

Peugeot gewinnt Rallye Dakar

Sainz: Sieg und Abschied

NR. 06 / 24. JANUAR 2018



Vorschau: IMSA 24h Daytona
**Favoriten-Check
für 24h Daytona**

Formel 1: Große Speed-Analyse
**Drei Sekunden in
einem Jahr geholt**

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



Chockstarre in der MotoGP
**GP-Pilot Jonas Folger
ragt Saison 2018 ab!**



Interview mit Gerhard Berger
**Was sich im Rennsport
dringend ändern muss**



Rallye Dakar: Der 17. Sieg für KTM
**Matthias Walkner
schafft die Sensation**

Inhalt

Automobil:

- Formelsport** Großes Interview mit Gerhard Berger **S. 4**
- Formel 1** Zum Tod von Dan Gurney: Das Multitalent **S. 8**
- Formel 1** Der Speedvergleich: Suzuka 2016 und 2017 **S. 10**
- Formel 1** Sirotkin bei Williams, neue Aero erst 2019 **S. 12**
- Sportwagen** Mitgefahren beim 24h-Rennen in Dubai **S. 14**
- Sportwagen** Der Favoritencheck für die 24h von Daytona **S. 16**
- Sportwagen** Neues aus VLN, GT3 und IMSA-Serie **S. 19**
- Rallyesport** Sainz Dakar-Sieger beim Peugeot-Abschied **S. 20**
- Rallyesport** Weitere Hintergründe von der Dakar-Rallye **S. 22**
- Rallyesport** Hintergründe aus der WM und weitere News **S. 24**
- Tourenwagen** Was in DTM, TCR und Co. aktuell los ist **S. 26**
- Hintergrund** Versicherungen: Was ist, wenn's kracht? **S. 28**

Motorrad:

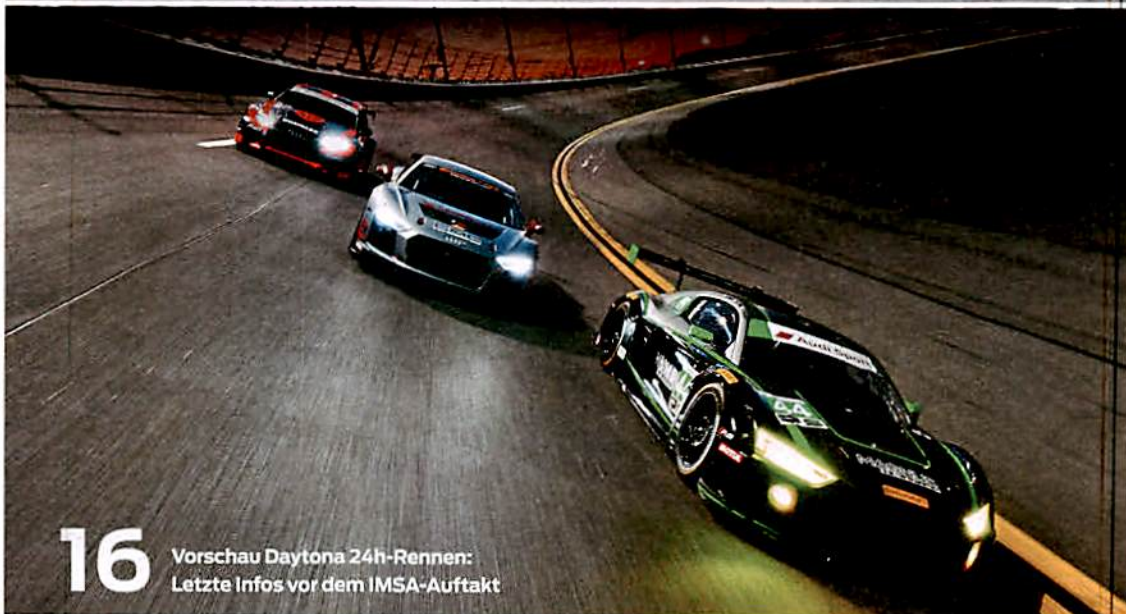
- Motorrad-WM** Interview mit Moto2-Pilot Schrötter **S. 30**
- Historie** Die furiose Renngeschichte von MV Agusta **S. 32**
- Motorrad-WM** Folger-Aus und weitere WM-Hintergründe **S. 36**
- Straßensport** Zähes Ringen in der IDM und mehr News **S. 38**
- Offroad** Walkner sorgt für KTMs 17. Dakar-Sieg in Folge **S. 40**
- Supercross-WM** Tomac siegt beim Comeback direkt **S. 42**
- Offroad** Eisspeedway, X-Trial-WM und Nachrichten **S. 43**

Leserservice:

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



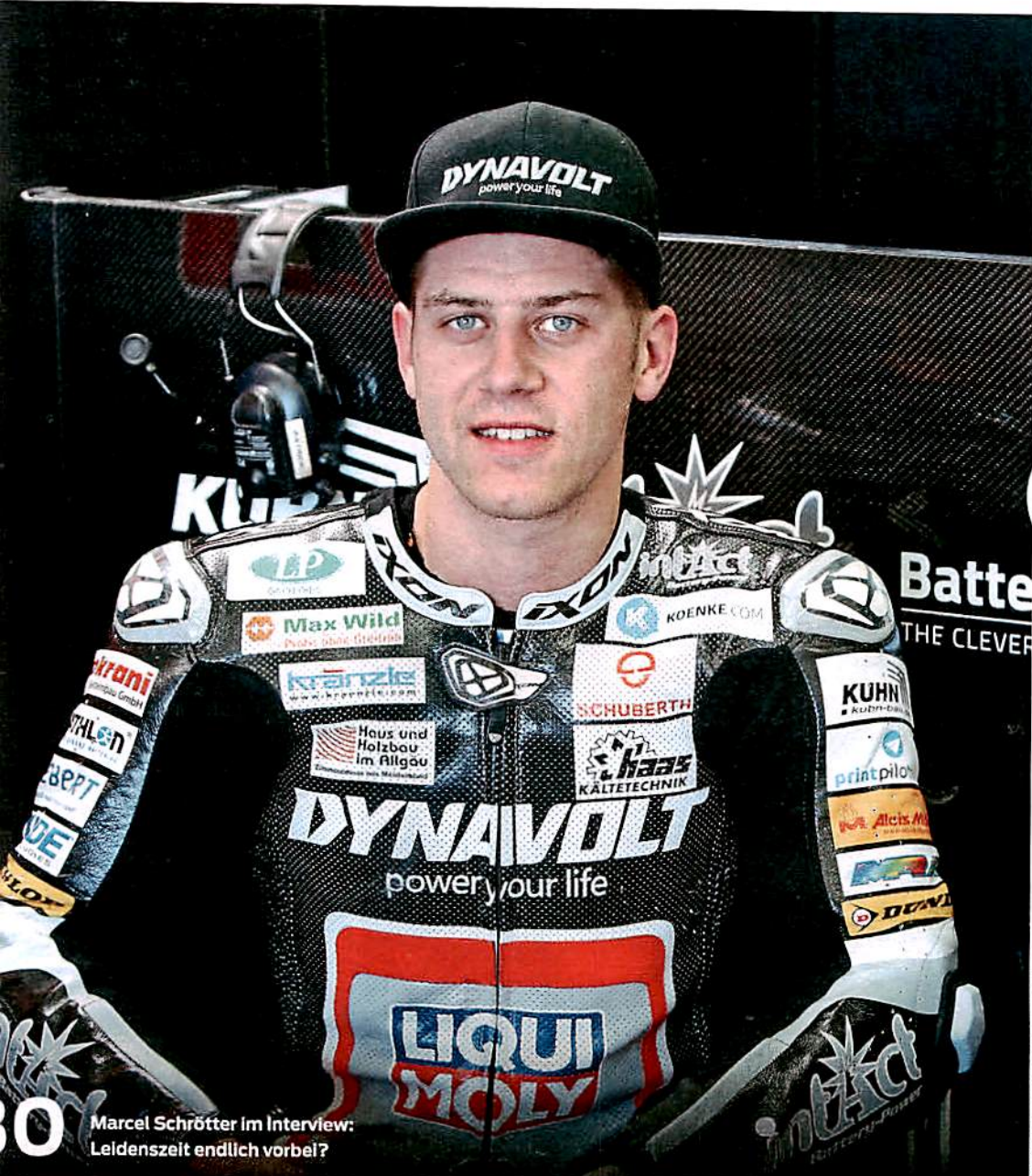
8 Zum Tod von Dan Gurney: Rennlegende mit vielen Qualitäten



16 Vorschau Daytona 24h-Rennen: Letzte Infos vor dem IMSA-Auftakt



32 Motorrad-Historie: Die goldenen Zelten von MV Agusta



30 Marcel Schröter Im Interview:
Leidenszeit endlich vorbei?

LETZTE F1-PLÄTZE BESETZT
Der Russe Sergey Sirotkin hat sich bei Williams das letzte offene Formel-1-Cockpit gesichert. Wie ihm das gelungen ist und was das für Robert Kubica bedeutet, verraten wir auf ...
Seite 12

VOLL UND GANZ VERSICHERT
Wer bezahlt im Falle eines Unfalls auf der Rennstrecke? Wir haben bei einem Versicherungsexperten nachgefragt und geben Tipps, wie Piloten das finanzielle Risiko absenken können.
Seite 28

FOLGER-ABSAGE
Schocknachricht für alle deutschen Motorrad-Fans: Jonas Folger muss die MotoGP-Saison 2018 komplett absagen. Wir kam es zu dieser Entscheidung? Und wie geht es beim Tech3-Team weiter?
Seite 36



43 Eisspeedway Weißenbach:
Zorn dominiert im Tiroler Schnee

INTACT GP / FRIEDEMANN KIRN

VELDHUIZEN



Motorsport aktuell hat Gerhard Berger zur Jahreswende besucht und mit dem DTM-Chef über Gott und die Welt geredet. Hauptthema war das Problem, in dem der gesamte Motorsport steckt. Berger hat ein paar Ideen, wie man den Sport therapieren könnte.

Von: **Michael Schmidt**

Wie fällt Ihre Bilanz nach einem Jahr als DTM-Chef aus?

Alles wie erwartet. Zwei Schritte nach vorne, einer zurück. Die Prophezeiungen und meine eigenen Erwartungen haben sich zum großen Teil bestätigt. Das Einzige, was überraschend kam, war der Ausstieg von Mercedes.

Sie haben vor ein paar Jahren für die FIA die Formel 3 renoviert. Sind Ihnen bei der DTM die gleichen Probleme wiederbegegnet?

Du begegnest im Motorsport überall den gleichen Problemen. Sie sind je nach Serie ein bisschen anders gelagert, verzahnt oder verstrickt. Der Motorsport insgesamt krank und müsste dringend behandelt werden. Weil es zum Teil am Fan vorbeigeht, und weil das Kosten-Nutzen-Verhältnis oftmals nicht stimmt.

Wann hat sich der Motorsport in diese falsche Richtung entwickelt? Wann bekamen die Fehler diese El-



Gerhard Berger

Geburtstag: 27.8.1959
Geburtsort: Wörgl
Herkunftsland: Österreich

KARRIERE

1982–1984 Formel 3
1984 Formel 1 mit ATS
1985 Arrows
1986, 1996–1997 Benetton
1987–1989, 1993–1995 Ferrari
1990–1992 McLaren
1998–2003 Rennleiter BMW
2006–2008 Leitung Toro Rosso
2014 Formel-3-Kommission FIA
seit 2017 DTM-Chef

„Der Motorsport muss dringend behandelt werden“

godynamik, die nur schwer zu stoppen ist?

Das Problem ist oftmals der hohe Anspruch der Hersteller. Ihr Interesse am Motorsport ist grundsätzlich sehr gut. Aber sie nutzen dann massiv ihre technischen Möglichkeiten – Windkanäle, Prüfstände oder aufwendige Simulatoren, was oftmals zu Kostenexplosionen führt. Das muss eingedämmt werden.

Wie weit kann man das Rad noch zurückdrehen?

Man muss sich stets die Frage stellen, was man eigentlich zu gutem Motorsport braucht, und wohin man will. Eine rationale Herangehensweise wie im normalen Geschäftsleben. Dann kommt man relativ schnell auf ein paar Kernthemen, die bei allen Entscheidungen berücksichtigt werden sollten. In der DTM haben wir intern den Grundsatz festgelegt: Der Kunde ist König. Der Kunde heißt Fan. Der will eine gute Show sehen. Den interessiert nicht, aus welchem Material die Pleuel gebaut sind, welche Verbrennungsprozesse im Motor ablaufen, wie die Aerodynamik im Detail funktioniert. Er kann es von Auto zu Auto auch gar nicht unterscheiden. Er kann aber beurteilen, ob der Sport gut ist, ob er Rad-an-Rad-Duelle, Überholmanöver und Überraschungen geboten bekommt, sodass der Sieger am Ende des Tages nicht vorhersehbar ist.

Was heißt das für Sie?

Ich frage mich vor jeder Entscheidung zunächst: Verbessert es die Show? Der zweite Faktor sind die Kosten. Für Teams, Hersteller und Sponsoren muss der Werbewert ihres Engagements im Vergleich zu den Kosten stimmen. Das führt zu einer einfachen Rechnung. Wenn Sport und Show gegenüber den Kosten im Plus sind, machen wir es. Sind beide im Minus, kommt es vom Tisch. Bei Unentschieden muss man im Detail noch einmal überlegen. Die Diskussionen, die wir führen, sind zum Teil erschreckend. Da wird die Technik ohne eine gesamthafte Betrachtung in

den Vordergrund gestellt. Aus meiner Zeit bei der FIA weiß ich, dass die schwierigen Themen in Arbeitsgruppen ausgelagert wurden. Da sitzen dann in erster Linie Techniker, weil im Motorsport natürlich viele Themen einen technischen Hintergrund haben. Der Ingenieur sieht die technische Herausforderung, die Kostenfrage steht nicht immer im Vordergrund. Somit kommen oft Vorschläge zur Entscheidung, die in Bezug auf die Kosten jenseits von Gut und Böse sind.

Wie ehrlich sind die Einschätzungen, wenn die Ingenieure behaupten, das kostet die Summe X?

Ein Ingenieur hat stets den Antrieb, etwas Neues zu erfinden oder etwas technisch noch besser zu machen und dabei gleichzeitig alle technischen Risiken abzusichern. Das ist aus Ingenieurs-sicht legitim, aber es kostet halt Geld – und verbessert nicht automatisch den Sport. Das Ergebnis sind oft hochkomplexe Technologien, die nichts zum Sport beitragen, oftmals nicht einmal zum Marketingwert. Resultat: Der Fan ist unzufrieden, die Kosten sind zu hoch, mit der Gefahr, dass ein Hersteller aussteigt.

Automobilfirmen wollen in der DTM ihre Autos direkt vermarkten oder in der Formel 1 ihre technische Kompetenz beweisen. Inwieweit muss man diesem Wunsch nachkommen?

Es gibt unterschiedliche Plattformen im Motorsport. Wenn meine Botschaft an die Fans ist, dass ich extreme Technik beherrsche, dass ich meine Wettbewerber schlagen kann, dann muss ich in die Formel 1 oder nach Le Mans. Hersteller, die dort waren oder noch sind, wissen um die technische Komplexität und die enormen Kosten – und die Gefahr, trotz hohem Einsatz nicht zu siegen. Es kann halt nur einer gewinnen, und nur für den Sie-

»IN DER FORMEL E KÖNNEN HERSTELLER NUR SCHWERLICH MIT SPORTLICHKEIT UND DYNAMIK PUNKTEN. DAS IST EINE TECHNOLOGIE-FORMEL.«

ger lohnt sich dieser hohe Einsatz. Im Augenblick ist das Mercedes. Aber auch der Formel 1 sind da Grenzen gesetzt. Wenn nur noch ein Wettbewerber diese Technologie beherrscht, leidet die Show.

Es gibt aber noch anderen Motorsport als die Formel 1?

Nehmen wir die Formel E. Dort können Hersteller nur schwerlich mit Sportlichkeit und Dynamik punkten. Wer aber sein Image im Bereich Elektrotechnologie aufladen und den Hype um die E-Mobilität bedienen will, für den ist die Formel E der richtige Platz. Die Serie hat schon ihre Berechtigung. Deswegen sind im Moment auch so viele Hersteller dort engagiert. Aber ich prophezeie schon heute, dass es auch dort eine Kostenschlacht geben wird. Die Formel E ist wie die Formel 1 und die LMP1 eine Technologie-Formel. Ich wage zu bezweifeln, dass alle Hersteller auf Dauer bereit sind, die hohen Kosten zu akzeptieren. Le Mans hat sich selbst aufgefressen. Jetzt ist nur noch Toyota da.

Was heißt das für die DTM?

In der DTM können wir nicht Technologien einsetzen wie in



Legenden am Red Bull Ring: Berger und das Le-Mans-Siegerauto von 1970

SUTTON IMAGES

der Formel 1. Im Tourenwagen-sport muss ich selbst als technik-affiner Hersteller die Zielgruppen anders ansprechen. Es geht um die Sportlichkeit meiner Produkte, meinen Racing-Spirit. Da muss man akzeptieren, dass technische Differenzierung nur sehr begrenzt möglich ist, um die Kosten in einem vernünftigen Rahmen zu halten und guten Rennsport zu bieten. Sodass jeder, der teilnimmt, am Ende den Gegenwert für seinen Einsatz bekommt. Die DNA der DTM muss getrieben sein vom packenden Sport und der Emotion.

Klingt gut. Wo ist das Problem?

Viele Beteiligte, die durch die Technik getrieben sind, ignorieren das Thema Kosten.

Um in der Formel 1 zu gewinnen, braucht man 300 Millionen Euro. In Le Mans 200 Millionen, in der DTM 50. Wo liegt die Grenze?

50 Millionen für die DTM stimmen nicht. Den Gesamtaufwand muss man in vier Kostenbereiche aufbrechen: Entwicklung, Fahrzeuge, Rennsinsatz und Marketing. Den Einsatz von zwei Autos inklusive Fahrer könnte selbst ein Topteam wie Rosberg wahrscheinlich für unter fünf Millionen Euro pro Saison bewältigen und trotzdem die Meisterschaft gewinnen. Die Entwicklung eines Rennfahrzeugs auf Basis des 2019er-Reglements mit Vierzylinder-Turbomotor und eingeschränkter Aerodynamik kann durch die Einheitsbauteile sehr kosteneffizient dargestellt werden. Der Rest ist Marketing, wo der Aufwand jedem Hersteller selbst überlassen ist.

Die DTM will aber in Zukunft mit Vierzylinder-Turbomoto-

ren fahren. Die Entwicklung wird Geld kosten.

Wenn ich Mario Illien bitten würde, mir so einen Motor zu bauen, würde es auch weniger als fünf Millionen Euro kosten. Er hat für die IndyCar-Serie einen V6-Turbo damals für sieben Millionen entwickelt. Der hat 730 PS und hält 4000 Kilometer. Bei uns sind es 600 PS und 6000 Kilometer Laufleistung. Also ein ähnliches Niveau. Es mag bei dem ein oder anderen Hersteller aufgrund hoher Strukturkosten etwas teurer sein, aber grundsätzlich müssen wir die Technikverliebtheit so weit rauskriegen, dass unser Produkt eine noch bessere Show zu vertretbaren Kosten liefert.

Wer technisch einen Vorteil hat, will nichts hergeben. In der Formel 1 wie in der DTM. Wie erklären Sie denen, dass es mit Blickrichtung auf das große Ganze aber wichtig ist, etwas herzugeben?

Durch ständigen Dialog und Überzeugungsarbeit. Es braucht auf der obersten Ebene einen Entscheider, der sich von der Technik und seinem eigenen Rennsportfieber auch mal loslassen kann. Der auch nach dem Grundsatz entscheiden kann: Ist es gut für den Sport oder nicht? Dann muss er die Balance schaffen zwischen Sport, Kosten und dem, was alle Teilnehmer mit ihrem Einsatz erreichen wollen.

Muss Rennsport der Technik Rechnung tragen, die auf der Straße eingesetzt wird?

Ich halte diesen Vergleich mit der Serie für überbewertet. Hat sich jemals einer beschwert, dass der DTM-Audi keinen Allrad hat? Dem Fan ist es egal, welche Art von Motor das Auto antreibt – Hauptsache es sieht spektakulär aus, hat Leistung und einen gu-

»THEORETISCH GIBT ES PLAN A, B UND C. IN WIRKLICHKEIT GEHT ES NUR UM PLAN A. WIR MÜSSEN NEUE HERSTELLER IN DIE SERIE BEKOMMEN.«

ten Sound. Er will den Ritt auf der Kanonenkugel sehen und dabei das Gefühl haben, dass er das nie nachmachen könnte. Er will wissen, wer unter möglichst gleichen Voraussetzungen der Beste auf der Strecke ist.

Mercedes hat Sie mit seinem Ausstieg ab 2019 vor vollendete Tatsachen gestellt. Wie lösen Sie das?

Als Erstes müssen die Emotionen raus. Man muss festhalten, dass Mercedes trotzdem ein super Partner war. Sie waren 30 Jahre dabei, und sie haben uns genügend Zeit gegeben, zu reagieren. Es ist eine Entscheidung, die wir akzeptieren müssen. Die Herausforderung ist jetzt, uns neu aufzustellen. Und die Herausforderung nehme ich an.

Haben Sie Plan A, B oder C, oder gibt es nur die eine Lösung?

Theoretisch gibt es Plan A, B und C, aber in Wirklichkeit geht es nur um Plan A. Und der heißt, neue Hersteller in die Serie zu bekommen.

Japaner?

Es kommen nicht nur Japaner infrage. Ich rede mit vielen und habe auch sehr gute Gespräche.

Da besteht aber ein Vakuum an Informationen, das ich erst einmal auflösen muss. Viele sehen die DTM in einem falschen Licht. Da ist über die Jahre ein unzutreffendes Bild entstanden. Dass sie sehr deutsch, komplex, teuer und von den deutschen Herstellern kontrolliert sei. Viele haben Angst davor, dass die Auto aerodynamisch so anspruchsvoll sind. Ich muss ihnen dann erst einmal erklären, dass das Konzept der Gleichbauteile die Einstiegshürde absenkt und für Chancengleichheit sorgt. Technisch ist die DTM für jeden machbar. Und kostenseitig ist sie ab 2019 auch überschaubar – sofern man effizient arbeitet. Ich bin mir sicher, dass keine Tourenwagenserie einen besseren Return on Investment bietet.

In der DTM fährt Audi gegen BMW und Mercedes. Wie wichtig sind die Fahrer?

Der Dreikampf der drei Hersteller ist wichtig, aber wir würden ein noch größeres Interesse schaffen, wenn die Fahrer auch noch eine eigene Marke wären, wenn das Duell Ekström gegen Rast, Glock oder Auer genauso zählte. Die müssen sich die Ohren abfahren. Sie sind die Gladiatoren. Das dürfen auch die Hersteller nicht unterschätzen. Der einzige Wettbewerb, bei dem das anders ist, ist Le Mans. Dort zählt in erster Linie die Marke. Nicht mal ich weiß, wer 2017 im Siegerauto gegessen ist. Ich weiß aber, dass ein Porsche gewonnen hat. Wer danach strebt, muss nach Le Mans gehen. Das kostet aber 200 Millionen. In der DTM wurde lange ein Spagat versucht, am Ende aber immer die Marke in den Vordergrund gestellt. Ich sage: Man muss den Fahrer promoten und das Team, und dann geht die Marke super mit.



Gute Bekannte: Berger renovierte für FIA-Präsident Todt die Formel 3



Siegerehrung: Berger überreicht Formel-3-Sieger Günther den Pokal

Pole Position

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

**TOP
EXTRA**

Carrera GO!!! PUSH'N PASS

Rennbahn mit Kurven, Steilkurven, Fly-Over,
Looping u.v.m., Handregler mit Turbo-Button für
mehr Geschwindigkeit, Streckenlänge: ca. 8,9 m,
Aufbaumaße: 220 x 98 cm, Zuzahlung 16,40 €.

**Carrera
GO!!!**



Ihre Abo-Vorteile:

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

Direkt bestellen unter:

Fon +49 (0)711 3206-8888

www.motorsport-aktuell.com/abo

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1625245, verschenken 1625246.
50 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 93,50 € (D) zzgl. 16,40 € Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.

Das Multi-Talent



Dan Gurney starb am 14. Januar im Alter von 86 Jahren an einer Lungenentzündung. Der Amerikaner hatte außer seinem überragenden Fahrertalent noch viele andere Qualitäten. Er war Teamchef, Konstrukteur und Erfinder.

te außerdem noch sieben Siege in der IndyCar-Serie, drei in der Can-Am und fünf in der Nascar-Meisterschaft vorweisen. 1968 wurde er beim Indy 500 zweiter hinter Bobby Unser. Ein Jahr später wiederholte er das Resultat als Zweiter hinter Mario Andretti.

Von: **Michael Schmidt**

Der Sohn eines Opernsängers und Koreakriegs-Veteran begann seine Karriere 1955 bei nationalen Sportwagenrennen auf einem Triumph TR2. Schon drei Jahre später tauchte er 1958 mit einem Ferrari 250TR in Le Mans auf. Er beeindruckte den Commendatore derart, dass er dem Jungstar prompt einen Werksfahrervertrag für 1959 anbot. Weil ihm Enzo Ferraris Fahrerpolitik nicht behagte, verließ er das Team schon nach einer Saison wieder. Dabei war er in seiner Premiersaison einmal Zweiter und einmal Dritter geworden.

Dan Gurney hat keine Formel-1-Weltmeisterschaft gewonnen. Kein Indy 500. Er wurde auch nie Can-Am-Champion. Und trotzdem zählt Dan Gurney zu den größten Rennfahrern der Nachkriegsgeschichte. Jim Clark hat einem Freund einmal anvertraut, dass er von allen Gegnern Gurney am meisten respektierte. Auch wenn es die Ergebnisse nicht zeigten. Gurney war mit einem überragenden Fahrertalent gesegnet. Dafür spricht seine Vielseitigkeit.

Den Wechsel zu B.R.M. bezeichnete er später als Fehler. Gurney blieb ohne WM-Punkt. Zurück blieb die Erinnerung an einen bösen Unfall in Zandvoort. Nach einem Bremsdefekt hatte sich das Auto in der Tarzan-Kurve überschlagen. Ein jugendlicher, der sich verbotenerweise in der Sperrzone aufhielt, wurde von dem B.R.M. erschlagen. Gurney selbst blieb unverletzt.

