

70136 Stuttgart, Postvertriebsstück, Engelst. bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 10 / 21. FEBRUAR 2018

Neue F1-Renner: Infos und Bilder Technik-Tricks der Formel 1



Moto3-Interview mit Philipp Öttl
So will der KTM-Pilot angreifen

WRC2: Rallye Schweden
Sensation durch Takamoto Katsuta

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



Rallye-WM-Lauf in Schweden
Hyundai-Star Thierry Neuville holt Sieg



MotoGP-Tests in Thailand
Pedrosa mit Bestzeit, Sorgen bei Yamaha



NASCAR-Auftakt: Daytona 500
Austin Dillon gewinnt Krimi in Daytona

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Ein weiteres Übergangsjahr für Sauber? **S. 4**
- Formel 1** Die besondere Brisanz der Teamduelle 2018 **S. 6**
- Formel 1** Die Geheimnisse der neuen Formel-1-Autos **S. 8**
- Formelsport** Weitere News aus Formel 1, Formel 2 und Co. **S. 11**
- Sportwagen** Interview: Technik-Experte Scott Raymond **S. 12**
- Sportwagen** News aus der GT- und Prototypenwelt **S. 14**
- Rallye-WM** Neuville und Hyundai bejubeln Schweden-Sieg **S. 16**
- Rallyesport** WRC2 Schweden und weitere Hintergründe **S. 20**
- Tourenwagen** Zu Gast bei Hyundai Motorsport in Alzenau **S. 24**
- Tourenwagen** Austin Dillon gewinnt beim Daytona 500 **S. 26**
- Tourenwagen** Hintergründe und News aus der Szene **S. 28**

Motorrad:

- MotoGP** Starke Honda-Show bei den Buriram-Testfahrten **S. 30**
- MotoGP** Weitere News, Hintergründe und Kommentar **S. 33**
- Motorrad-WM** Márquez Bester bei Moto2-Tests in Jerez **S. 34**
- Motorrad-WM** Moto3-Tests in Jerez: Honda wieder vorn **S. 36**
- Motorrad-WM** Interview mit Moto3-Pilot Philipp Öttl **S. 38**
- Superbike-WM** Vorschau auf die bevorstehende Saison **S. 39**
- Straßensport** Hintergründe aus IDM, Superbike und Co. **S. 40**
- Offroad** Supercross-WM und weitere Nachrichten **S. 41**
- Offroad** Eisspeedway, Motocross, SuperEnduro und mehr **S. 42**

Leserservice:

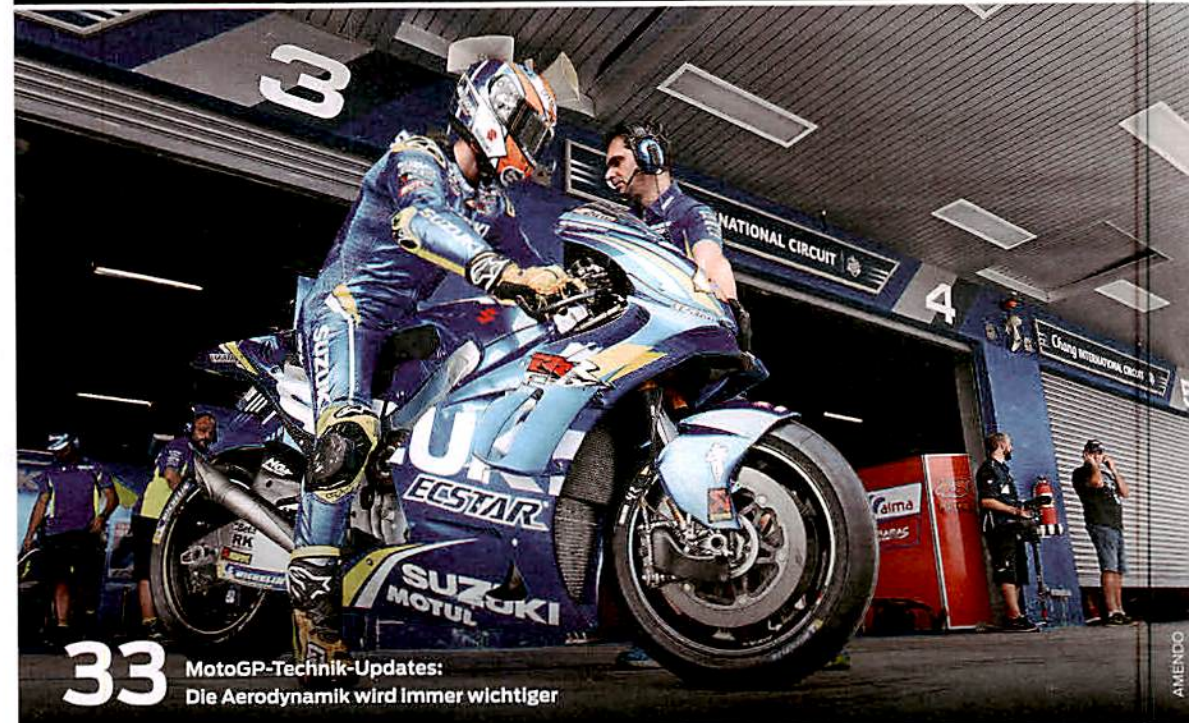
- Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



20 WRC2 Rallye Schweden: Japaner fliegt Skandinavien davon



6 Formel-1-Teamduelle 2018: Bei welchem Team kracht's zuerst?



33 MotoGP-Technik-Updates: Die Aerodynamik wird immer wichtiger



ALLES NEU BEI SAUBER?

Wie geht es bei Sauber weiter? Mit dem neuen Ferrari-Motor wollen die Schweizer endlich die Lücke zum Mittelfeld schließen. Doch Technikchef Jörg Zander muss noch einige Baustellen beseitigen. **Seite 4**

ALONSO SORGT FÜR ÄRGER

Die WEC-Verantwortlichen haben den WM-Lauf in Fuji verlegt, um eine Terminkollision mit der Formel 1 zu umgehen und Fernando Alonso den Start zu ermöglichen. Das kommt aber nicht bei allen gut an. **Seite 14**

ÖTTL IM INTERVIEW

Der bayerische KTM-Pilot Philipp Öttl will 2018 in der Moto3 wieder durchstarten. Im MSa-Interview spricht der 21-Jährige über die letzten Testfahrten und den Mangel an deutschen Talenten. **Seite 38**

REYDONDEAU / GOOD SHOOT

42 Eisspeedway-WM in Togglatti:
Russen dominieren auch Helm-Grand-Prix



24 Fabrikbesuch bei Hyundai Motorsport:
Korea-Renner aus Hessen

HYUNDAI



Fortschritt oder Stillstand?

Sauber ist mit dem neuen Auto wieder zu spät dran. Weil die zwischenzeitliche finanzielle Schiefelage bis heute nachwirkt. Mit dem C37 geht der Schweizer Rennstall neue Konzeptwege. Das Team erwartet sich einen Schritt nach vorne, bleibt aber gleichzeitig verhalten mit Prognosen.

Von: **Andreas Haupt**

Unser Heft erscheint mittwochs. Heftschluss ist montags. Sauber enthüllte sein neues Auto am Dienstag (20.2.2018). Knapp daneben ist leider auch vorbei. Immerhin kennen wir die Techniktricks des neuen C37, mit dem Sauber end-

lich vorankommen will. Denn das Hybridzeitalter meint es bisher nicht gut mit den Schweizern. Seit 2014 hat man in 67 von 79 Rennen nicht gepunktet. Sauber dümpelte mit Ausnahme von 2016 im Tabellenkeller herum. Und stand zwischendurch vor der Pleite. Seit die schwedischen Investoren Mitte 2016 das Team übernahmen, werden in Hinwil neue Prozesse etabliert, Werkzeuge verbessert und eine Organisation wiederaufgebaut, die man in den Jahren der finanziellen Engpässe auf Schmalspur betrieb.

Sauber hat in den letzten Monaten viele neue Ingenieure geholt. „Wir haben die Mannschaft um rund zehn Prozent aufgestockt“, berichtet Technikdirektor Jörg Zander. Für die Konstruktion. Für das Design-Büro. Für die Aerodynamik-Abteilung. Es sollen noch mehr kommen. 2017 war ein Jahr der Konsolidierung.

2018 wird das nächste Übergangsjahr. Sauber ist mit dem neuen Auto wieder zu spät dran. Ein verhältnismäßig kleines Rennteam, das sich im Umbruch befindet, kann nicht mit Volldampf zwei Autos parallel entwickeln wie die Großen. Irgendwo muss man Abstriche machen. Im Juni begann Sauber mit dem groben Konzept für den C37. Damals noch im Glauben, ein Auto für die Honda-Antriebseinheit zu bauen. Bis der neue Teamchef Frédéric Vasseur Ende Juli 2017 die Partnerschaft aufkündigte. Der Franzose hatte erst kurz zuvor die Teamleitung übernommen.

Neue Vorderradaufhängung

Sauber fährt dieses Jahr wieder mit Ferrari-Motoren. Diesmal aber mit der aktuellsten Ausbaustufe. „Kurz vor der Sommerpause bekamen wir umfangreiche Daten von Ferrari. Realistisch betrachtet

muss man sagen, dass wir uns erst Ende August/Anfang September gänzlich mit dem neuen Auto beschäftigt haben“, sagt Zander. „Die anderen, die seit März, April aktiv an ihrem 2018er-Auto entwickeln, haben dadurch gegenüber uns einen Vorteil von sechs Zehntelsekunden erarbeitet.“

Der Wechsel von Honda auf Ferrari hat Sauber in etwa fünf bis sechs Wochen zurückgeworfen. Der Ferrari-V6 ist anders gebaut als der Honda, hat ein anderes Abgaskonzept, verlangt einen anderen Einbau und ein anderes Kühlpaket. Das Packaging beeinflusst die Konzeption des Autos und der Aerodynamik. Neben Motor, Hybrid-Bausteinen und Getriebe bezieht Sauber auch die Hinterachse von Ferrari. Immerhin: Allein die aktuelle Antriebspezifikation verspricht eine signifikante Leistungssteigerung. Auf Strecken wie in Monaco drei bis vier Zehntel. Auf Highspeed-

Produktionspech:
Den runderneuerten
C37 zeigte der
Schweizer Rennstall
erst einen Tag nach
MSa-Heftschluss



SEAN HULL

»DIE ANDEREN,
DIE SEIT MÄRZ
ENTWICKELN, HABEN
GEGENÜBER
UNS EINEN VORTEIL
VON SECHS
ZEHNTELSEKUN-
DEN ERARBEITET.«

Jörg Zander, Sauber-Technikchef



SUTTON-IMAGES

Pisten wie Monza und Montreal rund 1,2 Sekunden. „Wir kämpfen jetzt mit gleichen Waffen und können uns auf die Weiterentwicklung konzentrieren.“

Sauber geht mit dem C37 neue Wege. „Die Experten werden die Sauber-Charaktere im Auto erkennen. Es gibt aber einige Features, die das 2017er-Auto nicht hatte.“ Zum Beispiel die geänderte

Vorderachse. Sauber setzt die oberen Querlenker höher und bindet sie anders an den Radträger an. Nach dem Vorbild von Toro Rosso und Mercedes 2017. Die neue Anordnung und Geometrie verlangen zusätzliche Verstärkungen der Bauteile. „Die Teile werden entsprechend schwerer. Wir reden hier von bis zu einem Kilogramm.“ Eine bessere Luft-



SAUBER

Die Fahrer: Leclerc kommt neu in die Formel 1. Ericsson bestritt 76 Grands Prix



SAUBER

Die Erwartungshaltung: Sie ist höher als 2017, das Team bleibt aber zurückhaltend

führung sticht den Nachteil des Mehrgewichts aus. Der Aerodynamik zuliebe streckt Sauber auch den Radstand um 120 Millimeter und folgt damit dem Trend. Die Vorderachse rückt nach vorne. Das schafft mehr Platz für Aerodynamik-Bauteile wie Leitbleche. Ein kürzeres Auto ist zwar agiler. Dafür aber erhofft sich Sauber durch den längeren Radstand mehr Stabilität am Kurveneingang – eine Schwäche des C36.

Das Mindestgewicht steigt von 728 auf 733 Kilo. Allein durch die Integration des Halos und die verschärften Sicherheitsanforderungen für den Frontalaufprall laden die Autos jedoch etwa 15 Kilo auf. Der Großteil muss an anderer Stelle abtrainiert werden. „Auf dem Papier sollten wir das Mindestgewicht erreichen. Aber wir arbeiten mit Referenzgewichten. Und die sind nicht so genau.“ Andere Teams haben bessere Werkzeuge. Der

Halo und das Verbot der Heckflossen und des T-Flügels kosten zwischen 15 und 20 Abtriebspunkte. Drei bis vier Punkte entsprechen in der Sauber-Skala etwa einem Zehntel. Den Verlust von etwa einer halben Sekunde hat Sauber kompensiert. Ohne Zutun von Alfa Romeo. Das Marketingwort „Technikpartnerschaft“ klingt vielleicht gut, entspricht aber nicht der Realität. Mit Prognosen für 2018 ist Sauber vorsichtig. „Wenn wir von Platz 10 wegkommen, wären wir alle glücklich. Wir haben sicher einen Schritt nach vorne gemacht. Unser Auto hat durch die Neuerungen viel Potenzial, das wir aber erst freisetzen müssen. Wir werden sicher Lehrgeld bezahlen, aber wir haben eine Basis für eine steile Entwicklungskurve.“ Die ersten Upgrades kommen zur zweiten Testwoche in Barcelona. Darunter ein neuer Frontflügel. ■

Inteam-Feinde



RED BULL

Weil am Ende der Saison 2018 viele Fahrerverträge in der Formel 1 auslaufen, herrscht in den Team-internen Duellen erhöhtes Konfliktpotenzial. Die Fans können sich jetzt schon auf prickelnde Zweikämpfe auf und neben der Strecke freuen. Wir analysieren, bei welchen der zehn Teams es am ehesten krachen wird.

Von: **Elmar Brümmer**

Lewis Hamilton vs. Valtteri Bottas



WILHELM

Der eine fährt Snowmobil, der andere übt sich im Eishockey. Die Botschaft ist klar: Bei Mercedes zieht man cool sein Ding durch.

Lewis Hamilton ist im Silberpfeil eine Art Autopilot, nach einer praktisch fehlerfreien Saison. Valtteri Bottas ein ewig lächelnder Co-Pilot. Gerade rechtzeitig wieder in Form gekommen, um dem Champion und dem Team zu zeigen: Seht her, ich bin doch da, wenn ihr mich braucht. Er muss den Antreiber spielen, weil Hamilton sonst nach all den Rosberg-Jahren die interne Auseinandersetzung fehlt. 2018 ist das eigentliche Bewährungsjahr für den Finnen, und schließlich geht es auch um seinen Vertrag. Wie ernst der Brite den Gegenspieler nimmt, weiß man nicht genau. Denn auch er lächelt zu diesem Thema. Meistens.

