

Aboservice, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez. ZVK 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 04 / 10. JANUAR 2018

Bernie Ecclestone im Interview **Bernie redet Klartext**



Formel-1-Reifen für 2018
**Mehr Action
dank Pirelli?**

Supercross-WM in Anaheim
**Ken Roczen ist
wieder zurück!**

Deutschland € 2,20
A € 2,20 CH Sfr 3.50-11.250
B, NL, LUX € 2,20 E € 2,90



Start der Rallye Dakar
**Peugeot dominiert,
Drama im Mini-Lager**



Dominique Aegerter im Interview
**Ist die Saison mit
Kiefer noch zu retten?**



Vortest zum 24h-Rennen Daytona
**So schlug sich Alonso
beim Daytona-Debüt**

Inhalt

Automobil:

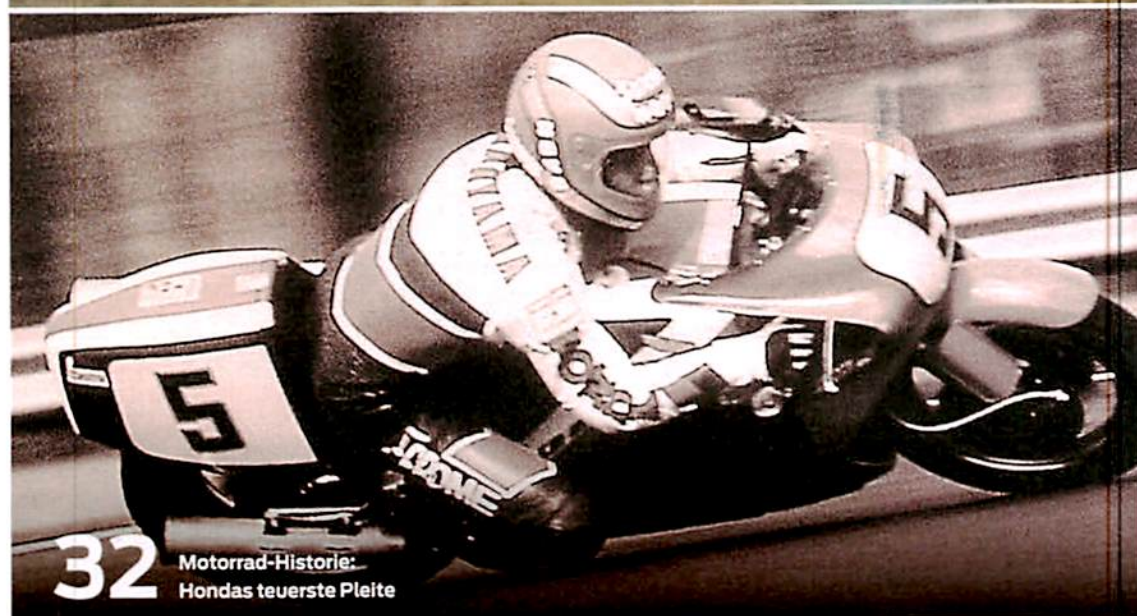
- Formel 1** Großes Interview mit Ex-Zampano Ecclestone **S. 4**
- Formel 1** Mehr Reifenmischungen für mehr Action? **S. 8**
- Motorsport-Historie** Die frühere FI-Strecke in Rouen **S. 10**
- Formelsport** Das Neueste aus Formel 1 und Formel E **S. 12**
- Sportwagen** Alles zum IMSA-Test vor den 24h von Daytona **S. 14**
- Sportwagen** Warum Joest-Mazda noch zu kämpfen hat **S. 17**
- Sportwagen** Das Neueste aus der GT-/Prototypen-Welt **S. 18**
- Rallyesport** Peugeot mit früher Führung bei Dakar-Rallye **S. 20**
- Rallyesport** WM-News, Auftakt zur ÖRM und mehr **S. 22**
- Tourenwagen** WTCR-News und weitere Hintergründe **S. 24**
- Tourenwagen** Interview mit TCR-Vizemeister Mike Halder **S. 26**
- Reportage** Einsatz für die DMSB-Staffel bei der VLN **S. 28**

Motorrad:

- Motorrad-WM** Interview mit Dominique Aegerter **S. 30**
- Motorsport-Historie** Hondas Rückkehr vor 40 Jahren **S. 32**
- Motorrad-WM** Die aktuellsten News aus der Szene **S. 36**
- Straßensport** News und Hintergründe aus IDM und Co. **S. 38**
- Offroad** Platz 4 für Ken Roczen beim Supercross-Auftakt **S. 39**
- Offroad** Webb baut Führung in SuperEnduro-WM aus **S. 40**
- Offroad** Neues aus Speedway, Motocross und mehr **S. 41**
- Offroad** Barreda erwischt besten Start in die Dakar-Rallye **S. 40**

Leserservice:

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





20

Auftakt Rallye Dakar 2018:
Drama schon auf den ersten Metern



39

Supercross-WM in Anaheim:
Roczen-Comeback und Musquin-Sieg

RED BULL

CUBBY

NEUE REIFENGENERATION

Pirelli hat für die Formel-1-Saison 2018 neue Reifen gebacken. Chefingenieur Mario Isola verrät, was sich alles geändert hat und warum die neue Gummi-Generation aus Mailand mehr Action bringen wird.

Seite 8

VERGESSENE RENNSTRECKE

In den 50er und 60er-Jahren lehrte die Rennstrecke in Rouen die Formel-1-Piloten das Fürchten. Wir waren vor Ort und haben nachgeschaut, was von dem ehemaligen Grand-Prix-Kurs noch übrig ist.

Seite 10

LOEB IST ZURÜCK

Sébastien Loeb feiert 2018 sein Comeback in der Rallye-WM. Der Rekordchampion wird für Citroën immerhin bei drei Läufen an den Start gehen. Wir verraten, welche er sich ausgesucht hat.

Seite 22



„Der Motor war von Anfang an ein Desaster“

Ein Jahr Formel 1 ohne Bernie Ecclestone. Wir haben den alten F1-Chef gefragt, wie er mit seinem neuen Leben zurechtkommt, was er in seiner neuen Rolle als Außenstehender über seine Nachfolger, die Saison 2017 und die Pläne von Liberty Media denkt.

Von: **Michael Schmidt**

Haben Sie sich 2017 alle Grand-Prix-Rennen im Fernsehen angeschaut?

Ja.

Aus einem anderen Blickwinkel als früher?

Es ist heute entspannter, weil ich nicht mehr involviert bin. Deshalb sehe ich auch mehr Dinge, die ich so nicht tun würde oder besser machen würde.

Zum Beispiel?

So wie die Sponsoren präsentiert werden.

Ist die Formel 1 noch Ihr Kind?

Das ist ein zu großes Wort. Es ist etwas, bei dem ich geholfen habe, es zu entwickeln. Mit allen Teams. Ich will sehen, wie das Produkt weiter wächst.

Keine Bitternis?

Das Gegenteil. Ich bin stolz auf die Formel 1 und will, dass es ihr auch in der Zukunft weiter gut geht.

Zu Beginn des Jahres waren Sie noch bei einigen Rennen im Fahrerlager vor Ort. Zum Schluss nicht mehr. Warum?

Ich habe irgendwie das Gefühl, dass meine Nachfolger mich nicht mehr an der Rennstrecke sehen wollen.

Genießen Sie denn Ihr neues Leben?

Es ist in Ordnung. Ich komme damit zurecht.

Wie genau verfolgen Sie, was Ihre Nachfolger tun?

Ich weiß nicht genau, was sie machen. Ich erfahre es nur aus zweiter Hand.

Und gefällt Ihnen das?

»DIE FORMEL 1 IST ETWAS, BEI DEM ICH GEHOLFEN HABE, ES ZU ENTWICKELN. ICH BIN STOLZ AUF DIE FORMEL 1 UND WILL, DASS ES IHR GUT GEHT.«

Die größte Gefahr sehe ich darin, dass sie die Formel 1 wie eine dieser amerikanischen Sportarten führen wollen.

Warum?

Amerika tickt anders als der Rest der Welt. Das Land ist eine große Insel. US-Sport lässt sich nicht einfach auf einen Traditionssport wie die Formel 1 übertragen.

Die Zuschauerzahlen sind in diesem Jahr aber gestiegen: Auf den Tribünen, an den TV-Schirmen.

Ich habe fünf Jahre gewartet, dass Ferrari aufwacht. Das ist jetzt endlich passiert. Das Duell Ferrari gegen Mercedes hat die Fans mobilisiert. Ich habe mich zuletzt immer wieder bei den Veranstaltern entschuldigt, weil ich ihnen für viel Geld etwas verkauft hatte, was den Ansprüchen nicht gerecht wurde. Sie hatten für die alte Formel 1 bezahlt. Alles, was sie bekommen haben, waren Mercedes-Siege. Jetzt gratuliere ich ihnen. Sie bekommen wieder guten Gegenwert für ihr Geld.

War das Ferrari-Comeback eine Überraschung für Sie?

Ja. Sie waren schlau genug, sich anzuschauen, was andere Teams besser machen. Und sie haben sich die entsprechenden Leute an Bord geholt. Mercedes beliefert drei Teams. Da gibt es viele Mitarbeiter, die man abwerben kann, die genug Wissen mit sich bringen von dem, was Mercedes so erfolgreich macht.

War Red Bull zu selbstgefällig dabei zu glauben, dass ihnen neue Aerodynamikregeln automatisch die Trumpfkarte zuspielden?

Der Motor ist immer noch die entscheidende Komponente. Daran leidet Red Bull noch heute. Mercedes hatte aus ihrer Sicht Recht, den Motor nicht an Red Bull zu geben. Es war schlecht für den Sport, aber gut für Mercedes. Ich hätte an ihrer Stelle das Gleiche getan.

Wir haben in diesem Jahr die schnellsten Autos aller Zeiten bekommen. Glauben Sie, dass das auch die Fans wieder zurückgebracht hat?

Es gab genug Diskussion darüber im Vorfeld. Die Leute haben daraufhin gesagt: Okay, lasst uns das anschauen. Das passiert immer, wenn du etwas Neues versuchst. Auf die Formel E hat am Anfang auch jeder geschaut, weil

sie in Städten fahren. Das war etwas Neues.

Die neuen Besitzer führen die Formel 1 zu dritt. Sie haben alles alleine gemacht. Hat es Liberty Media besser?

Sie haben viel mehr als drei Leute. Ach so, Sie meinen das Management. Ich weiß nicht. Das ist die amerikanische Art, Geschäfte zu führen. Sie führen die Formel 1 wie eine große Firma. Vielleicht ist es besser. Aber ich würde es nicht so machen.

Neu ist, dass man den Fans mehr bieten will als nur ein Formel-1-Rennen. Liberty hat in Austin die Fahrer präsentiert wie Boxer vor dem Kampf. In Mexiko hat zur Siegerehrung ein Discjockey laute Musik eingespielt. Was halten Sie davon?

Was sie in Mexiko gemacht haben, hatte nichts mit Mexiko zu tun. Am Renntag war wie schon in den letzten Jahren der Totensonntag. Das wird in Mexiko groß gefeiert. Ich weiß nicht, was das mit lauter Disco-Musik zu tun haben soll. Austin war typisch amerikanisch. Das machen die Amerikaner bei allen Sportarten so. Es ist also nichts Neues. Für die Formel 1 war es neu. Und einige Leute hat es schockiert. Ich hätte es nicht getan. Bis auf Michael Buffer, den Ansager der

» SIE FÜHREN DIE FORMEL 1 WIE EINE GROSSE FIRMA. DAS IST DIE AMERIKANISCHE ART, GESCHÄFTE ZU MACHEN.«

Boxkämpfe. Er hätte aber die Fahrer in Zusammenhang mit ihrer Startnummer vorstellen müssen. Also ungefähr in dem Stil: Hier kommt der Weltmeister Lewis Hamilton mit der Nummer 44. Halten sie im Rennen Ausschau nach der 44. Das hat er nie getan. Er hat dafür alle Namen falsch ausgesprochen. Das war noch verwirrender.

Liberty hat viel Geld in Marketing, in Events investiert, um die Formel 1 populärer zu machen. Was denken Sie darüber?

Ich sehe da einen Interessenkonflikt. Es ist wichtig für die Teams, dass sie sich selbst vermarkten und wichtig für die Veranstalter, dass sie ihr Event bewerben. Wenn da die FOM noch als Dritter mitmischt, stiftet das nur Verwirrung. Wer tut was? Wer sagt was? Als Rechteinhaber weiß ich doch gar nicht, was die

Teams oder der Veranstalter rüberbringen wollen.

Das neue Management hat sich den sozialen Netzwerken geöffnet. Sie haben das vernachlässigt. Wie denken Sie heute darüber?

Als die sozialen Netzwerke aufkamen, habe ich sie nicht gemocht. Ich habe sie auch nicht richtig verfolgt. Später habe ich gesagt: Lass uns abwarten, was daraus wird. Wissen wir genau, wo das hinführt? Ich wollte nicht zu viel auf die Plattformen stellen, weil ich die TV-Rechte beschützen wollte. Ich habe ihnen Rechte gegeben, damit sie mit dem Material machen konnten, was sie wollen. Unter der Bedingung, dass sie den Grand Prix im Free-TV zeigen. Diese Rechte werden beschädigt, wenn man die Formel 1 im Internet schauen kann.

Jetzt kommen die schwierigen Dinge auf Liberty Media zu. Sie wollen die Regeln bis 2021 umbauen. Schon beim Thema Motor gab es Gegenwind. Hat Sie das überrascht?

Vor zwei Jahren habe ich den Teams gesagt: Ihr könnt diesen verdammten Motor behalten, wenn ihr die Benzindurchflussmenge und die Benzinmenge erhöht. Wenn es aber nach mir gegangen wäre, hätte ich diesen



Der Motor spielt eine zu wichtige Rolle. Da sind sich Bernie Ecclestone und Red-Bull-Teamchef Christian Horner einig

SUTTON IMAGES

Motor eingestampft. Er war ein Desaster von dem Tag an, an dem er eingeführt wurde. Die Formel 1 sollte zurückkehren zu einem Motor, der guten Rennsport erlaubt, und wenn es ein V12 ist.

Sollte Liberty sich auf Debatten der Hersteller einlassen oder einfach sagen: Friss oder stirb?

Eigentlich sollte es so sein. Man gibt den Teams ein Reglement vor, und dann steht es jedem frei, teilzunehmen oder auch nicht. Die Teams sind nicht dazu da, die Regeln zu schreiben. Sie können entscheiden, ob sie mitmachen oder in einer anderen Rennserie fahren wollen.

Ferrari-Chef Sergio Marchionne droht damit, die Formel 1 zu verlassen. Ist das ernst zu nehmen?

Wäre es Luca di Montezemolo gewesen, hätte man es nicht so ernst nehmen müssen. Motorsport war Lucas Leben. Sergio kann ohne die Formel 1 leben. Er interessiert sich nur für das Geschäft. Das Wichtigste für ihn ist, dass er den Aktionären ein gutes Geschäftsergebnis bieten kann.

Wenn Marchionne der Weg nicht gefällt, den die Formel 1 einschlägt, dann wird er damit aufhören. Ohne jeden Zweifel.

Glauben Sie nicht, dass Ferrari die Formel 1 mindestens so braucht wie die Formel 1 Ferrari?

Ich glaube, Ferrari könnte ohne die Formel 1 leben. Umgekehrt nicht.

Liberty will allen Teams eine faire Chance auf Erfolge geben. Deshalb ist aktuell ein Budgetdeckel im Gespräch. Kann das funktionieren?

»DIE FORMEL 1 WAR LUCAS LEBEN. SERGIO KANN OHNE DIE FORMEL 1 LEBEN. ER INTERESSIERT SICH NUR FÜR DAS GESCHÄFT UND DIE AKTIONÄRE.«

Es ist möglich, aber es wird nicht funktionieren. Max Mosley und ich haben uns das über Jahre angeschaut und sind zu dem Schluss gekommen: Wenn ein Team Geld ausgeben will, dann wird es das ausgeben.

Aber ist das nicht der Ruin des Sports? Es gewinnen immer dieselben, und die kleinen Teams haben nicht einmal die Hoffnung, dass sie nach oben kommen?

Als ich mit Brabham ein paar Meisterschaften gewonnen habe, gab es keine Budgetdeckelung. Ferrari hat damals schon fünf Mal so viel Geld ausgegeben wie alle anderen und trotzdem nicht gewonnen. Anders herum: Wenn Sie Williams heute 200 Millionen extra geben, wären sie auch nicht besser, als sie sind. Ferrari hat schon immer das meiste Geld ausgegeben. Und sie sind seit 10 Jahren nicht mehr Weltmeister geworden.

Glauben Sie, dass Ferrari, Mercedes oder Red Bull immer noch gewinnen würden, wenn sie mit dem Geld von Williams fahren müssten?

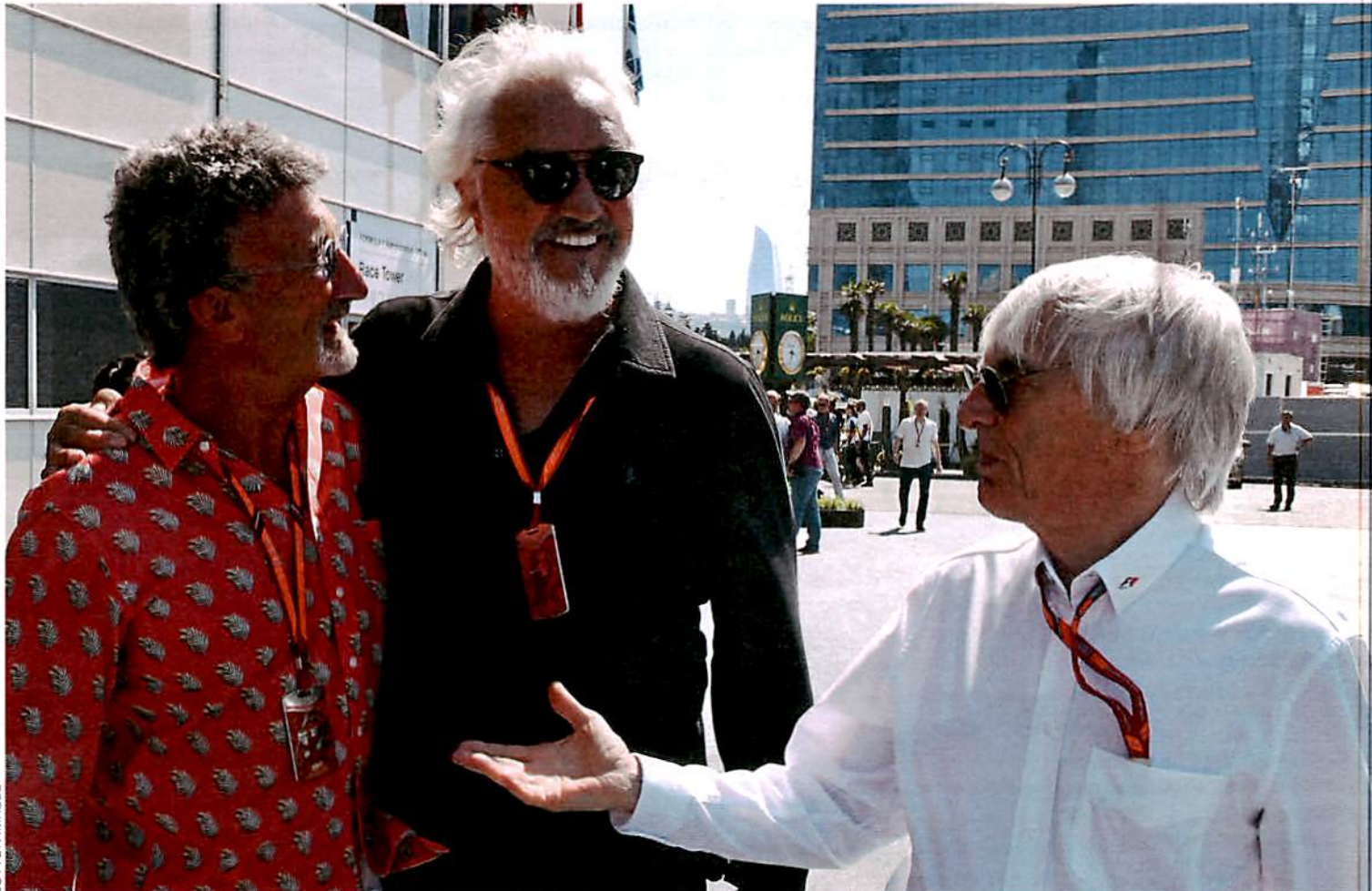
Ja. Weil es nicht nur Geld ist. Sie haben die richtigen Leute. Ich würde mir als Rechteinhaber nicht diese Sorgen machen. Du brauchst nur drei Teams, die gewinnen können. Das reicht. Der Großteil des Publikums will das große Duell: Vettel gegen Hamilton. Der Rest interessiert sie nicht. ■



Bernie Ecclestone

Geburtstag: 28.10.1930
Geburtsort: Ipswich
Herkunftsland: England

KARRIERE
1950–1958: Rennfahrer
1957–1958: Teambesitzer Connaught, Manager Stuart Lewis-Evans
1968–1970: Manager von Jochen Rindt
1971–1988 Teambesitzer Brabham
1978–2016 Geschäftsführer FOCA, FOM
2005–2016 Vize-Präsident FIA
2007–2011 Besitzer Queenspark Rangers



Alte Kumpels: Die beiden Ex-Teamchefs Eddie Irvine und Flavio Briatore haben mit Ecclestone in den 90er-Jahren ihre Glanzzeiten in der Formel 1 erlebt



Top-Ausstattung

Ein Jahr lang **MOTORSPORT** aktuell frei Haus plus **MANNESMANN** Werkzeugbox sichern!



Werkzeugbox, 155-tlg.

- Alle gängigen Schraubwerkzeuge und Feinmechaniker-Zangen
- Werkzeugbox aus stabilem Stahlblech
- Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm
- Zuzahlung: 1,- €



MANNESMANN
WERKZEUGE

**TOP
EXTRA**

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

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direktbestellung:

Fon +49 (0)711 3206-8888

Fax +49 (0)711 182-2550

motorsportaktuell@dpv.de

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 15% Preisvorteil

selbst lesen. [Best.-Nr. 1625305] verschenken. [Best.-Nr. 1625306]

Ich zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 93,50 € inkl. MwSt. und Versand zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung. Mein Extra erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraums kann ich jederzeit kündigen. Geschenkabos enden automatisch. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,- € (A), 149,- Sfr. (CH).

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@dvp.de widerrufen.

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab 2 GRATIS-Ausgaben:

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkal 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77220000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

Ich verschenke **MOTORSPORT aktuell** an: (nur bei Geschenkabos auszufüllen)

Name, Vorname		Gewünschter Belegungsart ab	
Straße, Nr.			
PLZ	Wohnort		

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitig 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@dvp.de**

Datum	Unterschrift
	X

www.motorsport-aktuell.com/abo



Mehr Action dank Pirelli?

Pirelli hat für die neue Saison zwei zusätzliche Reifenmischungen entwickelt. Damit will man wieder regelmäßig das gesteckte Ziel von zwei Boxenstopps pro Rennen erreichen. Kritik an einer Verkomplizierung der Härteskala weisen die Verantwortlichen zurück.

Von: **Tobias Grüner**

Als alleiniger Reifenhersteller in der Formel 1 kann man eigentlich nur verlieren. Viele Fans werden sich noch an die ersten Jahre von Pirelli nach der Ablösung von Bridgestone in der Saison 2011 erinnern. Damals beklagten sich die Fahrer regelmäßig, dass die Reifen zu schnell verschleifen.

In der abgelaufenen Saison war dann genau das Gegenteil der Fall. Die neuen, breiteren Gummis aus Mailand hielten einfach zu gut. In 15 von 20 Rennen kam der Sieger mit nur einem Stopp über die Distanz. Bei den Rennen in Belgien, Aserbaidshan und China sorgten Safety Car, Rennabbrüche und Regen dafür, dass die Sieger einmal mehr als geplant an die Box abbogen. Die einzigen beiden echten Zweistopprennen sahen die Fans in Bahrain und Barcelona. Doch selbst da zeigte Sauber-Pilot Pascal Wehrlein, dass man auch mit nur einem Stopp gut und schnell über die Distanz kommen konnte.

Pirelli-Chefingenieur Mario Isola musste im Rückblick knirschend eingestehen, dass man bei der Entwicklung der 2017er-Reifen zu konservativ vorgegangen war. „Es war für uns eine

Rechnung mit vielen Unbekannten. Wir konnten nicht riskieren, zu weiche Mischungen zu liefern. Sonst hätten die Reifen im Rennen überhitzt, und die Piloten hätten mit den neuen Autos nicht ans Limit gehen können.“

Am Ende waren die Sorgen unbegründet. Die neue Rennwagen- generation forderte die Gum-

mis trotz massiver Abtriebserhöhung doch nicht so stark wie zuvor simuliert. Das hatte zur Folge, dass sich die Teams fast nur auf die weichsten Sorten konzentrierten. Der harte Reifen hatte seinen einzigen Auftritt in Barcelona, wurde dabei aber von den Teams komplett ignoriert.

Reifen eine Stufe weicher

Im zweiten Jahr mit den neuen, breiteren Reifen sollen die Schrauber der Teams wieder mehr Arbeit bekommen. Pirelli verspricht deutlich weichere Mischungen. „Wir wollen wieder an unser altes Ziel von zwei Boxenstopps pro Rennen kommen“, erklärt Isola. „Bei den härteren Mischungen sind wir deshalb eine ganze Stufe nach unten gegangen. Das bedeutet, dass der aktuelle Soft-Reifen dem nächstjährigen Medium-Typ entspricht. Und der diesjährige Medium in

DER ULTRASOFT UND DER SUPERSOFT SIND DEUTLICH MEHR ALS NUR EINE STUFE WEICHER GEWORDEN. UND MIT DEM NEUEN HYPERSOFT WURDE NOCH EINE KOMPLETT NEUE MISCHUNG DARUNTERGESETZT.



