dem Teufel zugehen, wenn das nicht reicht, um den Mittelfeld-Anschluss herzustellen.

Formel 1

Porsche nicht vor 2021

Red Bull hat für 2019 noch keinen Motor. Auf der Hand läge Honda. Doch das Nein von Renault ist noch nicht endgültig. Porsche wird frühestens 2021 in die Formel 1 einsteigen.

Von: **Michael Schmidt**

Der Vertrag zwischen Red Bull und Renault läuft Ende 2018 aus. Bis jetzt steht Red Bull noch ohne Motor für die Saison 2019 da. Der logische Ersatz wäre Honda. Wie gut der japanische Sechszylinder ist, wird Red Bull in diesem Jahr aus erster Hand erfahren. Juniorpartner Toro Rosso fährt mit den japanischen Triebwerken.

Renault hatte Red Bull letztes Jahr im September mitgeteilt, dass man den Motorenvertrag nicht verlängern wolle. Doch das Nein aus Paris ist nicht in Stein gemeißelt. Renault-Sportchef Cyril Abiteboul bestätigt: „Alles in der Formel 1 ist verhandelbar. Es wäre nicht das erste Mal, dass wir uns von Red Bull trennen und dann doch wieder zusammenfin-

den. Warten wir ab.“ Offenbar hat sich der Vorstand von Honda eine Hintertür eingebaut. Wenn die Ingenieure die Probleme mit dem Motor in diesem Jahr nicht lösen können, soll Schluss sein. Dann verlangt das Reglement, dass Renault wieder einspringt. Aber nur für eines der beiden Red-Bull-Teams. Das andere könnte auf einen Losentscheid zwischen Mercedes, Ferrari und Renault hoffen.

Porsche wird nicht einspringen. Red-Bull-Motorsportchef Helmut Marko erklärt: „Porsche wird sicher nicht um die Ecke biegen. Sie haben sich aus Le Mans zurückgezogen, mit einem noch komplexeren Reglement, und sind wie alle Vernünftigen zu der Einsicht gekommen, dass mit der MGU-H kein Motor zu verantwortungsvollen Kosten gemacht werden kann.“ Aus dem Formel-1-Hauptquartier hören wir, dass Porsche nur einsteigt, wenn sich der Vorschlag eines einfacheren Motorenreglements durchsetzt. ■



Mit welchen Motoren fährt Red Bull in der kommenden Saison? Porsche ist dann noch keine Alternative

Formel 1

Vertrag vor Saisonstart?

Keiner der beiden Mercedes-Piloten besitzt einen Vertrag für die Saison 2019. Aber nur mit einem haben die Verhandlungen schon begonnen.

Von: **Michael Schmidt**

Eigentlich steckt Mercedes in einer ungemütlichen Lage. Ende des Jahres laufen beide Fahrerverträge aus. Das will man als Team normalerweise vermeiden. Andererseits würde jeder gerne einen Mercedes fahren. Lewis Hamilton hat keine Alternativen. Wo außer bei Mercedes sollte er in Zukunft fahren? Deshalb streute der Engländer zum Ende der abgelaufenen Saison geschickt ein paar Rücktrittsgerüchte, von denen er schon wieder Abstand nimmt. „In mir

brennt immer noch das gleiche Feuer wie zuvor. Ich habe sogar die Sitzprobe einen Tag vor der Präsentation genossen.“

Hamilton will nicht hetzen

Bei einem Mercedes-Event am Polarkreis kam es zwischen Toto Wolff und seinem Starpiloten zu Sondierungsgesprächen. Der Teamchef glaubt, die Verhandlungen in „einigen Wochen“ abschließen zu können, will seinem Weltmeister aber keine Frist setzen. „Das schafft nur unnötig Druck.“ Hamilton schwebt ein ähnlicher Zeitplan vor. „Toto weiß, dass er keinen besseren Fahrer kriegen kann als mich. Ich weiß, dass es für mich kein besseres Team gibt. Ich habe nicht einmal mit anderen Teams gesprochen. Wir sind also irgendwie aufeinander angewiesen. Es wäre schön, den Vertrag vor Saisonbeginn zu unterschreiben,

aber ich lasse mich nicht hetzen.“ Valtteri Bottas steht auch in seiner zweiten Saison auf dem Prüfstand. Der Finne weiß, dass er sich steigern muss, will er auch 2019 Mercedes fahren. „Ich

muss konstantere Leistungen bringen. Das erwartet das Team von mir, und ich auch. In der Formel 1 ist dein Cockpit ständig in Gefahr. Besonders eines wie dieses, das alle wollen.“ ■



Mit Hamilton will Wolff schnell verlängern, bei Bottas noch etwas warten

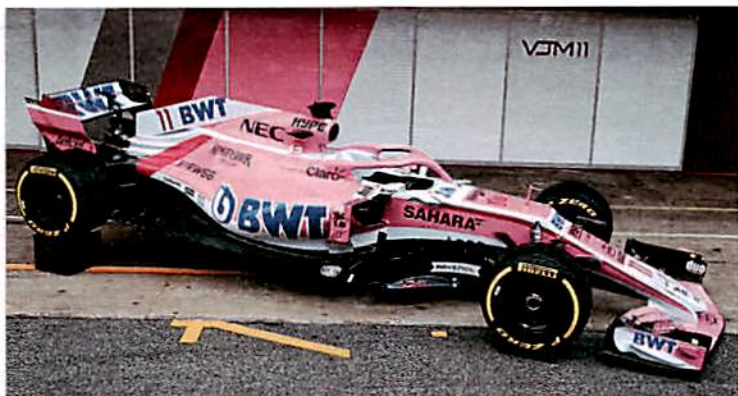
Force India spart

Force India fährt wieder im Sparmodus. Wegen Ebbe in der Kasse wurde das neue Auto spät fertig. Auf Entwicklungen wie Ferraris Seitenkasten-Trick musste verzichtet werden.

Von: **Michael Schmidt**

Für Force India ist Sparen Routine. Auch in diesem Jahr muss der WM-Vierte wieder mit einem 100-Millionen-Euro-Budget auskommen. Allein 17,5 Millionen davon gehen an Mercedes, die Motor, Getriebe und Hydraulik liefern. Die direkten Gegner stocken auf. Da wird die Verteidigung des vierten Platzes zur Titanenaufgabe.

Wegen der angespannten Finanzlage musste das Technikbü-



Force India präsentierte in Barcelona den neuen VJM11 für die neue Saison

ro von Force India neu disponieren. Der Halo verlangte ein neues Chassis, was sonst nicht im Plan gestanden wäre. „Das kostet eine Million Euro extra“, klagt Technikchef Andy Green. Das Projekt, die Seitenkästen nach Ferrari-Vorbild zu kürzen, musste auf 2019 verschoben werden. „Dazu

reichten unsere Kapazitäten nicht mehr“, so Green.

Das neue Auto wurde in letzter Minute fertig. Ein Probelauf vor den Testfahrten entfiel. Der VJM11 ist eine Basisversion, die erst in Melbourne aufgerüstet wird. Bis dahin will das Team auch seinen Namen ändern. ■

Stärkere Motoren für Kundenteams

Die FIA will Kundenteams konkurrenzfähiger machen. In einer neuen technischen Direktive werden Motorenhersteller aufgefordert, Chancengleichheit mit den Kunden herzustellen.

Von: **Tobias Grüner**

Die FIA sieht mal wieder Handlungsbedarf. Im Januar erreichte alle Teams Post aus dem Hauptquartier in Paris. Darin äußern die Schiedsrichter ihre Sorge, dass Motorenhersteller bei ihren Werksteams mehr Leistung aus den Antriebseinheiten rausholen können als die Kundenteams. Im Fahrerlager von Barcelona kursierte das Gerücht, dass Renault Auslöser für diese Initiative sei. Die Franzosen sollen Toro Rosso im Schlussspurt der Saison 2017 nicht mit vergleichbarem Material ausge-

rüstet haben. Offenbar geben einige Hersteller ihren Kunden auch strengere Laufzeitlimits bzw. kürzere Freigabezeiten für die schärferen Mappings. Nun schreibt die FIA strikt vor, dass für Kunden die gleichen Möglichkeiten geschaffen werden müssen wie für die Werksteams. „Alle Power Units, die von einem Hersteller kommen, müssen

identisch sein. Und das nicht nur bei der verbauten Hardware, sondern auch in der Art, wie sie gefahren werden. Die Power Units müssen mit derselben Software laufen und auch auf die gleiche Weise bedient werden. Außerdem müssen sie mit identischen Benzin- und Öl-Sorten laufen“, heißt es in dem offiziellen Anhang zum Regelwerk. ■



Die FIA will, dass die Kundenteams in Sachen PS nicht benachteiligt sind

LATIFI KRANK

Force-India-Testfahrer Nicholas Latifi sollte eigentlich am ersten Testtag in Barcelona den neuen VJM11 fahren. Doch daraus wurde nichts. Der Kanadier lag mit einer schweren Virus-Infektion flach und ließ den kompletten Test sausen. Er soll nun im Laufe des Jahres noch weitere Einsätze im Rahmen von Trainingsfreitagen bekommen.

PIRELLI FRUSTRIERT

Für Pirelli und die Teams haben die Testfahrten von Barcelona in dieser Saison eine geringere Aussagekraft als in den letzten Jahren. Ein Grund dafür ist die hartnäckige Kaltfront, dank der die Temperaturen stets unter der 10°C-Marke blieben. Noch mehr wurden die Daten allerdings vom neuen Asphalt verfälscht. Die Deckschicht war erst in der Winterpause getauscht worden. Sie ist deutlich weniger aggressiv zu den Reifen als der alte Asphalt, der zuvor über mehrere Jahre Wind und Wetter ausgesetzt war.

NEUER WILLIAMS-JUNIOR

Williams hat den Briten Oliver Rowland als offiziellen Nachwuchsfahrer für die kommende Saison verpflichtet. Der Drittplatzierte der vergangenen Formel-2-Saison ist in der Fabrik für Simulatorfahrten vorgesehen. Bei den Young Drivers Tests während der Saison darf der 25-Jährige auch Praxiserfahrung sammeln. Ob sich durch die Verpflichtung das Programm von Robert Kubica verschmälert, ist nicht bekannt.

PALMER WIRD EXPERTE

Jolyon Palmer hat einen neuen Job. Der letztjährige Teamkollege von Nico Hülkenberg wird künftig als Experte beim britischen BBC Radio 5 eingesetzt. Nach seinem vorzeitigen Ende bei Renault hat der 27-Jährige Brite sonst noch kein neues Cockpit für die kommende Saison in Aussicht.

GP Belgien 1998

Bild der Zerstörung



Dieses Rennen vergisst man nicht: ein Massencrash am Start, ein strahlender WM-Führender, ein dreirädriger Ferrari und ein Überraschungssieger – der GP Belgien 1998 gehört zu den jüngeren Klassikern der Formel 1.

Von: **Andreas Haupt**

Die Szene des Rennens ereignet sich in der 25. von 44 Rennrunden. Obwohl bis dahin bereits allerhand passiert ist. Michael Schumacher steckt in seinem Ferrari F300 fest

hinter David Coulthard im McLaren MP4-13 mit dem Mercedes-V10. Schumacher führt das ausgedünnte Feld beim GP Belgien mit großem Vorsprung vor Damon Hill an. Coulthard ist Achter, und wird gleich überrundet. Eigentlich ein leichtes Unterfangen für Schumacher. Nicht aber an diesem 30. August 1998 in Spa-Francorchamps.

Es regnet. Die Sicht ist eingeschränkt, besonders, wenn man hinter einem anderen Auto herfährt. Die Ferrari-Führungsetage ist besorgt. Rennleiter Jean Todt geht mit strammem Schritt zum McLaren-Kommandostand und klatscht Ron Dennis auf die Hüfte. Todt spricht ein paar Worte. Nach dem Motto: Bitte weist eu-

ren David an, er möge unseren Michael endlich vorbeilassen. Sekunden später: Coulthard will seinen roten Verfolger passieren lassen.

Das Ferrari-Dreirad

Auf der Anfahrt zur berühmten Doppellinks Pouhon verlangsamt der Schotte, bleibt aber auf der Rennlinie. Das wird Schumacher zum Verhängnis. Der zweifache Weltmeister erkennt in der Gischt den Silberpfeil erst, als es schon zu spät ist. Schumacher weicht aus, trifft den McLaren allerdings noch mit dem rechten Vorderwagen. Radaufhängung und Frontflügel brechen ab. Das Ferrari-Dreirad humpelt zurück an die Box. Mit dem McLaren

ohne Heckflügel im Schlepptau. Beide biegen vorwärts in die Garage ab. Schumacher marschiert wutentbrannt zur McLaren-Garage. Die Mechaniker verhindern, dass sich der WM-Zweite auf Coulthard stürzt. „Du wolltest mich umbringen“, soll er gesagt haben. Schumacher vermutet einen schmutzigen Trick, und glaubt, Coulthard habe ihn absichtlich auflaufen lassen, um Mika Häkkinens WM-Führung zu sichern. Nach dem 13. von 16 WM-Läufen ist alles beim Alten: Häkkinen führt mit 77 zu 70 Punkten vor Schumacher. Belgien hätte die Wende im WM-Kampf bringen können.

Schon der Start schreibt Geschichte. Auf dem Weg zur Eau

RENNERGEBNIS

Fahrer	Team	Runden	Zeit
1. Damon Hill	Jordan-Mugen	44 Runden	1:43.47,407 h = 177,238 km/h
2. Ralf Schumacher	Jordan-Mugen	44 Runden	1:43.48,339 h (+0,932 s)
3. Jean Alesi	Sauber-Ferrari	44 Runden	1:43.54,647 h (+7,240 s)
4. Heinz-Harald Frentzen	Williams-Supertec	44 Runden	1:44.19,650 h (+32,243 s)
5. Pedro Diniz	Arrows	44 Runden	1:44.39,089 h (+51,682 s)
6. Jarno Trulli	Prost-Peugeot	42 Runden + 2 Runden	

Schnellste Runde: Michael Schumacher, Ferrari, 2.03,766 min = 202,679 km/h

DAS RESULTAT

GP Belgien 1998, 30. August 1998, Spa-Francorchamps

Wetter:	11 °C, Regen, bedeckt
Distanz:	44 Runden à 6,968 km = 306,592 Kilometer
Nennungen:	22
Gestartet:	22
Gewertet:	8
Führungswechsel:	2
Pole-Position:	Mika Häkkinen, McLaren-Mercedes, 1,48,682 min = 230,809 km/h



Frühes Aus: Mika Häkkinen erwischt es unmittelbar nach dem zweiten Start



Ein Bild für die Ewigkeit: Schumacher humpelt auf drei Rädern über die Piste

Rouge rutscht Coulthard auf einem Kanalschacht aus und dreht sich quer von links nach rechts, bis er die Streckenbegrenzung trifft. Die Mauer wirft ihn zurück ins Feld. Eine Massenkarambolage ist im Dauerregen unvermeidbar. Innerhalb von etwa 12 Sekunden crasht die Hälfte des Feldes ineinander. Die Carboneile fliegen in alle Richtungen. Zurück bleibt ein Schadensbild von 13 Autos und mehreren Hunderttausend Dollar.

Eine Stunde später nehmen 18 von 22 Fahrern die Regenschlacht wieder auf. Viele in ihren Ersatzautos. Ricardo Rosset (Tyrrell), Olivier Panis (Prost) und Mika Salo (Arrows), der zwei High-speed-Unfälle in Spa übersteht,

können am Restart nicht teilnehmen, weil ihre Teamkollegen ins einzige Ersatzauto springen. Rubens Barrichello (Stewart) muss mit einer Armprellung passen. Pole-Mann Häkkinen erwischt einen schlechten zweiten Start. In La Source touchiert er Schumacher und legt sich ab. Zu seinem Unglück dreht sich Sauber-Pilot Johnny Herbert in seinen McLaren hinein. Sein Glück: Auch Schumacher scheidet aus.

Nachdem dieser aus dem Rennen ist, liegen plötzlich die beiden Jordan-Fahrer an der Spitze. In der Reihenfolge Damon Hill vor Ralf Schumacher. Der Deutsche nähert sich mit Siebenmeilenstiefeln dem Weltmeister von 1996. Am Jordan-Kommando-



Die Sieger: Hill gewinnt mit Drohung

stand kommt Panik auf. Der erste Sieg ist in Gefahr. Zumal das Rennen weiter chaotisch abläuft. Giancarlo Fisichella donnert in seinem Benetton B198 ins Heck von Shinji Nakano Minardi. Der Unfall ist eine Parallele zu dem von Schumacher und Coulthard. Nur ereignet er sich auf dem Weg zur Bus-Stop-Schikane, die damals noch eine langsame Links-Rechts-Kombination ist.

Ralf Schumacher drängelt. Hill denkt jedoch nicht daran, seinem jüngeren Teamkollegen den Vortritt zu lassen. Der Brite dürstet nach seinem 22. Sieg. Der letzte (GP Japan 1996) liegt fast zwei Jahre zurück. Sein Stallrivale hingegen will im Alter von 23 Jahren den ersten Sieg. Hill warnt Teamchef Eddie Jordan. „Wenn ihr uns frei fahren lasst, könnten wir mit nichts dastehen.“ Jordan entscheidet sich, den Doppelsieg mit einer Stallregie abzusichern. „Ralf, du darfst Damon nicht überholen. Das ist eine Teamorder“, funkt man dem Piloten ins Cockpit. Der junge Deutsche gehorcht. Für das Jordan-Team, als Party-Truppe bekannt, ist es der erste Erfolg beim 127. GP-Start. Für Hill der letzte. Mit auf das Podest klettert Jean Alesi. Zum 32. und letzten Mal. ■



Großer Schreckmoment: Etwa 12 Sekunden, 13 kaputte Autos – die Anfahrt zu Eau Rouge gleicht einem Trümmerfeld

SUTTON-IMAGES

SUTTON-IMAGES

PICTURE ALLIANCE

ZAHLE DES RENNENS

13

Es ist der größte Schrottplatz der Formel-1-Geschichte. Nur etwa 400 Meter nach der Startlinie werden 13 Fahrer Opfer einer verheerenden Kettenreaktion.

„Globale Topklasse als Vision“

IMSA-Boss Scott Atherton über den Erfolg der DPI-Topklasse und welche Schnittmengen in Zukunft mit ACO und FIA möglich, denkbar oder wünschenswert wären.

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

Wo steht die von Ihnen gegen den Willen der WM-Macher ACO und FIA etablierte US-Topklasse DPI?

Ich denke, es ist fair zu sagen, dass der Erfolg der DPI-Klasse all unsere Erwartungen übertroffen hat. Wir hatten sofort einen guten Start mit drei Herstellern, jetzt ist mit Acura ein weiterer hinzugekommen, und ich vermute nicht zu viel, wenn ich sage, dass weitere kommen werden. Denn der Erfolg blieb nicht unbeachtet und hat bei einigen Herstellern den Appetit angeregt.

Wann erwarten Sie weitere Hersteller in der DPI?

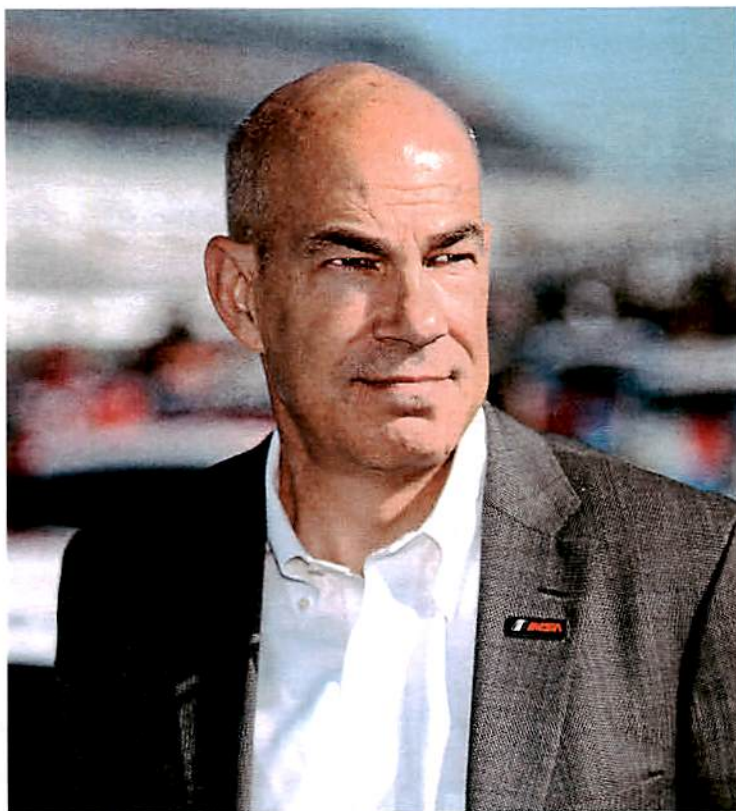
Bald! Einige Hersteller befinden sich bereits mitten im Entwicklungsprozess, andere haben erst in jüngster Zeit bei uns angefragt und prüfen einen Einsatz.