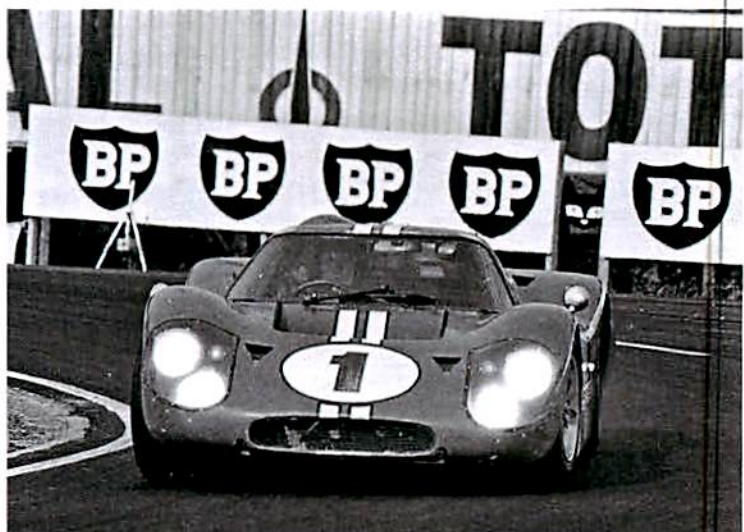
In der Formel 1 stand Gurney 86 Mal am Start. Er siegte vier Mal (Frankreich 1962 und 1964, Mexiko 1964, Belgien 1967), holte drei Pole-Positions, sechs schnellste Runden und lag 1586 Kilometer in Führung. 1967 gewann Gurney zusammen mit A. J. Foyt auf einem Ford GT40 in Le Mans. Damit nicht genug. Gurney konn-

Nach der Enttäuschung bei den Briten wechselte Gurney zu

Der letzte öffentliche Auftritt: 2012 in Goodwood



Der letzte WM-Punkt: Gurney wird in Frankreich 1970 im McLaren Sechster



Ford GT40 mit Beule im Dach: Le-Mans-Sieger von 1967

Porsche. Im Porsche 804 feierte er 1962 in Rouen seinen ersten GP-Sieg. Noch höher stufte der Porsche-Pilot seinen dritten Platz am Nürburgring 1962 ein. Warum, hat er ausführlich erzählt: „Es herrschte typisches Eifelwetter. Ich führte das Rennen zwei Runden lang an, habe davon in der Gischt aber gar nichts mitbekommen. Plötzlich spürte ich einen Schlag am Bein. Die Batterie hatte sich aus ihrer Verankerung gelöst und flog im Fußraum hin und her. Ich hatte Angst, dass sie einen der Alu-Seitentanks durchschlagen könnte. Bei Erdung wäre das ganze Zeug mit mir mittendrin in die Luft geflogen. Irgendwie habe ich es dann geschafft, die Batterie mit meinem linken Bein an der Chassiswand festzuklemmen. Bis ich gelernt hatte, wie man kuppelt und gleichzeitig eine Batterie arretiert, fiel ich 17 Sekunden zurück. Als ich mich darauf eingestellt hatte, holte ich meinen Rückstand schnell wieder auf. Graham Hill und John Surtees hielten mich auf. Leider kam ich nicht mehr an ihnen vorbei. So wurde ich am Ende Dritter.“

Um Siege betrogen

Weil sich Porsche Ende 1962 zurückzog, schloss sich Gurney dem noch jungen Rennstall von Jack Brabham an. Er bezahlte mit vielen Ausfällen, hatte aber mit den Modellen BT7 und BT11 stets konkurrenzfähige Autos. Auf der Habenseite verbuchte der Amerikaner 1964 Siege beim GP Frankreich und GP Mexiko. Es hätten mehr sein können. Zum Beispiel in Spa 1964. Doch lassen wir Gurney selbst erzählen. Der Amerikaner lag vier Runden vor Schluss komfortabel in Führung, als sich

die Ereignisse überschlugen. „Jim Clark musste an den Boxen Wasser nachfassen, weil sein Motor zu überhitzen drohte. Um die gleiche Zeit begann mein Triebwerk zu stottern. Als ich an die Box kam, um nachzutanken, war kein Benzin da. Es war schon im Transporter verstaubt worden. Ich gab wieder Gas, war aber hinter Graham Hill und Bruce McLaren nur noch Dritter. Dann schloss ich wieder zu Bruce auf. Ihm war der Antrieb der Lichtmaschine gerissen. Deshalb ging ihm langsam der Strom aus. In der letzten Runde blieb ich in der Stavelot-Kurve ohne Sprit liegen. Ein paar Meter später passierte Graham das Gleiche. Weil Bruce in der Zielkurve der Motor abstarb, gewann am Ende noch Jimmy.“

Die Erfahrung bei Brabham stachelte Gurney an, selbst unter die Konstrukteure zu gehen. 1962 gründete Gurney zusammen mit Cobra-Erfinder Carroll Shelby das All American Racers Team. Ab 1965 baute das Multitalent seine Autos für die USAC-IndyCar-Serie selbst. Seine AAR-Eagles sollten 1968, 1973 und 1975 die 500 Meilen von Indianapolis gewinnen. 1966 trat Gurney auch mit einem eigenen Auto in der Formel 1 an. Der Eagle, der von Len Terry konzipiert worden war, wurde zunächst mit einem aufgeblasenen Climax V8-Motor bestückt. 1967 war dann endlich der Weslake V12 fertig. Gurneys dunkelblauer Eigenbau war wunderschön, schnell, aber auch ein Minutenbrenner. Bei 25 Einsätzen kamen die diversen Eagle-Konstruktionen nur sechsmal ins Ziel. Der Sieg beim GP Belgien 1967 und der dritte Platz beim GP Kanada im gleichen Jahr verhöhnte Gurney mit dem Pech.

1968 verabschiedete sich der fahrende Konstrukteur von seinem eigenen Projekt in der Formel 1. Die Saison 1969 ließ er komplett aus, um sich um sein Team in den USA zu kümmern, das er nun allein führte. Nach dem Tod von Bruce McLaren ließ er sich 1970 noch zu drei Einsätzen als Ersatzpilot bei McLaren überreden. Beim GP Frankreich holte er als Sechster seinen letzten WM-Punkt, ein Rennen später in Brands Hatch erklärte Gurney seinen Rücktritt.

Dank seiner guten Kontakte gelang es ihm, die Formel 1 in seine Heimat Kalifornien zu locken. Von 1976 bis 1983 wurde der GP USA-West in Long Beach ausgetragen, danach durch ein IndyCar-Rennen ersetzt. Gurney zeigte auch Erfindergeist. Nach seinem Sieg in Le Mans 1967 hob er die Champagnerdusche aus der Taufe. Am Nürburgring 1968 trug er als erster Formel-1-Pilot einen Vollvisierhelm. 1971 erfand er für seinen Indy-Renner den Gurney-Flap, eine Leiste am oberen Rand des Heckflügels, die zum Trimmen benutzt wurde. Seinen Ford GT40 ließ er mit einer Beule im Dach ausstatten. So konnte der baumlange Gurney in dem nur 40 Zoll hohen Rennwagen komfortabler sitzen.

Am 14. Januar erreichte die Motorsportgemeinde eine traurige Nachricht aus dem fernen Kalifornien. Dan Gurney war im Alter von 86 Jahren an den Folgen einer Lungenentzündung gestorben. Bis zuletzt hatte der Amerikaner an einer Biografie gearbeitet. Wir können nur hoffen, dass das Werk noch zu Ende geführt wird. Es wäre sicher eine der aufregendsten Geschichten im Automobilrennsport. ■



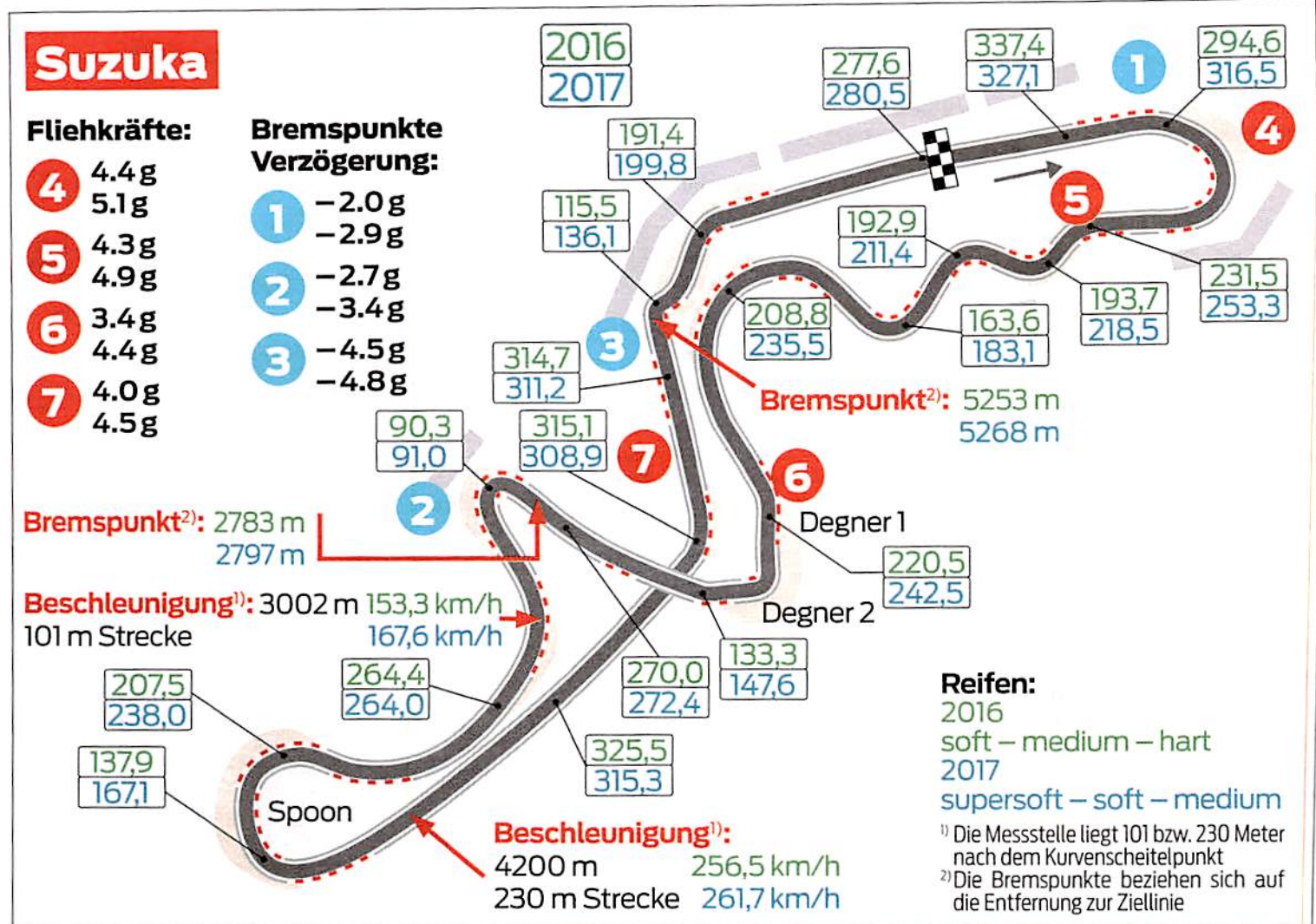
Unterm Lorbeerkranz: Gurney in Spa 1967



Sieg im eigenen Auto: Gurneys Eagle-Weslake wird in Spa abgewinkt



Der schlimmste Unfall: Beim Crash in Zandvoort 1960 stirbt ein Kind



Der Höllenritt von Suzuka

Noch nie waren Formel-1-Autos so schnell. GPS-Daten von Mercedes-Pilot Lewis Hamilton aus Suzuka dokumentieren, wie Geschwindigkeiten und Fliehkräfte mit den breiteren Autos und Reifen zwischen 2016 und 2017 gestiegen sind.

Von: **Michael Schmidt**

Die Fans wollten die schnellsten Formel-1-Autos aller Zeiten. Und sie bekamen sie. Dabei war die Generation 2017 mit 728 Kilogramm die schwerste aller Zeiten. Die mit dem spezifisch geringsten Benzinverbrauch und einem Luftwiderstand wie ein Bus. Über 20 Prozent mehr Abtrieb, 20 Prozent mehr Auflage-

fläche von den Reifen. Und vier Prozent mehr Leistung als 2016 beschleunigten die 2017er-Autos im Schnitt um 2,5 Sekunden schneller um die 20 Rennstrecken im Kalender. In Bahrain fiel der Fortschritt mit 0,654 Sekunden am geringsten, in Spa mit 4,191 Sekunden am höchsten aus. 19 der 20 Trainingsrekorde wurden gebrochen. Nur Regen in Monza verhinderte die komplette Revolution. In zehn Fällen wurde der Rundenrekord neu geschrieben. Hätte der Weltverband in den letzten 68 Jahren nicht immer wieder mal die schnellsten Autos auf dem Globus aus Sicherheitsgründen eingebremst, wären vielleicht schon früher alle Bestwerte gefallen.

Die meisten Rekorde stammten aus den frühen 2000er-Jahren. Die Autos waren 605 Kilogramm leicht, die Aerodynamik schon ausgefeilt, die Zehnzylinder bis zu 960 PS stark.

Sie rollten auf Rillenreifen, die selten länger als 20 Runden halten mussten. In den Rennen wurde nachgetankt.

Dann kam der V8, eine Aerodynamik-Reform, dann eine zweite und der Hybridantrieb, dem es im ersten Jahr noch an Muskeln fehlte. Und das Gewicht stieg und stieg. Von 605 auf 620, auf 640, auf 691, auf 702 und schließlich auf 728 Kilogramm. Die Fahrer rebellierten. „So macht es keinen Spaß. Wir fühlen uns unterfordert“, sagten Lewis Hamilton, Sebastian Vettel und Fernando Alonso im Gleichklang. Sie bekamen 2017, was sie wollten: Breitere Autos, fettere Reifen, noch mehr Power.

3,228 Sekunden Zeitgewinn

Wer Geschwindigkeit erleben will, muss sich an die Strecke stellen. Oder selbst Formel 1 fahren. Lewis Hamilton fand für das Speed-Erlebnis in schnellen

Passagen nur einen Satz: „Leute, das ist einfach krank. Ich wollte, ich könnte euch mitnehmen, damit ihr spürt, was ich spüre.“ Nur Daten bringen Licht ins Dunkel. Sie lassen erahnen, wie und wo diese neue Formel 1 die Grenzen der Physik verschoben hat.

Wir haben uns die ultimative Prüfung der Formel 1 ausgesucht: die Achterbahn von Suzuka. Und wir haben Mercedes gefragt, ob sie uns mit GPS-Daten helfen könnten. Sie konnten. Eine Excel-Datei mit 1842 Daten zerlegt die zwei schnellsten Trainingsrunden von Hamilton aus den Jahren 2016 und 2017 in jeden Meter der 5,807 Kilometer langen Strecke. Alle Geschwindigkeiten sind der Entfernung zum Zielstrich zugeordnet. So lässt sich einfach lokalisieren, wo sich das Auto bei der Messung befand. In Suzuka konnte die 2017er-Generation ihre Muskeln spielen lassen. Langsame, mittelschnelle und

! Mehr Abtrieb freut den Aerodynamiker. Den Motoreningenieuren bereitet das erst einmal Kopfzerbrechen. Der Volllastanteil in Suzuka stieg um satte sieben Prozent.

schnelle Kurven mit langen und kurzen Radien, Schikanen und Haarnadeln und auch die eine oder andere Gerade.

Die Pole-Position 2017 war um 3,228 Sekunden schneller als im Jahr davor.

Beginnen wir unsere Vergleichsrunde auf dem Zielstrich. Da herrscht mit 280,5 km/h 2017 zu 277,6 km/h 2017 praktisch Gleichstand. Am Ende der Zielgeraden waren die schmalen 2016er-Autos um 10,3 km/h schneller. Mehr Abtrieb freut die Aerodynamiker. Den Motoreningenieuren bereitet das erst einmal Kopfzerbrechen. Der Volllastanteil stieg in Suzuka um sieben Prozent. „Die Zeit für die Kühlung ging um den gleichen Prozentsatz runter. Die Kühlsysteme sind aber nicht dafür ausgelegt, die volle Leistung die ganze Zeit abzurufen. Auf langen Geraden erreichen die Temperaturen Grenzwerte, und die Motoren sind froh, wenn der Fahrer endlich den Fuß vom Gas nimmt“, leidet Motorenchef Andy Cowell mit seinem Mercedes-M08-Antrieb mit. Auch das Energiemanagement ändert sich: „Mehr Vollgas bedeutet mehr MGU-H-Rekuperation, dafür aber auch weniger Zeit, kinetische Energie beim Bremsen zu speichern. Die Zeit auf der Bremse ist mit mehr Grip, niedrigerem Topspeed und höheren Kurvengeschwindigkeiten entsprechend kürzer.“

S-Kurven im Speedrausch

In der ersten Rechtskurve beginnt der Höllenritt. Hamilton lenkt im 2017er-Mercedes mit 316,5 km/h ein. Ein Jahr zuvor zitterte er sich noch mit 294,6 km/h durch die Kurve. Die Fliehkraft stieg von 4,4 auf 5,1 g. Und so geht es weiter. Die 2017er-Autos sind im berühmten Geschlängel zwischen 18,6 und 26,7 km/h schneller. Andrew Shovlin, Chefingenieur und Reifenexperte

bei Mercedes, räumt erst einmal mit dem Vorurteil auf, dass die Aerodynamik den alleinigen Verdienst trägt. „Der breitere Reifen zum Beispiel bietet nicht nur mehr Lauffläche, er reduziert auch die Belastung für die Auflagefläche, weil sich die Kräfte besser verteilen. Das erlaubt es den weicherer Gummimischungen, länger zu leben. Auch die Form der Kontaktfläche hat sich geändert, was den Reifen weniger stark aufheizen ließ. Deshalb konnten die Fahrer aggressiver fahren. Mit breiteren Flügeln, Böden und Verkleidungen hat sich der Abtrieb um über 20 Prozent gesteigert. Der Anstieg des Luftwiderstands war kleiner als der des Abtriebs. Die 2017er-Autos sind also effizienter als ihre Vorgänger. Breitere Autos bringen mehr mechanischen Grip, weil sie weniger stark um die Längsachse rollen. Damit wird der innere Reifen etwas stärker belastet, was wieder den Grip erhöht.“

In der ersten Degner-Kurve gewinnt der Mercedes Jahrgang 2017 exakt 22 km/h gegenüber seinem Vorgänger. In der zweiten sind es nur 14,3 km/h. Unentschieden in der Haarnadel: 90,3 km/h 2016 vs. 91,0 km/h 2017. Dank mehr Abtrieb verschiebt sich der Bremspunkt aus 272,4 km/h um 14 Meter in Richtung Kurve. 3,4 statt 2,7 g Verzögerung drückten Hamilton in die Gurte. Gleiches gilt für die Beschleunigung: 101 Meter hinter dem langsamsten Punkt der Spitzkehre hat Hamilton 2016 auf 153,3 km/h beschleunigt. Ein Jahr später sind es 167,6 km/h. In der Spoon-Kurve wurde Hamilton 2016 noch mit 137,9 km/h gemessen, 2017 waren es 167,1 km/h. Überraschung in der 130R-Kurve: Der 2016er Silberpfeil war um 6,2 km/h schneller. Warum? Weil die Kurve auch mit dem 2016er-Abtrieb voll ging, und das Auto seinen Speedvorteil von der Geraden in die Kurve retten konnte.

In der Schikane gewinnt wieder der breite Mercedes. Mit 136,1 zu 115,5 km/h am Eingang. Ausgang ist das alte Auto schneller. Shovlin erklärt, warum: „Mit den alten Autos haben die Fahrer den Kurveneingang so gewählt, dass sie möglichst viel Speed am Kurvenausgang hatten. Jetzt, mit mehr Abtrieb und mehr Grip vom Reifen, können sie den Speed am Kurveneingang viel besser zum Scheitelpunkt mitnehmen, ohne am Ausgang dafür zu büßen. Sie fahren schneller rein und gleich schnell raus.“ ■



WILHELM

Mercedes AMG W07: Das 2016er-Auto war 20 Zentimeter schmäler



WILHELM

Mercedes W08: Das 2017er-Auto produzierte über 20 Prozent mehr Abtrieb



WILHELM

Schlüsselstelle: Die berühmten S-Kurven von Suzuka



SUTTON IMAGES

Langsamste Stelle: In der Haarnadel werden 90 km/h gemessen

Formel 1

Sirotkin sticht Kubica aus

Das letzte F1-Cockpit für 2018 ist vergeben: Williams hat Sergey Sirotkin als neuen Teamkollegen von Lance Stroll verpflichtet. Robert Kubica muss sich mit der Rolle des Ersatzmannes abfinden.

Von: Tobias Grüner

Der Traum vom Comeback Robert Kubicas sieben Jahre nach seinem schweren Rallye-Unfall ist zerplatzt. Der Pole konnte sich im Kampf um das Stammcockpit bei Williams nicht gegen Sergey Sirotkin und dessen rund 15 Millionen Euro Sponsorgeld durchsetzen. Nach Aussage von Technikchef Paddy Lowe hätten am Ende aber nicht finanzielle Gründe, sondern nur die sportliche Leistungen den Ausschlag gegeben: „Wir haben einen intensiven Auswahlprozess durchgeführt. Sergey hat das Team mit seinem Speed, seinem



Stroll und Sirotkin müssen 2018 beweisen, dass sie mehr als Paydriver sind

Talent, seinem technischen Feedback und seiner Arbeitsmoral – sowohl an der Strecke in Abu Dhabi als auch in der Fabrik – überzeugt.“ Der 22-jährige Russe kämpfte sich über die Formel Renault, zwei Jahre in der GP2 und Testfahrer-Jobs bei Sauber und Renault in die Königsklasse: „Es hat viel Arbeit und Mühen

gekostet, endlich in die Formel 1 zu kommen. Dass ich happy und stolz bin, für so ein berühmtes Team wie Williams zu fahren, wäre eine Untertreibung.“

Kubica hofft auf 2019

Kubica will die Hoffnung auf eine Rückkehr in die Königsklasse aber noch nicht ganz aufgeben.

Der Krakauer nahm das Angebot von Williams an, 2018 als Test- und Ersatzfahrer zu arbeiten. Dem 76-fachen GP-Teilnehmer wurde vertraglich eine angemessene Zahl an Testkilometern zugesichert. Bei den Wintertests in Februar und März in Barcelona wird er zum ersten Mal ins Lenkrad greifen und dann auch an den offiziellen Testterminen in der Saison eingesetzt. Als weiteren Schritt erhält Kubica eine bestimmte Anzahl an Freitagstrainings. Dabei will sich der 33-Jährige für ein Stammcockpit im Jahr 2019 empfehlen: „Ich bedanke mich bei Williams für diese Chance und das Vertrauen. Ich möchte dem Team bei der Entwicklung des FW41 helfen. Mein ultimatives Ziel bleibt aber, wieder in der Formel 1 Rennen zu fahren. Das ist ein wichtiger Schritt auf diesem Weg. Ich kann es kaum erwarten loszulegen.“ Kubica muss für seinen neuen Job kein Sponsorengeld bringen. Die Millionen der polnischen Mineralöl-Firma Lotos wären nur bei Renneinsätzen geflossen. ■

Formel 1

Aero-Abrüstung erst 2019

Die Sitzung der Strategiegruppe am 18. Januar brachte nicht das gewünschte Ergebnis. Liberty Media machte wieder keine Angaben zur Budgetdeckung. Stattdessen wurden Abrüstungsmaßnahmen für die Aerodynamik für 2019 diskutiert.

Von: Michael Schmidt

Vor diesem Datum hatten viele Teams gezittert. Am 18. Januar wollten die neuen Formel-1-Besitzer im Rahmen der Strategiesitzung erstmals Details über die Budgetdeckung bekannt geben. Wie der Zeitplan aussieht, in wie viel

Stufen abgerüstet werden soll, wo am Ende die Budget-Obergrenze liegt. Doch die zehn Teamchefs waren am Ende so schlau wie vorher. Liberty-Chef Chase Carey vergatterte nur alle Teams zur Zusammenarbeit und zeigte ihnen auf, wie man mehr Geld verdienen und den Teams bei der Sponsorsuche helfen will.

Von Budgetdeckung keine Rede. Liberty Media will nach den Rücktrittsdrohungen von Ferrari und der Kritik von Mercedes am geplanten Motorenreglement für 2021 den Ball flach halten. Nichts wäre schädlicher als der Ausbruch eines großen Krieges vor Saisonbeginn. An der Börse würden Andeutungen einer Piratenserie Investoren abschrecken.

Trotzdem drängt die Zeit. Wenn Liberty 2019 einen Kostendeckel üben und die Budgets bis 2021 schrittweise senken will,



Ab 2019 einfacher: Leitbleche dürfen künftig nur noch einteilig sein

muss das bis April in ein Reglement gegossen sein. Immerhin rang man sich dazu durch, ab 2019 Teile der Aerodynamik zu vereinfachen. Die Leitbleche vor den Kühleinlässen sollen dann nur noch einteilig und kleiner sein. Die hinteren Bremsbelüftungen werden weniger komplex. Für die Heckflügel-Endplatten gibt es

ein neues Legalitätsfenster. Sie sollen weniger stark zerklüftet sein, um Sponsoren besser lesbar unterzubringen. Deshalb wird schon 2018 die Startnummer an das hintere Ende der Motorabdeckung verbannt. Das schafft weiter vorne freie Werbefläche. Der Frontflügel bleibt auch 2019 unangetastet. Also so kompliziert wie bisher. ■



Tanken oder Shoppen?

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



GRATIS
für Sie zur Wahl

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@dvp.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, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug werden vorab 2 GRATIS-Ausgaben geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraums kann ich jederzeit kündigen. Geschenkkabos 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@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 Sandtorkai 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 Geschenkkabo auszufüllen)

Name, Vorname	Gewünschter Belieferungsart 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 rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORSPORT aktuell Aboservice, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: + 49 (0)711 3206-8888, Telefax: + 49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dvp.de

Datum _____ Unterschrift _____

www.motorsport-aktuell.com/abo

Nach zehn Stunden Renn-
dauer übernahm Startnum-
mer 84 beim 24h-Rennen
in Dubai die Führung in der
GT4-Klasse – doch dann
wendete sich das Blatt

Wüstensonne statt Eifelnebel



Mittendrin statt nur dabei: Während die Nordschleife noch im Winterschlaf ist, startete MSA-Tester Christian Gebhardt unter anderem mit DTM-Rekordchampion Bernd Schneider auf dem Mercedes-AMG GT4 des Teams Race Scout by Winward/HTP Motorsport beim 24h-Rennen von Dubai.

Von: **Christian Gebhardt**

Während die Schalter auf der Karbon-Mittelkonsole oder die Tasten auf dem Lenkrad im Formel-1-Look auch zu später Stunde gut sichtbar erhellt werden, stürmt der Mercedes-AMG GT4 kurz nach Mitternacht wieder in das schwarze Loch. Anders als die Kurven vor Start/Ziel und die fast

taghell ausgeleuchtete Zielgerade ist die schnelle Doppelrechts von Turn 3 und 4 des Dubai Autodrome selbst mit Fernlicht so tiefdunkel wie der Blick ins Weltall. Kurzzeitiger Blindflug in der Wüste also, während die Schalllampen am oberen Rand des Dashboards rot aufflammen und zum Hochschalten in Gang 4 mahnen.

Nicht nur die Dunkelheit in der schnellsten Kurvenkombination und im Infield ist das Salz in der Suppe beim 24-Stunden-Rennen in der Wüste. Bei Tag erfordert das Renngeschehen hier sogar noch mehr Aufmerksamkeit als auf der Nordschleife.

91 Starter tummeln sich auf der 5,377 km langen GP-Strecke von Dubai. Oder anders: Auf alle 60 Meter kommt hier ein Fahrzeug. Selbst beim 24h-Rennen auf der Nordschleife, bei dem nur auf alle 160 Meter ein Fahrzeug kommt, ist die Verkehrsdichte nicht so hoch.

Zu der hohen Verkehrsdichte kommt dann noch der kribbelige Fahrzeugmix aus zahlreichen GT3-, Porsche-Cup- und SPX-Fahrzeugen sowie GT4- und TCR-Boliden, aber auch kleineren Fahrzeugen wie BMW M235i Racing oder Renault Clio Cup.

Nach dem Qualifying fand sich unser goldener Mercedes-AMG GT4 vom Team Race Scout by Winward/HTP Motorsport auf Startplatz 56 im Gesamtklassement wieder. Kein geringerer Teamkollege als der fünfmalige DTM-Rekordchampion Bernd Schneider qualifizierte die Startnummer 84 auf Startplatz 3 in der mit elf Fahrzeugen stark besetzten GT4-Klasse.

Prominente Teamkollegen

Neben Schneider, der als Doppelparter auch noch auf dem GT3-Renner von HTP Motorsport unterwegs war, griffen auch das US-amerikanische Vater-Sohn-Duo Russell und Bryce Ward so-

wie MSA-Testfahrer Christian Gebhardt und Ex-Formel-1-Pilot Norberto Fontana ins Lenkrad des AMG GT4. „Das ist mein erstes 24-Stunden-Rennen. Seit meiner Formel-1-Zeit 1997 war ich quasi nicht mehr in Europa. Im Motorsport hat sich viel entwickelt und ich kannte zunächst gar nicht den Unterschied zwischen GT3- und GT4-Fahrzeugen“, zeigte sich der ehemalige F1-Testfahrer und viermalige Sauber-GP-Pilot überrascht, wie oft man dann doch in einem GT4-Fahrzeug beim 24h-Rennen von Dubai überholt wird.

Hierfür war in den ersten Trainingssitzungen beim offiziellen Renndebüt des Mercedes-AMG GT4 jedoch nicht nur die große Anzahl an GT3-Startern, Cup-Porsche- oder SPX-Fahrzeugen, sondern auch die vom Veranstalter Creventic in Dubai zunächst sehr konservativ gewählte BoP-Einstufung für den Kundensport-Rennwagen mit dem Stern ver-

antwortlich. Anders als in der GT3-Version von Mercedes-AMG arbeitet im GT4-Modell nicht der 6,3-Liter-Saugmotor, sondern der aus dem straßenzugelassenen AMG GT R bekannte V8-Biturbo mit vier Litern Hubraum. Im Gegensatz zur 585 PS starken Straßenversion liegt die Motorleistung im GT4 nur bei bis 510 PS.