Der neue, rosa markierte Hypersoft-Reifen ist die weichste Mischung im 2018er-Pirelli-Sortiment

sieben unterschiedlichen Mischungen sei der normale Fan am Fernseher überfordert. Pirelli verkompliziere die ganze Sache unnötig, so der Vorwurf. „Man kann es nicht immer allen recht machen. Aber es hat mich schon überrascht, was das für große Wellen geschlagen hat. Das hat offenbar viele Leute interessiert“, grinste Isola die Kritik weg. „Wir müssen den Leuten erklären, dass dadurch nichts komplizierter wird. Es gibt immer noch drei Mischungen pro Wochenende. Und wenn man den Super Hard außen vorlässt, muss man sich insgesamt sechs Farben merken. Das ist ja keine Wissenschaft.“

Pirelli will mit den unterschiedlichen Kennzeichnungen für mehr Transparenz sorgen. „Wir haben überlegt, die drei Reifensorten pro Wochenende auch einfach nur Hart, Medium und Soft zu nennen und dann für alle Rennen nur drei Farben zu vergeben“, gibt Isola zu. „Aber damit hätten wir meiner Meinung nach nicht die richtige Botschaft gesendet. Es hätte dann so ausgesehen, als kämen auf allen Strecken die drei gleichen Reifensorten zum Einsatz, was nicht der Realität entspricht. In der Formel 1 nutzen die Teams je nach Strecke ja auch unterschiedliche Aero-Pakete, Kühlsysteme, Setups etc. Das macht den besonderen Reiz und die Technologie der Formel 1 aus.“

Wie gut die neuen Reifen funktionieren, wird man erst bei den Wintertests mit den neuen



Die Mercedes-Schrauber lieferten 2017 im Schnitt die schnellsten Boxenstopps ab

Autos in Spanien Ende Februar sehen. Der Grand-Prix-Kurs in Barcelona ist eine der härtesten Prüfungen für die Gummis. Einen ersten Vorgeschmack bekamen die Piloten aber schon bei den Testfahrten nach dem Saisonfinale in Abu Dhabi. „Der neue Hyper-Soft ist der beste Reifen, den Pirelli gebaut hat, seit sie wieder in der Formel 1 sind“, lobte Weltmeister Lewis Hamilton anschließend. „Die anderen Mischungen sind immer noch etwas zu hart. Aber es geht langsam in die richtige Richtung.“

Die Frage lautet, ob die neuen Reifen in Sachen Strategie auch wirklich mehr Spektakel produzieren. Teams und Fahrer, die

besonders schonend mit den Reifen umgehen, konnten diese Stärke zuletzt überhaupt nicht ausspielen. Im neuen Jahr hofft Pirelli, sowohl die Reifenflüsterer als auch die Vollgasjunkies im Feld zufriedenzustellen: „Mit dem neuen Sortiment können wir besser auf die unterschiedlichen Bedingungen reagieren. Und wir haben vom Reglement her die Möglichkeit, bei der Auswahl der Mischungen auch mal eine Stufe zu überspringen, um für mehr Abwechslung zu sorgen“, gibt sich Isola zuversichtlich. Doch am Ende wird sich sicher wieder jemand finden, der etwas an den schwarzen Gummis aus Mailand auszusetzen hat. ■

der neuen Saison zum Hard wird.“ Noch größer ist der Schritt bei den weicheren Sorten: „Da haben wir die Zusammensetzung komplett verändert. In der abgelaufenen Saison lagen der Ultrasoft und der Supersoft zu nah am Soft. Für 2018 haben wir versucht, den Abstand von der Performance und der Haltbarkeit zu vergrößern. Der Ultrasoft und der Supersoft sind also noch einmal deutlich mehr als eine Stufe weicher geworden. Und mit dem neuen Hypersoft haben wir noch eine komplett neue Mischung darunter gesetzt.“

Auch am oberen Ende gibt es einen ganz neuen Reifen, den sogenannten Super Hard. „Den haben wir aber nur als Absicherung homologiert. Wenn alles normal läuft, wird er nicht eingesetzt“, erklärt Isola. Trotzdem hagelte es bei der Vorstellung der neuen Reifen in Abu Dhabi Kritik. Mit



Pirelli-Chefingenieur Mario Isola verspricht Teams und Fahrern mehr Strategieoptionen mit den neuen Reifensorten



Rouen

Eine Kurve namens Six Frères

Sie war eine der gefährlichsten Rennstrecken im GP-Kalender. Der Kurs von Rouen rang allen Fahrern Respekt ab – besonders eine Kurve namens Six Frères. Heute erinnert nur noch eine Bushaltestelle daran, dass hier mal Autorennen stattfanden.

Von: **Michael Schmidt**

Der Grand Prix von Frankreich befand sich immer auf Wanderschaft. In den ersten 15 Jahren wechselten sich Reims und Rouen ab. Später kamen Clermont-Ferrand, Bugatti,

Paul Ricard, Dijon-Prenois und Magny-Cours dazu. Rouen zählte neben Clermont-Ferrand zu den Fünfstern-Prüfungen der Formel 1. Ein Monster mit wechselnden Streckenlängen, mitten im Wald, bergauf, bergab, mit wirklich grimmigen Kurven, die auch einen hohen Blutzoll forderten.

Die Rennstrecke bestand wie Reims und Clermont-Ferrand aus öffentlichen Straßen. Kernstück war die D938 von Rouen nach Elbeuf. Auf einem Bergrücken befand sich Start und Ziel. Davon ist heute nichts mehr zu sehen. Sechs Jahre nach dem letzten Rennen 1993 wurden die Boxenanlage und die Haupttribüne abgerissen. Einziger Zeuge, dass hier einmal eine Rennstrecke stand, ist die Bushaltestelle der

Linie 32 mit dem vielsagenden Stationsnamen „Circuit Auto“.

Ab dann beginnt schon der Stilbruch. Das zwei Kilometer lange Bergabstück ist 24 Jahre nach der Schließung der Rennstrecke durch Pylonen in der Mitte der Straße entweiht. Die Natur hat sich die Freiflächen links und rechts neben der Strecke, die früher einmal als Zuschauerplätze genutzt wurden, wieder zurückgeholt. Der Streckenabschnitt bis zur Nouveau-Monde-Haarnadel, dem tiefsten Punkt der Strecke, ist heute ein dunkler Tunnel in einem dicht wuchernden Wald.

Nach der Kuppe am Ende der Zielgeraden, wo Jackie Oliver 1968 einen Lotus zerstörte, schlängelt sich die Straße in lang gezogenen Bögen steil den Berg

hinunter. Rechts, links, rechts, links. Alles praktisch voll. Filmaufnahmen und Fotos zeigen Juan-Manuel Fangio 1957 in seinem Maserati 250F in einem gepflegten Drift auf dem Höllenritt Richtung Nouveau Monde, die aus einem langen Linksbogen heraus angebremst werden musste. Auf der rechten Seite schützte eine einfache Leitplanke die Autos davor, im Wald zu verschwinden. Links stand drohend eine monströse Böschung.

Eine der vier Kurven erlangte traurige Berühmtheit. Sie hieß „Six Frères“. In der 260 km/h schnellen Rechtskurve starben 1968 Jo Schlesser, 1970 der Formel-3-Pilot Denis Dayan und 1973 Formel-2-Fahrer Gerry Birrell. Dayan und Birrell wurden



Das letzte Stück Strecke: Das lange Bergabstück mündete in die Nouveau-Monde-Haarnadel

SCHMIDT

wurde schwer verletzt. 1974 rang der Veranstalter dem Berg auf der linken Seite Platz für eine ordentliche Schikane vor der Todeskurve ab. Doch für die großen Rennserien war Rouen aufgrund der Sicherheitsmängel nicht mehr tragbar. Die Formel 2 gastierte 1978 zum letzten Mal in der Normandie. Danach fanden nur noch nationale Rennen auf der 1950 eröffneten Strecke statt.

Zurück zur Strecke selbst. Die Nouveau-Monde-Haarnadel war zunächst der einzig permanente Teil einer nicht permanenten Strecke. Das 50 Meter lange Verbindungsstück zwischen der D938 und der D132 trug bis zuletzt einen Kopfsteinpflaster-Belag. Heute ist es asphaltiert. Von dort schlängelt sich die Strecke wieder den Berg hinauf. Zuerst schnell, dann in einer scharfen Links/Rechts-Kombination. Auf der Anfahrt zur Samson-Kurve kam es 1968 zu der berühmten Szene, als der gestrandete Graham Hill seinem Kollegen Jo Siffert mit seiner Rennbrille aushalf. Siffert sah Hill am Streckenrand stehen und hielt kurz an.

Oben am Berg angelangt, führte eine Rechtskurve auf der Urversion des Kurses in eine knapp einen Kilometer lange Gerade, die sich auf Höhe der Boxeneinfahrt mit der Zielgeraden traf. Sie ist heute, man wagt es kaum zu sagen, ein Straßenstrich. 1955 erweiterte der zuständige ACN den Kurs, in dem er die Gegen-gerade bis zur Route National 138 verlängerte. Die führte dann in den zwei ultraschnellen Rechtskurven La Serie und Paradis zurück zu Start und Ziel. Als 1971 die Bundesstraße zur Autobahn A13 aufgewertet wurde, musste eine neue Lösung her. Das schnelle Geschlängel mitten durch den Wald entstand zwischen der ersten und zweiten Version der ersten und zweiten Version und verkürzte die Streckenlänge wieder von 6,542 auf 5,543 Kilometer. Diese Variante wurde mittlerweile wieder renaturiert.

Eigentlich war Rouen eine schnelle Rennstrecke, was aber in den offiziellen Zahlen nie richtig zur Geltung kam. Der letzte Grand Prix 1968 war ein Regennen. So muss die Pole-Position von Jochen Rindt auf Brabham-Repco aus dem gleichen Jahr erhalten um zu zeigen, wie atemberaubend die Achterbahn vor den Toren von Rouen wirklich war. Seine Runde von 1.56,1 Minuten bedeutete einen Schnitt von 202,853 km/h. ■



SUTTON IMAGES

Start zum GP Frankreich 1962: Hill führt, Sieger Gurney (# 30) liegt auf Platz 8



SCHMIDT

Einziger Hinweis: Bushaltestelle auf der alten Zielgeraden

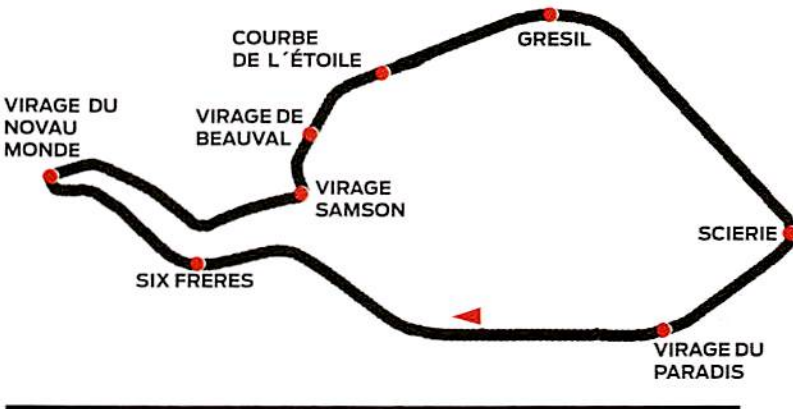
DIE SIEGER

1952	Alberto Ascari	Ferrari	128,961 km/h (Regen)
1957	Juan-Manuel Fangio	Maserati	160,960 km/h
1962	Dan Gurney	Porsche	166,124 km/h
1964	Dan Gurney	Brabham-Climax	175,042 km/h
1968	Jacky Ickx	Ferrari	161,662 km/h (Regen)

Rekord: 2:11,4 min = 179,233 km/h (Jack Brabham, Brabham-Climax, 1964)

STRECKENDATEN

Lage:	10 km, südlich von Rouen
Länge:	6,542 km (1955-1971)
Breite:	9,0 m
Rechtskurven:	9
Linkskurven:	4
Schnellster Teil:	Ligne Droite des Tribunes
Langsamster Teil:	Virage du Nouveau Monde
Streckenvarianten:	5,100 km (1950-1954), 5,543 km (1972-1993)



Formel 1

Schwere Fahrer im Nachteil

Die Techniker klagen darüber, dass es 2018 schwerer wird, das Mindestgewicht der Autos zu erreichen. Groß gewachsene Fahrer sind dadurch wieder stärker benachteiligt.

Von: **Tobias Grüner**

Auf den ersten Blick sieht das neue Reglement gar nicht nach viel Arbeit für die Ingenieure in den Designbüros aus. Doch der Teufel steckt im Detail. Vor allem die Einführung des Cockpitschutzes Halo sorgt bei den Technikern für Kopfzerbrechen. Der Titanbügel bringt mit seinen Befestigungen am verstärkten Chassis rund 14

Extra-Kilos auf die Waage. Das Minimalgewicht der Autos wurde vom Reglement aber nur um sechs Kilo angehoben. Auch die Motoren tragen dank der angehobenen Kilometerleistung zum Gewichtszuwachs bei. „Es ist eine große Herausforderung, auf das Mindestgewicht zu kommen. Auch die Gewichtsverteilung bereitet uns einige Kopfschmer-

zen“, gibt Force-India-Technikchef Andy Green zu. Von der Möglichkeit, die Balance mit Ballast zu trimmen, träumen die Ingenieure aktuell nur.

Weil sich jedes Gramm zu viel negativ auf der Uhr widerspiegelt, wird an allen Ecken und Enden Gewicht eingespart. Dabei werden auch die Fahrer nicht ausgenommen. Kleinere und leichtere Piloten wie Alonso, Hamilton oder Vettel sind hier im Vorteil. Groß gewachsene Fahrer wie Nico Hülkenberg haben das Nachsehen. „Es wird viel darüber diskutiert, aber es ändert sich ja doch nichts. Alle Teams müssten einer Anhebung des Mindestgewichts zustimmen, aber weil einige einen Vorteil sehen, bleibt alles beim Alten“, erklärt der Rheinländer resigniert. „Ich bin als großer Fahrer natürlich bestraft. Das Team hat mich schon darüber informiert, dass es ein Gewichtsproblem geben könnte. Ich wurde gefragt, ob ich im Winter Diät machen könnte. Meine Antwort war: Nein!“ ■



Der Halo sorgt 2018 für zusätzliche Kilos im Auto. Groß gewachsene Fahrer können das Gewicht nicht ausgleichen

Formel E

López ersetzt Jani bei Dragon

Nach nur zwei Rennen hat Formel-E-Neuling Neel Jani seinen Rennstall Dragon Racing verlassen. Den Platz des Schweizer übernimmt José María López.

Von: **Tobias Grüner**

Diese Trennung kam plötzlich und unerwartet. Kurz nach Jahreswechsel gab Dragon Racing bekannt, dass Neel Jani nicht mehr an den Start gehen und das Team mit sofortiger Wirkung verlassen wird. Was genau der Grund für diesen Schritt war, ist nicht bekannt. Man habe sich gemeinsam dazu entschieden, die Zusammenarbeit zu beenden, erklärte der Le-Mans-Sieger und Sportwagenweltmeister von 2016 diplomatisch zu seinem Abschied. Jani war beim Saison-

auftritt in Hongkong mit einem nicht konkurrenzfähigen Auto zweimal abgeschlagen auf Platz 18 gelandet. Ab sofort wird sich der 34-Jährige ganz auf seine WEC-Einsätze bei Rebellion konzentrieren. Einen Ersatzmann für sein Formel-E-Cockpit hat Dragon schon gefunden. Zum dritten Rennen in Marrakesch (13. Januar) wird José María López neuer Teamkollege von Jérôme D'Ambrosio. Auch Maximilian Günther schnuppert in Marokko erstmals Formel-E-Luft. Der Vizemeister der abgelaufenen Formel-3-Europameisterschaft wird beim Rookie-Test am Tag nach dem Rennen sein Elektro-Debüt feiern. Der Deutsche teilt sich den Dragon-Renner mit dem Italiener Andrea Caldarelli. Bei den Probefahrten für Neulinge befinden sich noch einige weitere prominente Namen in der Nennliste. So gibt DS Virgin

Ferrari-Junior Antonio Giovinazzi und BMW-DTM-Neuling Joel Eriksson die Chance, erste Erfahrung im Elektro-Rennwagen zu sammeln. Mit Paul di Resta (Jaguar), Gary Paffett (Venturi),

Bruno Spengler (Andretti) und Nico Müller (Audi) sind sogar noch vier weitere Piloten aus der höchsten deutschen Tourenwagen-Serie bei den Formel-E-Tests mit von der Partie. ■



Neel Jani (links) ist nicht mehr Dragon-Teamkollege von Jérôme D'Ambrosio

Vertragspoker beginnt

Der Vertrag von Lewis Hamilton bei Mercedes läuft am Ende des Jahres aus. In der Winterpause haben die Gespräche über einen neuen Deal begonnen.

Von: **Tobias Grüner**

Ende der kommenden Saison könnten einige hochkarätige Cockpits in der Formel 1 frei werden. Bei Ferrari läuft der Vertrag von Kimi Räikkönen aus, Red Bull droht Daniel Ricciardo zu verlieren und bei Mercedes ist noch komplett offen, wer die beiden Silberpfeile 2019 pilotiert. Natürlich würde der deutsch-britische Rennstall gerne so schnell wie möglich mit Weltmeister Lewis Hamilton verlängern. Teamchef Toto Wolff



Noch hat keiner der beiden Mercedes-Fahrer einen festen Vertrag für 2019

hat bestätigt, dass die Gespräche mit dem amtierenden Champion bereits in der Winterpause begonnen haben. „Wir verhandeln über einen neuen mehrjährigen Vertrag. Ich hoffe natürlich, dass Lewis noch lange für Mercedes fahren wird. Das ist übrigens der Wunsch aller beteiligten Partei-

en“, sagte der Österreicher der BBC. Hamilton ist nicht nur Erfolgsgarant in der Formel 1, sondern auch der perfekte Werbeträger für die Marke Mercedes. Der coole Weltstar verpasst den Autos mit dem Stern ein frisches Image. Entsprechend hoch wird der neue Vertrag dotiert sein. ■

Formel 1 vermeldet Zuschauer-Anstieg

Die Formel-1-Verantwortlichen konnten für 2017 wieder ansteigende TV-Zuschauerzahlen vermelden. Besonders groß ist der Zuwachs der Fans in den sozialen Medien.

Von: **Tobias Grüner**

Die neuen F1-Besitzer von Liberty Media können zufrieden auf ihr erstes Jahr in der Königsklasse des Motorsports zurückblicken. Die Einschaltquoten steigen wieder. Im Vergleich zu 2016 betrug der Zuwachs in den wichtigsten 20 TV-Märkten immerhin 6,2 Prozent. Dank des wiedererstarnten Ferrari-Teams wuchs vor allem das Interesse der italienischen Fans (+19,1 Prozent). Auch in Deutschland konnten sich die Rechteinhaber freuen. Hier betrug der Anstieg immerhin 0,9

Prozent. Nach offiziellen Angaben haben insgesamt 352,3 Millionen Menschen weltweit mindestens einmal während der abgelaufenen Saison bei den Rennen und Qualifyings reingeschaut. Besonders erfreut zeigten sich die F1-Bosse auch über die Popularität der Rennserie in den sozialen Medien. Im Vergleich zu 2016 konnte man auf Facebook,

Twitter & Co. 54,9 Prozent mehr Nutzer erreichen. Damit sei die Formel 1 die am stärksten wachsende Sportmarke weltweit. Allerdings darf man dabei nicht unerwähnt lassen, dass Ex-F1-Boss Bernie Ecclestone dieses Feld jahrelang brach liegen ließ. Deshalb hat die Formel 1 hier auch noch mehr Potenzial aufzuholen als andere Sportarten. ■



Ferrari macht's möglich: In Italien stiegen die Zuschauerzahlen 2017 deutlich

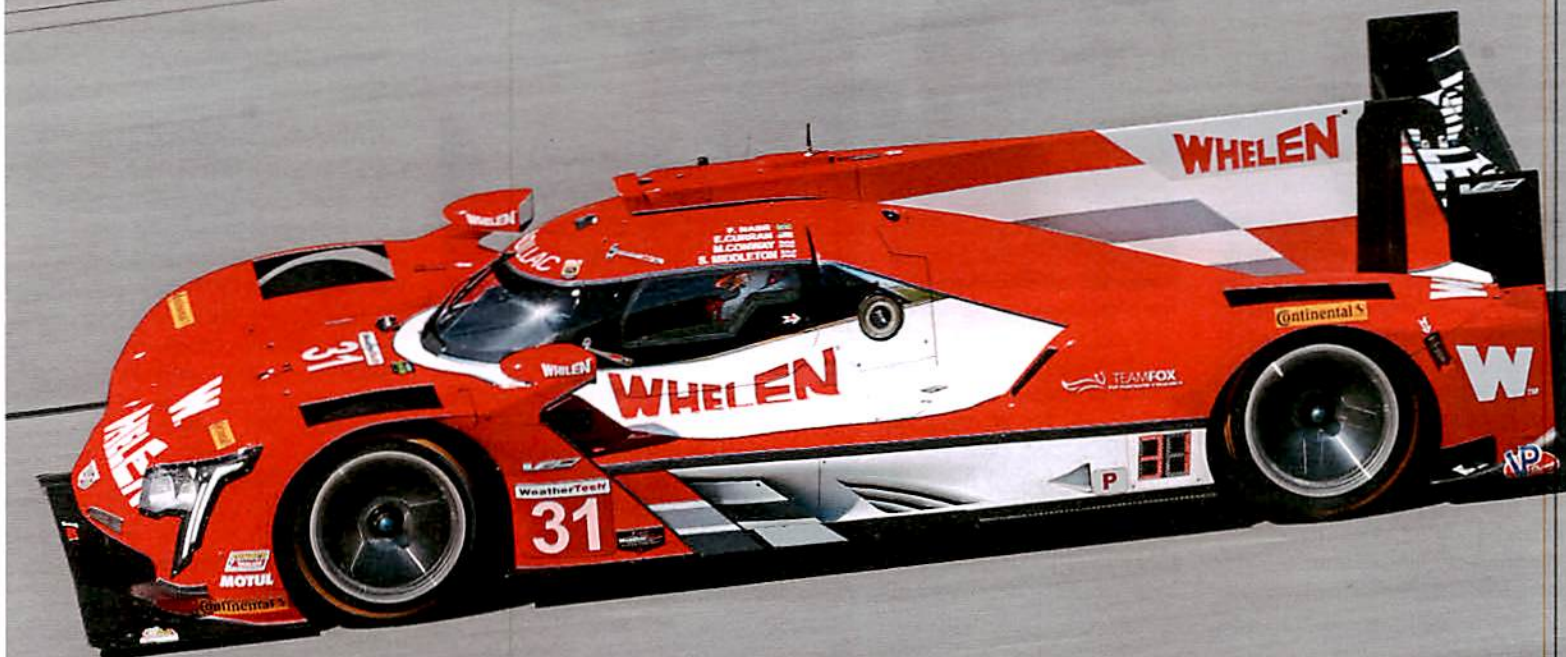
HAMILTON LÖST SHITSTORM AUS

Formel-1-Weltmeister Lewis Hamilton hat in der Winterpause für Aufregung gesorgt. Kurz nach Weihnachten verbreitete der Mercedes-Pilot ein Video von seinem kleinen Neffen über Instagram. Der Junge war darauf mit einem farbenfrohen Kostüm zu sehen, was Hamilton zu der unbedachten Bemerkung bewegte: „Jungs tragen doch keine Kleidchen wie eine Prinzessin.“ Das brachte dem Briten, der sich öffentlich immer wieder gegen Diskriminierung und für Toleranz ausgesprochen hatte, einen gepflegten Shitstorm ein. Schnell sah Hamilton den Fehler ein, löschte das Video und entschuldigte sich. Kurz vor dem Jahreswechsel entfernte Hamilton dann überraschend alle seine Bilder aus seinem Instagram-Album und sämtliche Twitter-Postings aus den letzten vier Jahren.

FORMEL 1 ZURÜCK AM NÜRBURGRING?

Die Chefs des Nürburgrings haben in der Winterpause bestätigt, dass es Gespräche mit den F1-Rechteinhabern von Liberty Media über eine Rückkehr der Königsklasse in die Eifel gegeben habe. Schon am Rande des Saisonfinals von Abu Dhabi hatten sich die Verantwortlichen getroffen. Die deutschen Fans sollten sich aber noch keine zu großen Hoffnungen machen. Laut Liberty-Manager Sean Bratches stehen aktuell 40 neue Interessenten Schlange. Am Ende wird es wie immer eine Frage des Geldes sein, ob der Grand Prix von Deutschland nach 2018 in den Kalender zurückkehren wird. Aktuell haben weder Hockenheim noch der Nürburgring einen Vertrag für die Zeit ab 2019. Die neuen F1-Bosse beteuerten zuletzt zwar immer wieder, die traditionellen Märkte nicht verlassen zu wollen, gleichzeitig strebt man aber eine Expansion in die großen Weltmetropolen an.

Der Cadillac-DPI des Whelen-Engineering-Teams holte mit Felipe Nasr am Lenkrad die Bestzeit



Cadillac dominiert Vortest

Beim Saisonvortest der IMSA-Serie in Daytona waren die Neulinge wie die DPi des Penske-Acura-Teams oder der BMW M8 die Eyecatcher – doch die Pace auf der Rennstrecke bestimmten die etablierten Teams: Cadillac lag in der Prototypenklasse vorne, Ford führte in der GTLM-Kategorie.

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

Man konnte die Lage in der Prototypenklasse beim finalen Saisonvortest der IMSA-Serie in Daytona wie folgt zusammenfassen: Ein neuer Motor bedeutet nicht unbedingt, dass alle Probleme des Vorjahres auch wirklich beseitigt sind. Im letzten Jahr dominierten die Daytona Prototypes Internationals (DPi) von Cadillac, und die

Vorherrschaft wurde ganz wesentlich dem gewaltigen, 6,2 Liter großen V8-Saugmotor zugeschrieben, den Cadillac für den Großangriff in der DPi-Kategorie homologiert hatte.

Die IMSA-Serie hatte alle Hände voll zu tun, die Cadillac-DPi einzubremsten, was im letzten Saisontrimester 2017 immerhin ansatzweise zu gelingen schien. Doch beim Vortest für 2018, beim Roar-Test in Daytona, lag in allen sieben Trainingssitzungen und im Pseudo-Qualifying für die Vergabe der Boxenplätze immer ein Cadillac vorne. Was war also diesmal schiefgelaufen?

Wer blufft, und wer nicht?

Die vier Cadillac-Autos wechselten sich beim dreitägigen Test an der Spitze der Zeitentabellens kontinuierlich ab, in der angesprochenen Quali-Sitzung war Felipe Nasr im Whelen-Auto 1,1 Sekunden schneller als der beste Nicht-Cadillac. Und natürlich gab es sofort Zoff im Fahrerlager: Die Cadillac-Fraktion warf den Geg-



Cadillac reduzierte für seine DPi-Autos den Motorhubraum von 6,2 auf 5,5 Liter. Trotzdem führten die Cadillac die Bestzeitenlisten beim Saisonvortest in Daytona an.

nern vor, bewusst langsam zu fahren, die Cadillac-Konkurrenten forderten dagegen eine härtere Einstufung für die Armada aus der GM-Muschpoke.

Möglichkeiten, die Rundenzeiten zu beeinflussen, wurden ausgiebig im Fahrerlager diskutiert: Man kann mit der Traktionskontrolle spielen, alte Reifen aufschnallen, bewusst falsche Reifendrucke fahren oder mit vollen

Tanks herumrutschen. Andererseits kann die IMSA mit der neuesten Generation der Datenaufzeichnungen auch viel sehen, der Regelhüter schaut den Herstellern quasi immer über die Schulter.

Im Zentrum der Debatten standen trotzdem die Cadillac-DPi: Der GM-Mutterkonzern hatte über den Winter den Hubraum des DPi-Motors von 6,2 auf 5,5 Liter reduziert (siehe Nachrichten auf Seite 18). Im letzten Jahr wurde die Überlegenheit der Cadillac primär auf ihren Motor zurückgeführt, und die IMSA-Serie benötigte fast sieben Monate, um über Einstufungen bei Gewicht, Restriktor, Höchstdrehzahl, Tankinhalt und Getriebeübersetzung die Cadillac in den Griff zu bekommen.

Durch die Verwendung des kleineren Motors wurden die Cadillac 2017 auferlegten Sanktionen fast vollständig wieder zurückgenommen. Dazu sattelte man teamseitig auf: Neben den etablierten Teams von Wayne Taylor, Action Express und

Whelen Engineering kommt 2018 mit Spirit of Daytona noch ein weiteres Caddy-Team hinzu. Alle vier Teams lösten sich beim Vortest regelmäßig an der Spitze der Zeitenlisten ab, im Qualifying unterbot Felipe Nasr mit einer Rundenzeit von 1.35,806 Minuten die letztjährige Pole-Position-Zeit um eine volle Sekunde.

Aero-Vorgaben der IMSA

Der erste Nicht-Caddy lag auf Platz fünf und hatte bereits über 1,1 Sekunden Rückstand: Dane Cameron kam mit dem neuen Acura-DPI des Penske-Teams nicht über eine Zeit von 1.36,988 Minuten hinaus. Der bestplatzierte Nissan-DPI, gefahren von Luís Felipe Derani, lag auf Platz sieben und hatte bereits knapp anderthalb Sekunden Rückstand. „Wir sind wirklich absolut volle Lotte gefahren und haben nichts zurückgehalten“, hielt Pipo Derani fest.