Sebastian Vettel vs. Kimi Räikkönen



SUTTON IMAGES

Man verleiht alles unter guten Freunden, sein Auto in der Regel aber nicht. Weshalb ein ehrgeiziger Hesse und ein stiller Finne durchaus miteinander klarkommen können, die Beziehung auf der Rennstrecke aber ruht. Zuletzt war da auch wenig Gefahr für Sebastian Vettel, den Ferrari-Champion in spe, denn Kimi Räikkönen war weit weg. Dass er überhaupt noch einmal einen Vertrag bekam, ist der Konstanz geschuldet, die man in Maranello auch dringend gebrauchen kann. Ein weiteres Make-or-break-Jahr für die Scuderia, und vermutlich das letzte mit der bekannten Paarung, die beinahe schon altmeisterlich zu nennen ist. Räikkönen weiß, dass es jetzt auf seine scheinbar angeborene Schnelligkeit ankommt – aber bei Ferrari wissen sie, dass er dazu ein auf ihn abgestimmtes Auto braucht. Das beansprucht allerdings auch Vettel für sich. Und der hat die Macht im Team.

Max Verstappen vs. Daniel Ricciardo

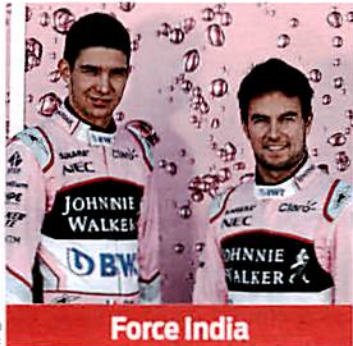
Ein Kettcar-Rennen in den Hallen von Red Bull Racing – damit ging die Saison los. Ebenso fröhlich wie verbissen, auch wenn das nur inszeniert war von der Marketing-Abteilung. Aber der Niederländer und der Australier vermarkten das vielleicht schärfste, zukunfts-trächtigste Duell der Formel 1



RED BULL

selbst am besten. Teamchef Christian Horner schaut meistens amüsiert zu, wenn er sich nicht gerade wieder für technische Pannen entschuldigen muss. Die waren auf Sicht bislang ausgeglichen, weshalb es keinen großen Ärger gab. Kronprinz Verstappen hat den Vertrag, den er wollte. Ricciardo als derjenige, der ihn vom Thron stoßen will, ist auch zufrieden mit seiner Rolle. Die unsichere Vertragssituation des Australiers könnte 2018 für Würze sorgen.

Esteban Ocon vs. Sergio Pérez



Force India

Wenn es einen Rennstall gibt, der zwei extreme Emotionalisten gut unter ein Dach bringt, dann ist es Force India. Und das mit einer Management-Philosophie, die ein bisschen Red-Bull-Lässigkeit mit etwas Mercedes-Konsequenz vermischt. Die beiden Heißsporne, die sich schon mal gegenseitig des Mordversuchs auf der Rennstrecke bezichtigen, holen tatsächlich alles aus sich raus. Ocon weiß, dass er vielleicht schon 2019 zu Höherem bestimmt ist. Pérez will nicht akzeptieren, dass für ihn nicht mehr als ein Mittelfeld-Cockpit drin ist. Der Franzose hat dabei bislang die größere Cleverness an den Tag gelegt, er scheint auch talentierter. Das macht den Mexikaner zusätzlich wütend. Damit kann alles so weitergehen.

Lance Stroll vs. Sergey Sirotkin



Williams

Es ist der Zweikampf, der die meisten Traditionalisten aufregt, wenn sie bloß die Fahrerpaarung lesen. Die sich fragen: Williams, wohin bist du gekommen? Eine Diskussion, die es nicht geben würde, hätte es Robert Kubica zurück ins Cockpit geschafft. Aber der spannendste Fahrer ist bloß Reserve. Damit kommt es in Trumps Zeiten zu einem wunderbaren West-Ost-Duell. Und natürlich geht es dabei ums Geld, aber auch ums Können. Stroll junior tönt nach seinem nicht grundsätzlich schlechten Rookie-Jahr, dass Felipe Massa nicht sein Mentor war. Sirotkin ist bloß froh, nach langem Anlauf endlich untergekommen zu sein. So gesehen wird das ein interessantes Gegeneinander. Die Frage ist nur, ob es dem Team etwas bringt.

Nico Hülkenberg vs. Carlos Sainz junior



Renault

Renault muss liefern, das ist der Gedanke, der die im Herbst schon auf Probe neu gemixte Paarung eint. Ansonsten sind Hülkenberg und Sainz vom Typ und vom Wegdegang her sehr unterschiedlich. Beide jedoch sind kompromisslose Lückensucher auf der Piste. Trotzdem kommt es im bislang eher trägen französischen Werksteam zu einem Duell zweier Fahrstile. Das macht das Duell unabhängig vom gesuchten Weg nach oben so spannend. Deutsche Gründlichkeit gegen spanisches Temperament – so plump das auch klingen mag. Aber daraus ist ein Rangeln um den Führungsanspruch zu erwarten, der Finesse und Durchsetzungsvermögen zugleich verlangt, und für „Hulk“ die große interne Bewährungsprobe ist.

Pierre Gasly vs. Brendon Hartley

Franz Tost ist alles andere als ein Mann der Kristallkugel. Aber selbst der versierte Österreicher an der Toro-Rosso-Spitze dürfte kaum vorhersagen können, was



Toro Rosso

ihm seine komplett neu zusammengewürfelte Paarung bringen wird, was auch an der noch größeren Unbekanntens namens Honda liegt. Gänzlich neu ist die Situation für ihn nicht, so ist das eben, wenn man einen Talentschuppen leitet. Beide waren ja schon auf Probe unterwegs, und haben zumindest einen ordentlichen Eindruck hinterlassen. Ob sie groß auf den Nebensitzer achten werden, scheint fraglich. Sie dürften weiterhin noch genug mit sich selbst und der Formel 1 überhaupt zu tun haben. Ein Duell, in dem Selbstvertrauen eine große Rolle spielen wird.

Romain Grosjean vs. Kevin Magnussen



Haas FI

America, the beautiful: Im immer schwierigen zweiten Jahr hatte Haas genug mit sich selbst zu tun, und es wurde erwartet holprig. Was auch eine gute Umschreibung der Fahrerpaarung ist: Beide Piloten fielen hauptsächlich durch ihre Sprüche auf, weniger durch ein ausgeglichenes Leistungsniveau, das für einen Rennstall im Aufbau allerdings wichtig wäre. Fahrer, die Halt haben und geben, sorgen auch für den Zusammenhalt einer Mannschaft. Bei den beiden Unberechenbaren war das bisher nicht zu erkennen. Beide Verträge laufen Ende des Jahres aus. Beide müssen beweisen, dass sie mehr sind als nur Mitläufer. Sollte einer aussortiert werden, könnte das Pascal Wehrlein eine zweite Chance in der Königsklasse ermöglichen.

Fernando Alonso vs. Stoffel Vandoorne

Der nächste große Anlauf für den Spanier, der sich zum Zeitvertreib als Allround-Rennfahrer ausbilden lässt. Tatsächlich ein entscheidendes Jahr, auch für die vom eigenen Fahrzeug sehr überzeugte McLaren-Crew. Nehmen wir an, es läuft alles so, wie man sich das in Woking und Paris denkt, dann gibt es plötzlich eine Basis für das Duell der Generationen: Ein verzweifelter Ex-Champion gegen ein Talent, das fast verzweifelt wäre. Das wäre in der Tat eine große Bereicherung für die Zweiamkeit in der Formel 1. Und es wird (bei beiden) das ganze Talent an den Tag bringen.



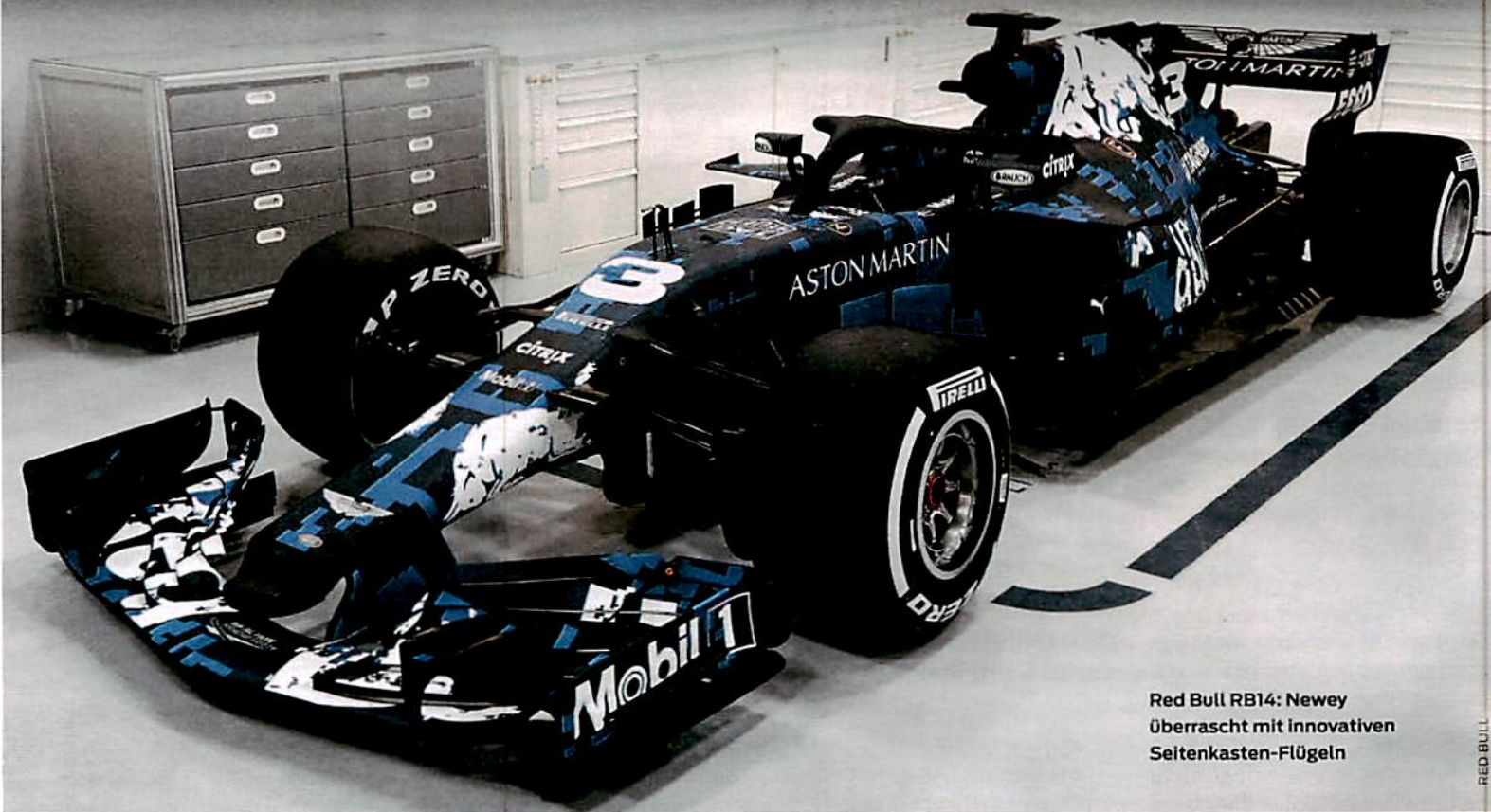
McLaren

Marcus Ericsson vs. Charles Leclerc

Dass der Schwede noch einmal eine Chance bekommt, sich endlich zu profilieren, mag mit den Besitzern der Sauber-Teams zu tun haben. Aber der neue Teamchef Vasseur ist ein Anhänger des reinen Leistungsprinzips, und deshalb hat Novize Leclerc – vor allem auch nach seinen durchaus überzeugenden Trainingsvorstellungen – sogar einen leichten Vertrauensvorsprung. Der Monegasche steht auch als Ferrari-Junior für die Räikkönen-Nachfolge 2019 in der Pole-Position – wenn er dieses Jahr überzeugt. Diese Konstellation bringt vermutlich mehr Pfeffer in das interne Duell beim Schlusslicht, als es Pascal Wehrlein schaffen konnte. ■



Sauber



Red Bull RB14: Newey überrascht mit innovativen Seitenkasten-Flügeln

Copy-Shop

Die ersten Formel-1-Autos des Jahrgangs 2018 sind enthüllt. Allerdings nur digital. Die Teams sparten sich eine echte Präsentation und zeigten bewusst sparsam Details ihrer Autos. Wir decken auf, was sie verbergen wollten.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 hat wieder mal eine Chance verpasst. Dabei hätte sie es besser wissen müssen. Im letzten Jahr kehrten viele Teams zu den klassischen Präsentationen der neuen Autos zurück. Der Vorhang fiel im Scheinwerferlicht. Und drunter versteckte sich ein echtes Auto zum Anfassen. Natürlich handelte es sich auch nur um eine Basisversion, aber gewisse konzeptionelle Merkmale waren nicht zu verheimlichen. Der Präsentationsmarathon in England war ein voller Erfolg. Er fand im TV, in Zeitungen und im Internet großen Anklang. Sehr zur Freude der Sponsoren.

Man sollte meinen, die Teams hätten daraus gelernt. Doch nur Mercedes und Ferrari erfüllten ihre Präsentationen mit Leben. Ferrari wollte in diesem Jahr nicht mehr Mercedes den Sympathiebonus überlassen. In einem Akt von Exhibitionismus inszeniert Ferrari diesmal wieder am Firmensitz eine echte Präsentation mit einem echten Auto. Zeitgleich mit Mercedes.

Alle anderen machten eine unverständliche Kehrtwende. HaasF1, Williams, Red Bull, Renault, Sauber und McLaren enthüllten ihre neuen Autos oder Computergrafiken davon ausschließlich im Netz. Mit entsprechend spärlichen Informationen. Der Hauptdarsteller wurde mit Bedacht so fotografiert, dass man möglichst wenig sieht. Der Klassiker: schwarzer Frontflügel vor schwarzem Hintergrund. Details saufen im Dunkel ab oder wurden wegetuschelt.