Von der maximalen Motorleistung konnte man jedoch in den ersten Trainingssitzungen nur träumen. Der Veranstalter hatte für den V8-Biturbo des Mercedes-AMG eine Ladedruckreduzierung vorgeschrieben, sodass vor allem das Drehmoment in den unteren Gängen sehr zurückhaltend war. Subjektiv hatte der GT4 nicht mehr als 400 PS.

Nicht nur sämtliche GT4-Konkurrenten beschleunigten den AMG GT4 zunächst locker aus, sondern sogar einige TCR-Rennfahrzeuge. Ein Zustand, der dann auch dem Veranstalter auffiel – in Scheibchentaktik gab es in den Trainings- und Qualifyingssitzungen dann immer mehr Ladedruck für den V8-Biturbo.

Schlussendlich war der Mercedes-AMG GT4 nahezu konkurrenzfähig, wenn auch die beiden später in der GT4-Klasse siegrei-

chen Audi R8 LMS GT4 im Rennen etwas stärker eingestuft waren.

Trotzdem übernahm der von HTP Motorsport eingesetzte AMG GT4 nach konstant schnellen und fehlerfreien Stints sowie fixen Boxenstopps nach rund zehn Stunden Renndauer kurzzeitig die Führung in der GT4-Klasse.

Vor allem „auf der Bremse“ begeisterte der Mercedes-AMG. Die nahezu unverändert aus dem AMG GT3 übernommene Bremsanlage macht diesen GT4 zu einem der absoluten Spätbremsler im GT4-Zirkus.

Besonders eindrucksvoll demonstriert der AMG GT4 seine Bremsperformance nach der langen Gegengeraden zwischen Turn 9 und vor Turn 10 – erst beim 100-Meter-Schild muss der Anker geworfen werden. Selbst stärkere Fahrzeuge aus der Porsche-Cup- oder SPX-Klasse schnappte sich der AMG GT4 hier kurzzeitig, bevor er sie auf den Geradeausstücken aufgrund ihrer höheren Motorleistung wieder ziehen lassen musste.

Beindruckende Bremse

„Die Bremspunkte in unserem GT3 und unserem GT4 sind nahezu gleich“, bestätigt AMG-Werkspilot Bernd Schneider, der auch in die Entwicklung des neuen GT4-Kundensport-Rennwagens von Mercedes-AMG involviert war. Zu der nicht nur für Profirennfahrer, sondern auch für ambitionierte Amateure insgesamt sehr guten und einfachen Fahrbarkeit des Mercedes-AMG GT4 tragen auch das elffach einstellbare ABS sowie die elffach einstellbare Traktionskontrolle bei.

Und wie endete der Ausflug in die Wüste für die Startnummer 84? Kurz nach dem die Führung in der GT4-Klasse übernommen wurde und gedanklich schon eine Hand nach dem Siegerpokal griff, wurde Ex-F1-Pilot Fontana unverschuldet von einem GT3-Auto torpediert. Fünf Stunden dauerte anschließend der unplanmäßige Boxenstopp, bei dem die HTP-Mechaniker alles gaben, um den goldenen AMG wieder flottzumachen.

Doch der Wunsch, zumindest die Zielflagge zu sehen, zerplatzte dann in den Morgenstunden: Teamkollege Bryce Ward wurde abermals unverschuldet in eine Kollision verwickelt. Hätte, wäre, wenn – lassen wir es lieber, Motorsport im Konjunktiv zu betreiben. Trotz des Ausfalls war das 24-Stunden-Spektakel von Dubai eine Reise in die Wüste wert. ■



Griff für MSA beim Wüsten-Marathon ins Lenkrad: Tester Christian Gebhardt



Zunächst von der BoP zugeschnürt: Der Vierliter-V8-Biturbo des AMG GT4



Teamkollegen: AMG-Werksfahrer Bernd Schneider (r.), MSA-Mann Gebhardt



Russell und Bryce Ward, Ex-F1-Fahrer Norberto Fontana, Christian Gebhardt

INFO

DAS STECKT HINTER DEM TEAMNAMEN „RACE SCOUT“

Wann fährt welches Team wo? Wer braucht noch Verstärkung im Cockpit? Und wie treten interessierte Teammanager und Fahrer miteinander in Kontakt? Auf diese Fragen soll die von Mercedes-AMG zusammen mit den Spezialisten von Lab1886 entwickelte Motorsport-App mit dem Namen „Race Scout“ Antworten liefern. Das erklärte Ziel ist es, dass „Race Scout“ die größte Motorsport-Community der Welt wird. Im ersten Schritt sollen Teams und Rennfahrer miteinander vernetzt werden, bevor die App in einem zweiten Schritt erweitert werden soll, um auch weitere Zielgruppen wie Ingenieure, Mechaniker, Instruktoren oder auch Sponsoren und Veranstalter von Renn-Events anzusprechen. Mehr Infos unter: www.racescout.com.



Die große Favoritenfrage

Der Auftakt der IMSA-Meisterschaft in Daytona ist das erste wichtige Autorennen der neuen Saison. Spannung ist garantiert, sowohl in der Prototypenklasse – jetzt mit den Topteams Joest und Penske – wie auch in der GTLM-Klasse, wo BMW erstmals mit dem brandneuen M8 antritt.

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

Zieht man für die Vorschau auf das 24h-Rennen in Daytona die Resultate vom Vortest Anfang Januar zurate, so ist die Gefechtslage in der Prototypenklasse recht übersichtlich: Cadillac geht als abso-

luter Topfavorit in den Saisonauftakt. Die neuerdings vier Caddy-Werkswagen – die Teams Wayne Taylor Racing, Spirit of Daytona Racing, Mustang Sampling Racing und Whelen Engineering setzen jeweils einen Cadillac DPi-V.R über die volle Saison ein – führten die Bestzeitenlisten bei allen sieben Trainingssitzungen des Vortests an. Durch die Einführung eines kleineren V8-Motors hat sich Cadillac zusätzlich der Performance-Restriktionen aus 2017 entledigt. Und zu guter Letzt kennt nur Cadillac die neue Continental-Reifenspezifikation für 2018 wirklich gut – dank ausführlicher Tests im Sommer.

Als amtierender Meister erstaunte Cadillac die Gegner in der Prototypenklasse schon beim Dezember-Test mit der klammheimlichen Einführung eines neuen V8-Motors, dessen Hubraum von 6,2 auf 5,5 Liter abge-

senkt wurde. Der Hintergedanke: Weil Cadillac 2017 dominierte, bekam man Ende der Saison viele Restriktionen aufgebremmt – beim Gewicht, beim Restriktor und bei der Getriebeabstufung.

Diese „Strafen“ ist man durch den neuen Motor jetzt los, doch die Gegner glauben, dass die Amis gar nicht so viel Leistung und Drehmoment eingebüßt haben. Cadillac selber schweigt vielsagend zu der Frage, wie viel Power man verloren habe.

Letzte Chance für IMSA?

Die deutliche Überlegenheit beim Vortest scheint die Befürchtungen der Caddy-Gegner zu bestätigen. Sie glauben sogar, dass der Vorsprung noch größer ausfallen könnte als beim Vortest – obwohl dort Caddy-Pilot Felipe Nasr eine Bestzeit erzielte, die um 1,1 Sekunden schneller war als die letztjährige Pole-Zeit!

Beim Veranstalter IMSA glaubt man, alles im Griff zu haben, auch den Motor: „Cadillac hat nach den Erfahrungen der Saison 2017 von sich aus angeboten, den Hubraum zu reduzieren und damit auch bei Leistung und Drehmoment Abstriche zu machen“, so Geoff Carter, bei IMSA als Technischer Direktor für die Balance of Performance (BoP) der Prototypen- und GT-Rennwagen verantwortlich.

Die DPi- und LMP2-Gegner ließen beim Vortest hinter vorgehaltener Hand durchblicken, dass dies jetzt die letzte Chance für die IMSA sei, um die Performance der bisher meist überlegenen Cadillac unter Kontrolle zu bringen. „Wenn das nicht gelingt, könnten sich Hersteller aus der DPi-Klasse wieder verabschieden“, drohte ein gegnerischer DPi-Teamchef.

Cadillac ließ die Anschuldigungen bezüglich der krassen Überlegenheit nicht unkommentiert:



Drama garantiert: Beim 24h-Rennen in Daytona wird der Nudeltopf samt Infield befahren

Man verwies gegenüber den Fachmedien darauf, dass DPi-Gegner wie Mazda und besonders Acura/Honda Monate mit privaten und öffentlichen Tests zugebracht hätten, nur um jetzt auf einmal unerklärlich langsam zu fahren. Der Vorwurf lautet also, dass die Gegner Sandbagging betreiben und bewusst langsam fahren, um die IMSA-Macher dazu zu bewegen, die Cadillac-DPi noch vor dem 24h-Rennen Ende Januar einzubremsten.

Reifenvorteil für Cadillac?

Doch es gäbe vielleicht noch eine weitere reale Begründung für die bockstarke Performance der vier Caddys beim Vortest. Denn dort herrschten kühle Temperaturen, dazu brachte Reifenhersteller Continental eine neue Mischung an den Start. Und diese neue Mischung hatte bis zum Vortest nur Mustang-Sampling-Fahrer João

Barbosa bei einem Continental-Back-to-Back-Reifentest im Sommer 2017 ausprobiert. Will sagen: Caddy hat Erfahrungswerte mit den Reifen wie kein anderer Wettbewerber. Warum bringt Continental überhaupt einen neuen Reifen, obwohl der exklusive Ausrüstervertrag Ende 2018 ausläuft? Letztes Jahr gab es bei kaltem Wetter in Daytona – es herrschten Außentemperaturen um 1 Grad Celsius – massive Kritik an den Conti-Pneus: Einige Teams benötigten bis zu drei Runden, um die Reifen halbwegs auf Temperatur zu bringen. Dazu sind Heizdecken in der IMSA-Serie verboten.

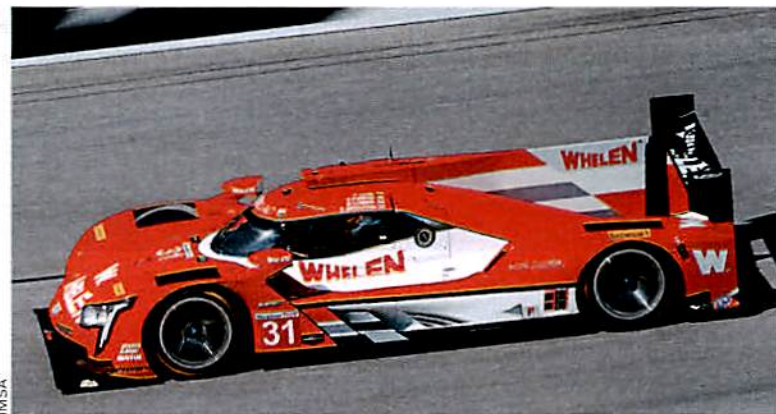
Das stellte die Fahrer am Beginn der Stints vor knifflige Aufgaben, besonders im steilen Banking. Viele Teams fürchteten sich sogar vor möglichen Totalschäden. „Im letzten Jahr war es kalt und nass, und somit besteht die Gefahr, dass sich das auch 2018 wiederholt“, so Conti-Programmmanger Kevin Fandozzi.

Verbesserte „Grip-Spirale“

Fandozzi hätte 2018 am liebsten zwei Mischungen in der Prototypenklasse an den Start gebracht, um die mögliche Temperaturspanne von knapp über 0 Grad (Daytona) bis zu 45 Grad (Austin) abzudecken. Allerdings konnte er sich mit diesem Ansinnen intern nicht durchsetzen.

„Also mussten wir alle Temperaturen mit einem Slickreifen abdecken. Wir haben bereits im Oktober mit der Erprobung begonnen, und zwar mit Hilfe des Mustang-Sampling-Teams. Der Test fand weit oben im Norden statt, um die kalten Temperaturen in Daytona zu simulieren. Testpilot João Barbosa sagte sofort, dass er mit dem neuen Slick auf Antrieb zehnmal mehr Vertrauen gehabt habe als mit dem 2017er-Pneu.“

Kevin Fandozzi macht dafür die „Grip-Spirale“ verantwortlich: „Wenn man Grip hat, dann erzeugt man Hitze, dann arbeitet die Mischung und man bekommt mehr Grip und noch mehr Hitze – wir nennen das Grip-Spirale. Es gibt auch das Gegenteil: Wenn das Auto zu rutschen beginnt, dann generiert man keine Hitze, dann verliert man Haftung und Performance. Der neue Reifen baut sogar nach langen Gelbphasen bei tiefen Außentemperaturen schnell wieder Haftung und Temperatur auf. Früher dauerte das bis zu drei Runden – heute nur noch zwei Kurven!“



Die Werks-Cadillac gehen als Topfavoriten in das erste Saisonrennen in Florida



In Daytona gibt das Penske-Team sein IMSA-Debüt mit dem brandneuen Acura-DPi



Noch ein Debüt: Das deutsche Joest-Team setzt jetzt die beiden Werks-Mazda ein

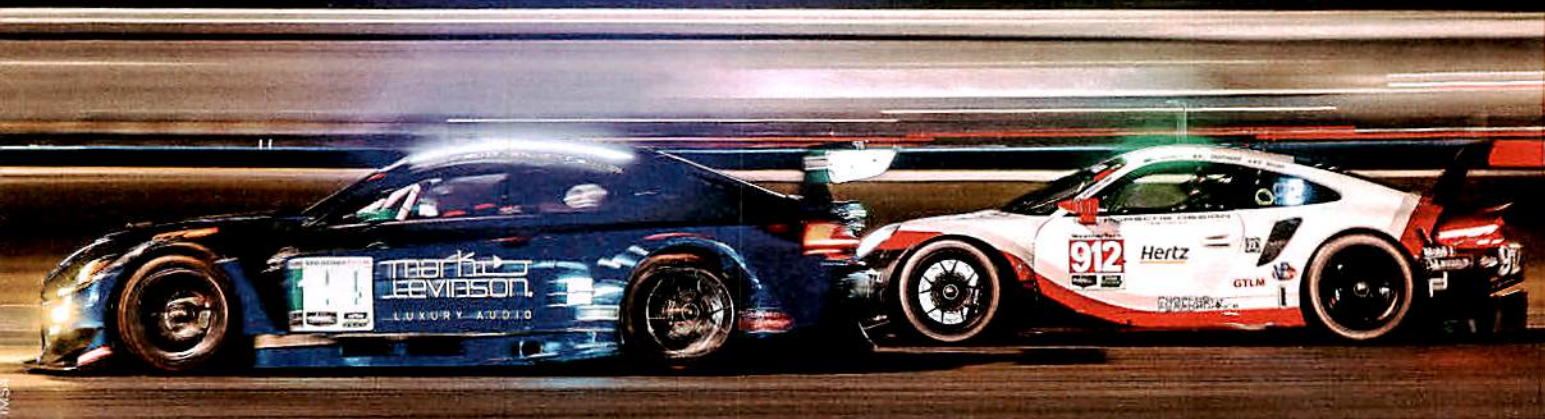


Alonso-Mobil: Der spanische F1-Star fährt diesen Ligier-LMP2 bei United Autosports



DCR-Jota setzt zwei Oreca-LMP2 ein, unter anderem für Lance Stroll und Robin Frijns

Das GT-Geknödel wird in Daytona für Unterhaltung sorgen – in der GTD- wie auch der GTLM-Klasse



Ein weiterer Faktor in der Prototypenklasse, wo DPi-Autos auf die in Europa etablierten LMP2-Wagen von Oreca, Ligier, Dallara und Multimatic treffen, sind die sogenannten Joker: Weil Oreca 2017 dominierte, bekamen die anderen Chassishersteller von FIA und ACO Zugeständnisse: Dallara modifizierte daraufhin den Bereich hinter der Fahrzeugnase. Ligier designte eine neue Front-Aerodynamik und speckte Gewicht ab, dazu wurde die Elektronik runderneuert und ein neues Sperrdifferential entwickelt. Bei Multimatic gab es ebenfalls tief greifende Veränderungen, wie beispielsweise eine optimierte Kühlung und eine neue Hinterachsaufhängung.

IMSA stand beim Vortest vor dem Problem, diese Neuerungen prüfen zu müssen, im Windkanal zu messen und zu bewerten und obendrein die obligatorische Umsetzung der Joker in den DPi-Autos zu überprüfen. Angeblich soll das Ziel von FIA und ACO darin bestanden haben, die Performance der LMP2 von Ligier, Dallara und Multimatic um 0,2 Prozent anzuheben – eine eher akademische Zielsetzung. Im Fahrerlager gab es viel Kritik, weil die LMP2-Regularien nicht exakt definieren, wie viel Verbesserungsspielraum durch welche Maßnahmen gewährt werden soll. „Der Prozess mit den Jokern ist eine große Grauzone, wo keiner mehr durchblickt“, kritisierte ein LMP2-Teamchef aus Europa.

Neben dem Joker-Thema führte die IMSA für 2018 noch neue Drehzahllimits und vor allem die obligatorische Verwendung von Kraftstoff-Durchflussmengenbegrenzern in allen Klassen ein: „So bekommen wir verlässliche und

reale Daten zum Verbrauch, und das hilft uns bei der BoP und der Bestimmung der Stintlängen in den einzelnen Fahrzeugklassen“, sagt BoP-Experte Geoff Carter.

GTLM: Viele Fragezeichen

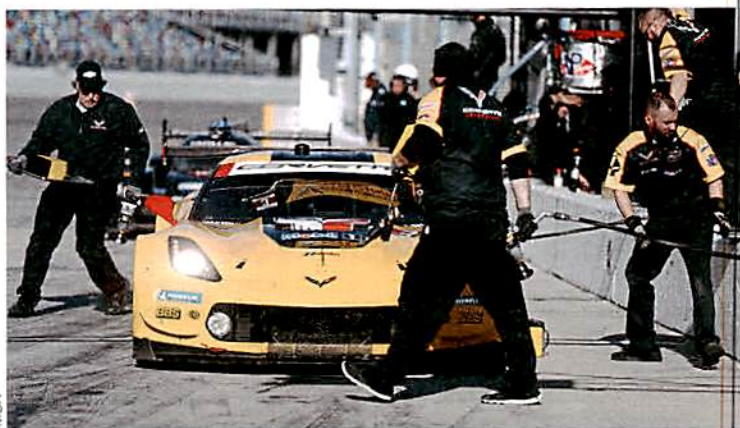
Fragezeichen gibt es auch hinter der Performance in der GTLM-Klasse, wengleich hier deutlich weniger Bälle in der Luft sind als in der Prototypenklasse: Ford GT, Porsche 911 RSR und Corvette C7.R sind bekannte Größen. Zwar bringt Ferrari für den seit 2016 im Einsatz befindlichen 488 ein Evo-Paket mit neuer Frontstoßstange, modifiziertem Splitter, optimiertem Heckdiffusor und geänderter Auspuffanlage an den Start, doch das wird die Welt nicht umstürzen können.

Dazu wäre schon eher ein komplett neues GT-Auto in der Lage, dessen Performance zu Saisonbeginn nur unzureichend eingeschätzt werden kann. Doch der Verdacht, das könnte beim Debüt des neuen BMW M8 in Daytona passieren, wird von fast niemandem im Fahrerlager geteilt: Zu frisch ist der Wagen, zu viele Verzögerungen und wohl auch Pannen – wie beim vibrierenden V8-Motor – hatte es während der Entwicklungsphase gegeben, als dass irgendein Klassengegner damit rechnen würde, dass der M8 gleich beim ersten Renneinsatz ganz vorne herumturnt.

Dazu hat die IMSA den Bayern bei Motor und Gewicht gleich den Hahn zugekehrt – sozusagen als Vorsichtsmaßnahme. Beim Vortest fehlten 1,4 Sekunden auf die Ford-Bestzeit. Wie eng die GTLM-Hersteller beieinanderliegen, wird man am Rennwochenende sehen – aber wohl erst in den letzten zwei Rennstunden. ■



Nach der Bestzeit beim Vortest der Topfavorit? Ford siegte schon 2017 in Daytona



Gelbe Gefahr: Corvette holte im vergangenen Jahr die IMSA-Titel in der GT-Klasse



Wo steht BMW mit dem neuen M8 GTE? Man sollte keine Wunderdinge erwarten

VLN Langstreckenmeisterschaft

Diskussion um Ausschreibung

2018 soll die SP9 in der VLN in drei Unterklassen aufgespalten werden – zugunsten der Amateure. Doch die neue Namensgebung der Klassen fällt recht eigenartig aus. In der V4-Klasse wird indes über neue Technik-Regeln debattiert.

Von: Bianca Leppert

Die Idee ist gut, aber bei der Umsetzung hakt es: In der SP9-Klasse für GT3-Fahrzeuge sollen die Amateure in der neuen Saison mehr Beachtung finden. Das hatte man zwar schon im vergangenen Jahr angestrebt, doch die Unterkategorien Pro-Am und Gentleman wurden kaum registriert.

Deshalb gibt es nun drei eigene Klassen, die in Zukunft jeweils auch einen eigenen Klassensieger stellen werden – so wie man es aus dem internationalen GT3-



Die GT3-Klasse SP9 soll für die neue Saison 2018 umstrukturiert und zudem neu benannt werden

Sport von den geläufigen Kategorisierungen Pro, Pro-Am und Am kennt.

In der Eifel will man diese Einteilungen allerdings in Professionals, Premium und Masters umbenennen. Eine fragwürdige Entscheidung, schließlich sind die gängigen Bezeichnungen auch international anerkannt – und alles andere sorgt eben nur für zusätzliche Verwirrung. Da-

neben werden auch unter den Teilnehmern der V4-Klasse und den Machern des technischen Reglements der VLN Langstreckenmeisterschaft noch hitzige Debatten geführt. Es geht hierbei um die neuen technischen Spezifikationen der Produktionswagenklassen.

Einerseits gibt es Unstimmigkeiten zum Thema Fahrwerk und dem Verbot, in diesem Zu-

sammenhang auf Aftermarkt-Teile zurückzugreifen. Andererseits gibt es Diskussionen zur neuerdings in allen Klassen erlaubten mechanischen Differenzialsperre.

Nach Gesprächen zwischen beiden Seiten wurde der Paragraph zum Fahrwerk vorläufig bis zum dritten VLN-Lauf ausgesetzt, um den Teilnehmern mehr Vorbereitungszeit einzuräumen. ■

ADAC GT Masters

Callaway: USA und ADAC GT Masters

Callaway Corvette fährt in der Saison 2018 zweigleisig: Pirelli World Challenge und ADAC GT Masters.

Neben dem Engagement in der Pirelli World Challenge in den USA, in das ein Teil der Mannschaft von Ernst Wöhr und Giovanni Ciccone neben der Bereitstellung der Corvette C7 mit technischer Unterstützung eingebunden ist, meldet man auch eine Corvette in der deutschen Serie.

„Priorität hatte in erster Linie USA, weil wir dort auf einen neuen Markt hoffen“, sagt Wöhr. „Inzwischen hat sich ergeben, dass wir auch die Finanzen und Kapazität für das ADAC GT Masters haben. Die Nummer 1 wollen

wir natürlich nicht kampflos verschenken.“ Stammpilot Daniel Keilwitz, der auch für die PWC verpflichtet wurde, gilt als gesetzt. Über seinen Partner wird in diesen Tagen entschieden.

Bei zwei Überschneidungen der beiden Serien wird Keilwitz im Masters von einem Ersatzfahrer vertreten. Eine Corvette ist bereits in den USA, eine weitere befindet sich derzeit im Aufbau. Daneben wird ein Auto für die deutsche Serie vorbereitet. Den kompletten Einsatz in Amerika betreut Reeves Callaway mit einem erfahrenen amerikanischen Team. Wöhr und Ciccone schicken drei Techniker. „Es war im Gespräch, dass wir die PWC selbst machen, aber dann hätten wir das ADAC GT Masters definitiv nicht fahren können.“ ■ BL

IMSA-Meisterschaft / Balance of Performance

IMSA bremst Cadillac in letzter Sekunde ein

Nur wenige Tage vor dem Start des 24h-Rennens in Daytona hat die IMSA-Serie die beim Vortest dominanten Cadillac-DPI deutlich abgebremst. In der GTLM-Klasse bekam BMW Zugeständnisse bei der BoP-Einstufung.

Nachdem die vier Cadillac DPi-V.R beim offiziellen Vortest zum 24h-Rennen in Daytona in allen sieben Trainingssitzungen die Prototypenklasse zum Teil deutlich dominierten, hat sich die IMSA kurz vor dem Start des Events in der kommenden Woche zu deutlichen Anpassungen durchgerungen. Die beiden Air-Restriktoren

für den neuen 5,5-Liter-V8-Motor von Cadillac schrumpften von 32,2 auf 31,6 mm. Gleichzeitig bekamen die Amis aber auch einen Liter mehr Tankinhalt und größere Tankdurchflussrestriktoren zugestanden, die einen kleinen Teil der Air-Restriktorreduzierung wieder kompensieren.

Auch die Konkurrenz bekam Zugeständnisse: Bei Nissan wurde das Drehmoment im mittleren Drehzahlbereich erhöht, Mazda bekam minimal weniger Ladedruck, dafür aber höhere Drehzahlen. Die beim Vortest chancenlosen BMW M8 dürfen fürs Rennen 10 Kilo Gewicht ausladen, dazu bekam der Bayern-Bomber mehr Ladedruck spendiert. Außerdem passten die BoP-Macher die Tankinhalte in der GTLM-Klasse an. ■ MCS

Ein Sieg zum Absc



Carlos Sainz behält sich und den Peugeot 3008 über die zwei Wochen unter Kontrolle

Carlos Sainz behält die Nerven. Obwohl der 55-jährige Spanier stark unter Druck stand, bescherte er Peugeot den dritten Dakar-Sieg in Folge. Sicher ist, dass Peugeot aufhört, und auch Sainz wird jetzt wohl den Helm an den Nagel hängen. Die Toyota-Hilux-Fahrer profilierten sich als zähe und unermüdliche Verfolger der Peugeot-Buggys. Und auch für das vom Pech verfolgte Mini-Team gab's noch ein halbwegs versöhnliches Ende. Der Pole Jakub Przygonski holte im Countryman Rang 5.

Von: **Claus Mühlberger**

Am vorletzten Tag – man konnte das Ziel im argentinischen Cordoba schon beinahe riechen – kamen Peugeot-General Bruno Famin und seine Équipe noch mal so richtig ins Schwitzen. Und zwar nicht nur deswegen, weil sich der Glutofen in der Provinz San Juan auf 40 Grad aufgeheizt hatte, sondern auch, weil die Technik der 3008 DKR Maxi im Endspurt zunehmend schwächelte.

Stéphane Peterhansels Auto brauchte an diesem Tag eine neue Lenkung. Glück für Peugeot: Die Prüfung war zweigeteilt, und so durfte am Straßenrand repariert werden. Die Stimmung war trotzdem am Tiefpunkt. Peterhansel verlor eine Stunde und rutschte ab von Platz 2 auf Rang 5. Jetzt musste Carlos Sainz liefern. Ausgerechnet Sainz! Der 55-jährige Spanier spürte den heißen Atem der drei Toyota von Nasser Al-Attayah,

Bernhard ten Brinke und Giniel de Villiers im Nacken. Und auch sein 3008 hatte tags zuvor gezickt: „Ich hatte auf den letzten 30 Kilometern nur noch den dritten Gang.“

Carlos Sainz, Dakar-Sieger 2010 mit VW, war in den letzten Jahren eher durch Unfälle und ein schwaches Nervenkostüm aufgefallen. Zuletzt hatte er fünf Ausfälle in Folge verbucht. Doch im Spätherbst seiner Karriere gelang Sainz sein wohl letztes Meisterstück in seiner mehr als 30 Jahre langen Profi-Karriere. Clever verwaltete er seinen Vorsprung, im Ziel nahm er die Gratulationen mit einem feinen Lächeln und knappen Kommentaren entgegen: „Es war sehr schwierig.“ Mehr war ihm zunächst kaum zu entlocken.

Anders als seine drei Teamkollegen Sébastien Loeb (Unfall und Verletzung von Beifahrer Daniel Elena), Cyril Despres (ebenfalls

Unfall mit zeitraubender Reparatur) und Stéphane Peterhansel (defekte Radaufhängung nach Ausweichmanöver) kam Sainz, der nach dem Ruhetag in La Paz die Führung von Peterhansel übernommen hatte, weitgehend unbehelligt von Problemen über die 4039 Sonderprüfungskilometer. „Carlos hat absolut verdient gewonnen“, meinte der 13-malige Sieger Peterhansel. „Lucas Cruz hat super navigiert. Carlos fuhr perfekt, und vor allem ist er ruhig geblieben.“

Mit dem dritten Dakar-Sieg in Folge verabschiedet sich Peugeot jetzt in Richtung Rallycross-WM. Vielleicht gerade noch rechtzeitig, denn die Luft für Buggys wird zunehmend dünner, auch bedingt durch die Regeländerungen in Sachen Gewichts Differenz und Federwegen.