Im Cadillac-Camp vermochte man die Aufregung nicht zu verstehen – und verwies stattdessen auf das Versagen der Konkurrenz: So rechnete man vor, dass das Acura-Penske-Team bereits fünf Tage privat in Daytona getestet habe – und trotzdem nicht aus dem Quark komme. Bei Acura gab man immerhin zu, dass man bessere Rundenzeiten erwartet

habe – das sei eben der Anspruch bei Penske. Gleichzeitig verwies man aber auch darauf, dass die IMSA für alle DPI- und LMP2-Teams verbindliche Vorgaben für die Aero-Pakete gemacht habe. Und das habe im konkreten Fall bei Acura 8 bis 9 km/h Topspeed im Banking gekostet.

Das Debüt des Joest-Teams, das 2018 die Mazda-DPI einsetzen wird, war nicht glanzvoll, aber gab Anlass für Hoffnung (siehe Seite 17): Teamchef Ralf Jüttner gab zu, dass man für den Vortest noch nicht perfekt aussortiert gewesen sei, dazu verlor man mit einem Auto Trainingszeit. In Summe lag der beste DPI-Mazda in der inoffiziellen Rundenzeitenwertung auf Platz 9, ganze

! Die IMSA schrieb den Prototypen-Teams die Verwendung der Aero-Spezifikation beim Vortest vor, um die neuen Joker-Pakete der FIA in der LMP2-Klasse evaluieren zu können.

drei Zehntel fehlten auf die beste Acura-Zeit, was Hoffnung machte. Jüttner machte aber klar, dass man an die Rundenzeiten der Cadillac auch unter optimalen Bedingungen nie im Leben herangekommen wäre.

Der Roar-Test war für die IMSA die letzte Chance vor dem Saisonstart Ende Januar beim 24h-Rennen in Daytona, die Autos unter definierten Bedingungen laufen zu lassen, vor allem auch deshalb, um Neuerungen gegenüber der letzten Saison bewerten zu können. Und da gab es einige: In der Prototypenklasse gab es Upgrades – eben die sogenannten Joker-Pakete – für drei der vier homologierten LMP2-Hersteller. Dazu brachte Ferrari einen Evo-Kit an den Start und BMW mit dem M8 GTE sogar gleich ein ganz neues Auto.

Im Vorfeld mussten die neuen oder modifizierten Fahrzeuge bereits Anfang Dezember zum ersten Mal in Daytona antreten, seither wurden im Windkanal die Aero-Updates vermessen und auf dem Nascar-Leistungsprüfstand in Concord die Motoren unter die Lupe genommen.

Die BoP-Macher bei der IMSA hoffen, dass sie auf diese Weise genügend Daten angehäuft haben, um passgenaue Fahrzeugeinstufungen fürs erste Ren-

nen vornehmen zu können. Dazu hat die IMSA für 2018 noch ein neues Werkzeug, um den Gürtel in der Prototypenklasse enger ziehen zu können: In diesem Jahr müssen alle Wettbewerber einen Durchflussmengenbegrenzer für den Kraftstoff an Bord haben, der von Sentronics kommt. Die Technologie kam ursprünglich aus der Formel 1 und der LMP1-Klasse und soll für eine noch präzisere Kontrolle der Realverbräuche sorgen.

Strafen für Sandbagging

Dazu wurde das Kontrollpaket, das in jedem Fahrzeug verbaut ist, um weitere Sensoren ergänzt, die Alarm schlagen sollen, wenn ein Hersteller versucht, seine wahre Performance zu verschleiern. In der GTD-Klasse für GT3-Fahrzeuge wurden deshalb während des Roar-Tests einige Fahrzeuge zeitweilig vom Training ausgeschlossen, weil man ihnen Sandbagging – also das bewusste Langsamfahren – nachweisen konnte. Das gleiche Schicksal traf in der Prototypenklasse auch den Core-Autosport-Oreca-LMP2.

Doch keinesfalls sind immer nur böse Absichten schuld an den Unterschieden bei den Rundenzeiten, wie ein Blick in die GTLM-Klasse beweist: Ford-Pilot



Pipo Derani fuhr in Daytona die schnellste Nissan-Zeit



Das Joest-Mazda-Team hatte die Acura in Griffweite



Den neuen Acura-DPI des Penske-Teams fehlten über eine Sekunde auf die Cadillac-Wagen



Ford-Pilot Joey Hand holte im Chip-Ganassi-Ford GT mit der Startnummer 66 die Bestzeit beim Vortest. Das Ziel: Die Wiederholung des Sieges vom Vorjahr

Joey Hand, der zwar die schnellsten Rundenzeiten im Feld markierte, aber knapp über der Qualifying-Zeit von 2017 blieb, erklärte: „Bei der Rundenzeit spielen hier in Daytona immer eine ganze Reihe von Variablen herein, besonders die Außentemperatur hat einen großen Einfluss auf den Grip. Noch wichtiger ist aus meiner Sicht aber, dass die Prototypen mit den Continental-Reifen die Haftung auf der Strecke stark beeinflussen – nur selten zugunsten der GT-Autos, meistens eher zu unseren Ungunsten. Am Ende ist es wirklich schwer, klare Rückschlüsse aus diesem Test zu ziehen.“

Ford mit erster Bestzeit

Mit einer Rundenzeit von 1.43,640 Minuten wies Corvette-Fahrer Oliver Gavin einen Rückstand von gerade mal drei Hundertstelsekunden auf Ford-Pilot Joey Hand auf: „Wir haben die sehr gute Rundenzeit im wesentlichen dem koordinierten Windschattenfahren mit meinem Teamkollegen Antonio García zu verdanken. Auf den langen Geraden und im Banking kann der Windschatten helfen – aber nur dann, wenn man es auch perfekt

! Ford und Corvette gaben beim Vortest den Ton an, knapp gefolgt von Porsche und Ferrari. BMW muss die Defizite bei der Testarbeit mit dem neuen M8 erst noch aufholen.

exekutiert“, sagte Gavin. Beachtlich: Alle neun Fahrzeuge in der GTLM-Klasse lagen innerhalb von einer Sekunde. In der Qualifying-Session für die Festlegung der Boxenplatzverteilung im Rennen belegte Earl Bamber im Porsche 911 RSR den vierten Platz, er büßte auf die Bestzeit von Hand knapp drei Zehntelsekunden ein. Der Risi-Ferrari folgte dahinter mit vier Zehnteln Rückstand auf die Bestzeit.

Nicht ganz so glänzend verlief der Einstand des neuen BMW M8 GTE: In der genannten Qualifying-Session fehlten dem besten BMW bereits volle 1,4 Sekunden

auf den Ford, der zweite M8 lag bereits 3,1 Sekunden zurück, hatte aber auch einen Ausrutscher zu verzeichnen. „Wir fahren mit 20 Kilo mehr Gewicht als letztes Jahr mit dem M6 GTLM, und dazu haben wir auch noch weniger Motorleistung“, so BMW-Sportchef Jens Marquardt.

GT3-Klasse: Hohe Dichte

Trotz des üblichen Tamtams um das sogenannte Sandbagging überzeugte auch die GTD-Klasse mit großer Ausgeglichenheit: 18 der 19 gemeldeten GT3-Fahrzeuge lagen im Gesamtquerschnitt der sieben Trainingssitzungen und der Qualifying-Session innerhalb von einer Sekunde – und das bei sieben verschiedenen Herstellern! Im Qualifying für die Boxenplatzverteilung lagen mit Lamborghini Huracán, Audi R8, Porsche 911 GT3 R und Acura NSX vier Marken auf den ersten vier Plätzen – getrennt um zwei Zehntelsekunden.

Lambo-Pilot Mirko Bortolotti setzte mit 1.47,374 Minuten die Bestzeit. „Aber das sagt überhaupt nichts“, so der Italiener. „Bei der Renn-Pace werden alle GT3-Hersteller Ende Januar sehr eng beieinanderliegen.“ ■



Corvette: Platz zwei mit Slipstream



Porsche fehlten nur drei Zehntel



BMW hatte mit dem M8 noch Mühe

Mazda mit Zeitverzug



IMSA

In der Vorbereitungsphase zum IMSA-Einstieg des Joest-Teams lief viel schief, von Unfällen bis zu Versorgungsengpässen. Jetzt startet Joest die Aufholjagd

Noch läuft es nicht rund beim Mazda Team Joest. Teamdirektor Ralf Jüttner erklärte beim Vortest in Daytona, woran es liegt und wie jetzt der weitere Fahrplan aussieht.

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

Bei Mazda blieb für 2018 kein Stein auf dem anderen: Das SpeedSource-Team verlor den DPI-Deal mit Mazda, das deutsche Joest-Team übernahm; Multimatic hat die Führung, das Design und das Lieferkonzept über das LMP2-Basisauto von Riley Technologies übernommen. Schließlich wurde das Auto technisch massiv überarbeitet: Die Hinterradaufhängung ist komplett neu, das Kühlkonzept wurde modifiziert, ebenso das Cockpit-Layout. Und dann hatte das Joest-Team in der Vorbereitung auch noch Pech: erst ein fettes Ölfeuer bei Tests in Sebring, dann ein derber Crash bei Testfahrten in Daytona.

Die Kombination all dieser Faktoren war doch ein wenig viel, wie Joest-Teamdirektor Ralf

Jüttner unumwunden zugibt: „Wir haben noch Mühe, alle Teile zusammenzubekommen, besonders der ganze Kleinkram sorgt für viel Verzug. Für manche Dinge, die normalerweise eine Stunde dauern, brauchen wir einen vollen Tag – und das hat viel Zeitverzug aufgehäuft.“

Dazu hat sich Multimatic selber ein Ei gelegt: Die Kanadier beliefern auch das BAR1-Motorsport-Team mit einem LMP2-Multimatic, was die Teileversorgung weiter verkompliziert. Das Joest-Team hatte davon offenbar erst im Januar Wind bekommen.

Fehler bei Multimatic?

„Die Planung sah jedenfalls anders aus“, stellt Jüttner klar. „Ursprünglich hätten wir ein Testauto und zwei Rennautos erhalten sollen, dazu die entsprechenden Ersatzteile. Jetzt ist plötzlich ein weiteres Team da, das ebenfalls Teile benötigt. Wir hatten fünf Ersatzteilkisten, was eh schon wenig ist, jetzt müssen wir helfen, dass auch das LMP2-Kundenteam mitversorgt wird.“

Weil Riley im Prinzip aus dem Programm raus ist, muss Multimatic jetzt auch die gesamte Versorgung und Teilelieferung über-

nehmen – und auch das klappt noch nicht wunschgemäß. Offenbar war das insgesamt kein fließender Übergang, denn Multimatic erhielt von Riley Technologies noch nicht einmal die offizielle Teileliste für das gemeinsam entwickelte LMP2-Auto – offenbar also eine harte Scheidung.

„Es gibt im Moment viele lose Enden, übrigens auch auf unserer Seite, also beim Team selber“, hält Jüttner fest. „Und damit haben wir tendenziell eher schwierige Vorzeichen für das 24h-Rennen Ende Januar, einfach weil uns die Zeit davongelaufen ist – sozusagen gleichzeitig und an mehreren Fronten. Uns fehlen netto drei Monate Vorbereitungszeit.“

Trotzdem herrscht Optimismus vor, was die neue technische Substanz betrifft. Die Aero-Effizienz sollte sich durch ein neues Kühlkonzept deutlich verbessert haben, obwohl immer noch der Zweiliter-Vierzylinder-Turbomotor von AER an Bord ist. „Das ist schon ein delikates Motörchen“, sagt Jüttner. „Dieser Motor wurde schon in den Lolas verwendet und er lief schon damals zu heiß. Doch im Riley-Multimatic gab es für den gleichen Motor nur

70 Prozent der Kühlfläche wie im Lola.“ Folglich kämpfte das SpeedSource-Team schon 2017 permanent mit Überhitzungsproblemen. „Als wir das erste Auto nach Deutschland geliefert bekamen, lief fortwährend der Ventilator für den Kühler – da war also alles im roten Bereich.“

Im Zuge der großen Renovierungsarbeiten im Winter wurde das Kühlkonzept umgestellt: „Wie haben jetzt größere Kühler, außerdem wird die Kühlerabluft nicht mehr von der Luftansaugung für den Motor blockiert“, erklärt Ralf Jüttner.

Kleiner Nuklearreaktor

Während weite Bereiche der Aerodynamik gleich blieben, konnte das Gewicht deutlich reduziert werden: „Vorher hatte der Mazda-DPI sicher 15 bis 20 Kilo Übergewicht, jetzt liegen wir ein gutes Stück unter dem Gewichtslimit“, so Jüttner. „Allein zehn Kilo haben wir sicher über die Verkabelung eingespart. Dazu hatte SpeedSource ein Trinksystem, das aussah wie ein kleiner Nuklearreaktor und höllisch schwer war. Und das hat nie richtig funktioniert – das konnten wir also alles entsorgen!“ ■

IMSA-Meisterschaft: Roar-Test in Daytona

Alonso im Daytona-Feeling

Fernando Alonso bereitet sich auf seine Karriere als Langstreckenpilot systematisch vor. Beim Saisonvortest der IMSA-Serie in Daytona sammelte der Spanier weitere Erfahrungen. Eine davon: Warten.

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

Nur dem Neuling fallen Dinge auf, die der Routinier gar nicht mehr sieht – so ging es Fernando Alonso, der beim IMSA-Vortest in Daytona im Team United Autosport einen Ligier-LMP2 steuerte: „Ehrlich gesagt sind die Trainingssitzungen ziemlich kurz, dazu teilt man sich das Auto mit den Teamkollegen. In Summe kommt man daher recht wenig zum Fahren“, resümierte der gelangweilte Spanier nach drei Testtagen in Daytona.

Mit einer Bestzeit von 1.37,515 Minuten lag Alonso im vorderen Drittel der Rundenzeiten. Trotzdem erwartet Alonso

Ende Januar ein schwieriges Debüt im US-Langstreckensport: Denn erstens hat das Team keine Erfahrung in Daytona, zweitens hat das Team keine Erfahrung mit dem Ligier-LMP2, und drittens sind auch seine Teamkollegen Lando Norris und Phil Hanson allesamt Rookies in Daytona – wie er selber.

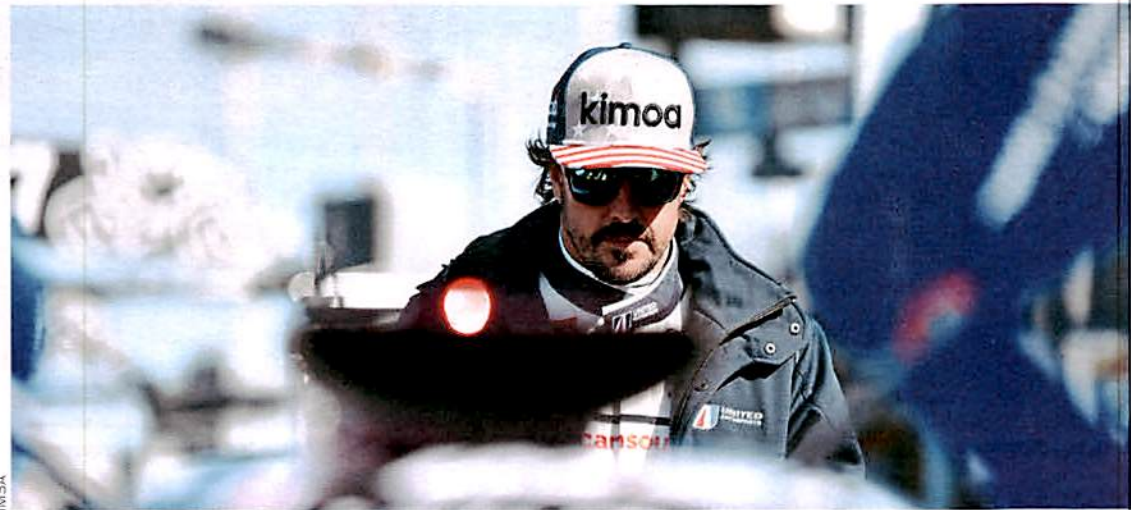
Teammanager Richard Dean fasste die Lage daher süffisant

zusammen: „Jeder von unseren Fahrern hat eine eigene Meinung, was das Setup betrifft, und wir müssen versuchen, das unter einen Hut zu bringen.“

Trotzdem blickt Alonso mit Vorfreude auf das 24h-Rennen: „Es war schön, jetzt endlich einmal selber praktische Erfahrung in Daytona zu sammeln, die Strecke kennenzulernen und bei Nacht zu fahren. Jetzt habe ich

ein besseres Verständnis dafür, was auf mich zukommt. Das wichtigste Fazit ist, dass man auf der Langstrecke viele Kompromisse eingehen muss, wenn man sich ein Auto teilt – und das ist durchaus ein Lernprozess.“

Zum Thema Verkehr notierte Alonso: „Man muss schon aufpassen, es verlangt viel Umsicht, zumal die Autos unterschiedliche Speed-Niveaus haben.“ ■



Fernando Alonso startet Ende Januar beim 24h-Rennen in Daytona in einem Ligier-LMP2 des United Autosport-Teams

IMSA-Meisterschaft: Der neue Cadillac-DPI-Motor

Ein Akt der Freundlichkeit?

Cadillac und die Konzernmutter GM verkaufen die Hubraumreduzierung für die Cadillac-DPI als eine Art freiwillige Kasteiung im Sinne des Sports. Fakt ist: Auch beim Roar-Test führen die Caddys vorne.

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

Die Überraschung war groß, als Cadillac beim kleinen Saisonvortest Anfang Dezember plötzlich mit einem anderen Motor aufkreuzte: Statt 6,2 Liter misst der V8-Saugmotor jetzt nur noch 5,5 Liter, also quasi das Corvette-Stichmaß aus der GT-LM-Klasse.

„Wir haben die letzte Saison bewertet und festgestellt, dass es Unterschiede in der DPI-Klasse



Weniger Hubraum, bessere Rundenzeiten: Cadillac-DPI mit neuem V8-Motor

gab, die mit Konzept-Entscheidungen zu tun hatten“, so die Cadillac-Programm-Managerin Laura Wontrop Klausen. „Der größte Unterschied bestand beim Motor, wofür wir durch verschiedene Maßnahmen indirekt bestraft

wurden. Mit der Hubraum-Reduzierung wollen wir uns einen Teil der letztjährigen BoP-Sanktionen wieder zurückholen.“

Der Motor ist natürlich keine komplette Neuentwicklung, wie Matthew Wiles von Tuner ECR

festhält: „Wir haben den Hubraum reduziert, um vor allem die kritische Größe Drehmoment zu reduzieren, das ist simple Physik. Im letzten Jahr war oft zu hören, dass es unmöglich sei, das Drehmoment unseres V8-Motors sinnvoll zu begrenzen. Im GT-Sport benutzt man als Referenz den Vergleich zwischen Vier-Liter-Turbo und 5,5-Liter-Saugmotor – und dieses Schnittmuster haben wir quasi als gedankliche Vorlage genutzt.“

Änderungen beim Hub sowie an der Kurbelwelle und den Zylindern reduzierten den Hubraum und sorgten für einen kolportierten PS-Abfall im Bereich von 50 Pferdestärken. Bevor der Motor erstmals in den Cadillac-DPI eingesetzt wurde, musste das Triebwerk einen 33-stündigen Dauerlauf auf dem Prüfstand absolvieren. ■

Risi: Keine volle Saison?

Bereits im letzten Jahr musste das Ferrari-Team von Guiseppe Risi mehrere Rennen in der IMSA-Meisterschaft auslassen. Auch hinter der Saison 2018 stehen Fragezeichen, fix sind bisher nur Daytona und Sebring.

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

Es ist schon lange kein Geheimnis mehr: Teamchef Guiseppe Risi erwartet mehr Unterstützung von Ferrari. Seit Jahren buttert er viel Kohle in die Rennprogramme im US-Langstreckensport – doch Hilfe erhält er aus Italien so gut wie gar nicht. Dazu sind alle direkten Klassengegner in der GTLM-Klasse der IMSA-Serie reinrassige Werksteams – nur die Risi-Mannschaft fährt ohne Herstellerunterstützung. Aus diesem Grund hat Risi schon 2017 weite Teile der IMSA-Saison ausgesetzt, sozusagen um Ferrari die Rote Karte zu zeigen.



Im Moment sieht es wohl nicht danach aus, dass das Risi-Ferrari-Team 2018 die volle IMSA-Saison bestreiten wird

Bisher hat das Risi-Team immer noch keine verbindlichen Zusagen für eine größere Unterstützung erhalten, fix sind bisher nur die Klassiker in Daytona und in Sebring.

Teammanager David Sims sagte beim Vortest: „Ein GT3-Auto setzen wir wohl nur in Daytona ein. In der GTLM-Klasse sind neben Daytona und Sebring im Moment nur noch die anderen

großen Klassiker wie Watkins Glen, Road Atlanta und vielleicht Virginia angedacht.“

Damit ist logischerweise auch die Fahrerfrage noch ungeklärt: In Daytona werden mit Toni Vilander, Alessandro Pier Guidi und James Calado drei Ferrari-Werksfahrer auf dem Risi-488 fahren – und vermutlich wird dieses Trio auch das 12h-Rennen in Sebring Mitte März bestreiten.

Doch im weiteren Saisonverlauf sind Calado und Pier Guidi wegen ihrer Verpflichtungen in der Sportwagen-WM nicht immer verfügbar. Eine Rückkehr des früheren Risi-Stampfpiloten Giancarlo Fisichella wird laut Quellen aus Teamkreisen ausgeschlossen. Auch über eine Rückkehr zum 24h-Rennen nach Le Mans wurde bisher nicht entschieden. ■

Porsche Motorsport

Pascal Zurlinden löst Marco Ujhasi ab

Der bisherige Leiter der Porsche-GT-Werkseinsätze, Marco Ujhasi, wird seinen Job im Laufe der kommenden Saison an Pascal Zurlinden abgeben.

Marco Ujhasi übernahm die Rolle als Leiter der GT-Werkseinsätze von Porsche im Jahr 2012. Sein erstes „Baby“ war der 911 RSR für die Saison 2013. Mit diesem Modell holte Porsche nicht nur den Klassensieg in der GTLM-Kategorie beim 24h-Rennen in Le Mans, sondern auch den Weltcup-Sieg für Richard Lietz 2015.

Das Highlight war indes der Gesamtsieg beim Petit Le Mans-Rennen in Road Atlanta, als Nick Tandy, Patrick Pilet und Richard Lietz in einer wahren Regen-

schlacht sämtliche Prototypen schlagen konnten. Marco Ujhasi war als Projektleiter auch für den aktuellen Porsche 911 RSR verantwortlich, der 2017 zum ersten Mal im GT-Sport eingesetzt wurde und bei dem die Einbauposition des Boxermotors stärker in die Fahrzeugmitte rückte. Ob die eher schwache Siegquote in der ersten Einsatzsaison zu dem Personalwechsel beitrug, konnte in Daytona nicht in Erfahrung gebracht werden.

Ujhasis Nachfolger wird Pascal Zurlinden: Der Schweizer Ingenieur kommt aus dem LMP1-Projekt, wo er bis Ende 2016 die Rennstrategie verantwortete. Anfang 2017 wechselte er in die GT-Abteilung und kümmerte sich dort um alle Aspekte der Fahrzeugeinstufungen, also die Balance of Performance. ■ AC

IMSA-Meisterschaft: Die Pläne von Continental

Continental sucht neue Rennprogramme

Nachdem der Reifenhersteller Continental die Ausschreibung zur Ausstattung der IMSA-Serie ab 2019 an Michelin verloren hat, sind sie jetzt auf der Suche nach neuen Herausforderungen im internationalen Motorsport.

Der US-Reifenhersteller will ab 2019 mit Rennprogrammen in Europa und Asien den Image-Verlust kompensieren, den das Ausscheiden aus der IMSA-Serie erzeugen wird. „Natürlich ist Michelin ein hervorragender Reifenhersteller, aber wir sind definitiv der Meinung, dass wir in den letzten Jahren den Abstand zu Michelin deutlich verkürzen konnten“,

sagte Continental-Produktmanager Kevin Fandozzi in Daytona.

Aus diesem Grund will sich Continental in Zukunft weiter dem Wettbewerb im Rennsport stellen, und zwar bevorzugt bei Rennserien, wo sie auf ihre direkten Wettbewerber Michelin und Dunlop treffen. Bisher war Continental eigentlich nur als Alleinausrüster in der Topklasse der IMSA-Meisterschaft aufgetreten, ein Deal, der angeblich 8 bis 10 Millionen US-Dollar pro Jahr verschlungen haben soll.

Angeblich haben die Amerikaner besonders die Le-Mans-Serien in Asien und Europa im Auge, wo sie in der LMP2-Klasse auf Dunlop treffen könnten. Auch Michelin ist dort vertreten, wenngleich im Moment noch sehr halbherzig und nur mit einem französischen Testteam. ■ AC

Menzies im Mini-Buggy
fuhr spektakulär, aber nur
37 Kilometer weit



Drama im Sandkasten

In den ersten Tagen kann man eine Dakar-Rallye nicht gewinnen, sie lässt sich aber leicht verlieren. Diese bittere Erfahrung musste das Mini-Team machen. Schon auf der zweiten Etappe mussten sich gleich drei der sieben Mini-Fahrer von allen Hoffnungen auf vordere Platzierungen verabschieden, darunter auch die beiden Buggy-Piloten Bryce Menzies und Yazeed Al-Rajhi. Peugeot wurde seiner Favoritenrolle fürs Erste gerecht. Die neuen Toyota zeigen guten Speed. Und auch die deutschen Amateure schlugen sich zu Beginn sehr tapfer.

Von: **Claus Mühlberger**

Diesmal werden wir viel leiden müssen“, prophezeite der frühere Dakar-Sieger Giniel de Villiers vor dem Start. Der Toyota-Mann behielt recht. Bereits nach zwei Tagen hatte sich das Feld der Favoriten erheblich gelichtet. Im glutheißen Sandkasten von Pisco in Peru mussten sich einige der hoch Gehandelten schnell von ihren Hoffnungen auf Top-Platzierungen verabschieden, darunter die Mini-Buggy-Fahrer Bryce Menzies und Yazeed Al-Rajhi.

Der Amerikaner baute an Tag zwei nach nur sechs Kilometern einen monumentalen Unfall. Ein kleiner Absatz auf der Piste war im Roadbook mit zwei Ausrufezeichen als Gefahrenstelle vermerkt worden (genannt „Double Caution“). „Pete hat mir das angesagt“, gestand Menzies kleinlaut. „Ich habe auch abgebremst.“

Aber nicht hart genug. Später stellte sich heraus: Der Buggy war noch mit 140 km/h unterwegs. „Das Auto stellte sich sofort auf die Schnauze, und dann begann eine Serie von Überschlagen. Zwei nach vorne und dann drei Mal seitlich“, rekapitulierte Copilot Pete Mortensen. Während der Fahrer mit Prellungen glimpflich davonkam, brach sich Mortensen den linken Knöchel. Der Abgang war das Aus für die Amerikaner.

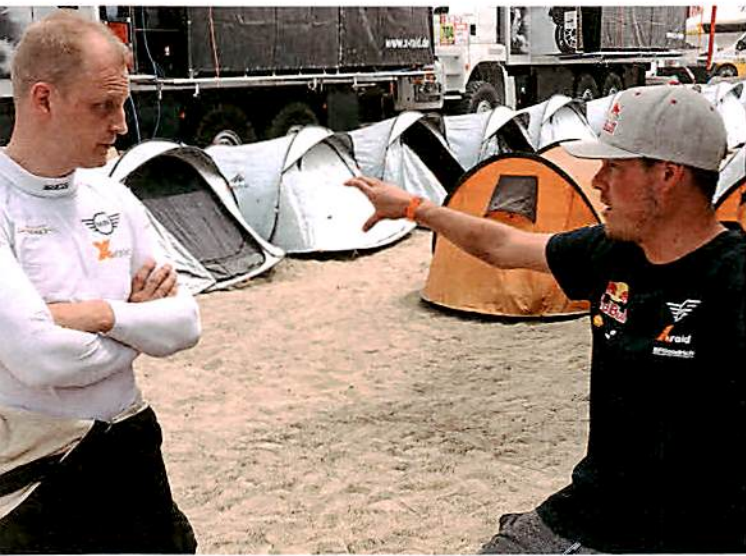
Doch damit nicht genug des Pechs für das Mini-Team. Nur eine Stunde später gab's ein richtiges Worst-Case-Szenario: In einer Dünenpassage kollidierten zwei Teamkollegen. Der Saudi Yazeed Al-Rajhi und der chilenische Edel-Amateur Boris Garafalic stießen auf einem Dünenkamm zusammen. Beide Autos wurden stark beschädigt. Die Crews mussten vier Stunden warten, bis ein Service-Lastwagen die benötigten Ersatzteile anlieferte.