HaasF1 gewann das Rennen um das erste Bild. Den neuen VF-18 des US-Ferrari gab es in fünf Ansichten. Williams setzte dem Versteckspiel die Pointe auf. Der Rennstall lud in den Londoner Szene-Treff Village Underground

ein und ließ die Besucher lange im Glauben, es würde ein FW41 aus Karbon und Kevlar auf die Bühne gerollt. Stattdessen gab es nur ein Video von einer animierten Darstellung des Auto. Immerhin: Die Fahrer, Teamchefin Claire Williams und Technikdirektor Paddy Lowe waren echt. Von Red Bull und Renault gab es Hausmannskost. Wohl dosierte Studio-Fotografien, die mehr verstecken als zeigen. Red Bull ging immerhin im verregneten Silverstone auf Fotografahrt.

Trotz aller Geheimhaltungspolitik lassen sich schon jetzt einige Trends erkennen. Die beiden besten Autos des Vorjahres waren für viele eine Kopiervorlage. Mercedes und Ferrari haben mit ihren 2017er-Autos Trends gesetzt. Der rechteckige Kasten vor den Kühleinlässen mit dem Zweck, die Seitenkästen zu verkürzen und die Fläche am vorderen Rand nach vorne zu pfeilen, ist genauso eine Ferrari-Idee wie der Heckflügel, der auf zwei Stelzen statt auf einer montiert ist. HaasF1 und Williams haben es prompt nachgemacht. Dadurch ist es einfacher, den Flügel bei Top speed um seinen Ankerpunkt herum nach hinten zu biegen. Mercedes lieferte für viele die Inspiration mit seinem dreigeteilten ovalen Airbox-Einlass und seinen filigran gezackten Leitblechen und Bodenplatten zur Produktion von



Loch in der Nase bleibt

Luftwirbeln, die gezielt zum Versiegeln des Unterbodens zur Straße hin eingesetzt werden. Auch das fand den Weg zu HaasF1 und Williams. Die größte Eigenentwicklung findet im Bereich zwischen den Vorderrädern und den Seitenkästen statt.

Der Halo ist so schlimm wie erwartet. Schön sind die Autos nur von hinten. Weil man den Halo da nicht sieht. Alle Konstrukteure jammern über den Cockpitschutz. Das Bestehen der Belastungstests erwies sich als schwieriger als erwartet. Williams-Technikchef Paddy Lowe klappte ein Zitat seines Mercedes-Kollegen James Allison: „Der Halo ist so stabil, dass wir einen Londoner Doppeldeckerbus draufstellen könnten.“ Der 14 Kilogramm schwere Titanbügel und seine Anlenkpunkte am Chassis sind deutlich schwerer als der Anstieg des Mindestgewichts, das

jetzt bei 734 statt 728 Kilogramm liegt. „Wir haben es gerade so am Gewichtslimit hingekriegt“, gibt Lowe zu.

Auch der Radstand war im Kreise der Formel-1-Ingenieure ein heftig diskutiertes Thema. Es hatte sich 2017 schnell herumgesprochen, dass Mercedes mit 3738 Millimetern Radstand einen mittleren Stadtbus gebaut hatte. Force India lag wegen des identischen Getriebes knapp darunter. Der eine wurde Weltmeister, der andere Vierter. Das ist also schon einen Seitenblick wert. HaasF1 ist beim Radstand von Ferrari abhängig. Dort konkurrierten lange zwei Spielarten für das 2018er-Auto. Eine Langversion im Stile von Mercedes und eine moderat längere als das Vorjahresmodell. Ferrari blieb auf der konservativen Seite. Und damit auch sein US-Partner. Williams ließ sich von den beiden anderen Mercedes-Teams anstecken und streckte den Abstand zwischen den beiden Achsen. Mehr aerodynamische Oberfläche bringt mehr Abtrieb. So konnte Williams bei der Verkleidung seinem Konzept von möglichst wenig Luftwiderstand treu bleiben. Red Bull geht seinen eigenen Weg. Der setzt auf extreme Anstellung des Autos statt auf extreme Länge.

Williams

Auf den ersten Blick sieht der neue Williams FW41 aus wie

»SO FRÜH WAREN WIR NOCH NIE FERTIG. WIR WOLLEN NICHT WIEDER ERST IN DER ZWEITEN SAISON-HÄLFTE EIN GUTES AUTO HABEN«

Helmut Marko

eine Kreuzung aus dem alten FW40, einem Mercedes und einem Ferrari. Von Williams die Knollennase, die seitlich abgechrägten Seitenkästen und der Mini-Flügel über dem Getriebe. Ferrari steuerte die rechteckigen Flügelelemente vor den seitlichen Lufterlässen, die doppelte Heckflügel-Stütze sowie die Abweiser außen an den Seitenkästen bei. Aus dem Mercedes-Baukasten gab es die bullige Airbox mit einem dreigeteilten ovalen Einlass, das schaufelförmige Flügelelement unter der Frontpartie und die seitlichen Leitbleche mit dem Sägezahnprofil an der unteren Kante. Das Schwert, das seitlich aus dem Chassis wächst, ist wieder mit den Leitblechen verbunden – und die wiederum mit dem Bügelflügel. „Wir haben unser Konzept vom letzten Jahr einen Schritt weitergeführt“, er-

klärte Paddy Lowe. Der Druck lastet in diesem Jahr auf dem Ex-Mercedes-Ingenieur und seinem neuen Aerodynamikchef Dirk de Beer. Es ist der erste Williams, der unter ihrer Federführung entstand.

HaasF1

Auch HaasF1 spricht von einer Evolution des Vorjahresautos. Dass Chefdesigner Rob Taylor die Ferrari-Idee rund um die Seitenkästen aufgreift, ist nicht verwunderlich. Die Drähte zwischen dem US-Team und Maranello sind ähnlich eng wie bei Red Bull und ToroRosso. Trotzdem gibt es Unterschiede. Der Vorbau fällt beim HaasF1 filigraner aus. Er wurde mit größerem Abstand zum Kühleinlass montiert. Seine vertikale Endscheibe splittet sich in vier Elemente auf, die nun nicht mehr rechteckig verlaufen, sondern sich Richtung Seitenkästen verjüngen.

Red Bull

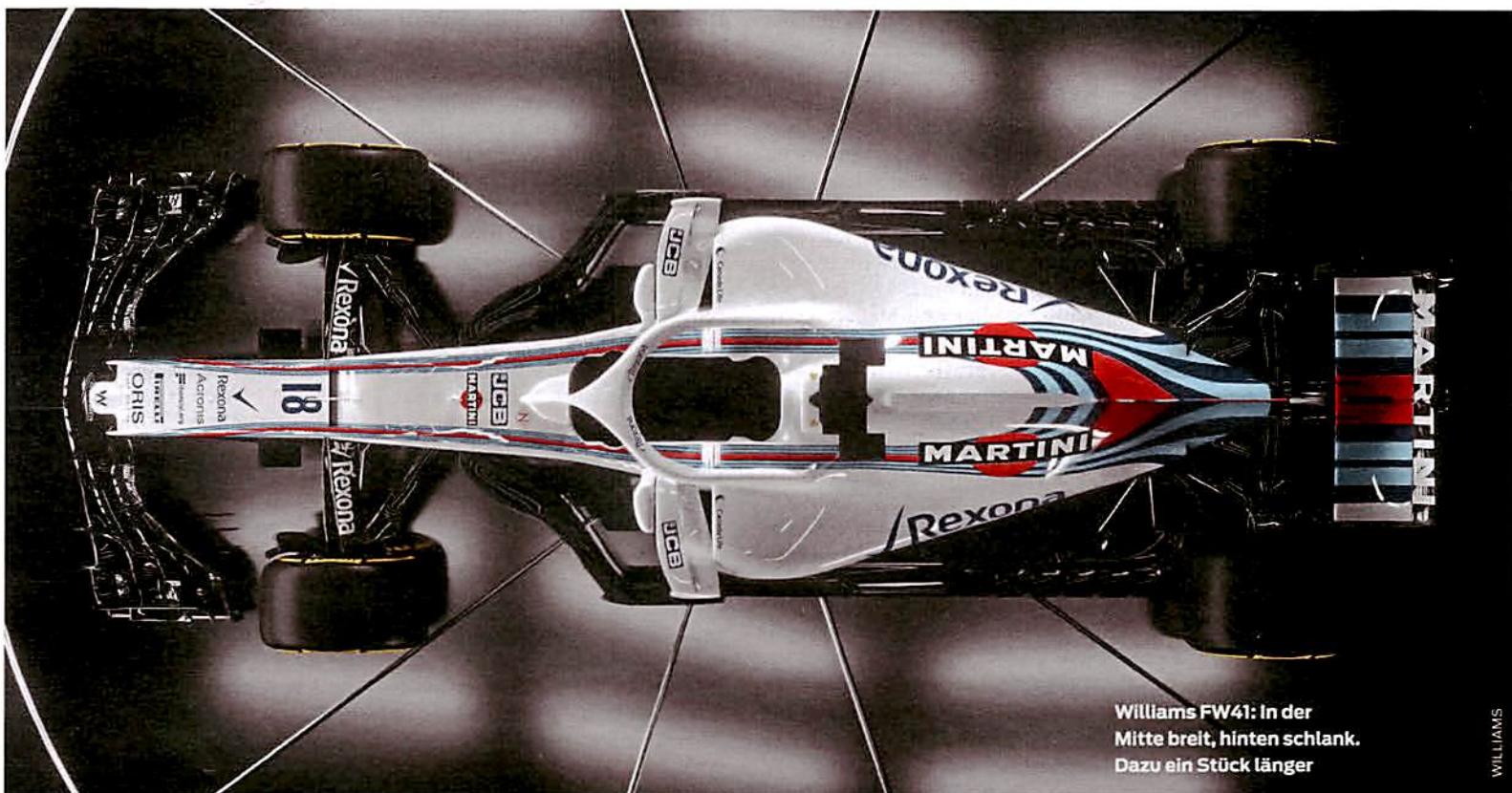
Red Bull feierte eine Premiere. Noch nie in der Ära Newey war ein neues Auto so fertig wie der RB14. Schon eine Woche vor Testbeginn gab es die ersten Bilder und die erste Fotofahrt mit Daniel Ricciardo in Silverstone. Normalerweise schraubte die Truppe noch während der ersten Testwoche verspätet angelieferte Teile an oder musste warten, bis diese per Luftbrücke in Barcelona ein-

trafen. „So sind uns immer ein paar Testtage mit Kinderkrankheiten verloren gegangen“, meint Motorsportchef Helmut Marko grimmig. „Mit dem Ergebnis, dass wir immer erst in der zweiten Saisonhälfte in Schwung gekommen sind.“ Stardesigner Adrian Newey ist wieder mehr involviert als in den beiden Jahren zuvor. „Er hat seine Motivation wiedergefunden, nachdem wir letztes Jahr zwei Rennen aus eigener Kraft gewonnen haben“, berichtet Marko. Eine Woche vor dem Probelauf in Silverstone wurde der neue Renault V6-Turbo auf Red Bulls dynamischen VTT-Prüfstand in Milton Keynes gezündet. Das Team notierte einen spürbaren Power-Zuwachs.

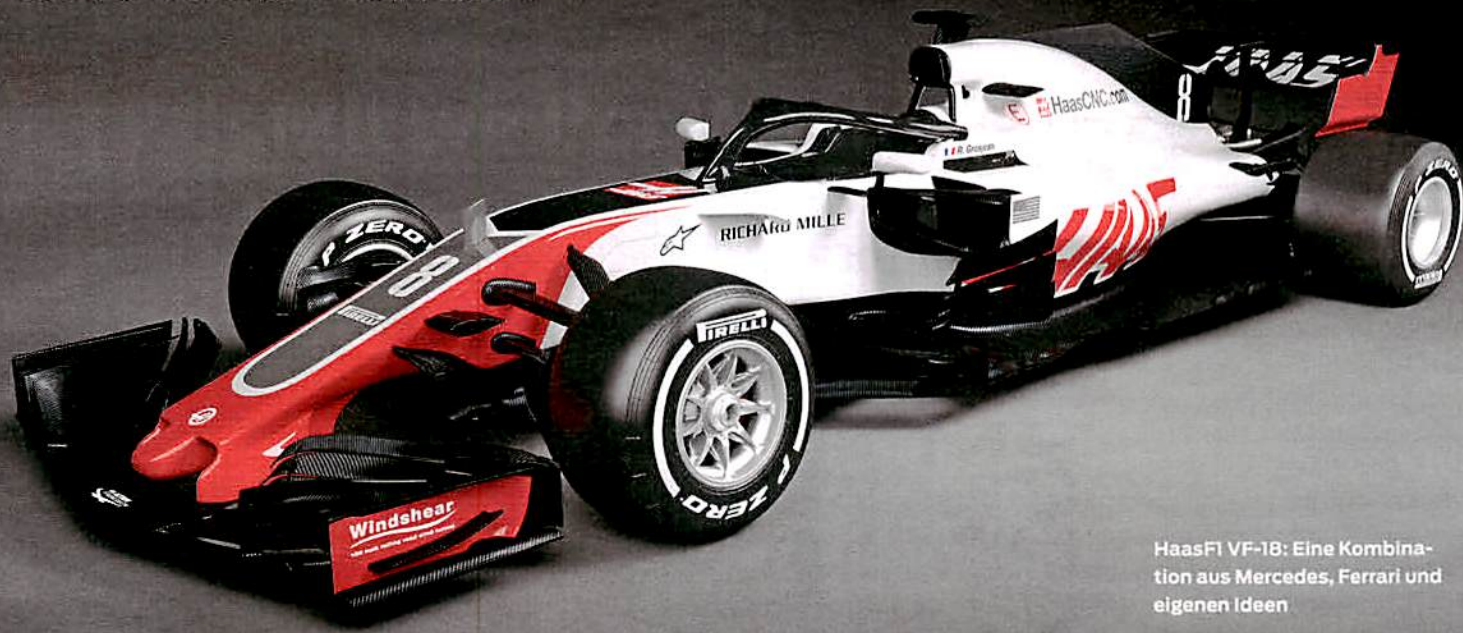
Der neue Red Bull präsentierte sich in dunkelblau-schwarzer Tarnfarbe. Natürlich mit der Absicht, es der Konkurrenz schwerzumachen, dem RB14 seine Ge-



Die Airbox von Mercedes geklaut



Williams FW41: In der Mitte breit, hinten schlank. Dazu ein Stück länger



Haas F1 VF-18: Eine Kombination aus Mercedes, Ferrari und eigenen Ideen

heimnisse zu entlocken. Das Loch in der Nase und den S-Schacht hat der RB14 vom Vorgänger übernommen. Die oberen Querlenker der Vorderradaufhängung sind alle im rechten Winkel mit dem Chassis und der Nase verbunden und in die Verkleidung integriert. Von dort drehen sich die Aufhängungselemente wie eine Banane Richtung Radträger. Die Seitenkästen sind wie üblich extrem schmal und

zur Seite hin abgeschrägt. Die ovalen Kühlschächte liegen noch weiter oben als sonst.