Sie waren die ersten, die über die DPI-Klasse eine Annäherung beim Design zwischen Rennauto und Straßenauto propagiert haben. Wie wichtig ist dieser Aspekt?

Extrem wichtig, selbst viele Insider unterschätzen das, und die Tatsache, dass man auch in Europa etwas Ähnliches diskutiert, zeigt, dass die Idee nicht so schlecht war. Bisher waren Prototypen eben Prototypen, und nur Fachleute konnten erkennen, ob so ein Auto von Oreca oder von einem Hersteller kommt. Das hat sich besonders mit dem Mazda-DPI schlagartig geändert.

FIA-Technikchef Gilles Simon hat Ihnen aber vorgezwungen, in diesem Punkt nicht weit genug gegangen zu sein. Was antworten Sie?

Das hängt von der Zielsetzung ab. Wenn das Ziel darin besteht, Straßenautos bis ins letzte Detail zu imitieren, dann könnte man sagen, dass wir nicht weit genug gegangen sind. Aber es entbehrt



Die DPI-Klasse in der IMSA floriert. Boss Atherton (oben) erklärt die Gründe

»OHNE KLARE LIMITS ENDET DIE HYBRIDISIERUNG IM WETTRÜSTEN – WIE ZULETZT IN DER LMP1-KLASSE«

IMSA-Boss Scott Atherton

ja nicht einer gewissen Ironie, dass wir das gar nicht anders machen konnten, weil wir die restriktive technische Basis aus der LMP2-Klasse verwenden. Das ist aber kein Nachteil, denn – und das wird gerne übersehen – diese Plattform garantiert eine hervorragende Effizienz und unterbindet damit auf der Aero-Seite mögliche Verrücktheiten der Hersteller sehr wirkungsvoll.

FIA und ACO waren damals nicht eben begeistert vom DPI-Konzept. Wo steht Ihr Verhältnis heute?

Wir haben ein gesundes und produktives Verhältnis, und das müssen wir auch unbedingt erhalten, weil wir als IMSA ja keine Autos selber homologieren, sondern die Rennen auf Klassen aufsetzen, die von FIA und ACO kommen.

Gibt es eine gemeinsame Vision für eine einheitliche LMP1-Topklasse?

Diese Vision existiert, und sie sagt, dass wir in der IMSA, der WM und in Le Mans eine globale Topklasse haben wollen. Das ist allerdings einfacher gesagt als getan. Doch es sitzen viele helle Köpfe am Tisch, um die Chancen auszuloten, dass wir die LMP1-Zukunftspläne von ACO und FIA

mit unserem erfolgreichen US-Modell synchronisieren. Dabei geht es darum, unseren Punkt der Nachhaltigkeit in Bezug auf die Kosten ebenso zu integrieren wie den Fokus des ACO, der primär auf der Technik liegt. Ob es dazu kommt, ist aber weit offen, weil das auch von vielen anderen Faktoren abhängt.

Aber ACO und FIA plädieren für ein Hypercar-Reglement mit sündteurem Hybrid – das ist weit weg von dem was, was sie machen?

Das alleine ist noch kein Ausschlussgrund, denn wir reden ja über die nächste Fahrzeuggeneration, nicht über die aktuelle. Wenn ich es richtig verstehe, sprechen wir von einem Debüt im Januar 2022, in vier Jahren. Zeitgleich scheinen alle Hersteller auf das Thema Elektrifizierung und Hybridisierung zu setzen, was erklärt, warum ACO und FIA dafür pushen, das beim Reglement zu berücksichtigen.

Aber der Verbrennungsmotor wird uns noch lange erhalten bleiben, der Abverkauf von Hybridautos läuft auf extrem niedrigem Niveau – korrekt?

Das ist richtig, aber wir müssen uns als Rennveranstalter auf alle Szenarien vorbereiten. Wir haben aus unseren Gesprächen mit Herstellern auch den Eindruck, dass der Verbrenner noch eine lange Zukunft hat. Gleichzeitig wissen wir alle, dass die Integration von Hybridelementen den Sport sehr teuer machen kann, was die Nachhaltigkeit für die Rennveranstalter komplett zerstören kann. Was wir nicht brauchen, ist ein grenzenloses und sündteures Wettrüsten wie in der alten LMP1. Am Ende muss man das richtige Preis-Leistungs-Verhältnis treffen – das ist die Kunst.

Pushen Sie für Hybrid?

Wir haben den Luxus, die Entscheidung nicht hier und jetzt treffen zu müssen, die Zeit ist auf unserer Seite. Ich kann mir eine Integration der Hybridtechnik durchaus vorstellen, allerdings unter streng definierten Regeln, also mit klaren Limits. Ohne Limitierungen würde die Sache wieder da enden, wo die LMP1-Ära gerade zu Ende gegangen ist – bei einem Wettrüsten. ■

IMSA-Meisterschaft

Mazda-Problem in Sebring

Letzte Woche traten 35 Fahrzeuge zum Vortest für das 12h-Rennen in Sebring an. Das Mazda-Joest-Team wollte dort eigentlich Probleme lösen – stattdessen kamen neue hinzu.

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

Die beiden Testtage auf der extrem welligen und buckligen Rumpelpiste in Sebring werden von vielen Teams genutzt, um Wehwehchen auszusortieren, die in Daytona aufploppten. Genau das war auch die Marschroute für das deutsche Joest-Team, das die beiden Mazda-DPi in der IMSA-Meisterschaft einsetzt: „Nach den Problemen in Daytona haben wir für den Vortest in Sebring viele kleine Änderungen im Gepäck, die wir austesten wollen“, erklärte Joest-Teammanager Ralf Jüttner.

Er hoffte auf einen reibungslosen Test, stattdessen musste man vorzeitig am Ende des ersten Tages aufhören, weil ein Feu-



Im Zweiten Weltkrieg war Sebring ein Bomberflugplatz, heute ist es eine Rennstrecke samt größerem Flugfeld

er zu viel Schaden am Fahrzeug angerichtet hatte.

Joest war da nicht allein: Das JDC-Oreca-Team musste ebenfalls frühzeitig einpacken, weil Simon Trummer den LMP2-Wagen in die Mauer geschmissen hatte. Auch BMW verlor ein Auto durch Unfall in der Schlusskurve, also in Turn 17. BMW trat mit einer geänderten BoP-Einstufung

an: Die Leistung durfte durch eine Erhöhung des Ladedrucks zwischen 5000 und 7000/min gesteigert werden, gleichzeitig bekamen die Bayern zwei Liter mehr Tankvolumen zugestanden, genauso wie Porsche, während Ford zwei Liter verlor.

Ob die Anpassungen bei BMW ausreichen, um den neuen M8 in Sebring wettbewerbsfähiger zu

machen, ist nicht klar: Beim Vortest werden keine offiziellen Rundenzeiten ermittelt.

Dazu wurden beim Vortest die neuen Continental-Reifen erprobt, die bis zum Saisonende in der Prototypen- sowie der GTD-Klasse verwendet werden müssen. In der GTD-Klasse bekamen Lamborghini und Mercedes zudem größere Restriktoren. ■

Sportwagen-Weltmeisterschaft

Der LMP1-Brummkreisel

Im Juni soll das LMP1-Reglement der Zukunft vorgestellt werden. Doch offensichtlich weiß niemand, wie es aussehen soll – nicht einmal die Regelhüter selbst.

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

Bei den Regelmachern herrscht Planlosigkeit, eine andere Schlussfolgerung ist nicht möglich. Doch statt den Lesern nur Ableitungen zu präsentieren, listen wir hier einfach Zitate der letzten vier Wochen: „Wir wissen viel zu wenig über die neuen Regeln, als dass wir eine Entscheidung treffen könnten“, so Toyota-Technikchef Pascal Vasselon. Er ist übri-

gens fest überzeugt, dass die Regeln 2020 kommen; ACO-Präsident Fillon sieht das auch so, doch WEC-Chef Gérard Neveu sieht das anders: „Wenn große Hersteller Interesse haben, können wir die Einführung auf 2021 verschieben, kein Problem.“ Der

IMSA-Chef Scott Atherton sieht eine Einführung in Amerika erst in 2022 (siehe Seite 18).

Ähnlich divergente Aussagen gibt es zu der Idee des Hypercar-Reglements sowie zum Maß der Hybridisierung. „Wir glauben, die Regelhüter wollen ein GT-

Prototypen-Reglement“, sagt Toyota-Mann Vasselon. Ferrari-GT-Sportchef Antonello Coletta sieht es ganz anders: „Der Plan, GT-Prototypen zu verwenden, ist vom Tisch. Jetzt sollen es reinrassige Prototypen mit ein paar Styling-Elementen sein – so ähnlich wie in der DPi-Klasse.“

Noch planloser sind die WM-Macher beim Thema Hybrid: „Die haben komplett den Überblick verloren“, erklären zwei LMP2-Hersteller, und zwar unabhängig voneinander. ACO-Präsident Fillon sagt, dass Hybrid nach Gesprächen mit McLaren und Ferrari gesetzt sei, man aber Ausnahmen für DPi-Hersteller machen könne. Also ganz ohne Hybrid? Denn genau darauf haben sich alle DPi-Hersteller geeinigt – außer Ford: Die wollen mindestens sechs MJ Hybridleistung. ■



Sprechen die WM-Bosse wie Fillon (Mitte) mit einer Stimme? Offenbar nicht

Blancpain GT Serien

Pro-Autos in Endurance auf 26 limitiert

SRO-Boss Stéphane Ratel hat für die Saison 2018 umgesetzt, was er bereits angekündigt: Die Blancpain GT Series kommt den Amateur-Fahrern wieder mehr entgegen.

Von: **Bianca Leppert**

Die wachsende Professionalisierung im GT3-Sport ist in aller Munde. Nicht wenige sprechen davon, dass sich die GT3 mit immer intensiveren Hersteller-Engagements zu stark dem Niveau der GTE anpassen könnte.

Dem will GT3-Zampano Stéphane Ratel bewusst entgegenwirken: Im Blancpain GT Endurance Cup dürfen deshalb nur noch 26 Autos mit kompletten Profi-Lineups antreten – zuletzt waren es noch 33. In der vorläufigen Starterliste für 2018 sind Aston Martin, Audi,



Die Schlange in der Boxengasse wird 2018 wohl etwas kürzer werden

Bentley, BMW, Ferrari, Lamborghini, Lexus, McLaren, Mercedes-AMG, Nissan und Porsche genannt. Während die meisten Teams wie WRT, M-Sport, Rowe und Co. zwei Autos einsetzen, hat Vorjahresmeister GRT als einzige Mannschaft drei gemeldet.

Eine Ausnahme gilt nur für die 24h Spa. „Als wir das Limit letztes Jahr bekannt gegeben haben, war ich mit der positiven Reaktion sehr zufrieden. Ich hoffe, sie fällt, jetzt wo wir zu unserem Wort stehen, genauso erfreulich aus“, sagt Stéphane Ratel.

Neben der limitierten Starterzahl der Pro-Klasse sind in der Pro-Am-Wertung nur noch Fahrer-Trios bestehend aus zwei Bronze-Piloten und einem Profierlaubt. Darüber hinaus gibt es nun einen Silver Cup in der Endurance-Serie, der ein Lineup aus drei Silber-Fahrern vorsieht.

Wie bereits angekündigt, zählt zudem nicht mehr die schnellste Zeit im Qualifying, sondern der Durchschnitt der drei Bestzeiten der jeweiligen Fahrer. So umgeht man ein quasi überflüssiges Q1.

Für den Sprint Cup ergeben sich ebenfalls neue Regeln. Fahrer 1 fährt das Qualifying für Rennen 1 und Fahrer 2 entsprechend für Rennen 2. Statt der Abstufung in ein Quali- und ein Hauptrennen schüttet man in beiden Läufen die gleiche Punktzahl aus, die allerdings reduziert wird, um das Gleichgewicht zwischen Sprint und Endurance für die Gesamtmeisterschaft zu wahren. ■

ADAC GT Masters

Brüder-Doppel

Land-Motorsport hat seine Fahrerpaarungen für 2018 bekannt gegeben: Die Vander-Linde-Brüder teilen sich ein Auto neben Chris Mies und Alessio Picariello.

Kelvin van der Linde ist spätestens seit seinem Sieg beim 24h-Rennen am Nürburgring 2017 den Szenekennern ein Begriff. Der ADAC-GT-Masters-Champion von 2014 und Audi-Werksfahrer hat aber auch einen schnellen Bruder. Und den dürften bisher noch nicht so viele auf dem Schirm haben: Der 18-jährige Sheldon van der Linde war zunächst in der ADAC TCR Germany unterwegs, ehe er mit Land-Motorsport im Oktober Petit Le Mans gewinnen konnte.

Nun hat Teamchef Wolfgang Land das Brüderpaar auf einem Audi R8 LMS im ADAC GT Masters genannt. „Sie haben einen ähnlichen Fahrstil und Sheldon war in Daytona schnellster Mann unseres Quartetts“, sagt er. „Ich beobachte andere Rennserien und so habe ich auch Sheldon entdeckt.“



Kelvin und Sheldon van der Linde

Dazu passt Neuzugang Alessio Picariello, der unter anderem den asiatischen Audi R8 LMS Cup gewinnen konnte. Der Belgier wird sich mit Stammpilot Christopher Mies einen weiteren Audi R8 im ADAC GT Masters im Team von Land teilen. Zudem wurde er bereits für das nächste IMSA-Rennen in Sebring neben Mies und Sheldon van der Linde bestätigt.

Das Corvette-Team RWT Racing hat indes bekannt gegeben, dass man Claudia Hürtgen an der Seite von Sven Barth für das ADAC GT Masters verpflichten konnte. Mit der neuen Fahrerpaarung will man in Zukunft auch um Siege mitkämpfen. ■ BL

VLN / 24h-Rennen Nürburgring

Frikadelli-Dunlop

Frikadelli Racing spannt nach einer ausgiebigen Testphase 2017 nun mit Dunlop zusammen. Arnold und Laser sind als erste Fahrer für zwei Profi-911 fix.

Das Programm von Frikadelli Racing für das 24h-Rennen nimmt Formen an: Das Team aus der Eifel setzt zwei mit Profis besetzte Porsche 911 GT3 R im Kampf um den Gesamtsieg ein. Bisher wurden Ex-Haribo-Pilot Lance David Arnold und Felipe Fernández Laser offiziell als Fahrer verkündet.

Beim Thema Reifen vertraut man 2018 auf Dunlop. Nachdem es 2017 beim 24h-Rennen aufgrund des Reifenreglements und extrem heißer Temperaturen große Probleme mit den Michelin-Pneus in Kombination mit dem Porsche 911 GT3 R gab, probierte Frikadelli in der zweiten VLN-Saisonhälfte verschiedene Reifenhersteller durch und fiel damit etwas aus dem Rahmen.

Die Ergebnisse dieser Probe-läufe haben laut Teamchef Klaus Abbelen nun zur Entscheidung geführt, mit Dunlop zusammenzuarbeiten. Der britische Reifenhersteller konnte den Eifel-Klassiker 2017 gewinnen. ■ BL



Die Frikadelli-Elfer gehen 2018 am Ring mit Dunlop-Bereifung an den Start

Alleskönner

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

**TOP
EXTRA**



MANNESMANN Steckschlüsselsatz

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

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direkt bestellen unter:

Fon +49 (0)711 3206-8888

www.motorsport-aktuell.com/abo

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

Bereit für die Rückkehr



Nach mehrjähriger Pause kehrt Sébastien Loeb ins Citroën-Werkscockpit zurück. Im spanischen Fiñana, nahe der Sierra Nevada, bereitete sich der Rekordweltmeister mit zwei intensiven Testtagen auf den ersten seiner drei Gastauftritte vor. Schnell war klar: Loeb will es nochmals wissen.

Von: **Reiner Kuhn**

Kurz das Kreuz durchstrecken, dann fädelt sich Sébastien Loeb ins Cockpit des C3 WRC. Nach nur zwei Durchgängen lässt er die Dämpfereinstellung verändern. Nach vier weiteren Umläufen verschwindet er mit Cédric Mazenq erstmals ins Motorhome. Der 35-jährige Ingenieur, der Loeb auch in der Tourenwagen-WM betreute, schwärmt: „Séb ist extrem fokussiert.“

Wie sehr, zeigt, dass Loeb drei Wochen zuvor einen DS3 WRC anmietete, um mit knapp 100 Schotter-Kilometern „wieder ins Thema zu kommen“. Verständ-

lich, seine letzte WM-Rallye (Platz 8 in Monte Carlo) liegt drei Jahre zurück. Bei seinem letzten Schotterlauf, der Rallye Argentinien 2013(!), feierte der neunmalige Weltmeister seinen 78. und bisher letzten WM-Sieg.

Nun hat er zwei Testtage, vier verschiedene Teststrecken und an die 500 Testkilometer, um sich auf die WM-Rückkehr in Mexiko vorzubereiten. „Wir fahren hier circa 1500 Meter über dem Meeresspiegel. Auch wenn es in Mexiko nochmals gut 800 Meter höher geht, der Untergrund kommt jenem von dort sehr nahe“, so Mazenq. Besser: „Séb

hat ein unglaubliches Fahrgefühl. Er weiß genau, was er braucht.“ Loeb beginnt mit jenen Einstellungen, die Teamleader Kris Meeke an den beiden Vortagen für den ersten Schotterlauf der Saison herausarbeitete. Kaum hat der Elsässer verschiedene Dämpfer- und Differenzial-Optionen probiert, beschäftigt er sich mit den Reifen. Denn anders als früher mischen die WM-Piloten heute je nach Streckenbeschaffenheit weiche und harte Pneus. Neuland für Loeb. Aber er mag das. Es könnte helfen, einen Unterschied zu machen. Also rein ins Auto und weiter testen. ■



Im ständigen Austausch: Ingenieur Cédric Mazenq und Sébastien Loeb



Fahren, was das Zeug hält: Knapp 500 Testkilometer konnte Loeb abspulen

„Rallye ist mein Naturell“

Vor seinem WM-Comeback sprach Sébastien Loeb exklusiv mit MSA – über die Beweggründe, seine Chancen und die Zukunft.

Von: **Reiner Kuhn**

Wie kam es zum Comeback?

Ganz einfach: Ich hatte die Möglichkeit, in der Rallye-WM noch einmal mit einem Topauto anzutreten. Ich liebe das Rallyefahren.

Eine späte Einsicht?

Warum? Als ich zurückgetreten bin, wollte und konnte ich viele andere Dinge ausprobieren. Aber das Rallyefahren ist mir am nächsten, es ist mein Naturell. In allen anderen Disziplinen fährst du immer wieder um die gleiche Ecke, da muss ich mich viel mehr anstrengen und konzentrieren, um die letzte Präzision rauszuholen. Beim Rallyefahren arbeitest du mit dem Aufschrieb, dem Setup und so. Beim eigentlichen Fahren gibt es kaum Wiederholungen, es ist weniger System, mehr Gefühl.

Keine Angst, nach der langen Pause alt auszusehen?

Mit 44 bin ich kein Youngster, alt fühle ich mich aber nicht. Allerdings ist mir schon klar: Dies ist die WM. Die anderen Fahrer haben kaum auf mich gewartet. Es wird kompliziert und spannend. Was am Ende rauskommt, wird man sehen. Natürlich kann es auch negative Kommentare geben. Aber darüber mache ich mir keine Gedanken.

Nach welchen Kriterien wurden die Läufe ausgesucht?

Ich wollte auf verschiedenen Untergründen, also auf Schotter und Asphalt fahren. Allem voran musste ich mich aber nach meinem Terminkalender in der Rallycross-WM richten. Mexiko und Korsika sind vor der Saison, Spanien dann am Ende.

Wie hast du dich mit der Rallye Mexiko beschäftigt?

Es ist sechs Jahre her, dass ich dort gefahren bin. Um wieder reinzukommen und meine Erinnerungen aufzufrischen, habe ich mir Videos von Sébastien Ogier angeschaut. Das gab's frü-



Mächtig Staub aufgewirbelt: Sébastien Loeb gibt dem C3 WRC beim Test die Sporen

AT WORLD

AT WORLD

»MIT 44 BIN ICH KEIN YOUNGSTER, ALT FÜHLE ICH MICH ABER NICHT. ALLERDINGS IST MIR SCHON KLAR: DIE ANDEREN FAHRER HABEN KAUM AUF MICH GEWARTET.«

Sébastien Loeb



Sébastien Loeb

Geburtstag: 26. Februar 1974

Geburtsort: Haguenau (F)

Herkunftsland: Frankreich

WM-KARRIERE

1995: erste Rallye

2000: 1. von 169 WM-Starts

2001: Landesmeister und Super-1600-Weltmeister

2004–2012: 9x(!) Weltmeister

HOBBYS

Hubschrauber, Familie

her so noch nicht. Die jungen Fahrer, die keine Familie haben, haben viel Zeit, sich damit zu beschäftigen. Das zahlt sich irgendwann auch aus. Da Ogier und ich das gleiche Aufschrieb-System haben, helfen mir seine Onboards für den Rhythmus und ich habe einen guten Eindruck von den Strecken. Vieles davon ist neu für uns.