„Wie das zugeht?“, fragte Teambesitzer Sven Quandt rhetorisch. „Der eine kam von links, der andere von rechts. Sie haben sich nicht gesehen. Und schon hat's geknallt.“ Mikko Hirvonen fährt den letzten im Rennen verbliebenen Mini-Buggy. Der Finne war noch nicht ganz zufrieden mit dem neuen Auto: „Wenn wir im weichen Sand mit sehr niedrigem Luftdruck fahren, kickt das Heck recht stark.“

Starke Peugeot

Die Peugeot-Armada startete stark. Nach zwei Tagen lag ein 3008-Trio ganz vorne. Ganz rund läuft es aber auch bei den Franzosen nicht immer. Sébastien Loeb verlor auf Prüfung 1 jegliche Bremswirkung: „Nicht lustig, wenn's steil bergab geht.“

Einen sehr guten Eindruck hinterließen beim Aufgalopp die neuen Toyota Hilux. Der Pickup scheint siegfähig, obgleich der



MOHLBERGER

Menzies erklärt Mini-Teamkollege Hirvonen (l.), wie es zum Unfall kam



MOHLBERGER

Guter Speed: die neuen Toyota Hilux mit weit nach hinten versetztem V8

Auftaktschnellste Nasser Al-Attiyah an Tag zwei 15 Minuten verlor, weil Co Matthieu Baumel in den endlosen Dünen von arger Übelkeit gequält wurde.

Die deutschen Dakar-Neulinge Markus Walcher und Tobi Henschel (Bowler) sowie das erfahrene Vater-Sohn-Duo Jürgen und Max Schröder (Nissan-Prototyp) bissen sich beim extrem schwie-

rigen Auftakt tapfer durch. Pech hatte der deutsche Motorradfahrer Jürgen Drössiger: Bei einem Verkehrsunfall gleich nach dem Start in Lima brach sich der 53-jährige Debütant den Arm und musste aufgeben. Der turbulente Auftakt zeigt, wie recht Routinier De Villiers hat: „Die Dakar 2018 wird die härteste seit vielen Jahren.“ ■



MOHLBERGER

Dakar-Legende Peterhansel (Peugeot) ist wieder bei der Musik

KAUFT ABU DHABI DIE PEUGEOT 3008 DKR?

Für Peugeot fällt der Vorhang nach dieser Dakar-Rallye. Dies ist seit Langem bekannt. Aber was passiert mit den 3008 DKR Maxi danach? Wandern die Diesel-Buggys ins Museum? Oder gibt es eine Anschlussverwendung? Heißestes Gerücht im Biwak: Die Autos werden verkauft, und zwar nach Abu Dhabi an ein von Khaled Al-Qassimi geführtes Konsortium. Angeblich plant der Scheich, die 3008 weiterhin bei der Dakar-Rallye an den Start zu bringen, allerdings unter dem Label der PSA-Tochterfirma Citroën. Al-Qassimi startet seit 2013 mit World Rally Cars von Citroën in der WM. Bei der Dakar fährt der Scheich den fünften 3008 DKR, der vom privaten PM-Team eingesetzt wird. Al-Qassimi, ein Spross des Herrscherhauses und als solcher mit enormen finanziellen Ressourcen ausgestattet, könnte den Kauf der Ex-Werks-Peugeot sicherlich leicht stemmen. Er fragt sich aber, ob dies wirklich Sinn macht. Dementsprechend will er die Gerüchte nur indirekt kommentieren. „Zwei Dinge müssten sichergestellt werden“, betont er. „Erstens müssten wir wissen, dass das Auto weiterentwickelt wird. Zweitens brauchen wir stabile Regeln.“ Gerade hier herrscht Handlungsbedarf, denn eigentlich plante der Dakar-Veranstalter, die Buggy-Klasse nur noch für Amateure auszuschreiben. Vor dem Hintergrund des Mini-Einstiegs mit drei Top-Buggys erscheint es aber wahrscheinlich, dass das bestehende Reglement, das eine Balance zwischen 4x4-Autos und Buggys garantieren soll, beibehalten wird.

ALTER MITSUBISHI IM BORGWARD-KLEID

Ein chinesisches Konsortium will die weitgehend vergessene deutsche Traditionsmarke Borgward wiederbeleben. Das erste Straßenmodell, ein an den Audi Q5 erinnernder SUV, rollt bereits vom Band. Jetzt debütierte ein Rallye-Borgward. Der aus der Rallye-WM bekannte Peruaner Nicolás Fuchs fuhr mit dem Prototyp auf der ersten Etappe sensationell die drittschnellste Zeit. Tags darauf wurde Fuchs aber wieder auf den Boden der Tatsachen geholt. Mit mehr als einer Stunde Rückstand belegte er Tagesrang 22. Abgesehen von der Karosserie ist der Borgward kein neues Auto. Das Chassis stammt von jenen Mitsubishi Pajero-Prototypen, die vor rund einem Jahrzehnt vom damaligen japanischen Werksteam eingesetzt wurden. Später firmierten diese Autos unter dem Kürzel ASX. Für den Einsatz in Kundenhand bekamen die betagten Mitsubishi neue Motoren, und zwar V8-Benziner von Ford.



Borgward mit Mitsubishi-Technik

ALTE STAMMTISCHFRAGE

Wer ist schneller: Auto oder Motorrad? Bei der ersten, nur 31 Kilometer langen Dakar-Opening-Stage gab's eine weitere Antwort auf die alte Stammtischfrage. Diese Runde ging klar an die Zweiradfraktion. Sam Sunderland war mit seiner KTM um fast eine Minute fixer als Nasser Al-Attiyah im Toyota Hilux, der schnellste Autofahrer. Die Truck-Fraktion büßte mehr als vier Minuten ein.



Werden die Peugeot umgelabelt?

Rallye-WM

Hersteller-Titelverteidigung mit Carsharing

M-Sport in der Zwickmühle. Zwar können die Weltmeister bei der Titelverteidigung auf größere Unterstützung von Ford bauen, doch anders als bei Hyundai und Toyota gibt es für den dritten Werkswagen keine Stammbesetzung.

Von: **Reiner Kuhn**

Gut erholt dürfte sich Sébastien Ogier aus dem Winterurlaub in Thailand zurückmelden. Denn anders als im Vorjahr konnte der Weltmeister diesmal seine Batterien in Ruhe aufladen. Weder an seinem Team noch am Dienstwagen hat sich Wesentliches geändert. Das große Ziel Titelverteidigung begann schon im Dezember mit ersten Testfahrten für den anstehenden Saisonauftakt in Monte

Carlo. Besser noch: M-Sport erhält wieder mehr Unterstützung von Ford. Das Unternehmen kündigte nicht nur die Hilfe bei technischen Entwicklungen an, sondern taucht auch wieder in der offiziellen Bezeichnung auf. Ende der Woche stellt die nun als „M-Sport Ford World Rally Team“ firmierende Mannschaft rund

um Malcolm Wilson die Fahrzeugdesigns der Wagen von Ogier und dessen Teamkollegen Elfyn Evans vor.

Das dritte Werksauto bleibt außen vor. Aus gutem Grund: Mangels Budget und klarem Favoriten lässt Wilson verschiedene Fahrer ran. Den Anfang macht Bryan Bouffier. Der 39-jährige

Franzose war 2011 Sieger und 2014 Zweiter der Rallye Monte Carlo. Bouffier wird neben dem Saisonauftakt auch auf Korsika – wo er 2012 gewann – im Ford Fiesta WRC '17 sitzen. In Schweden wird Finnlands Toptalent Teemu Suninen übernehmen. Der 23-Jährige, der im vergangenen Sommer in Polen als auch Finnland am Steuer der neusten WRC-Generation überzeugte, wird mit insgesamt acht Starts die meisten Einsätze im dritten Werkswagen absolvieren. M-Sport will Suninen so an größere Aufgaben, sprich eine volle Saison heranzuführen. Zum anderen hat der Jungstürmer schon bewiesen, dass er das Tempo der Konkurrenz mitgehen und M-Sport beim Kampf um den Herstellertitel unterstützen kann. Offen ist nicht nur die Zukunft von M-Sport-Edeljunior Eric Camilli, sondern auch, wer in Deutschland neben Ogier und Evans fährt. Suninen soll dort bereits im R5 gesetzt sein. ■

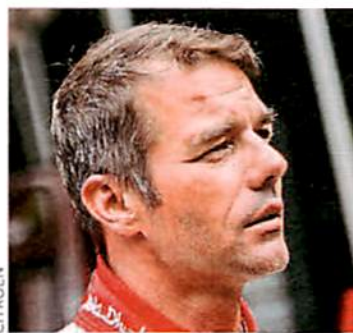


Acht Mal am Steuer für M-Sport: Jungtalent Teemu Suninen

Rallye-WM

Loeb nur als Gaststarter

Vor Weihnachten ließ Citroën die Katze aus dem Sack. Sébastien Loeb wird 2018 bei drei WM-Läufen für seinen früheren Arbeitgeber um WM-Punkte kämpfen. Ausgesucht hat sich der Rekordweltmeister die Läufe in Mexiko, Korsika und Spanien.



Loeb: Rallye-Rückkehr mit 43

Die Teilnahme bei der Rallye Monte Carlo war unrealistisch. Nur 48 Stunden vorher endet die Rallye Dakar, bei der Sébastien Loeb seine vorerst letzte Chance nutzen will, um sich auch beim Marathonklassiker in die Siegerliste einzutragen. Danach konzentriert sich das Peugeot-Werksteam auf die Rallycross-WM. Zu wenig für Loeb, der schon länger mit einer Teilzeitrückkehr in die Rallye-WM liebäugelt.

Während Kris Meeke die volle Saison bestreitet, muss sich Craig Breen mit zehn Läufen zufrieden-

geben. Kommt er nicht zum Einsatz, sitzt Loeb im zweiten Werks-C3 WRC. Der 43-jährige Rekordweltmeister suchte sich für seine Rückkehr in die Topliga die Läufe in Mexiko, Korsika und Spanien aus. „Ich habe keine Erwartungen, sondern will es einfach nur genießen“, so Loeb, der den C3 WRC im Sommer erstmals probierte. Junior Stéphane Lefebvre büßte seinen Platz im WRC ein und soll die Werbetrommel für den neuen Citroën C3 R5 rühren. Ein dritter C3 WRC wird Sponsor Khalid Al-Qassimi bei fünf WM-Läufen vorbehalten bleiben. ■ RK

WRC2

Noch ein 17-Jähriger

Nach Kalle Rovannerä schreibt sich mit Marco Bulacia ein weiterer Jungspund in die WRC2 ein.

In Südamerika boomt die Rallye-WM. Nicht nur, dass Chile nach Argentinien bald einen eigenen WM-Lauf erhält und mit Pedro Heller schon einen WRC2-Fahrer stellt. Künftig wird auch die bolivianische Flagge im Servicepark wehen. Nach rund 20 Rallyes, zumeist in seiner Heimat und allesamt in Allradfahrzeugen, schreibt sich der erst 17-jährige Marco („Marquito“) Bulacia in die zweithöchste Liga ein. Dort trifft er auf den drei Tage jüngeren Kalle Rovannerä, der 2018 in einem Werks-Skoda sitzt.

In der vergangenen Saison sind sich die beiden Jungspunde schon in der italienischen Meisterschaft begegnet. Beide nutzen die Sonderregelung, dort im zarten Alter von 16 Jahren Auslandserfahrung im R5-Turboallradler sammeln zu dürfen. Ein Jahr zuvor begann Bulacias

Karriere. Die meiste Zeit saß er hinter dem Steuer eines Toyota Corolla Pro, aber 2017 steuerte er bereits einen Fabia und einen Fiesta R5, beim Memorial Bettega sammelte er sogar WRC-Erfahrung. ■ RK



Mit Marco Bulacia hat die WRC2-WM einen zweiten Minderjährigen

Erst im Ziel erfuhr Keferböck von seinem Sieg

Turbulenter Saisonstart in Österreich. Nach dem Ausfall des souverän führenden Niki Mayr-Melnhof musste kurz vor dem Ziel auch Simon Wagner seinen Dienstwagen abstellen. Der Sieg ging an Johannes Keferböck im Ford Fiesta R5.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach zwei Jahren Pause bildete die wiederbelebte Jänner-Rallye wieder den Saisonauftakt der Österreichischen Rallye Staatsmeisterschaft (ÖRM). Traditionell sorgten die tückischen, in diesem Jahr mal trockenen, meist aber nassen, stellenweise überfrorenen oder schneebedeckten Asphaltpisten für Spektakel. Schon auf der ers-



Glück des Tüchtigen: Lokalmatador Johannes Keferböck stand nach der ersten WP und am Ende ganz oben

ten der 16 Prüfungen rutschten und kugelten sich zahlreiche Teams aus dem Rennen – darunter auch Mitfavorit Gerwald Grössing, der seinem Leih-Mitsubishi früh ein Rad ausriss. Erst gar nicht angereist waren Meister Raimund Baumschlager und dessen Vorgänger Hermann Neubauer. Schlimmer noch: Beide wollen vorerst auch auf weitere ÖRM-Auftritte verzichten.

Damit hatte Niki Mayr-Melnhof die Rolle als Topfavorit inne und lieferte: Kaum hatte sich auch Lokalmatador und Markenkollege Martin Fischerlehner (Unfall WP 4) verabschiedet, setzte sich der Steirer von Feld ab. Im

Etappenziel führte Mayr-Melnhof souverän mit knapp zwei Minuten Vorsprung vor den Lokalmatadoren Simon Wagner und Ford-Markenkollege Johannes Keferböck. Die Überraschung: Trotz Getriebeproblemen am 25 Jahre alten Mazda 323 lag der beherzt aufgeigende Wagner noch eine Minute vor dem näherkommenden Keferböck.

Am zweiten Rallyetag überschlugen sich die Ereignisse: Mayr-Melnhof sah wie der sichere Sieger aus, als auf dem Weg zum Mittagsservice plötzlich die Benzinpumpe seines Ford Fiesta R5 streikte. Jetzt war der Weg für Jungstürmer Wagner im Altwa-

gen frei. Doch auf der Rückfahrt von der letzten Prüfung zurück in den Schluss-Service quitierte das defekte Getriebe den Dienst und der 24-Jährige musste aufgeben. Der Sieg ging dadurch an Johannes Keferböck, der erst bei der Einfahrt ins Rallyezentrum von seinem Erfolg erfuhr. Zweiter wurde Gerhard Aigner in einem weiteren Ford Fiesta R5 (+1.21,7 min) vor Hermann Gaßner senior im Mitsubishi Evo X (+2:41,4). Den Sieg in der 2WD-Wertung holte sich Christoph Zellhofer im Suzuki Swift mit Gesamtrang 14 (+20.12,9 min) vor dem direkt dahinter platzierten Franz Paireder (Peugeot 206). ■



Ohne Punkte: Favorit Mayr-Melnhof

Rallye-Bücher und -Kalender

Fröhlichen Umtausch

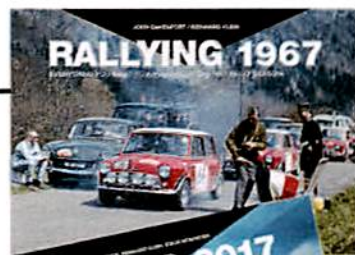
Wer sich am Rallye-Jahr 2017 noch nicht sattgesehen hat, dem kann geholfen werden.

Das neue Rallye-WM-Jahr hat noch nicht begonnen, aber die Weihnachts-Umtauschsaison und die Gutscheineinlösephase sind in vollem Gange. Da trifft es sich gut, dass Fotografen-Legende Reinhard Klein nach längerer Pause mal wieder ein Rallye-Jahrbuch auf Kiel gelegt hat. Auf 282 Seiten sind die 13 WM-Läufe inklusive Statistik zusammengefasst, aber

„Rallying 2017“ (49,90 Euro) lebt vor allem von seinen über 580 spektakulären Fotos.

Weniger Farbe bietet das Jahrbuch „Rallying 1967“ (99,90 Euro), es ist mit den Geschichten und Anekdoten des früheren Weltklasse-Beifahrers und Teamchefs John Davenport dabei aber nicht weniger bunt. Einziger Wermutstropfen: Das 378 Seite starke Werk aus einer der spannendsten Umbruchphasen des Rallyesports erfordert Englischkenntnisse.

Eine feste Größe ist seit Jahrzehnten der McKlein-Kalender, der mit einer Breite von 95 Zen-



Ob Jahrbücher oder Panorama-Kalender: McKlein liefert Augenfutter für Rallyefans

timetern seinem Namen „The Wider View“ (39,90 Euro) alle Ehre macht und statt zwölf gleich 24 Breitwand-Fotos der Saison 2017 bietet. Sämtliche Werke sind erhältlich bei www.rallywebshop.com. ■





Zahlen und Zukunft

Mit dem faktischen Zusammenschluss von WTCC und TCR International Series kann man nicht nur auf 13 Jahre WTCC, sondern auch auf drei Jahre der TCR-Serie blicken. Und natürlich auch voraus auf das, was kommt.

Von: **Michael Bräutigam**

Natürlich fällt der Rückblick deutlich kleiner aus als bei der WTCC. Doch die Zahlen können sich trotzdem sehen lassen. Insgesamt 32 Events – davon sieben im Rahmen der Formel 1 – fanden über die drei Saisons statt. Dabei besuchte man 20 verschiedene Rennstrecken in 16 Ländern. 144 Fahrer aus 31 Nationen absolvierten mindestens einen Event, davon konnten 23 Piloten wenigstens ein Rennen gewinnen.

Spitzenreiter ist hier Stefano Comini. Der Meister von 2015 und 2016 ließ sich zwölf Mal in die Siegerlisten eintragen, unter anderem gewann er das allererste und das letzte Rennen der TCR International Series. Damit

hat er vier Siege mehr als sein erster Verfolger Pepe Oriola. Der Spanier hat großen Anteil daran, dass SEAT die meisten Führungsrunden notieren ließ – deren 363 an der Zahl über die drei Saisons. Autos von elf verschiedenen Herstellern waren in der Serie vertreten, sechs davon konnten mindestens einmal gewinnen. Das größte Starterfeld fand sich am Hungaroring 2017 ein. Dort standen dank vieler ungarischer Gaststarter 26 Autos am Start.

WTCR auf der Nordschleife

So viel also zur Vergangenheit. Die Zukunft trägt bekanntlich den Namen „WTCR“. Der Tourenwagen-Weltcup ist in den Augen der meisten Aktiven das Beste, was dem Tourenwagensport passieren konnte. Kein Wunder also, dass viele Teams aus den beiden Serien Programme planen. Ein klares Bekenntnis haben neben dem aus der WTCC kommenden Münnich-Team (siehe letzte MSa) mittlerweile auch zwei Topteams aus der TCR abgegeben. So planen sowohl Craft-Bamboo Racing als auch die Comtoyoo-Mannschaft, mit drei Autos in der neuen Serie an den Start zu gehen.

Insgesamt werden bis zu 26 fixe Einschreibungen angenom-

men, wobei fest damit gerechnet wird, dass man diese Zahl erreicht. Bei jedem Event sind zusätzlich bis zu zwei Wildcards zu vergeben. Apropos Event: Einen vorläufigen Rennkalender gibt es für die WTCR jetzt auch.

Dabei konnte sich Eurosport Events über die Bedenken der Teams hinwegsetzen und hat den Event im Rahmen des 24h-Rennens am Nürburgring aus der WTCC mitgenommen. So kommen also auch mögliche deutsche Teilnehmer in den Genuss eines Heimrennens.

Auch der restliche Kalender, der bislang neun Events umfasst (siehe unten), besteht ausschließ-

lich aus ehemaligen WTCC-Strecken, wobei Zandvoort zuletzt 2007 in der WM befahren wurde. Ein noch zu benennender zehnter Event wird entweder im Juli oder Oktober stattfinden. Dies jedoch auf einer Strecke, die in der WTCC nie zum Einsatz kam.

„Die neun ausgewählten Events bieten den Fahrern und Teams nicht nur viele abwechslungsreiche Strecken, sondern werden auch vor großem Publikum stattfinden“, freut sich WTCR-Promoter François Ribeiro. „Wir führen Gespräche mit zwei möglichen weiteren Strecken und hoffen, diese möglichst bald beenden zu können.“ ■

»DIE EVENTS BIE-TEN DEN FAHRERN UND TEAMS NICHT NUR ABWECHSLUNGSREICHE STRECKEN, SONDERN AUCH GROSSES PUBLIKUM.«

François Ribeiro

WTCR-KALENDER 2018

- 07./08.04. Marrakesch (MA)
- 28./29.04. Budapest (H)
- 11./12.05. Nürburgring (D)
- 20./21.05. Zandvoort (NL)
- 23./24.06. Vila Real (P)
- 21./22.07. oder 06./07.10. (tba)*
- 05./05.08. Termas de Río Hondo (RA)
- 29./30.09. Ningbo (RC)
- 27./28.10. Suzuka (J)
- 17./18.11. Macau (MO)

*noch nicht bekannt gegeben

Der richtige Rahmen

Je näher der Saisonauftakt der DTM rückt, desto mehr kristallisiert sich auch das Programmpaket heraus. Neu soll darin der Audi R8 Cup starten.

Von: **Michael Bräutigam**

Treuester Begleiter im DTM-Rahmenprogramm ist die Formel 3. Sie startet 2018 bei sieben der zehn DTM-Events. Nur beim Auftakt in Hockenheim, am Lausitzring sowie in Brands Hatch fehlen die Nachwuchspiloten aus der EM.

Nach werksseitiger Beendigung des Audi Sport TT Cups wird der actionreiche Markenpokal wie berichtet in diesem Jahr trotzdem mit von der Partie sein. Die bisherige Einsatztruppe von Abt Sportsline richtet die Serie mit den 310 PS starken Autos in Eigenregie aus und wird insgesamt sechs Mal im Rahmenprogramm der DTM auftreten. Auf welchen Strecken das sein wird, ist noch in finaler Abstimmung.

Da der Porsche Carrera Cup ins Eventpaket des ADAC GT Masters wandert, entsteht hier eine Lücke. Diese wird womöglich der von Seyffarth Motorsport organisierte, neue Audi R8 Cup ausfüllen. Auch diese Serie soll, ausgetragen mit den GT4-Autos aus Ingolstadt, sechs Mal im Rahmen der DTM starten. Noch gilt es aber, letzte Details zu klären.

Die DTM selbst nimmt in der zweiten Aprilwoche mit den ITR-Testfahrten in Hockenheim offiziell Abschied aus der Winterpause. Zusätzlich wird es aber noch zwei Hersteller-Tests geben, um speziell die für 2018 neuen, standardisierten Radkästen auf Herz und Nieren zu prüfen. Am 5./6. Mai ist dann in Hockenheim auch der Saisonauftakt. ■



Die Zuschauer bekommen auch 2018 bei der DTM viel Programm geboten

TCR

Kleines Löwenherz

Seit vergangener Woche steht der Peugeot 308 TCR offiziell zum Verkauf an. Ab April wird der Löwe mit dem kompakten Herzen ausgeliefert.

Von: **Michael Bräutigam**

Die TCR-Version des Serien-Peugeot 308 GTi unterscheidet sich vor allem optisch deutlich von der bisher eingesetzten, modifizierten Cup-Version. „Die rasante Entwicklung der auf TCR-Regularien basierenden Regeln haben uns angetrieben, noch mehr Performance zu suchen“, sagt Peugeot-Sportdirektor Bruno Famin.

Auch wenn das Auto seit dem 3. Januar bestellbar ist – ausge-



Deutlich bulliger als die bisher eingesetzte Cup-Version: Peugeot 308 TCR

liefert wird der neue Sport-Löwe erst ab April. Gerade noch rechtzeitig zum Start der wichtigsten TCR-Serien wie der WTCC und der ADAC TCR Germany.

Die Besonderheit steckt beim Franzosen unter der Motorhaube. Wie im Serienmodell kommt ein gerade mal 1,6 Liter kleiner Turbomotor zum Einsatz, der je

nach BoP bis zu 350 PS leistet und auf 5000 km Laufleistung im Rennbetrieb kommen soll. Bislang gab es zum Ausgleich für den kleinsten Hubraum im TCR-Feld per BoP ein geringeres Gewicht, was u. a. zum Titel in der TCR European Trophy (Aurélien Comte) führte. Zur neuen Einstufung ist noch nichts bekannt. ■

NACHRICHTEN

TCR: EUROPASERIE JETZT MIT SIEBEN EVENTS

Zu den bisher bereits feststehenden sechs Events der neuen TCR-Europaserie kommt mit dem Rennwochenende in Zandvoort (20./21. Mai) nun noch ein weiterer hinzu. Möglich wird das, weil man dann insgesamt fünf Mal gemeinsam mit der TCR Benelux unterwegs ist und sich so die Kosten aufteilen kann. Die Europaserie wird demnach nur beim Auftakt in Le Castellet (5./6. Mai) und beim vorletzten Rennen in Monza (22./23. September) ohne die Benelux-Serie starten.

MULLER ZUM BESTEN WTCC-FAHRER GEWÄHLT

In einer Umfrage unter ausgewählten Journalisten, die über die WTCC berichteten, wurde Yvan Muller zum besten WTCC-Fahrer aller Zeiten gewählt. In der Jury, zu der auch ein MSA-Vertreter zählte und in der insgesamt 18 Nationen vertreten waren, kam der Franzose in einem 3-2-1 Punktesystem auf 64 Punkte. Auf den Plätzen folgten José María López (45) und Gabriele Tarquini (18). Im Votum für den „Fahrer des Jahres 2017“ gewann Tiago Monteiro mit zehn Stimmen vor Norbert Michelisz (7) und dem Weltmeister Thed Björk (5).

TCR: MIDDLE-EAST-AUFTAKT VERSCHOBEN

Die TCR-Saison, die bereits am vergangenen Wochenende in Dubai mit der Middle-East-Serie hätte starten sollen, fängt nun doch erst später an. Der Auftakt wurde offiziell aus „logistischen Gründen“ auf den 18./19. Januar verschoben und findet neu in Abu Dhabi statt. Erst eine Woche später geht es nach Dubai. Danach waren ursprünglich zwei Rennen in Bahrain für Februar geplant, doch der erste Termin wurde ebenfalls gecancelt. Somit wird die Middle-East-Serie erneut nur drei Events umfassen. Das Finale findet am 24./25. Februar statt. Titelverteidiger ist Josh Files.

„Die WTCR wäre für 2019 der nächste Schritt“

Mike Halder (21) ist der amtierende Vizemeister der ADAC TCR Germany. Was er für Ziele hat, verrät er im MSA-Interview.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie würdest du die Saison 2017 zusammenfassen?

Der Auftakt in Oschersleben lief nicht ganz so wie erwünscht, aber danach wurde es immer besser, wir waren voll konkurrenzfähig und haben so die Punkte gesammelt. Unterm Strich bin ich sehr zufrieden.

Wie sind die Pläne für 2018?

Ich habe noch die zwei SEATs und baue gerade mein Team auf. Was für ein Auto ich fahre, ob ich es selber einsetze oder wieder bei Adrian (Wolf, d. Red.) fahre, weiß ich noch nicht.

Es wird gemunkelt, dass du für einen der Wolf-Renaults vorgesehen bist...