Nach dem fehlgeschlagenen Experiment mit einem Buggy im Sommer 2016 baute Toyota einen

nied



Jakub Przygonski war als Fünfter Bester der enttäuschenden Mini-Phalanx



Nasser Al-Attiyah musste zu aggressiv fahren, um den Peugeot zu folgen

! Die harte Streckenführung schlug sich drastisch in den Zeitabständen nieder. Lag der Abstand des Siegers zum Zweiten 2017 noch bei 5.13 Minuten, waren es 2018 über 43 Minuten.

völlig neuen Prototypen mit Allradantrieb. Und prompt konnte die südafrikanische Truppe von Glyn Hall am Sieg schnuppern. Sechs von 13 Tagesbestzeiten gingen an die Hilux-Piloten. Peugeot holte sieben Mal den Tagessieg. Warum reichte es trotzdem wieder nicht, obwohl das Auto nun endlich wirklich konkurrenzfähig

war? Es lag an den Kleinigkeiten. Nasser Al-Attiyah gewann vier Etappen, und er war an keinem Tag schlechter platziert als Rang 11. Aber schon in Peru verlor er wegen eines Getriebechadens und wegen zeitraubender Ausgrabungsarbeiten im weichen Sand den Anschluss. Am Ende war der Mann aus Katar über Platz 2 ziemlich happy.

Giniel de Villiers und sein deutscher Beifahrer Dirk von Zitzewitz hatten in Peru ebenfalls massive Probleme. Sie fielen mit ihrem Hilux zeitweilig bis auf Rang 8 zurück, und am Ende sprang trotzdem noch Platz 3 heraus. Dabei profitierte das südafrikanisch-deutsche Duo vom Pech des Holländer Bernhard ten Brinke. Der Edel-Amateur musste am vorletzten Tag mit Motorschaden aufgeben.

Ziemlich gerupft wurde das mit sieben Autos angetretene Mini-Team. Bryce Menzies und

Nani Roma hatten schon früh zum Ausfall führende Unfälle. Yazeed Al-Rajhi und Boris Garafalic kollidierten auf einer Düne. Dann ertränkte der Saudi seinen Buggy um ein Haar im Pazifik. Mikko Hirvonen und Orly Terranova plumpsten in allerlei Sandlöcher. Und so weiter und so fort.

Nur einer kam halbwegs fehlerfrei über die Runden. Der nette und zurückhaltende Pole Jakub Przygonski sicherte im

Countryman Platz 5: „Kuba fuhr sehr intelligent“, lobte Teamchef Sven Quandt. „Platz 5 bei seiner erst dritten Dakar im Auto – das passt.“

Mit der Performance des neuen Mini Buggy war Quandt „sehr zufrieden“, mit den Leistungen seiner Fahrer weniger. „Wir hatten sehr viele Unfälle. War es nur Pech, oder haben die Fahrer ihre Autos überfahren? Mit Sicherheit war beides im Spiel.“ ■

RALLYE DAKAR

6. bis 20. Januar 2018, 14 Etappen über 9000 Kilometer

1. Sainz/Cruz (E/E) Peugeot	49:16.18 h
2. Al-Attiyah/Baumel (QAT/F), Toyota	+ 43.40 min
3. De Villiers/von Zitzewitz (ZA/D), Toyota	+ 1:16.41 h
4. Peterhansel/Cottret (F/F), Peugeot	+ 1:25.29 h
5. Przygonski/Colsoul (POL/B), Mini	+ 2:45.24 h
6. Al-Qassimi/Panseri (VAE/F), Peugeot	+ 4:20.51 h
7. Prokop/Tomanek (CZ/CZ), Ford	+ 7:20.49 h
8. Van Merksteijn/Marton (NL/POL), Toyota	+ 7:41.28 h
9. Halpern/Polenta (ARG/ARG), Toyota	+ 9:08.10 h
10. Alvarez/Howe (ARG/SA), Toyota	+ 9:18.46 h

Allzu zahlreich waren sie ja nicht, die Deutschen in der Autoklasse. Einer schaffte aber den Sprung aufs Podium: Dirk von Zitzewitz und sein Fahrer Giniel de Villiers kamen in ihrem Toyota Hilux auf Platz 3.

Von: **Claus Mühlberger**

Es war die elfte Zielankunft in Folge für den Südafrikaner (Spitzname „Ginny“) und den Norddeutschen (Spitzname „Schatzi“). Bei sieben dieser elf Rennen kam das Siegerteam von 2009 (damals im VW) aufs Podium. „X-mal sind wir in Peru stecken geblieben“, resümierten die beiden. „Dann hatten wir mal kein Ersatzrad mehr, und am Schluss lief der V8 auch mal nur auf sieben Zylindern.“

Von Zitzewitz, de Villiers und auch Andreas Schulz, Navigator bei Mikko Hirvonen im Mini Buggy, waren sich einig: „Dies war die bislang härteste Südamerika-Dakar.“ Mit breitem Grinsen fügte der Ur-Bayer



Mit über 16 Stunden Rückstand kam Andy Schulz an der Seite von Mikko Hirvonen als 19. ins Ziel

Die Deutschen bei der Dakar

Schulz hinzu: „Aber so muss es sein.“ Den 19. Platz in der Endabrechnung wertet Schulz, mit 62 Jahren der älteste Profi im Feld, fatalistisch: „Da kannst nix machen, wenn du so viel Pech hast. Das Auto war meist echt gut, und mit Mikko verstehe ich mich bestens.“

Auf Endrang 22 landete das norddeutsche Vater-Sohn-Duo Jürgen und Max Schröder mit seinem Nissan Navara V8. Der 59-Jährige staunte über die Performance von Sebastian Halpern, seinem Teamkollegen bei dem in Deutschland beheimateten Team South Racing. Der korpulente

Argentinier kam auf Rang 9. „Der Halpern ist nicht schneller als ich, aber er macht keine Fehler“, meinte Schröder. „Ich mache die Fehler. Aber egal, es hat wieder Spaß gemacht.“

„Da sind schon ein paar Tränen geflossen, als ich die zerstörte Zündkerze rausgeschraubt

Interview mit Stéphane Peterhansel

„Ich bin keine Maschine“

habe das Auto nach links gerissen. Und dann: Peng! Wir sind gegen einen Felsen gekracht. Volltreffer hinten links. Es war mein Fehler.

Dachten Sie, das ist das Ende?

Nein, nicht wirklich. Aber man hat gesehen: Ich bin keine Maschine oder ein Roboter, sondern auch ein Mensch, der mal einen Fehler macht.

Wie ging es dann weiter?

Wir mussten warten, bis Cyril Despres kam. Dummerweise hatte Cyril schon nach ein paar Kilometern auf dieser Prüfung einen Kupplungsschaden, musste erst mal reparieren, und so kam er erst nach 40 Minuten zum Prüfungskilometer 183, wo wir standen. „Polo“, mein Beifahrer Jean-Paul Cottret, hatte inzwischen schon mal alles vorbereitet und die kaputten Aufhängungsteile ausgebaut. Als Cyril dann kam, haben wir mit vereinten Kräften weitergearbeitet. Wir verloren insgesamt eine

Stunde und 45 Minuten. Dabei haben Polo und Cyril wirklich toll geschuftet. Ich habe ihnen das Werkzeug gereicht. Ich bin kein ganz so guter Mechaniker. Als mein Auto fertig war, stand Cyril mit einem Schrotthaufen da oben. Er musste auf unseren Laster warten. Ihn so zurückzulassen, na ja. Es war schon ein komisches Gefühl, als wir losgefahren sind, denn wir sind ja Freunde. Dazu kam ja noch, dass die Autos und die Lkw an diesem Tag teilweise verschiedene Strecken fuhren, die dann aber wieder zusammenkamen. Wir wussten nicht genau, ob die Kreuzung vor oder hinter der Stelle lag, wo wir repariert haben. Zum Glück waren wir an der Kreuzung schon vorbei. Der Laster kam und die Jungs haben Cyrils Auto wieder zusammengeflickt.

Der Quadfahrer, dem Sie ausgewichen sind, Kees Koolen aus Holland, beschwerte sich dann über die rücksichtslose Fahrweise von Carlos Sainz. Aber entlastende Videobe-

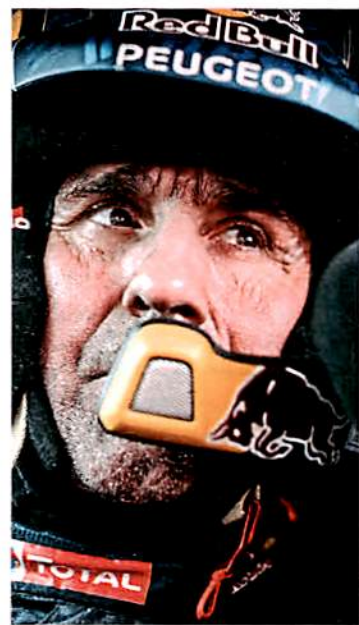
weise gibt es nicht?

Er klagte darüber, dass Carlos ihn berührt hätte. Sainz bekam zehn Strafminuten aufgebremst. Ich habe die Szene nicht gesehen, und unsere Peugeot sind auch nicht mit Dashcams ausgerüstet. Aber es kommt mir schon sehr komisch vor, dass er getroffen wurde. Denn, wie gesagt, als ich eine halbe Minute später kam, saß er auf dem Quad. Er wurde in seiner Klasse sogar noch Tageszwölfter. Sehr seltsam, das alles. Auf jeden Fall aber hat dieser Vorfall mein Rennen zerstört.

Was kommt Ihnen so komisch vor?

Ich habe gehört, dass dieser Quad-Fahrer Anteile am Toyota-Overdrive-Team gekauft hat. Ich möchte aber niemanden beschuldigen. Auf gar keinen Fall.

Was glauben Sie: Warum fährt ein extrem wohlhabender Mann, nach Angaben des ehemaligen Overdrive-Chefs Jean-Marc Fortin der zwölft-



Ihr Schlüsselmoment der Rallye war am siebten Tag, als Sie oben in Bolivien einem Quadfahrer ausgewichen sind und dann einen Felsen getroffen haben. Was ist genau passiert?

Ich lag ungefähr 500 Meter hinter Carlos Sainz. Der ist dann hinter einer Kurve verschwunden, und als wir mit sehr hohem Tempo um die Ecke kamen, stand das Quad mitten auf der Piste. Ich



SCHRÖDER

Die Schröders: Zu viele Fehler



RED BULL

Von Zitzewitz: Wieder mal Podium

haben“, sagt Markus Walcher. Am Stadtrand von La Paz in Bolivien war Schluss für den Dakar-Rookie und Co Tobias Henschel. Den Rest der Rallye verbrachten die beiden im Schlepp des von Papa Gerhard Walcher gefahrenen Service-Unimog. Walcher droht: „Wir kommen wieder. Das steht fest.“ ■

reichste Holländer, mit einem Quad?

Ich habe gehört, dass er die Dakar mit allen Vehikeln gefahren sein will, mit Quad, Auto, Motorrad und Lastwagen.

Das Peugeot-Engagement endet jetzt. Kehren Sie zu Mini zurück?

Ich habe viele Optionen, und es ist auch klar, dass Mini-Chef Sven Quandt gute Fahrer braucht. Ich bin fünf Jahre lang für das Team X-Raid gefahren, und wir haben zwei Mal zusammen die Dakar gewonnen. Doch dann hat Sven vor zwei Jahren gegen uns einen Protest eingereicht, weil Peugeot angeblich illegal getankt hat. Dieser Protest wurde vom Sportgericht zwar zurückgewiesen, aber dieses Verhalten von Sven hat Polo und mich zutiefst verletzt und gekränkt.

Und was ist nun der Plan?

Vielleicht fahre ich in Mexiko und den USA diese Baja-Rennen. Wer weiß. ■

LUC ALPHAND: TEST IM MINI

Luc Alphand, der Dakar-Sieger von 2006 im Mitsubishi Pajero, kehrt möglicherweise ins Cockpit zurück. Der 52-jährige Franzose, der auch als Weltklasse-Skifahrer von sich reden machte (Gewinn des Gesamtweltcups 1997), testete Anfang Dezember in Marokko ausführlich für das Mini-X-Raid-Team. „Ich wollte dem Team helfen“, sagte er. Mini-Teambesitzer Sven Quandt wurde deutlicher: „Luc fuhr jeweils rund 2000 Kilometer im Buggy und im 4x4. Aber über ein Comeback wurde noch nicht entschieden.“ Vor acht Jahren musste Alphand nach einem üblen Motorradunfall, bei dem er sich Brüche an der Wirbelsäule zuzog, seine Karriere beenden. Der Besitzer eines Skihotels in Serre Chevalier war seither bei der Dakar als Kommentator und Interviewer fürs französische Fernsehen dabei. „Die Verletzungen sind komplett ausgeheilt“, erklärt Alphand. „Ich wäre wieder fit.“ Den Mini-Teambesitzer Sven Quandt kennt Alphand übrigens bestens. Bei seinem Sieg 2006 fungierte der Deutsche als Teamchef von Mitsubishi.



Luc Alphand: 52 ist kein Alter

PECH AM GEBURTSTAG

Auf Platz 3 liegend mussten der Holländer Bernhard ten Brinke und sein französischer Navigator Michel Périn ihren Toyota am vorletzten Tag mit schadhaftem V8 abstellen – ausge-rechnet an Périns 61. Geburtstag. Mit robustem Humor hatte Hirvonen-Co Andreas Schulz schon ein paar Tage zuvor geflucht: „Ist Michel an Bord, das

Glück geht fort.“ Bis zum Ausfall war Ten Brinke, der seine vierte Dakar bestritt, das Rennen seines Lebens gefahren. Die Krönung: Tagessieg auf der wegen der kitzigen Navigation extrem schwierigen Fiambala-Prüfung. „Vielleicht bekomme ich ja jetzt mal ein Angebot als Profi-Fahrer“, witzelte der Besitzer einer großen Firma für Einbauküchen.



Ten Brinke: Demnächst Profi?

SCHERZE ÜBER „PAPA“ SCHULZ

Wann immer man Stéphane Peterhansel trifft, meist lautet seine erste Frage: „Wie geht's Papa Schulz?“ Bevor man antworten kann, wie es um das Befinden von Hirvonen-Co Andy Schulz steht, schütten sich „Monsieur Dakar“ und seine Entourage schier aus vor Lachen. „In Frankreich gibt's eine Filmfigur namens Papa Schulz“, erklärt Peterhansel. „Die kennt jedes Kind. Es geht um einen tollpatschigen deutschen Soldaten aus dem Weltkrieg.“



Andreas Schulz: Ewiger Papa

WIEDER NACH CHILE?

Möglicherweise kehrt die Dakar-Rallye nach Chile zurück. „Ich würde Santiago gerne als Startort sehen“, sagte

Rallye-Organisator Etienne Lavigne. Von der chilenischen Hauptstadt aus könnte es nach Norden gehen, durch Peru bis Ecuador. „Ich habe schon Kontakt mit dem neu gewählten chilenischen Präsidenten Sebastián Piñera“, brüstete sich Lavigne. Ob weiterhin auch in Bolivien gefahren wird, bleibt offen. Die Anden-Republik ist bei vielen Fahrern wegen des meist schlechten Wetters und der großen Höhe (bis zu 4800 Meter) ziemlich unbeliebt. Der chilenische Edeldamateur Boris Garafulic, ein Geschäftsmann, der mit Piñera gut bekannt ist, wertet Lavignes Pläne skeptisch: „Die neue Regierung übernimmt ja erst im März, und dann gibt es in unserem Land erst mal Wichtigeres zu tun, als über eine mögliche Rückkehr der Dakar nachzudenken“, meinte der Mini-Privatier, der auf dem guten 13. Platz landete.



Boris Garafulic: Chile hat zu tun

STARKER PROKOP

Martin Prokop, der mehr als 120 Starts in der WRC absolvierte, kommt in der Wüste immer besser zurecht. Nach den Plätzen 14 und 11 in den Jahren 2016 und 2017 fuhr der Tscheche nun auf Platz 7. Eine bemerkenswerte Leistung auch deswegen, weil der auf den Spitznamen „Shrek“ getaufte Ford-F-150-Pickup in der Firma des 35-Jährigen in Eigenregie aufgebaut wurde.



Martin Prokop: Immer besser

NACHRICHTEN

WRC2: MONTE NOCH OHNE TITELANWÄRTER

Beim WM-Auftakt sind nur sechs WRC2-Teams am Start. Noch verwunderlicher: Die drei Werksfahrer Jan Kopecký (Skoda) sowie Teemu Suninen und Eric Camilli (M-Sport Ford) haben kaum Titelambitionen. Ex-Hyundai-Testpilot Kevin Abbring (Ford) gilt als stärkster der drei Privatis, Guillaume de Mevius (Peugeot) und Eddie Sciorsere (DS) eher als Außenseiter. Die beiden WRC2-Titelfavoriten greifen erst später ins Geschehen ein. Weltmeister Pontus Tidemand (Skoda) trifft beim zweiten WM-Lauf in Schweden schon auf 14 Konkurrenten. Citroën-Werksfahrer Stéphane Lefebvre dürften beim Debüt des brandneuen C3 R5 bei der vierten Runde auf Korsika noch mehr Wettbewerber gegenüberstehen.

PIRELLI IST ZURÜCK

Nach kurzer Auszeit kehrt Pirelli in die Rallye-WM zurück und rüstet nicht nur die ab Schweden beginnende Junior-WM aus. Der schon in Monte Carlo auf Pirelli setzende WRC2-Pilot Kevin Abbring absolvierte im R5-Fiesta am Wochenende knapp 200 Testkilometer. „Am zweiten Testtag hat es durchgehend geregnet, sodass wir nur wenig Erfahrungswerte auf Schnee und Eis und leider keine auf trockenen Pisten haben“, so Abbring. Neben Pirelli können die Teams weiterhin auch zwischen DMack und Michelin, die alle Werksteams ausrüsten, wählen.

KEINE DEUTSCHEN

Erstmals seit Jahren ist beim WM-Auftakt in Monte Carlo weder ein deutscher noch ein österreichischer Fahrer am Start. Die Schweizer stellen mit Olivier Burri, Ismaël Vuisstiner und Sébastien Studer dagegen gleich drei Akteure. Für den Sachsen Julius Tanert, 2018 der einzige WM-Akteur aus Deutschland, beginnt die Saison beim Junior-WM-Auftakt in Schweden.



Bei den Tests lag genügend Schnee, alle Teams sollten für rutschiges Terrain präpariert sein

Vorschau Rallye Monte Carlo

Die Titeljagd beginnt

Auch die 46. Saison der Rallye-WM beginnt mit der Rallye Monte Carlo. Der in den französischen Seealpen aufgewachsene Weltmeister und Vorjahressieger Sébastien Ogier gilt erneut als Favorit. Doch nie war die Konkurrenz größer. Nicht nur Vizeweltmeister Thierry Neuville will mehr.

Von: **Reiner Kuhn**

Es ist angerichtet. Doch was wäre eine Rallye Monte Carlo ohne ihre unberechenbaren Bedingungen. Trockenheit oder Regen? Schnee oder blankes Eis? Pfützen oder überfrierende Nässe? Diese Fragen sollten beim traditionellen WM-Auftakt geklärt werden, bevor es an die Reifenwahl geht. Doch genau das ist der Knackpunkt: Das Wetter und die Streckenverhältnisse sind bei der „Monte“ nur schwer einzuschät-

zen – nicht selten, dass allein auf einer Wertungsprüfung von allem etwas dabei ist. Auf der Sonnenseite eines Berges herrscht Trockenheit, eine Kurve später, auf der Schattenseite, hat sich womöglich spiegelglattes Eis gebildet. Auch für die Werkspiloten alles andere als Routine, auch wenn alle vier Hersteller in den vergangenen Tagen noch einmal zum Testen vor Ort waren.

Neuville will mehr

Die Messer sind gewetzt. Ob Citroën (Kris Meeke und Craig Breen), Hyundai (Thierry Neuville, Andreas Mikkelsen und Dani Sordo) Toyota (Jari-Matti Latvala, Neuzugang Ott Tänak und Esapekka Lappi) oder die Titelverteidiger von M-Sport Ford (Sébastien Ogier, Elfyn Evans und Monte-Spezialist Bryan Bouffier), alle Werksteams haben einen oder mehrere siegfähige Fahrer in ihren Reihen. Doch Vorsicht! Nirgends kann der Ritt auf der Rasierklinge schneller schiefgehen als auf den unberechenbaren Asphaltstrecken in den französischen Seealpen. Keiner weiß das besser als Vizeweltmeister Neu-

ville, der im Vorjahr eine klare Führung im Straßengraben verlor und mit null Punkten in die Saison startete. Der Belgier will dennoch angreifen und maximale Zähler holen. Andere allerdings auch. Für Hochspannung ist also gesorgt.

Beim traditionsreichen Saisonauftakt stehen 1.642,40 Gesamtkilometer mit 17 Wertungsprüfungen über insgesamt 388,59 WP-Kilometer auf dem Programm. Elf World Rally Cars bilden die Spitze des 68 Autos umfassenden WM-Feldes. Klasse statt Masse auch in der zweiten Liga. Nur sechs WRC2-Teams (siehe Nachrichten) haben für den kniffligen Saisonstart genannt.



Thierry Neuville: Scharte auswetzen

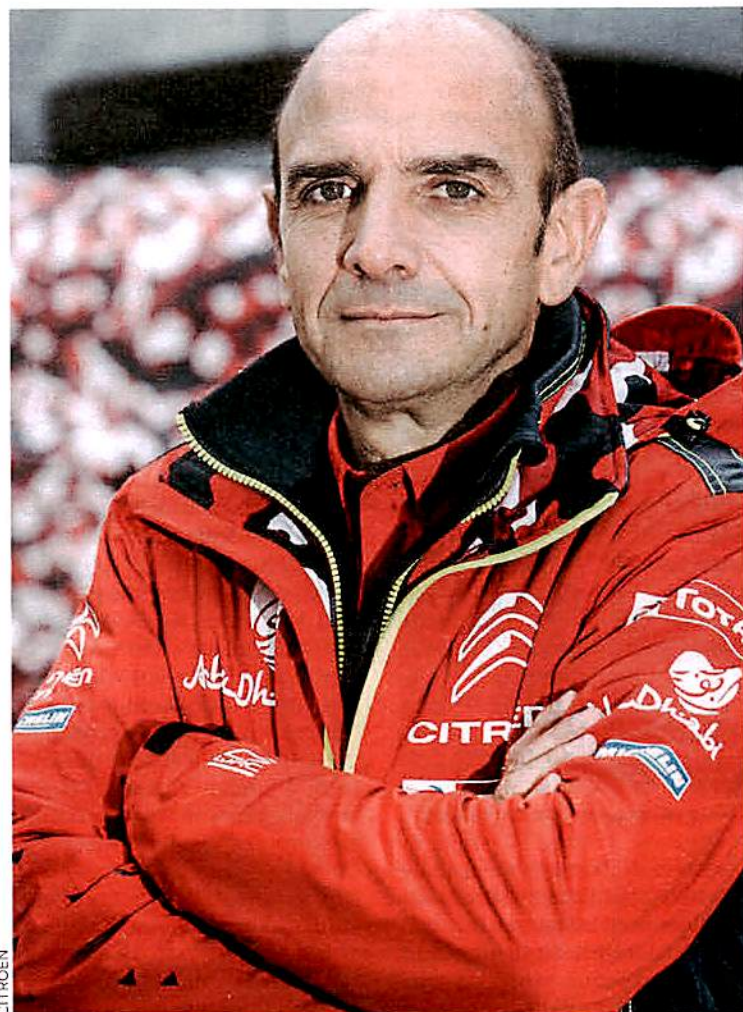
„Mehr Teamgeist“

Für den als Rallyedirektor zur FIA gewechselten Yves Matton übernimmt Pierre Budar die Teamleitung bei Citroën Racing. In MSa spricht der 53-Jährige über neue Aufgaben und Herausforderungen.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach fast drei Jahrzehnten im PSA-Konzern wurden Sie zum Citroën-Teamchef berufen. Wann haben Sie von Ihrer neuen Aufgabe erfahren?

Vor wenigen Tagen. Erst war es vertraulich, sodass ich nicht gleich mit dem Team sprechen konnte. Seit Montag vergangener Woche bin ich Teamchef. Ehrlich gesagt, ich habe nicht mit diesem Job gerechnet. Schließlich war ich mit den neuen Kundensportmodellen beschäftigt.



Überrascht von der Beförderung: Citroën-Teamchef Pierre Budar

Steht schon fest, wer Ihre bisherige Position übernehmen wird?

Im Moment mache ich beides. Es ist aber klar, dass künftig jemand anderes für die Kundensportmodelle verantwortlich sein wird.

Konnten Sie schon mit Konzernchef Tavares sprechen?

Carlos Tavares wird uns bei der Rallye Monte Carlo ebenso besuchen wie die Citroën-Markenvorsitzende Linda Jackson. Dort werden wir uns intensiv austauschen.

Was wird Ihre vordringlichste Aufgabe?

Das Team hat nicht auf mich gewartet (lacht). Die Saisonvorbereitungen sind abgeschlossen und Citroën Racing ist für den Auftakt gewappnet.

Wo wäre Handlungsbedarf?

Das Team steht, die Fahrerverträge sind gemacht, und das Auto

wurde bestmöglich für den Saisonbeginn vorbereitet. Der Spielraum für Veränderungen ist also eher gering. Im Vorjahr hatte das Team eine schwierigere Phase. Ich denke, das Wichtigste ist, am Teamgeist und dem Zusammenhalt zu arbeiten.

Wie tut man das?

Wir haben viele Talente in den unterschiedlichsten Bereichen. Aber es scheint, an manchen Stellen hapert es bei der Zusammenarbeit, und nicht alle verfolgen die gleichen Ziele. Es gilt, wieder ein verschworener Haufen zu werden. Nachdem uns Teammanager Marek Nawarecki verlassen hat, wurden dessen Aufgaben auf verschiedene Leute verteilt. Mit Didier Clément wird nun ein erfahrenes Teammitglied diese wieder gebündelt übernehmen. Es geht um klare Strukturen.

Könnte Rekordweltmeister Sébastien Loeb künftig eine größere Rolle spielen?

In dieser Saison wird Sébastien dreimal für Citroën Racing starten und für Peugeot die Rallycross-WM bestreiten. Mehr ist aktuell nicht geplant.

Wird Citroën wie in Schweden mit Mads Östberg öfters mit drei Autos antreten?

Wir müssen unser Budget effizient nutzen und planen zumeist mit zwei Werkswagen. Allerdings soll ab Korsika Stéphane Lefebvre mit dem neuen C3 R5 in der WRC2 starten.

Kein Interesse am Hersteller-Titel?

Wir reisen zu jeder Rallye mit dem Ziel, zu gewinnen, und sind überzeugt, dass wir mit dem C3 WRC das richtige Auto dafür haben. Carlos Tavares hat uns die Aufgabe gestellt, mit unseren Mitteln das bestmögliche Resultat zu ermöglichen.

Ist Ihre wesentliche Aufgabe also das Werben um ein ordentliches Budget für 2019?

Das Budget für diese Saison ist verabschiedet. Über die Zukunft können wir in ein paar Wochen oder Monaten reden, schließlich bin ich erst seit wenigen Tagen im Amt. ■

NACHRICHTEN

RALLYCROSS-WM: AB 2020 AUCH ELEKTRISCH

In zwei Jahren soll es neben der Rallycross-WM auch eine eigene FIA-Serie mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen geben. Am Konzept arbeiten Vertreter der FIA, des WM-Promoters und der Hersteller. „Wir diskutieren mit neun Herstellern, darunter Volkswagen, Peugeot und Audi. Nicht nur darüber, wie die elektrische Rallycross-WM aussehen könnte. Ein wesentlicher Punkt sind die Kosten. Die neue Meisterschaft muss nicht nur für Hersteller erschwinglich sein, sondern auch für Privatteams“, sagt Paul Bellamy vom WM-Promoter IMG.