Zum Beispiel?

In Mexiko sind für mich 28 Prozent der Strecken neu, für die anderen nur vier Prozent, macht einen Unterschied von satten 24 Prozent. Die über 30 Kilometer lange WP „El Chocolate“ ist erst seit fünf Jahren im Programm und ich kenne sie gar nicht. Gut, dass die auf über 2500 Meter Höhe führt und die Autos dort rund 25 Prozent weniger Leistung haben.

Das musst du uns erklären!

Die anderen Fahrer haben viel mehr Erfahrung mit den aktuellen WRCs. In der mexikanischen Höhe haben die Autos statt knapp 400 PS nur noch jene Leistung, wie ich sie kenne. Das ist schon mal kein Nachteil. Und diese zwei Testtage haben hoffentlich gereicht, um die Möglichkeiten des Autos und der Reifen besser zu verstehen.

Wo lag beim Testen das Hauptaugenmerk?

Um wieder das Fahrgefühl auf Schotter zu entwickeln, habe ich zuvor einen DS3 WRC gemietet. So konnte ich mich hier gleich darauf konzentrieren, die Systeme und Optionen zu verstehen. Mit dem Auto selbst, also der Balance, Steifigkeit, dem Handling und so weiter, kam ich schnell zurecht. Mit den Reifen war es komplizierter. Aktuell mischen die Fahrer oftmals harte und weiche Pneu, das kannte ich so nicht. Warten wir ab, wie die Strecken tatsächlich aussehen.

Wie hoch schätzt du den Vorteil deiner Startposition?

Ich hoffe, Startplatz elf kommt mir zugute. Direkt vor mir geht Dani Sordo im Hyundai auf die Strecke, und davor starten auch nur schnelle Jungs. Ich muss schon auch Gas geben.

Was rechnest du dir aus?

Keine Ahnung, ehrlich. Ich werde mich warm anziehen und sehen, was geht. Auf Korsika bin ich dann besser drin und kann das eher abschätzen. Zudem denke ich, dass es auf Asphalt für mich insgesamt leichter wird. ■

Rallye-WM

Neuville gibt den Straßenkehrer

Mit dem Sieg in Schweden übernahm Thierry Neuville die WM-Führung. Die Bürde: Der Belgier muss bei der Rallye Mexiko als erster Fahrer auf die Strecke.

Von: **Reiner Kuhn**

Nicht nur Hyundai ist nach dem zweiten WM-Lauf obenauf. Liegt die Werktruppe der Koreaner in der Herstellerwertung ein knappes Pünktchen vorn, trennen Schweden-Sieger Thierry Neuville bei den Fahrern zehn WM-Zähler von seinem ärgsten Verfolger. Diesen Punktevorsprung wird er allerdings auch brauchen. Denn beim anstehenden Lauf in Mexiko muss der Belgier die ungeliebte Rolle des Straßenkehrers geben. Mit einem Zweitagestest hat sich Neuville auf den ersten

Schotterlauf der Saison vorbereitet. Zudem kümmert sich der 29-Jährige intensiv um seine Fitness. Viel Laufen und einige Einheiten in der Höhenkammer eines Sportzentrums sollen helfen, auch in den mexikanischen Höhenlagen einen kühlen Kopf zu

bewahren. Große Hoffnungen auf eine Topplatzierung macht er sich dennoch nicht. „Die Rallye wird hart und unsere Frustration groß sein. Beim Testen kann man einiges probieren, aber das Straßenkehren zu üben, klappt nicht wirklich“, weiß Neu-

ville und erklärt: „Wir werden genauso schnell fahren wie die anderen, aber unsere Zeiten werden halt deutlich schlechter sein. Aber so ist das Reglement.“

Neuville bleibt trotz des Nachteils gelassen. „Ich freue mich sehr auf Mexiko, auch wenn das Podium kaum drin ist. In diesem Jahr fahren viele Fahrer um die Meisterschaft mit. Und einige davon starten deutlich weiter hinten, ganz hinten kommen gar Dani Sordo und Sébastien Loeb. Deshalb denke ich, ist es nahezu unmöglich, auf dem Podium zu stehen. Aber die direkten Titelkonkurrenten wie Ogier und Tänak sind ja noch relativ nah dran, sodass wir auf die hoffentlich nicht allzu viele Punkte einbüßen. Das Ziel wird sein, als Tabellenführer von Mexiko abzureisen und danach wieder voll anzugreifen.“ Verständlich, auf Korsika finden die vorderen Starter saubere Asphaltstrecken vor. ■



Neue Herausforderung: Tabellenführer Neuville muss in Mexiko zuerst ran

Rallye-WM

Route der Rallye Deutschland steht

Anfang März müssen die Fahrtunterlagen des deutschen WM-Laufes bei der FIA vorliegen. Nicht nur der Zeitplan ändert sich, an allen Tagen wird es neue Wertungsstrecken geben. Die Zuschauerprüfung zum Auftakt wird von Saarbrücken nach St. Wendel ziehen.

Von: **Reiner Kuhn**

Das Prozedere ist seit Jahren das gleiche. Sechs Monate vor einem WM-Lauf müssen die Zeit- und Streckenpläne bei der FIA zur Genehmigung vorliegen. Heißt, die Zeit- und Streckenpläne der vom 16. bis 19. August stattfindenden ADAC Rallye Deutschland stehen. Dreh- und Angelpunkt des deutschen WM-Laufes bleibt das nördliche Saarland, genauer: der Servicepark am Bostalsee, dessen zentrale Lage kurze Wege zu allen Streckenteilen ermöglicht. Auch der bekannte Mix aus en-

gen Prüfungen in den Weinbergen, harten Pisten auf dem Truppenübungsplatz Baumholder und schnellen Asphaltstraßen bleibt erhalten.

Doch nach der massiven Kritik im Vorjahr wird sich die Rallye Deutschland im Detail deutlich verändern. Allem voran ist die Landeshauptstadt Saarbrücken nach einem einjährigen Gastspiel schon wieder Geschichte. Der Showstart geht nun in St. Wendel über die Bühne. Noch am Donnerstagabend folgt eine zwei Kilometer kurze Zuschauerprüfung auf dem nahegelegenen Supermoto-Gelände. Mit bekannten Prü-

fungen wie „Freisen-Westrich“, „Römerstraße“ und „Bosenberg“ wird zwar an jedem Rallyetag mindestens eine der insgesamt 18 Wertungsprüfung im Saarland absolviert, am Freitag und Sonntag können sich die weltbesten Rallyepiloten aber auf die unter den Fahrern beliebten Strecken entlang der Mosel freuen.

Am Samstag sorgt einmal mehr die „Arena Panzerplatte“ bei Baumholder für Kopfzerbrechen bei der Reifenwahl und spektakuläre Adrenalinritte. Auf dem Programm stehen zweimal eine mit rund 40 km lange Variante und zusätzlich zweimal eine kur-

ze, zehn Kilometer lange Start-Ziel-Prüfung. Gänzlich verändert präsentiert sich der Sonntag. „Vor der knapp 15 Kilometer langen Power-Stage wird eine zweimal zu absolvierende 30-km-Prüfung an der Mosel für einen spannenden Schlussspurt sorgen“, ist sich Rallyeleiter Friedhelm Kessel sicher. Neu gestaltet wurde auch der Zieleinlauf. Statt am Servicepark steht die Zielrampe nun ebenfalls in St. Wendel. Mit rund 330 WP-Kilometern ist die 2018er-Ausgabe etwas länger als im Vorjahr. Ausgebaut werden soll bis zum Sommer auch noch das Gelände am Bostalsee. ■



Bereit: Rallyeleiter Friedhelm Kessel



Die Fahrer wird's freuen: 2018 mehr Prüfungen in den Mosel-Weinbergen



Dominik Dinkel will mehr:
Nach zwei Siegen im Vor-
jahr soll nun der Titel her

DORRENBÄCHER

Neue Titelfavoriten

In der Deutschen Rallye Meisterschaft werden vorerst kleinere Brötchen gebacken. Zugpferd Skoda verabschiedete sich in Richtung Rallye-EM und hinterließ Peugeot als einzigen Hersteller. Der Titelfavorit sitzt dennoch in einem Fabia R5.

Von: **Michael Heimrich**

Kommendes Wochenende startet die Deutsche Rallye Meisterschaft (DRM) in ihre neue Saison. Die Saarland-Pfalz-Rallye wartet mit einem ordentlichen Starterfeld auf, allerdings hat sich die Spitze deutlich ausgedünnt. Skoda Deutschland engagiert sich künftig in der Rallye-EM und mehrere starke Fahrer suchen noch Budget für eine Saison im R5. So fehlen beim Auftakt René Mandel, Maximilian Koch und Sepp Wiegand, die weiter auf einzelne

Einsätze hoffen. Dabei stehen mehrere R5-Autos in deutschen Garagen, die auf Mieter warten. In letzter Sekunde hat es Sebastian von Gartzen geschafft, den Ford Fiesta R5 des holländischen Teams von Hans Weijs zu chartern. Der Aufsteiger wird allerdings nur eine Nebenrolle spielen. Das große Duell dürfte diesmal Dominik Dinkel gegen Marijan Griebel heißen.

Griebel wurde von Peugeot angeheuert, er soll das Seuchenhjahr 2017 vergessen machen, das von vielen Unfällen gekennzeichnet war. Das nötige Rüstzeug hat der U28-Europameister, allerdings bekommt er mit Dinkel einen Gegner, der sich in den letzten Jahren enorm steigern konnte. Der Vizemeister von Brose Motorsport startet erneut mit einem BRR-Skoda Fabia R5 und soll trotz Abwesenheit des Importeur-Teams den nächsten Titel für die Marke sichern.

Ergänzt wird das R5-Feld durch die beiden Hobbypiloten Dirk Riebensahm (Peugeot 208) und Uwe Gropp (Citroën DS3)

sowie den in Rumänien lebenden Italiener Simone Tempestini (Citroën DS3), der die Rallye Deutschland 2017 auf Gesamtangrang 15 – also zwei Plätze vor Griebel – beendete. Youngster Roman Schwedt gibt den Teamkollegen von Griebel und soll im 207 S2000 erste Erfahrung mit einem Allradler sammeln.

Für große Aufregung sorgte 2WD-Meister Carsten Mohe. Weil Renault keinen R5 im Angebot hat, der Sachse der Marke aber treu bleiben will, heckte er in der Winterpause ein neues Projekt aus. Er kaufte seinen alten Mégane Maxi zurück, mit dem er bereits 1999 bis 2002 fuhr. Punkten kann er mit dem lautstarken KitCar jedoch nur im parallel zur DRM ausgetragenen Rallye Masters, die 2WD-Wertung machen andere Fahrer unter sich aus. Auf Titeljagd geht Hermann Gaßner jr. im Toyota GT86, der sich gegen das Geschwader der Citroën DS3 R3T mit Melanie Schulz, Konstantin Keil und Armin Holz an der Spitze durchsetzen muss. ■



DORRENBÄCHER

Aufsteiger: Sebastian von Gartzen



AT WORLD

Gaststarter: Simone Tempestini



MOHE RALLYSPORT

Masters statt DRM: Carsten Mohe

NACHRICHTEN

DRM-FINALE ZIEHT UM

Der kurzfristige Rückzug der Rallye Vogelsberg hat eine satte Lücke im DRM-Kalender hinterlassen. Zwischen dem Auftakt im Saarland und Lauf zwei in Sulingen liegen volle zwei Monate. Statt die Lücke mit der Rallye Erzgebirge zu schließen, wurde diese auf Ende September beordert. Das Finale steigt wie gewohnt bei der 3-Städte-Rallye in Bayern. Aber die Veranstaltung erfindet sich neu und zieht dazu von Karpfham im Kreis Passau nach Straubing um, wo die 3-Städte-Rallye schon zwischen 1984 und 2003 ihr Zentrum hatte. Ein Comeback der populären Prüfungen „Plattling“, „Metting“ und „Oberhinkofen“ steht nicht in Aussicht. Die Strecken werden im Nordteil des Landkreises Straubing-Bogen auf Asphalt stattfinden. Zwischen Donau und Bayerischem Wald gibt es ein gutes Potenzial an kurvenreichen Straßen, wenn Anlieger und Behörden bei der Genehmigung mitspielen.

JUNGE DEUTSCHE FEHLEN

Für die Nachwuchsserie von ADAC und Opel geht es 2018 in die sechste Runde – möglicherweise die letzte. 20 Teilnehmer haben sich für den Cup eingeschrieben, nur sieben kommen aus Deutschland. Während sich beim Cup-Start vor fünf Jahren fast alle ADAC-Regional-Cups mit ihren besten Junioren engagierten, bekennen sich 2018 nur noch vier zur offiziellen ADAC-Nachwuchsförderung. Die 2016 noch so hoch gelobte „Academy“, das Auswahlverfahren für schnelle Youngster, ist ebenfalls Geschichte. Beide Preisträger sind von der Bühne verschwunden, eine neue Sichtung hat 2017 nicht stattgefunden. Unglücklich ist auch der Terminplan. Nach dem Auftakt bei der Saarland-Pfalz-Rallye folgt eine fast dreimonatige Pause. Hätte man erst in Sulingen angefangen, hätten viele die Saarland-Pfalz-Rallye als Testlauf nutzen können. ■ MH



Philipp Eng wird am heutigen Mittwoch 28 Jahre alt. Doch nicht nur deshalb hat der Österreicher Grund zum Feiern – er steht außerdem vor seiner ersten Saison in der DTM. MSA sprach mit dem Rookie aus dem BMW-Kader.

Von: **Michael Bräutigam**

Wann und wie hast du erfahren, dass du 2018 für BMW in der DTM fahren wirst?

Das war irgendwann nach dem Young Driver Test (im Oktober, d. Red.) und kam für mich ehrlich gesagt etwas unerwartet. Ich wusste, dass der Test gut verlaufen war, aber ich hatte nicht die Information, ob und wie viele Plätze frei würden. Dann habe ich einen Anruf gekriegt und man hat mich gefragt, ob ich mir das für 2018 vorstellen kann. Was sollte ich da anderes sagen außer 'ja'? Zufällig war ich da gerade in München und habe mir im engen Kreis einen schönen Abend gegönnt.

Wird damit ein Traum wahr?

Unbedingt! Ich war ja oft bei der DTM dabei und habe den Autos zugeschaut. Da war ein Traum, dass ich das Auto überhaupt mal fahren konnte. Jetzt Stammfahrer in der DTM zu sein, ist für mich ein großer Ritterschlag.

Wie waren die Reaktionen aus deinem Umfeld?

Ich habe es lange niemandem gesagt und nur mit mir selbst



Philipp Eng

Geburtstag: 28.02.1990
Geburtsort: Salzburg (A)
Herkunftsland: Österreich

KARRIERE

2001-2005: Kartsport
2006-2008: Formel BMW
2008: FI-Test (BMW Sauber)
2009-2012: ADAC GT Masters
2012-2015: Porsche Carrera Cup, Porsche Supercup
2015: ADAC GT Masters
2016: BGTS, 24h Le Mans
2017: ADAC GT Masters, BGTS
2018: DTM, div. GT-Rennen

HOBBYS

Rennrad fahren, Simracing

„Stammfahrer in der DTM zu sein, ist ein Ritterschlag“

ausgemacht. Ich habe eigentlich wirklich bis zum Release gewartet. Aber vor allem meine Eltern waren natürlich sehr stolz. Generell war das Feedback extrem positiv, und ich habe überhaupt keine Missgunst erfahren.

Wie viel Erfahrung hast du jetzt mit einem DTM-Auto?

Nur die vom Young Driver Test im vergangenen Jahr. Also die Erfahrung ist relativ gering, aber am Ende kommt es immer darauf an, wie schnell man sich darauf einstellen kann. Das habe ich damals in meiner Red-Bull-Zeit gelernt: Wenn du ein Guter bist, brauchst du keine Zeit, um dich auf Neues einzustellen. Das habe ich mir über die Jahre immer wieder gesagt, und das hat mir auch sehr geholfen. Ich bin zwar Rookie in der DTM, aber ich denke, das wird ganz gut klappen.

Fühlst du dich denn schon gut vorbereitet?

Ich werde von BMW und RBM extrem gut vorbereitet. Jeder, der mich kennt, weiß, dass ich extrem hart arbeite und mir diese Vorbereitung auch viel Spaß macht. Also ich mache es nicht nur wegen der Sache, weil es gemacht werden muss, sondern ich freue mich darauf.

Du machst ja auch viel Sport und bist oft auf dem Rennrad unterwegs. Wie ist da dein aktuelles Pensum?

Im Moment ist es etwas schwierig, weil ich im Januar und Februar viel unterwegs war. Ich bin erst zum Roar-Test geflogen, war dann ein paar Tage zu Hause und bin dann direkt wieder nach Daytona. Von dort aus ging es nach Australien. Wir hatten vorletzte Woche ein Trainingslager, und ich bin ehrlich gesagt ganz froh, dass es bis Mai noch ein bisschen hin ist. Ich bin zwar gut fit, aber mein eigener Anspruch ist da noch ein bisschen höher.

Du bist ja auch in die GT-Programme bei BMW eingebunden. Wie bekommst du das unter einen Hut?

Da kommt mir denke ich auch meine Erfahrung entgegen. Mein Vorteil ist, dass ich in den vergangenen sechs Jahren sehr viele verschiedene Autos gefahren bin – auch Porsche, Corvette oder McLaren im ADAC GT Masters. Ich hatte da nie Schwierigkeiten, mich umzustellen.

»IN DER DTM MUSS MAN EINFACH EIN BISSCHEN LOCKER BLEIBEN UND DARF SICH NICHT VON SEINEM WEG ABBRINGEN LASSEN.«

Philipp Eng

Was sind die größten Unterschiede zwischen GTE-, GT3- und DTM-Auto?

Der DTM ist das Nonplusultra. Du hast viel Aerodynamik und der größte Unterschied zu den GT-Autos ist das Gewicht. Man merkt, dass man deutlich weniger Masse bewegen muss. Auch die Carbonbremse macht einen riesigen Unterschied. An die Kurvengeschwindigkeiten habe ich mich beim Test sehr schnell gewöhnt, aber das Bremsen war bis zum Schluss immer noch extrem beeindruckend. Zwischen GT3 und GTE ist auch noch ein ziemlicher Schritt. Man merkt beim GTE, dass es zwar schon vom Straßenauto abgeleitet ist, aber es ist ein mehr oder weniger kompromissloses Rennauto.

Im GT-Sport warst du sehr erfolgreich. Erhöht zum Beispiel der Sieg bei den 24h von Spa den Druck oder gibt dir das Selbstvertrauen?

Bestimmt mehr Selbstvertrauen. Ich bin bei den Markenpokalen raus und war im GT-Sport ein sehr kleines Licht. Da musste ich mich natürlich auch erst mal bei BMW etablieren. Spa hat sicher geholfen, ein wenig von dem Vertrauen zurückzugeben, das mir

BMW mit der Vertragsunterzeichnung damals entgegengebracht hat.

Du fährst 2018 auch zum zweiten Mal die 24h von Le Mans. Welchen Stellenwert hat dieses Rennen?

Einen extrem hohen! Mein erster Auftritt dort 2016 war, denke ich, ganz gut. Es war toll, das Rennen einfach mal gefahren zu sein. Aber das Ziel ist jetzt ganz klar, dass wir da vorne mitfahren und gewinnen. Ich denke, mit dem M8 haben wir ein Werkzeug, das sehr viel Potenzial hat und mit dem wir dieses Ziel vielleicht umsetzen können. Ich habe vorhin schon mal von einem Ritterschlag gesprochen, aber ein Sieg in Le Mans macht dich zu einem anderen Rennfahrer.

Du giltst als sehr harter Racer. Ist das ein Vor- oder ein Nachteil in der DTM?

Ich habe mir alle Rennen vom letzten Jahr angeschaut und das Team hat mich auch wirklich gut auf gewisse Situationen vorbereitet. Einfach, um mir ein Verständnis zu geben, was geht und was nicht. Da muss ich mich glaube ich einfach ein bisschen rantasten und wirklich abwägen: Gehe ich das Risiko ein oder nicht? Aber ich denke, da werde ich keine Probleme haben. Ich bin Rennfahrer. Wenn jemand vor mir ist, will ich sofort vorbei. Aber man muss auch immer den Kopf einschalten. Ein DTM-Auto

ist ja auch nicht so robust wie etwa ein BMW M6 GT3.