Die Idee ist da, aber wir haben uns noch nicht an einen Tisch gesetzt. Hat das Auto Potenzial, bin ich der Letzte, der sagt, dass er den Renault nicht fährt.

Hast du die WTCR oder TCR Europe auf dem Zettel?

Ich möchte auf jeden Fall das eine oder andere Rennen zur TCR Europe fahren. Die WTCR wäre für 2019 der nächste Schritt.



Mike Halder

Geburtstag: 5. Februar 1996
Geburtsort: Überlingen (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2004–2013: Kartsport
2014/2015: Porsche Carrera Cup Deutschland (4-mal Top 10)
2016: ADAC TCR Germany (6.)
2017: ADAC TCR Germany (7.)

HOBBYS

Fitness, Joggen, Functional Training, Ski, Hindernisläufe

Was hat es mit deinem Team auf sich?

Meine Schwester Michelle, unser Sponsor Profi-Car und ich haben das Team gegründet, weil wir in der DMV NES 500 starten wollen. Da würde ich aber nicht fahren, sondern eher Nachwuchsfahrern die Möglichkeit geben, Erfahrung auf einem TCR-Auto zu sammeln.

Du bekommst ja auch 2018 wieder die Unterstützung der ADAC Stiftung Sport. Wie wichtig ist das?

Die Stiftung Sport ist sehr, sehr wichtig. Man wird da ja praktisch zum Profi ausgebildet.

Davon abgesehen machst du alles selbst. Warum?

Ganz einfach: Wenn ich's selber mache, weiß ich, was gemacht

»WENN ICH'S SELBER MACHE, WEISS ICH, WAS GEMACHT IST. BEI DEN TEAMS WIRD DA TEILWEISE VIEL SCHMU GEMACHT.«

Mike Halder

ist. Bei den Teams wird da teilweise viel Schmu gemacht. Das andere ist natürlich das finanzielle. Wenn man sich bei einem Team einkauft, redet man jetzt schon von über 200 000 Euro.

Trotzdem bist du 2017 offiziell für Wolf-Power Racing gestartet. Wie sah diese Zusammenarbeit aus?

Ich stand bei Adrian Wolf im Zelt und wir haben beim Setup miteinander gesprochen, weil er mit dem SEAT viel Erfahrung hat. Ansonsten habe ich mein eigenes Auto und meine eigenen Mechaniker mitgebracht. Adrian hat uns schon sehr weitergeholfen. Er weiß zum Beispiel, was am SEAT gerne kaputtgeht. Auch das Teamklima war perfekt.

Woran merkst du, dass du im Vergleich zu den Gegnern mit einem viel knapperen Budget kalkulieren musst?



Ein echter Selfmade-Rennfahrer: TCR-Germany-Vizemeister Mike Halder

Ich bin nur die Donnerstags-Tests auf einigen Strecken und den offiziellen Testtag gefahren. Und bei den Donnerstags-Tests hatte ich, wenn überhaupt, zwei neue Reifen dabei, während andere da schon zehn neue Reifen rausgejagt haben. Wenn man ein besseres Budget hat, ist man da mit Sicherheit im Vorteil. Mit 100 000 Euro, wie es anfangs war, kommt man jedenfalls längst nicht mehr aus. Allein die Fixkosten liegen bei 70 000 bis 80 000 Euro.

Du bist 2014 aus dem Kartsport direkt in den Porsche Carrera Cup eingestiegen. Würdest du rückblickend sagen, der Sprung war zu groß?

2014 war mit Abstand das stärkste Jahr im Carrera Cup, mit 37 Autos! Da sind nur große Namen mitgefahren und ich denke, dafür war ich ziemlich gut dabei. Vor der Saison hatte ich nur zwei Tage im Porsche. Wenn man sieht, wie schnell wir zum Ende der Rennwochenenden immer waren – ich kannte ja auch keine Strecke –, kann man nicht von einem zu großen Sprung sprechen.

Was konntest du aus den anderthalb Saisons im Carrera Cup mitnehmen?

Die Erfahrung. Zweikämpfe, Regenfahren, Datenanalyse – man lernt jedes Mal dazu. Vor allem lernt man, im Feld zurechtzukommen und Übersicht zu haben. Solche Dinge lernt man in einem Markenpokal doch eher als irgendwo anders.

Wohin führt dich idealerweise deine noch junge Karriere?

Früher war immer das Ziel, in der DTM zu fahren. Aber wie sich die DTM entwickelt, weiß ich nicht. Dadurch, dass die WTCC zur WTCR mit TCR-Autos geworden ist, wäre es also eher das Ziel, dort zu fahren. Ich würde aber auch gerne GT3 fahren.

Was ist dein Ziel 2018?

Eine Steigerung gegenüber letztem Jahr. Man will ja nie stehenbleiben oder zurück, sondern immer besser werden. Dadurch, dass wir jetzt Vizemeister waren, ist das Ziel, dieses Jahr ganz oben zu stehen. Ich werde alles dafür tun, dieses Ziel zu erreichen. ■

Tanken oder Shoppen?

Ein Jahr lang MOTORSPORT aktuell frei Haus plus Einkaufsgutschein gratis dazu!



Coupon einfach ausfüllen und einsenden an: MOTORSPORT aktuell Abo-service, 70138 Stuttgart

Ihre Abo-Vorteile:

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

Direktbestellung:

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

Ja, ich möchte MOTORSPORT aktuell mit 15% Preisvorteil

selbst lesen. [Best.-Nr. 1625268] verschenken. [Best.-Nr. 1625269]
 Ich zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 93,50 € inkl. MwSt. und Versand. Mein Extra erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraums kann ich jederzeit kündigen, Geschenkabos enden automatisch. Jahresabopreise Ausland: zzt. 102,- € (A), 149,- Sfr. (CH).

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen!)

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

Als Extra wähle ich: (bitte nur 1 Kreuz machen)

- Amazon.de Gutschein 30 € JET Tank- und Warengutschein 30 €
 BestChoice Einkaufsgutschein 30 €

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, 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 und erhalte vorab 2 GRATIS-Ausgaben:

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE73220000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezeichneten Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

Ich verschenke MOTORSPORT aktuell an: (nur bei Geschenkabos auszufüllen)

Name, Vorname		Gewünschter Brieflieferungsart:	
Straße, Nr.			
PLZ		Wohnort	

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

Datum	Unterschrift
	X

www.motorsport-aktuell.com/abo



Einsatz für Staffel 7

Seit nunmehr 45 Jahren sorgt die DMSB-Staffel für Sicherheit auf den Rennstrecken. Doch wie sieht eigentlich so ein Arbeitstag bei der Staffel aus? MSA begleitete eine Crew beim VLN-Finale 2017.

Von: **Michael Bräutigam**

Gerade einmal zwölf Minuten ist der neunte und letzte VLN-Lauf der Saison 2017 alt, da knackt es am Funkgerät. „Staffel 7 für Race Control, Einsatz!“ Staffel 7 ist heute ein mit drei Leuten besetzter VW Touareg. Vorne sitzen die DMSB-Staffel-Mitglieder Wolfgang Pollmann (70) als Fahrer und Christian Vormann (27) als Beifahrer, hinten der MSA-Reporter, der beim Eingang des Funkpruchs am nervösesten ist.

Wolfgang stellt den DSG-Hebel auf „S“ und fährt von unserem Standpunkt bei Posten 151 in die Strecke ein. Hier, an der Hohen Acht und am oberen Ende der Steilstrecke, stehen neben dem Staffel-Auto auch ein Intervention Car, ein Fahrzeug der E-Unit und ein Medical Car allzeit zum Einsatz bereit. Wolfgang checkt die Spiegel und schaut über die Schulter, ganz langsam fädelt er sich von links in die Ideallinie und den fließenden Verkehr ein. Es gilt, den Rennbetrieb möglichst wenig zu beeinflussen.

Hellwach beim Einsatz

Kaum sind wir in den Abschnitt Wippermann eingefahren, folgt der nächste Funkpruch: „Auto steht an Posten 163 rechts.“ Am anderen Ende der Funkverbindung sitzt Thomas Brost, der heute gemeinsam mit Stephan Arends den Einsatz aus der Kommandozentrale an der GP-Strecke

leitet. Posten 163 bedeutet Ausgangs Brännchen. Dort angekommen gilt es, sich einen Überblick über die Situation zu verschaffen. Diesmal ist es einer der leichteren Fälle. Ein Toyota ist nach einer Kollision ausgerollt, steht aber an einer sehr günstigen Stelle direkt



Die VLN ist eine Besonderheit auch für die DMSB-Staffel. Weil hier zum Beispiel kein Safety Car zum Einsatz kommt, müssen gestrandete Autos unter Code-60-Bedingungen geborgen werden.

hinter einer der sogenannten „Taschen“, durch die man hinter die Streckenbegrenzung gelangt.

Während Christian aussteigt, gibt Wolfgang noch schnell Meldung Richtung GP-Strecke, ehe er selbst auch zu Hilfe eilt. Beeindruckend: Auch wenn wir schon seit acht Uhr an der Strecke sind, es ist nach ruhigem Training der erste Einsatz des Tages. Trotzdem sind beide Helfer sofort auf der Höhe und geben Vollgas.

Während ich durch die Heckscheibe beobachte, wie Wolfgang und Christian den gelben Toyota hinter die Leitplanke schieben, gilt in diesem Abschnitt „Code 60“. An unserem an der Innenseite auf dem Gras geparkten Touareg schnarren außen die Rennfahrzeuge im Limiter vorbei. Schon jetzt habe ich ein mulmiges Gefühl, wie mag es gewesen sein, als es den Code 60 noch nicht gegeben hat? Und an einer noch schnelleren Stelle?

Kaum zu Ende nachgedacht, sitzen die Helfer schon wieder im Auto und fahren los. Es ist 12.16 Uhr, vom ersten Funkspruch bis zum Wiederlosfahren sind gerade einmal vier Minuten vergangen – mit Anfahrt, Einschätzung der Lage und Entschärfung der Situation. Chapeau!

Am ersten Pflanzgarten-Sprunghügel fahren wir von der Strecke, dann über Landstraßen bis nach Adenau und an der Breitscheider Brücke wieder auf die Strecke. Weil das bei Posten 130 (Kesselchen) positionierte Staffel-Auto gerade im Einsatz ist, dirigiert uns die Race Control zunächst auf diesen Posten.

Trümmerfeld Pflanzgarten

Gerade zur Ruhe gekommen, gibt das Funkgerät wieder Laut: „Unfall! Unfall! Unfall!“ Diesmal hat es bei Posten 169 geknallt – Pflanzgarten 1. Das heißt, wir müssen vom Kesselchen ein ganzes Stück zu der Stelle fahren, an der sich zwei Konkurrenten nicht über die Vorfahrt einig waren.

Ein wahres Trümmerfeld tut sich auf, als wir die Unfallstelle erreichen. Ein Honda und ein Peugeot sind ziemlich zerfleddert, um den links stehenden Honda kümmern sich zwei Kollegen. Am rechten Fahrbahnrand steht der Peugeot quer zur Fahrbahn. Doch hier kann die Staffel nicht mehr viel machen. Das stark beschädigte Auto wird an ein Seil gehängt, auf den Grünstreifen und in Fahrtrichtung gezogen – den Rest muss der Abschlepper richten. Kurzer Uhrencheck: Vom Funkspruch sind nur fünf Minuten vergangen. Und das trotz der diesmal deutlich längeren Anfahrt.

Der auf einen Außenstehenden wie mich sehr krass wirkende Crash lässt Routinier Wolfgang kalt. „Gravierender wäre ein Überschlag oder ein Personenschaden“, so der ehemalige Beamte im Verkehrsministerium. Dass er – wie alle Staffel-Mitglieder – seinen fahrbaren Untersatz im Griff hat, musste er kurz zuvor beweisen, als er mit quietschenden Reifen, perfekter Linie und immer einem Auge im Rückspiegel mit dem u. a. mit Feuerlöschern von 1 bis 60 Litern, zwei Vorschlaghämmern, Brechseisen, Spreizer/Schere sowie allen möglichen Seilen voll beladenen SUV über die Strecke zum Einsatzort gefahren ist. „Die Rennautos sind oft 100 km/h oder mehr schneller als



Im Einsatz: Der MSa-Mann (l.), Pollmann, Vormann



Freund und Helfer: Die Staffel als Rennstrecken-Polizei



Einsatz für die Kollegen: Hier muss ein BMW geborgen werden, der ein Rad (siehe Foto oben rechts) verloren hat

wir, da muss man echt aufpassen“, mahnt Wolfgang mit erhobenem Zeigefinger.

Man sollte also am Lenkrad des Staffel-Autos wissen, was man tut. Die damalige ONS-Staffel wurde von Herbert Linge, selbst ein ehemaliger Rennfahrer, gegründet. Lange Zeit stellten Ex-Rennfahrer oder ehemalige Renn- und Rallyeleiter auch das Staffel-Personal. Heute sind alle Berufsschichten vertreten. Viele heutige Mitglieder haben aber ebenfalls Rennerfahrung oder waren zuvor zumindest schon als Sportwarte der Streckensicherung im Einsatz.

Näher dran geht kaum

Und warum macht man diesen Job? Anreize gibt es schließlich kaum. Die Unkostenpauschale deckt kaum die eigenen Kosten, die Prüfung erfolgt auf eigene Rechnung, der Arbeitstag ist lang (Treffen morgens um 6.45 Uhr),

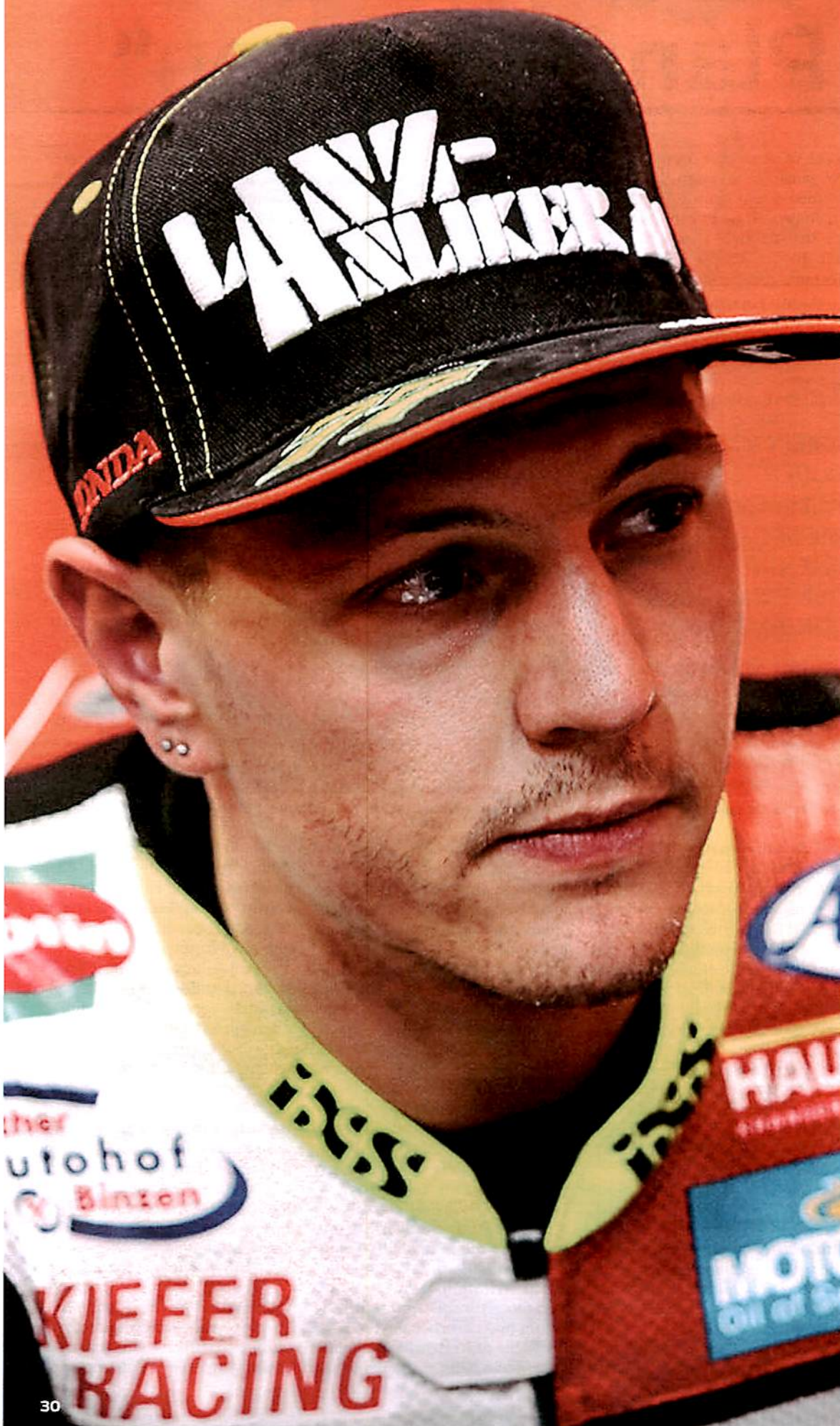
die Anwärterzeit beträgt ein bis anderthalb Jahre und die Anforderungen, in die Staffel zu kommen, werden immer schwieriger. „Man muss schon ein bisschen bekloppt sein“, gibt Christian offen zu, der in seiner Freizeit sonst auch noch beim Roten Kreuz und der Feuerwehr aktiv ist. „Ich fand die Staffel einfach spannend.“ Klar, näher dran am Geschehen geht wohl wirklich nur noch im Renncockpit. Dazu war sein Dienstweg ein kurzer: Er ist normalerweise die rechte Hand von ADAC-GT-Masters-Rennleiter Niels Wittich, der wiederum seines Zeichens auch Leiter der DMSB-Staffel ist.

Die Voraussetzungen für eine Aufnahme in die Staffel sind dabei vor allem menschlicher Natur. Teamfähigkeit, Respekt, Verantwortungsbewusstsein, Loyalität und natürlich der Spaß an der Sache sollten vorhanden sein. Sonst kann jeder mitmachen.

Der Rest des Rennens verläuft relativ ruhig. Man merkt, dass viele Teams und Fahrer über die Saison schon Federn gelassen oder Angst vor einem Totalschaden zur Winterpause haben.

Als das Rennen längst abgeknickt ist und alle Sachen im Kofferraum verstaut sind, kommt noch ein Funkspruch. „Ich habe es geahnt“, witzelt Christian, der wieder alles vorkramen muss. Wieder ist es aber nichts Schlimmes. Ein Porsche ist ohne Sprit nach der Eiskurve ausgerollt. Er wird ans Staffel-Auto angehängt und in den Parc fermé gezogen.

Die letzte Fahrt geht zum Depot in Herschbroich, dann stehen nur knapp 100 Kilometer auf dem Tageskilometerzähler. „Eine sehr ruhige Veranstaltung“, befindet auch Wolfgang. Im Depot werden die Autos ausgesaugt und es gibt eine Abschlussbesprechung – dann ist ein typischer Staffel-Tag bei der VLN vorbei. ■



Die Übernahme des Kiefer-Racing-Teams ist kurz vor Weihnachten geplatzt, und somit ist die Zukunft von Dominique Aegerter und Sandro Cortese noch immer ungewiss. Im MSA-Interview schildert Dominique Aegerter die Hintergründe und die Pläne, die Saison 2018 doch noch zu retten.

Von: **Imre Paulovits**

Wie hast du Weihnachten und Neujahr verbracht, nachdem klar wurde, dass dein Fahrervertrag und die Übernahme des Kiefer-Teams durch David Pickworth doch nicht zustande kommen?

Es war für mich katastrophal. Ich bin von der Nachricht völlig überrascht worden, ich hatte damit nicht gerechnet. Wir hatten ja schon den Termin gehabt, an dem wir den Fahrervertrag und die Teamübernahme gemacht hätten. So wurde es für mich sehr stressig vor Weihnachten, ich hatte viele Telefonate, nur am 24. und 25. habe ich mit der Familie etwas abschalten können. Aber die letzten Wochen und Monate waren richtig anstrengend.

Wie geht es jetzt mit dir weiter?

Bis jetzt steht noch nichts fest. Wir arbeiten jetzt am Plan B, schauen, dass wir das selbst finanzieren können. Aber die meisten Sponsoren waren über die Feier-



Dominique Aegerter

Geburtstag: 30.09.1990
Geburtsort: Rohrbach (CH)
Herkunftsland: Schweiz

WM-KARRIERE

- 2007: 125 GP, Aprilia (8.)
- 2008: 125 GP, Derbi (16.)
- 2009: 125 GP, Derbi (13.)
- 2010: Moto2, Suter (15.)
- 2011: Moto2, Suter (8.)
- 2012: Moto2, Suter (8.)
- 2013: Moto2, Suter (5.)
- 2014: Moto2, Suter (5.)
- 2015: Moto2, Kalex (17.)
- 2016: Moto2, Kalex (12.)
- 2017: Moto2, Suter (12.)

HOBBYS

Motocross, Supermoto

KIEFER RACING

„Wir müssen jetzt an einem Plan B arbeiten“

tage in den Ferien. Mit den meisten konnten wir vorher sprechen, mein Manager Robert Siegrist kümmert sich drum und hat das alles im Griff. Auch meine Familie und mein Bruder helfen mir sehr viel, damit ich mich wieder auf das Training konzentrieren kann. Wir werden auch versuchen, ein Crowdfunding zu machen. Ich habe viele Fans, die mich schon seit Jahren unterstützen und hinter mir stehen. Wenn wir das Geld nicht ganz zusammenbekommen, denke ich, werden wir Pakete mit ihnen machen.

Was ist eigentlich mit der Teamübernahme schiefgelaufen?

Es gab einen Vorvertrag über den Kauf des Teams, einen Vertrag mit KTM über die Lieferung von Motorrädern. Dann hat sich das Ganze über Wochen immer weiter hingeschoben und ist schließlich als Seifenblase geplatzt. Keine Ahnung, was da genau gelaufen ist. David Pickworth hat alles zugesagt, aber er hat offensichtlich die Sponsoren oder das Geld nicht gekriegt. Das ist alles, was ich weiß.

Gibt es von KTM eine Deadline, bis wann ihr selbst die Bankgarantie für die Motorräder erbringen müsst, die Pickworth schließlich nicht erbracht hat?

Schwer zu sagen. Wir sind ja schließlich alle überrascht worden kurz vor Weihnachten. Deswegen konnten wir nur kurz mit KTM sprechen. Die haben gesagt, sie stehen hinter uns, wollen uns helfen, und das ist es auch, was wir brauchen. Ich denke, dass wir das Geld organisieren können, damit wir mit Kiefer und KTM in der Moto2 fahren können.

Wie soll das Team ohne Stefan Kiefer geleitet werden?

Wir sind noch am planen, wie wir das Team aufstellen können, wenn wir nun den Plan B fahren. Wir müssen aber noch einiges besprechen. Schlussendlich werden wir nun ein Ein-Fahrer-Team sein. Jetzt müssen wir noch ein,

zwei Wochen abwarten, bis wir die ganze Sache endgültig planen können. So ein Team auf die Beine zu stellen, ist nicht ganz einfach, die Struktur steht aber eigentlich. Mit Jochen Kiefer und seiner Technikgruppe gibt es ja eine sehr gute und erfahrene Basis. Sie haben alle ihre Funktionen und machen es sehr professionell. Das ist erst einmal das Wichtigste, dann müssen wir darüber noch eine Organisation stellen.

»MEIN MANAGER ROBERT SIEGRIST KÜMMERT SICH UM DIE SPONSORENSUCHE, UND WIR WERDEN EIN CROWDFUNDING MACHEN.«

Dominique Aegerter

Wie siehst du dein letztes Jahr im Nachhinein?

Es war wirklich kein gutes. Ich hatte sehr viel mehr erhofft gehabt, ich bin ja von den Tests mit einem sehr guten Gefühl nach Katar gereist. Dort habe ich aber sehr schnell gemerkt, dass es in den Rennen sehr schwierig wird, mit den Top-Leuten mithalten. Über die Saison konnten wir uns dann auch nicht weiter an die Resultate annähern, die ich mir zum Ziel gesetzt hatte. Hinzu kommt, dass wir sehr viel Pech hatten mit drei, vier technischen Ausfällen und einer Disqualifikation. Und schließlich konnten wir durch den Tod von Stefan Kiefer noch ein Rennen nicht bestreiten. Das waren alles Dinge, die uns unverschuldet zurückgeworfen haben.

Was motiviert dich, trotzdem so weiterzumachen und nach vorne zu schauen?

Das Highlight der letzten Saison war ganz klar der Sieg von Misano. Die, die das Rennen gesehen haben, wissen, dass ich wegen fahrerischem Können gewonnen habe, und nicht wegen falschem Öl im

Motor. Aber auch sonst habe ich die richtige Entscheidung getroffen, das Team zu wechseln und mit Kiefer zu fahren. Ich habe ein Superteam hinter mir, und ich habe wieder die Erfahrung gemacht, mit Suter zu kämpfen. In den Trainings und Qualifyings hatte ich sehr viele Highlights.

Konntest du neben dem ganzen Durcheinander dein Training zeitig wieder aufnehmen?

Ja. Ich war im Dezember zwei Wochen beim Schweizer Militär in einem Trainingslager für Spitzensport. Dort habe ich Vollgas trainiert und verschiedene Tests gemacht. Dann war ich noch auf der Ranch von Valentino Rossi in Tavullia und habe dort ein paar Tage trainiert, das war sehr cool. Die Italiener sind auf dieser Strecke sehr schnell, ich bin beim 100-Kilometer-Rennen trotzdem Achter geworden. Ich habe auch danach versucht, jeden Tag ein- bis zweimal zu trainieren. Dazwischen war ich aber viel am Handy. Ich musste halt viele Telefonate und E-Mails erledigen und habe leider viel Zeit investieren müssen. Da wurde es halt mit dem Training schon etwas eng. Wenn man vier, fünf Stunden am Tag trainieren will und trotzdem

zwei, drei Stunden am Telefon sein muss, weil man Sponsoren anruft oder Freunde einem sagen, dass sie vielleicht noch einen Sponsor hätten, dann ist das alles supernett, aber schlussendlich bin ich Fahrer, und ich sollte mich darauf konzentrieren, zu trainieren.

Du trainierst jetzt in Spanien.

Ja, ich bin jetzt in Valencia und fahre ein paar Tage auf der Rennstrecke. Ich habe alle meine Motorräder dabei, für Dirt Track, Supermotard und Motocross. Dazu habe ich mein Mountainbike und mein Rennrad dabei und werde etwa Mitte Januar nach Barcelona hochfahren und dort bis Februar bleiben.

Wie hältst du so lange den Kontakt zum Kiefer-Team und zu deinem Manager?

Ich bin fast täglich mit ihnen am Telefon und wir sind über WhatsApp in Kontakt. Es ist natürlich wichtig, noch die Details zu besprechen. Ich bin mit meinem Bus nach Spanien runtergefahren, und wenn es etwas Wichtiges gibt, zu dem ich nach Deutschland, in die Schweiz oder nach Österreich fliegen muss, mache ich das von Spanien aus und fliege dann wieder runter. ■



Dominique Aegerter und Jochen Kiefer: Kämpfen für gemeinsame Zukunft

Pleitegeier zum Lehrmeister

Vor 40 Jahren fiel die Entscheidung zu Hondas Rückkehr in die Motorrad-WM. Das Bike, mit der sie Weltmeister werden wollten, erwies sich zwar als die teuerste Pleite der Firmengeschichte, zeigte den Ingenieuren trotzdem viel von der Zukunft.