Newey verkneift es sich auch, die Ferrari-Lösung der Seitenkästen zu kopieren. Die Idee greift er trotzdem auf. Über den Kühleinlässe wachsen zwei 30-Zentimeter breite Flügel aus der Verkleidung, die auf die maximale Breite von 1,60 Meter gezogen werden. Sie sind wie der Airbus A350 an den Enden mit zwei Winglets bestückt. Eine Etage tiefer wurden vor den Kühleinlässe zwei kürzere Flügel angebracht. Die vertikalen Leitbleche stehen isoliert auf der Bodenplatte. Weiter innen der klassische Strömungsausrichter in fünf Teilen, weiter außen ein Fächer aus vier Elementen.

Renault

Der Renault R.S.18 ist ein Auto mit zwei Gesichtern. Von vorne dominiert Gelb, von schräg hin-

ten Schwarz. Und auf der Nase dokumentiert die Trikolore Nationalstolz. Die Nase ist etwas breiter geraten, der Airbox-Einlass etwas wuchtiger, die komplette Airbox breiter, dafür kürzer. Die Motorabdeckung fällt wie beim Williams früh nach unten, sodass die Airbox-Finne fast so mächtig aussieht wie im letzten Jahr. Ganz anders als der Red Bull bauen die Renault-Seitenteile zuerst breit, bevor sie sich nach hinten verjüngen. Mit den Leitblechen geht die Computergrafik noch sparsam um. Nico Hülkenberg jedenfalls ist mit den Zahlen zufrieden, die ihm präsentiert wurden: „Wir haben gewissenhaft an allen Fronten gearbeitet und einen guten Schritt gemacht. In der Performance und der Zuverlässigkeit. Auf den Prüfständen haben wir mehr Distanz abgespult als letztes Jahr. Wir stehen ganz anders da und sind viel besser vorbereitet.“

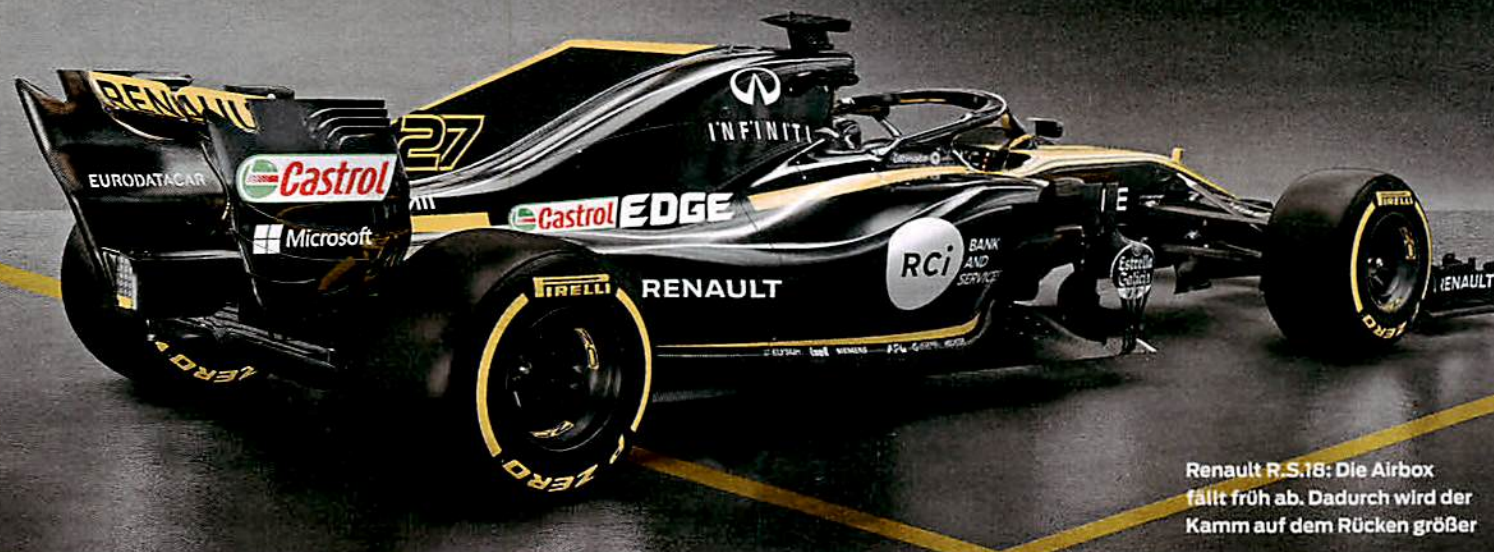


Die Farbe Rot kehrt in Lackierung zurück

Bis jetzt haben uns die Teams nur ihre Pflichtprogramme gezeigt. Verlassen Sie sich darauf, dass wir schon zu Testbeginn in Barcelona neue Frontflügel sehen werden, den letzten Schrei bei den Leitblechen, enttarnte S-Schächte und verkleidete Halos. Wer im Entwicklungsrennen nicht abgehängt werden will, packt in Melbourne bereits die zweite Ausbaustufe der Aerodynamik aus. ■



Von vorne gelb, von hinten schwarz



Renault R.S.18: Die Airbox fällt früh ab. Dadurch wird der Kamm auf dem Rücken größer

Formel 1

3-2-3 beim Start

Liberty Media baut weiter die Formel 1 um. Die Amerikaner würden auf ausgewählten Strecken gerne zu einer kompakteren Startaufstellung zurück. Außerdem soll das Freitagsprogramm beim Grand Prix fanfreundlicher gestaltet werden.

Von: **Michael Schmidt**

Die Verbannung der Grid-Girls aus der Formel 1 und die späteren Startzeiten der Grands Prix waren nur der Anfang. Liberty Media will sein Produkt weiter auffrischen. Mit neuen und alten Elementen.

So soll ab 2019 die Startaufstellung in versetzten Zweierreihen nicht mehr in Stein gemeißelt sein. Sportchef Ross Brawn und seine Kollegen können sich vorstellen, dass man auf bestimmten Strecken mit breiter Zielgerade zur 3-2-3-Startaufstel-



Start zum GP Deutschland 1965: Erste Reihe mit Clark, Stewart, Hill, Surtees

lung zurückkehrt. Um den Spannungsfaktor beim Spurt in die erste Kurve zu vergrößern. Das gab es zuletzt 1973. Die Initialzündung für das Ausgraben eines alten Brauchs gab ein Foto vom Start zum GP Deutschland 1967 auf dem Nürburgring. Da wurde sogar in einer 4-3-4-Formation gestartet. Das gefiel den Amerikanern so gut, dass sie es wieder reaktivieren wollen.

Auch das Programm im Freitagstraining steht auf dem Prüf-

stand. Den neuen Besitzern strebt ein langes Training am Nachmittag statt zwei 90-Minuten-Sitzungen vor. Der Morgen soll mit einer öffentlichen technischen Abnahme der Autos gefüllt werden. Im Beisein der Fans, die sich die Autos dann aus nächster Nähe anschauen können. Da lohnt es sich, am Freitag zu kommen. Ob die Vorschläge schon 2019 Realität werden, entscheidet die Formel-1-Kommission Ende April. ■

Formel 2

Günther wagt den Aufstieg

Nach drei Jahren in der Formel 3 steht 2018 für Maximilian Günther endlich der Aufstieg in die nächsthöhere Klasse an. Für das Arden-Team geht der Allgäuer in der Formel 2 auf Punktejagd.

Von: **Tobias Grüner**

Nach Tests in der DTM und der Formel E steht nun endlich fest, wo es in Zukunft für Maximilian Günther hingeht. Der 20-Jährige wagt in der kommenden Saison den Sprung in die zweithöchste Formel-Klasse. Der einzige Deutsche im Feld wechselt von Prema zum Team Arden International. Damit ergibt sich für den Drittplatzierten der vergangenen Formel-3-Saison die Möglichkeit zur Revanche gegen Meister Lan-

do Norris, der in der Formel 2 für Carlin unterwegs sein wird.

Durch die neue Rennwagen-Generation beginnen alle Piloten bei null. Damit ergibt sich für die Rookies die Chance, vom Start weg zu glänzen und F1-Teams auf sich aufmerksam zu machen. „Es ist wichtig, dass wir den neuen Rennwagen so schnell wie möglich verstehen, um direkt bei

der Musik zu sein. Mit der erfahrenen Truppe von Arden bin ich überzeugt, dass uns der Umstieg gut gelingen wird“, erklärte der Youngster vor dem Umstieg. Beim offiziellen Formel-2-Shakedown in Magny-Cours nahm Günther erstmals in seinem neuen Dienstwagen Platz. Die richtigen Testfahrten beginnen dann am 6. März in Paul Ricard. ■



Maximilian Günther wird 2018 wohl der einzige deutsche Formel-2-Pilot sein

NACHRICHTEN

SASSI ZU MERCEDES

Der frühere Ferrari-Motorenchef Lorenzo Sassi hat die Fronten gewechselt. Ferrari-Präsident Sergio Marchionne wollte seinen Motorenmann in die Serienentwicklung zu Fiat-Chrysler abschieben, doch Sassi hatte andere Pläne. Er ließ sich von Mercedes anheuern. Damit ist Sassi nach Aldo Costa und James Allison der dritte hochrangige Techniker, der den Weg von Maranello nach England geht. Sein Nachfolger bei Ferrari ist Corrado Iotti.

PATRICK MIT CARPENTER

Teil 1 des „Danica Double“ endete mit einem Crash. Danica Patrick versenkte ihren Chevrolet des Premium-Motorsports-Teams beim Daytona 500 in der Mauer. Damit bleibt der 35-jährigen Amerikanerin nur noch ein Abschiedsrennen: das Indy 500. Inzwischen steht auch fest, in welchem Auto Danica Patrick ihr letztes Autorennen fahren wird. Ed Carpenter stellt Patrick einen seiner Dallara-Chevrolet zur Verfügung. Ihre Teamkollegen sind Spencer Pigot und Teamchef Ed Carpenter selbst.

UNBEKANNTE F1-REIFEN

Pirelli bringt dieses Jahr neue Reifen in der Formel 1 an den Start. Alle Mischungen sind mindestens eine Stufe weicher. An der Vorderachse ändert sich auch die Form der Gummis leicht, um die Kräfte gleichmäßiger über die Lauffläche zu verteilen. Niemand weiß, wie die neuen Gummis auf den 2018er-Autos funktionieren. Trotzdem mussten alle Teams schon am 14. Dezember die Auswahl der Mischungen für den Saisonstart in Melbourne an Pirelli senden, damit die Reifen rechtzeitig produziert und ans andere Ende der Welt geschickt werden können. „Wir versuchen mit den 13 Reifensätzen alle Eventualitäten und verschiedene äußere Bedingungen abzudecken“, erklärt Mercedes-Chefstrategie James Vowles die Taktik bei der Auswahl.



Frischer Wind im Technik-Ausschuss des ADAC Nordrhein: In dieser Saison unterstützt der Kanadier Scott Raymond die Experten bei der Erstellung der Balance of Performance.

Von: **Bianca Leppert**

Sie werden Berater der Technikkommission. Wie ist Ihr Eindruck von der Nordschleife?

Normalerweise ist an einer Strecke nichts besonders bedeutsam für mich. Ich bin seit knapp 20 Jahren Teil des Rennsport-Zirkus und lasse mich von Autos, Fahrern oder auch VIPs nicht aus der Ruhe bringen. Erst bei einer Runde mit Rennleiter Walter Horning um die Nordschleife konnte ich die Größe, das Ausmaß und die Komplexität richtig schätzen lernen. Ich habe einen Eindruck von den Höhenunterschieden bekommen, von der Härte der Sprünge und davon, wie steil das Karussell überhöht ist.

Welche Aufgaben im Motorsport hatten Sie vorher?

Zuletzt war ich leitender Technischer Ingenieur für die IMSA. Unter anderem habe ich die IMSA in den Technischen Arbeitsgruppen der FIA repräsentiert, war an der Schaffung des LMP2-Reglements für 2017 beteiligt (mit FIA und ACO), an der Auswahl der Konstrukteure und am Schreiben des Technischen Reglements sowie am Entwicklungsprozess der Balance of Performance. Davor war ich dreieinhalb Jahre an einer Universität in Indianapolis als Professor für Motorsport-Engineering. Als Motorsport-Ingenieur habe ich Autos in Rennen wie dem Indy 500, dem GP Long Beach, den 12 Stunden von Sebring und Petit Le Mans betreut und dabei unter anderem 2012 mit Andretti in der Indy-Car den Titel gewonnen.

Die BoP-Entscheider müssen gegen die Ingenieure arbeiten, die das Fahrzeug besser kennen als Sie. Sind Ihnen die GT3-Fahrzeuge, die auf der Nordschleife zum Einsatz kommen, vertraut?

Ich liebe die Herausforderung, mit Teams und Herstellern im Wettbewerb zu stehen, die ein Vielfaches an Ingenieurspower aufwenden, um ein non-lineares und komplexes Problem zu lösen.

„Ich liebe den Wettbewerb mit Teams und Herstellern“

Doch wie Sie ganz richtig implizieren, ist es nötig, die Parameter des Problems, das man lösen will, zu kennen – und ich bin recht gut vertraut mit fast allen GT3-Fahrzeugen, die am Start sind.

Die Nordschleife gilt als schwieriges Feld für die BoP, da es beispielsweise nur fünf Sektorenzeiten gibt. Wie sehen Sie das?

Ja, es ist schwierig, aus Sektoren, die so lang oder länger sind als die meisten anderen Rennstrecken, viel über die Leistung herauszulesen. Die Sektorenzeiten zu wissen ist definitiv wichtig, doch es ist genauso wichtig, zu erkennen, wie diese Sektorenzeiten zustande kommen.

Die Reifen sind im BoP-Prozess auf der Nordschleife zuletzt ein großes Thema gewesen. Lösungsideen?

Das könnte die größte Einzelvariable sein, die wir bei der Entwicklung und Umsetzung des neuen BoP-Prozesses managen müssen. Nicht nur, dass jeder Reifenhersteller mehrere Spezifikationen anbietet, darüber hinaus können die Fahrzeuge eines bestimmten Herstellers auf Reifen unterschiedlicher Reifenhersteller an den Start gehen. Das wichtigste Ziel ist, die Anzahl der Reifenspezifikationen, die ein Teilnehmer im Verlauf einer Saison verwenden darf, zu reduzieren. Das wird nicht nur den BoP-Prozess vereinfachen, sondern auch die Kosten für die Reifenhersteller und Teams reduzieren. Es geht letztlich darum, die Unterschiede zwischen den Reifen genau zu verstehen, zu jeder Zeit zu wissen, mit welcher Reifenspezifikation ein Auto auf die Strecke geht, und darum, fortschrittliche statistische Analysen zu verwenden, um die Leistungsunterschiede jeder Auto/Reifenspezifikation-Kombination zu quantifizieren.