Was würdest du allgemein als deine Stärken und Schwächen sehen?

Ich kann Situationen ganz gut lesen und bin glaube ich relativ stark im Zweikampf, ohne dass es unfair oder mit viel Risiko verbunden wäre. Ich brauche nie lange, um etwas Neues zu probieren oder zu verstehen. Das hängt auch ein bisschen mit meiner Schwäche zusammen, die da heißt Ungeduld. Aber speziell in der DTM muss man da glaube ich einfach ein bisschen locker bleiben und darf sich nicht von seinem Weg abbringen lassen. Das Feld ist so eng beieinander, ein kleiner Fehler im Qualifying oder ein minimal falscher Luftdruck können bedeuten, dass du halt weit hinten stehst.

Was hast du dir für deine Premiersaison in der DTM für Ziele gesetzt?

Mein Kumpel René Rast hat die Latte letztes Jahr ziemlich hoch gehalten. Ich stelle mich nicht hin und sage, ich kann und will dasselbe. Natürlich ist mein Ziel, Rennen und Meisterschaften zu gewinnen, aber es wird darum gehen, sich so schnell wie möglich auf die neuen Gegebenheiten einzuschließen. Wenn ich am Ende des Jahres ein paar Podiumsplätze eingefahren und vielleicht auch mal gewonnen habe, dann wäre es wirklich gut. ■



Der bislang einzige DTM-Einsatz: Eng beim Young Driver Test im Oktober

DTM

Wieder keine Nummer 1

Die 18 Piloten der DTM-Saison 2018 standen bereits fest. Mittlerweile gibt es aber auch die Teambesetzungen bei Audi und die fehlenden Startnummern, sodass das Feld nun auch formal komplett steht.

Von: **Michael Bräutigam**

Die wohl wichtigste Nachricht vorweg: Titelverteidiger René Rast möchte nicht mit der Startnummer 1 an den Start gehen, sondern wie im Vorjahr mit der „Glücksnummer“ 33. Einzig ein wenig Papierkram steht zwischen Rasts Wunsch und der Wirklichkeit. Weil im Reglement der DTM verankert ist, dass der Meister die Startnummer 1 bekommt, muss die DTM-Kommission zustimmen. Wie bei Marco Wittmann, der nach seinem zweiten Titel 2016 letztes Jahr erneut mit der Nummer 11 startete, ist das aber eine reine Formalie.

Wie 2017 startet Rast gemeinsam mit Jamie Green für das Audi Sport Team Rosberg. In der Phoenix-Truppe von Ernst Moser geben ebenfalls wie gehabt Ex-Meister Mike Rockenfeller und Loïc Duval Gas. Somit ist auch klar, dass Nico Müller bei Abt bleibt und dort Ekström-Nachfolger Robin Frijns als neuen Teamkollegen bekommt. Bis auf Frijns also alles beim Alten bei Audi.

Die Konkurrenz von BMW hat bereits im Dezember sein DTM-Fahreraufgebot bekannt gegeben. Nun stehen auch die Startnummern für die Rookies Philipp Eng und Joel Eriksson fest. Der Österreicher wird mit der in der BMW-Rennhistorie stark vorbelasteten Nummer 25 am Start stehen. Mit dieser Startnummer gewannen die Bayern u.a. 1975 die 12h von Sebring

und 2010 die 24h am Nürburgring. In der IMSA-Sportwagenmeisterschaft fährt ebenfalls ein Auto mit dieser Nummer. „Ich werde mit viel Stolz mit der 25 an den Start gehen“, so Eng.

Der Schwede Eriksson wird mit der Startnummer 47 seine Premiersaison bestreiten. Diese hatte der 19-Jährige auch in seiner Kart-Zeit und wurde damit Schwedischer Kart-Meister. ■



Fitnesswoche auf Lanzarote: Die Audi-DMT-Piloten (v.l.) Rast, Duval, Green, Rockenfeller (v.), Müller und Frijns

Supercars Australien

Straßenkampf zum Auftakt

Traditionell beginnt kommendes Wochenende die Supercars-Saison in Adelaide. Mit dabei ist auch wieder die Schweizerin Simona de Silvestro.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Nissan-Werksfahrerin bekommt für die neue Saison das Auto, mit dem Michael Caruso im vergangenen Jahr unterwegs war. Dazu gibt es einen neuen Renningenieur. Für die 29-Jährige wird ihre zweite volle Supercars-Saison zur Bewährungsprobe. Beim Vortest konnte sich die Ex-IndyCar-Pilotin auf Platz 20 des Zeitentableaus festsetzen. „Beim Vortest habe ich zum ersten Mal mit meinem neuen Ingenieur gear-



Wirbelt sie in diesem Jahr Staub auf? Simona de Silvestro im Werks-Nissan

beitet. Wir haben also viel Zeit damit verbracht, uns zu verstehen“, so die Schweizerin, die nun nicht mehr den Nachteil hat, alle Rennstrecken neu zu lernen. Ein vielleicht entscheidender Faktor, wie Nissan-Team-

manager Scott Sinclair erläutert: „Wir haben oft gesehen, dass es bei Simona am Sonntag klick gemacht hat, das muss jetzt am Freitag geschehen.“ 2017 war ein 13. Platz die beste Einzelplatzierung für De Silvestro.

Um den Titel werden freilich andere Piloten streiten. Allen voran Jamie Whincup, der mit dem neuen Holden Commodore als Titelverteidiger antritt und seinen achten Titel im Visier hat.

McLaughlins Rache?

Konkurrenz hat er vor allem im eigenen Lager bei Triple Eight. Shane van Gisbergen holte 2016 den Titel und startete mit einem Adelaide-Doppelsieg in die Saison 2017. Er wird ebenso wie Oldie Craig Lowndes als Dritter im Bunde der 888-Piloten ein Wörtchen um den Titel mitsprechen.

Im letzten Jahr knapp und unglücklich am Titel vorbeigeschrammt, hat Scott McLaughlin (Ford) sicher Wiedergutmachung im Sinn. Der 24-jährige DJR-Penske-Fahrer aus Neuseeland gilt wie Teamkollege Fabian Coulthard als Mitfavorit. ■

TCR Middle East

Meister im Regen

Luca Engstler (VW) krönte sich im Regen von Bahrain zum neuen Meister der TCR Middle East. Das Finale konnte dabei nur zur Hälfte stattfinden.

Von: **Michael Bräutigam**

Den Grundstein für den Titelgewinn legte der 17-jährige Allgäuer bereits im Qualifying, als er trotz voller Zuladung auf Pole fuhr und so seine Tabellenführung noch weiter ausbauen konnte.

Die Titelentscheidung fiel jedoch erst am folgenden Tag. Im ersten Lauf setzte sich der Sprössling von Franz Engstler gleich an die Spitze und fuhr am Ende souverän vor Teamkollege Florian Thoma als Sieger durchs Ziel. Damit war die Entscheidung auch bereits gefallen, denn Titelrivale Giacomo Altoè (Audi/P3) hätte als

Zweiter ins Ziel kommen müssen, um seine theoretische Titelchance noch zu wahren.

Aber auch die hätte am Ende nicht mehr gereicht. Weil in den Abendstunden immer stärkerer Regen am Bahrain International Circuit fiel, der auch schon im ersten Durchgang für rutschige Verhältnisse sorgte, fiel das sechste und letzte Saisonrennen in Abstimmung mit Fahrern und Teams buchstäblich ins Wasser.

Die Absage des letzten Rennens sorgte natürlich nicht für weniger Jubel beim Engstler-Team, das sich zudem über den Gewinn der Mannschaftswertung freuen durfte. „Ich hatte den Meistertitel voll im Visier und bin stolz, dass ich mit dem Erfolg meinem gesamten Team Danke für die Unterstützung sagen kann“, freute sich Luca Engstler, der 2018 auch in der ADAC TCR Germany angreifen will. ■



Titel gesichert: Luca Engstler trotzte dem Regen von Bahrain und siegte

NACHRICHTEN

TCR: MIRA WECHSELT VON HONDA ZU HYUNDAI

Das von Norbert Michelisz gegründete MIRA-Team wechselt die Marke. Wie die ungarische Truppe vergangene Woche verkündete, setzt man ab sofort auf Hyundai statt Honda. Michelisz selbst startet 2018 für das Hyundai-Team BRC Racing in der WTCC. In welcher Serie MIRA antritt, ist noch nicht bekannt; die WTCC ist eine Option.

ADAC TCR GERMANY: FUGEL OHNE KIRSCH

Das Fugel-Team wird auch 2018 zwei Honda Civic in der ADAC TCR Germany einsetzen. Nicht dabei ist Steve Kirsch, stattdessen fahren TCR-Rückkehrer Dominik Fugel und erneut Moritz Oestreich. Sie pilotieren aktuelle Civics, während für Dominiks Bruder Marcel Fugel vereinzelte Gaststarts mit einem Jahreswagen vorgesehen sind.

NASCAR

Harvick wie vor 17 Jahren

Die NASCAR Cup Series standen auch beim zweiten Lauf in Atlanta ganz im Zeichen von Dale Earnhardt Sr. – diesmal, weil Kevin Harvick (Ford) siegte.

Von: **Michael Bräutigam**

Harvick trat 2001 ein großes Erbe an. Nur eine Woche nach dem Tod des großen NASCAR-Helden wurde der damalige Rookie als Nachfolger von Dale Earnhardt Sr. im Childress-Chevy eingesetzt. Und bei seinem dritten Rennen holte er den ersten Sieg – in Atlanta. Seit einigen Jahren ist Atlanta nicht mehr der vierte, sondern der zweite Saisonlauf des Cup-Jahres. Nach 17 sieglosen Jahren in Atlanta gelang Harvick nun endlich der zweite Sieg auf dem 1,54-Meilen-Oval.

„Atlanta war mein erster Sieg, das jetzt zu wiederholen und Dale damit Tribut zu zollen, war

echt cool“, freute sich Harvick nach seinem ersten Saisonsieg. Der Altmeister hatte das Feld dabei recht souverän im Griff. Er führte 181 der 325 Runden und gewann letztlich mit über zweieinhalb Sekunden Vorsprung.

Ford feiert Dreifacherfolg

Schon im ersten Segment des wegen Regens zeitverzögert gestarteten Rennens gab Harvick den Ton an und fuhr dominant zum Stage-Sieg. Beim anschließenden Stopp löste sich der Luftschlauch eines Schlagschraubers, sodass er noch mal zur Crew musste, um die Radmuttern nachziehen zu lassen.

Das zweite Rennsegment ging an Brad Keselowski (Ford). Als Harvick wieder in Führung gegangen war, musste er diese nur bedingt durch andere Strategien kurzfristig abgeben. Auch eine späte Gelbphase bremste „Happy Harvick“ nicht ein. Happy durfte auch Ford sein, die mit Keselowski und Harvicks SHR-Teamkollegen Clint Bowyer einen Dreifacherfolg holten. ■



Auf dem Weg zum zweiten Atlanta-Erfolg nach 17 Jahren: Kevin Harvick

NASCAR CUP SERIES

Atlanta/Georgia (USA)

2. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kevin Harvick (USA)	Ford
2.	Brad Keselowski (USA)	Ford
3.	Clint Bowyer (USA)	Ford
4.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
5.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
6.	Joey Logano (USA)	Ford
7.	Kyle Busch (USA)	Toyota
8.	Kurt Busch (USA)	Ford
9.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
10.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung

nach 2 von 36 Rennen

1.	Logano (Ford)	89 Punkte
2.	Blaney (Ford)	83
3.	Hamlin (Toyota)	77
4.	Harvick (Ford)	75
5.	Bowyer (Ford)	74
6.	Dillon (Chevrolet)	70
7.	Truex Jr. (Toyota)	69
8.	Kurt Busch (Ford)	68
9.	Menard (Ford)	66
10.	Almirola (Ford)	66



Weltmeister Marc Márquez war beim letzten Test in Thailand nicht nur der fleißigste aller MotoGP-Piloten, er schien auch von allen bereits am besten für die Rennen vorbereitet. Im MSa-Interview erklärt der 25-jährige Spanier, wie er seine Lage selber sieht.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Wie fühlst du dich nach Buriram auf die WM vorbereitet?

Es wird jedes Jahr schwieriger und wir müssen hart arbeiten. Wir werden zwar immer konkurrenzfähiger, das ist aber nicht einfach. Ich habe in Thailand über 270 Runden gedreht und den längsten Longrun von allen. Dabei war es gut, dass ich währenddessen auch die schnellste Rennpace hatte. Insofern fühle ich mich mit dem Bike sehr wohl, und wir haben uns über die Testtage ständig verbessert. Uns blieb zum Schluss aber keine Zeit mehr für eine Zeitenjagd, es war viel wichtiger, die Dinge sehr genau durchzuprobieren und die neuen Aero-Verkleidungen und andere Entwicklungsteile zu verstehen. Wir sind trotzdem noch lange nicht fertig, jetzt folgt erst einmal Katar, eine Strecke, auf der wir uns in den letzten Jahren schwergetan haben. Ich hoffe, dass es dort nach der bisherigen Arbeit besser laufen wird.



Marc Márquez

Geburtstag: 17. Februar 1993

Geburtsort: Cervera (E)

Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE

2008: 125GP, KTM (13.)

2009: 125GP, KTM (8.)

2010: 125GP, Derbi (1.)

2011: Moto2, Suter (2.)

2012: Moto2, Suter (1.)

2013: MotoGP, Honda (1.)

2014: MotoGP, Honda (1.)

2015: MotoGP, Honda (3.)

2016: MotoGP, Honda (1.)

2017: MotoGP, Honda (1.)

HOBBYS

Dirt Track, Motocross

„Fühle mich deutlich besser als vor einem Jahr“

Was möchtest du für dort von den Ingenieuren noch bekommen?

In Malaysia und Thailand hat unser Motorrad gut funktioniert. Aber wir müssen den Motorencharakter noch weiter verbessern, denn wir dürfen nicht vergessen, dass wir bislang bei sehr heißen Temperaturen getestet haben. Bei heißer Luft hat ein Motor weniger Drehmoment, das macht ihn weniger aggressiv. In Katar wird es in der Nacht ziemlich kalt, und wir müssen sehen, wie sich der Charakter des Motors dann verhält. Er war in einigen Bereichen noch zu aggressiv. HRC arbeitet jetzt daran, ihn im unteren Bereich etwas zu glätten und dabei die Höchstleistung beizubehalten. Was mich sehr glücklich macht, ist, dass das Werk sehr schnell arbeitet. Ich spüre dieses Jahr eine andere Arbeitsatmosphäre, und das ist sehr wichtig.

Wie wird der Motor deiner Meinung nach auf einer langsamen Strecke funktionieren?

Wir haben in diesem Winter leider nicht die Möglichkeit, dies auszuprobieren. Wir testeten ihn jetzt noch einmal in Katar, und danach müssen wir uns entscheiden, mit welcher Variante wir das ganze Jahr fahren. Wir haben uns aber bereits so gut wie entschieden. Die letzte Spezifikation, die Honda in Sepang gebracht hat, war dort und in Buriram überzeugend. Jetzt müssen wir noch sehen, wie er in Katar funktioniert, aber die Wahrheit wird erst in Jerez ans Tageslicht kommen. Bislang habe ich das Gefühl, dass wir uns verbessert haben, und das ist das Wichtigste.

Welchen Unterschied macht die Karbon-Schwinge, die ihr in Sepang und in Buriram getestet habt?

Wir haben sie schon in Valencia erstmals probiert. Sie fühlt sich schon anders an. Wir versuchen es zu analysieren und vergleichen sie immer wieder mit der bewährten Aluminium-Variante. Sie ist für uns und auch für Honda neu,

deshalb müssen wir erst Daten sammeln. Sie hat Vor- und Nachteile, und deshalb probieren wir sie erst auf unterschiedlichen Strecken aus. Nur so können wir uns entscheiden, wie wir sie in Zukunft einsetzen können. Das Motorrad schüttelt mit ihr mehr, der Grip ist ein klein wenig besser, aber mit gebrauchten Reifen schüttelt sie zu sehr, so müssen wir noch den Weg finden.

Wie steht ihr im Vergleich zu Ende letzter Saison da?

Wir sind klar besser. Im Fahrwerksbereich sind wir ziemlich ähnlich, da haben wir nicht viel dazugewinnen können, vielleicht etwas am Kurveneingang, weil ich das Motorrad etwas besser abbremsen kann. Aber der Motor ist klar schneller. Er hat mehr Leistung, wir haben mehr Top-speed und vor allem eine bessere Beschleunigung. Das macht es bei

»UNSER MOTOR IST KLAR BESSER GEWORDEN. ER HAT MEHR LEISTUNG, MEHR TOPSPEED UND EINE BESSERE BESCHLEUNIGUNG.«

Marc Márquez

der Rundenzeit deutlich einfacher. Aber der Motor ist noch immer zu aggressiv. Es ist wichtig, jetzt ruhig zu bleiben und Katar abzuwarten. Wenn wir dort die Probleme, die wir letztes Jahr hatten, lösen können, stehen wir klar besser da als 2017. Ich selbst fühle mich derzeit besser, deutlich besser als zu Beginn 2017.

2019 soll es nur noch zwei Tests vor der Saison geben. Wäre das aus heutiger Sicht genug?

Eigentlich sollte das auch genügen. Ich mag Tests, denn ich fahre gerne mit dem Motorrad. Aber bei Rennen macht es noch mehr Spaß. Mir wären 20 Rennen und weniger Tests lieber. Hat man



Marc Márquez mit neuer Aero-Verkleidung: „Dinge genau verstehen lernen“

viele Tests, kann man viel probieren, aber wenn es für alle gleich ist, denke ich, sind alle froh, wenn sie nicht mehr so viel testen müssen. Natürlich, wenn man einen weiteren Test hat, nimmt ihn jeder wahr und probiert, sich zu verbessern. Derzeit fühle ich mich recht bereit, aber vielleicht werden wir am letzten Tag in Katar plötzlich feststellen, dass uns doch noch etwas fehlt. Jede Strecke ist anders, aber ich denke zwei Testtage auf einer Strecke reichen auch, man hat es ja in Buriram gesehen, auf welchem Stand die meisten am zweiten Tag bereits waren.

Du zählst bereits für viele wieder als WM-Favorit. Wer sind deine Favoriten für den WM-Titel?

Die jetzt behaupten, ich wäre WM-Favorit, wollen mir Druck machen. Aber damit muss ich klarkommen, schließlich habe ich es letztes Jahr ja auch geschafft. Ich habe in den letzten Jahren begriffen, dass in Katar alle bei null beginnen. Es kann also jeder die WM gewinnen. Mit meinem Teamkollegen Dani Pedrosa muss man immer rechnen. Alle Ducati-Fahrer sind schnell, es sieht so aus, dass Dovizioso von ihnen die beste Pace hat. Auf die Yamaha-Piloten muss man immer achten, diesmal nicht nur auf die Werksfahrer, sondern auch auf Zarco. Er ist im Moment sogar schneller als die Werkspiloten. Ihn habe ich ganz ehrlich ganz zuoberst auf mei-

ner Liste. Man muss sich nur die letzten Rennen anschauen. Er war im Regen und im Trockenen gut, war zuletzt immer auf dem Podest und hat die Rennen immer angeführt, in Valencia fehlte ihm nur die letzte Runde. Ich hatte in Buriram vielleicht die beste Pace, aber er war sehr nah dran.

Wie willst du dagegenhalten?

Ich habe bislang so viel gearbeitet und so viele Runden gedreht, wie es nur möglich war, um ein gutes Setup und eine gute Balance zu finden und das Motorrad bestmöglich zu verstehen. So kann ich versuchen, am Limit immer da zu sein. Das ist nicht leicht, aber immer hundert Prozent zu pushen, das ist mein Stil. Wenn wir eine bessere Pace und ein besseres Renn-Setup haben als die anderen, muss ich nicht so viel riskieren und ich werde weniger Stürze haben.

Du hast angedeutet, dass du für 2019 neben Honda auch mit anderen Herstellern verhandelst.

Ja, ich verhandle auch mit anderen Herstellern und höre ihnen genau zu. Aber Honda hat für mich Priorität. Es war immer mein Traum, bei Honda zu fahren, ich glaube an Honda. Ich rede derzeit viel mit ihnen über die Zukunft, und wenn wir zu einer Vereinbarung kommen, werde ich mit ihnen weitermachen. Aber noch ist alles offen. ■

Tech3 verlässt Yamaha

Dass Hafizh Syahrin nach seinem überzeugenden Buriram-Test die ganze MotoGP-Saison bei Tech3 fährt, kommt nicht überraschend. Dass Tech3 2019 nicht mehr Yamaha fährt, hingegen schon.