RALLYE-EM: GROSSES INTERESSE AN U27 UND U28

Acht Wochen vor dem EM-Saisonauftakt auf den Azoren zeichnet sich ein neuer Teilnehmerrekord ab, allen voran in den beiden Junior-EM-Meisterschaften. Ende März trifft in der U27 (R2-Fronttriebler) das Opel-Werksteam auf zahlreiche Peugeot-Privatiers. In der U28 (R5-Turbo-Allradler) wird Titelverteidiger Marijan Griebel neben internationaler Konkurrenz auf den deutschen Meister Fabian Kreim treffen.

DRM: PEUGEOT-TEAM TRITT ERNEUT AN

Das Team Peugeot Romo bleibt der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM) erhalten. Anfang Februar wird das Team offiziell vorgestellt, das vier Wochen später beim Saisonauftakt im Saarland erste Punkte holen soll. Noch hält man sich bedeckt, wer als Fahrer zum Einsatz kommt. Heißester Kandidat ist weiterhin U28-Europameister Marijan Griebel, der bei der 3-Städte-Rallye im vergangenen Oktober erste Bekanntschaft mit dem Team und dem 208 T16 gemacht hat. Neben dem modernen R5 will das Team Peugeot Romo zusätzlichen einen Peugeot 207 Super 2000 für Nachwuchstalent Roman Schwedt an den Start bringen.

DTM

Hansdampf in allen Gassen

Was machen die DTM-Piloten eigentlich in der rund sechsmonatigen Winterpause? Das Beispiel Augusto Farfus zeigt: Langeweile kommt nicht auf.

Von: **Michael Bräutigam**

Zugegeben: Der Brasilianer erlebt einen extremen Winter, nicht alle seine Kollegen haben so einen vollen Terminkalender. Doch Farfus konnte seit dem Finale in Hockenheim Mitte Oktober beinahe gar nicht zur Ruhe kommen. Erst ging es zur DTM-Demofahrt in Motegi, anschließend zum FIA GT World Cup in Macau. Danach fuhr er in seiner südamerikanischen Heimat ein Rennen zur brasilianischen Stockcar-Meisterschaft, um kurz darauf bei Testfahrten mit dem BMW M8 GTE schon wieder hinter dem Steuer zu sitzen.

Anfang Januar ging es mit dem Vortest zu den 24h von Daytona gleich rasant weiter. Beim

Langstreckenklassiker in Florida (siehe Vorschau ab S. 16) sitzt er kommendes Wochenende im Cockpit. Eine Woche später stehen dann schon – wie auch für seine DTM-Markenkollegen Timo Glock, Marco Wittmann und Philipp Eng – die 12 Stunden von Bathurst an. DTM-Neuling Eng hat ebenfalls das Doppelprogramm mit Daytona und Bathurst zu stemmen.

Von den letztjährigen Piloten der anderen Marken, die nach wie vor ihr DTM-Aufgebot für 2018 noch nicht offiziell gemacht haben, sind noch insgesamt fünf weitere in Daytona im Einsatz. Aus Mercedes-Reihen fahren Paul di Resta (Ligier LMP2) sowie Maro Engel (Mercedes-AMG GT3). Audi entleiht DTM-Champion René Rast an das Mazda/Joest-Team, Mike Rocken-

feller an Corvette Racing und Loïc Duval an das LMP2-Team von Core Autosports.

Im angestammten Cockpit sitzen die DTM-Piloten wieder ab März. Vermutlich Anfang des Monats wird ein Herstellertest stattfinden, um die leicht geupdateten Autos auszuprobieren. Der Ort dafür ist noch nicht bekannt, möglicherweise wird es wie im Vorjahr Varelung. ■



Voller Terminkalender: DTM-Pilot Augusto Farfus hat trotz Winterpause Fahr-Einsätze auf fast allen Kontinenten

Supercars

Titelverteidiger enthüllt

Das Red Bull Holden Team geht einmal mehr als Titelverteidiger in die im März startende Supercars-Saison. Jetzt zeigte man das neue Modell, aber noch mit altem Motor.

Von: **Michael Bräutigam**

Für Puristen brach eine Welt zusammen, als im vergangenen Spätsommer erstmals ein Werks-Holden mit V6-Turbomotor getestet wurde. Doch sie können aufatmen. In seinem ersten Rennjahr läuft der gerade vorgestellte Holden Commodore ZB nach Gen2-Reglement noch mit einem V8-Triebwerk. Nur bei ausgewählten Events wird das Red-Bull-Einsatzteam von Triple Eight, das auch die



Neues Auto, alte Fahrer: Van Gisbergen (l.) und Whincup bei der Enthüllung

Entwicklung des Autos durchführt, das neue Turbotriebwerk auf Herz und Nieren testen, ehe 2019 alle Commodores zu aufgeladenen Motoren wechseln.

Auf Fahrerseite bleibt das erfolgsverwöhnte Team bei Be-

währtem. Neben Urgestein Craig Lowndes und dem 2016er-Meister Shane van Gisbergen ist auch der amtierende (und Rekord-) Champion Jamie Whincup wieder dabei. Er verlängerte seinen Ende 2018 auslaufenden Vertrag

vergangene Woche zudem um ein weiteres Jahr bis Ende 2019.

Als vor der Kulisse der Oper von Sydney das Tuch vom Auto gezogen wurde, war auch erstmals die neue Lackierung zu sehen. Zwar bleibt der dunkelblaue Grundton erhalten, er wirkt durch einen neuen Weiß-Anteil und kleineren Rot-Anteil aber luftiger und trotzdem dynamischer. „Ich hoffe natürlich, das Auto ist eine Rakete, aber das werden wir wohl in einigen Wochen in Adelaide herausfinden“, sagte Whincup. Einen Makel gibt es nämlich: Die Teamwertung gewann letztes Jahr die Ford-Truppe DJR Team Penske. Dieses Jahr möchte man die Kräfteverhältnisse wiederherstellen.

Die neue Saison beginnt am 3./4. März in Adelaide. Mit dabei ist auch wieder die Schweizerin Simona de Silvestro (Nissan). ■

Engstler Laufsieger

Nur eine Woche nach dem TCES-Gesamtsieg bei den 24h von Dubai durfte Luca Engstler (VW) schon wieder jubeln: als Laufsieger beim Auftakt der TCR Middle East in Abu Dhabi.

Von: **Michael Bräutigam**

Mit einem überraschend starken Feld startete am Wochenende die TCR Middle East in Abu Dhabi. Mit am Start standen mit Luca Engstler, Kai Jordan und Florian Thoma (alle VW) nicht weniger als drei deutschsprachige Piloten.

Das beste Qualifying erwischte Engstler, der sich nur um eine Zehntelsekunde Giacomo Altoè (Audi) geschlagen geben musste. Der Italiener setzte seine Pole auch in einen Sieg um. Mat'o Homola in einem weiteren Golf und Engstler komplettierten das Podest des ersten Durchgangs.

Der zweite Lauf mit Reversed Grid ging dann mit etwas robusteren Manövern ab als der relativ ruhige erste Durchgang. Lorenzo Veglia (VW) schnappte sich am Start die Führung, doch im letzten Renndrittel kämpfte sich Thoma mit Vorbande vorbei in Führung. Veglia ging weit und fiel noch hinter Engstler zurück. Kurz darauf war für Thoma Schluss – Aufhängungsschaden, Engstler ging in Führung.

Aber das letzte Wort war noch nicht gesprochen. In der letzten Runde fuhr Veglia die Ellbogen gegen Engstler aus, ging in Führung und fuhr als vermeintlicher Sieger durchs Ziel. Eine Zeitstrafe für die Kollision ließ ihn aber bis auf P8 zurückfallen. So durfte am Ende doch Engstler jubeln. Es wurde sogar ein deutscher Doppelsieg mit Jordan auf P2. Engstler liegt nun in der Tabelle einen Punkt hinter Leader Altoè. ■



Deutscher Doppelsieg im zweiten Lauf: Luca Engstler (l.) vor Kai Jordan

TCR: FUSSBALLSTAR MIT EIGENEM RENNTEAM

Ex-Fußballnationalspieler Max Kruse (Werder Bremen) bringt 2018 ein eigenes Rennteam in der ADAC TCR Germany an den Start. Das Einwagen-team Max Kruse Racing setzt auf einen VW Golf GTI TCR, der von Benjamin Leuchter pilotiert wird.

NASCAR: PATRICK FÄHRT WIEDER IN GRÜN

Wie vergangene Woche bekannt wurde, wird Danica Patrick bei ihrem geplanten „Abschieds-Doppel“ (Daytona 500 und Indy500) wieder in den Farben ihres alten Hauptsponsors GoDaddy.com fahren. Der IT-Konzern hat ihr finanzielle Rückendeckung für die beiden Großevents zugesagt, nach denen sie ihre Rennkarriere endgültig beenden will. In welchem Team sie jeweils starten wird, ist noch unklar. Vom Wunschteam Ganassi gab es eine Absage.

WTCC

Noch wenig Bewegung für die neue Serie

Nach Ankündigung der WTCC als Zusammenschluss zwischen TCR International Series und WTCC konnte man auf viele News warten. Doch die bleiben weitgehend aus.

Von: **Michael Bräutigam**

Erstaunlich ruhig ist der Winter vor der WTCC-Premeriensaison. Nach dem Zusammenschluss zweier so großer internationaler Rennserien war dabei eigentlich mit News im Tagestakt gerechnet worden. Doch woher kommt die Zurückhaltung? Selbst M1RA-Teamchef Dávid Bári sagte letztes in einem Interview mit ungarischen Medien, dass es keineswegs sicher sei, dass das von ihm und Norbert Michelisz gegründete Team 2018 in der WTCC fährt – trotz der Tatsache, dass die beiden Chefs ja fest in den Serien verankert waren.

Man warte zum Beispiel noch auf ein finales Reglement und einen finalen Kalender. Auch die Kosten steigen gegenüber der TCR International Series, aus der M1RA als Teammeister der letzten Saison hervorging. Pro Auto wird man schätzungsweise nicht unter 500.000 Euro planen können, wenn man die Saison sorgenfrei überstehen will.

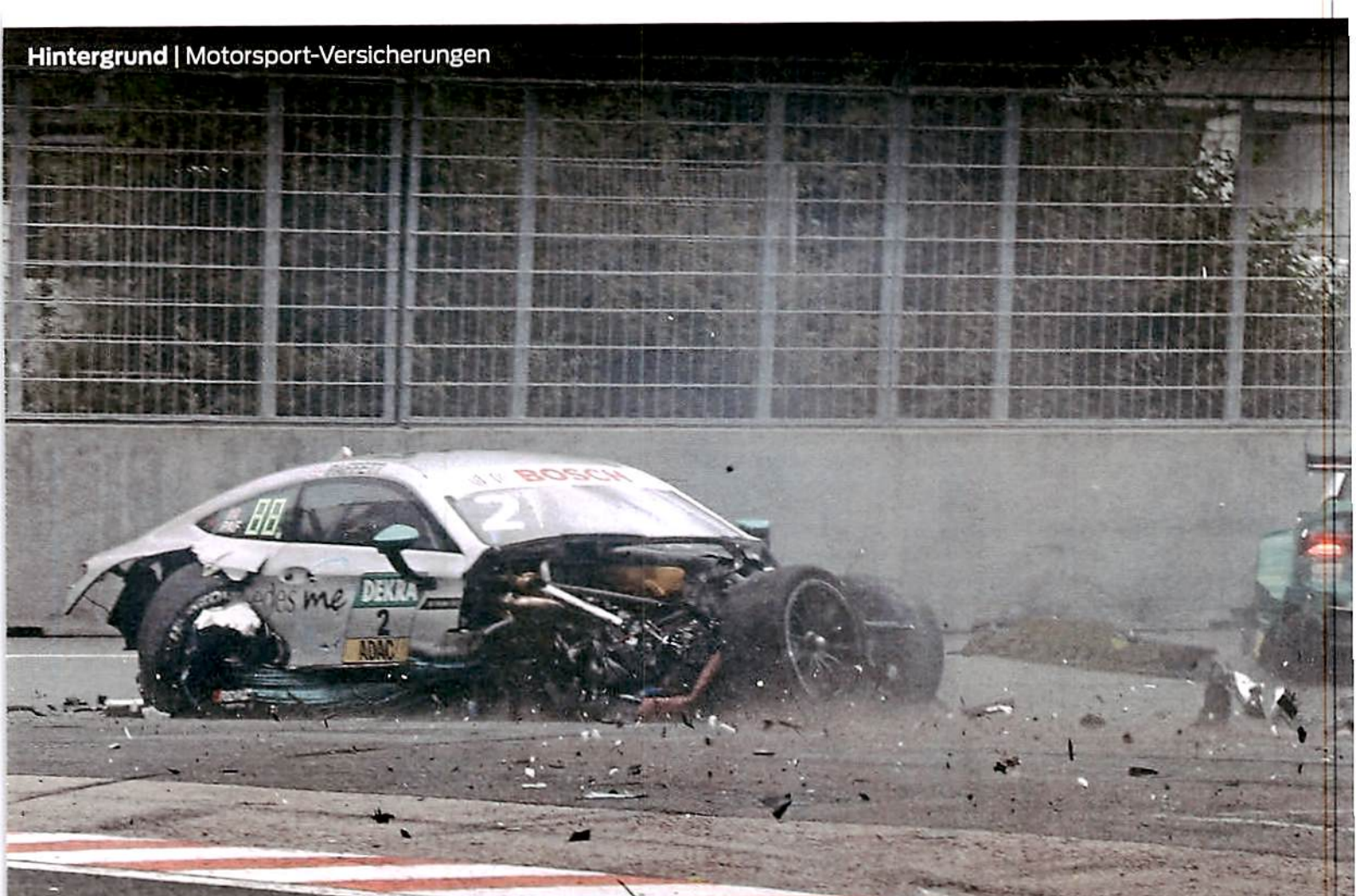
Im Vergleich zur WTCC, in der für ein Privatteam mindestens das Doppelte aufgerufen wurde, immer noch ein Schnäppchen. Selbst finanziell recht gut situierte Privatteams wie das deutsche Münnich-Team brauchen noch ein wenig Zeit, um mehr Klarheit zu haben.

Ein paar News gibt es aber doch. So hat Comtoy Racing

mittlerweile mit Denis Dupont und Aurélien Panis die ersten beiden Fahrer benannt. Ein größerer Coup deutet sich zudem bei den Landsmännern von WRT an. Das Einsatzteam von Leopard Racing wird mit einem Wechsel von VW zu Audi in Verbindung gebracht. Dazu hat man mit Lukoil scheinbar einen neuen Sponsor an Land gezogen. ■



Auf dem Sprung zu Audi? Das in der TCR als Leopard Racing agierende WRT-Team könnte für die WTCC wechseln



Was passiert, wenn's passiert?

Unfälle gehören zum Motorsport dazu. Doch wer zahlt eigentlich die Rechnung, wenn es kracht? Wie kann man sich absichern? Und wie sieht es ganz generell mit Versicherungen im Rennsport aus? MSA sprach mit einem Makler für Motorsportversicherungen.

Von: **Michael Bräutigam**

Motorsport ist gefährlich. Dieser oft lapidar ausgesprochene Satz beinhaltet viel mehr Wahrheit, als viele glauben und teilweise auch wahrhaben wollen. Sogar auf jeder Eintrittskarte ist der Satz zu finden. Die Zeiten, in denen es beinahe jedes Wochenende Todesopfer auf der Rennstrecke zu

beklagen gab, sind natürlich vorbei. Gefahren und Unwägbarkeiten lauern aber trotzdem immer noch genug. Speziell wenn es um das Sportgerät geht, also um den fahrbaren Untersatz. Wird das Renngefährt nachhaltig beschädigt, gibt es oft lange Gesichter. Im schlimmsten Fall muss der Fahrer jahrelang einen Schaden abbezahlen, oder das Team muss zumindest die Saison beenden.

Abhilfe kann hier eine Rennkaskoversicherung schaffen. „Eine Rennkasko ohne Schadenfall kann sich unter Umständen unwirtschaftlich anfühlen. Aber dann hat man immer noch in ruhigeren Schlaf investiert“, sagt Horst Graef, Baujahr 1971, selbst ehemals aktiver Motorrad-Rennfahrer bis hinein in die IDM, heute u.a. Riding Coach in der Moto3-WM und Gründer sowie Chef der 2006 ins Leben gerufenen Firma sportvers.de. „Man kann

aber auch viel Geld sparen, wenn man mal zwei oder drei Autos kaputt hat“, fährt er fort.

„Das Team muss rechnen: Was verlange ich vom Fahrer? Verlange ich eine geringere Jahresgebühr und lasse ihn alle Schäden selber zahlen? Dann laufe ich Gefahr, dass ich zur Mitte der Saison mit dem Fahrer ein

MAN MUSS RECHNEN: VERLANGT MAN EINE GERINGERE GEBÜHR UND LÄSST DEN FAHRER ALLE SCHÄDEN BEZAHLEN? ODER LÄSST MAN IHN NUR DEN SELBSTBEHALT DES VERSICHERERS BEZAHLEN?

langes Gespräch führen muss, weil er einfach kein Geld mehr hat. Jetzt hat er vielleicht gerade einen GT3 zerstört und es stehen 150 000 oder 200 000 Euro im Raum, dann ist das natürlich ein unangenehmes Gespräch“, so Graef. „Die Alternative ist: Ich lasse den Fahrer nur den Selbstbehalt bezahlen, der vom Versicherer vorgegeben wird, kann mich aber darauf verlassen, dass der Rest vom Versicherer übernommen wird. Das heißt, wenn das Auto ganz kaputt ist, zahlt der Versicherer den überwältigenden Anteil. Wenn es an der Selbstbeteiligung scheitert, dann steht einfach weniger Geld im Raum, das mir fehlt.“

Eine Faustformel, wie hoch die Versicherungsprämie ist, gibt es dabei nicht. Neben dem Fahrzeugwert spielen auch die Serie und die befahrenen Rennstrecken eine Rolle bei der Berech-

Wenn's kracht, wird's teuer – egal ob beim Werksport oder beim kleinen Privatteam



Geld mehr übrig. Und da es schon der zweite größere Schaden war, blieb nur ein Spendenaufruf. Der zeigte Wirkung; und auch mithilfe anderer Unterstützer konnte das Auto wieder gerichtet werden. Glück im Unglück.

Doch in den meisten Fällen wird es wohl anders ausgehen. „Jeder, der Motorsport betreibt, weiß, dass es Rennkasko gibt. Und jeder weiß, dass man das anfragen kann. Wenn ich keine Versicherung abschließe und die Kiste ist krumm, dann muss ich damit leben“, weiß Graef. Für die Motorrad-Fraktion übrigens ganz interessant: Eine Rennkasko für Rennmotorräder gibt es derzeit nicht. „Ich glaube, dass man ein Motorrad sehr wohl kaskoversichern kann, aber dann mit einem individuelleren Bedingungsnetzwerk“, so der Makler.

Das Fahrzeug ist das eine, die eigene körperliche Unversehrtheit das andere. „Man kann sich auch im Auto fürchterlich wehtun und schlimmstenfalls bleibende Verletzungen davontragen, die einem möglicherweise das weitere Leben erschweren. Da macht es durchaus Sinn, sich Gedanken über eine vernünftige Unfallversicherung zu machen, die das Motorsportrisiko mit einschließt“, mahnt der 46-Jährige und weiß, dass selbst Profis sich wenig Gedanken darum machen. Die normale Unfallversicherung schließt Rennstreckenbetrieb nämlich meist aus. „Ein Hobbyfahrer in der VLN investiert zwischen 20 000 und 50 000 Euro im



FABIAN WERNER

Schwerer Schlag: Dino Calcums Crash bei der TCR am Nürburgring 2017

Jahr. Ein sinnvoller Versicherungsschutz kostet ungefähr 1000 Euro im Jahr, also ein Fünftel bis ein Zwanzigstel von diesem Betrag.“ Es gibt für Fahrer zudem u. a. auch Tagesunfallversicherungen und Rücktrittsversicherungen.

Motorsportversicherungen bedeuten aber auch Dinge, an die man im ersten Moment gar nicht denkt. Zum Beispiel eine Veranstalterhaftpflicht. Was ist etwa, wenn einem Zuschauer im Fahrerlager etwas passiert? Graef arbeitet hier unter anderem mit dem Hockenheimring zusammen, aber auch mit anderen deutschen und internationalen Strecken und Rennveranstaltern.

Auch ganze Teams können sich und ihre Mitarbeiter versichern – Werksteams z. B. aus der WEC oder Rallye-WM zählen ebenfalls zu Graefs Kunden. Und was passiert, wenn das Rennauto geklaut wird? „Da haben wir einen sehr guten Transportversicherer, der uns auch sowohl das Daheimrisiko versichert als auch das Risiko vor Ort an der Rennstrecke“, sagt Graef. Und die sei auch sinnvoll. „Wer schon mal versucht hat, sein Rennfahrzeug in eine Hausratversicherung hereinzukriegen, der weiß, dass das nicht ganz so einfach ist.“ Motorsport ist also gefährlich. Vor allem immer noch auf der Strecke – aber eben nicht nur da. ■

nung der Beiträge. Dazu kommt auch eine ganz menschliche Komponente: „Ich sage mal so: Wir kennen unsere Kunden. Es gibt bestimmte Fahrer, von denen man weiß, dass sie viel kaputt machen. Und es gibt auch Fahrer, von denen man weiß, dass sie sehr zuverlässig sind und wenn überhaupt mal abgeschossen werden“, nennt der Makler einen mitentscheidenden Faktor.

Keine Motorrad-Rennkasko

Über alle Serien und Strecken hinweg wird bei der Rennkasko damit gerechnet, dass jedes zweite Auto in einen Unfall verwickelt wird. Oft natürlich auch unverschuldet. Ein Beispiel: ADAC-TCR-Germany-Pilot Dino Calcum wurde am Nürburgring 2017 in einen heftigen Startcrash verwickelt. Weil das Saisonbudget extrem knapp bemessen war, blieb für eine Rennkasko kein



KLAUS STENZEL

Kennt sowohl die Fahrer- als auch die Versichererseite im Motorsport: Ex-IDM-Pilot und sportvers.de-Gründer Horst Graef



Marcel Schrötter hatte 2017 durch den Umstieg auf Suter und seine Kahnbeinverletzung eine schwere Saison. Im MSA-Interview schildert der 25-jährige Intact-GP-Pilot, wie es dieses Jahr wieder aufwärtsgehen soll.

Von: Imre Paulovits

Wie weit ist dein Kahnbein mittlerweile verheilt?

Meine Hand fühlt sich mittlerweile ganz gut an. Ich habe in gewissen Bereichen noch Probleme, und die Beweglichkeit ist immer noch nicht voll da. Es kann auch gut sein, dass sie nie hundertprozentig wiederkommt. Aber ich kann mittlerweile so ziemlich alles wieder machen, wenn es auch immer noch ganz schön wehtut, wenn das Handgelenk eine unkontrollierte Bewegung macht oder einen Schlag bekommt.

Wie weit konntest du seit dem letzten Test Ende November trainieren?

Ich glaube, ich habe noch nie so viel zwischen zwei Saisons trainiert wie dieses Jahr. Ich habe schon Anfang Dezember vier, fünf Mal die Woche mit dem gezielten Training im Fitness-Studio begonnen. Seit dem 28. Dezember bin ich in Kalifornien, und so viele Kilometer mit dem Mountainbike bin ich noch nie gefahren. Ich fühle mich bei Ausdauer und Fitness auf einem sehr, sehr guten



Marcel Schrötter

Geburtstag: 2. Januar 1993
Geburtsort: Pflugdorf (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE

2008: 125 ccm, Honda (30.)
2009: 125 ccm, Honda (23.)
2010: 125 ccm, Honda (18.)
2011: Moto3, Mahindra (15.)
2012: Moto3, Mahindra (33.)
2013: Moto2, Kalex (16.)
2014: Moto2, Tech3 (10.)
2015: Moto2, Tech3 (20.)
2016: Moto2, Kalex (14.)
2017: Moto2, Suter (17.)

HOBBYS

Motocross, Eishockey

„Nie so viel zwischen zwei Saisons trainiert“

Stand. Ich bin mit einer Handgelenks-Schiene auch wieder Motocross gefahren. Und auch, wenn es nach zwei, drei Turns wehtut, bin ich froh, dass es wieder geht.

Wie hast du die Nachricht aufgefasst, dass dein Team wieder mit Kalex fahren wird?

Im ersten Moment habe ich nicht gewusst, ob ich Freuden sprünge machen oder enttäuscht sein soll, weil wir doch ziemlich viel Arbeit in das Suter-Fahrwerk gesteckt haben. Wir sind mit dem Motorrad immer schneller geworden und waren teilweise sehr nah dran. Auf einigen Strecken war das Motorrad aber auch kritisch, und es kam nicht das, was wir erwartet hatten. So bin ich auf der anderen Seite auch froh, zurück bei Kalex zu sein. Und ich freue mich darauf, mit einem Team wie Intact wieder auf Top-Material antreten zu können. Deshalb trainiere ich jetzt auch so hart, und ich werde alles geben, um dieses Paket zu nutzen.

Mit Xavi Vierge hast du einen starken neuen Teamkollegen.

Wir kennen uns schon sehr lange und sind auch zusammen Tech3 gefahren. Wir sind beide eigentlich ziemlich ruhig und kommen gut miteinander aus. Er ist sehr schnell und wird mich pushen, deshalb werde ich sicher an mir arbeiten. Zusammen können wir vielleicht mehr erreichen, daher freue ich mich auf die Saison mit ihm.

Was hast du dir für diese Saison vorgenommen?

Ich möchte einfach den nächsten Schritt schaffen und an meinen Schwachpunkten arbeiten. Ich habe jetzt alles, was ich brauche, mit dem Team und Öhlins. Meine Verletzung wird mich sicherlich noch etwas behindern, aber deshalb fahre ich auch Motocross, um mich an einen gewissen Schmerzpunkt zu gewöhnen. Mein Ziel ist es, irgendwann MotoGP zu fahren, und Ende dieses Jahres laufen die meisten

Verträge aus. Ich möchte aber vor allem mit dem Team, mit dem ich mich supergut verstehe, Spaß haben und zu Erfolg kommen. Wir müssen einfach konzentriert unsere Arbeit machen, und ich denke, dann werden die Resultate kommen.

Was meinst du zu Jonas Folgers Rückzug für 2018?

Es ist schwer, da die richtigen Worte zu finden. Aus der Sicht

»IRGENDWANN MÖCHTE ICH MOTOGP FAHREN, UND ENDE DIESES JAHRES LAUFEN DORT VIELE VERTRÄGE AUS.«

Marcel Schrötter

eines Freundes ist es sehr, sehr schade. Es hat auch mir sehr viel Spaß gemacht, ihn als MotoGP-Fahrer zu sehen. Und ich konnte auch den Luxus nutzen, mit ihm im Wohnmobil zu sein und mitzuerleben, wie es in der MotoGP zugeht. Ich wusste, was Jonas mit dem Motorrad kann, und ich wusste, dass er in der MotoGP gut würde. Ich hoffe, dass es ihm bald besser geht, und er wieder Spaß am Rennsport haben kann. Denn das ist sein Leben. Ich hoffe, dass er zurückkommt und wir eines Tages wieder gemeinsam auf der Strecke fahren und die Welt als Freunde bereisen können.

Du hast früher mit ihm zusammen trainiert. Gab es auch damals Phasen, wo er so geschwächt war?

Es gab die einen oder anderen Sachen, aber es war nie so, dass man an Zwangspausen oder das Karriere-Ende gedacht hätte. Jonas hatte schon mal Kreislaufprobleme oder Schwächeanfälle. Oder er war schon mal ein oder zwei Tage krank. Aber es war nicht so, dass er wochenlang flachlag. Manchmal ging es ihm

am Abend mal nicht so gut, aber er hat es sich oft auch nicht anmerken lassen. Es war aber nicht häufig, und es hat Jonas sein ganzes Leben lang begleitet. Ich hoffe, dass er das wieder in den Griff bringt und wieder seine Leistungen abrufen kann.

Hast du heute noch so viel Kontakt zu ihm wie damals, als ihr zusammen in Spanien trainiert habt?

Leider nicht mehr so viel. In Spanien hatten wir eine gute Zeit. Aber er hat seine Tochter zu Hause und wieder eine Freundin, und er führt ein gutes Leben abseits der Rennstrecke. Aber natürlich sind wir in Kontakt, und wir telefonieren viel. Ich denke, dass wir uns bald auch auf einen Kaffee treffen werden. Und vielleicht kann er dann auch etwas das ganze Drumherum vergessen.