Ebenfalls speziell auf der Nordschleife: der Umgang mit Restriktoren für Turbos. Wird der Status quo diskutiert?

Der Umgang mit den Turbomotoren am Nürburgring ist nicht einzigartig. Es gibt mehrere Serien,

die Lufteinlass-Restriktoren und Boost-Limits verwenden oder verwendet haben. Alternativen sind, Boost-Limits als Funktion der Motordrehzahlen vorzuschreiben, wie es in der WEC oder der IMSA gemacht wird, oder die Boost-Limits der Höhe oder den Wetterbedingungen entsprechend anzupassen. Gemeinsam mit Norbert Kreyer und dem Rest der Technik-Kommission arbeiten wir daran, zu entscheiden, was die besten Methoden für die Anpassung der Boost-Limits und all der anderen BoP-Parameter sind.

»DIE REIFEN KÖNNTEN DIE GRÖSSTE EINZELVARIABLE SEIN, DIE WIR IM NEUEN BOP-PROZESS MANAGEN MÜSSEN.«

Scott Raymond

Was halten Sie als BoP-Profi eigentlich von der WEC-Idee einer automatisierten BoP?

Ich denke nicht, dass dieses System schon lange genug für die Beurteilung seiner Effektivität im Einsatz ist. Ich persönlich bin der Meinung, dass ein gewisses Maß an menschlicher Beteiligung not-

wendig ist, da es äußerst schwierig wäre, einen Algorithmus zu programmieren, der in der Lage ist, all die Variablen mit in die Rechnung aufzunehmen, wie es ein menschlicher Verstand kann – wie zum Beispiel Unfallschäden, Streckenbedingungen, Reifen und Treibstoffstrategie sowie die Fahrer etc.

Haben Sie eine Philosophie?

Die Grundprinzipien der Ingenieursarbeit: Transparenz und Verlässlichkeit. Man muss verhindern, dass das Gefühl aufkommt, die Erstellung der BoP sei ein Black-Box-Prozess. Die Hersteller müssen in der Lage sein, gegenüber Teilnehmern BoP-Änderungen an ihren Fahrzeugen überzeugend zu erklären und zu rechtfertigen. Da Teilnehmer Kunden der Serie als auch der Hersteller sind, ist Transparenz mit der beste Weg, die Kunden glücklich zu machen. Daneben ist Verlässlichkeit bei der Größenordnung von Änderungen unabdingbar. Eine Erhöhung der Motorleistung um zwei Prozent oder die Verringerung des Gewichts um zehn Kilo muss verlässlich mit der Größenordnung der Leistungsunterschiede korrelieren.

Gibt es Werkzeuge, mit denen man Sandbagging aufdecken kann?

Ich denke: ja. Allerdings dürfte es unmöglich sein, eine handelsüb-

liche Software zu finden, die das automatisch realisieren kann. Wie bei den BoP-Entscheidungen ist auch hier der menschliche Faktor gefragt, um das Resultat von Sandbagging-Analysen einzuschätzen. Gleichzeitig ist es möglich, einen Logikbaum zu entwickeln, der die Anzeichen möglichen Tiefstapelns entdecken kann. Wobei jedes dieser Anzeichen einzeln untersucht werden müsste, um zu verstehen, in welchem Kontext es zustande kam. Ist der Fahrer vom Gas gegangen, weil ein Eichhörnchen über die Strecke lief? Oder wollte er die echte Leistungsfähigkeit verschleiern? Man würde viel Zeit damit verbringen, an der Logik zu feilen, dass man das Ziel, die Performance auszubalancieren, aus den Augen verlieren würde.

Also doch aussichtslos?

Letztlich ist die Tiefstapellei ein Teil des Motorsports. Das Problem ist, dass der Ansporn, Leistungsfähigkeit zu verstecken, größer ist als der, Leistungsfähigkeit offenzulegen. Die Wahrnehmung, und oft auch die Realität, ist, dass es nichts Gutes mit sich bringt, schnell zu fahren. Diese Idee muss umgekehrt werden. Es muss Anreize dafür geben, schnell zu fahren. Doch das ist schwierig, denn es ist einfach, festzustellen, dass jemand der Schnellste ist – nicht aber, dass jemand Spielchen spielt. ■



Die GT3-Klasse wurde seit 2009 als Topklasse des Nordschleifen-Rennsports in der VLN und beim 24h-Rennen etabliert

Sportwagen-Weltmeisterschaft (WEC): Die neuen BoP-Regeln für die LMP1-Klasse

Strafen für LMP1-Privatiers

Weil ab dem ersten WM-Lauf in Belgien drei neue LMP1-Fahrzeuge am Start stehen, hat der ACO harte Strafen für jene Teams angekündigt, die schneller fahren als erwartet.

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

Schon heute steht eigentlich fest, dass die neue WEC-Saison in der Topklasse ein ziemlicher Langweiler wird: Die beiden Toyota-LMP1-Hybrid treten gegen Privatteams wie Kolles, Rebellion, Manor oder BR1 Engineering an. Trotzdem hat das japanische Werksteam dafür gesorgt, dass „zu schnelle“ LMP1-Privatteams in Spa und Le Mans eingebremst werden können. Zeitgleich erklärte ACO-Sportdirektor Vincent Beaumès, dass Toyota auch dann nicht über die BoP (Balance of Performance) für Le Mans eingebremst würde, wenn sie in Spa drückend überlegen sind – das klingt nach einem Freibrief für Toyota.

Denn zusätzlich wurde bereits angekündigt, dass die LMP1-Hybridwagen in Le Mans immer und unter allen Umständen eine Sekunde schneller fahren dürfen als die LMP2-Privatiers ohne Hybrid, dazu können sie aufgrund von Tankmenge und Verbrauch auch noch eine Runde mehr fahren als die Ginettas, Dallaras oder Oreca dieser Welt.

Ein britischer LMP1-Teamchef fluchte: „Hätten wir vorher gewusst, dass Toyota so viele Vorteile zugeschanzt bekommt, dann hätten wir uns einen LMP1-Einsatz wohl doppelt überlegt.“

Die BoP in der LMP1-Klasse erfolgt primär über die Spritzuteilung: Toyota hat 2018 weniger Sprit – 35,2 statt 44,1 Kilogramm pro Stint – zur Verfügung,

die Privatiers dürfen mit einem Durchfluss von 110 Kilogramm pro Stunde fahren, Toyota nur mit 80,2 kg/h.

Die privaten LMP1-Rennwagen haben dazu in Le Mans fast doppelt so viel Energie pro Runde zur Verfügung wie Toyota mit dem LMP1-Hybrid, nämlich 210 Megajoule pro Runde statt 124,9 MJ/Runde für Toyota. ■



Toyota hat für Le Mans alle Trumpfkarten in der Hand: eine Runde mehr Reichweite, eine volle Sekunde beim Speed

Sportwagen-Weltmeisterschaft (WEC): Kritik an der Kalender-Änderung

Die Lex Alonso in der Kritik

Nicht alle Fahrer sind so mutig wie Olivier Pla und Nick Catsburg, die die Verschiebung des Fuji-Laufs zugunsten einer Teilnahme von F1-Star Alonso in der Öffentlichkeit als überzogen kritisieren.

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

Zugunsten von Fernando Alonso hatten die WM-Promoter Anfang Februar den Fuji-Termin der Sportwagen-WM um eine Woche vorgezogen. Doch jetzt clasht der neue Fuji-Termin mit dem Saisonfinale der IMSA-Meisterschaft in Road Atlanta – die vierte (!) Terminüberschneidung zwischen den beiden

Serien allein in 2018. Von dem Clash sind sieben Fahrer direkt betroffen – und wenig amüsiert: „Ich kann mich in die Lage der WM versetzen und erkenne an, dass Alonso ein wichtiges Thema ist“, sagt zum Beispiel Olivier Pla, der sowohl bei Ford (WEC) als auch in der IMSA (Nissan-DPI) unter Vertrag steht.

„Aber für mich geht das alles viel zu weit. Gleichzeitig untergräbt man unterschriebene Verträge von loyalen Stammpiloten, die deshalb mit einer kräftigen Gehaltseinbuße leben müssen.“

BMW-Pilot Nick Catsburg – ebenfalls ein Opfer der Rochaden – sieht das ähnlich: „Ich empfinde den Kalendertausch schon als ziemlich seltsam. Ich verstehe, dass man Alonso eine Chance auf den WM-Titel einräumen will, aber das geht halt zulasten von

Stammpiloten, die seit Jahren in der WEC fahren und loyale Unterstützer der Serie sind. Die WM-Macher müssen sich fragen, ob sie für Fernando Alonso nicht zu viel auf dem Altar geopfert haben. Für mich persönlich ist das weniger ein Problem, denn

ich bin BMW-Werkspilot und werde in der Serie antreten, die BMW für mich priorisiert.“

Neben Pla und Catsburg sind noch Harry Tincknell, Nicolas Lapierre, Jörg Bergmeister, Loïc Duval und Mike Conway direkt betroffen. ■



Eine Extra-Bratwurst für Fernando Alonso? Viele Piloten sagen: Leider ja...

Blancpain-GT-Serien

Emil Frey setzt Lexus ein

Die Blancpain-GT-Serien bekommen einen neuen Hersteller: 2018 ist erstmals Lexus vertreten. Die beiden RC F GT3 stellt die Schweizer Emil-Frey-Racing-Mannschaft.

Von: **Bianca Leppert**

Die jüngere GT3-Geschichte von Lexus ist immer für eine Überraschung gut. Nach einer langen Entwicklungsphase auf der Nordschleife war die Marke im vergangenen Jahr nur in der International GT Open mit Emil Frey Racing und Farnbacher Racing vertreten. In dieser Saison sucht man den harten Wettbewerb: Das Schweizer

Team um Lorenz Frey wird zwei RC F GT3 in der Blancpain-GT-Serie an den Start bringen. Einen Lexus pilotieren Christian Klien, Marco Seefried und Albert Costa, den zweiten RC F Norbert Siedler, Markus Paltalla und Stéphane Ortelli. Es stehen sowohl die Endurance- als auch die Sprint-Serie auf dem Programm.

Daneben hält man am Einsatz des Jaguar fest, der im Silver Cup mit Adrian Zaugg, Mikael Grenier und Alex Fontana bei vier ausgewählten Rennen antreten soll. Außerdem feierte man die Eröffnung des neuen Workshops inklusive Simulator in Safenwil.

Weitere Teams bestätigt

Das Feld der Blancpain-GT-Serien nimmt indes immer mehr Gestalt an: Bentley, Audi, Mercedes und



Emil Frey Racing hat bereits Erfahrung mit dem RC F GT3 aus der GT Open

Co. sind weiterhin dabei, Porsche schickt Manthey Racing als Pro-Team ins Rennen. Aston Martin hat mit Nicki Thiim und Maxime Martin beim Team R-Motorsport schon zwei große Namen verkün-

det. Auch Rinaldi Racing wird mit Alex Mattschull, Rinat Salikhov und Dominik Schwager in der Pro-Am-Klasse dabei sein. Maxi Buhk wechselte indes von HTP zu Strakka. ■

NACHRICHTEN

HARIBO HÖRT AUF

Die Goldbären-Truppe gab ihren Ausstieg aus dem Motorsport bekannt. Sprich: Schluss mit 24h-Rennen und VLN-Läufen. Der Rückzug kam für viele überraschend, da in der Szene noch spekuliert wurde, ob das Team für diese Saison dauerhaft auf zwei Mercedes AMG GT3 aufstockt. Offizielle Begründung: Die Unternehmensgruppe hat sich nach sieben Jahren gegen

ein weiteres Engagement im Motorsport entschieden.

VOLLE HÜTTE IM MASTERS

37 Autos werden in der kommenden Saison im ADAC GT Masters starten. Insgesamt sind acht Marken vertreten. Neuzugang ist Honda mit zwei eingeschriebenen NSX GT3, die derzeit unter dem Bewerber Honda Racing genannt sind. Schnitzer kommt nun mit zwei BMW M6 GT3, unter

anderem ist das Team ISR neu dabei. Auch interessant: Zakspeed fährt weiterhin Mercedes – 2017 war es zum Zwist gekommen, nachdem man wegen eines technischen Vergehens disqualifiziert wurde.

SRO-BOP IM MASTERS

2018 fährt das ADAC GT Masters mit der Balance of Performance der SRO. Deshalb liegt es nahe, auch deren Mindest-Gewichtsre-

gelungen für die Fahrer zu übernehmen, die es bisher so nicht in der Serie gab. Weitere Unterschiede in der deutschen Meisterschaft: Man verteilte Gewichte je nach Fahrer kategorisierung und daneben die Platzierungsgewichte. Wie sich Letztere auf die Performance der unterschiedlichen Fahrzeug-Philosophien mit der neuen SRO-BOP auswirken, dürfte interessant zu beobachten sein. ■

GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW

88.
Internationaler
Auto-Salon
und Zubehör

8.–18. März 2018
Genf

www.gims.swiss

#GimsSwiss





Die Letzten werden die

So steht es schon bei Matthäus geschrieben. Dass die Umverteilung der Plätze bei einer eigentlich traumhaften Winter-Rallye so krass ausfiel, hatte niemand auf dem Zettel. Während Thierry Neuville mit seinem Sieg die Scharke vom Vorjahr auswetzte, musste der Weltmeister tricksen, um überhaupt Punkte zu holen.

Von: **Markus Stier**

Es ist an diesem Samstagabend noch ruhig im Hippodrom von Färjestad, die

Zuschauer tröpfeln erst langsam auf die Tribüne, der Sprecher redet sich warm. In der Betriebsgaststätte der Trabrennbahn von Karlstad zieht das Geschäft an, als Henning Solberg die Gaststube betritt und eine Stulle mit Fleischbällchen und Krabben bestellt. Ott Tänak hätte gern das Gleiche, Jari-Matti Latvala stellt eine Dose Limo neben die Kasse. Aber beide müssen warten, denn Geld hat bei den Toyota-Fahrern nur Latvalas Beifahrer Miikka Anttila dabei. Solberg kommt ins Plauschen: „Das ist Wahnsinn. Ich glaube, ich muss das Fahren hier komplett neu lernen.“

Ogier in Geberlaune

„Ich bin ja froh, dass das mal jemand anderes sagt als ich“, ätzt Sébastien Ogier, dem eher nach

was loswerden als nach Essen ist. Das muss man sich auf der Zunge zergehen lassen: Da hocken neben dem nordischen Urgestein Solberg die drei besten Fahrer des Saisonauftakts in Monte Carlo zusammen, weil sie allesamt die Verlierer des Wochenendes sind. Sie sind so früh dran, weil gemäß Reglement auf der zweiten Etappe die schlechtplatzierten World Rally Cars ganz vorn starten.