Von: Imre Paulovits

Es ging letzte Woche Schlag auf Schlag beim Team von IRTA-Präsident Hervé Poncharal. Am Dienstag wurde bekannt gegeben, dass Hafizh Syahrin von Tech3 für die ganze MotoGP-Saison verpflichtet wurde. Dass der 23-jährige Malaysier den Zuschlag für die Jonas-Folger-Nachfolge bekommt, war fast schon vor dem Test in Buriram abzusehen. Und dass er sich dort mehr als achtsam aus der Affäre gezogen hat, sicherte ihm endgültig seinen Platz.

Schon jetzt ist abzusehen, welcher Rummel von den Motor-



Johann Zarco ist ein gefragter Mann: Wohin seine Reise mit Tech3 wohl geht?

sport-begeisterten Asiaten ausgehen wird – und das nicht nur in Sepang und Buriram.

Trennung nach 19 Jahren

Viel spektakulärer war aber die Verkündigung am Mittwoch, dass Tech3 seine Zusammenarbeit mit Yamaha, die 1999 begann, nach Ablauf dieser Saison nicht verlängern wird. Und das, obwohl Poncharal in den letzten

Jahren immer wieder betont hatte, wie gut er von den Japanern bedient wird.

Mit Johann Zarco könnte der Traum vom MotoGP-Sieg für das Team dieses Jahr Wirklichkeit werden: „Tech3 ist eine kleine Firma, und ich muss an ihre Zukunft denken“, erklärte Poncharal. „Ich habe von einem anderen Hersteller ein Angebot bekommen, auf das ich schon

immer hingearbeitet habe und das ich nicht abschlagen konnte.“ Wer dieser Hersteller sein wird, wurde nicht bekannt gegeben. Aber da man weiß, dass Suzuki und KTM an einem zweiten Team interessiert sind, liegen diese beiden Hersteller am ehesten auf der Hand. Und von diesen beiden dürften die Österreicher das größte Interesse haben.

KTM-Rennleiter Pit Beirer macht schon länger keinen Hehl daraus, dass er hochgradig an Johann Zarco interessiert ist. Da die Verhandlungen sicherlich nicht jetzt erst begonnen haben, hatte Poncharal mit Jonas Folger auch noch einen deutschen Top-Piloten zu bieten. Und wenn Syahrin sich bewährt, wäre das für KTM im Hinblick auf den südostasiatischen Markt, den KTM in naher Zukunft aufrollen will, ein Gewinn.

Und noch ein Indiz spricht für die Mattighofener: Poncharal sprach beim Partner nicht nur von der MotoGP, sondern auch von der Moto2-Klasse. Bald sollten wir mehr wissen. ■

MotoGP/Moto2

Bagnaia fix bei Pramac-Ducati

Nun hat Ducati seine Ankündigung wahr gemacht und den Moto2-Rookie des Jahres 2017 für 2019 bei Pramac in der MotoGP untergebracht.

Von: Imre Paulovits

Es klingt verrückt, aber der erste MotoGP-Aufsteiger, der für 2019 fix ist, bringt bereits Ducati-Erfahrung mit. Nach seinen zwei Siegen auf der Mahindra in der Moto3 löste Francesco Bagnaia's damaliger Teamchef Jorge Martínez seine Wette ein und ließ den damals 19-jährigen Italiener in Valencia die MotoGP-Ducati testen. Und bei diesem Test zog sich „Pecco“ nicht schlecht aus der Affäre. Dass er sich seitdem im Moto2-Team von

Valentino Rossi zu einem absoluten Top-Favoriten der mittleren Klasse entwickelt hat, lenkte das Interesse von Davide Tardozzi und Paolo Giabatti dann endgültig auf ihren talentierten Landsmann. Auch Valentino Rossi hat klargemacht, dass es sein vorrangiges Interesse ist, seine Schützlinge in die MotoGP zu bringen. Nach Franco Morbidelli ist Bagnaia nun der Zweite von ihnen.

Immer mächtiger

Valentino Rossi und sein VR46-Imperium entwickeln sich noch während der aktiven Karriere des neunjährigen Weltmeisters zu einer immer größeren Macht in der Motorrad-Weltmeisterschaft. Rossi hat in den letzten Jahren alles zu Gold gemacht, was er anfasste. Und mit seiner Fahrer-Akademie hat er alle bisherigen Erwartungen übertroffen. Zwar ließ Dorna-CEO



Francesco Bagnaia: MotoGP-Vertrag, bevor die Saison losgegangen ist

Carmelo Ezpeleta vor zwei Jahren verlautbarten, dass keine weiteren Teams mehr in die MotoGP aufgenommen werden und die Maximalzahl der Fahrer bei 24 liegt. Aber da Yamaha Tech3 verloren

hat und Rossi bereits in vollem Umfang in die Nachwuchsförderung der Japaner eingebunden ist, könnte VR46 zu ihrem neuen Satelliten-Team werden und sich eine Lösung finden lassen. ■

MotoGP

Márquez: Vertrag verlängert

Die Zeit des Rätselratens um Marc Márquez ist vorbei: Der sechsfache Weltmeister hat für zwei weitere Jahre beim Honda-Werksteam unterschrieben.

Von: Imre Paulovits

Zum Zeitpunkt unseres Interviews (s. S. 30) verhandelte Marc Márquez noch, jetzt hat er sich entschieden. Der amtierende MotoGP-Weltmeister wird auch 2019 und 2020 beim Honda-Werksteam fahren und so mindestens acht Jahre beim größten Hersteller der Welt verbringen.

Die Entscheidung kommt nicht unerwartet. Der 25-jährige Spanier hatte immer betont, dass er am liebsten bleiben würde, aber einige Dinge erfüllt sehen

will, um in Zukunft konkurrenzfähig zu sein.

Da Honda den Motor in diesem Winter sehr effizient weiterentwickelt hat und auch das Team-Umfeld den Vorstellungen des ruhelosen Arbeitstiers Marc Márquez angepasst wurde, gab es keinen Grund mehr für ihn, einen neuen Weg einzuschlagen. Somit ist in der

frühen, wilden Transferzeit ein weiterer wichtiger Mosaikstein für 2019 gesetzt worden.

„Ich freue mich, mit Honda in der MotoGP weiterzumachen“, sagte Márquez. „Ich weiß es sehr zu schätzen, dass sie hart arbeiten, um mir das zu geben, was ich benötige. Jetzt kann ich mich ganz auf das Fahren und die Saison konzentrieren.“ ■



Marc Márquez: Bis 2020 bei Honda

Moto2/Moto3

Schöne Teampräsentationen

Zwei starke deutsche GP-Teams stellten ihre 2018er Projekte vor: Intact GP in Memmingen, Prüstel GP auf dem Sachsenring.

Von: Imre Paulovits

Mit 500 Gästen, unter ihnen auch der fünffache Weltmeister Toni Mang, war richtig was los in der Zentrale von Intact in Memmingen, als die Teameigner Stefan Keckeisen, Wolfgang Kuhn und Jürgen Lingg mit Marcel Schrötter und Neuzugang Xavi Vierge die Kalex Jahrgang 2018 in den Farben des erfolgreichen deutschen Teams enthüllten. Trotz Minusgraden draußen kam drinnen richtig heiße Stimmung auf.

Das Team beschränkt seine Tätigkeiten nicht auf die Moto2-WM: Das Junior-Team wird in Zusammenarbeit mit den Europameistern von 2017, dem spanischen PromoRacing-Team mit Matthias Meggle und Marc Alcoba, in der Moto2-EM antreten, Joshua Bauer im European Talent Cup.

Wie sehr Prüstel GP mit ihrer Region verbunden sind, zeigte ihre Präsentation der beiden Fahrer Marco Bezzecchi und Jakub Kornfeil auf dem Sachsenring. Als neue Team-Basis am Sachsenring wurde der ehemalige Sitz des Leistungszentrums ADAC Sachsen bezogen. Dessen Leiter Dirk Reißmann arbeitet nun als Sports Director im Team, und gemeinsam haben sie das Projekt Prüstel GP Academy vorgestellt, bei dem unter anderem Marvin Siebdrath im European Talent Cup antritt. ■



Marco Bezzecchi #12, Jakub Kornfeil #84



Große Hoffnungen für die Saison 2018: Marcel Schrötter und Xavi Vierge (v.l.)

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM Eine Hiobsbotschaft kommt aus der Schweiz: Der dreifache Weltmeister Luigi Taveri erlitt letzten Samstag einen Schlaganfall. Der 88-jährige liegt seither auf der Intensivstation im Koma, sein Zustand ist kritisch.

MOTORRAD-WM Nach Randy Mamola steht ein weiterer Fahrer an, in den Kreis der MotoGP-Legenden aufgenommen zu werden: Der vierfache Weltmeister Kork Ballington wird die Ehrung beim Grand Prix in seiner Wahlheimat Australien entgegennehmen. Der Südafrikaner, der eigentlich im damaligen Rhodesien geboren wurde, kam 1976 mit zwei weiteren hochtalentierten Landsleuten, Jon Ekerold und Alan North, nach Europa, wurde in das Kawasaki-Werksteam aufgenommen und gewann 1978 und '79 sowohl die 250er- als auch die 350er-Weltmeisterschaft. Sein damaliges Markenzeichen, die Brille unter dem Helm, trägt der heute 66-Jährige nicht mehr, sein Sehfehler wurde per Laser korrigiert.

MOTOGP Die Euphorie für den Motorradsport in Südostasien will kein Ende nehmen. Bei den MotoGP-Tests in Thailand wurden die MotoGP-Stars wie Rockstars empfangen. Und nach der Präsentation des Honda-Werksteams, die auch dieses Jahr wieder in Indonesien stattfand, wurde klar, wie sehr die MotoGP-Piloten dort zum Teil der allgemeinen Kultur geworden sind. Sie haben den Bekanntheitsgrad von internationalen Popstars. Nach der Teampräsentation waren Marc Márquez und Dani Pedrosa Gäste in einer populären TV-Talkshow.

MOTO2/MOTO3 Die Teams von Estrella Galicia/Marc VDS, RBA und VR46 haben die Strecke von Valencia von Montag bis Mittwoch dieser Woche gemietet. Am Montag konnten sie bei Sonnenschein und 14 Grad fahren.

Der Dominator der ersten beiden deutschen Superbike-Jahre: „Mr. Superbike“ Peter Rubatto, hier 1984 auf der Kossler-Kawasaki



Lebewohl, Mr. Superbike

Peter Rubatto war für alle „Mr. Superbike“. Bis zuletzt war er einer der Publikums-Magneten bei Oldtimer-Events. Mit 62 Jahren ist der Mann vom Bodensee mit italienischen Wurzeln nun dem Krebs erlegen.

Von: Imre Paulovits

Sein Charaktergesicht wird nie mehr in einem Fahrerlager zu erblicken, seine markante Stimme nie mehr zu hören sein. Die weiße Bimota, ein fester Bestandteil vieler großer Oldtimer-Events, wird keine spektakulären Wheelies mehr machen. Denn Peter Rubatto, ein nicht wegzudenkendes Urgestein

der deutschen Motorsport-Szene, ist nicht mehr unter uns. Der Krebs hat ihn genommen.

Das Fahren im Blut

1982 bin ich ihm das erste Mal begegnet. Beim Achtstunden-Rennen auf dem Nürburgring fuhr der damals noch völlig unbekannte Italo-Schwabe mit seinem Partner Rolf Rott auf einer Jung-Kawasaki bei strömendem Regen aufs Podest. Dabei hatte er in seinem letzten Turn Langstrecken-Weltmeister Jacques Cornu auf der Werks-Kawasaki überholt! Und es war gerade erst ein Jahr her, dass er überhaupt mit Motorradrennen angefangen hatte.

Peter Rubatto wurde am 4. November 1955 im italienischen Brixen geboren. Sein Vater Romeo war auch Rennfahrer, bei einem Rennen in Deutschland lernte er Peter Rubattos Mutter kennen,

die ihn heiratete und nach Italien zog. Als Peter acht Jahre alt war, zog die Familie nach Deutschland an den Bodensee.

Sein zwei Jahre älterer Bruder Mario hatte vor ihm angefangen, „Zuvi“ zu fahren. Peter war als gelernter Kfz-Mechaniker dessen Schrauber und glaubte bald fest daran, dass er selbst alles, was auf der Rennstrecke abging, mindestens genau so gut könne. So kaufte sich Peter Rubatto eine Rau-Kawasaki und gewann auf Anhieb den OMK-Pokal. Fahrwerksbauer Manfred Rau erkannte sein Potenzial und nahm ihn in das mit dem Kölner Kawasaki-Händler Rolf Jung geführte Langstrecken-Team auf.

Der Erfolg auf dem Nürburgring sollte erst der Anfang werden. Als ein Jahr später der Deutsche Superbike-Cup aus der Taufe gehoben wurde, war es Peter Ru-

NUR EIN JAHR, NACHDEM PETER RUBATTO MIT DEM RENNFAHREN ANGEFANGEN HATTE, STAND ER AUF DEM NÜRBURGRING BEREITS AUF EINEM WM-PODEST.

batto auf der Jung-Kawasaki, der ihn dominierte. Einzig sein Bruder Mario konnte auf einer Egli-Honda gelegentlich gegenhalten. So wurde Peter Rubatto der erste Superbike-Champ Deutschlands. 1984 wechselte er zu Kossler-Kawasaki, die das Weltmeister-Motorrad aus der Endurance-WM

gekauft und zu einem Superbike umgebaut hatten, und Peter Rubatto setzte seine Erfolgsserie mit 10 Siegen bei 12 Rennen fort. So gewann er auch die bereits zur Superbike-Trophy der OMK emporgestiegene Serie und hatte damit seinen Spitznamen weg: „Mr. Superbike“.

1985, als die Superbikes erstmals in einer Deutschen Meisterschaft gefahren wurden, spannte Rubatto mit Honda-Edeltuner Roland Eckert zusammen, der ihm eine sündhaft teure RS 750 R mit Tausender-Motor baute. Doch von da an wollte es einfach nicht mehr so klappen wie in den beiden Vorjahren. Mal war es die Technik, mal Pech, aber Peter Rubatto sollte, obwohl er immer für Siege gut war, keinen Titel mehr gewinnen, bis er den Helm 1993 an den Nagel hängte.

Dafür war er jahrelang international der erfolgreichste deutsche Viertakt-Pilot. 1985 fuhr er mit einer geliehenen Egli-Kawasaki erstmals auf der Isle of Man und wurde in der TT-F1 auf Anhieb Vierter. 1987 führte er zeitweilig gar die TT-F1-Weltmeisterschaft an. Und 1988 konnte er mit seiner privaten Bimota YB4 in der Superbike-WM mit den Werksfahrern mithalten. Als 1990 der Eiserner Vorhang fiel, fuhr er beim letzten Rennen auf dem alten Sachsenring den ewigen Kundenrekord. Im Winter entflohen er der Kälte und fuhr bei Rennen in Südostasien, allen voran beim Macao-GP, den er 1990 gewann.

Welche Herzensangelegenheit der Motorsport für ihn war, wurde nach seiner aktiven Rennfahrerlaufbahn klar. Er machte für seinen einstigen Gegner Udo Mark ein Team für die 1995 von der Dorna ausgetragene Thunderbike-Trophy, und die beiden Schwaben gewannen sie. 1999 wurde der Ex-Motocrosser Markus Barth in seinem Team Deutscher Supersport-Meister. 2002 spannte der chinesische Hersteller Zongshen mit Rubatto in der Endurance-WM zusammen und seine beiden Mannschaften belegten die ersten beiden Plätze beim prestigeträchtigen 8-Stunden-Rennen in Suzuka in der Stocksport-Klasse. Daneben half Rubatto seiner Tochter Jasmin bei ihrer Auto-Karriere.

Vom Herzen ein Racer

Als sein Freund Martin Wimmer MZ übernahm und ein Rennteam machte, war auch Peter Rubatto mit dabei und mit seiner Erfahrung an den erstaunlichen Erfolgen von Anthony West beteiligt. Auch als es finanziell immer schlechter um das Team stand, war Rubatto noch mit Leib und Seele bis zum bitteren Ende dabei. Einfach aus reiner Leidenschaft, weil Motorsport sein Leben war und Motorradfahren in seinem Blut steckte. Er verehrte die großen Rennfahrer wie Götter und mit Kevin Schwantz und Freddie Spencer baute er bei Oldtimer-Events eine besondere Freundschaft auf. Wo er mit einem oder

beiden Amerikanern zusammen auf die Strecke ging, da blieb kein Auge trocken. Sie lieferten sich Schaukämpfe, deshalb wollte jeder Oldtimer-Veranstalter Rubatto mit seiner weißen Bimota für sein Event haben. So drehte er jeden Sommer fast so viele Runden auf Rennstrecken wie zu seiner aktiven Zeit und büßte auf diese Weise auch nichts von seinem Fahrkönnen ein.

Auf dem Sachsenring wurde er letzten Sommer im Kreis der Classic Kings von den Tribünen jubelt. Dass ihn acht Monate später der Krebs niederstrecken würde, konnte damals keiner ahnen. Doch das Leben kann manchmal grausam sein.

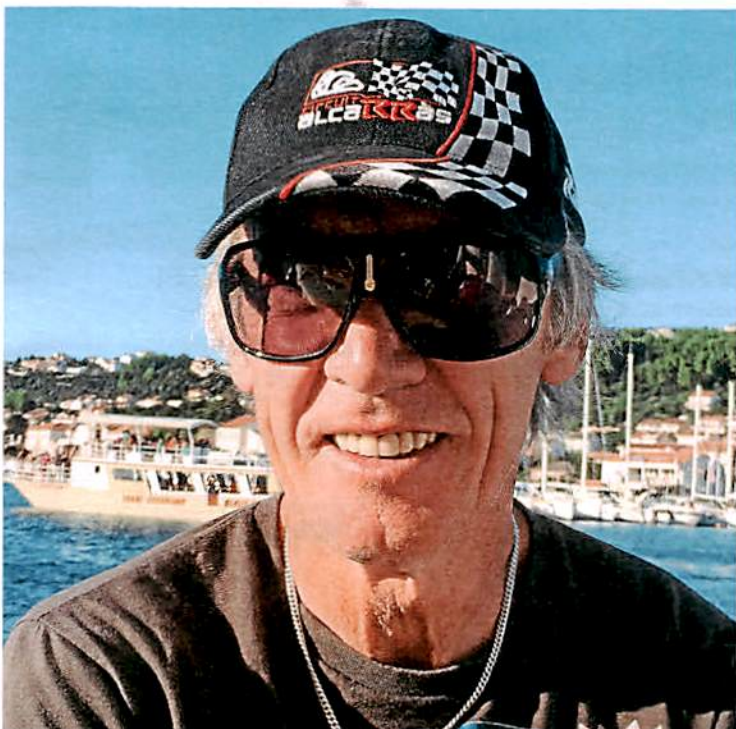
Viele Bilder gehen durch meinen Kopf. Von gemeinsamen Fahrten im Wohnmobil zu Rennen und Testfahrten, von Fachsimpeln, Schrauben und Feiern im Fahrerlager, von einem großgewachsenen Mann, der im Leben noch größer war.

Peter Rubatto hinterlässt seine Frau Karin, seine Tochter Jasmin, die heute ein Hotel in Österreich führt, wo Peter im Winter mit anpackte und mit den Ziesel-Raupenfahrzeugen Touren für die Gäste organisierte. Und seinen Enkel Loris, für den Peter Rubatto ein liebevoller Großvater war. Ruhe in Frieden und drehe auf ewigen Pfaden deine Runden, Mr. Superbike. ■



Alles für die Fans: Rubatto (#11) mit Kevin Schwantz und Freddie Spencer

PAULOVITS



Voller Lebensfreude: Peter Rubatto in seiner Heimat auf dem Bodensee

ARCHIV RUBATTO



Publikumsmagnet: Rubatto 2017 auf den Sachsenring auf der MZ-Moto2

PAULOVITS



Marco Melandri: Doppelsieg beim WM-Auftakt und WM-Leader mit maximaler Punktzahl

Kleiner roter Rächer

Im Winter sah es ganz so aus, als würden die Ducatis am meisten unter dem Drehzahl-limit leiden. Dann dominierten sie den WM-Auftakt, und Marco Melandri gewann beide Rennen.

Von: Imre Paulovits

Es war schon beängstigend, wie Melandris Werks-Ducati über die Zielgerade wackelte. Das ist aber der Tribut, den der kleinste und leichteste Superbike-WM-Pilot zahlen muss, denn für ihn muss die Gewichtsverteilung des Motorrads mehr nach hinten verlagert werden. Die Front wird leicht, und das wirkte sich auf der abschüssigen Geraden und dem Gegenwind besonders aus. Doch genauso schnell war die Ducati auch – die Kawasakis hatten gegen sie aus der Zielkurve heraus keine Chance.