Von: **Imre Paulovits**

Der Große Preis von England 1979 ist als Klassiker in die Motorradgeschichte eingegangen. Kenny Roberts und Barry Sheene lieferten sich ein episches Duell, der Amerikaner besiegte den Publikumsliebbling auf dem Zielstrich um ganze drei Hundertstelsekunden. Doch auch was sich im Fahrerlager abspielte, ging in die Geschichte ein. Dort werkelte, ganz wie in den 1960er-Jahren, eine ganze Schar in hellblaue Overalls gehüllter Honda-Mechaniker an vier Motorrädern, wie sie die Welt noch nie zuvor

gesehen hatte. Der weltgrößte Motorradhersteller war nach zwölf Jahren in die Motorrad-WM zurückgekehrt, und seine futuristischen Viertakter waren nicht nur viel kleiner und kompakter als die bewährten Zweitaktgeschosse, die mittlerweile die Vor-

herrschaft auch in der Königsklasse übernommen hatten, sie steckten auch voller unkonventioneller Detaillösungen.

Doch sie hatten mit noch mehr Kinderkrankheiten zu kämpfen. Takazumi Katayama, 350er-Weltmeister 1977, konnte sich gerade

noch als Letzter qualifizieren. Mick Grant konnte nur ins Rennen, weil man ihm den Vorrang vor drei schnelleren Konkurrenten gab. Das Rennen des Engländers war auch so schon in der ersten Kurve zu Ende, als er über das aus dem eigenen Motor ausge-



laufende Öl stürzte, Katayama fiel in der dritten Runde aus. Noch schlimmer erwischte es die Honda-Abordnung drei Wochen später beim Saisonfinale in Le Mans, als sich keiner der beiden Werksfahrer qualifizieren konnte.

So niederschmetternd das Debüt der Honda NR 500 auch verlief, die Fortsetzung wurde noch verheerender: In vier Saisons schaffte sie nicht einen einzigen WM-Punkt, bevor sie eingemottet wurde! Und trotzdem hat gerade sie dafür gesorgt, dass Honda bis

HONDA WOLLTE DIE KONKURRENZ WIEDER MIT EINEM VIERTAKT-MOTOR SCHLAGEN UND IN DREI JAHREN WELTMEISTER WERDEN.

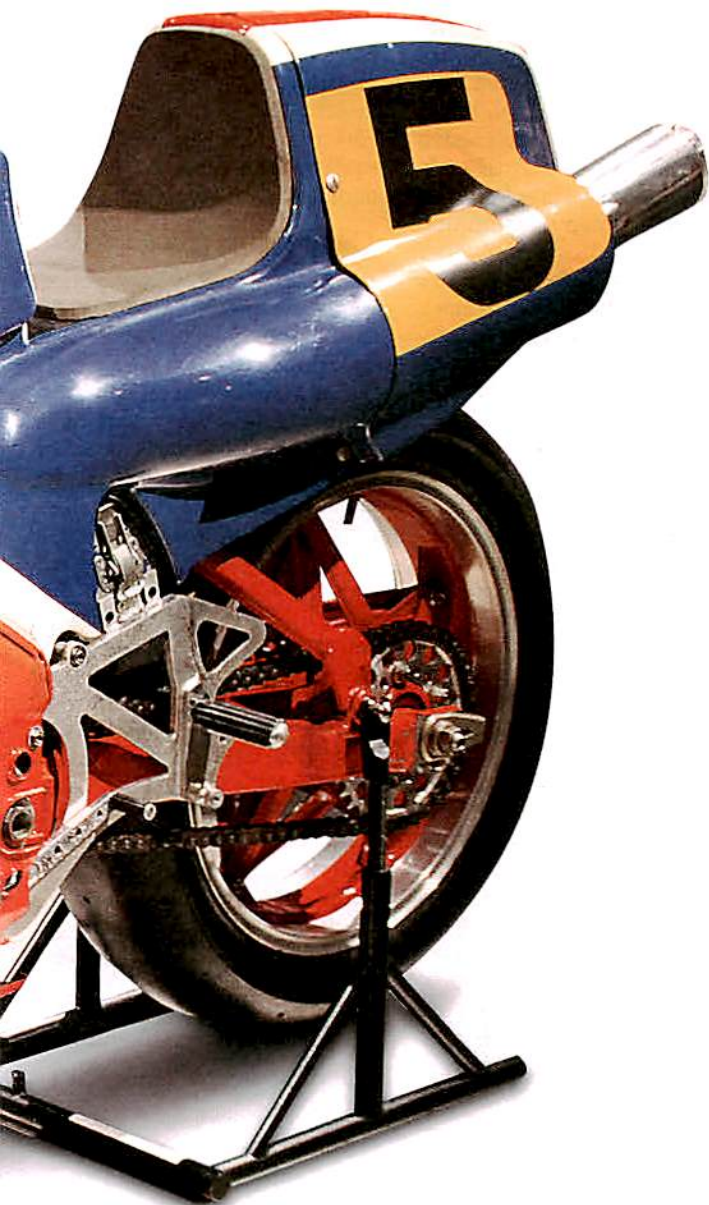
heute eine Vorreiterrolle bei Vierzylinder-V-Motoren hat. Denn ihre unlösbaren Probleme zwangen die Ingenieure in einer Tiefe nachzudenken und nachzuforschen, in die sie sonst nie gegangen wären.

Neue Triebfeder

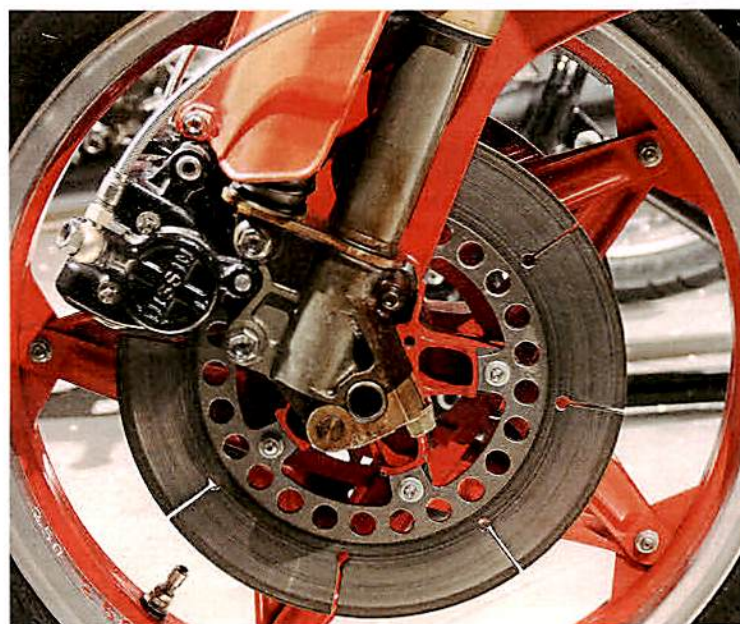
Als Honda Ende 1977 beschloss, wieder in die Motorrad-WM einzusteigen, waren die Zeiten zehn Jahre zuvor bei den Fans noch allzu präsent. Die Marke mit dem goldenen Flügel galt noch immer als die alles beherrschende Macht, die bei Motorrädern die Entwicklungen der Zukunft vorgibt. Doch fast alle Ingenieure, die sich in der legendären Pionierzeit im Feuer des Gefechts hervorgetan hatten, hatte Honda mittlerweile in die

Autoentwicklung transferiert, und wenn es auch außen niemand vernahm, merkten die Zuständigen sehr wohl, dass bei der Dynamik den Motorrad-Neuentwicklungen die Ideen ausgegangen waren, die nur das Racing in den Köpfen entfachen kann. So musste man wieder zurück. Und zwar mit einem Viertaktmotor.

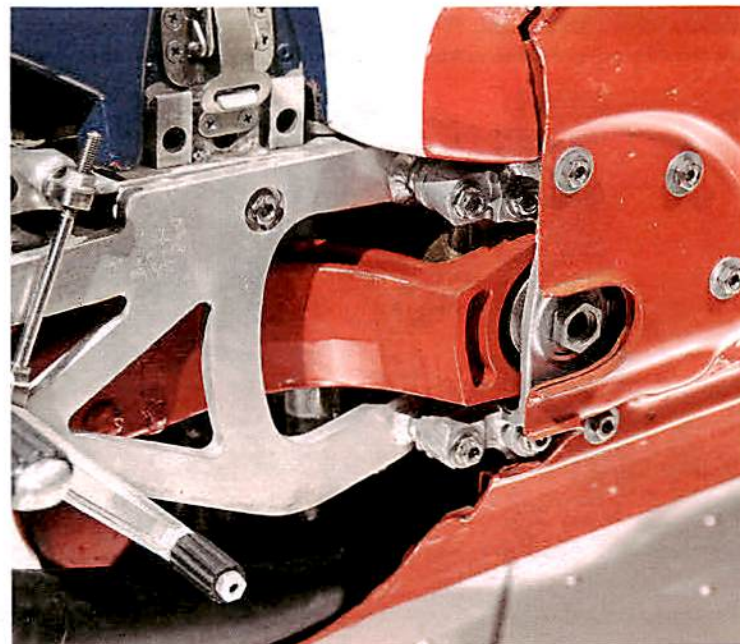
Vor der Jahreswende 1977/78 wurde Koichi Yanase, Manager der Konstruktion des Honda-Werks in Suzuka, angewiesen, nach Tokyo umzusiedeln. Dort wurde er zum Leiter der – somit gegründeten – Rennabteilung ernannt. Er bekam einen Handzettel mit, auf dem vermerkt war, dass er drei Aufgaben habe: 1.) innovative Technologien durch Rennaktivitäten zu schaffen,



Honda NR 500 von 1979: Ein unglaublich kompaktes Motorrad voller unkonventioneller Ideen, die in ihrer Gesamtheit aber einfach nicht zu kontrollieren waren



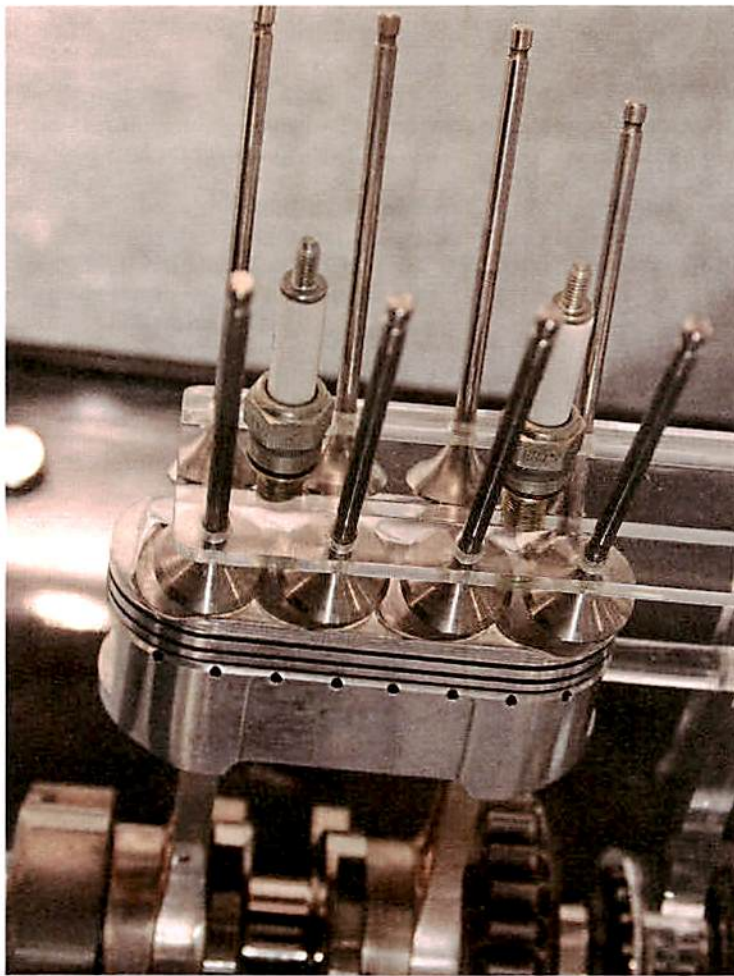
Upside-down-Gabel mit außenliegenden Federn; genietete 16-Zoll-Verbundräder



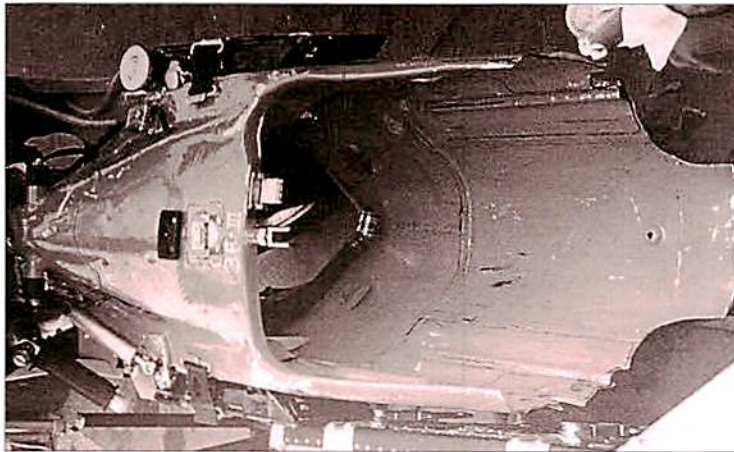
Schwinge im Motor gelagert, 18 Schrauben verbinden Motor mit Schalenrahmen

PAULOVITS

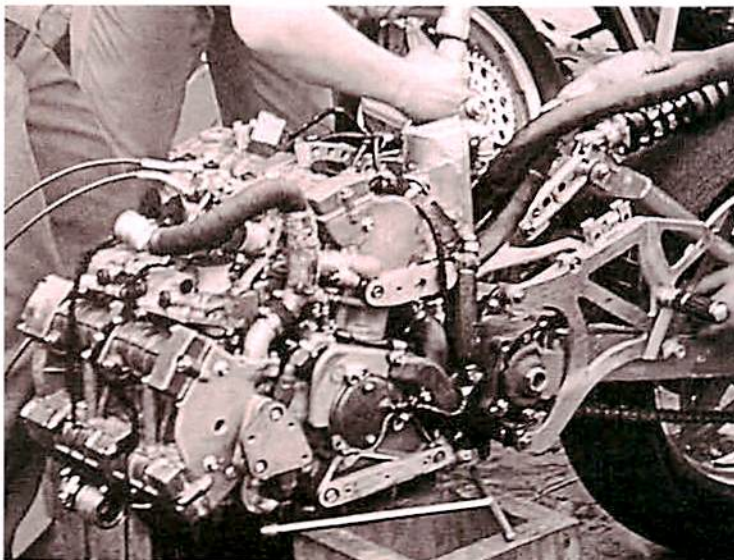
PAULOVITS



Ovale Kolben mit zwei Pleueln, acht Ventilen und zwei Zündkerzen pro Zylinder



Die aus Alublech gepresste Verkleidung führte oben geschlossen zum Lenkkopf



Motor, Schwinge, Federbein und Fußrastenanlage bildeten eine Einheit

2.) junge Talente aufzubauen, die zu Schlüsselfiguren in Hondas Zukunft werden – und 3.) in drei Jahren Weltmeister zu werden! Dazu bekam er ein Budget von drei Milliarden Yen pro Jahr (was damals etwas über 26 Millionen Mark entsprach) und einen Stab von 100 Mann zugesichert.

Im Januar 1978 begann Yanase mit der Arbeit. Er nannte das Projekt NR (New Racing) und traf auf Takeo Fukui, einen jungen Motoren-Ingenieur aus der Forschungsabteilung. Dieser wusste, dass Viertaktmotoren fast die doppelte Drehzahl wie Zweitaktmotoren brauchen, um die gleiche Leistung zu erzielen. Da das Reglement seit 1970 für die 500er-Klasse die Zylinderzahl auf vier begrenzte, war diese Drehzahl mit einem konventionellen Viertakter nicht zu erreichen. Fukui suchte aber ohnehin nach neuen Lösungen, denn er wusste auch, dass die Leistung eines Viertaktmotors durch den Gesamtquerschnitt der Ventile limitiert wird. Der Sage nach soll ihm bei der Fahrt zur Arbeit an einer Ampel, bei der die drei kreisrunden Lichter zu einer ovalen Fläche zusammengefasst waren, die Idee für ovale Kolben gekommen sein.

Bei einer solchen Form konnte er auch acht Ventile pro Zylinder unterbringen, mit zwei Pleueln pro Kolben ließ sich ein extrem kurzhubiger Motor bauen. Ein Vierzylinder wäre also so faktisch ein Achtzylinder mit vier gut beatmeten Brennräumen. Fukui besprach sich mit Shoichiro Irimajiri, der einst die Honda-Multizylinder der 1960er-Ära geschaffen hatte, und sie rechneten aus, dass eine solche V4-500er, wenn sie funktioniert, 130 PS freisetzen und bis 23 000/min gedreht werden könnte.

Im Februar 1978 wurde das Projekt bekannt gegeben. Bis April, als das Design des Ovalkolbenmotors vervollständigt wurde, hatte Yanase einen Stab von knapp 100 Mann rekrutiert, darunter viele frische Hochschulabsolventen. Der ganzen Gruppe war eines gemein: Niemand hatte wirkliche Rennerfahrung. Aber gerade deshalb ging man umso unvorbelasteter und mit umso hochgestocheneren Vorstellungen an die Sache heran.

Der erste Versuchseinzylinder, noch mit zwei Ventilen, lief im Juli 1978 auf dem Prüfstand, der erste mit acht Ventilen im Oktober. Dabei stellte man fest, dass alle bis dahin existierenden Bearbeitungsverfahren nicht präzise genug waren. Speziell an den Nahtstellen der

DIE SCHALENVERKLEIDUNG SOLLTE GEWICHT SPAREN, 16-ZOLL-RÄDER DAS HANDLING VERBESSERN. DOCH IN DER PRAKIS FUNKTIONIERTEN SIE NICHT.

Kreisbögen und der geraden Seiten, an der es geometrisch eine Unstetigkeitsstelle gibt, kamen auch in der Praxis Probleme auf. Man arbeitete an den Bearbeitungsverfahren und der Material- und Verarbeitungsgüte, innerhalb des NR-Projekts wurde dafür eine eigene Forschungsgruppe gebildet. Im April 1979 lief der erste NR-Vierzylinder auf dem Prüfstand.

Abgehobene Ideen

Das Fahrwerksprojekt war nicht weniger spektakulär. Man wollte Größe und Gewicht sparen, und Tadashi Kamiya und Satoru Horiike ersannen einen Schalenrahmen, bei dem die Verkleidung aus einer Press-Struktur aus Einmillimeter-Aluminiumblech bestand und den Lenkkopf mit beinhaltete. Der Motor, das hintere Fahrwerk und die Fußrastenanlage wurden von hinten als Cassette hineingeschoben und an beiden Seiten mit je 18 Sechsmillimeterschrauben mit der Schale verschraubt, so ergab sich eine unheimlich stabile Einheit. Dazu wog die Schale ganze fünf Kilogramm, die Hälfte eines konventionellen Rohrrahmens. Auch rechnete sich Kamiya mit 16-Zoll-Rädern eine kleinere Stirnfläche und ein besseres Handling aus.

Im Mai 1979 lief die erste NR auf der Teststrecke, im Juli wagte man sich nach Europa. Doch die NR hinkte den Vorgaben weit hinterher. Statt der ursprünglich anvisierten 130 PS hatte sie knapp 100 bei 16 000, und all die Ideen um das Fahrwerk herum warfen Probleme auf. Nur für einen einfachen Düsenwechsel musste die komplette Motor-Schwinge-Einheit ausgebaut werden, und auch die 16-Zoll-Räder führten zu einem kritischen Fahrverhalten. Die meisten Probleme bereitete trotzdem der Motor, dem es nicht nur an Leistung, sondern vor allem an Lebensdauer fehlte.

Um die Probleme des Motors in den Griff zu bekommen, wurde er

für 1980 zunächst in einen vom Briten Ron Williams konstruierten, konventionellen Maxton-Stahlrahmen mit 18-Zoll-Rädern gesteckt. Dem stempelnden Hinterrad begegnete man, indem man eine Kupplung konstruierte, die beim Gaszudrehen über das Rückdrehmoment geöffnet wurde. Eine solche Anti-Hopping-Clutch hat heute jedes Sportmotorrad.

Aber bis die Dinge einigermaßen aussortiert waren, war die Saison 1980 so gut wie beendet. Erst Ende Juli wagte man sich in Imatra wieder in die WM, und dort hatte man alle Motoren aufgebraucht, bevor das Rennen begann. In Silverstone kam Katayama immerhin als letzter ins Ziel, und auf dem Nürburgring fand er als Zwölfter ein einigermaßen veröhnliches Saisonende.

1981 war die NR endlich bei den ursprünglich angepeilten 130 PS angekommen, der Zylinderwinkel war von den anfänglichen 100 auf 90 Grad zurückgenommen worden. Doch sie hatte wegen all der Maßnahmen zur Zuverlässigkeitssteigerung auch 20 Kilo Übergewicht gegenüber den Zweitaktern mitzuschleppen und war noch immer nicht konkurrenzfähig. Sie wurde neben der WM in der japanischen und der US-Meisterschaft weiterentwickelt, und dort stellten sich die ersten Achtungserfolge ein. Kengo Kiyama gewann das 200-Meilen-Rennen im Regen von Suzuka, da er seltener nachtanken musste als die Zweitakter. Und Freddie Spencer gewann in Laguna Seca den Fünf-Runden-Vorlauf vor Kenny Roberts und Randy Mamola. Doch im Hauptrennen fiel er aus.

Spencer wurde dann nach Silverstone geladen, qualifizierte sich als Neunter, im Rennen lag er bereits auf dem fünften Platz und war schneller als die Spitze, bevor er an die Box fuhr. Ob er den Motor überdreht hatte, so der offizielle Ausfallgrund, oder einfach für eine gute Show gleich nur Sprit für einige Runden eingefüllt worden war, werden wir nie erfahren. Längst hatte sich die NR den Spitznamen „Never Ready“ (nie fertig) eingefangen.

Derweil hatte der neu installierte Projektleiter Yoichi Oguma, der ein Jahr später erster Präsident der dann gegründeten Honda Racing Corporation (HRC) wurde, neue Weichen gestellt. Unter dem Erfolgsdruck ließ er von Shin'ichi Miyakoshi, dem Vater der frühen Honda-Motocross-Zweitakter, eine Zweitakt-500er entwerfen, und mit diesem superkompakten Dreizylinder

kehrte auch umgehend der Erfolg ein.

Die NR wurde trotzdem weiterentwickelt und erlebte 1982 unter Ron Haslam in Assen, in Spa und Silverstone ihren Schwanengesang. In Assen lag der Brite bereits in den Top-Ten, doch zum Schluss wurde er Zwölfter, in Spa fehlten ihm als Elftem wenige Sekunden zum ersten WM-Punkt der NR. Doch dort holte Freddie Spencer den ersten Sieg des NS-Zweitakters, und damit war das Ende der NR besiegelt. Eigentlich schade, denn wie der nun halbwegs ausgereifte Viertakter spektakulär durch die Ardennen röhrt, ist mir bis heute in den Ohren geblieben. Mit einem 15. Platz in Silverstone ging ihre Ära dann still zu Ende. Sie tauchte nur noch 1984 als Designstudie wieder auf, komplett aus Kohlefaser, Magnesium und Titan. Dieses Motorrad wurde seither vom Honda-Museum in fahrbaren Zustand versetzt.

Nicht ohne Grande Finale

Doch Honda konnte sein teuerstes Projekt nicht ohne Sieg verstauben lassen. Im Juli 1987 tauchte bei den 24 Stunden von Le Mans eine 750er-Variante des Ovalekolenmotors im Fahrwerk der siegreichen RVF auf. Neben dem australischen Profi Malcolm Campbell führen sie der französische Journalist Gilbert Roy und sein japanischer Schreiberkollege Ken Nemoto. Campbell stellte die NR 750 auf den zweiten Startplatz, im Rennen war sie das klar schnellste Motorrad, doch dann fiel sie mit einem Pleuelschaden aus. Offiziell, weil eine der Pleuelfußmuttern falsch angezogen war. Beim Rennen der Swann-Series in Calder Park im Dezember 1987 gab es dann nichts und niemanden, der Campbell aufhalten konnte. Und so endete die Karriere der NR – genau zehn Jahre nachdem ihr Projekt gestartet wurde – doch noch mit einem Sieg.

Vier Jahre später legte Honda die Serienvariante der NR 750 auf, heute ein gesuchtes Sammlerobjekt. Und die NR-Väter kamen auch zu Ruhm. Takeo Fukui wurde später gar Honda-Präsident. Und wenn man heute mit irgendjemandem, der am NR-Projekt gearbeitet hat, spricht, strahlen dessen Augen noch immer von der Zeit, in der man seiner Fantasie freien Lauf lassen konnte und in völlig uneingenommenen Territorien forschte. Vieles von dem, was sie damals herausgefunden hatten, sollte sich für Honda auch im Racing noch einmal auszahlen: bei der unschlagbaren Honda RC 211 V zu Beginn der MotoGP-Ära. ■



Sieg für die NR 500: Kengo Kiyama gewann 1981 die 200 Meilen von Suzuka



Viel Aufsehen: Freddie Spencer prügelte die NR 1981 in Silverstone nach vorn



Schwanengesang: Ron Haslam verpasste in Spa 1982 nur knapp einen Punkt



Die NR 750 war 1987 das schnellste Motorrad in Le Mans und siegte in Calder-Park

MotoGP

KTM: Motorrad verfeinern

KTM hat im ersten Moto-GP-Jahr erstaunliche Fortschritte an seinem MotoGP-Motorrad gemacht. Für den nächsten Test wird die Konstruktion noch weiter verfeinert.

Von: **Imre Paulovits**

Es besteht kein Zweifel daran, dass KTM in seinem zweiten MotoGP-Jahr zu einem ernsthaften Konkurrenten in der Königsklasse heranreifen wird. Nach Saisonschluss hatten die Österreicher noch fünf Testtage in Valencia und Jerez und dort noch eine ganze Menge Komponenten durchgetestet, woraus die Ingenieure im Werk die Prototypen für den ersten Sepang-Test Ende Januar zusammenstellen konnten. „Wir werden kein radikal neues 2018er Modell haben, denn wir haben das letztjährige Motorrad ja im Monats-Rhythmus weiterentwickelt“, gibt KTM-Rennleiter Pit Beirer zu verstehen. „Wir haben immer alles sofort an die Rennstrecke gebracht und nichts für einen Modellwechsel aufgehoben. Aber in dem einen Monat, in dem die Ingenieure Zeit hatten, haben sie die Konstruktion bereinigt und alles, was in der Hektik der Saison gewachsen ist, wieder zu einer homogenen Konstruktion verfeinert.“

Trotzdem wird es in Sepang wieder eine Menge Neues zum Testen geben. „Obwohl die letzten Tests nicht so lange her sind, werden wir in Sepang ein relativ neues Motorrad dabei haben“, versichert Beirer. „Wir werden wieder ein neues Chassis haben, dazu leichte Veränderungen am Motor. Jeder Fahrer wird ein Motorrad mit dem Stand von Valencia und das veränderte Motorrad dabei haben, damit sie sich ein genaues Bild machen können.“

Zunächst wird Mika Kallio vom 24. bis 26. Januar gemeinsam mit den Testfahrern der anderen Werke die Teile vorsortieren, bevor vom 28. bis 30. Januar die Werksfahrer Pol Espargaró und Bradley Smith loslegen. „Mika wird alle Teile durchprobieren, sowohl vom alten als auch vom



Alles heiter Sonnenschein: KTM wird komplett neue MotoGP-Motorräder zum Sepang-Test schicken

neuen Stand, damit das Team bereits für alle Daten hat. Er wird das ganze Paket sauber an die beiden Rennfahrer übergeben“, so Beirer. „Ursprünglich war geplant, dass Mika nur die Vortests fährt. Nun haben wir noch einmal den Teile-Bestand durchgesehen und entschieden, dass er alle Testtage fahren wird.“

„Wir hatten jetzt etwas Zeit, nach der Hektik der letzten Saison wieder etwas Ruhe und Struktur in die Sache reinzubringen“, ist Beirer froh. „Aber ich denke, das wird nicht lange so bleiben, weil wir wieder mit tausend neuen Ideen aus Malaysia zurückkommen werden. Aber darauf sind wir vorbereitet.“

Moto2 mit mehr Fahrern

Beim Moto2-Projekt hat KTM nach der Saison in Jerez und in Valencia viel Neues probiert. Auf diesem Stand wurden die Teile für die neuen Motorräder, die die Teams in der vierten und fünften Kalenderwoche zusammenbauen werden, bestellt. „Wir hatten bei diesen letzten beiden Tests technisch noch einmal nachgezogen und einen neuen Rahmen und neue Schwingen probiert, dazu kam noch ein Aerodynamik-Update. Auf dieser Basis wurden nun die 2018er Motorräder fertiggestellt. Wir waren mit dem letzten Stand sehr zufrieden.