Dass sie als Schneeräumer den Kollegen am Freitag die Spur legen würden, war allen Beteiligten schon bei der Schampus-Party in Südfrankreich klar gewesen. Aber dass der Weltmeister trotz engagierter und fehlerfreier Fahrt schon am Freitagabend mit 2:48 Minuten Rückstand auf Rang 12 liegen würde, eher nicht. Das Toyota-Duo, dank Vorjahressieg

und perfekter Vorbereitung auf verschneiten Haustest-Strecken in Mittelfinnland eigentlich die Topfavoriten, liegt nach der ersten Etappe auf den Plätzen 8 und 9. Mit rund einer Minute Rückstand für den viermaligen Schweden-Sieger Latvala und anderthalb für Tänak ist an den Sieg bei der Sekundenschlacht im winterlichen Highspeed-Wettbewerb nicht mehr zu denken.

Es war nicht Ogier, der als erster die Fassung verloren hatte, sondern Tänak. Nach zwei Auftaktbestzeiten träumte der Este noch vom Sieg. Doch in der Nacht war frischer Schnee gefallen, und die vordersten Athleten rodelten hilflos durch die weiße Pampe. „Der Veranstalter hat überhaupt nicht geräumt. Ich spiele hier den Schneeflug“, maulte Tänak.



Thierry Neuville leistete sich dieses Mal bei Anbruch der Dunkelheit am Samstag keinen Fehler und holte seinen siebten WM-Sieg

Ersten sein

REISELER

Weil ihn Lappi kurz vor Schluss noch niederritt, wurde der Neu-seeländer Fünfter. Enttäuscht hat ihn aber mehr, dass er zur Markenwertung nichts beitragen konnte, denn beide Teamkollegen waren besser platziert. Andreas Mikkelsen, in Monte Carlo noch mit gebrochener Lichtmaschine zurückgeworfen, fuhr nun dank Startplatz 8 die Ernte dieses Ergebnisses ein. Nach der ersten Etappe lag der Norweger nur 4,9 Sekündchen hinter Kumpel Thierry Neuville, der als Fünfter ins Rennen gegangen war, und damit exakt auf der Position, ab der sich eine freigefahrene Linie abzeichnete.

Es wäre aber nicht fair, die Leistung des Belgiers auf seinen Startplatz zu reduzieren. Schon im Vorjahr bis zum unnötigen Fahrfehler dominant, zeigten sowohl der Fahrer als auch das Auto, dass sie absolute Spitze sind. Am Freitagabend lagen alle drei i20 WRC ganz vorn im Klassement. Mikkelsen verlor den Anschluss, weil er nach aufgehörendem Schneefall und härterer Piste sein Auto etwas zu steif abgestimmt hatte. „Nach einem Dreher war das Selbstvertrauen kurz weg“, gestand er und gab sich mit Rang 3 zufrieden.

Neuville und die meisten Kollegen hatten bei der Frage nach dem Sieg eine Handvoll Fahrer auf dem Zettel, aber nicht Craig Breen. Der Ire, nur Neunter in Monte Carlo, profitierte nicht nur von seiner Startposition, er bot auch eine grandiose Leistung. Am Freitag Vierter, hatte er sich Samstagmittag bis auf 4,2 Sekunden an den führenden Neuville herangerobbt. Doch anstatt einen sicheren zweiten Platz anzuvizieren, ging Breen im Gegensatz zu allen anderen unter den Top 7 mit nur einem Ersatzrad auf die Nachmittagschleife, um von 20 Kilo weniger Ballast im Heck zu profitieren.

Erst als seinen Gummis die Nägel ausgingen und Neuville auf der Nachmittagschleife mit zwei frischen Ersatzrädern weniger Federn ließ, zog der Belgier davon. Trotz nur noch drei ausstehenden Prüfungen startete Breen am Sonntagmorgen einen Überfall und fräste dem auf Vorsprungsverwaltung eingestellten Neuville acht Sekunden weg. Doch der behielt die Nerven und hielt den Angreifer auf Distanz. Breen seinerseits hielt mühelos Mikkelsen hinter sich und feierte als Zweiter immer noch das beste Ergebnis seiner WM-Karriere.

Tatsächlich hatte der königlich-schwedische Automobilclub jedoch durchaus ein Räumfahrzeug über die Pisten geschickt – am frühen Morgen. Bis zum späten Vormittag hatte sich schon wieder ein frisches Winterkleid auf die ohnehin tief verschneite Landschaft gelegt. Tänak entschuldigte sich am Nachmittag. Nicht etwa, weil ihn seine Überreaktion reute, sondern weil Teamchef Tommi Mäkinen ihn dazu drängte. „Ich war halt so enttäuscht“, gestand der am Ende Neuntplatzierte.

Lästiges Tauwetter

Neben dem Neuschnee machte leichtes Tauwetter das Desaster perfekt. Anstatt anzufrieren und damit Haftung zu bieten, gebärdete sich die Streckenaufgabe wie

Schmierseife. „Das war streckenweise wie Aquaplaning auf Schnee“, sagte Latvala, der auch ohne eine am Samstag zeitweilig spinnende Differenzial-Steuerung nicht weiter nach vorn gekommen wäre als auf Rang 7. Vor ihm lag Esapekka Lappi im dritten Yaris schon mit einer halben Minute Puffer. Der jüngste Toyota-Mann war freitags erst als Siebter losgefahren und schoss sich bei seiner ersten Schweden-Rallye im WRC immer besser ein. Nach zwei Bestzeiten auf den finalen Prüfungen fing er nicht nur den vor ihm liegenden Hayden Paddon ein, sondern auch fünf Extrapunkte für den Gewinn der Power Stage.

Für die Männer ganz vorn im Feld – also damit ganz hinten im Klassement – wäre ja alles nur

halb so schlimm gewesen, wenn sie lediglich das Wetter zum Feind gehabt hätten. Doch die zur Belustigung des Publikums zwischen Morgenrunde und Nachmittagsdurchgang durchgepflügten historischen Teilnehmer hatten die freigefahrene Spur ordentlich umgegraben. Hatte Ogier am ersten Morgen 48 Sekunden verloren, waren es am Nachmittag zwei Minuten. Die Zeiten ließen erkennen, dass mit jedem weiteren Teilnehmer die Strecke besser wurde.

Paddon berappelt sich

Was der einen Leid war, freute die anderen. Hayden Paddon, Ende 2017 bei Hyundai noch zur Halbtagskraft degradiert, nutzte den elften Startplatz, um sich früh in den Top 3 festzusetzen.



REISELER

Die favorisierten Toyota ersoffen im Schnee. Lappi war bester Yaris-Mann



REISELER

Fast die Sensation: Craig Breen kämpfte im Citroën lange um den Sieg

Die Leistung des gerade 28 Jahre alt gewordenen Piloten ist ein Dämpfer für seinen Aushilfs-Teamkollegen Mads Östberg. Der Ende 2016 bei M-Sport ausgemusterte Norweger hatte sich mit der Hoffnung auf eine erneute Festanstellung in einen dritten Werks-Citroën eingekauft und anfangs durchaus überzeugt. Aber wie so oft verhedderte sich der viermalige norwegische Meister in der Abstimmung. Zur Ehrenrettung sei gesagt, dass ein einziger Testtag im zickigsten World Rally Car nicht gerade die perfekte Vorbereitung darstellt. Als Östberg aussortiert hatte, war vorn der Zug abgefahren. Es blieb Rang 6.

Immerhin war Östberg schneller als die Nummer eins im Team. Als WM-Vierter litt Kris Meeke am Freitag erstens ebenfalls unter einem vorderen Startplatz, zweitens ist der C4 WRC auf schlüpfrigem Geläuf am wenigsten konkurrenzfähig, drittens ist Meeke

! Thierry Neuville ist in 67 Jahren Schweden-Rallye-Geschichte erst der dritte Nicht-Skandinavier, der in Värmland gewinnt. Zuvor gelang es nur den Franzosen Loeb und Ogier, die Bastion der Wikinger zu schleifen.

nach seiner Unfallserie 2017 und einem frühen Ausrutscher in Monte Carlo etwas sensibel. Vom abermals zu Besuch eingeschwebten Konzern-Chef Carlos Tavares beim Saisonauftakt noch



REISELER

zum Hoffnungsträger erklärt, klebte der Nordire früh auf Rang 10 fest, was ihm auch am Samstag einen üblen vierten Startplatz einbrachte.

Meeke ging sogar mal wieder komplett leer aus, denn nach einem Ausrutscher in den Schnee waren nicht nur 20 Sekunden futsch, sondern auch der Turbo hin. Zu allem Überfluss wurde er dann noch unschuldig von Tänak über den Haufen gefahren. Der ohnehin übellaunige Este behauptete, der vor ihm langsam rollende Citroën sei plötzlich nach links in seine Spur gezogen, aber mit dieser Wahrnehmung war Tänak ziemlich allein. Videoanalysen zeigten, dass Meeke im Bemühen, Platz zu machen, auf der schmalen Fahrbahn schon weit rechts durch den Tiefschnee fräste. Der ungeduldige Tänak zog versehentlich kurz vor dem Überholvorgang ein Stück nach rechts – genug, um nach Kollision

mit dem C3 selbst zwei Minuten im Schnee zu stecken. Platz 9 statt 7 war das Ergebnis. Meekes Hinterradaufhängung war zerstört, und der Brit blieb als 32. punktlos. Und wer am Sonntag als Erster auf die Strecke muss, hat auch auf der Power Stage keine Chance – es sei denn, er ist so clever wie das M-Sport-Team.

Fünf Punkte statt einem

Die Aussicht, dass der Weltmeister – unschuldig an seiner Lage – gerade mal ein Pünktchen holen würde, stieß bei den Marken-Champions sauer auf. So heckte man im Kommandotruck den Plan aus, den zehnten Platz auch noch abzuschenken, dafür aber ordentlich Punkte auf der Power Stage zu kassieren. Beifahrer Julien Ingrassia stempelte 25 Minuten zu spät ein, womit die Nummer eins 4:10 Minuten Strafe kassierte, aber hinter dem Führenden Neuville in der Loipe

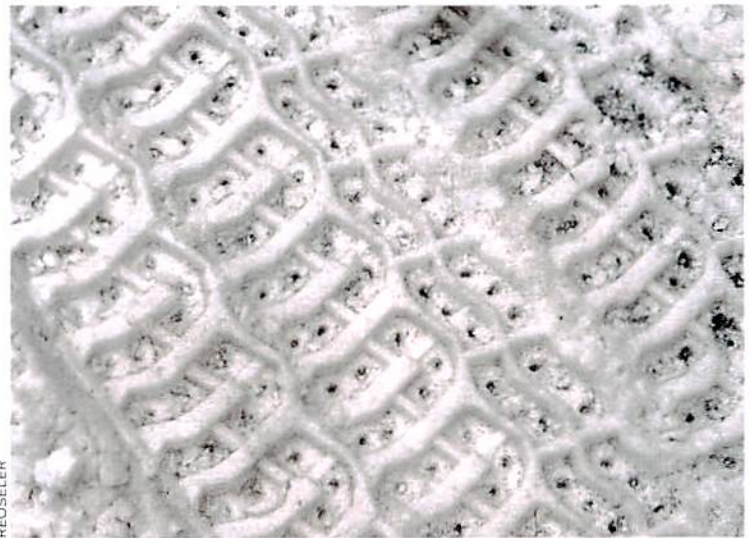


Teemu Suninen räumte am Collin's Crest die Meterschilder ab



REUSELER

Die Reifen waren egal: Ogier hatte nicht den Hauch einer Chance



REUSELER

Seltsames Geläuf: Der frische Schnee war zu weich, um Halt zu geben

besten Grip vorzufinden hoffte. Die TV-Kommentatoren wähten das Duo anfangs gar ausgefallen. Ogiers verzögerte Fahrt führte zu einer Kollision mit der unmittelbar nach Zieldurchfahrt der Besten angesetzten Siegerehrung. Streckenchefin Christina Lundqvist-Viklund hielt Ogier in der neutralen Zone vor der Startlinie noch so lange auf, bis die Top 3 der WRC2 gestartet waren.

Der Champion ließ sich nicht irritieren und verpasste als Zweiter die Bestzeit nur deshalb, weil er sich ein paar kleine Fahrfehler leistete. „Ich war einfach völlig überrascht, wie viel Grip man hier haben kann“, gestand der Franzose, der zu den vier eroberten Zählern noch einen weiteren geschenkt bekam.

Teamkollege Elfyn Evans, nach einem frühen Reifenschaden schon früh zurückgefallen, ließ Beifahrer Daniel Barritt auf Geheiß der Team-

leitung bei der allerletzten Zeitkontrolle um 26 Minuten zu spät einbuchen, um sicher hinter Ogier zu landen. Der Waliser endete auf Rang 14.

Die überraschte Konkurrenz schwankte angesichts der doppelten Rochade zwischen geschockt und beeindruckt. „Das ist unfair, und es gehört bestraft, sonst herrscht bald nur noch Chaos“, schimpfte Breens Beifahrer Scott Martin. Andreas Mikkelsen schwankte: „Das war schon clever, aber gut finde ich es dennoch nicht.“ Sieger Neuville gab sich weniger überrascht und verkündete: „Das machen wir demnächst auch.“ Die Frage ist, ob es dazu kommt. Die FIA will die durchaus legale Hintertür schnell schließen.

Noch ein Satz zu Matthäus: M-Sport, in Monaco Tabellenführer, ist jetzt Vierter. Das war zuvor Hyundai. Die Koreaner liegen nun ganz vorn. ■

RALLYE SCHWEDEN (15.–18.2.2018)

Zweiter von 13 Läufen, 19 Wertungsprüfungen über 314,3 Kilometer

| | |
|--|-------------|
| 1. Neuville/Gilsoul (B/B), Hyundai i20 WRC | 2:52.13,1 h |
| 2. Breen/Martin (IRL/GB), Citroën C3 WRC | +19,8 s |
| 3. Mikkelsen/Jaeger (N/N), Hyundai i20 WRC | +28,3 s |
| 4. Lappi/Fern (FIN/FIN), Toyota Yaris WRC | +45,8 min |
| 5. Paddon/Marshall (NZ/GB), Hyundai i20 WRC | +54,4 min |
| 6. Östberg/Eriksen (N/N), Citroën C3 WRC | +1.15,3 min |
| 7. Latvala/Anttila (FIN/FIN), Toyota Yaris WRC | +2.04,9 min |
| 8. Suninen/Markkula (FIN/FIN), Ford Fiesta WRC | +2.52,2 min |
| 9. Tänak/Järveoja (EST/EST), Toyota Yaris WRC | +3.44,4 min |
| 10. Östberg/Eriksen (N/N), Ford Fiesta WRC | +8.45,4 min |

Bestzeiten: Tänak 6, Neuville 5, Breen 3, Paddon 2, Lappi 2, Mikkelsen 1

WM-STAND FAHRER

| | |
|-----------------------|----|
| 1. Thierry Neuville | 41 |
| 2. Sébastien Ogier | 31 |
| 3. Jari-Matti Latvala | 23 |
| 4. Esapekka Lappi | 23 |
| 5. Ott Tänak | 21 |
| 6. Andreas Mikkelsen | 21 |
| 7. Craig Breen | 20 |
| 8. Kris Meeke | 17 |
| 9. Hayden Paddon | 10 |
| 10. Elfyn Evans | 10 |



REUSELER

WM-STAND MARKEN

| | |
|-----------------|----|
| 1. Hyundai | 54 |
| 2. Toyota | 53 |
| 3. Citroën | 46 |
| 4. M-Sport-Ford | 43 |

Wie aus dem Nichts



Takamoto Katsuta fuhr früher Formel 3, jetzt mausert er sich zum Rallye-Ass

Was für eine Vorstellung: Die favorisierten Skandinavien landen beim heimischen Winterspektakel auf den Plätzen zwei bis sechs. Den Sieg aber feiert nach überragender Fahrt der Japaner Takamoto Katsuta.