Weltmeister Jonathan Rea hatte an diesem Wochenende aber noch viel mehr Probleme: Er hatte sich zwei Wochen zuvor beim Motocross-Training in Barcelona den rechten Ringfinger gebrochen, was zwar operiert worden war, aber noch immer Schmerzen bereitete. Dann flog er am Montag beim Test vom Motorrad, und ab Mittwoch schleppte er eine Grippe mit sich herum. Doch das Problem,

das er im ersten Rennen am Samstag hatte, schreckte alle auf.

Nach einem irren Tempo von Tom Sykes in der Anfangsphase kam der Weltmeister kurz näher dran, doch dann rutschte er immer weiter zurück, und im Parc Fermé war eine dicke Blase auf der linken Reifenflanke zu erkennen. In der Safety-Commission wurde beschlossen, dass die Distanz für das zweite Rennen bei 22 Runden bleibt, mit einem Hinterreifen aber maximal 12 Runden zurückgelegt werden dürfen und ein Boxenstopp obligatorisch ist – wie es 2013 in der MotoGP der Fall war. Da die Superbike-Piloten aber nur ein Motorrad haben, das nicht über Schnellwechsel-Vorrichtungen verfügt, wurde die Durchfahrtszeit durch die Boxengasse nach dem Reglement auf 63 Sekunden festgelegt.

Wie zu besten SBK-Zeiten

Hatte sich im ersten Rennen das Feld bald auseinandergezogen, lebten im zweiten die besten Superbike-WM-Zeiten wieder auf. Acht Fahrer stritten um die Spitze, darunter auch Ducati-Privatier Xavi Forés. Was mit dem neuen Reglement bewirkt werden sollte, schien aufzugehen.

Nach dem Boxenstopp machte sich zunächst Chaz Davies vorn davon, stürzte aber. Von da an stritten Forés, Melandri, Sykes

und Rea um die Führung. Rea setzte sich in der letzten Runde vehement an die Spitze, doch Melandri schlug ihn auf dem Zielstrich um zwei Hundertstel Sekunden. „Unser vierter Gang ist in der Zielkurve bei der neuen Drehzahlgrenze zu lang, ich hat-

te keine Chance“, so Rea. „Das werden wir zum Glück auf anderen Strecken nicht haben.“

Die lang vermisste Spannung ist erst einmal in die Superbike-WM zurückgekehrt. Bleibt abzuwarten, ob dies auch bei den nächsten Rennen so bleibt. ■



Novum: Flag-to-Flag-Rennen in der Superbike-WM



Sprint zur Ziellinie: Noch führt Rea, aber Melandri wird bald vorbeiziehen

Man spricht Deutsch

Bei einem chaotischen Rennen fuhren Sandro Cortese und Randy Krummenacher aufs Podest, Lucas Mahias gewann.

Von: **Imre Paulovits**

Nach dem aufgelösten Reifen von Rea im ersten Superbike-Rennen sollten auch die Supersportler nach maximal neun Runden einen Boxenstopp einlegen. Doch so weit kam es nicht, denn nach einem Unfall wurde in der vierten Runde mit der roten Flagge abgebrochen, und das Rennen nach dem Neustart auf eben diese neun Runden verkürzt.

Lucas Mahias setzte sich bei diesem Sprint-Rennen gleich ab und fuhr einem ungefährdeten Sieg entgegen. Doch dahinter tobte der Bär. Kenan Sofuoglu,

der sich im Training am rechten Arm verletzt hatte, fiel kraftlos bis Platz 12 zurück, dafür rang Randy Krummenacher Federico Caricasulo nieder und wurde Zweiter. Sandro Cortese fuhr nach völlig verpatztem Start Rundenrekord, holte das Spitzentrio vom 12. Platz aus ein und verwies Caricasulo auf dem Zielstrich vom Podest.

„Schade, wenn das Rennen etwas länger gewesen wäre, hätte ich um den Sieg kämpfen können“, war Cortese zwar nicht ganz zufrieden, grinste aber übers ganze Gesicht. „Ich habe mich schnell an das Supersport-Motorrad gewöhnen können, habe bei Kallio Racing sehr viel Unterstützung. Und dass ich im Rennen eine halbe Sekunde schneller war als zuvor, zeigt, dass ich das Motorrad erst da ausschöpfen konnte. Wir sollten eine gute Saison haben.“



Sieger Mahias, Sandro Cortese

Krummenacher freute sich ebenfalls: „Dafür, dass das Team das Bike noch zu wenig kennt und ich mich wieder vom Superbike zurückgewöhnen musste, war das ein Spitzen-Resultat.“ IDM-Supersport-Meister Thomas Gradinger fuhr ebenfalls in die Top 10 – vom letzten Platz nach Kollision in der ersten Runde. ■

Langer Leidensweg und geglückte Premiere

Das neue deutsche Honda-Superbike-WM-Team von Triple M holte mit Superbike-Rookie Patrick Jacobsen immerhin zwei WM-Punkte.

Von: **Imre Paulovits**

Jacobsen strahlte nach dem zweiten Superbike-Rennen. „Das war ein wirkliches Abenteuer“, sprudelte es aus dem kleingewachsenen und ruhigen Amerikaner heraus. „Alles ist neu: das Team, ich, die Marelli-Elektronik an der Honda. Dass wir damit zwei Punkte holen konnten, ist wirklich mehr, als wir erwarten konnten. Wir hatten ja kaum Testzeit, um all das aufeinander abzustimmen. Aber die größte Errungenschaft an diesem Wochenende war, dass wir überhaupt keine technischen Probleme hatten.“

Die Motoren bekommt Triple M von Ten Kate, die wiederum sammeln die Daten von Jacobsen, falls sie in der Saison doch von

Cosworth auf Marelli-Elektronik umstellen sollten. Auch von Honda Europe ist viel Unterstützung für das deutsche Team da. Dabei hat Team-Eigner Matthias Moser komplett seine Mechaniker-Truppe aus der Superstock-1000-EM übernommen und ihnen nur einen Chefmechaniker vorangestellt. Dieser ist Tomas Capeletta, der Bruder von Teamchef Manuel Capeletta.

Matthias Moser konnte selbst nicht nach Australien reisen, da

dem Frankfurter Unternehmer eine Hüftoperation bevorsteht. Er hielt aber trotz der zehn Stunden Zeitdifferenz ständigen Kontakt mit seiner Truppe und war auch höchst zufrieden mit ihr. „Man kann sich nicht vorstellen, wie viel wir noch bei der Elektronik aufholen müssen“, so Moser. „Meine Jungs haben aber einen super Job gemacht und während des Tests und des Wochenendes nicht den geringsten technischen Defekt gehabt.“ ■



Patrick Jacobsen: Viel zu lernen, aber ohne technische Probleme in die Punkte

SUPERBIKE-WM Marco Melandri ist nun der erste Fahrer, der auf Phillip Island in vier WM-Klassen gewonnen hat: 1999 bei den 125ern, 2002 bei den 250ern, 2006 in der MotoGP und jetzt bei den Superbikes. Mit seinem Doppelsieg hat Melandri auch Max Biaggi bei den meisten Siegen eines Italieners in der Superbike-WM überholt und steht jetzt bei 22. Am Wochenende wurde noch ein Superbike-WM-Rekord eingestellt: Tom Sykes und Troy Corser haben nun beide 43 Pole-Positions.

SUPERBIKE-WM Leon Camier lag mit der Honda im zweiten Rennen zwar zeitweise auf P2, musste sich am Ende aber mit P6 zufriedengeben. „Uns fehlt es noch etwas an Beschleunigung, so war es schwierig zu überholen. In anderen Bereichen haben wir viel aufgeholt und haben beim Fahrwerk einige starke Punkte“, so der Honda-Pilot. Yamaha blieb etwas hinter den Erwartungen zurück, die Blauen kommen aber schon ab Buriram mit einer neuen Elektronik.

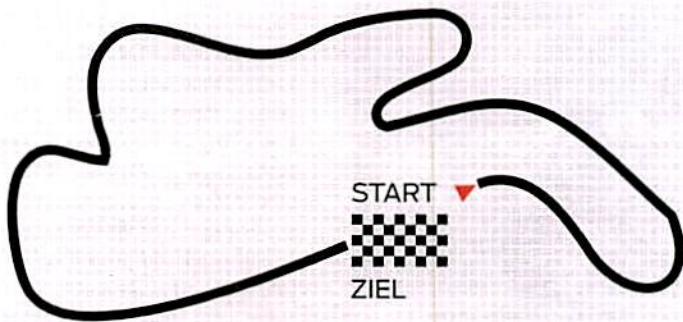
SUPERBIKE-WM Aprilia-Werksfahrer Lorenzo Savadori stürzte in der Superpole 2 und brach sich das Schlüsselbein. In Buriram will der 24-jährige Italiener wieder fahren.

AUSTRALIAN SUPERBIKE Er ist wieder da: Der dreifache Weltmeister Troy Bayliss hilft seinem Sohn Oli in dessen erster Supersport-300-Saison in der Australischen Meisterschaft, indem er selbst bei den Superbikes fährt. Und wie! Im ersten Rennen bei Nieselregen hielt der mittlerweile 48-jährige Haudegen rein wie in seinen besten Zeiten und verlor nur durch einen Schaltfehler kurz vor dem Ziel gegen Troy Herfoss. Doch über das Wochenende war der Filius erfolgreicher: Oli gewann zwei von drei Rennen, Troy wurde Zweiter, Fünfter und Sechster. Die Zuschauer riss Bayliss mit seiner Show von den Sitzen.

SUPERBIKE-WM 2018 RESULTATE

PHILLIP ISLAND (AUS) 4,445 KM

STRECKE



ERGEBNIS 1. RENNEN

Phillip Island (AUS): 24. Februar 2018; 1. WM-Lauf; 97,790 km über 22 Rdn. à 4,445 km; 21 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 20 Grad; Asphalt: 31 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	22	33:40,354	1:31,182	25
2. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+1,180	1:30,971	20
3. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale R	22	+9,265	1:31,295	16
4. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	22	+9,821	1:31,370	13
5. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+13,896	1:31,106	11
6. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	22	+17,028	1:31,400	10
7. Leon Camier (GB)	Honda CBR 1000 RR SP2	22	+21,514	1:31,741	9
8. Eugene Laverty (IRL)	Aprilla RSV4 RF	22	+23,662	1:31,552	8
9. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	22	+27,430	1:31,329	7
10. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	22	+27,446	1:32,057	6
11. Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	22	+27,748	1:31,839	5
12. Jake Gagne (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	22	+28,466	1:32,095	4
13. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	22	+30,000	1:31,640	3
14. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	22	+53,619	1:32,086	2
15. Ondrej Jezek (CZ)	Yamaha YZF-R1	22	+1:02,682	1:33,516	1
16. Patrick Jacobsen (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	22	+1:09,775	1:33,632	-

SUPERPOLE (2 LÄUFE)

1. Sykes	1:30,099
2. Laverty	1:30,339
3. Melandri	1:30,660
4. Lowes	1:30,767
5. Davies	1:31,009
6. Rea	1:31,056
7. Forés	1:31,080
8. Van der Mark	1:31,240
9. Razgatlioglu	1:31,581
10. Savadori	1:30,407
11. Camier	1:30,722
12. Torres	1:31,011
13. Gagne	1:31,957
14. Baz	1:32,016
15. Ramos	1:32,161
16. Maxwell	1:32,193
17. Mercado	1:32,386
18. Hernández	1:32,554
19. Herfoss	1:32,640
20. Jezek	1:33,088

WM-STAND FAHRER

1. Melandri	50 Punkte
2. Sykes	33
3. Rea	31
4. Forés	29
5. Lowes	21
6. Camier	19
7. Davies	16
8. Van der Mark	16
9. Baz	12
10. Mercado	10

WM-STAND HERSTELLER

1. Ducati	50 Punkte
2. Kawasaki	40
3. Yamaha	21
4. Honda	19
5. BMW	12
6. Aprilla	9
7. MV Agusta	8

ERGEBNIS 2. RENNEN

Phillip Island (AUS): 25. Februar 2018; 2. WM-Lauf; 97,790 km über 22 Rdn. à 4,445 km; 18 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 20 Grad; Asphalt: 29 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	22	34:42,633	1:30,848	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+0,021	1:31,004	20
3. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	22	+0,304	1:31,172	16
4. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+1,488	1:31,175	13
5. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	22	+2,474	1:31,129	11
6. Leon Camier (GB)	Honda CBR 1000 RR SP2	22	+2,745	1:31,208	10
7. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	22	+3,098	1:31,300	9
8. Jordi Torres (E)	MV Agusta 1000 F4	22	+14,301	1:31,596	8
9. Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	22	+14,361	1:31,728	7
10. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	22	+19,785	1:31,521	6
11. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	22	+25,237	1:32,077	5
12. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	22	+40,504	1:31,738	4
13. Jake Gagne (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	22	+58,923	1:31,760	3
14. Patrick Jacobsen (USA)	Honda CBR 1000 RR SP2	22	1 Rd.	1:33,004	2
15. Eugene Laverty (IRL)	Aprilla RSV4 RF	22	2 Rd.	1:31,217	1

SUPERSPORT-WM

Phillip Island (AUS): 25. Februar 2018; 1. WM-Lauf; 9 Runden à 4,445 km (=40,005 km); 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: trocken, Temp. Luft/Asphalt: 19/28 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Lucas Mahias (F)	Yamaha YZF-R6	14:07,811
2. Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF-R6	+1,274
3. Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R6	+1,517
4. Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R6	+1,556
5. Luke Stapleford (GB)	Triumph Daytona 675	+4,270
6. Raffaele de Rosa (I)	MV Agusta F3 675	+6,696
7. Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	+14,403
8. Kyle Smith (GB)	Honda CBR 600 RR	+14,476
9. Ayrton Badovini (I)	MV Agusta F3 675	+14,926
10. Thomas Gradinger (A)	Yamaha YZF-R6	+15,124

WM-STAND

1. Mahias	25 Punkte
2. Krummenacher	20
3. Cortese	16
4. Caricasulo	13
5. Stapleford	11
6. De Rosa	10
10. Gradinger	6



Die Titelverteidigung wird für Jonathan Rea (#1) dieses Jahr nicht mehr so einfach werden

IDM Superbike 1000

Ein Podiumsplatz wird erwartet

Der Wechsel von Luca Grünwald in die Supersport-300-WM ist ein herber Verlust für das Team Suzuki Mayer. Auf Dauer soll Toni Finsterbusch die Lücke schließen.

Von: **Anke Wieczorek**

Mit Grünwald hatte das Team 2017 endlich wieder Licht in der IDM Superbike 1000 gesehen. Der Bayer schloss die Saison als bester Suzuki-Pilot ab. Bei der Runde in Assen verpasste Grünwald das erste IDM-Podium mit der nagelneuen GSX-R1000 als Vierter nur knapp. Doch dem Angebot seines früheren Freudenbergs-Teams, das ihm den Schritt in die Supersport-300-WM ermöglicht, konnte er im Gegensatz zu einem weiteren Superbike-Jahr nicht widerstehen. Grünwald kann sich dank seiner Statur auch auf einer 300er zusammenfallen und wird beim WM-Einstand als Entwicklungs-



Toni Finsterbusch und Mayer Suzuki verbindet ein Einjahres-Vertrag

helfer bei den Freudenbergs hoch geschätzt.

In der IDM Superbike 1000 soll Toni Finsterbusch aufs Podium fahren. „Diese Hürde wollen wir dieses Jahr auf jeden Fall nehmen“, sagt Teamchef Thomas Mayer. Zunächst muss die neue Kit-Elektronik entwickelt werden, die im März geliefert werden soll. Auch in Sachen Fahrwerk sieht Mayer noch Potenzial und setzt

dabei auf die Firma GL Suspension, von der er sich neue Ideen verspricht.

Für Toni Finsterbusch gibt es keinen Welpen-Status. Der 24-jährige Leipziger muss aufgrund seiner Karriere liefern. Er fuhr im ADAC Junior Cup, in der IDM 125 und auch in der WM. Vor drei Jahren wechselte er in höhere Kubiklassen und war zuletzt in der Superstock 1000-EM am Start. ■

IDM Superbike 1000

MPB bringt Vier-Mann-Team

In der ersten Saison lief es im MPB-Team von Marcel Philipp Bach erfolgsmäßig wie geschnitten Brot. Der Düsseldorfer verhalf Thomas Gradinger auf Anhieb zum Supersport-600-Titel. 2018 zählt nur eines: die IDM Superbike 1000.

Von: **Anke Wieczorek**

Gleich in seinem ersten Jahr war Marcel Philipp Bach der große Coup gelungen: Meister mit Thomas Gradinger in der IDM Supersport 600. Der Champion aus Österreich hat inzwischen auch seine WM-Premiere 2018 bestanden: Platz 10 beim Supersport-600-Auftakt in Phillip Island. Bach erinnert sich gern an die gemeinsamen Erfolge mit Gradinger: „Das lässt sich nur schwer toppen. Und man soll ja bekanntlich aufhören, wenn es am schönsten ist.“ Gesagt, getan.

Bach zieht deshalb jetzt ausschließlich in der IDM Superbike 1000 die Fäden im Team. Stefan Kerschbaumer und Daniel Kartheiner haben ihre Verträge verlängert. Kerschbaumer hatte es 2017 drei Mal aufs Podium geschafft. Am Jahresende war der Österreicher Gesamt-Fünfter. „In der Superbike-Klasse hatten wir ein paar Mal Pech“, überlegt Bach. „Mal sehen, was geht, wenn wir unsere offenen Baustellen jetzt in Angriff nehmen.“ Bach ist dabei gleichzeitig auf Wachstumskurs. Manuel Schoewer und Jan Mohr, ein Deutscher und ein Österreicher, machen die Fahrertruppe komplett. Beide sind Ex-Yamaha-R6-Dunlop-Cup-Fahrer. Bach strebt nach Anerkennung in der Nachwuchsarbeit.

Für die Motoren der vier Yamaha R1 wird wie im Vorjahr Thomas Kubiak verantwortlich sein, dem Langeweile ein Fremdwort sein dürfte. Er betreut auch immer noch Thomas Gradinger in der Supersport-Weltmeister-

schaft. Unterstützung kommt vom neuen Crew-Chief Sven Nikella, ebenfalls ein eingefleischter Yamaha-Mann. „Wegen des WM-Themas habe ich adäquates Personal gesucht“, erklärt Teamchef Bach. „Kubiak und Nikella wohnen beide in Bottrop. Neben den guten Referenzen waren die kurzen Wege ausschlaggebend.“ Der erste gemeinsame IDM-Test hat schon in Cartagena stattgefunden. ■



Superbike, sonst nix: MPB-Team

NACHRICHTEN

IDM SUPERBIKE 1000 Der Schweizer Dominic Schmitter steht mit Teamchef Denis Hertrampf in Kontakt zwecks Fortführung der Zusammenarbeit. Ex-WM-Superbiker Schmitter war 2017 hoffnungsvoll auf der nagelneuen GSX-R 1000 bei HPC-Power Suzuki gestartet und hatte zum Saisonauftakt einen sechsten Platz belegt, doch er brach sich nur kurz später die Knochen an Hand und Fuß und war mehr als die Hälfte der Saison beeinträchtigt. Schmitter rechnet sich gute Chancen auf einen Verbleib im Team aus. Der 23-Jährige ist wieder fit und war vor wenigen Tagen in der HPC-Zentrale in Nordhorn.

IDM SUPERBIKE 1000 Vor sieben Jahren fuhr der Niederländer Ricardo Brink in der IDM 125 einen Lauf auf dem Nürburgring mit, kam aber nicht ins Ziel. Der damalige Sieger hieß Toni Finsterbusch. Jetzt treffen beide wieder aufeinander, denn Brink gibt ein IDM-Comeback und wird für das Team SWPN in der IDM Superbike 1000 eine Yamaha YZF-R1M lenken.

IDM SIDECAR Die Interessengemeinschaft Gespannrennen e. V. (IGG) hat getagt. Nach den gleichzeitigen Vorstandswahlen ist Robert Werth neu im Amt des ersten Vorsitzenden. Urgestein und Ex-Fahrer Dieter Eilers hat sich nach 13 Jahren zurückgezogen. Er trennte sich letzte Woche auch endgültig von seinem Gespann und veräußerte es nach England. Im Fachausschuss, der an den IGG-Vorstand angegliedert ist, wird Eilers gemeinsam mit zwei Niederländern bei Bedarf beratend zur Seite stehen und Kontaktpflege betreiben. In der IDM sind 2018 circa 15 Teams permanent am Start zu erwarten. Die überragenden Meister Markus Schlosser/Thomas Hofer aus der Schweiz werden ihren Titel nach derzeitigem Stand nicht verteidigen.



Die Favoriten in Orange

Wer kann den KTM-Siegeszug stoppen? Denn sogar die Hauptgegner der Orangefarbenen kommen aus Mattighofen.