Es scheint ein Stand zu sein, der relativ einfach zu fahren ist und auf dem sich die Fahrer wohlfühlen.“

Für das Kiefer-Team hält Beirer nach wie vor Material bereit. „Es tut uns sehr leid, was da passiert ist“, so Beirer. „Wir haben ein Herz für den Rennfahrer. So haben wir das, was bestellt wurde, auch nicht weggeworfen. David Pickworth hat sich als Bluffer und Träumer erwiesen. Mir ist es völlig unverständlich, wie er sich so vor der ganzen Motorsport-Öffentlichkeit blamieren konnte. Es wäre viel besser gewesen, wenn er gleich vor drei Monaten reinen Wein eingeschenkt

hätte, statt dieses Komödientheater durchzuführen. Mir hat es extrem leidgetan, vor allem für die Zeit der Kiefer-Mannschaft, von Sandro Cortese, Dominique Aegerter und auch uns. Das Ziel, dass Dominique Aegerter es aus eigener Kraft hinkommen will, ist sehr rühmig, und da stehen wir hinter. Wir haben ihnen gesagt, wenn sie es hinkommen, auch erst um fünf vor zwölf, dann werden wir das Material haben und liefern. Es läuft jetzt darauf hinaus, dass die Kiefer-Mannschaft mit einer Ein-Fahrer-Struktur weitermachen wird, und da werden wir dabei sein, das ist gar keine Frage.“ ■



Moto2: Miguel Oliveira und Brad Binder bekommen 2018 neue Markenkollegen

Riesenprogramm mit 15 Bikes

KTM will den WM-Titel von Honda zurück. Nach dem Ausstieg von Mahindra werden die Österreicher auch nicht weniger als 15 Piloten ausrüsten.

Von: **Imre Paulovits**

KTM-Rennleiter Pit Beirer hatte es letzten Herbst unumwunden zugegeben: „In der Moto3 sind wir von der Konkurrenz überrannt worden, diese Scharte müssen wir 2018 auswetzen.“ Gleichzeitig hat Beirer der Dorna nach dem Mahindra-Rückzug zugesagt, alle deren ehemalige Kunden mit Material zu versorgen, soweit diese es wünschen. Nun gilt es für KTM, das aus diesen beiden Verpflichtungen entstandene Monsterprogramm in die Tat umzusetzen.

„Wir werden dieses Jahr 15 Fahrer ausrüsten“, weiß Beirer. „Wir haben alles Material vorbereitet, ab dem 15. Januar kommen dann die Teams ihre

Motorräder aufbauen. Wir haben in den letzten Jahren für zwei Bikes etwa zweieinhalb Tage gebraucht. Wir werden immer zwei Teams gleichzeitig bei uns im Werk arbeiten lassen, so kann man in einer Woche die Motorräder von acht Fahrern fertigstellen. So sind die nächste und die übernächste Woche für den Aufbau vorgesehen. Alle wollen zusammen mit den Moto2-Fahrern ab dem 5. Februar bei den IRTA-Tests in Valencia loslegen können. Beim Zusammenbau kommen die Teams der Reihe nach dran, wie lange sie schon bei uns sind. Zuerst kommen Ajo und VR46, dann RBA und Platinum, der Rest in der Woche danach.“

Technisch hat KTM zwar stark aufgerüstet, aber die bewährte Basis wurde belassen. „Wir mussten unser Moto3-Bike nicht neu erfinden, weil es ein auf einer sehr sauberen und guten Basis stehendes Motorrad ist. Du findest jetzt auch nicht mal eben drei PS, es geht nur noch um sehr feine Nuancen. Aber wir haben an den Reibungsverlusten gear-

beitet, dazu ist das Getriebe leichter zu schalten. Wir haben den Rahmen noch einmal überarbeitet und neue Schwingen gebracht. Der absolute Quantensprung ist in dieser Klasse nicht mehr möglich. Aber wir glauben schon, dass wir mit den Verbesserungen, die wir gemacht haben, und den Vorbereitungen, die wir bei den Tests machen, wieder konkurrenzfähig sind. Wir haben jetzt viele Kleinigkeiten umgesetzt, und damit sollten wir wieder vorn dabei sein.“

Dabei wird das Ajo-KTM-Team, in den letzten Jahren oft drei Mann stark, 2018 nur noch mit Darryn Binder, mit dessen Bruder sie 2016 Weltmeister wurden, als Ein-Mann-Team antreten. Der erfolgreichste Weltmeistermacher der kleinsten Klasse hat es sich nebenher für dieses Jahr erst einmal zur Aufgabe gemacht, die Öncü-Zwillinge in der Junior-WM aufzubauen. „Ein Zwei-Mann-Team mit den Zwillingen wäre in Zukunft ein Traum“, meint Beirer dazu. ■



Deniz Öncü: Ajo baut ihn in der Junior-WM auf, in der WM fährt nur Darryn Binder

Motorrad-WM

Nobby Clark gestorben

Er war eine Legende, die für Legenden geschraubt hat und mit ihnen Weltmeister wurde. Kurz vor Weihnachten ist Derek „Nobby“ Clark im Alter von 81 Jahren gestorben.

Von: **Imre Paulovits**

Gary Hocking, Mike Hailwood, Jim Redman, Kel Carruthers, Jarno Saarinen, Giacomo Agostini und Kenny Roberts habe alle eins gemeinsam: Sie wurden mit einem Mann an ihrer Seite Weltmeister, der es wenig mit Worten, aber viel mit Taten hatte. Dessen hagere Gestalt ein Symbol im Fahrerlager war, und dessen Name bis in die 1980er-Jahre hinein von jedem im

Fahrerlager mit viel Ehrfurcht ausgesprochen wurde: Nobby Clark.

Der gebürtige Rhodesier kam 1959 mit seinem Landsmann Gary Hocking in den Continental Circuit, und sein Fachwissen wurde von MV Augusta sofort erkannt, als die beiden Afrikaner zu ihnen stießen. Auch nach dem Umstieg von Hocking zu den Vierrädern blieb Clark bei MV Agusta und arbeitete dort für Mike Hailwood, dann warb ihn sein Landsmann Jim Redman zu Honda ab. Nach Hondas Rückzug Ende 1967 arbeitete Clark bei Yamaha, mit Unterbrechungen arbeitete er dort ganz bis in die Ära Kenny Roberts. Insgesamt errang er mit seinen Fahrern 17 WM-Titel.

Clark zog schon in den 1970er-Jahren nach Amerika. Und nachdem er der Motorrad-WM Lebe-



Nobby Clark und Jim Redman 1965 mit der Sechszylinder-Honda

wohl gesagt hatte, war er dort ein gefragter Mann, vor allem wenn es galt, alte Rennmaschinen wieder fit zu machen. So wurde er in den 1990er-Jahren noch einmal mit Jim Redman und der

Honda Six vereint, und sie gewannen das Oldtimer-Rennen in Daytona.

Zuletzt lebte Clark im Bundesstaat New York, wo er mit 81 Jahren dem Krebs erlag. ■

IDM 2018

Die IDM 2018 kann losgehen!

Die Fortführung von Deutschlands höchster Straßenrennsportserie hängt noch von zwei Vertragsunterschriften ab. Doch diese dürften eher eine Formsache sein.

Von: **Anke Wiczorek**

Am Boden liegen, aufstehen und weitermachen. Die IDM geht 2018 in die nächste Runde. Die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG hat der Arbeitsgruppe Motorsport des Industrieverbandes Motorrad e.V. und der Wirtschaftsdienst GmbH des DMSB e.V. jeweils Kooperationsverträge unterbreitet. Ziel ist es, die IDM ab 2018 als Promoter weiterzuführen. Für die Motor Presse, die das hauseigene Motorrad action team mit dem Job betraut, ist das eine große Nummer. Denn als Promoter übernimmt die Motor Presse das volle wirtschaftliche Risiko bei allen Veranstaltungen. Doch auch die Gesellschafter der Motor Presse Stuttgart haben zum Jahresende 2017 ihren Segen zu dem Großprojekt gegeben. Es wird ein Zwei-Jahres-Vertrag angestrebt. „Wir wollen ein gesundes Fundament für die IDM finden“, sagt action team-Chef Matthias Schröter. „Ohne Kontinuität ist die IDM nicht zu retten. Man kann die Serie nicht einfach für ein Jahr aussetzen und dann weitermachen, als wäre nichts gewesen.“

Den IDM-Machern geht es dabei nicht nur um die Austragung der einzelnen Veranstaltungen,



Frohes neues Jahr: Die Saison 2018 ist zu 90 Prozent in trockenen Tüchern

sondern auch um die Zuschauer. „Wir wollen mehr davon, ohne sie geht nichts“, weiß Schröter ganz genau. So wird zukünftig auf allen verfügbaren Kanälen um die Gäste geworben. Moderator Eddie Mielke wird die Fans wie gehabt in den Online-Medien unterhalten. Das Thema Livestreaming wird ausgebaut. Eine völlig neue Homepage, die den Anforderungen an Deutschlands höchste Straßenrennsportserie gerecht wird, ist schon im Bau. Beim Vermarktungskonzept wird Gas gegeben.

Sechs Hersteller an Bord

Bevor es richtig und offiziell abgesegnet losgehen kann, fehlen noch die bereits erwähnten zwei Unterschriften von der Arbeitsgruppe Motorrad des IVM und die des DMSB. Dabei handelt es sich um zwei paar Schuhe. Die AG Motorsport vereint die Motorradmarken BMW, Honda, Kawasaki, Suzuki und Yamaha sowie seit Neuestem auch KTM.

Die Hersteller werden den vom DMSB designierten neuen Promoter in den Jahren 2018 und 2019 vollumfänglich unterstützen. Das heißt, sie lassen mit einem fixen Pool-Beitrag Geld in die IDM-Kasse fließen. In der Kooperation mit dem DMSB geht es dagegen um die Nutzung der IDM-Prädikate. Von beiden Parteien liegen seit Ende November Willenserklärungen vor.

Beste Präsentation

Geplant sind folgende Prädikatsklassen: Superbike 1000, Supersport 600, Supersport 300 und die Seitenwagen. Umrahmt wird das Programm vom Suzuki GSX-R 1000 Cup, dem markenoffenen Twin-Cup, und es rollt auch der neu aufgestellte BMW Boxer-Cup 2.0 endlich an den Start. Der ADAC Junior Cup plant einen Gastauftritt. Wie sehr sich der neue Promoter ins Zeug legt, zeigt seine Energie auch in Sachen der German Speedweek, wo im Zuge der Langstrecken-WM in Oschersleben zwar nur die IDM Superbikes vertreten sind, dafür aber zu den besten Zeiten. So wie es aussieht, fährt die IDM-Top-Klasse am Samstag und auch am Sonntag in der Arena.

IDM-KALENDER 2018

23.–25.04.	Auftakttraining Oschersleben
27.–29.04.	IDM Oschersleben
07.–10.06.	Speedweek Oschersleben
06.–08.07.	IDM Zolder (B)
27.–29.07.	IDM Schleizer Dreieck
24.–26.08.	IDM Lausitzring
07.–09.09.	IDM Assen (NL)
28.–30.09.	IDM Hockenheim



Die Fans sind eine Macht und für die IDM-Macher eine wichtige Komponente

NACHRICHTEN

MOTO2: SANDRO CORTESE versucht nach dem geplatzen Deal um den Kauf des Kiefer-Teams durch den britischen Investment-Banker David Pickworth nun anderweitig einen Platz in der Moto2-WM zu finden. Die Dorna hat im Hinblick auf den Sachsenring-GP großes Interesse, den Moto3-Weltmeister von 2012 in der WM zu halten, und hält einen Startplatz für ihn offen. Cortese versucht, ein Paket aus persönlichen Sponsoren zu schnüren, aber auch ihm läuft die Zeit davon.

MOTORRAD-WM: STEFAN BRADLS Verhandlungen mit HRC um einen Testfahrer-Job für die MotoGP waren erfolgreich. Der 28-jährige Bayer wird vom 24.–26. Januar in Sepang seine Arbeit aufnehmen und neben Hiroshi Aoyama und Takumi Takahashi die 2018er-Honda RC 218 V für Marc Márquez, Dani Pedrosa und Cal Crutchlow vortesten.

SUPERBIKE-WM: DONINGTON PARK wird renoviert. Nachdem das operative Geschäft der britischen Traditions-Rennstrecke von Jonathan Palmers Motor-Sport Vision Group übernommen wurde, die auch Brands Hatch, Oulton Park, Snetterton und Cadwell Park betreiben, wurden weitreichende Umbauarbeiten aufgenommen. So werden für den Superbike-WM-Lauf neue Tribünen und ein neues Fahrerlager fertig. Die Strecke strebt an, auch den Grand Prix wieder beheimaten zu können.

ENDURANCE-WM: HONDA wird nach dem Vorbild von Yamaha ein waschechtes HRC-Werksteam für die 8 Stunden von Suzuka aufbauen. Takumi Takahashi wird als Vorbereitung dafür auch eine Werks-Fireblade in der japanischen Superbike-Meisterschaft einsetzen. Zuletzt hatte ein HRC-Team 2008 mit Carlos Checa and Ryuichi Kiyonari gewonnen.

Supercross-WM Anaheim

Ken Roczen ist wieder da

Marvin Musquin bleibt beim Auftakt zur Supercross-WM in Anaheim auf Erfolgskurs. Und Ken Roczen ist wieder da – Platz 4 für den Thüringer bei seinem ersten Rennen seit 50 Wochen!

Von: Alex Hodgkinson

Das neue Qualifikationsformat mit direktem Einzug ins Finale für 18 Fahrer statt der bisherigen acht Fahrer führte nicht zu der befürchteten vorsichtigen Fahrweise, und die beiden Vorläufe waren jeweils hart umkämpft.

Jason Anderson und Ken Roczens HRC-Teamkollege Cole Seely hatten mehrmals Kontakt, bevor der Husqvarna-Leader den ersten Vorlauf für sich entscheiden konnte, während Musquin, Roczen und Yamahas Cooper Webb sich im zweiten Heat gegenseitig in die Quere kamen, aber jeder konnte sich den direkten Einzug ins Finale sichern. Der einzige Werksfahrer, der die erste Hürde nicht überwinden konnte, war Dean Wilson: Der Schotte erlitt beim Sturz im Waschbrett eine Gehirnerschütterung und konnte am Abend nicht mehr antreten.

Das neue System hat auch eine Kehrseite: Das Publikum musste eineinhalb Stunden auf die nächste Gelegenheit beim Finale über 24 Runden warten, um die Hauptakteure erneut bewundern zu können.

Waschbrett-Opfer Tomac

Eli Tomac, der die 2017er-WM im letzten Lauf an den inzwischen zurückgetretenen Ryan Dungey verloren hatte, schoss sofort in Führung, als die Startgatter zum ersten von 17 Rennen in 18 Wochen fiel. Das Kawasaki-Ass konnte sich gleich von seinen Verfolgern absetzen, während Musquin, Anderson und Roczen sich bemühten, sich aus dem Mittelfeld nach vorne zu arbeiten.

Roczen hatte mit Abstand den schlechtesten Start unter den absoluten Spitzenfahrern und beendete die erste Runde auf Platz



Fortsetzung folgt: Auch beim Supercross-Saisonauftritt in Kalifornien war Marvin Musquin nicht zu schlagen

12, während Musquin und Anderson schon unter den ersten Sechs waren.

Musquin und Anderson fuhrten fast identische Rundenzeiten, und der Franzose bemühte sich erfolgreich, den energischen Amerikaner von seinem Hinterrad fernzuhalten, indem er zuerst Jeremy Martin, danach Weston Peick jeweils eine Runde vor dem Husky-Mann passieren konnte und die Jagd nach dem führenden Tomac und Justin Barcia begann.

In Runde 8 kam der entscheidende Moment, als Tomac Opfer des brutalen Waschbretts wurde. Er war schnell wieder auf den Beinen und auf Platz 4, aber es war zu erkennen, dass er Proble-

me hatte. Nach einer weiteren Runde, in den er ständig Positionen einbüßte, fuhr er an die Box und gab das Rennen auf.

K-Roc Trainings Schnellster

Zuerst hieß es, der Gurt um die Taille seiner Rennhosen sei zerrissen gewesen, später gab Kawasaki zu, dass ihr Schützling sich an der linken Schulter verletzt hatte. Drei Runden nach Tomacs Ausscheiden übernahm Musquin die Führung, und in den vier Runden, bis Anderson ihm folgen konnte, baute der Franzose einen komfortablen Vorsprung von drei Sekunden auf.

Trainings Schnellster Roczen, der fast identische Rundenzeiten wie die Führenden fahren konn-

te, aber immer wieder Zeit bei seinem Vormarsch aus dem Mittelfeld einbüßte, kam zwölf Sekunden hinter Musquin als Vierter ins Ziel.

Musquin war über seinen Sieg verblüfft: „Ich hatte kaum erwartet, dass ich hier ganz oben auf dem Treppchen stehen würde. Im Training fehlten mir sieben Zehntel auf die Spitze und mein Start im Finale war miserabel. Aber ich blieb ruhig, konnte meine Leistung ständig steigern und wir haben als Team die Früchte unserer Arbeit geerntet.“

Shane McElrath machte den Abend für Mattighofen perfekt, indem er die 250er-Klasse gewann. Der Schweizer Killian Auberson kam als 18. ins Ziel. ■



Nach 50 Wochen: Ken Roczen kann es noch

SUPERCROSS-WM

Anaheim (USA), 6. Januar

1.	Marvin Musquin (F), KTM	26 Pkte.
2.	Jason Anderson (USA), Husq.	23
3.	Justin Barcia (USA), Honda	21
4.	Ken Roczen (D), Honda	19
5.	Weston Peick (USA), Suzuki	18
6.	Cole Seely (USA), Honda	17
7.	Justin Brayton (USA), Honda	16
8.	Broc Tickle (USA), KTM	15
9.	Joshua Grant (USA), Kawasaki	14
10.	Cooper Webb (USA), Yamaha	13
11.	Jeremy Martin (USA), Honda	12
12.	Blake Baggett (USA), KTM	11

SuperEnduro-WM in Riesa

Webb und Gallas riesig

Es läuft bei Cody Webb: Nach dem Sieg in der US-Indoor-Series übernahm der Ami nun auch die Führung in der SuperEnduro-WM. Beim zweiten Lauf der Serie im sächsischen Riesa holte er vor ausverkauftem Haus Trainingsbestzeit, Superpole und zwei von drei Laufsiegen.

Von: **Robert Pairan**

Der 29-jährige KTM-Fahrer hatte es dabei keineswegs leicht: Schon im ersten Lauf musste er sich vom dritten Rang nach vorne kämpfen. Dabei half ihm zu Beginn des Rennens, dass der WM-Führende Taddy Blazusiak einen unfreiwilligen Ausrutscher hatte und noch weiter zurücklag, während Webb seinen Landsmann Colton Haaker unter Druck setzte, bis dieser die Führung mit einem kurzen Hängenbleiben im Steinfeld verspielte.

In Lauf 2 wird traditionell die Startaufstellung umgedreht, was bedeutet, dass die Besten die schlechtesten Startplätze haben. Deshalb endete Webbs Vorwärtssprung auch auf dem vierten Platz hinter Alfredo Gomez, während Titelverteidiger Haaker seinen ersten Lauf in dieser Saison gewinnen konnte.

Taddys Strafe halbiert

Dass Webb aber trotzdem auf Rang 3 gewertet wurde, lag an Blazusiak: Der Pole hatte trotz der schlechten Startposition den Holeshoot geholt und war mit viel Geschwindigkeit in die erste Sprungkombination eingebogen. Laut Reglement ist es aber in der ersten Runde aus Sicherheitsgründen verboten, den Doppelsprung zu nehmen, damit gestürzte Fahrer im Startgewimmel nicht zusätzlich gefährdet werden. Blazusiak sprang trotzdem – und erhielt 20 Strafsekunden. Dagegen protestierte der Pole: „Ja, ich habe gegen die Regeln verstoßen, und deshalb ist eine Strafe auch gerechtfertigt. Aber die war vorher nicht festgelegt worden, und bei einer Runden-



WM-Titelchancen: Kevin Gallas

länge von knapp über 40 Sekunden sind 20 Sekunden Strafe eine halbe Runde. Das ist zu viel.“ Dieser Argumentation konnten Rennleiter und Jury folgen – sie reduzierten auf zehn Sekunden Strafe.

Daneben profitierte der Deutsche Manuel Lettenbichler von dieser Strafverkürzung. Denn er gewann in Lauf 3 den Start und sprang durch seinen Geschwindigkeitsüberschuss auch prompt die erste Sektion. Zwei Runden lang konnte er seine Führung verteidigen, bis erst Webb, dann eine Runde später auch Blazusiak auf der Zielgeraden in der Matrix an ihm vorbeigingen.

Von hinten drängte noch Billy Bolt heran, doch auf der Strecke konnte Lettenbichler den Briten noch im Zaum halten. Durch die Zeitstrafe des Deutschen rutschte Bolt allerdings auf den dritten Platz in diesem Lauf und in der Meisterschaft.

Lettenbichler stark

Der 20-jährige Bolt und der erst 19-jährige Lettenbichler sind die beiden Jüngsten im Feld. Auch wenn sie mit der Erfahrung der anderen Teilnehmer noch nicht konkurrieren können, so sind sie doch die nächste Generation, die quasi schon in den Startlöchern steht und gewaltig nach vorne drückt. Für Bolt war es erst sein zweiter SuperEnduro-Wettbewerb, bisher war er nie in den Hallen unterwegs gewesen. Lettenbichler brauchte eine Saison, um an der Spitze mithalten zu können.

Der 21-jährige Kevin Gallas aus Karlsruhe gewann alle drei Wertungsläufe der Junioren-Klas-

se und übernahm damit auch gleich die Gesamtwertung in der Weltmeisterschaft.

Im Training hatte der Husqvarna-Fahrer noch das Pech, nur die viertbeste Zeit vorlegen zu können: „Ich hatte kein einziges Mal eine freie Runde gehabt.“ Doch schon im ersten Lauf schlug Gallas so richtig zu: Er gewann den Start, wurde noch kurz attackiert, konnte dann im weiteren Verlauf seinen Vorsprung nicht nur halten, sondern ein bisschen weiter ausbauen.

Kevin Gallas WM-Leader

Im zweiten Lauf wurde mit umgekehrter Startaufstellung losgefahren, was bedeutete, dass Gallas eine schlechte Position hatte. Doch nach der ersten Runde war er schon auf dem

vierten Platz und kämpfte sich langsam weiter vor. Als dann der Führende im Steinfeld hängen blieb, konnte Gallas vorbeigehen und einem weiteren Laufsieg erzielen.

Im dritten Lauf ging es für Gallas vor allen Dingen darum, die Ruhe zu bewahren: Er gewann den Start und baute seine Führung immer weiter aus. Ohne jegliches Risiko konnte er jeglichen Fehler vermeiden und fuhr dem dritten Sieg des Abends entgegen.

Damit übernimmt der Husqvarna-Fahrer die Gesamtwertung in der Junioren-Weltmeisterschaft und führt mit 14 Punkten Vorsprung vor den noch ausstehenden drei Wettbewerben in Malaga, Bilbao und im schwedischen Lidköping. ■

SUPERENDURO-WM

Riesa, 6. Januar

1.	Cody Webb (USA), KTM	1-3-1
2.	Colton Haaker (USA), Husqvarna	2-1-7
3.	Taddy Blazusiak (PL), KTM	4-6-2
4.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	5-4-3
5.	Jonny Walker (GB), KTM	3-7-4
6.	Alfredo Gomez (E), Husqvarna	7-2-5
7.	Manuel Lettenbichler (D), KTM	6-6-6
8.	Cristobal Guerrero (E), Yamaha	10-8-8
9.	Blake Gutzeit (ZA), Yamaha	8-9-9
10.	Benjamin Herrera (CHI), TM	11-10-10

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand (nach 2 Rennen)

1.	Cody Webb	106 Punkte
2.	Taddy Blazusiak	93
3.	Billy Bolt	83
4.	Colton Haaker	80
5.	Alfredo Gomez	74
6.	Manuel Lettenbichler	70
7.	Jonny Walker	52
8.	Daniel McCanney	46
9.	Cristobal Guerrero Ruiz	32
10.	Blake Gutzeit	30



Nach Blazusiak folgt Webb: Der Amerikaner ist neuer WM-Spitzenreiter

NACHRICHTEN

MOTOCROSS-WM: HONDA SUCHT ERSATZ

Die Frechheit bei HRC kennt anscheinend keine Grenzen. Nachdem MXGP-Bezahlfahrer Brian Bogers wegen eines komplizierten Bruchs des rechten Fußes voraussichtlich die ersten vier GPs verpasst, nahm das Honda-Werksteam Kontakt zu Evgeny Bobryshev auf, den HRC im August nach sieben Jahren ohne Warnung auf die Straße gesetzt hatte, und bat den Russen, Bogers auf Zeit zu ersetzen. Der stolze Russe, der ohne WM-Vertrag für 2018 dasteht, aber für Neil Prince in England Suzuki fährt, lehnte dankend ab.

EISSPEEDWAY: WEISSENBACH AM 21. JANUAR

Das ursprünglich für den 6.1. geplante offene Meeting in Weissenbach am Lech (Tirol) wurde aus Witterungsgründen auf den 21. Januar verschoben. Am Start sind u.a. Franz Zorn, Günther und Luca Bauer, Charlie Ebner und Stefan Pletschacher. Die für das gleiche Datum geplante Schweizer Meisterschaft in Champex-Lac (Wallis) musste komplett abgesagt werden: Ein Meter Neuschnee hat das Eis auf dem See teils einbrechen lassen, sodass fristgerecht keine Strecke aufgebaut werden kann.

EISSPEEDWAY: KOLTAKOV RUSSISCHER MEISTER

Dmitri Koltakov dominierte erneut die Russische Meisterschaft. Der amtierende Weltmeister gewann drei der vier Rennen in Togliatti (noch 2017) und zudem am Wochenende in Kamensk-Uralskij. Der 27-Jährige siegte mit 55 Punkten vor Daniil Iwanov (47), Dmitri Khomitsevitich (46), Dinar Valeev (43) und Sergej Karatchinsev (42), der ein Stechen um Platz 5 gegen Igor Kononov gewann. Iwanov, Khomitsevitich, Valeev und Karatchinsev starten in den zwei WM-Qualis am kommenden Samstag; Koltakov ist als Titelverteidiger für die GP-Endrunde gesetzt.

Deutsche Speedwayfahrer im Ausland

Deutsche Drift-Exportschlager

Früher waren deutsche Speedwayfahrer als Profis in ausländischen Speedwayligen kaum nachgefragt. Das hat sich mit der jungen Fahrergeneration grundlegend geändert.

Von: **Thomas Schiffner**

Vor 20, 30 Jahren beherrschten deutsche Bahnsportler die Langbahn-Szene und die -WM. Heute träumen junge deutsche Drifter indes in der Mehrzahl vom Speedway-GP, und daher zieht es sie in die europäischen Profiligen – nach England, Schweden, Polen, Dänemark. Auch die Promoter haben bemerkt, dass die Verpflichtung eines Deutschen nicht bedeutet, dass er jedes Wochenende wegen eines Grasbahnrennens in der Heimat in ihrem Kader fehlt.