Von: **Reiner Kuhn**

Beim Auftakt ist die Welt für das Skoda-Werksteam noch in Ordnung. WRC2-Champion und Vorjahressieger Pontus Tidemand fährt auf dem knapp zwei Kilometer langen Micky-Mouse-Kurs in Karlstad zwei Zehntel schneller als Teamkollege Ole Christian Veiby aus Norwegen. Hinter Kevin Abbring, Fredrik Åhlin und Hyundai-Junior Jari Huttunen folgt nach 2,5 Sekunden Hiroki Arai. Weitere 1,7 Sekunden später bleibt die Uhr für Takamoto Katsuta stehen.

Alles erinnert an den ersten Schweden-Auftritt der beiden Toyota-Junioren im Vorjahr: 6,43 Minuten hinter Sieger Tidemand erreichte Arai als Siebter das Ziel, Katsuta wurde mit satten 13,27 Minuten Rückstand Neunter. Geschichte. Mit seiner ersten von insgesamt neun Bestzeiten setzte sich der 24-Jährige im von Tommi Mäkinen Racing eingesetzten Ford Fiesta R5 an die Spitze des 15 Teams starken WRC2-Feldes. Kein Zufall. Das Intensivtraining

der in Finnland lebenden Japaner beginnt sich auszuzahlen. Schon zu Jahresbeginn stürmte Katsuta bei der topbesetzten Arctic Rally aufs Podium.

Am Freitagabend führt er mit vier Sekunden Vorsprung vor Lokalmatador Tidemand. Direkt dahinter folgen dessen Werkskollege Veiby sowie die Finnen Huttunen und Janne Tuohino. Am Samstagmorgen zieht Tidemand am ehemaligen Formel-3-Piloten aus Japan vorbei, doch eine Prüfung später schlägt Katsuta zurück. „Wir sind am Limit, mehr geht nicht“, gibt WRC-Champion Tidemand zu Protokoll und hofft wie seine Verfolger auf einen Patzer des Überraschungsmannes an der Spitze. Auch Katsuta wundert sich: „Ich verstehe die Welt nicht mehr.“

Eine Erklärung sind die Pirelli-Reifen, die der Japaner verwendet. Deren Spikes ragen mit 70 Millimetern einen halben Millimeter weiter aus dem Gummi als die Michelins der Skoda, und je länger Katsuta fährt, umso mehr reden die Unterlegenen darüber.

Die Jäger erhöhen den Druck. Tidemand markiert fünf Bestzeiten, Skoda-Teamkollege Veiby und Hyundai-Junior Huttunen, der beim Vortest noch einen i20 R5 zerstörte und erst im Laufe der Rallye besser in Fahrt kommt, jeweils zwei. Doch Katsuta knickt nicht ein.

Auf den drei finalen Prüfungen am Sonntag startet Verfolger Tidemand einen letzten Angriff

– vergeblich. Katsuta bleibt cool und verweist den Weltmeister auf heimischem Boden nervenstark mit knapp zehn Sekunden Vorsprung auf Platz 2. Veiby wird mit knapp 20 Sekunden Rückstand Dritter. Dahinter folgen die WRC2-Gaststarter Mattias Adielsson und Janne Tuohino in ihren privaten Skoda Fabia R5. Huttunen wird mit über fünf Minuten Rückstand Sechster. ■



Katsuta: Mangels Toyota-R5 im Ford



Skoda mühte sich vergeblich

WRC2 SCHWEDEN

| | | |
|----|--------------------------|-------------|
| 1. | Katsuta/Salminen (J/FIN) | 3:01.27,5 h |
| | Ford Fiesta R5 | |
| 2. | Tidemand/Andersson (S/S) | +4,7 sec |
| | Skoda Fabia R5 | |
| 3. | Veiby/Skaeremoen (N/N) | +26,0 sec |
| | Skoda Fabia R5 | |

PUNKTESTAND NACH LAUF 2

| | | |
|----|----------------------|-----------|
| 1. | Jan Kopecký (CZ) | 25 Punkte |
| 2. | Takamoto Katsuta (J) | 25 Punkte |
| 3. | Eddie Sciorsere (I) | 18 Punkte |
| 4. | Pontus Tidemand (S) | 18 Punkte |
| 5. | Teemu Suninen (FIN) | 15 Punkte |

Die Werksjunioren übernehmen in der WRC2 das Kommando. Nach Veiby in Schweden lässt Skoda in Mexiko erstmals den 17-Jährigen Kalle Rovander an. Hyundais Huttunen hält auch in Übersee dagegen. Anders Katsuta und Arai. Die Toyota-Junioren bereiten sich mit einem Probegalopp in Italien für den Asphalttritt auf Korsika vor.

Spike-Reifen

Leichtgewicht mit enormem Biss

Bei Geschwindigkeiten an der 200-km/h-Marke sorgen Spezialpneus dafür, dass Mensch und Maschine nicht aus der Winterbahn katapultiert werden.

Von: **Reiner Kuhn**

Stellte Michelin den WRC-Piloten bei der Rallye Monte Carlo noch wahlweise 235 Millimeter breite Asphalt- oder 20 Millimeter schmalere Winterpneus (mit und ohne Spikes) für 18 Zoll große Felgen zur Verfügung, gab es in Schweden nur einen exklusiv gefertigten Spikereifen. Der Sonderling ist mit 195 Millimetern nochmals zehn Millimeter schmaler als sein ebenfalls 15 Zoll kleines Schotter-Pendant. Vorteil: Dank der geringeren Auflagefläche konzentriert sich mehr Fahrzeuggewicht auf einen entsprechend kleineren Bereich des Reifens. Diese Fläche wird mit mehr Kraft nach unten gedrückt, und die darin eingearbeiteten Spikes krallen sich effektiver in die Fahrbahn. Ein vergleichsweise offen gestaltetes Profildesign

sorgt darüber hinaus für ein besonderes Maß an Lenk- und Bremsstabilität und generiert guten Halt auf losem Schnee, ohne dass sich die weiße Pracht zwischen den Blöcken festsetzen kann.

Den ultimativen Grip auf den gefrorenen Pisten liefern jedoch jene 384 Spikes, die sich asymmetrisch über die Lauffläche der richtungsgebundenen Spezialreifen verteilen. Das Reglement erlaubt für den speziellen Schweden-Pneu eine maximale Spikelänge von 20 Millimetern, deren Spitzen ragen 6,5 Millimeter aus

dem Profil heraus. Mit ihnen verhaken sich die vier Gramm leichten Metallstifte im Untergrund.

Zum Vergleich: Ein auf den vereisten Asphaltpisten in Monte Carlo erlaubter Winterreifen mit Spikes hat trotz größerer Oberfläche nur rund 200 maximal 15 Millimeter lange Stahlstifte, von denen nur zwei Millimeter aus dem Gummi lugen. Weitere Besonderheit des speziellen Schweden-Pneus: Dank der großzügig ausgeschnittenen Gummiflächen ist er mit 13,2 Kilo satte 3,2 Kilo leichter als der ebenfalls 15 Zoll große Schotterreifen. ■



Michelin-Spikereifen: 384 Stahlstifte krallen sich ins Eis

Junior-WM

Tannerts starkes Schweden-Debüt

Beim Junior-WM-Auftakt war gegen die heimischen Experten kein Kraut gewachsen. Einzig Julius Tannert konnte den schnellen Schweden folgen und wurde cleverer Dritter.

Von: **Reiner Kuhn**

Julius Tannert ist glücklich. Nach der ersten Tagesetappe lag der Sachse im Feld der 13 WM-Junioren auf Rang 4. Vor ihm nur die Schweden Emil Bergkvist und Denis Radström sowie Kern Torn aus Estland. „Der gute Freitag war der Schlüssel zum Erfolg, danach sind wir nur noch durchgefahren.“ Ein defekter Kühler sorgte zwar ebenso für Kopfzerbrechen wie ein abgefallener Turboschlauch, mehr aber auch nicht. Am frühen Samstag

zog Radström an Bergkvist vorbei, und Torn katapultierte sich ins Aus. Tannert nahm Tempo raus und konzentrierte sich darauf, gegen den vom französischen Verband intensiv unterstützten „JB“ Franceschi und dessen erfahrenen Landsmann Terry Folb

Rang 3 zu verteidigen. Dass er im Ziel 4.43 Minuten Rückstand auf Sieger Radström hatte, ficht Tannert nicht an. Er verteidigte mit 9,5 Sekunden Vorsprung auf Franceschi seinen Podiumsplatz. Folb folgte weitere 1,5 Sekunden dahinter auf Platz 5. ■



Ohne Kratzer aufs Treppchen: Julius Tannert und Jürgen Heigl

KOMMENTAR

OHNE CHANCEN? EIN UNDING?

Es war nur eine Frage der Zeit, bis das Thema Startreihenfolge wieder hochkochte. Die Vehemenz überrascht allerdings ebenso wie die Solidarität und Einigkeit der konkurrierenden Topteams. Den nach starken Leistungen in Monte Carlo mit Podiumsplätzen dekorierten WM-Führenden war bewusst, dass sie in Schweden zuerst auf die Bahn müssen und dabei mal mehr oder eben weniger benachteiligt werden. Ein bewusstes Spannungskorrektiv im Reglement; sozusagen die Balance of Performance der Rallye-WM.

Dementsprechend zurückhaltend murrten Sébastien Ogier und Jari-Matti Latvala, die als Erste in die Bahn mussten, nach der Vormittagsschleife, nur Tänak konnte sich schwer beherrschen. Dumm nur, dass die Organisatoren vor dem zweiten Durchgang knapp 70 historische, gut 20 Zentimeter schmalere Rallyeaufbauten auf die Bahn ließen, die mit ihren ultraschmalen Spikereifen die Piste so sehr zerpflegten, dass die ohnehin schon benachteiligten „Spurenleger“ noch mehr ins Hintertreffen gerieten und ins Nirwana der Zeitenlisten abstürzten. Grobe Wettbewerbsverzerrung, fanden auch die Konkurrenten. Sofort stellte die FIA-Sicherheitsexpertin Michèle Mouton klar: „WM-Starter ohne jegliche Chancen? Ein Unding! Niemand hat etwas gegen historische Fahrzeuge, im Gegenteil. Aber zwischen den beiden WM-Durchgängen werden wir diese nicht mehr auf die Strecke lassen.“ Die Diskussionen dürften dadurch nur wenig abebben. Neuer Gesprächsstoff droht: Beim nächsten Lauf in Mexiko greift Sébastien Loeb ins Geschehen ein – und könnte als Gaststarter das WM-Feld auf der vorgezeichneten Ideallinie von hinten auflaufen.



Reiner Kuhn
Redakteur

Rallye-WM

„Mit weißer Weste“

Rallycross-Weltmeister Johan Kristoffersson kann auch Rallye – wie der Schwede unter anderem mit zwei Klassen-Bestzeiten eindrucksvoll bewies.

Kaum hatte VW seine Testpläne für die Rallycross-WM geändert, fand sich Weltmeister Johan Kristoffersson auf der Nennliste der Rallye Schweden. Ein Testtag im Skoda Fabia R5 reichte dem 30-Jährigen vor seinem achten Rallyestart, um gegen insgesamt 27 Klassenkonkurrenten – davon 15 aus der WRC2 – zu bestehen und beim heimischen

Winterspektakel vorne mitzuziehen. Der Top-Allrounder – Kristoffersson gewann schon diverse Tourenwagen-Serien und tobte im GT3 über die Nordschleife – fuhr vier Top-3-Zeiten und markierte auf der engen Zuschauer-Prüfung in Karlstad jeweils die Bestzeit – vor keinen Geringeren als WRC2-Champion Pontus Tidemand. Im Ziel durfte er sich über Gesamtrang 17 und Platz 6 in der Klasse freuen. „Ich habe schon auch Fehler gemacht. Aber das Wichtigste: Wir sind mit weißer Weste durchgekommen. Gerne würde ich bei einer anderen WM-Rallye starten – egal ob auf Schotter oder Asphalt.“ Ab Sommer stünde dazu der VW Polo R5 bereit. ■ RK



Rallycross-Champion Johan Kristoffersson fuhr in die Top Sechs der WRC2

Rallye-WM

Mäkinen will Toyota-Engagement ausbauen

Toyota-Teamchef Mäkinen will mehr: Am kommenden Wochenende soll sich entscheiden, ob Nasser Al-Attayah künftig in einem Kunden-Yaris WRC sitzt.