Von: **Alex Hodgkinson**

In diesem Jahrzehnt hat KTM bis jetzt 13 der 16 Motocross-Weltmeister gestellt. Und auch dieses Jahr fahren die Hauptfavoriten beider Klassen – MXGP und MX2 – in Orange. Die einst so dominanten Japaner stehen mit dem Rücken zur Wand. Am kommenden Wochenende starten die weltbesten Crosser in den argentinischen Anden beim ersten von 19 GP rund um den Globus. KTM's Spitzenduo in den beiden Klassen ist schon in Höchstform, während einige prominente Gegner angeschlagen sind – oder gar im bunten herbstlichen Villa La Angostura fehlen werden.

Die beiden Westschweizer Arnaud Tonus (Schulter) und Valentin Guillod (doppelter Beinbruch) sowie Jordi Tixier (Handgelenk), Petar Petrov (Schlüsselbein) und das komplette HRC-Team mit Tim Gajser (Kieferbruch) und Brian Bogers (Fuß) werden in Patagonien fehlen. Sogar ein Start beim Europa-Auftakt am 18. März in Valkenswaard ist ausgeschlossen bzw.

unwahrscheinlich. Und währenddessen ist das KTM-Spitzenduo Antonio Cairoli und Jeffrey Herlings in den Vorbereitungsrennen von einem souveränen Sieg zum nächsten gefahren.

Die Yamaha-Piloten Romain Febvre und Jeremy Van Horebeek haben Tempo und Zuverlässigkeit gezeigt, aber dem Rinaldi-Duo fehlt trotzdem der letzte Schwung. Bei den Rennen zur italienischen Meisterschaft konnte Cairoli nach Belieben einige Sekunden pro Runde schneller fahren und seine Verfolger abhängen. Beim Auftakt auf Sardi-

nien ließ er sogar die „Gegner“ vorbei, um sie anschließend zu erniedrigen.

Und Herlings scheint, trotz eines Startsturzes auf Sardinien, die Lehre aus der Vergangenheit gezogen zu haben. Bei sechs Starts hatte er sechs Siege in England und Frankreich und machte keinen unnötigen Versuch, das gesamte Feld zu überrunden.

Schon in der zweiten Hälfte der 2017er-Saison waren Cairoli und Herlings übermächtig, und die Fans können auf eine Wiederholung ihrer titanischen Zweikämpfe in Ottobiano, Jackson-

ville und Assen hoffen. 2017 ging es hart, aber fair zu, und es wird 2018 nichts anderes erwartet. Herlings erwähnte schon im letzten Sommer: „Es muss so sein. Ich glaube nicht, dass unsere Bosse in Mattighofen sich freuen werden, wenn wir zusammen stürzen und den Sieg den Gegnern überlassen.“ Und Cairoli, ein bekannter Rowdy, wann immer es notwendig war, weiß mit seinen 32 Jahren, dass er seine Zukunft nach der Rennfahrerkarriere nicht durch Dummheiten gefährden sollte.

Und die potenziellen Gegner?

MOTOCROSS-WM KALENDER 2018

Datum	Rennstrecke/Land
04.03.	Villa La Angostura (ARG)
18.03.	Valkenswaard (NL) + EMX250 / EMX300
25.03.	Red Sand (E) + EMX250 / EMX300
08.04.	Pietramurata (I) + WMX / EMX125
15.04.	Agueda (P) + WMX / EMX125
01.05.	Orlyonok (RUS) + EMX250 / EMX300
13.05.	Kegums (LV) + EMX250 / EMX125
20.05.	Teutschenthal (D) + WMX / EMX125
03.06.	Matterley Basin (GB) + EMX250 / EMX300 / Vet.
10.06.	Saint-Jean-d'Angély (F) + EMX250 / EMX125
17.06.	Ottobiano (I) + WMX / EMX250
01.07.	Pangkal Pinang (RI)
08.07.	Semarang (RI)
22.07.	Loket (CZ) + EMX300 / EMX85 / EMX65
05.08.	Lommel (B) + EMX250 / EMX125
19.08.	Frauenfeld (CH) + EMX250 / EMX125
02.09.	Afyon (TR)
16.09.	Assen (NL) + WMX / EMX250 / EMX125
30.09.	Imola (I) + WMX / EMX300 / Yamaha 125
07.10.	Motocross der Nationen, Red Bud (USA)



Cairoli verfolgt Herlings: Auch 2018 KTM-internes Duell?



Jonass (vorn) und Prado (#41) haben MX2-Siegechancen



KTMs Topduo Antonio Cairoli und Jeffrey Herlings ist bereits in Höchstform. Die Gegner starten angeschlagen oder müssen zu Hause bleiben.

rennen deutet an, dass der Letzte dem Druck standhalten kann.

Er war überall der Schnellste und hat gleichzeitig den Sinn für Realität, wenn nicht alles optimal läuft. Der einstige Crash-König bewies schon 2017, dass er mit Kopf fahren kann. Und seine taktische Überlegenheit sollte erneut den Unterschied machen.

Fliegengewicht Jorge Prado wird wieder alle Starts gewinnen. Und man wartet gespannt darauf, ob der spanische Teenager bei seinem Wechsel neben Cairoli in der lateinischen Hälfte des KTM-Werksteams einen positiven Einfluss auf seine bisher fehlende Ausdauer nimmt. Wenn er bei Hitzeschlachten mithalten kann, wird er gefährlich.

Mit Thomas Kjer Olsen und Thomas Covington will Husqvarna den „Big Brother“ ärgern, aber bei den Japanern sieht man nur einen potenziellen Herausforderer: Hunter Lawrence wechselt zum Honda-Team von Livia Lancelot, bevor er 2019 zu Geico in die USA geht. Der Australier ist schneller als sein Fahrwerk und wird hoffentlich die Saison heil überstehen.

Aus deutscher Sicht wollen Henry Jacobi und Brian Hsu endlich in die Top 10 fahren. Punkte bei ihren Einsätzen in den europäischen Rennen wären Erfolge für das Sarholz-Duo Stefan Ekerold und Tom Koch. ■

Clement Desalle und Kawasaki wollen es endlich wieder wissen und haben ein neu konstruiertes Fahrwerk, während Husqvarna mit dem 2017er-WM-Dritten Gautier Paulin und Nationencross-Dominator Max Anstie gleich zwei heiße Eisen im Feuer hat.

Max Nagl hat ein neues Zuhause beim TM-Werk gefunden. Aber die italienische Firma betrachtet einen Top-5-Platz als Riesenerfolg, und der deutsche Star wird erkennen, dass sein neues Paket höchstens für einige Start-Ziel-Runaways auf Hardpack geeignet ist.

Aufstieg für Jeremy Seewer

Bei seinem Aufstieg in die Königsklasse muss sich der zweifache MX2-Vizemeister Jeremy Seewer zuerst etablieren. Wilvo-Yamaha-Teamkollege Shaun Simpson ist der Mann, der für Siege bei widrigen Streckenverhältnissen infrage kommt.

Pauls Jonass wird als erster amtierender Weltmeister seit drei Jahren die Nummer 1 auf seiner MX2-KTM tragen und seine Form bei den Vorbereitungs-

TEILNEHMERLISTE MOTOCROSS-WM 2018

MXGP-Klasse (*Werksteam)

4	Arnaud Tonus (CH)	Wilvo Yamaha MXGP
6	Brian Bogers (NL)	Team HRC GP*
7	Tanel Leok (EST)	AIM Husqvarna
12	Max Nagl (D)	TM Racing Factory Team*
17	Jose Butron (E)	Marchetti Racing Team KTM
21	Gautier Paulin (F)	Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing*
22	Kevin Strijbos (B)	Standing Construct KTM
24	Shaun Simpson (GB)	Wilvo Yamaha MXGP
25	Clement Desalle (B)	Monster Energy Kawasaki Racing Team*
27	Arminas Jasikonis (LT)	Honda Redmoto
33	Julien Lieber (B)	Monster Energy Kawasaki Racing Team*
77	Alessandro Lupino (I)	Gebben Van Venrooy Kawasaki
84	Jeffrey Herlings (NL)	Red Bull KTM Factory Racing*
89	Jeremy Van Horebeek (B)	Monster Energy Yamaha Factory MXGP Team*
91	Jeremy Seewer (CH)	Wilvo Yamaha MXGP
92	Valentin Guillod (CH)	Standing Construct KTM
99	Max Anstie (GB)	Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing*
100	Tommy Searle (GB)	Bike It DRT Kawasaki
117	Stefan Ekerold (ZA)	Sarholz KZM
152	Petar Petrov (BG)	Honda Redmoto
222	Antonio Cairoli (I)	Red Bull KTM Factory Racing*
243	Tim Gajser (SLO)	Team HRC MXGP*
259	Glenn Coldenhoff (NL)	Red Bull KTM Factory Racing*
461	Romain Febvre (F)	Monster Energy Yamaha Factory MXGP Team*
777	Evgeny Bobryshev (RUS)	BOS GP Suzuki
911	Jordi Tixier (F)	BOS GP KTM

MX2-Klasse (*Werksteam)

1	Pauls Jonass (LV)	Red Bull KTM Factory Racing*
10	Calvin Vlaanderen (ZA)	Team HRC MXGP*
14	Jed Beaton (AUS)	F&H Racing Team Kawasaki
18	Seva Brylyakov (RUS)	Kermea Yamaha Yamalube Racing Team MX2*
19	Thomas Kjer Olsen (DK)	Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing*
26	Tom Koch (D)	Sarholz KTM
29	Henry Jacobi (D)	STC Racing Husqvarna
44	Morgan Lesiardo (I)	Marchetti Racing Team KTM
46	Davy Pootjes (NL)	LRT KTM
56	Marshal Weltin (USA)	Jumbo No Fear Vamo Honda Team
57	Darian Sanayei (USA)	Bike It DRT Kawasaki
61	Jorge Prado (E)	Red Bull KTM Factory Racing*
64	Thomas Covington (USA)	Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing*
66	Iker Larrañaga Olano (E)	8Biano Racing Husqvarna
70	Rubén Fernández (E)	F&H Racing Team Kawasaki
81	Brian Hsu (D)	Bud Racing Kawasaki
96	Hunter Lawrence (AUS)	Honda H14 Motorsports
98	Bas Vaessen (NL)	Honda H14 Motorsports
118	Stephen Rubini (F)	KTM Silver Action
161	Alvin Ostlund (S)	Yamaha SM Action
172	Brent Van Doninck (B)	8Biano Racing Husqvarna
193	Jago Geerts (B)	Kermea Yamaha Yamalube Racing Team MX2*
321	Samuele Bernardini (I)	TM Racing Factory Team*
426	Conrad Mewse (GB)	Hitachi KTM UK
747	Michele Cervellin (I)	Team Martin Racing Honda
811	Adam Sterry (GB)	F&H Racing Team Kawasaki
919	Ben Watson (GB)	Kermea Yamaha Yamalube Racing Team MX2*

Max Nagl

„Ellenbogenverletzung kein Problem“

Max Nagl sieht sich und seine Werks-TM gut vorbereitet für den WM-Start.

Ich freue mich, wieder auf dem Motorrad zu sitzen. Die Verletzung am Ellenbogen hat mich

glücklicherweise nicht zu viel Zeit in meiner Saisonvorbereitung gekostet“, sagte der 30-jährige Max Nagl in Mantova. Beide Starts in Italien verliefen gut für den Oberbayern, der nicht zu viel riskierte: „Mir war es wichtig, zwei gute Rennen zu fahren und

nicht zu stürzen. Beide Starts verliefen ohne größere Probleme, ebenso gut waren die Rennen.“ Der TM-Pilot blickt nun gespannt dem WM-Auftakt in Südamerika entgegen: „Bis zum Start der MXGP absolviere ich noch einige Trainingseinheiten in Italien.

Es hat großen Spaß gemacht, am Wochenende vor dieser Kulisse zu starten. Im Verlauf des Wochenendes haben wir weiter am Motorrad gearbeitet und werden noch bis zum Start in Argentinien kleinere Änderungen vornehmen.“ ■ TS

Supercross-WM Tampa

Vorteil bei Anderson

Eli Tomac feierte seinen vierten Saisonsieg beim Supercross-WM-Lauf in Tampa/Florida. Doch Jason Anderson kam als lachender Dritter ins Ziel und baute seinen WM-Vorsprung auf 39 Punkte aus.

Von: Alex Hodgkinson

Das Main-Event in Tampa, zum ersten Mal seit 1999 im WM-Kalender, war das ereignisreichste Rennen der Saison. Yamaha-Pilot Cooper Webb, der mehr und mehr die Erwartungen seiner Arbeitgeber erfüllt, sicherte sich den Holeshoot. Aber die schwere Rhythmussektion war seine Schwachstelle, und er büßte Runde für Runde Plätze an Tomac. Marvin Musquin und 450-ccm-Debütant Justin Hill ein. Der letztjährige 250-ccm-Westküstenmeister Hill hatte bisher nach seinem Wechsel zu Suzuki eine enttäuschende Saison, aber der 22-jährige kam mit der größeren gelben Maschine sofort zurecht und gewann auf Anhieb seinen Vorlauf gegen Musquin.

Tomac nach Sieg Siebter

Ab der vierten Runde patzte auch Tomac zweimal durch die Kombination und verlor Plätze an Musquin und Hill. Der Debütant wollte sich mit Rang 2 nicht zufriedengeben und setzte zur Attacke gegen den Franzosen an. Doch der ehemalige Weltmeister zeigte seine taktische Überlegenheit, als er in einer Kurve kurz stehen geblieben



Ein weiterer Pyrrhussieg für Tomac: Zur Führung fehlen noch 65 Punkte

war: Hill traf das Hinterrad der KTM und kippte um. Er kam als Sechster ins Ziel.

Ab Rennmitte fand Tomac seinen Rhythmus wieder und konnte in der 16. von 26 Runden mit einer Blitzattacke durch die Rhythmussektion die Führung von Musquin übernehmen und sich gleich absetzen. Musquin ist jetzt WM-Zweiter, Tomac Siebter.

Anderson, der seinen Vorlauf gegen Tomac gewonnen hatte, erlebte erneut einen schwachen Start im Finale und musste vom sechsten Platz aus vorfahren. Er lag schon in der zehnten Runde auf Rang 3, aber der Abstand zu den beiden Führenden war bereits

zu groß. Trotz identischer Rundenzeiten musste sich Anderson damit zufriedengeben. Dennoch ist der Punktstand des Husqvarna-Manns nicht gefährdet: Nach drei Podestplätzen in Folge kollidierte Blake Baggett mit Rocky-Mountain-KTM-Mann Benny Bloss und kam als Neunter ins Ziel, während sich die HRC-Misere schon in den Vorläufen fortsetzte: Cole Seely flog über den Lenker und erlitt einen Beckenbruch. Damit hat HRC keinen einzigen Werksfahrer jenseits des Atlantik mehr im Spiel. Es wird erwartet, dass Christian Craig ab nächstem Wochenende wie schon 2017 als Ersatzfahrer in Atlanta verpflichtet wird. ■

SUPERCROSS-WM

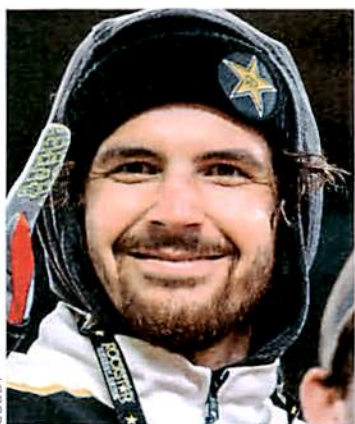
Tampa (USA), 24. Februar

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

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand nach 8 von 17 Läufen

1.	Jason Anderson	181 Punkte
2.	Marvin Musquin	142
3.	Blake Baggett	134
4.	Justin Brayton	125
5.	Weston Peick	125
6.	Cole Seely	124
7.	Eli Tomac	116
8.	Broc Tickle	114
9.	Justin Barcia (USA), Yamaha	113
10.	Cooper Webb	108
11.	Ken Roczen (D), Honda	102
12.	Joshua Grant (USA), Kawasaki	83



Hat gut lachen: Jason Anderson

NACHRICHTEN

KTM VERLÄNGERT CAIROLIS VERTRAG BIS 2020

KTM hat eine Woche vor dem WM-Auftakt den aktuellen Vertrag mit Antonio Cairoli bis Ende 2020 verlängert. Dann ist der Italiener 35 Jahre alt, ein Jahr älter als Stefan Everts in seiner Abschiedssaison. Zurzeit fehlt Cairoli nur ein WM-Titel zur Everts-Rekordmarke von zehn. 2018 wird Cairoli neunte Saison mit KTM, bereits sechs gemeinsame WM-Titel und 54 GP-Siege stehen in der Bilanz. KTM-Motorsport-Direktor Pit Beirer: „Antonio hat das richtige Gleichgewicht in seinem Leben - als Rennprofi und im Privatleben - und es freut mich, unser gegenseitiges Vertrauen mit dieser Vertragsverlängerung anzuerkennen.“

MXGP: SPONSOREN FÜR BENOIT PATUREL

Benoit Paturel hat willige Sponsoren gefunden. Der MX2-WM-Dritte von 2016 trennte sich zum Jahreswechsel nach einem einzigen Testtag von Bos-KTM, aber beim Auftakt zur französischen MX-Saison in Lacapelle Marival stand er mit einer rabenschwarzen CRF450-Honda ohne Aufkleber und als „Bihir Espace 7“ eingeschrieben am Start. Er fuhr in einem Lauf auf Platz 6, während Bos-Fahrer Jordi Tixier gar nicht am Start war: Der MX2-Weltmeister von 2014 musste nach dem Saison-Auftakt in Hawkstone Park am Handgelenk operiert werden.

EISSPEEDWAY-DM: ELF DEUTSCHE IN BERLIN

Morgen (Donnerstag) starten elf deutsche Fahrer bei der Deutschen Meisterschaft in Wilmersdorf: Titelverteidiger Niedermaier, Pletschacher, Gegenbauer, Günther Bauer und Sohn Luca, Greisel, Kirchner, Busch, Mayerbüchler, Weber und Rookie Marc Geyer. Luca Bauer kann den Titel nicht gewinnen, da mit FIM-Lizenz am Start. Aufgefüllt wird das Feld u.a. mit Manfred Seiffter (A).

Eisspeedway-EM Vyatskie Polyany

Zum Trost Europameister

Der noch amtierende Vizeweltmeister Igor Kono-nov konnte sich dieses Jahr nicht für den Eis-GP qualifizieren. Zum Trost durfte er am Wochenende in Vyatskie Polyany starten und wurde überlegen Europameister.

Von: **Thomas Schiffner**

Normalerweise setzen die Russen für die EM als unterrangigen Wettbewerb junge Fahrer und Juniorenmeister. Mit dem 30-jährigen Kono-nov machten sie eine Ausnahme, und der bedankte sich mit 15-Punkte-Maximum und Siegen im A-Finale an beiden Tagen.

Von der Prominenz fehlten in der 1200 km östlich von Moskau gelegenen Stadt Harald Simon, der seine Verletzungen vor dem Berlin-GP zu Hause auskuriert, und Rekordweltmeister Nikolai Krasnikov, der sich jetzt nichts

mehr beweisen muss. Bester von vier deutschsprachigen Piloten wurde der Deutsche Meister Max Niedermaier, der an beiden Tagen das B-Finale gewann, dafür jeweils 12 Platzierungspunkte einstrich und Fünfter wurde. Im unbeabsichtigten Duell gegen seinen Berliner Teamkollegen Tobias Busch am Sonntag blieb ein Sturz in der ersten Kurve für beide ohne Folgen. Speedway-Profi Busch, der am Samstag ausgerechnet im B-Finale mit einem Defekt ausgefallen war, gewann am zweiten Tag das C-Finale und wurde Gesamt-Neunter vor dem Salzburger Josef Kreuzberger.

Klatovsky disqualifiziert

Luca Bauer, der vom italienischen Verband nominiert worden war, brachte gute Starts und gute Leistungen nur auf frischem Eis hin. Am Ende war der 19-Jährige mit einem Heatsieg am Sonntag Elfter.