So wie es aussieht, werden mit dir und Philipp Öttl nur noch zwei Deutsche im Grand-Prix-Zirkus dabei sein.

Das ist nicht so schön. Ich hatte gehofft, dass Sandro ein Team findet und in der WM bleiben kann. Dass wir nur noch zwei GP-Fahrer sind, ist für den Rennsport in Deutschland natürlich nicht förderlich. Ich möchte jetzt den Leuten am Sachsenring das geben, was Jonas ihnen letztes Jahr gegeben hat. Auch Philipp kann ein Moto3-Podium oder einen Sieg herausfahren. Und ich bin mir ziemlich sicher, dass ich es in der

Moto2 auch schaffen kann. Ich will versuchen, uns jetzt erst recht gut zu vertreten. Und das ist für mich vielleicht auch eine Chance.

Wo werden für dich die Schwerpunkte bei den bald folgenden Testfahrten liegen?

Ich will wieder das Gefühl für die Kalex aufbauen und nicht viel rumspielen, sondern einfach fahren, fahren und fahren. Ich will mit dem Team viel und konzentriert arbeiten, um so gut wie möglich auf Katar vorbereitet zu sein.

Wer sind deine Favoriten für die Moto2-WM 2018?

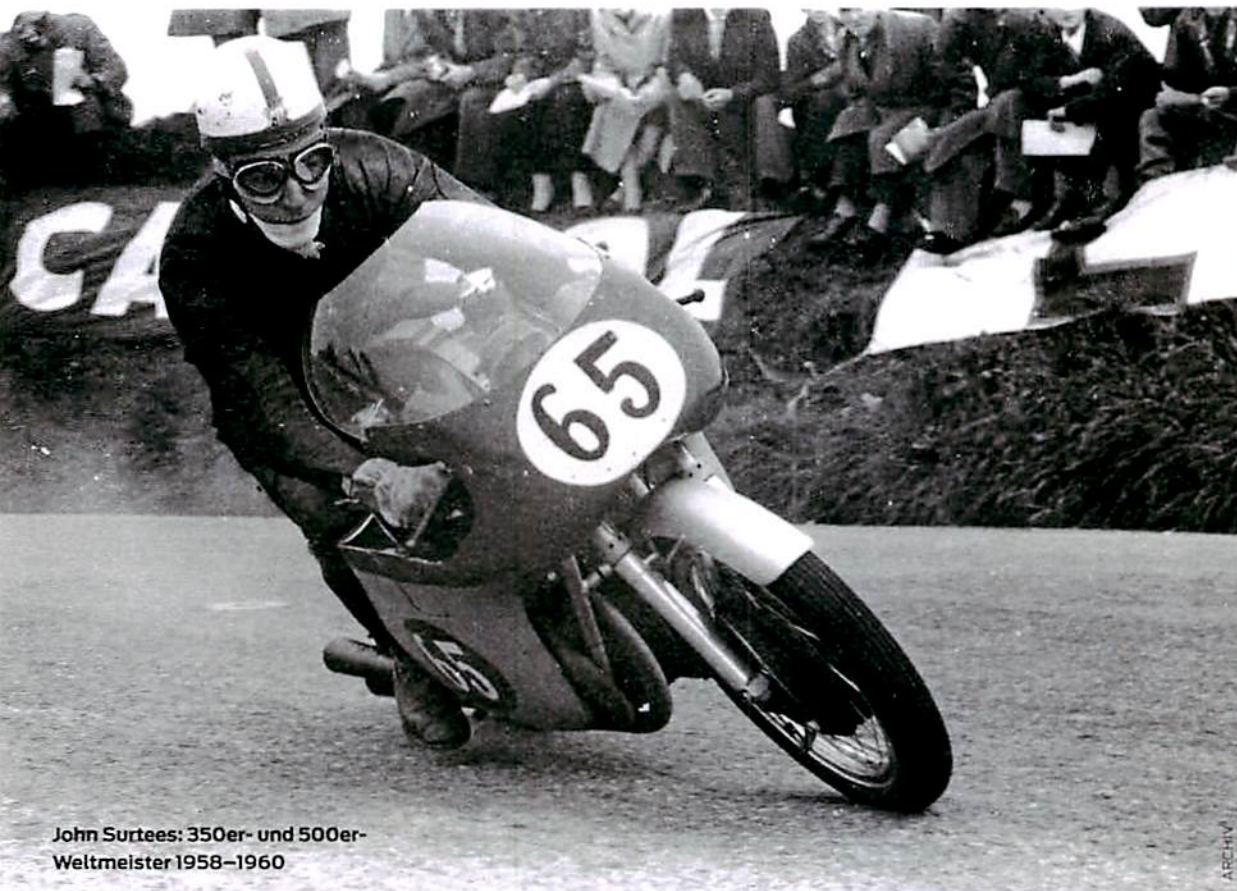
Das ist in der Moto2 immer schwer zu sagen. Mit Morbidelli, Lüthi und Nakagami sind drei starke Fahrer in die MotoGP gegangen, aber man darf einen Lowes, der zurückkommt, nicht vergessen, oder einen Bagnaia, der superstark war. Und dann gibt es noch viele andere. Ich will mich aber nicht auf andere konzentrieren, sondern auf mich selbst. Und ich will Intact-GP ganz vorne sehen.

Was machst du bis zu den Testfahrten?

Ich werde noch einmal Red Bull in Los Angeles besuchen, wo ich bereits einmal in das Kältegerät und zum Physio konnte, um zu regenerieren. Ich habe, wenn ich wieder zu Hause bin, einige Presstertermine, will noch Supermoto fahren, und dann geht es auch schon los nach Spanien. ■



Marcel Schrötter: „Will mit dem Team bei den Tests konzentriert arbeiten.“



John Surtees: 350er- und 500er-Weltmeister 1958–1960

ARCHIV

Unschlagbare Fe

Vor 60 Jahren begann ein Siegeszug in der Königsklasse, der bis heute einmalig blieb: MV Agusta gewann den Titel 17 Jahre lang in Folge. Was die feuerroten italienischen Maschinen und deren Fahrer zu Legenden machte.

Von: **Imre Paulovits**

Es schien wie das Ende. Gilera, Moto Guzzi, Mondial und MV Agusta erklärten Ende 1957 geschlossen ihren Ausstieg aus der Motorrad-WM. Doch dann machte einer einen Rückzieher: Conte Domenico Agusta war einfach zu sehr vom Rennvirus infiziert. Um nicht das Abkommen mit seinen Mitbewerbern zu brechen, machte er große „Privat“-Aufkleber auf die Tanks, um zu verdeutlichen, dass es sich nicht um einen Werkseinsatz, sondern um sein Privatvergnügen handelte.

Am Aufwand sollte das nichts ändern. Wenn es nötig war, ließ der rennverrückte Graf, der sein Imperium mit eiserner Hand führte, mal eben die Serienfertigung der Motorräder oder gar der Hubschrauber stoppen, damit dringend benötigte Rennteile angefertigt wurden. Agusta hatte auch die besten Fahrer der Welt unter Vertrag, und so gewannen sie von 1958 bis 1960 alle WM-Titel in allen Klassen. John Surtees siegte 1958 und 1959 sowohl bei den 350ern als auch den 500ern bei jedem einzelnen Grand Prix, an dem er teilnahm.

Mit Surtees hatte Agusta den absoluten Glücksgriff getan, als er ihn für 1956 verpflichtete. Der damals 22-jährige gewann gleich die ersten drei Grands Prix und holte den ersten 500er-Titel für MV Agusta. Dazu war er mit seinem technischen Verständnis genau der Mann, den die Italiener brauchten, um den zunächst schwierigen Vierzylinder zu bändigen. Niemand traute sich, beim Grafen Kritik an der Technik zu

üben, aber auf einer Zugfahrt von Assen nach Mailand konnte ihm Surtees klarmachen, dass Rahmen und Gabel verbessert werden müssten.

Robuste Entwicklung

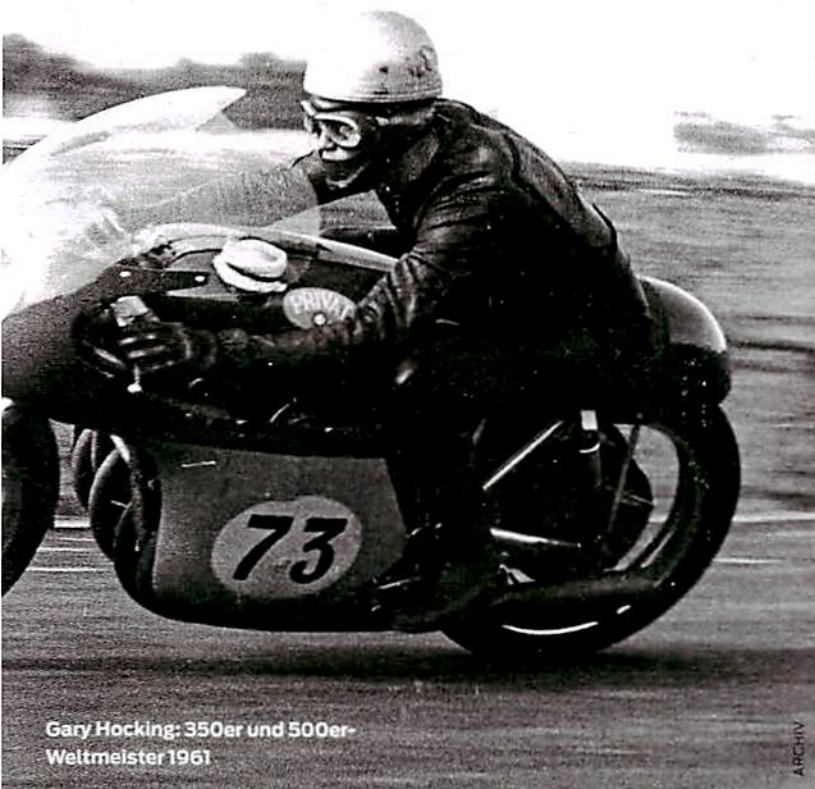
Der ursprüngliche Vierzylinder wurde Anfang 1950 in nur fünf Monaten von dem ehemaligen Gilera-Ingenieur Pietro Remor entwickelt. Mit Remor kam auch der junge Arturo Magni zu MV Agusta, der sein technisches Fein-

gefühl neben Motorrädern an Modellflugzeugen geschärft hatte, und der zum „Zauberer der Rennabteilung“ aufsteigen sollte. Surtees baute mit Magni einen neuen Rahmen für die 350er und 500er Vierzylinder und bekam die Fahrwerke so gut abgestimmt, dass sie noch lange konkurrenzfähig bleiben sollten.

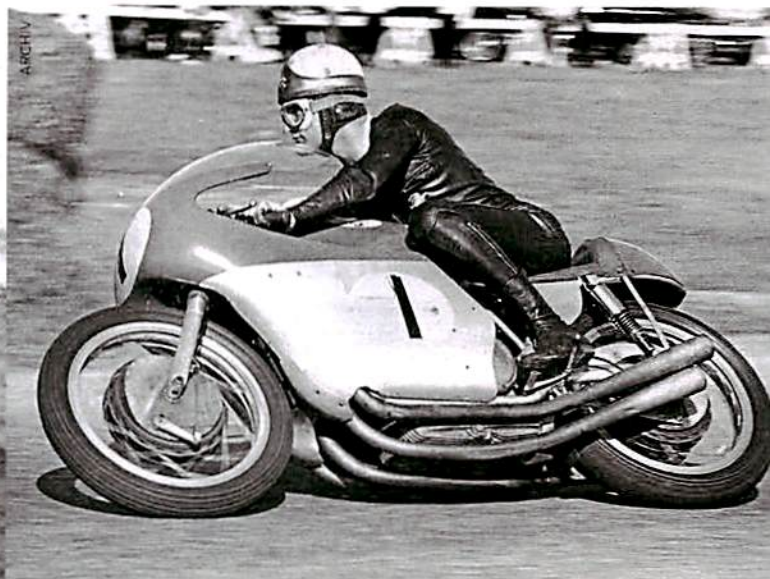
Ende 1960 gab es dann den ersten großen Einschnitt. MV Agusta stieg bei den 125ern und den 250ern aus, und Surtees ging in die Formel 1. Aber mit Gary Hocking hatte Agusta bereits den nächsten Überflieger, der 1961 die Erfolgsserie bei den 350ern und den 500ern fortsetzte. Als dieser ebenfalls in die Formel 1 ging, war der junge Mike Hailwood zur Stelle und fuhr in der Königsklasse vier Jahre lang von Sieg zu Sieg.

Doch bei den 350ern war mit Honda ein neuer Gegner herangewachsen, und Jim Redman schnappte MV Agusta regelmäßig den Titel weg. Daher dachten viele, dass sich der Graf auf die große

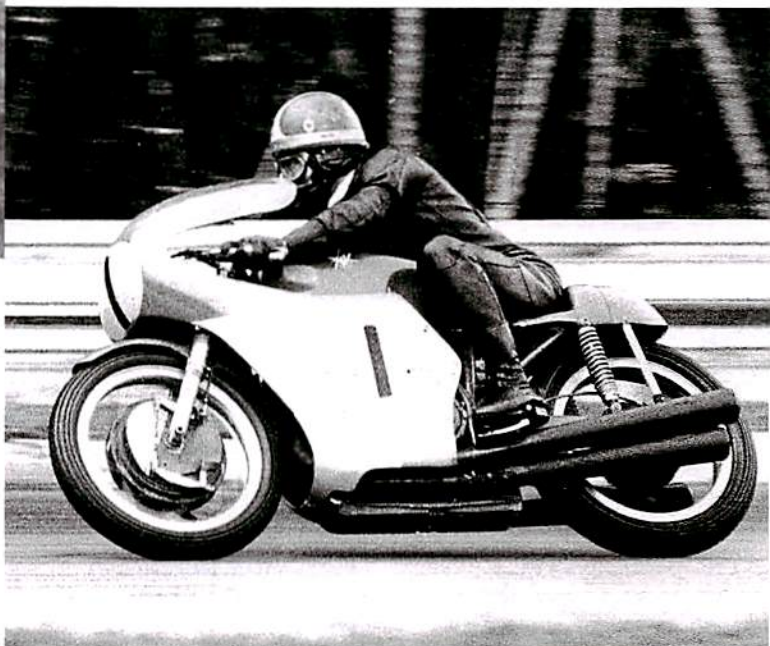
ALS SICH DIE ANDEREN ITALIENISCHEN HERSTELLER ZURÜCKZOGEN, MACHTE GRAF AGUSTA AUS LAUTER LEIDENSCHAFT WEITER.



Gary Hocking: 350er und 500er-Weltmeister 1961



Mike Hailwood: mit MV Agusta 500er-Weltmeister 1962–1965



Giacomo Agostini: 13 WM-Titel mit MV Agusta von 1966 bis 1973

uerreiter

Klasse beschränken und die Rennaktivitäten dann langsam ausklingen lassen würde. Aber stattdessen machte sich Domenico Agusta auf, seinen ultimativen Traum zu verwirklichen. Er hatte zu Hause den jungen Giacomo Agostini beobachtet und sah in ihm den zukünftigen italienischen Weltmeister der großen Klassen. Und der Graf wusste auch, welches Motorrad dafür am besten zum Fahrstil des aufstrebenden Landsmannes passen würde: eine kompakte Dreizylinder auf Basis der 250er Zweizylinder.

Obwohl seine Techniker ernsthaft Einwände hatten, gab er sie 1963 in Auftrag. Mit dem Zweiventilkopf und den Haarnadelventilfedern der alten 250er war das Ergebnis zunächst auch ernüchternd, doch Konstrukteur Mario Rossi und sein technischer Zeichner Enrico Sironi wussten Abhilfe. Sie verpassten dem Dreizylinder einen modernen Vierventilkopf mit 73 Grad Ventilwinkel – damit war das erfolgreichste Rennmotorrad der 1960er-Jahre geboren.

Ende 1964 war die Dreizylinder-MV fertig, und Agusta holte Agostini von Morini. Den Tank zierte nun kein „Privat“-Aufkleber mehr, und der damals 22-Jährige gewann gleich das WM-Debüt des Triples auf dem Nürburgring. Auch in Imatra und Monza war er siegreich, doch durch seine Ausfälle auf dem Sachsenring und in Brunn ging der 350er-Titel wieder an Redman.

Kampf der Titanen

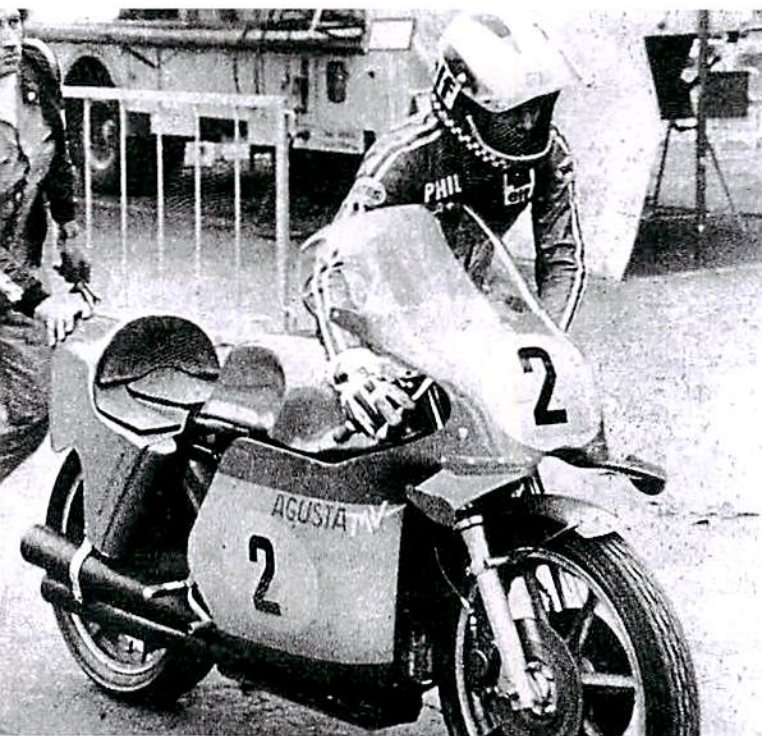
1966 ging Mike Hailwood zu Honda, und der neue japanische 500er-Vierventil-Vierzylinder war dem betagten MV-Zweiventiler haushoch überlegen: Jim Redman gewann die ersten beiden Rennen in Hockenheim und Assen. Also wurde im Fahrerlager eine vergrößerte Dreizylinder mit 377 ccm geschaffen. Nachdem sich Redman in Spa verletzte und Agostini dort im Regen den letzten Sieg der alten Vierzylinder-MV einfuhr, setzte er fortan nur noch die neue Dreizylinder ein. Mike Hailwood gewann in Brunn, Ulster und bei der TT, doch Agostini konnte der



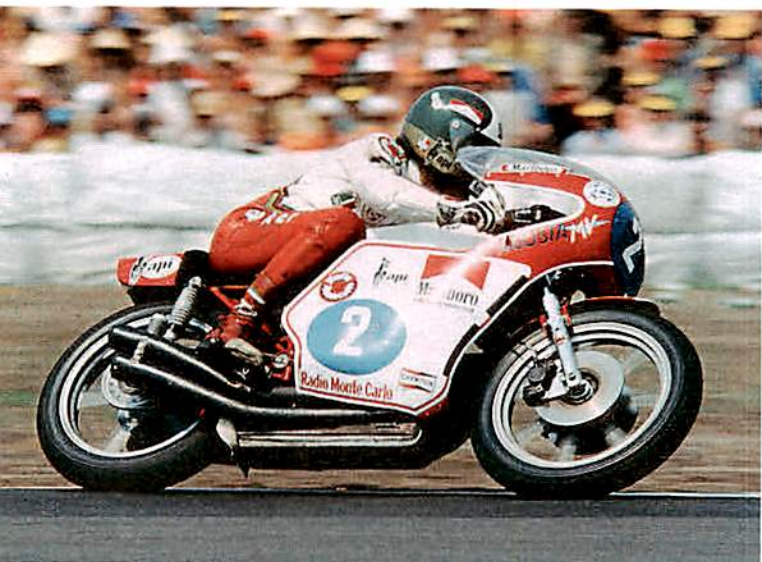
Phil Read: 500er-Weltmeister mit MV Agusta 1973–1974



Mann mit Visionen: Conte Domenico Agusta, hier mit dem jungen Surtees



Grüß an die MotoGP: Reads Aero-Verkleidung für Spa anno 1974



Der Schwanengesang: Agostini siegte 1976 in Assen und auf dem Nürburgring

Dreizylinder in Imatra ihren ersten 500er-Sieg entlocken. Und als sie für Monza auf 474 ccm vergrößert wurde, hetzte sie die Hailwood-Honda so lange, bis deren Motor platzte und Agostini Weltmeister war.

1967 war dann das Jahr, wie es die Fans noch nicht erlebt hatten. Die Dreizylinder hatte nun den vollen halben Liter Hubraum, und Agostini gewann mit ihr in Hockenheim, in Spa, auf dem Sachsenring, in Imatra und in Monza. Hailwood siegte auf der Isle of Man, in Assen, Brunn, Ulster und Mosport, und die beiden Giganten kämpften bei jeder Gelegenheit um jeden Meter. Zum Schluss hatten beide fünf Siege und nach Abzug der Streichresultate 46 Punkte. Ein zweiter Platz mehr von Agostini entschied über den Titel.

Wie zehn Jahre zuvor stand MV Agusta nach dem Rückzug von Honda 1968 wieder ohne ernste Konkurrenz da. Und wie damals John Surtees setzte auch Agostini zum absoluten Siegeszug an. Er gewann 1968, '69 und '70 sowohl bei den 350ern als auch den 500ern alle Grands Prix, an denen er teilnahm, insgesamt 58 in Folge. Trotz dieser drückenden Überlegenheit wurden beide Dreizylinder ständig weiterentwickelt.

Dann starb Graf Domenico Agusta 63-jährig am 2. Februar 1971. Vier Monate später hatte Agostini auf der Isle of Man den ersten technischen Ausfall seit sechs Jahren, und auch in Brunn und in Monza sah er die Zielflagge nicht, daheim gar in beiden Klassen. Wenn er auch so noch überlegen seinen neunten und zehnten Titel sichern konnte – etwas war anders. Domenicos Bruder Corrado hatte eine weniger emotionale Bindung zum Motorsport, ihm ging es mehr um die Geschicke der Firma. Und sein Sohn Rocky genoss lediglich den Jetset-Teil.

Wenn der Siegeszug auch noch eine Weile anhielt, so häuften sich die Ausfälle, und die Zweitakter rückten immer näher. Jarno Saarinen schlug Agostini 1972 bei den 350ern in Hockenheim und Clermont-Ferrand. „Ago“ konnte seinen Titel nicht mehr so leicht verteidigen, zumal auch drei Ausfälle in Opatija, auf dem Sachsenring und in Brunn seine Bilanz trübten. Bei den 500ern gab es aber noch immer niemanden der ihn hätte bedrängen können.

Die Techniker jedoch sahen die Zeichen der Zeit. Rennleiter Arturo Magni konstruierte deshalb bereits 1971 eine moderne Vierzylinder mit 55 Grad Ventilwinkel, die sogar



»NIEMAND TRAUTE SICH, DEM GRAFEN ZU SAGEN, WAS WIR VERBESSERN MÜSSEN. ICH TAT ES AUF EINER ZUGFAHRT.«

John Surtees

noch schmaler baute als die Dreizylinder. Mit der Vierzylinder-350er siegte Agostini gleich bei seinem Debüt 1972 auf dem Salzburgring, und Corrado Agusta verpflichtete Phil Read, um Agostini gegen Saarinen abzuschirmen. Als er sah, wie Read auch gleichzeitig „Ago“ unter Druck setzen konnte, setzte er auch dies gekonnt ein.

Der letzte Akt

Als 1973 Yamaha mit einer neuen Zweitakt-Vierzylinder in die 500er-WM kam und Saarinen die ersten beiden Grands Prix gewann, stellte MV Agusta hastig eine 433-ccm-Variante des Vierzylinders fertig. Auf dem Hockenheimring hatte sie dann bereits volle 500 ccm, und Read konnte mit ihr gleich gewinnen. Mit der 350er-Vierzylinder wurde Agostini wieder Weltmeister. Doch er mochte die große Version nicht, Read gewann den Titel mit vier Siegen.

Nachdem Agostini nicht mehr die Unterstützung spürte, die ihm einst unter Domenico Agusta zuteil war, wechselte er zu Yamaha. Daraufhin konzentrierte sich MV Agusta auf die 500er-Klasse. Phil Read und sein neuer Teamkollege Gianfranco Bonera gewannen fünf von acht Rennen und belegten die ersten beiden WM-Ränge, Agostini konnte in seiner ersten Yamaha-Saison nur zwei 500er-Grands Prix gewinnen.

Aber 1975 wendete sich das Blatt. Wenn Phil Read auch diesmal die meisten Punkte sammeln

konnte – nach Abzug der Streichresultate war Agostini Weltmeister. Er konnte mit der Yamaha fünfmal gewinnen, während Read nur noch auf dem ultraschnellen Kurs in Spa und beim WM-Finale in Brünn siegreich war. Kurz nach der Saison wurde dann auch der Rückzug von MV Agusta verkündet.

Es ging 1976 trotzdem weiter. Nachdem sich Yamaha Ende 1975 wieder zurückgezogen hatte und Agostini arbeitslos wurde, sammelte der 15-fache Weltmeister in kürzester Zeit ein Rekord-Sponsorengeld von Marlboro und italienischen Firmen und „überredete“ MV Agusta noch einmal zum Weitermachen.

Die 350er kam wieder zum Einsatz, die Motoren wurden noch einmal überarbeitet, und es gab neue Fahrwerke. Doch die Zweitakter waren den nun rot-weiß lackierten MV Agusta über den Kopf gewachsen, und „Ago“ stieg bei den 500ern entnervt auf eine käufliche Suzuki RG 500 um. Aber er sollte noch einen Schwanengesang bereithalten. Bei der Hitzeschlacht von Assen, wo die Zweitakter an Atemnot litten und viele Fahrer kollabierten, lief die 350er-MV wie ein Uhrwerk und Agostini holte den letzten GP-Sieg eines Viertakters in dieser Klasse. Als es auf dem Nürburgring am Start der 500er nieselte, entschied sich Agostini gegen die Suzuki und für die MV Agusta. Er ging gleich in Führung und gewann mit fast einer Minute



»ALS ICH ZU MV AGUSTA KAM, WAR DIE DREIZYLINDER BEREIT. DER CONTE LIESS SIE NUR FÜR MICH ENTWICKELN.«

Giacomo Agostini

Vorsprung. Der alte Löwe brüllte noch einmal lautstark.

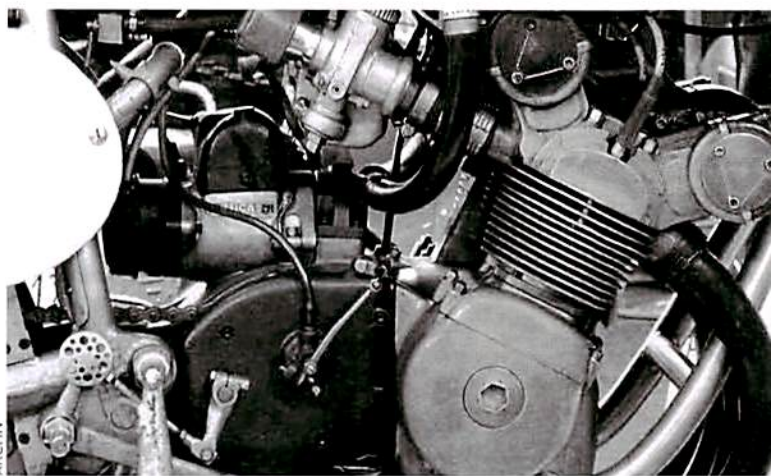
Agostini gewann nach der Saison noch ein Interrennen in Mugello mit der 350er, aber damit senkte sich der Vorhang über die „Motori il Fuoco“ endgültig. Dabei hatte Ex-Ferrari-Ingenieur Guiseppe Bocchi, der 1974 zu MV Agusta gekommen war, bereits einen hochmodernen wassergekühlten Viertakter konstruiert. Wie der damals siegreiche Formel-1-Ferrari war er als 180-Grad-V-Motor ausgelegt (fälschlicherweise oft als „Boxer“ bezeichnet), der quer eingebaut war und das Getriebe unter den hinteren Zylindern hatte. Der Motor leistete 1976 auf dem Prüfstand bereits 110 PS, und Bocchi experimentierte mit unterschiedlichen Zündfolgen. Er wollte noch auf Benzineinspritzung umstellen und hatte gehofft, so auf 130 PS zu kommen. Auch ein Fahrwerk mit Gitterrohr-Rahmen hatte er bereits entworfen. Doch dann wurde nicht nur das Projekt, sondern auch die Motorradfertigung bei MV Agusta ganz eingestellt.