Ohnehin fährt kaum einer der jungen Speedwaygarde noch Langbahn: Erik Riss hat sich 2017, nach zwei Langbahn-WM-Titeln, ganz auf Speedway konzentriert. Er startet 2018 im drit-

ten vollen Jahr für Edinburgh mit Bruder Mark (zweite volle Saison) in der British Championship (Zweite Liga). Erik steigt außerdem in der Zweiten schwedischen Liga bei Norrköping ein und in Dänemark in der Superliga bei Slangerup. Kevin Wölbert verlängerte seinen Vertrag in Polen (Dritte Liga) bei Opole, fährt erstmals in Schweden (Griparna) und Dänemark (Region Varde).

Neu in Polen, wird 2018 wieder Martin Smolinski sein Glück versuchen – bei Zielona Gora in

der obersten Ekstraliga. Auch Kai Huckenbeck ist in der Ekstraliga bei Grudziadz unter Vertrag, obwohl er 2017 nur drei Rennen bestritt. In der Dritten polnischen Liga verbleiben Max Dilger (bei Poznan) und Tobias Busch (für Krosno); Steven Mauer unterschrieb für Bydgoszcz.

Novize im Profibusiness ist der bald 20-jährige Michael Härtel: Der Langbahn-Vizeweltmeister steigt im März in der Zweiten britischen Liga bei Ipswich ein – und fährt erneut die Langbahn-WM.



Beide im Langbahn-GP, beide im Ausland: Härtel (links) und Smolinski

Neue Offroad-Serie WESS

Piratenserie oder Alternative?

Die World Enduro Super Series, kurz WESS, sollen die Offroad-Szene auf ein neues Niveau bringen. Ein nicht nur räumlich in KTM-Nähe gelegenes Büro wird die neue Serie promoten.

Von: **Robert Pairan**

Der klassische Endurosport hatte in den letzten Jahren Konkurrenz bekommen: einen großen Zuwachs von Hard-Enduro-Formaten wie beispielsweise „Erzberg“, der stundenlang sogar im freien Fernsehen übertragen wird. Damit wird der Offroad-Gedanke einem breiteren Publikum präsentiert, denn üblicherweise findet der Kampf zwischen Mann und Maschine gegen das Gelände und die Uhr nur außerhalb der Öffentlichkeit statt. WESS nimmt ab Mai nun aus allen Sparten,

vom klassischen Enduro über Hard-Enduro bis zu Strandrennen, die populärsten Veranstaltungen und erstellt eine eigene Serienwertung. Für den Veranstalter vor Ort ist das kein Mehraufwand, aber ein besonderer PR-Aufwand für den WESS-Promoter, der eine große Medienoffensive auf allen Internet-Kanälen angekündigt hat.

Genau diesen Aufwand hatten KTM und Tochter Husqvarna bei der WM vermisst und vergeblich eingefordert. Mit der Initiierung einer speziellen Serie gibt man sich auf eine Gratwanderung: Man darf gespannt sein, ob am Ende die sportliche Leistung oder die Markenwerbung im Mittelpunkt stehen wird.

Ohne Segen und vor allem ohne Prädikat der FIM als oberster Hüterin des Motorradsports könnten sich andere Marken und Fahrer schwertun, sich dort mit den Werksfahrern von KTM und Husqvarna zu messen.



Prominenter Starter: Joseph Garcia

Durchaus aber folgerichtig ist der Rückzug des KTM- und Husqvarna-Werksengagements aus der Enduro-WM. Für WM-Promotor Alain Blanchard ein herber Rückschlag, der ihn zwingt, aktiv und attraktiver für die verbliebenen Teams zu werden. So bietet er jetzt schon ein Live-Streaming an, wie man es von Motocross-WM und anderen Serien längst kennt. ■



Honda-Pilot Joan Barreda: Am zweiten Tag stark aufgetrumpft und die Gesamtführung übernommen. Aber kann er diesmal bis ins Ziel vorne bleiben?

Der härteste Einstieg

Die ersten beiden Etappen über nur 298 Wertungskilometer waren als lockerer Aufgalopp gedacht, und KTM nahm seinen 17. Dakar-Triumph in Folge ins Visier. Doch die 40. Auflage der „Mutter aller Rallys“ begann ganz anders als ihre Vorzeichen.

Von: **Thomas Schiffner** und **Imre Paulovits**

Die Ankündigung von Marc Coma, seit 2017 Dakar-Rennleiter, nahm sich wie ein Fluch aus: Es solle die härteste Dakar werden, seitdem die Rally in Südamerika stattfindet – an 14 Fahrtagen über 8200 Kilometer von Lima in Peru bis zum Ziel in Córdoba in Argentinien.

Aber dass diese Ankündigung gleich auf den ersten beiden Etappen vergangenen Samstag und Sonntag, an denen durch die

Wüstendünen der Provinz Pisco Samstag 267 sowie am Sonntag lediglich 31 Kilometer in Wertung zu fahren waren, durchgezogen würde – das haben sich die Beteiligten so nicht denken können.

So nahm das Unheil für den einzigen deutschen Zweiradpiloten, Jürgen Drössiger, bereits seinen Lauf, bevor die Rallye richtig begonnen hatte: Auf der Verbindungsetappe am Samstag fuhr er einem SUV vor ihm auf, stürzte und musste ins Krankenhaus gebracht werden. Der 53-jährige aus Aachen blieb unverletzt und schaffte es, seine KTM rechtzeitig zur Wertungsprüfung wieder an den Start zu bringen.

Rodrigues erstes Opfer

Mit Joaquim Rodrigues erging es einem der Mitfavoriten in der Gesamtwertung auf den ersten Metern ebenfalls nicht besser. Der im deutschen Speedbrain-Team mit der indischen Hero startende Portugiese krachte nach wenigen Metern auf der ersten Special Stage nach einem Sprung über eine Düne in hohem

Bogen heftig in den Wüstensand. Er wurde am Sonntag per Helikopter nach Lima verlegt. Über den Gesundheitszustand des Zehntplatzierten vom letzten Jahr gab es zu Redaktionsschluss widersprüchliche Angaben. Zuletzt meldete sich Rodrigues per Teamkommunikation und ließ verlauten: „Ich danke allen Freunden für die Anteilnahme, die Unterstützung und die guten Wünsche. Ich bin okay und werde bald heimfliegen, um meine volle Genesung zu beginnen. Es tut mir leid für alle im Team, dass meine Dakar dieses Jahr so kurz geraten ist, aber ich werde nächstes Jahr noch stärker wiederkommen.“

Viele Fahrer hatten auch schon am ersten Tag Schwierigkeiten mit der Navigation, die bereits letztes Jahr von Coma schwieriger gemacht worden war, um die Dakar zu ihren Ursprüngen zurückzuführen. KTM-Pilot Matthias Walkner, bei Redaktionsschluss auf Rang 3: „Den ersten Tag waren wir abseits der Piste, die Navigation war

sehr schwierig. Ich erwischte einige falsche Spuren, versuchte aber immer, ohne Risiko zu fahren.“

„Miss Dakar“ Laia Sanz, seit Jahren schnellste Frau in der Rallye-Welt, begann die Dakar mit einem hervorragenden zwölften Platz: „Die Navigation war sehr tricky, besonders an einem Wegpunkt, aber ich habe mich ziemlich schnell zurechtgefunden. Ich liebe den Sand, und so habe ich diese ersten Etappen sehr genossen. Ich konnte ein ganzes Stück hinter Toby Price herfahren, das hat die ganze Sache sicherer gemacht. Leider hatte ich hinterher ein leichtes Problem mit dem Motorrad, das hat mich fünf Minuten gekostet. Aber die Rallye ist noch lang, man muss seine Kräfte für später aufheben, und es kann noch sehr viel passieren.“

Mit dem Auftaktsieg von Titelverteidiger Sam Sunderland auf der ersten Etappe von Lima nach Pisco war die Welt von Dakar-Dominator KTM, 16-facher Sieger seit 2002, noch in Ordnung, doch das änderte sich bereits am zweiten Tag auf der 278-km-Schleife

durch die Wüste von Pisco (zu deutsch: Papagei).

Ungewöhnlicherweise begann die Etappe um 6 Uhr morgens mit den Autos, was den Bikern eigentlich zupasskommen sollte, weil sie den Spuren der Vierräder hätten folgen können. Aber welchen Spuren?

An diesem Tag überschlugen sich die Ereignisse, vor allem im Feld der Autos, und das wortwörtlich: Im tiefen, oft falsch eingeschätzten Dünensand überschlugen sich die Fahrzeuge reihenweise – und das bis zu neun Mal! Sam Sunderland, der von der Spitze auf den vierten Rang zurückfiel: „Ich dachte, es wäre nicht schlecht, den Autos zu folgen, doch die ersten 50 oder 60 Kilometer der Etappe waren Chaos. Die Autospuren führten überallhin in den Versuchen, die Dünen hochzukommen.“

Yamaha-Pilot Adrien van Beveren nahm Sunderland bald die Führung ab, doch auch der Franzose musste den Weg für den Spanier Joan Barreda auf dessen Honda freimachen. Barreda gewann die Etappe überlegen und übernahm mit der CRF 450 Rallye so auch die Gesamtführung mit 2:30 Minuten Vorsprung auf Van Beveren und schon 4:50 Minuten vor Matthias Walkner. Der Österreicher war damit nach zwei der 14 Etappen bester KTM-Pilot,

aber eben „nur“ auf dem dritten Gesamtrang.

KTM Dritter, na und?

Letztes Jahr war der Rallye-Weltmeister von 2015 Gesamtzweiter und er weiß, wann eine Dakar entschieden wird: „Ich weiß, wir haben einen langen Weg zu gehen, und es wird immer härter und härter. Aus Erfahrung weiß ich, dass die Rallye nicht am Anfang gewonnen wird. Und es gibt ungefähr 15 Leute, die nahe an der Spitze fahren können.“

Vorjahressieger Sam Sunderland, der in der zweiten Etappe auf den vierten Rang hinter Walkner zurückfiel, nahm es auch nicht zu tragisch: „Ich wäre schon gerne etwas weiter vorn gewesen, doch es ist immer schwer, wenn man als erstes Motorrad in die Stage fährt. Aber die Autospuren gingen überallhin, sie kamen oft die Dünen nicht hoch. Ich bin dann auf Autos aufgelaufen und musste in ihrem Staub fahren. Jetzt habe ich eine günstigere Startposition und kann mich nun voll aufs Navigieren konzentrieren.“

Also noch keine Unruhe bei KTM? Schließlich hatte Honda, die seit fünf Jahren vergeblich dem Gesamtsieg hinterherrennen, auch im letzten Jahr um diese Zeit mit Joan Barreda geführt und war dann wegen Nutzung

DIE DAKAR 2018 (MOTORRAD UND QUAD)

6.–20. Januar 2018

Zwischenstand nach 2 Etappen

		Honda	3:18.36 h
1.	Joan Barreda (E)	Yamaha	+ 2.30 min
2.	Adrien van Beveren (F)	KTM	+ 4.50 min
3.	Matthias Walkner (A)	KTM	+ 5.04 min
4.	Sam Sunderland (GB)	Husqvarna	+ 5.44 min
5.	Pablo Quintanilla (RCH)	Yamaha	+ 6.22 min
6.	Xavier De Soultrait (F)	Honda	+ 6.39 min
7.	Kevin Benavides (RA)	Yamaha	+ 7,10 min
8.	Franco Caimi (RA)	Honda	+ 7.33 min
9.	Michael Metge (F)	KTM	+ 9.04 min
10.	Toby Price (AUS)		

eines unerlaubten Tankpunktes mit einer nicht aufholbaren Strafzeit belegt worden.

Und selbst wenn KTM tatsächlich auf den noch mehr als 7000 Kilometern den bisher eingehandelten Rückstand nicht zufahren können sollte, gibt es immer noch die Schwestermarke Husqvarna: Marathon-Weltmeister Pablo Quintanilla kennt als Chilene das Terrain aus dem Effeff und rangierte bei Redaktionschluss auf Platz 5.

„Eigentlich bin ich mit meiner bisherigen Leistung ganz happy“, meinte Quintanilla auch entspannt. „Ich hatte mich vor der zweiten Etappe etwas krank gefühlt, dann aber versucht, so gut es ging durchzukommen. Ich habe dann auch einen guten Rhythmus gefunden, wenn ich schließlich auch etwas ermüdet

bin. Da ich nicht hundertprozentig fit bin, geht meine bisherige Leistung in Ordnung.“

Barreda in Stimmung

Doch vorerst ist Joan Barreda vorn, der nach so vielen Schicksalsschlägen versucht, Honda endlich den ersten Dakar-Sieg seit ihrer Rückkehr vor fünf Jahren zu schenken: „Es war nicht leicht, in dieser verwirrenden Etappe die Konzentration zu behalten. Ich bin einmal auf einer Düne weit gesprungen und sehr hart aufgekommen, danach habe ich meine Hand auf den nächsten Kilometern gespürt. Im letzten, sehr schnellen Teil konnte ich mir einen Vorsprung herausarbeiten. Nun müssen wir die Führungskilometer fahren. Aber damit haben wir gerechnet, darauf bin ich vorbereitet.“ ■



Adrien Van Beveren: Der Yamaha-Pilot liegt auf einem tollen zweiten Platz



Pablo Quintanilla: Trotz leichtem Fieber fünfter Gesamtrang



Matthias Walkner: Nach zwei soliden Tagen bester KTM-Pilot



Sam Sunderland: Erste Etappe gewonnen, dann Probleme mit Autos

**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, Top Ausstattung, 1. Hand, scheckheftgepflegt, 87.900,- € (MwSt. awb.) Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, 02691/932664-25, www.teichmann-racing.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42325

Audi

Suche Audi Cabrio A4 oder Typ 89, blau-met. Angebote an Tel. 038378/338687

BMW

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Jaguar

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

Land Rover



Landy Defender Kinderjeep, Neufahrzeug, 110 ccm, 5 kW (7 PS), rot, 2450,- €. Tel. +49(0)176/43433368

Mercedes

VANSPORTS.DE
BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Der Geländegänger V 250 Edition 4x4 lang - HARTMANN VP Crosser im SUV Look*, EZ 09/2016, ca. 19900 km, dezenter Offroader mit Höherlegung, Front- u. Heck Anfahrerschutz, Radlaufabdeckungen und schwarzen Seitenrohren und 19 Zoll FIVE2 Rädern (Bereifung 245/45 R19), Interieur- u. Exterieur- Pakete, Standhgz., Sitzhgz. vorn, div. Assistenten, NAVI, LED Scheinwerfer, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, AHK abnehm. u.v.m. 54.264,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42284

VANSPORTS.DE
BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Arktikweiß - der lässt keinen kalt! Vito 119 CDI Mixto - „HARTMANN VP Spirit“, Einzelstück mit High Class Ausstattung, EZ 11/2017, ca. 2000 km. Sportfahrwerk, VP Spirit Spoilersatz, Sportradsatz 19 Zoll, luxuriöse Handbeleuchtung im Karostepp-Design (schwarz), V8 Sound, einmalige Innenraumveredelung komplett schwarz, 5-Sitzer, Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, Klima, AHK abnehm. 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 VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42285



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



Mercedes-AMG S 63 L, 2012, 420 kW (571 PS), 43200 km, über 30 Extras, NP € 208.029,- jetzt € 57.900,-. CGD GmbH, Freudenstädterstr. 28, 72280 Dornstetten, Tel. 07443-1734704, www.classic.cars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42293

CLS AMG S4 M. ü.50%, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 44000 km, NP: 160.000,-, VB 69.900,-, T. 0171/3491847

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

Porsche

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



Cayman GT4 Clubsport Rennfahrzeug VLN, Bj. 2016, ca. 25000 km, 283 kW, Luftthebeanlage, Klimaanlage, 100L Tank usw. 129.900,- € (MwSt. awb.) Teichmann Racing GmbH, Im Broel, 53518 Adenau, Tel. 02691/932664-25, www.teichmann-racing.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42347

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

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

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

Renn/Rallye

DUNLOP
MOTORSPORT

Sport- & Rallyereifen

Lütticke motorsport
02354-7046993
www.lms-racing.com

www.Rennsportshop.com

REDAKTION

Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 1958
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de

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

VERLAG

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1
70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 1820
MOTORSPORT aktuell gehört zur
auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Andrea Rometsch, Peider Bach
Telefon: +49 (0)711 182 0
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.),
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger

Anzeigenleitung:
Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1641
Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werbeverkauf Online:
Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1346
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig
ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1613
Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 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 Kioskkauf von
€ 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).

Abonnentenservice:
Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 3206 8888,
Telefax +49 (0)711 182 2550,
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

Tolle Show in der MotoGP

Zum Motorrad-Jahr 2017
MSa 1–3/2018

Was die Fahrer im letzten Jahr in der MotoGP geboten haben, war Motorrad-Rennsport vom Feinsten. Die Piloten haben die WM bis Valencia offengehalten und eine fantastische Show abgeliefert. Ducati hat wieder ein Sieger-Motorrad und Nummer 99 (Lorenzo) kann's jetzt auch im Regen. Hätte Honda nicht den „Himmelhund“ Marc Marquez, wäre „Dovi“ ganz oben gestanden. Auch die Rookies Zarco und Folger haben begeisternde Rennen gezeigt. Jonas, werde bitte schnell wieder gesund! Schön wäre es, wenn nächste Saison auch KTM und Co. um Podestplätze fighten könnten. Schade, dass Maverick Viñales nur in den ersten Rennen der Saison ganz vorne mit dabei war. Hoffentlich zaubert Yamaha 2018 für ihn ein Siegermotorrad aus dem Hut. In diesem Sinne, alles Gute für die Fahrer und uns Fans!

Rudi Engelhardt,
D-74335 Brackenheim

Bei Williams rollt der Rubel

Zur F1-Fahrerwahl
MSa 52/2017

Charles Leclerc ist für mich der beste Nachwuchsmann, der aktuell in den Formelserien rumfährt. Ich erwarte, dass er Ericsson schon in seiner Rookie-Saison schlagen kann. Damit würde er auch ein Kandidat sein, der Kimi Räikkönen 2019 bei Ferrari ersetzen kann. Für Sauber ist er auf jeden Fall ein Gewinn. Wenn jetzt noch Robert Kubica bei Williams fährt, dann hätte die Formel 1 im nächsten Jahr ein top Fahrerfeld



Die Red-Bull-Weihnachtskarte zur Debatte um Streckenbegrenzungen

zu bieten. Leider befürchte ich, dass Williams nur auf den Geldbeutel schaut und sich für russische Rubel an Sirotkin verkauft. Dabei würde man mit Kubica sicher noch viele andere Sponsoren anlocken. Und sportlich wäre es meiner Meinung nach auch die bessere Wahl!

Erich Dornbusch,
per E-Mail

Überschaubares Stühlerücken

Zum Leserbrief von Armin
Kuriger zu F1-Strafen
MSa 1–3/2018

Wenn man den einzelnen GP von der WM trennt und technische Strafen nur noch in der WM berücksichtigt, den Grid aber ohne Strafen aufstellt, dann verkommt die Formel 1 zum reinen Zirkus ohne ernsthaften sportlichen Wert. Welcher Zuschauer soll da noch durchblicken? Welcher Fahrer, welches Team würde eine solche Farce mitmachen? Von der FIA ganz zu schweigen! Die Startaufstellung muss wie bisher entsprechend nach Quali und Strafen

erstellt werden, aber die Strafen müssen drastisch runter: Die Art der Baugruppen/Komponenten, die „strafbar“ sind, muss reduziert werden, das Strafmaß der einzelnen Baugruppen auch, aber auch eine „Deckelung“ der Strafen pro Start muss es geben, falls im Training oder vorherigen Rennen mal was richtig schiefgelaufen ist. Hilfreich wären dabei eine Verkürzung der erforderlichen Baugruppen-Laufleistung, also mehr zulässige Baugruppen pro Saison, und natürlich eine weit defekunempfindlichere Antriebstechnik. Dann wäre auch das Stühlerücken in der Startaufstellung überschaubarer und jedem Fan auf Anhieb erklärbar. Und die WM wäre nicht so verzerrt bei Herrn Kurigers Vorschlag!

Hans-Werner Hansen,
D-40476 Düsseldorf

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Für die Winterpause sind derzeit keine weiteren Einsätze geplant.

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 10. Januar		
16.30	Formel E Marrakesch, Vorschau	Eurosport 1
Donnerstag, 11. Januar		
19.10	12h-Rennen Bathurst 2017, Highlights	Motorvision TV
20.00	Langstrecken-WM 2017, Best of	motorsport.tv
täglich ab 12. Januar		
ca. 22.30	NASCAR Cup Series 2017, ganze Rennen	Motorvision TV
Samstag, 13. Januar		
16.00	Formel E Marrakesch, Quali (Zus.)	Eurosport 1
16.30	Formel E Marrakesch, Rennen LIVE	Eurosport 1
Sonntag, 14. Januar		
08.30	Formel E Marrakesch, Rennen (Zus.)	Eurosport 1
08.55	Drive! – Jänner-Rallye (Zus.)	ORF 1
19.05	PS – Motorsport, Baja 1000	N-TV
Montag, 15. Januar		
13.35	Classic Ride, dt. Rennsport-Klassiker	Motorvision TV

Automobil / Motorrad

täglich		
ab 23.00	Rallye Dakar, Tageszusammenfassung	Eurosport 1
Mittwoch, 10. Januar		
23.30	Africa Eco Race, Tageszusammenfassung	Eurosport 1
Donnerstag, 11. Januar		
23.30	Africa Eco Race, Tageszusammenfassung	Eurosport 1
Samstag, 13. Januar		
00.10	Africa Eco Race, Tageszusammenfassung	Eurosport 1
23.30	Africa Eco Race, Tageszusammenfassung	Eurosport 1
Sonntag, 14. Januar		
14.35	Goodwood Revival 2017 (Reportage)	Motorvision TV
18.30	PS – Motorsport, Rallye Dakar (Update)	N-TV
Montag, 15. Januar		
00.00	Africa Eco Race, letzter Tag (Zus.)	Eurosport 1

Motorrad

Mittwoch, 10. Januar		
19.00	Enduro-WM 2017, Best of	motorsport.tv
Donnerstag, 11. Januar		
08.40	Supercross de Paris (Wh.)	motorsport.tv
Sonntag, 14. Januar		
19.30	ADAC MX Masters 2017, Jauer (Zus.)	Motorvision TV
Dienstag, 16. Januar		
00.30	Seitenwagen-Cross-WM 2017, Rückblick	motorsport.tv

Livestream/Internet

Freitag, 12. Januar		
ca. 10.00	24h Dubai, Vorberichte und Rennen LIVE	24hseries.com

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
06.–20.01.	Rallye Dakar	PE/BOL/RA
12./13.01.	24h Series, 24h-Rennen Dubai	UAE
12./13.01.	Trophée Andros, Isola 2000	F
13.01.	Formel E, Marrakesch	MA
13.01.	Asian Le Mans Series, Buriram	T
Motorrad		
06.–20.01.	Rallye Dakar	PE/BOL/RA
12.–14.01.	ADAC SX Cup, Dortmund	D
13.01.	Eisspeedway-WM-Quali, Ylitornio & Örnköldsvik	FIN
13.01.	X-Trial-WM, Montpellier	F
13.01.	AMA Supercross, Houston/Texas	USA

Vorschau



Formel E Marrakesch: Der Elektro-Zirkus gastiert in Nordafrika



24h-Rennen in Dubai: Die GT-Saison startet in der arabischen Wüste



Halbzeit-Analyse Rallye Dakar: Sowohl auf vier Rädern ...



... als auch auf zwei Rädern geht es weiter quer durch Südamerika

BMW

AUDI

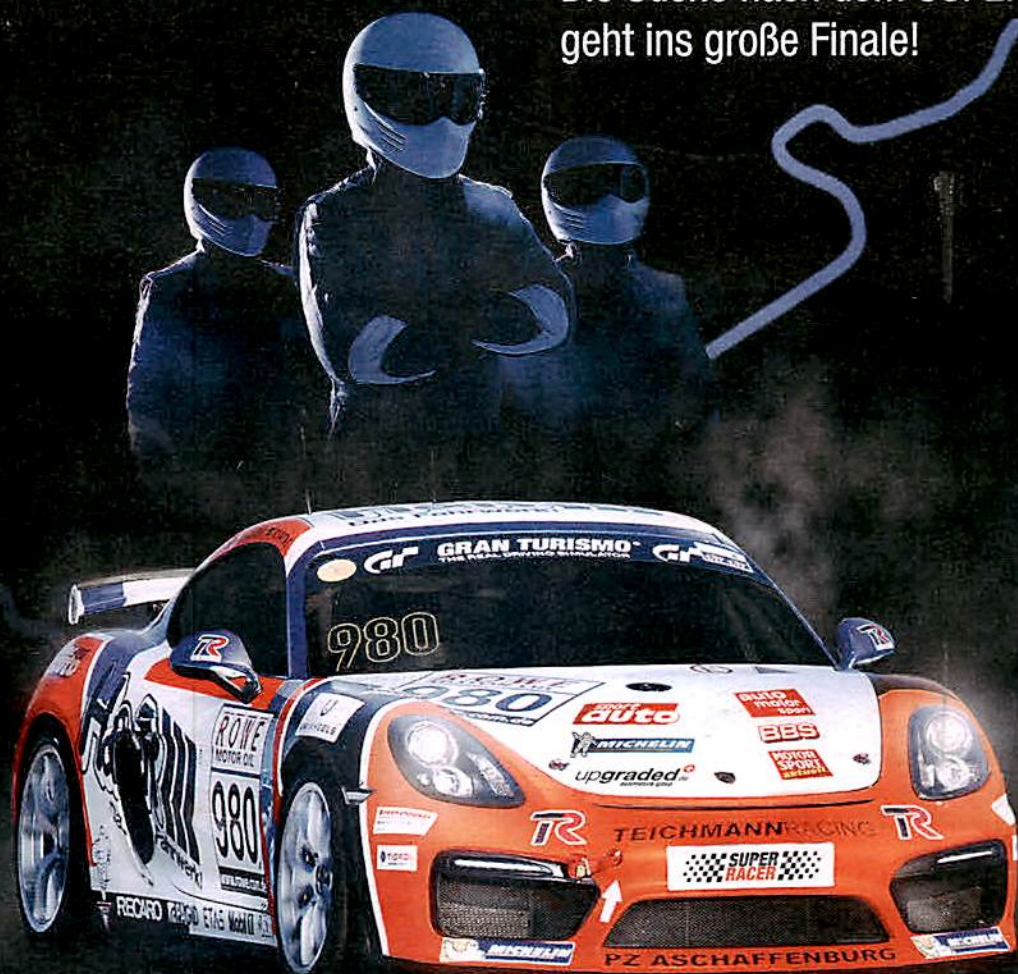
RED BULL

RED BULL

**SUPER
RACER**

SCOUTING COMPLETED!

Die Suche nach dem SUPER RACER
geht ins große Finale!



R TEICHMANNRACING

Nun ist es Zeit, DANKE zu sagen. Danke an 500.000 Besucher. Danke an über 2.000 Nachwuchstalente, die ihr Können auf dem upracer Rennsimulator unter Beweis gestellt haben. Und Danke an unsere tollen Sponsoren, die dieses gemeinsame Event erst möglich machen! Die 14 besten Nachwuchstalente haben es in das Kartion-Bootcamp geschafft. Im Finale kämpfen dann die Top 3 um den Titel SUPER RACER und um den begehrten Fahrerplatz im Tourenwagen des Teichmann Racing Teams – in der VLN/RCN-Rennserie und über die komplette Saison 2018. Es bleibt spannend!

Wollen auch Sie Ihre Chance nutzen? Super, der SUPER RACER geht weiter. Bleiben Sie dran!

Eine Aktion von

upgraded⁺.de in
automotive group

**auto
motor
-sport**

**sport
auto**

**MOTOR
SPORT**
aktiviert

Premium-Sponsor

MICHELIN

Classic-Sponsor

BBS