Durch den Austragungsmodus mit D-, C-, B- und A-Finals hatte der Tscheche Jan Klatovsky (mit Iwema einziger GP-Fahrer im Feld) im letzten Lauf des



REYONDEAU/GOOD SHOOT

Statt Grand-Prix-Qualifikation nun Europameister: Igor Kono-nov

Wochenendes immer noch die Titelchance. Kono-nov machte sich auf und davon, aber „Klavo“ lieferte sich über 3 3/4 Runden ein haarsträubendes Duell mit Eduard Krysov. Als sich in der letzten Runde auch noch Juniorenmeister Nikita Bogdanov einmischte, flogen plötzlich beide Russen in den Schneewall. Referee Grodzki disqualifizierte Klatovsky – damit war Krysov Vize und der junge Bogdanov Dritter. ■

ISSPEEDWAY-EM

**Vyatskie Polyany (RUS)
23./24. Februar**

1.	Igor Kono-nov (RUS)	16+16=32 Punkte
2.	Eduard Krysov (RUS)	15+15=30
3.	Nikita Bogdanov (RUS)	14+14=28
4.	Jan Klatovsky (CZ)	13+13=26
5.	Max Niedermaier (D)	12+12=24
6.	Jasper Iwema (NL)	10+10=20
7.	Lukas Hutla (CZ)	11+9=20
8.	Andrej Divis (CZ)	8+11=19
9.	Tobias Busch (D)	9+8=17
10.	Josef Kreuzberger (A)	6+7=13
11.	Luca Bauer (D)	7+6=13

Motocross- und Supercross-WM

Der Supergau für Honda

HRC steht schon Ende Februar vor einem Scherbenhaufen in der Motocross- und in der Supercross-WM.

Von: **Alex Hodgkinson**

Kein anderes Werk hat so viel in die Hoffnung auf WM-Titel investiert. Doch nach dem Beckenbruch von Cole Seely in Tampa ist nun kein einziger Honda-450ccm-Werksfahrer in den USA noch im Rennen.

Nach seinem Sturz in San Diego und den daraus entstandenen Verletzungen an seiner rechten Hand muss Ken Roczen seine Ambitionen auf den Supercross-WM-Titel um ein weiteres Jahr verschieben. An seiner Konkurrenzfähigkeit bei der US-Freiluftserie, die Mitte Mai beginnt, muss man auch zweifeln.

Roczens neuester Unfall ist auf fehlende Kraft in seiner lädierten

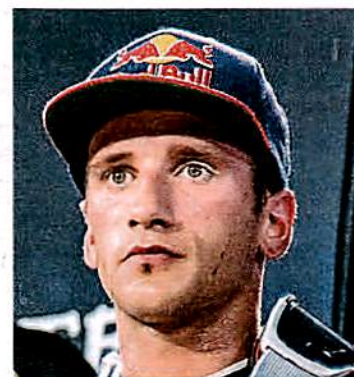
linken Hand zurückzuführen. Slow-Motion-Aufnahmen zeigen eindeutig, dass er die Kontrolle verlor, als die Kupplungsfinger den Hebel nicht mehr halten konnten. Schon beim WM-Auftakt gab der Thüringer zu, dass er die fehlende Kraft links durch die Stärke in der rechten Hand ausgeglichen hat, aber jetzt ist auch diese Hand schwer angeschlagen. Es wird keine einfache Rückkehr für den 23-Jährigen.

Das HRC-MXGP-Team wird beim WM-Auftakt am Wochenende in Argentinien komplett fehlen. Neuzugang Brian Bogers zerschmetterte sich schon zum Jahreswechsel einen Fuß und wird mindestens die ersten sechs GP fehlen. Nach seinem Horrorsturz vor zehn Tagen in Mantua wird auch Tim Gajser fehlen.

Der 2016er MXGP-Weltmeister kann von Glück reden, dass er keine weitere Verletzung erlitten hat, als er zehn Meter zu weit über einen einfachen Table flog.

Aber schon am Abend musste er sich einer dreistündigen Kiefer-OP unterziehen und kann zunächst keine feste Nahrung zu sich nehmen. Gewichtsabnahme ist nicht zu vermeiden, und MXGP-Läufe über 35 Minuten sind kein Spaziergang.

HRC hofft auf eine Rückkehr Mitte März beim zweiten GP in Valkenswaard, aber der Weltverband FIM drückt bei Kopfverletzungen kein Auge mehr zu.



Fragezeichen über Ken Roczen

Bei der Wucht seines Aufpralls ist es ausgeschlossen, dass er keine Gehirnerschütterung erlitten hat. Eine medizinische Untersuchung vor Ort wird Pflicht sein.

Eine schnelle Genesung ist kaum zu erwarten, und Ersatzfahrer sind nirgends zu finden. Der Abstand zwischen den Weltbesten und den schnellsten Fahrern auf nationaler Ebene wird nicht in Zehnteln, sondern in Sekunden pro Runde berechnet. HRC kann jetzt schon alle Hoffnungen auf 450-ccm-Offroad-WM-Titel 2018 abschreiben und auf 2019 vorausschauen.

Es könnte allerdings einen kleinen Trostpreis geben: HRC-MX2-WM-Pilot Calvin Vlaanderen verbuchte vor zehn Tagen in Mantua einen Tagessieg. Der Südafrikaner könnte, gemeinsam mit dem Australier Hunter Lawrence vom 114-Honda-Europa-Team, der erste Verfolger der KTM- und Husqvarna-Truppen werden. ■

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



V8 Vantage S *Sondermodell SP10, EZ 01/14, 11851 km, 321 kW, Ceramic Grey, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 87.900,- € (MwSt. awb.) Teichmann Racing GmbH, Radical Sports-cars Deutschland, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, www.teichmann-racing.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42979

BMW

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

BMW 320 Cabrio, Bj. 5.88, 151500 km, 6 Zyl., blau/beige, sehr guter Originalzust., 9.800,- €. Tel. 0151/75026244

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Caterham



CATERHAM DEUTSCHLAND GmbH

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

Probefahrt Hotline: 0175 / 5644011

De Tomaso

De Tomaso gesucht. 0171/4167106 H

Ferrari

F40, Bj. 91, von Ferrari auf den neuesten techn. Stand gebracht, Rechnungen über 50.000,- € vorh., nur an privat zu verk., Preis VB. Chiffre MK04/1127547

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

348/355/360 Challenge ges. 0171/4167106 H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und geb., 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, Cäcilienstr. 2-8, 45479 Mülheim-Ruhr, 0208-41975-15, www.krumey-gilles.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43075

Mercedes

VANSPO RTS.D E
BY HARTMANN TUNING



Arktikweiß - der lässt keinen kalt! Vito 119 CDI Mixto - „HARTMANN VP Spirit“, Einzelstück mit High Class Ausstattung, EZ 11/2017, ca. 2000 km, Sportfahrwerk, VP Spirit Spoilersatz, Sportradsatz 19 Zoll, luxuriöse Handbeledung im Karostepp-Design (schwarz), V8 Sound, einmalige Innenraumveredelung komplett schwarz, 5-Sitzer, Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, Klima, AHK abnehmbar u.v.m. Verbr. l/100 km: in. orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb. 157 g/km, CO2-Effizienz A. 77.500,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de **VANSPO RTS.D E** by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43005

SLK 55 AMG wenig km gesucht. 0171/4167106 H

Ich suche einen Mercedes-Benz 190 SL als Restaurierungsobjekt zu kaufen. Bin Privatmann und Barzahler. Tel. 04351/44411, martin-spierling@t-online.de



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

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

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

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

VANSPO RTS.D E
BY HARTMANN TUNING



Der Geländegänger „V 250 Edition 4x4 lang - HARTMANN VP GRAVITY im SUV Look“, EZ 09/2016, ca. 22500 km, dezentere Offroader mit Höherlegung +30 mm, Front- u. Heck Anfahrtschutz, Radlaufabdeckungen und schwarzen Seitenrohre und 19 Zoll FIVE2 Rädern (Bereifung 245/45 R19), Leistungssteigerung, Interieur- u. Exterieur-Pakete, Standheizung, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, NAVI, LED Scheinwerfer, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, AHK abnehmbar u.v.m. zum Preis von 55.454,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de **VANSPO RTS.D E** by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 43004

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

Mini

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

Morgan

Aero / Plus 8 gesucht mit BMW Motor.
0171/4167106 H

Motorräder

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

Peugeot



308 GTI, Navi, FULL-LED, PDC, Sitzhg.,
EZ 04/2017, 13177 km, 200 kW (272 PS),
Ultimate Rot-Met., Alcantara, Klimaauto-
matik 2 Zonen, 19 Zoll, DENON-Sound-
system, 27.950,- €. Autohaus Merseburg
Nord GmbH, Thomas-Müntzer-Straße
75-77, 06217 Merseburg, Tel. 03461/4706-0,
www.autohaus-merseburg.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42962

Porsche

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

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

928 mit Handschaltung ges. 0171/4167106
H

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

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

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

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 -
993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie
Getriebe + sonst. Ersatz. Fa. Schröder
02421/391258, www.porschroeder.de H

Boxster Spyder gesucht. 0171/4167106
H

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

993 Targa gesucht. 0171/4167106 H

www.Rennsportshop.com

Radical



Radical SR8, Paddle-Shift-System,
Bj. 01/2010, 3000 km, 316 kW (429 PS),
Schwarz, Hebeanlage, Intrax Fahrwerk,
elektr. Feuerlöschanlage, Intrax Renn-
fahrwerk, Carbon Heckspoiler, 49.900,-
€. Teichmann Racing GmbH, Radical
Sportscars Deutschland, Im Broel,
53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25,
www.teichmann-racing.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42978

Renn/Rallye

REHÄUFER
RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

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

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

BELL
Rennfahrerhelme -
Ihr Lieferant und Importeur
Service & Vertrieb
bsa CORSE
TECHNOLOGY FOR SPORT
e-mail: info@bsa-corse.de

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

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

VW



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

New Beetle RSi gesucht. 0171/4167106
H

VW Polo R WRC, absol. Orig.-Zust., unfall-
fr., 1. Hd., nur 13500 km, Klima, Navi, VW-
Scheckheft, dt. Kfz. NR, nur Sommerbetr.,
Sammlierzust., 22.900,- €. Tel. 0172/4008590

Veranstaltungen

FIM-LIVE.com FIM-LIVE.com FIM-LIVE.com FIM-LIVE.com FIM-LIVE.com

EISSPEEDWAY WELTMEISTERSCHAFT
Lukoil FIM Ice Speedway Gladiators World Championship
präsentiert von: **antenne 99,7 BRANDENBURG** **radioBERLIN 93,0**

3./4. März 2018 BERLIN
NORST-DOHM-EISSTADION
D.-WILMERSDORF
FRITZ-WILDUNG-STR. 9

DM am Donnerstag (1.3.)

www.eisspeedwayberlin.de

Geschäftsverbindungen

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

Literatur

Das Auto/auto motor und sport 1949-2000
zu verkaufen. Tel. 06201/72542

Verschiedenes

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

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

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

Versicherungen

RENNSPORT **clickvers.de**
VERSICHERUNGEN
CLICKversichert ins Ziel!

Versicherungen für den Motorsport **sportvers.de**
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

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 Wieczorek
 Fotografen: sutton-images.com, XPB; BRfoto
 Grafik und Produktion: Michael Heinz
 (Leitung), Bernd Adam (Stv.), Michael Wehner
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1
 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 12 0
 MOTORSPORT aktuell gehört zur
 auto motor und sport-Gruppe
 Geschäftsführung:
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),
 Andrea Rometsch, Peider Bach
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
 Tim Rammes
 Publisher Automobil:
 Michaela Klein
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung:
 Stefan Granzner
 sgranzner@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99
 Werbeverkauf Online:
 Zeljko Berden
 zberden@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig
 ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13
 Carmen Brix
 cbrix@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 15 22
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 2379
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180
 78467 Konstanz
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
 Am Sandtorkai 74
 20457 Hamburg
 Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)

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

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

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

Leserbriefe

Die Girls wieder dazubuchen

Zur Abschaffung der Grid Girls
 MSa 10/2018

Jetzt mal im „Ernst“: Ich glaube, dass wir alle zum Thema Grid Girls zu kurz denken. Wir haben noch nicht verstanden, dass Liberty Media reine Geschäftsleute und keine Motorsportler sind.

Getreu dem Motto „sex sells“ wird es so sein, dass im offiziell geplanten Formel-1-Streaming-Programm die Girls von den Abonnenten wieder dazugebucht werden können, die dann digital und personalisiert ins Fernsehbild eingefügt werden.

Es wird drei Kategorien geben:
 1. Standart (Bronze): Hier sehen wir die Girls, wie wir sie kennen.
 2. Premium (Silber): Topless, hier wird die Startnummer des Fahrers im Bodypainting kunstvoll auf die Oberweite der Mädels gemalt.
 3. VIP (Gold): Hier tragen die Girls nichts außer dem Startnummernschild.

Im Gegenteil zu anderen Veränderungen, wo alle Rennställe einverstanden sein müssen, gab es hier eine einstimmige Zustimmung aller Teams, die einzelnen Tarife werden aktuell noch verhandelt. In ausgewählten Ländern wie im pruden Amerika und stark religiös orientierten Länder wird dieser Service nicht verfügbar sein.

Ralf Groß,
 D-54451 Irsch

Formel E besser auf Eurosport 2!

Motorsport-TV-Übertragungen
 MSa 10/2018

Nach einer gefühlten unendlichen Winterpause geht endlich wieder die Saison im Motorrad-

BILD DER WOCHE



Die Abschaffung der Formel-1-Grid-Girls lässt unseren Lesern keine Ruhe

rennsport mit dem Auftakt der Superbikes in Phillip Island los. Doch was passiert? Die Rennen werden auf Eurosport 2 übertragen!

Die Rennen zur Moto-GP, Moto3 und Moto2 sowie SBK sind noch echter Motorsport auf allerhöchsten Niveau mit Spannung bis zur letzten Kurve. Daher ist es nicht nur für mich unverständlich, dass man das Interessanteste, was der Motorsport zu bieten hat, derartigen Bezahlsendern überlässt. Gerade die Einschaltquoten bei diesen Läufen zur Motorrad-WM dürften doch sehr hoch sein. Mein Vorschlag: Alle Rennen zur Formel E auf Eurosport 2 zeigen – und die gesamte Motorrad-WM auf Eurosport 1!

Sabine Hennig-Ehm,
 D-26160 Bad Zwischenahn

Die besten Glückwünsche

90. Geburtstag von Herrmann
 MSa 10/2018

Ein wirklich netter Bericht zum 90. Geburtstag von Hans Herrmann. Allerdings glaube ich, dass es bei der Bildunterschrift bei dem Gruppenfoto auf Seite 11 einen Fehler gibt. Ich möchte meinen, dass es sich bei dem zweiten Mann von rechts nicht um den Ingenieur Fritz Nallinger, sondern eher um den Rennfahrer Karl Kling handelt.

Nach der Startnummer auf dem W 196 sollte das Bild den Fahrer kader vom Großen Preis von Italien 1954 zeigen (Fangio, Kling, Herrmann, und Lang als Ersatzfahrer).

Mathias Keller,
 D-37520 Osterode am Harz

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

2./3. März: ADAC Saarland-Pfalz Rallye
 24. März: VLN-Lauf 1: 64. ADAC Westfalenfahrt
 31. März: Motorrad: ADAC 1000 Km Hockenheim

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 1. März		
15.00	Formel E, Vorschau ePrix Mexiko	Eurosport 2
Freitag, 2. März		
15.30	12h-Rennen Bathurst, Highlights	motorsport.tv
Samstag, 3. März		
05.30	Supercars Adelaide, 1. Lauf LIVE	motorsport.tv
07.45	Supercars Adelaide, 1. Lauf (Aufz.)	Motorvision TV
18.30	Formel E, Vorschau ePrix Mexiko	Eurosport 1
19.00	Formel E Mexiko, Qualifying LIVE	Eurosport 1
19.55	NASCAR Truck Series, Atlanta (Zus.)	Motorvision TV
22.15	Formel E, Vorberichte ePrix Mexiko	Eurosport 1
23.00	Formel E Mexiko, Rennen LIVE	Eurosport 1
Sonntag, 4. März		
05.30	Supercars Adelaide, 2. Lauf LIVE	motorsport.tv
07.30	DRM, ADAC Saarland-Pfalz Rallye (Zus.)	N-TV
07.50	Supercars Adelaide, 2. Lauf (Aufz.)	Motorvision TV
14.40	Truck-EM 2017, Slovakiaring (Zus.)	Motorvision TV
21.00	NASCAR Cup Series, Las Vegas LIVE	Motorvision TV
Montag, 5. März		
14.30	Asian Le Mans Series, Saisonrückblick	motorsport.tv
Dienstag, 6. März		
22.10	Car History, BMW Racing	Motorvision TV
22.30	Formel E Mexiko, Rennen (Wh.)	Eurosport 1

Motorrad

Donnerstag, 1. März		
21.15	SBK-WM Phillip Island, die Rennen (Wh.)	Eurosport 2
Freitag, 2. März		
23.30	Motocross-WM 2017, Best of	motorsport.tv
Sonntag, 4. März		
16.00	MX2-WM Neuquén, 1. Lauf LIVE	motorsport.tv
17.00	MXGP-WM Neuquén, 1. Lauf LIVE	ES 2/msp.tv
18.00	MX2-WM Neuquén, 1. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2
19.00	MX2-WM Neuquén, 2. Lauf LIVE	ES 2/msp.tv
20.00	MXGP-WM Neuquén, 2. Lauf LIVE	ES 2/msp.tv
Montag, 5. März		
ab 20.00	MX2-WM Neuquén, die Rennen (Aufz.)	motorsport.tv
ab 22.30	MXGP-WM Neuquén, die Rennen (Aufz.)	motorsport.tv
Dienstag, 6. März		
17.00	Motocross-WM Neuquén (Aufz.)	Eurosport 2

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

02./03.03.	DRM, ADAC Saarland-Pfalz Rallye	D
03.03.	Formel E, ePrix Mexico City	MEX
03./04.03.	Supercars Australien, Adelaide	AUS
04.03.	NASCAR Cup Series, Las Vegas/Nevada	USA
08.-11.03.	Rallye-WM, Mexiko	MEX
11.03.	IndyCar Series, St. Petersburg/Florida	USA
11.03.	NASCAR Cup Series, Phoenix/Arizona	USA
10./11.03.	24h Series, 24h Silverstone	GB

Motorrad

01.03.	Eisspeedway-DM, Berlin	D
03.03.	Supercross-WM, Atlanta/Georgia	USA
03.03.	SuperEnduro-WM, Bilbao	E
03./04.03.	Eisspeedway-GP, Berlin	D
04.03.	Motocross-WM, Neuquén	RA
08.03.	X-Trial-WM, Sevilla	E
10.03.	Supercross-WM, Daytona/Florida	USA
10.03.	Enduro-DM, Tüchheim	D

Vorschau



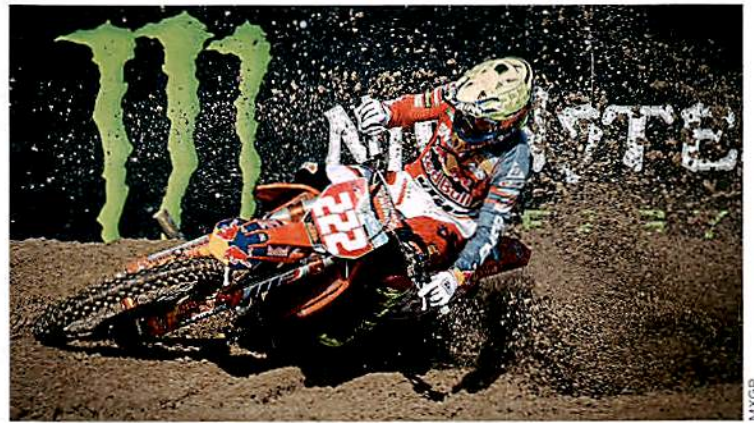
Formel-1-Tests in Barcelona: Analyse der ersten Woche und Technik-Trends



Viva México: Die Formel E gastiert im Autódromo Hermanos Rodríguez



MotoGP-Tests in Katar: Die letzten Probeläufe, bevor die Saison beginnt



Alle jagen Cairoli: Die Motocross-WM beim Saisonauftakt in Argentinien

FERRARI

FORMULA E

REPSOL

MXGP



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



PS
 sportlich
 schnell
 motorradfahren

03 | MÄRZ
 2018

GETESTET

GETESTET
DUCATI
PANIGALE V4 S

EXTRA
 17 SEITEN
 RENN-
 TRAINING

VERGLEICH
 SPORTREIFEN-
 SÄTZE FÜR
 150 EURO

GETESTET
 KAWASAKI
 NINJA H2 SX
 YAMAHA
 MT-09 SP
 YAMAHA
 YZF-R1M

VALENTINO
ROSSI
 18 JAHRE
 MOTOGP -
 IST BALD
 SCHLUSS?

Deutschland 4,50 €
 Österreich 5,10 €; Schweiz 7,50 Sfr;
 Benelux 5,20 €; Dänemark 50,00 dkr;
 Italien 5,90 €; Schweden 5,90 €
PS-ONLINE.DE

HONDA
FIREBLADE SC 57
 (2004)

SUZUKI
GSX-R 1000 K5
 (2005)

YAMAHA
YZF-R1 RN 12
 (2004)

KAWASAKI
ZX-10R
 (2004)



AUCH ALS E-PAPER ERHÄLTICH
www.ps-online.de

**JETZT NEU
 AM KIOSK**