Für immer Legende

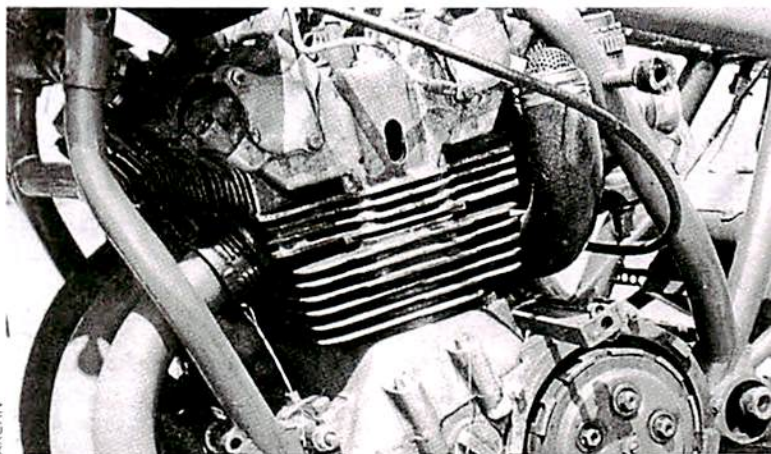
Enrico Sironi, der einst die Zeichnungen für die Dreizylinder angefertigt hatte und später Direktor des MV Agusta Museums wurde, baute in den 2000er-Jahren mit Ezio und Maurizio Mascheroni, sowie vielen alten Mitarbeitern die letzte Ausbaustufe des Dreizylinders nach. Diese Replicas sind so authentisch, dass sich Giacomo Agostini umgehend eine gekauft hat, um bei Oldtimer-Events unbeschwert Gas zu geben. Auch in England sind perfekte Replicas entstanden, so gewinnen die MV Agusta regelmäßig die Classic-TT auf der Isle of Man.

Und das „Team Obsolete“, das 1986 die verbliebenen Motorräder und Teile der Rennabteilung ersteigerte, versucht seit 25 Jahren, Leben in den „Boxer“ einzuhauchen, von dem die Teile zweier Prüfstandmotoren in Dutzenden von Kisten unter anderen MV-Agusta-Renntteilen verstreut waren.

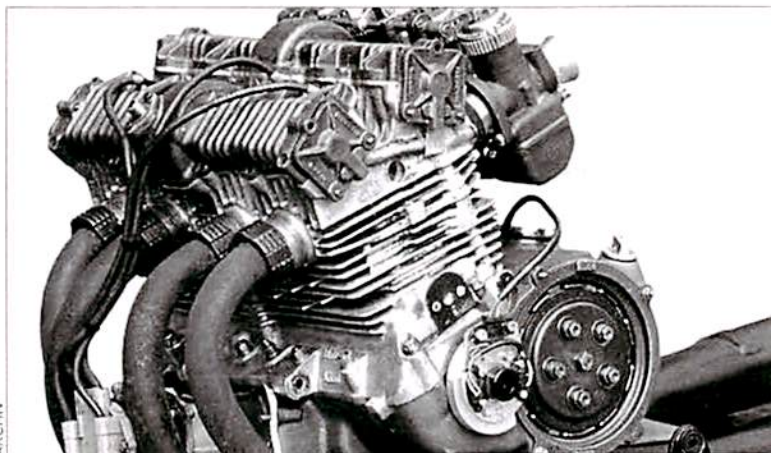
Doch was wäre geschehen, wenn Domenico Agusta zehn Jahre länger gelebt hätte? Die Zweitakter sind in den 1980er-Jahren zwar zu Literleistungen emporgestiegen, die mit einem Vierzylinder-Viertakter auch nach heutigem Stand nicht möglich gewesen wären. Aber Erfahrung, Leidenschaft und das nötige Budget hätten sicherlich noch eine Weile gegenhalten können. Eine hoffnungsvolle Konstruktion dafür war zumindest vorhanden. ■



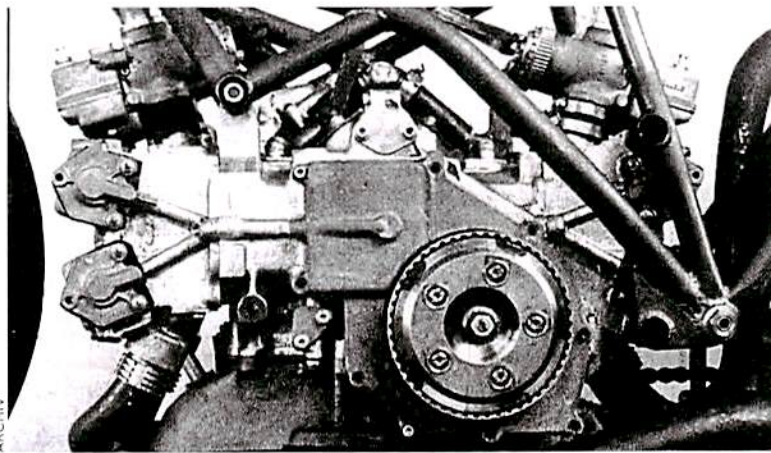
Vierzylinder 1950–66: 53 x 56,4 mm, 497,5 ccm, zuletzt 65 PS bei 11000/min



Dreizylinder 1967–1973: 66 x 55 mm, 497,9 ccm, zuletzt 84 PS bei 13000/min



Vierzylinder 1973–1976: zuletzt 58,5 x 46,5 mm, 499,9 ccm, 108 PS bei 14500/min



Wassergekühlter 180-Grad-V4: Hatte bereits 110 PS, als er eingestellt wurde

Jonas Folger fährt 2018 nicht!

Das Unfassbare ist eingetreten: Jonas Folger hat zehn Tage vor dem ersten Test in Sepang verkündet, dass er 2018 nicht fahren wird. Er ist physisch und mental nicht in der Lage.

Von: Imre Paulovits

Vor Weihnachten hatte Jonas Folger noch voller Energie versichert, dass seine Genesung ganz nach Plan verlaufe und er sich freue, Ende Januar vollkommen fit wieder mit der Tech3-Yamaha fahren zu können. Doch nur zwölf Tage, bevor es so weit gewesen wäre, musste er seinem Team eine Hiobsbotschaft mitteilen: Der 24-jährige Bayer, der beim Sachsenring-GP Marc Márquez im Kampf um den Sieg das ganze Rennen über unter Druck gesetzt hat, und schließlich Zweiter wurde, hat entschieden, nicht an der MotoGP-Saison 2018 teilzunehmen!

„Die Entscheidung fiel mir nicht leicht, aber ich werde in diesem Jahr keine MotoGP-Rennen fahren. Ich bin unglaublich traurig, weil ich nicht in der Lage war, die gesundheitlichen Fortschritte zu machen, die ich mir erhofft hatte. Ich fühle mich einfach noch nicht bereit, ein MotoGP-Bike am Limit zu bewegen. Ich möchte daher allen Beteiligten für ihren Glauben an mich und ihr Vertrauen in meine Fähigkeiten danken“, so Folger.

Tech3-Teamchef Hervé Poncharal steht vor einem Scherbenhaufen. Der Franzose hatte sich keinen Plan B zurechtgelegt, weil er an Jonas Folger glaubte und schon in Malaysia offen zugab, dass er auch keinen gleichwertigen Ersatz für ihn finden würde. „Er hat ein unglaubliches Talent“, weiß Poncharal. „Wie er sich von Beginn an auf dem MotoGP-Motorrad zurechtgefunden hat, und wie er auf dem Sachsenring Márquez unter Druck setzen konnte, das ist ganz außergewöhnlich. So ein Talent findet man ganz selten.“ Nun muss sich Poncharal schnellstens einen Piloten für den Test in der nächsten Woche und dann einen für die Saison beschaffen.



Traurige Entscheidung: Jonas Folger fühlt sich körperlich und mental nicht fit genug, ein MotoGP-Bike zu fahren

Doch wie konnte es so kommen? Dass Jonas Folger seit Jahren an Schwächeanfällen litt, die Unregelmäßigkeiten in seine Leistungen brachten und sich besonders in der zweiten Saisonhälfte bemerkbar machten, war kein Geheimnis. Doch so schwer wie in der letzten Saison wogen sie nie. Folger selbst ging davon aus, dass er empfindlich auf Virus-Infektionen reagiert, besonders das Epstein-Barr-Virus, ein Herpes-Virus, das Pfeiffersches Drüsenfieber hervorruft.

Stress der MotoGP

Nachdem er in Japan einen Schwächeanfall erlitten hatte, bei dem er nicht einmal aus dem Hotelbett aufstehen konnte, wurde er in der Abteilung für Sportmedizin an der TU München gründlich untersucht, und es wurde festgestellt, dass er unter dem Gilbert-Syndrom leidet. Dies ist eine Erbkrankheit, bei der ein Defekt des Enzyms UDP-Glukuronosyltransferase vorliegt, das den Gallenfarbstoff Bilirubin, das Abbauprodukt von roten Blutkörperchen, bildet. Diese Erbkrankheit, auch Morbus Meulengracht genannt, liegt bei mehr als acht Prozent der weißen, männlichen Bevölkerung vor und wird von der Medizin eher als harmlos beschrieben. Viele Betroffene bemerken sie gar nicht.

Aber es können eben auch Komplikationen auftreten, besonders bei Stress, Unterernährung und Infektionen. Diese Zustände treten bei Hochleistungssportlern öfter auf, und Jonas Folger ist offensichtlich eines der Opfer. Die MotoGP ist unerbittlich, der Druck, der auf den Piloten lastet, ist enorm, der Stress, den das Unterbewusstsein in den Situationen, die während der Aktivität am Limit bei diesen Geschwindigkeiten auftreten, abbauen muss, ist enorm. In der MotoGP ist jeder Fahrer bis zum Äußersten fokussiert und lebt eine kompromisslos auf diese Anforderungen abgestimmte Lebensform. So kann

sich die kleinste Schwäche fatal auswirken. All das ist jetzt bei Jonas Folger eingetreten. Er wollte unbedingt wieder zurück, was erneut Stress ausgelöst hat, und die Heilung ist nicht wie erhofft verlaufen.

Welches Talent der 24-jährige Bayer hat, zeigt gerade, dass er trotz dieses Leidens bis ganz oben geschafft hat. Sein Ausscheiden ist ein ganz herber Verlust für den deutschen Motorsport. Und die Geschichte zeigt, dass es noch schwieriger ist, wieder in die MotoGP zurückzugelangen, als einmal reinzukommen. Bleibt zu hoffen, dass es Jonas Folger trotzdem gelingen wird. ■



Werden wir das noch einmal erleben? Jonas Folger in Führung vor Márquez

Kiefer und Aegerter bereit

Während Dominique Aegerter in Spanien trainiert, bereitet das Kiefer-Team daheim das Material vor. Alles ist im Zeitplan für die ersten Tests.

Von: Imre Paulovits

Nachdem die Zitterpartie vorbei war und das Kiefer Racing Team die Moto2-Motorräder bei KTM bestellen konnte, wurde das Team letzte Woche Donnerstag nach Mattighofen geladen, wo sie die Motorräder zusammenbauen und laufen lassen konnten. Mittlerweile stehen sie bei Teamchef Jochen Kiefer in der Werkstatt, und die Mechaniker machen alles bereit, damit sie pünktlich zum ersten Test am 6. Februar nach Valencia transportiert werden können.

„Mein Lackierer hat die Verkleidungen mitgenommen und arbeitet fleißig an ihnen“, freut sich Teamchef Jochen Kiefer. „Die ganze Geschichte nimmt langsam richtig gute Formen an.“

Währenddessen trainiert Dominique Aegerter fleißig in Spanien. „Morgens trainiere ich Fitness, nachmittags bin ich auch auf dem Motorrad“, verrät Aegerter. „Ich habe richtig viel Supermoto fahren können. Ich fühle mich körperlich super, vielleicht etwas müde vom ganzen Training, aber so muss das sein. Ich bin superfit und sehr gut trainiert, und ich bin auch weiterhin jeden Tag Vollgas dran.“

Dass er sich trotz des Trubels, der sich durch den geplatzten Deal mit der vermeintlichen Teamübernahme durch David Pickworth ergeben hat, doch noch voll auf das Training konzentrieren kann, hat er seinen treuen Helfern zu verdanken. „Mein Manager und mein Bruder arbeiten zu Hause genau wie die Leute bei Kiefer mit Vollgas für die Saison“, weiß Aegerter. „Wir müssen jetzt noch immer eine Monsteraufgabe stemmen. Wir haben viele kleine Sponsoren und Fans, die eingezahlt haben, und es sind noch einige kleine neue Sponsoren hinzugekommen, wenn auch keine großen. In etwa

einer Woche starten wir das Crowdfunding, wo wir noch eine Riesensumme zusammenkriegen wollen.“

Aegerter wurden auch alle administrativen Angelegenheiten abgenommen, er musste nicht von Spanien weg, sondern konnte sich ganz auf sein Training konzentrieren. „Siggi und mein Bruder waren überall, auch in Österreich, ich habe alles übers Telefon, Videokonferenzen und über E-Mail machen können. Ich konnte alles

von Spanien aus mitkriegen, und es läuft alles.“

Der 27-jährige Schweizer wird bis zum Valencia-Test ganz in Spanien bleiben und in seinem Bus mitsamt der Trainingsmotorräder dann dorthin anreisen. „Ich freue mich riesig, dort die KTM fahren zu können“, so Aegerter. „Ich habe lange nicht mehr auf einer Moto2 gesessen, und ich bin froh, dass es gleich schon wieder losgeht. Es gibt noch viel Arbeit, damit wir eine gute Saison hinlegen können.“ ■



Dominique Aegerter: In Spanien jeden Tag auf dem Motorrad, hier der Supermoto

Und es geht schon wieder los

In dieser Woche werden in Sepang erstmals wieder die MotoGP-Motoren dröhnen. Zunächst fahren die Testfahrer, bevor am Sonntag die Stars wieder auf ihre Bikes steigen.

Von: Imre Paulovits

Viele Teams sind mit großen Fragezeichen und einem großen Aufgabenkatalog für die Ingenieure in die Testpause gegangen. Wenn Maverick Viñales in Valencia auch wieder gute Zeiten fahren konnte, Yamaha muss wieder einen Weg finden, damit sowohl der hochtalentiertere Spanier als auch Valentino Rossi mit der M1 an der Spitze mitfahren können. Die beiden

Yamaha-Stars müssen am Mittwoch dieser Woche noch der Vorstellung des Werksteams in Madrid beiwohnen, von wo aus sie direkt nach Malaysia fliegen.

Bei Konkurrent Honda wird erstmals Alberto Puig in der Kommandozone sitzen, aber der weltgrößte Hersteller wird aller Voraussicht nach ganz auf die letztjährigen Bikes aufbauen und keine großen Experimente eingehen. Bei Suzuki gibt es so einiges an Fahrwerk und Motor zu lösen. Aprilia hat ganz neue, größere Bikes für Aleix Espargaró und Scott Redding gebaut. Ducati zeigte sich bei der Teamvorstellung voller Selbstvertrauen, die Italiener haben große Ambitionen, mit Andrea Dovizioso und dieses Jahr auch mit Jorge Lorenzo um Siege und um den Titel mitzukämpfen.



Wieder viel Arbeit in den Boxen: Die MotoGP-Tests beginnen in Sepang

Nach dem gewaltigen Entwicklungsfortschritt des letzten Jahres wurde bei KTM im Winter flott weitergearbeitet, es wird wieder Updates für Fahrwerke und Motoren geben. Das Material wurde

in der letzten Woche nach Malaysia verfrachtet, Mika Kallio wird am Freitag zusammen mit den Testfahrern der anderen Werke, zu denen nun auch Stefan Bradl gehört, die Arbeit aufnehmen. ■

IDM

Einen Haken gibt es noch

Die Zeit rennt, und die IDM-Vorbereitungen stecken im Stau. Die Hersteller haben Nachforderungen im Vertrag mit dem Promoter gestellt. Die internen Gespräche zögern den Startschuss nochmals hinaus.

Von: Anke Wiczorek

Es scheint mühsamer als gedacht. Seitens der Motor Presse Stuttgart als Promoter liegt den geplanten sechs an der IDM teilnehmenden Herstellern nach diversen Absprachen ein unterschrittsreifer Vertrag für die Saison 2018 vor. Doch die Marken fordern Nachbesserungen. Es besteht Gesprächs- und Verhandlungsbedarf. Nur ewig kann der Promoter das Angebot, die IDM durchzuziehen und dabei das finanzielle Risiko zu tragen, nicht in die Länge ziehen und hat eine Deadline für alle Entscheidungen festgelegt: den 31. Januar 2018.

An der IDM gearbeitet wurde trotzdem schon. Die Ausschreibungen sind von der Rechtsabteilung abgesegnet. Die Nennelder wurden erhöht. Letzteres dürfte auf den ersten Blick nicht zur allgemeinen Erheiterung beitragen, doch dem Aufpreis steht definitiv eine messbare Leistung gegenüber. Bei den Superbikes sind es 30 Minuten mehr Zeittraining.

In der Supersport 300-Klasse scharren die Fahrer schon mit den Hufen. Der Promoter glaubt an ein Teilnehmer-Plus. In der 600er-Abteilung soll es zwei Wertungen geben. Eine wie gewohnt für die Supersportler und eine weitere nach Superstock-Kriterien. Hier soll den bisherigen Teilnehmern des Yamaha-R6-Dunlop-Cups eine Bühne gegeben werden, ohne großen Aufwand in der Szene bleiben zu können.

BMW-Team mit drei Fahrern

Am Montag diskutierten die IDM-Macher technische Details. „Wir werden von Teams und Fahrern mit Änderungswünschen überflutet“, sagt Matthias Schröter, Leiter des Motorrad action teams, das sich um die Abwicklung der



Wie lange dauert es noch, bis endlich losgelegt werden kann? Die ersten Teams sind schon formiert

IDM kümmert. „Das reicht von Einheitsreifen über Rennsprit und Freigaben von Gabeln und Schwingen. Wir haben das Thema generell durchgesprochen.“

Dass trotz fehlender Unterschriften kein Zweifel am Fortbestand der IDM besteht, zeigt die Reaktion von BMW. Das alpha Racing-Van Zon-BMW-Team benannte bereits offiziell drei Fahrer für die Superbike-Klasse.

Yamaha lässt Vorsicht walten

Anders ist die Situation bei Yamaha. Michael Galinski, Kopf des offiziellen Werksteams, will sich mit seinen Planungen nicht zu weit aus dem Fenster lehnen. Er weiß, dass es sich bei den Vertrags-Streitpunkten auch um finanzielle Mittel handeln soll. „Aber wenn der Vertrag unterschrieben ist, dann wird es auch ein Yamaha-Team geben mit Fahrern in der Superbike- und der Supersport-600-Klasse“, versichert er.

Eine Zukunft mit Florian Alt, der 2017 Vizemeister in der Top-Klasse wurde, bestätigt Galinski nicht. Dabei hatte er gehofft, mit dem 21-Jährigen endlich wieder einen Titel ins eigene Superbike-Team holen zu können. Zuletzt gelang das 2009 mit Jörg Teuchert. Florian Alt wurde in den letzten beiden Jahren Vize. „Wir waren uns auch für 2018 einig“.

berichtet Galinski, der seinem Fahrer sogar freie Reifenwahl angeboten hat. Doch seitdem sich Alts eigenwilliger Berater eingeschaltet hat, ist der Kontakt abgebrochen. Alt wiederum ist überzeugt, für Yamaha zu fahren, wenn die IDM stattfindet. Aber auch ein Danny de Boer, seines Zeichens der einmalige und einzige Bezwingen von Markus Reiterberger in der Saison 2017, ist noch ohne Platz und auf dem Entscheidungstrip. Der fixe Holländer wird auch mit Suzuki in Verbindung gebracht.

Bei Kawasaki und Honda herrscht weitgehend Funkstille. Kawasaki-Teamchef Rainer

Schnock steht aber mit Lucy Glöckner für die IDM Superbike und mit Jonas Geitner für die 600er-Supersportler in Kontakt. Schnock wartet wie jedes Jahr auf ein Zeichen von Kawasaki.

Das ist bei Honda-Händler Jens Holzauer, Chef des HRP-Racing Teams mit zarter Importeursunterstützung, nicht anders. Bereits drei Jahre ist der Tscheche Jan Halbich der Stammfahrer auf der Fireblade. Jetzt, wo die neue Elektronik verfügbar ist, will Holzauer mit Halbich am 14. Februar in Valencia testen. Und er sucht einen Rennmechaniker, sofern Honda und die IDM losrollen. ■



Honda dürfte 2018 die Früchte der neuen Elektronik ernten

IDM Superbike

Drei Unbekannte, ein Nenner

Das alpha-Racing-Van Zon-BMW-Team ist für 2018 aufgestellt. Chef Werner Daemen träumt von Titelchancen. Drei Fahrer sind auf Siege angesetzt, aber alle sind IDM-Superbike-Neulinge.

Von: **Anke Wiczorek**

Der Titelgewinn 2017 ging über Markus Reiterberger. Neben ihm gelang auch Van-Zon-Remeha-Kollege Jan Bühn der Sprung in die Superstock-1000-EM. Die Fußstapfen für ihre Nachfolger in der IDM sind groß. Das Team wurde mit Julian Puffe aus Schleiz, Christof Höfer aus Reiskirchen und dem Ukrainer Illia Mykhalchuk völlig neu aufgestellt.

Der 22-jährige Julian Puffe fuhr in den letzten Jahren mit sehr verhaltenem Erfolg in der Superstock-1000-EM. Sein neuer Arbeitsplatz ist ein Glücksfall,



Julian Puffe hofft mit dem First-Class-Paket auf den Sprung nach oben

zumal die Superstock-EM in einem Jahr ersatzlos abgeschafft wird. Weiter vorne zeigte sich sein Ex-Gegner und neuer Teamkollege Illia Mykhalchuk. Er ist 21 Jahre alt und wurde beim Superstock-1000-Finale 2017 in Jerez Zweiter – direkt hinter Sieger Markus Reiterberger, der damals als Bonus für den IDM-Titel schon mitfahren durfte.

Christof Höfer ist der Dritte im Bunde. Der 27-Jährige gewann 2017 den Suzuki GSX-R Cup.

Teamchef Werner Daemen ist Optimist: „Ich bin sicher, dass wir ein starkes Setup haben, um konstant auf dem Podium zu stehen. Julian Puffe wird uns in der IDM sicher überraschen. Ich denke, er kann mehr, als er zuletzt zeigen konnte.“ ■

IDM Supersport 600

„Wir sind etwas schuldig“

In der vergangenen Saison musste sich der haushohe Titelfavorit Kevin Wahr am Ende dem Österreicher Thomas Gradinger geschlagen geben. Nun verlängert er seine Karriere um ein weiteres Jahr.

Von: **Anke Wiczorek**

Besonders Teamchef und Tuner Diego Romero hatte unter dem letztjährigen Ergebnis gelitten. Er wollte sich nach 40 Rennsportjahren eigentlich zurückziehen, doch mittlerweile hat er den Plan verworfen. Mit drei technisch bedingten Ausfällen, die Wahr 2017 den Titel kosteten, will er sich nicht verabschieden.

Auch Wahr liebäugelte schon mehrfach mit dem Rücktritt. „In unserem Familienunternehmen gibt es genug Arbeit“, sagt der 28-Jährige, der sich auch ein

„normales“ Leben vorstellen könnte. „Aber wenn das alles so einfach wäre“, lenkt der Ex-WM-Pilot ein. „Einmal mit dem Rennsport angefangen, kannst du einfach nicht mehr aufhören.“

Außerdem sind er und Diego Romero den Partnern Yamaha und Dunlop noch etwas schuldig: den IDM-Supersport-600-Titel. Wahr baut trotz der Schlappe von 2017 weiterhin auf Romero: „Ich hab auch schon Fehler ge-

macht. Das passiert. Vergessen. Diego kennt sich aus, und R6-Motoren flottmachen, das hat er schon immer gekonnt. Und die technische Basis mit dem Motorrad und dem Ersatzteillfundus ist sowieso da.“ Wahr hat in Valencia bereits das erste Training absolviert. Im März geht es nochmals in den Süden. Während der Saison wird mit Viviano Lo Staino permanent ein Elektroniker im Team integriert sein. ■



Mit Grundvertrauen zum Titel? Kevin Wahr glaubt an Diego Romero

NACHRICHTEN

ADAC NORTHERN EUROPE CUP: Die Nachwuchsserie wird 2018 nicht fortgeführt. Das Teilnehmerinteresse für die Moto3-Klasse ist zu gering. Damit hat der Alleingang des ADAC, gepaart mit der Abspaltung von der IDM, nach nur zwei Jahren ein Ende gefunden. Mit Unterstützung der DORNA sollte eine Entwicklungsplattform für junge Talente aus Europa geschaffen werden. Es wurde überwiegend bei hochkarätigen Events auf Grand-Prix-Strecken gefahren. Im Debütjahr gab es 27 Teilnehmer. Durch die weiten Wege und die geringe Publicity flachte der Boom bald ab. Der ADAC Junior Cup powered by KTM bleibt davon unberührt und rollt in seine 26. Saison.

YAMAHA R6-CUP: Nach 40 Jahren hat Yamaha Motor Deutschland das Aus für den Yamaha R6 Dunlop Cup verkündet. Grund: Der Motorradmarkt habe sich im Laufe der letzten 40 Jahre verändert und im Sportsegment ein starker Wandel stattgefunden. Die Aktivitäten werden neu ausgerichtet. Aktuell wird versucht, dass die Ex-Cup-Teilnehmer ohne viel Aufwand im Rahmen der IDM antreten können (Supersport 600). Auch Trainingsanbieter Bike Promotion macht Offeren, und S & B Motorsport aus Österreich will den Cup in den Alpe Adria Cup transferieren.

MOTO3-JUNIOR-WM: DAS KIEFER JUNIOR TEAM wird fast sicher weitergeführt. Jochen Kiefer wird die Aufgaben der Teamleitung allerdings an den Vater von Leon und Kevin Orgis abgeben. Die Brüder sollen auf Honda in der Moto3-Junior-WM antreten, Jan Lauten, der ehemalige Crewchief von Tarren Mackenzie, soll die KTM-Seite des Teams leiten, wo Sascha de Vits und hoffentlich auch Tim Georgi in der Junior-WM sowie Dirk Geiger in der ETC fahren sollen. In den nächsten Tagen wird sich zeigen, ob sich das Paket schnüren lässt.

Totaler Triumph für Österreich



Völlig aufgelöst: Im vierten Anlauf hat Matthias Walkner die Dakar gewonnen

Matthias Walkner holte für KTM den 17. Dakar-Triumph in Folge. So endete die härteste aller Rallyes mit dem ersten Sieg eines Österreichers auf der österreichischen Marke.

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

Cool bleiben hieß die Devise zum Schluss. Nach der zehnten Etappe, die er gewinnen konnte, hatte Matthias Walkner plötzlich fast 40 Minuten Vorsprung. Und als Hondas schnellster Mann Joan Barreda aufgab und dann eine Etappe neutralisiert wurde, konnte der 31-jährige Salzburger das Risiko herausnehmen und jeden Tag auf Nummer sicher fahren, um den Vorsprung ins Ziel zu bringen.

Und Walkner blieb cool. Im Ziel blieben ihm noch 16 Minuten vor dem Argentinier Kevin Benavides. Walkner ließ sich völlig aufgelöst von seinem Team feiern. Daheim in Österreich freute sich ein Mann genauso: Heinz Kinigadner, der selbst nie das Ziel der Dakar gesehen, aber das Team seither immer unterstützt hat, hat sich nun den Traum, den er selbst einst träumte, mit Walkner, den er vom Motocross in die Rallye-Szene gebracht hatte, erfüllen können. „Mit den paar Sachen, mit denen ich Matthias helfen konnte, habe ich ihm gern geholfen. Aber jetzt hat er genug Erfahrung und uns schön belohnt“, war Kinigadner den Tränen nah.

Kinigadner war aber auch mit der Rallye selbst zufrieden. „Das war jetzt endlich wieder eine Dakar, die von Anfang an zackig war. Der weiche Sand in Peru war alles andere als einfach zu

fahren, genauso gehört sich eine Dakar. Noch schöner wäre es, wenn Chile wieder dazukommen würde, dann hätte man eine perfekte Streckenführung. Die Handschrift von Marc Coma war aber eindeutig zu sehen, diesmal war er bei der Planung von Anfang an dabei. Wenn sich ein so erfahrener Mann verwirklichen kann, sieht man, was herauskommt.“

Brutale Leistungsdichte

Kinigadner zollt aber auch den Teilnehmern höchsten Respekt: „Die Motorräder haben sich stark verändert und sind schon fast Motocross-Bikes. Das Fahren war dieses Jahr sehr anspruchsvoll, und es gab für mich sieben Fahrer, die das Rennen hätten gewinnen können. Sam Sunderland ist leider früh ausgefallen, aber dass nach der zehnten Etappe noch sechs Fahrer innerhalb von zehn Minuten waren, das hat es bisher noch nie gegeben, das war schon gewaltig.“

Die geplante neunte Etappe von Tupiza in Bolivien über die argentinische Grenze nach Salta wurde neutralisiert, weil die als Strecke vorgesehenen ausgetrockneten Flussläufe im Regen zu ertrinken drohten. Spitzenreiter Adrien van Beveren und der nur 22 Sekunden zurückliegende, in Salta wohnhafte, zweitplatzierte Kevin Benavides hatten ihre Positionen für 24 Stunden zementiert. Benavides' „kleiner“ Bruder Luciano traf auf seiner KTM 450 Rally im elterlichen KTM-Shop in Salta ein, während Mitfavorit Kevin noch die Honda-Flagge hochhielt.

Harte Schicksale

Am Dienstag erwartete die noch 86 von ursprünglich 139 Bikern die erste Königsetappe über 795 Kilometer, bei bis zu 43 Grad durch die Wüste nach Belén.

Auf dieser Schicksalsetappe verfuhr sich sechs Piloten –

darunter die KTM-Fahrer Antoine Méo und Toby Price, aber auch Benavides. Der verlor die gerade herausgefahrenen Führung an den Etappensieger Matthias Walkner. Der bis zu dieser zehnten Etappe zum Favoriten aufgestiegene Van Beveren stürzte bei 170 km/h in einem Flussbett. Der 27-jährige Yamaha-Pilot zog sich Prellungen an Brustkorb und Wirbelsäule zu, brach sich ein Schlüsselbein – und war draußen.

Zur elften Etappe, der zweiten Marathonetappe der Rallye ohne Service am Abend, starteten Motorräder, Autos und Trucks gemischt. Es wurde der letzte Fahrtag für den wegen einer Knieverletzung schon schwer angeschlagenen Joan Barreda, einen von nur noch zwei KTM-Jägern. Der Spanier stürzte erneut und musste aufgeben. „Mittlerweile tut mir alles weh“, so der schwer gezeichnete Spanier. „Ich will nicht noch einen Sturz riskieren, bei dem mir etwas Ernsthaftes zustoßen könnte.“

Walkner heftete sich an die Hinterachse von Stéphane Peterhansel und behielt drei Tage vor dem Ziel in Córdoba einen komfortablen Vorsprung, nun auf Benavides. Hinter dem Hondamann lauerten mit Price, Gerard Farres und Méo drei weitere KTM-Piloten.

Indes war der einzige Husqvarna-Fahrer, der für den Sieg infrage kam, Pablo Quintanilla, immer weiter zurückgefallen. Der Marathon-Weltmeister verlor auf der elften Etappe wegen einer defekten Benzinpumpe noch einmal 30 Minuten und fand sich mit fast zwei Stunden Rückstand auf Platz 8 wieder.

Am Donnerstag, dem zweiten Teil der Marathonetappe von Chilecito nach San Juan, bestand für die letzte Honda-Hoffnung Benavides die Chance, Walkner die Führung streitig zu machen. Sie hätte bestanden, wenn gegen die Uhr gefahren worden wäre.

Doch Rennleiter Jordi Barabés ließ am Mittwochabend

wegen dichten Nebels die Startreihenfolge ändern: Zuerst sollten die Lkw und dann die Autos auf die Strecke gehen. Doch dagegen hatten die Biker große Bedenken: Auf 120 Kilometern in den ausgefahrenen Flussbetten sei es viel zu gefährlich für sie, in den Vierradspuren zu fahren. Also wurde auch diese Etappe für die Motorräder neutralisiert. Walkner blieb für einen weiteren Tag mit plus 32 Minuten vorn.

Benavides gab noch einmal alles, wurde bei der 13. Etappe Zweiter hinter Toby Price, und nahm Walkner weitere neun Minuten ab. Die letzte Etappe gewann er, aber das war noch immer zu wenig, und KTM gewann den 17. Sieg in Folge bei der 40. Dakar. „Unsere Stärke liegt darin, dass das Team genau weiß, was sich draußen abspielt und die Fahrer beruhigen kann“, meint Kinigadner. „Als nach zehn Tagen noch immer jemand anderes vorn war, habe ich begonnen, nervös zu werden, aber sie blieben cool. Mittlerweile können auch die anderen Motorräder bauen, die sicher ins Ziel kommen. Aber keiner hat so viele Fahrer ins Ziel gebracht, wie wir.“

Laila Sanz gewann überlegen die Damenwertung und komplettierte den KTM-Triumph als Zwölfte nur knapp außerhalb der Top 10 von nur 85 Piloten, die das Ziel sahen.

Die Kleinen ganz groß

Beim Kampf der Giganten trumpten die kleinen Hersteller ganz groß auf. Ex-Enduro-Weltmeister Johnny Aubert kam mit der GasGas zum Schluss immer mehr in Schwung und wurde hervorragender Sechster.

Und das von Stefanskirchen aus agierende Hero-Team wurde trotz des frühen Ausfalls seines Top-Piloten Joaquim Rodrigues mit Oriol Mena hervorragender Siebter, nachdem sich der Spanier von seinem anfänglichen 27. Platz immer weiter nach vorne gearbeitet hatte. ■



Argentinier Benavides: Auch als Zweiter von seinen Landsleuten gefeiert



Der Größte unter den Kleinen: Johnny Aubert wurde mit der GasGas Sechster



Verdientes Glück: Oriol Mena fuhr mit der Hero bis auf Platz 7 vor



Powerfrau: Laila Sanz beendete auch ihre achte Dakar und wurde Zwölfte

RALLYE DAKAR 2018

20. Januar

Endstand nach 14 Etappen

1.	Matthias Walkner (A)	KTM	43:06.01 h
2.	Kevin Benavides (RA)	Honda	+ 16.53 min
3.	Toby Price (AUS)	KTM	+ 23.01 min
4.	Antoine Méo (F)	KTM	+ 47.28 min
5.	Gerard Farres Guell (E)	KTM	+ 1:01.04 h
6.	Johnny Aubert (F)	GasGas	+ 1:53.53 h
7.	Oriol Mena (E)	Hero	+ 2:22.52 h
8.	Pablo Quintanilla (RC)	Husqvarna	+ 2:24.05 h
9.	Daniel Oliveras Carreras (E)	KTM	+ 2:37.20 h
10.	José Cornejo Florimo (RC)	KTM	+ 2:42.36 h

Supercross-WM in Anaheim

„Kurzprogramm“ an Tomac

Eli Tomac meldete sich mit einem Sieg beim dritten Lauf zur Supercross-WM in Anaheim aus seiner Verletzungspause zurück. Ken Roczen wurde am Jahrestag seiner schweren Verletzung nur Neunter.

Von: Alex Hodgkinson

Am Jahrestag des mehrfachen Handgelenks- und Ellbogenbruchs, der seiner Karriere bedroht hatte, fehlte Ken Roczen eine halbe Sekunde zur Spitze. Der Thüringer sah den ganzen Tag auf der superschnellen Strecke ungewöhnlich angespannt aus, und die Rückkehr war nicht der einzige Grund zur Sorge.

Das zweite Rennen des Jahres im Angel-Stadion war der Auftakt zur „Triple Crown“, eine „Serie“ innerhalb der WM-Serie, die als PR-Gag von Schreibtischtätern der Marketingabteilung von Promoter Feld erfunden wurde – mit jeweils einem Lauf in Kalifornien, im Südosten (Atlanta) und im Nordosten (Minneapolis) des Landes.

Neues Format mit 3 Läufen

Neu für 2018 war ein Rennformat mit drei Läufen, ähnlich dem Monster-Cup in Las Vegas, in dem Land, wo Sportarten zu Zirkusveranstaltungen degradiert werden. Anders als in Las Vegas, wo alle drei Läufe über dieselbe Distanz gehen, wurden die Rennen der „Triple Crown“



Vier Streithähne: Tagessieger Eli Tomac, Ken Roczen, Cole Seely und Jason Anderson (von links)

über acht, zwölf und 15 Minuten absolviert.

Roczen reagierte schon im Vorfeld realistisch und leicht empört: „Die Rennen sind einfach nicht lang genug. Wir sind Spitzensportler, die hart trainieren, um Finalläufe über die Distanz von 20 Minuten plus eine Runde zu fahren, wo die Spreu vom Weizen getrennt wird. Heute Abend wird über die kurze Distanz jeder durchhalten können.“

Ironischerweise war es sein HRC-Teamkollege Cole Seely, den das Format zuerst begünstigte. Feld Motorsports baut traditionell eine superschnelle, anspruchsvolle Strecke für das zweite Saisonrennen in Anaheim; und

die ersten beiden kurzen Läufe waren ein Witz.

Roczen stecken geblieben

Seely und die beiden alten Hauden Justin Brayton und Blake Baggett, in der Regel kaum Podiumskandidaten, konnten im ersten Lauf ihre Spitzenstarts voll ausnutzen und die ersten drei Plätze vom Start ins Ziel belegen. Der Einzige, der Boden gut machen konnte, war der zurzeit souverän schnelle Jason Anderson, der vom 13. auf den siebten Platz vorgefahren war. Der Husqvarna-Mann fuhr in Lauf 2 erneut aus dem Hintertank auf Platz 3, während Eli Tomac Cole Seely den Laufsieg

entreißen konnte. Anderson war im längsten Rennen des Abends souverän: Mit Rundenzeiten eine halbe Sekunde schneller als der Rest des Feldes holte er Tomac in der sechsten von 19 Runden ein. Der zweite Platz reichte Kawasaki-Pilot Tomac zum Tagessieg, weil Seely nur Siebter war. Anderson, moralischer Sieger des Abends, war hinter den beiden Schnellstartern Tomac und Seely nur Dritter in der Tageswertung.

Roczen, in den beiden kurzen Rennen im Mittelfeld stecken geblieben, rettete Rang 9 in der Tageswertung mit dem vierten Platz im „echten“ Finale. ■



Anderson (#21) bleibt WM-Leader, Roczen (#94) erlitt einen Rückschlag

SUPERCROSS-WM

Anaheim (USA), 20. Januar

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

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand nach drei Läufen

1.	Jason Anderson	70 Punkte
2.	Cole Seely	59
3.	Justin Barcia	57
4.	Ken Roczen	56
5.	Weston Peick	54
6.	Justin Brayton	52
7.	Joshua Grant	45
8.	Blake Baggett	43
9.	Broc Tickle (USA), KTM	37
10.	Cooper Webb	37
11.	Marvin Musquin (F), KTM	36
12.	Jeremy Martin	36

Eisspeedway Weißenbach

Viel Verkehr hinter Zorn

Franz Zorn fuhr beim ersten Eisspeedway der Saison in Mitteleuropa in seiner eigenen Liga. Dahinter gab es einen deutschen Zweitplatzierten, viel Spannung und einige Überraschungen.

Von: **Thomas Schiffner**

Trotz beinahe pausenlosem Schneefall in Weißenbach entwickelte sich ein gutes, enges Rennen. Austrias GP-Pilot Franky Zorn zeigte keine Schwäche und gewann alle Punktläufe und das Finale aus seinen Blitzstarts heraus.

Der mit Wildcard im GP 2018 startende Niederländer Jasper Iwema räumte in einer über-eifrigen Attacke in Heat 8 Stefan Pletschacher und Reinhard Greisel ab und wurde für den Restart disqualifiziert. Pletschacher meldete sich zunächst ab, fuhr dann aber die Wiederholung mit verbogenem Lenker und siegte nur gegen Greisel, während Hans Weber wegen Vergaserproblemen nicht starten konnte.

So fuhr Pletschacher als Zweitbesten ins Finale, musste sich aber wegen Motorschaden aus der Entscheidung abmelden und



Finale: Zorn vorn, hinter Überraschungsmann Iwema lauert Hans Weber

wurde Vierter. Drei Fahrer waren vor dem Endlauf punktgleich. Vorjahressieger Charly Ebner musste draußen bleiben, Weber und Iwema traten gegen Zorn an.

Gasschieber klemmte

Der Saalfeldener gewann auch von Startplatz Gelb. Zunächst war Iwema Zweiter, aber „Eishans“ Weber kassierte den ehemaligen Moto3-Fahrer noch. „Vor einem Jahr bin ich das erste Rennen in Steingaden gefahren, es ging alles sehr schnell. Schade für den Sturz mit Pletschacher, sorry dafür“, entschuldigte sich Iwema brav für seine Aggressivität.

Hans Weber bestätigte seine Topform in dieser Saison: „Der Vergaserschieber hatte geklemmt,

das war einfach zu riskant“. Manfred Seifert (7.) zeigte bei seinem Comeback nach zwei Jahren eine solide Leistung. Luca Bauer (12.) war ein Schatten seiner selbst: „Ich bekomme den Kopf nicht frei im Rennen.“ ■

EISSPEEDWAY

Weißenbach (A), 21. Januar

1.	Franz Zorn (A)	15+3 Pkte.
2.	Hans Weber (D)	11+2
3.	Jasper Iwema (NL)	11+1
4.	Stefan Pletschacher (D)	14+N
5.	Charly Ebner (A)	11
6.	Max Niedermaier (D)	10
7.	Manfred Seifert (A)	8
9.	Josef Kreuzberger (A)	7
11.	Reinhard Greisel (D)	4
12.	Luca Bauer (D)	4

X-Trial-WM Toulouse

Dritter Start, dritter Sieg

Toni Bou gewann auch auf der dritten X-Trial-WM-Station in Frankreich, diesmal mit riesigem Vorsprung auf Adam Raga.

Von: **Thomas Schiffner**

Im Trialsport nichts Neues: Honda-Montesa-Pilot Toni Bou gewann auch die dritte Indoor-Station Toulouse. Dabei war die Performance des Katalanen im Finale so herausragend, dass er sogar selbst staunte: „Meine Leistung war fantastisch und ein außergewöhnlicher Sieg. Das Level war fordernd.“ Adam Raga, Bous Konkurrent im Finale, kas-

sierte 17 Punkte mehr als der Weltmeister. Der TRS-Pilot verpatzte die ersten beiden Sektionen völlig, stand am Schluss aber zum 100. Mal in seiner Karriere auf dem Podium.

Der junge Benoit Bincaz war ein weiteres Mal bester „Nicht-Spanier“ im X-Trial, der Drittplatzierte stand als erster Franzose seit 2001 auf dem Podest! Für den Sherco-Fahrer Miquel Gelabert blieb nach einem Sturz in der vierten Sektion und daraus folgenden drei weiteren Fehlern nur der vierte Platz. Dennoch darf er, weil er drei gesetzte WM-Fahrer inklusive Trial-Legende Takahisa Fujinami, hinter sich lassen konnte, auch kommenden Freitag in Strasbourg starten. ■

X-TRIAL-WM

Toulouse (F), 19. Januar

1.	Toni Bou (E), Honda	3 Punkte
2.	Adam Raga (E), TRS	20
3.	Benoit Bincaz (F), Scorpa	20
4.	Miquel Gelabert (E), Sherco	22
5.	Takahisa Fujinami (J), Honda	23
6.	Jaime Busto (E), GasGas	23

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 Wettbewerben

1.	Toni Bou	60 Punkte
2.	Adam Raga	42
3.	Benoit Bincaz	26
4.	James Dabill (GB), Beta	22
5.	Jaime Busto	21
6.	Miquel Gelabert	16

NACHRICHTEN

EISSPEEDWAY: BAUER UND IWEMA IM GP

Wie erwartet vergab die FIM die zwei noch offenen permanenten Wildcards für die GP-Runde 2018 an Günther Bauer und den Niederländer Jasper Iwema. Bauer hatte sich in der Qualirunde in Örnsköldsвик im Stechen verletzt und wird neben Hans Weber zweiter Deutscher in den zehn GP-Rennen. Iwema war in Ylitornio knapp gescheitert, fährt seine erste GP-Saison und bringt als ehemaliger Moto3-GP-Pilot viel Talent mit. Auf der GP-Nachrückerliste stehen 1. Stefan Svansson, 2. Stefan Pletschacher, 3. Max Niedermaier und 4. Charlie Ebner. Für den WM-Auftakt in Astana (3.2.) erhielt der Russe Andrej Shishegov die kasachische Veranstalter-Wildcard.

MOTOCROSS-WM: BOBRY-SHEV AUF BOS-SUZUKI

Das neue Team des französischen Fahrwerkspezialisten Bos hat schnell einen Ersatz für den abtrünnigen Benoit Paturel gefunden. Obwohl das Team mit Jordi Tixier KTM fährt, ist es nicht an Mattighofen gebunden und wird Evgeny Bobryshev bei der WM auf Suzuki ins Team integrieren. Der Russe hatte schon Kontakt zu Bos als Ausrüster für Federung und Gabel und wird die Suzuki, die er bei der britischen Meisterschaft einsetzt, offiziell als Bos-Suzuki bei der WM anmelden. Damit kann Bos die schon bezahlten WM-Einschreibgebühren nutzen, und Bobryshevs volles WM-Programm ist gerettet.

MOTOCROSS-WM: UDDEVALLA GESTRICHEN

Noch eine Änderung im MXGP-Kalender 2018. Youthstream hat den GP Schweden, vorgesehen für den 12.08. in Uddevalla, wegen „unvorhersehbarer Änderungen beim Promoter vor Ort“ storniert. Die 125ccm- und 250ccm-EM-Rennen sind ebenfalls ersatzlos gestrichen. Über einen möglichen Ersatz ist nichts bekannt.

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin

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

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400
H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600
H

Borgward

Suche Borgward Isabella Coupé, wenn
möglich TS mit 75 PS. Tel. 0861/69344

Ferrari

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

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

Jaguar

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

Lamborghini

Huracan Performante-Vertrag mit Nach-
lass abzugeben, LT März 2018. Tel.
0171/6861901

Lotus

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

Maserati

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

Ghibli Diesel; Novitec + Winterr.set, 1.
N-Tronic Zusatzg. kompl bis Bj. 6/2017 +
48 PS +80 Nm, € 850,-; 2. Winterreifenset
18" Orig. Alfieri 5 mm 235/50 275/45, guter
Zust., € 1200,-. Tel. 08151/9985340

Mercedes

CLS AMG S4 M. ü.50%, 300 km/h, 1/15,
Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 46000 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

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

DB W 116, 280 S, Bj. 1976, 140000 km,
weiß, TÜV 2019, VB 5000,- €. Tel.
0781/91939912

Adenauer 300, Bj. 1960, mit 160 PS,
schwarz, Leder rot, TÜV und Insp. neu,
Schalter, 3. Hd., deutsches Auto, in Top-
zust., 65.000,- € VB. Tel. 0178-1513150

280 SE Werkscabrio, 90000 km, von 1968,
TÜV und Insp. neu, Topzust., 178.000,- €
VB. Tel. 0178-1513150

Mini

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

Porsche

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

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

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

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

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

Radical



Radical SR3 RSX Renn & Track-
dayfahrzeug, Bj. 15, 2500 km, 193 kW,
Brilliant Weiß, Paddle-Shift, Hebeanlage,
Trackday Kit, FIA-Tank, 85.900,-
MwSt. awb. Radical Sportscars
Deutschland, Teichmann Racing GmbH,
Im Broel, 53518 Adenau,
Tel. 02691/932664-25,
www.teichmann-racing.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42574

BMW

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

Biete Übernahme Vertrag BMW M4 CS.
LT Juni 2018. Tel. 0171/6915044

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dvp.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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Jetzt online abonnieren!

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

www.motorsport-aktuell.com/abo

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

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

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1
70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 20
MOTORSPORT aktuell gehört zur
auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:

Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Andrea Rometsch, Peider Bach
Telefon: +49 (0)711 182 0
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.),
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung:
Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig
ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 15 22
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck:
Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180
78467 Konstanz
Vertrieb:
DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
Am Sandtorkai 74
20457 Hamburg
Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

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

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

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

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

Leserbriefe

Warum nicht auch Slotcar-Racing?

Zur Formel E in Marrakesch und zu MSa 5/2018

Für echte Motorsport-Freunde sind Ihre Formel-E-Berichte Platzverschwendung. Es würde eine kleine Spaltenmeldung reichen. Und das wäre schon zu viel! Bei den Formel-E-Rennen, zum Beispiel in Marrakesch, sind so gut wie keine Zuschauer auf den Tribünen – bis auf die wenigen Fans, die ein gratis Sponsorenticket haben. Die Formel E interessiert auf der Strecke niemanden, und auch in MSa nicht. Wenn's so weitergeht, könnt Ihr ja auch eine Doppelseite Carrera-Slotcar-Racing bringen.

Hartwig Kamarad,
AT-4694 Ohlsdorf

Zum Thema Formel E muss man wohl beide Seiten betrachten. Fakt ist, dass ein Formel-E-Auto auch einen Motor hat und die Formel E somit klar auch unter die Kategorie Motorsport fällt. So gesehen hat sie sich also auch einen Platz in Ihrer Zeitung verdient. Andererseits muss man wohl auch sagen, dass die echten Racefans, die Benzin im Blut haben (und ich vermute mal, dass es sich hierbei um den Großteil Ihrer Leserschaft handelt), keinen Strom im Blut haben und sich wohl entsprechend wenig für diese neue Sportart interessieren. Die Macher der Formel E sagen, dass die Formel E in ein paar Jahren die Formel 1 überholt haben wird. Wenn es in ein paar Jahrzehnten keine Verbrennungsmotoren mehr gibt, wie wir sie heute kennen, wird es vielleicht ohnehin auch den Motorsport, wie wir ihn heute kennen, nicht mehr geben. Und dann wohl auch keine Formel 1 mehr. Aber der echte Racefan mit Benzin im Blut wird sich dann

BILD DER WOCHE



Wintertraum: Der Indianapolis Motor Speedway versinkt gerade im Schnee

wohl eine andere Ersatzbeschäftigung suchen als die Formel E...

Jörg Weber,
ES-08004 Barcelona

F1-Basisangebot muss bleiben

Zum Interview mit F1-Marketingchef Sean Bratches MSa 5/2018

Ich „ticke“ da wohl wie der Onkel von Sean Bratches, denn die F1 muss auch für mich wie bisher im „Free TV“ bleiben! Zumindest ein gewisses Basis-Angebot in Wort und Bild, mit 3. Freiem Training, Qualifikation und Rennen „ungeschnitten“ wie bisher. Auf die Zusatz-Info-Orgie (vor allem Daten), die vor allem die Fans, die keine „Insider“ sind, eigentlich mehr verwirrt oder überfordert, kann ich getrost verzichten. Wobei ich als Ex-Motorsportler und Techniker auch ohne Daten einen guten Überblick habe. Wer diese „Daten-Orgie“ braucht, der soll dann eben bezahlen. Mir reichen ein (auch eingeschränktes) Bildangebot und ein kompetenter

Kommentar, um die Rennentwicklung komplett verfolgen zu können. Abstände und Zweikämpfe sowie Boxenstopps sehe ich ja. Bis vor 15–20 Jahren war das auch nicht anders, und für uns alten TV-F1-Fans waren die Rennen selten langweilig. Im Übrigen bekommen sehr viele sogenannte Fans sowohl am TV als auch live an der Rennstrecke von der Action nicht mehr viel mit, so breit sind sie. Da wäre die Gebühr wirklich für die Tonne. Darüber hinaus haben auch etliche TV-Zuschauer technisch gar keine Möglichkeit, Pay-TV zu empfangen, denn sie haben kein Kabel, auch keine Schüssel (z. B. Verbot vom Vermieter), lediglich Antennen-TV. Die sollte man nicht ausschließen!

Dipl. Ing. Hans-Werner Hansen,
D-40476 Düsseldorf

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Für die Winterpause sind derzeit keine weiteren Einsätze geplant.

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 24. Januar		
22.30	NASCAR Cup 2017, Charlotte (Wh.)	Motorvision TV
Donnerstag, 25. Januar		
22.30	NASCAR Cup 2017, Dover (Wh.)	Motorvision TV
Freitag, 26. Januar		
14.15	Rallye-WM, Vorschau Rallye Monte Carlo	Sport 1+
22.00	Rallye Monte Carlo, Highlights 1. Tag	Red Bull TV
22.35	NASCAR Cup 2017, Pocono (Wh.)	Motorvision TV
Samstag, 27. Januar		
12.45	Rallye Monte Carlo, Super Stage LIVE	Red Bull TV
14.00	Rallye Monte Carlo, Live Stage LIVE	Sport 1+
20.20	24h Daytona, Startphase LIVE	Eurosport 1
22.00	Rallye Monte Carlo, Highlights 1. Tag	Red Bull TV
22.35	NASCAR Cup 2017, Michigan (Wh.)	Motorvision TV
Sonntag, 28. Januar		
09.00	Rallye Monte Carlo, Live Stage LIVE	Sport 1+
12.00	Rallye Monte Carlo, Power Stage LIVE	Sport 1+
18.30	Rallye Dakar, Zusammenfassung	N-TV
18.45	24h Daytona, Schlussphase LIVE	Eurosport 1
22.00	Rallye Monte Carlo, Highlights 1. Tag	Red Bull TV
22.35	NASCAR Cup 2017, Sonoma (Wh.)	Motorvision TV
22.40	Rallye Monte Carlo, Power Stage (Wh.)	Sport 1+
Montag, 29. Januar		
09.00	Langstrecken-WM 2017, Best of	motorsport.tv
19.00	Asian Le Mans Series, Buriram (Zus.)	motorsport.tv
22.40	NASCAR Cup 2017, Daytona 400 (Wh.)	Motorvision TV
Dienstag, 30. Januar		
22.35	NASCAR Cup 2017, Kentucky (Wh.)	Motorvision TV
23.35	24h Daytona, Zusammenfassung	Eurosport 1

Motorrad

Donnerstag, 25. Januar		
11.30	Seitenwagen-Cross-WM 2017, Best of	motorsport.tv
Freitag, 26. Januar		
03.30	Supercross de Paris 2017 (Wh.)	motorsport.tv
Dienstag, 30. Januar		
09.00	Le Touquet Enduropale 2017 (Wh.)	motorsport.tv
19.00	Motocross-WM 2017, Best of	motorsport.tv

Livestream/Internet

Donnerstag, 25. Januar		
ca. 21.45	24h Daytona, Qualifying LIVE	imsa.com
Sonntag, 28. Januar		
ca. 20.00	24h Daytona, Rennen LIVE	imsa.com

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
25.-28.01.	Rallye-WM, 86. Rallye Monte Carlo	MC
26./27.01.	Trophée Andros, Lans-en-Vercors	F
27./28.01.	IMSA-Sportwagen, 24h Daytona/Florida	USA
03.02.	Formel E, ePrix Santiago	RCH
03.02.	Trophée Andros, Super Besse	F
04.02.	Asian Le Mans Series, Sepang	MAL
04.02.	Intercontinental GT Challenge, 12h Bathurst	AUS
Motorrad		
26.01.	X-Trial-WM, Straßburg	F
27.01.	AMA Supercross, Glendale/Arizona	USA
03.02.	AMA Supercross, Oakland	USA
3./4.02.	Eisspeedway-GP Astana	KAZ
04.02.	X-Trial-WM, Barcelona	E

Vorschau



24h-Rennen Daytona: Das erste große Highlight des Sportwagen-Jahres



Rallye Monte Carlo: Die WRC startet mit dem Klassiker in die neue Saison



Formel 1: Die neuen Technik-Regeln für 2018 im Detail erklärt



MotoGP-Test in Sepang: Wer überzeugt beim ersten Test im neuen Jahr?

PORSCHE

RED BULL

SUTTON IMAGES

REPSOL



JETZT IN PS:

DIE GROSSE

LESERWAHL 2018

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

Hauptpreis:
HUSQVARNA
 VITPILEN 701
 oder
KTM 790 DUKE



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

JETZT NEU AM KIOSK