Von: **Reiner Kuhn**

Ex-WRC2-Champion Nasser Al-Attayah will nach dreijähriger Pause mit Co. Matthieu Baumel bei den WM-Läufen in Argentinien, Portugal, Sardinien, Deutschland, Spanien und Wales starten – am liebsten in einem Yaris WRC. Die Anfrage nach einem Kundenauto kam Tommi Mäkinen mehr als gelegen. „Unser Team entwickelt sich prima. Deshalb bin ich überzeugt, dass wir schon jetzt in der Lage sind, neben den Werkswagen ein Kundenauto einzusetzen“, erklärt der Toyota-Teamchef in Schweden. „Die Gespräche sind weit vorgeschritten“, bestätigt Mäkinen und stellt klar: „Will Al-Attayah in Argentinien dabei sein, müssen die letzten Details aber bis zum kommenden Wochenende geklärt sein. Denn in der Woche darauf gehen die Überseecontainer mit den Ersatzteilen auf die Reise.“ Für den Wüstensohn würde ein Vorjahres-Chassis bereitstehen. „Die Unterschiede sind gering“, so Mäkinen. „Bis auf die Front und ein paar Details am Motor ist das Auto nahezu identisch mit dem aktuellen Yaris WRC.“

Auch über Kundensport-Modelle macht sich der viermalige Weltmeister ernsthaft Gedanken und will den Kundensport wie Malcolm Wilson mit M-Sport Polen auslagern. „Über kurz oder lang werden wir einen R5 anbieten. Wir sind gerade dabei, dieses

Projekt zu evaluieren. Klar ist, dass wir uns in Finnland auf die WRC konzentrieren und die R5-Aktivitäten von Estland aus machen wollen.“ Als einst offizieller Subaru-Partner in der Gruppe N hat Mäkinen viel Erfahrung und weiß wie wichtig neben einem

guten Auto auch der Teileservice und die Kundenbetreuung ist. „Läuft alles nach Plan könnten wir im Herbst mit dem Design und im Frühjahr mit der Entwicklung eines Yaris R5 beginnen. Juho Hänninen wäre sicher ein guter Testfahrer.“ ■



Tommi Mäkinen will Gazoo Racing zur Kundensport-Schmiede machen

AUS DEM SERVICEPARK

BLAUBLÜTER

Alle Jahre wieder: Prinz Carl Philip von Schweden, einziger Sohn von König Carl Gustav und Königin Silvia, vollzog als Herzog der Rallye-Provinz Värmland am Donnerstag die offizielle Start-Zeremonie. Tags darauf weilte gar Harald V., König von Norwegen, an den heimischen WM-Pisten, bevor er über die Landesgrenze zum 30 Kilometer entfernten Servicepark düste, um seine aktiven Landsmänner, allen voran Andreas Mikkelsen und Co Anders Jaeger zu besuchen.

ZEITRAFFER

Die über acht WM-Prüfungen am Freitag und Samstag führende Rallye für historische Autos gewann Kenneth Tommasson im allradgetriebenen Mazda 323. Dahinter verwies Ex-Weltmeister Petter Solberg im Ford Escort BDA dessen Mazda-Teamkollegen und Vorjahressieger Mats Jonsson auf Rang 3. Die meist am Limit bewegten Audi, Opel, Saab oder Volvo sind in Schweden so beliebt, dass das öffentliche Fernsehen die finale Prüfung

zwischen Olympia und Rallye-WM live übertrug.

ZAHLTAG

„Im schwedischen Straßenverkehr gelten strenge Regeln. Nullkommanull Prozent Alkohol am Steuer sind ebenso ratsam wie das Einhalten der Geschwindigkeitsbeschränkungen. Die Mechaniker des italienischen Juniorteams düsten auf dem nächtlichen Nachhauseweg 34 km/h zu flott durch eine Radarfalle und wurden noch vor Ort mit umgerechnet 600 Euro zur Kasse gebeten.“

LUFTNUMMER

Den weitesten Satz am Colin's Crest legte diesmal Citroën-Gaststarter Mads Östberg hin. Mit 42 Metern verfehlte der Norweger allerdings den vor zwei Jahren von Landsmann Eyvind Brynildsen im Ford Fiesta R5 aufgestellten Rekord um drei Meter. Der prestigeträchtige Award erinnert an Colin McRae, der 1995 mit Subaru die Rallye-WM gewann und als erster nahezu mit Vollgas über die spektakuläre Natursprungschanze tobte. ■ RK

Rumschrauben

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

**TOP
EXTRA**



BOSCH-Akkuschauber „IXO V“

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

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



Ihre Abo-Vorteile:

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

Direkt bestellen unter:

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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



Bayrischer Siegertyp

Hyundai schlug mit dem i30 N wie eine Bombe in der TCR-Szene ein. Direkt beim ersten Renneinsatz sprang ein Sieg heraus. Gebaut werden die Renner bei der Hyundai Motorsport GmbH in Alzenau, wo MSa sich einmal umschauen durfte.

Von: **Michael Bräutigam**

Alzenau im nordwestlichsten Zipfel Bayerns. In einem Industriegebiet am Westende der Stadt ist das Hauptquartier der Hyundai Motorsport GmbH (HMSG) gelegen. Nur große blaue Lettern auf dem ansonsten völlig unscheinbaren Industriegebäude signalisieren,

was sich hinter der weißen Außenfassade befindet. Der Gang hinter selbige ähnelt dem in einen Hochsicherheitstrakt. Am Empfang werden die Handy-Kameras abgeklebt. Erst hinter einigen mit elektronischen Schlössern gesicherten Türen ist das Ziel endlich erreicht: die Kundensportabteilung von HMSG. Hier stellen Verbotsschilder noch mal klar, dass Fotos tabu sind.

Vorgelagert ist ein Großraumbüro, das in der riesigen Werkshalle aber beinahe untergeht. Zur Montagehalle hin stehen diverse Showcars aus vergangenen und aktuellen Rallyzeiten sowie der TCR. Dahinter ist die Linie, in der die R5-Rallyautos zusammengebaut und gewartet werden. Und dann, in den letzten beiden Reihen, endlich die Objekte der Begierde. Diverse Hyundai i30 N TCR in den verschiedensten Stadien

ihres Aufbaus und die gerade erst aus Dubai zurückgekehrten TCR-Rennautos von Alain Menu und Gabriele Tarquini.

„Ich bin stolz auf die Leute, die das Auto designt und die Entwicklung gemanagt haben. Das Auto hat deshalb so viel Potenzial, weil wir mit dem i30 N auf einer sehr guten Basis gestartet sind“, sagt Kundensportleiter Andrea Adamo. Der Italiener hat in seiner Abteilung den Hut auf, seit er Ende 2015 nach Alzenau kam. Zuvor arbeitete er u.a. als Cheffingenieur von Honda in der Tourenwagen-WM und entwickelte für JAS auch den ersten Honda Civic TCR.

Einstand nach Maß

Ganz vorne in der Reihe steht im Prinzip nur die Rohkarosserie. Je weiter es in der Produktionslinie vorangeht, desto mehr nimmt der TCR-Renner mit den koreani-

»WEIL ES SICH BEI DER TCR UM KUNDENSORT HANDELT, BRAUCHTEN WIR EIN AUTO, DAS LEICHT ZU MANAGEN UND ZU FAHREN IST.«

Andrea Adamo

schen Wurzeln Form an. Ab dem dritten Schritt ist auch schon der je nach BoP bis zu 350 PS starke Motor eingepflanzt.

Von einem gelungenen Renndebüt zu sprechen, wäre wohl untertrieben. Gleich beim ersten Renneinsatz bei der TCR in Sha-oxing fuhr Entwicklungsfahrer



Montagelinie: Bei der Kunden-sportabteilung von Hyundai Motorsport in Alzenau wird der Hyundai i30 N TCR gebaut

hinaus „fasziniert vom großen Interesse an unserem Auto, so optimistisch hätte ich vorher nicht denken können.“

Bei der Entwicklung wurde der Fokus klar definiert. „Weil es sich um Kundensport handelt, brauchten wir zuallererst ein zuverlässiges Auto. Eines, das leicht zu managen und zu fahren ist“, sagt der Kundensportleiter. „Wir haben nicht das letzte Bisschen Performance gesucht, das die Fahrbarkeit hätte beeinflussen können.“ Dazu setzte man bei den technischen Partnern ebenfalls auf bekannte Größen.

Eine kleine Hürde war die Kostendeckelung von 130 000 Euro, aber auch dafür fand man in Form von der Abnahme großer Stückzahlen für die Zulieferteile eine Lösung. Mehr noch: Während die Konkurrenz oft nur die Basismodelle unter der Deckelungsgrenze verkauft, bekommt man bei Hyundai gleich ein siegfähiges Sportgerät. Adamo: „Alle bieten ein Auto zum gedeckelten Preis an, aber dann muss man sich vielleicht noch konkurrenzfähige Dämpfer, Getriebe und so weiter dazukaufen. Ich verfolge da den fairen und geradlinigen Ansatz, dass ich sage: Das Auto kostet 128 000 Euro, und für diesen Preis hat man ein konkurrenzfähiges Paket.“

Enormes Wachstum

In der zweiten i30-Montagereihe wird auch das erste Langstreckenfahrzeug vorbereitet. Das beinhaltet ein sogenanntes Endurance Kit mit u.a. zusätzlichen Scheinwerfern und einer Betankungsanlage. Ein dänisches Rennteam wird dieses in der Creventic-Serie einsetzen.

Ob man den Hyundai auch in Deutschland zu Gesicht bekommt, ist noch nicht ganz klar. „Wo wir sonst noch vertreten sein werden, hängt von unseren Kundenteams ab“, sagt Adamo. Aber neben der ADAC TCR Germany sei die VLN eine Möglichkeit. „Wir haben Kunden, die Autos gekauft und entsprechende Absichten geäußert haben, was natürlich super wäre.“ Einen großen Auftritt im Rahmen des 24h-Rennens am Nürburgring wie im Vorjahr möchte Adamo auch nicht ausschließen, das werde jedoch von Hyundai Deutschland und der Zentrale in Korea entschieden, und HMSG sei dabei nur der Dienstleister.

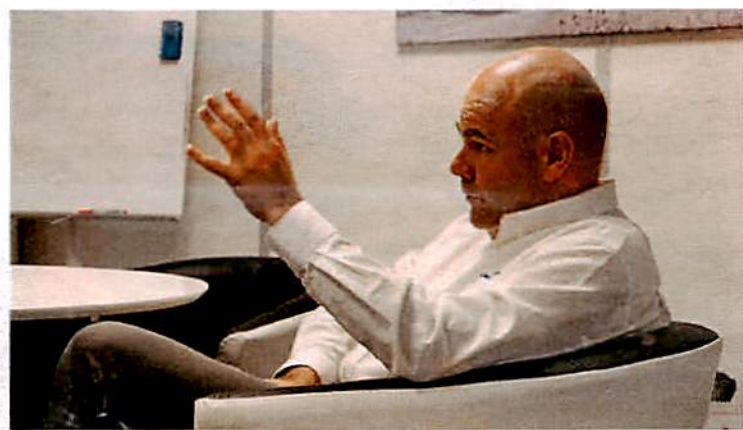
Apropos: Bei so viel Dienstleistung am Kunden musste die Abteilung in Alzenau in den letzten

zwei Jahren gewaltig expandieren. „2015 waren wir eine kleine Gruppe von fünf, sechs Leuten. Jetzt sind wir 60 Leute, die einen R5-Rallyewagen und ein TCR-Auto bauen.“ Weitere Erweiterungspläne gibt es aber vorerst nicht. „Wir mussten schnell wachsen und damit auch Kompromisse eingehen. Auf Kompromisse kann man sich nicht ewig einlassen, mein Job ist also nun, diese Kompromisse auszumerzen und das Fundament zu stärken. Ein großes Haus auf schwachem Fundament kann beim ersten Sturm umfallen.“

Eine Mammutaufgabe, denn die 60 Mitarbeiter der Kundensportabteilung kommen nicht nur aus 17 verschiedenen Natio-

nen (vor allem Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Spanien und Korea), sondern auch aus den unterschiedlichsten Motorsportbereichen. Rallye, Tourenwagen, GT, Formel 1. Amtssprache ist – na klar – Englisch.

Und wenn erst mal alles sortiert ist? Daran möchte Adamo noch nicht denken, er plant lieber kurzfristig: „Das Ziel lautet: Wir wollen 2018 Rennen und Meisterschaften gewinnen.“ Die Voraussetzungen sind auf jeden Fall da. Nicht nur in der WTCR, auch in diversen anderen Serien. Und all der mögliche Erfolg hat seine Basis hinter den Sicherheitstüren eines unscheinbaren Gebäudes in einem nordbayrischen Industriegebiet. ■



Leitet seit Ende 2015 die Hyundai-Kundensportabteilung: Andrea Adamo



Die Basis: Rohkarosserie des Hyundai i30 N TCR mit Sicherheitszelle



Schraubchen für Schraubchen: In Handarbeit entstehen die Rennautos

HYUNDAI MOTORSPORT/ALEX BECKER

HYUNDAI MOTORSPORT/ALEX BECKER

HYUNDAI MOTORSPORT/ALEX BECKER

HYUNDAI MOTORSPORT/ALEX BECKER

Gabriele Tarquini einen Sieg ein, obwohl er aus der siebten Startreihe das Rennen in Angriff nehmen musste. Danach sorgten starke BoP-Eingriffe für immer noch starke, wenngleich nicht mehr so überwältigende Einsätze. „Ich nenne das mehr eine Balance of Panic als eine Balance of Performance“, lacht Adamo.

Mittlerweile ist das Auto in seiner finalen Form homologiert und wohl auch dank der frühen Erfolge zahlreich unter Volk gebracht. Top-Teams wie Yvan Muller Racing (WTCR), Target Competition (TCR Europe) oder Bryan Herta Autosport (Pirelli World Challenge) haben sich unter anderem für die Rennsporttechnik aus Unterfranken entschieden. Wie viele Autos man verkaufen möchte, bleibt Adamos Geheimnis. Neben den aktuell knapp 25 verkauften Autos sei er darüber



Die pure Freude: Austin Dillon freut sich über den Sieg bei der 60. Ausgabe des legendären Daytona 500

Dillon im Earnhardt-Stil

20 Jahre nach Dale Earnhardt Seniors einzigem Sieg beim Daytona 500 schaffte es der Childress-Chevrolet mit der Startnummer 3 wieder in die Victory Lane des „Great American Race“ – Sieger Austin Dillon machte den Triumph gar mit einem Earnhardt-Move perfekt.

Von: **Michael Bräutigam**

Allgemein bot die 60. Auflage des 500-Meilen-Rennens auf dem Daytona International Speedway viel Gesprächsstoff. Zuallererst galt es, die Favoritenfrage zu klären, wobei sich hier natürlich die Top-Piloten aus Clash, Qualifying so-

wie den Duel-Rennen nachhaltig empfehlen. Und speziell die Ford-Armada machte im Vorfeld einen richtig starken Eindruck. Brad Keselowskis Sieg im Clash-Rennen sollte aber dann doch nicht zu einem Vorboten eines endlich mal gelungenen Daytona 500 für den Penske-Ford-Piloten werden.

Im Gegenteil wurde er im zweiten von insgesamt drei Massencrashes eines der Unfallopfer. Nachdem ein „Big One“ am Ende der ersten Stage (Sieger: Kurt Busch) bereits Jimmie Johnson, Daniel Suárez, Ty Dillon und Erik Jones eliminierte, erwischte es im zweiten Segment unter anderem den Clash-Sieger. Ebenfalls verwickelt in die zweite Multikollision des Tages waren Chase Elliott, Kevin Harvick, David Ragan, Kasey Kahne, Danica Patrick und der amtierende Champion Martin Truex Jr. Während Truex

zumindest weiterfahren konnte (am Ende P18), war für Danica Patrick deren letztes Rennen nach rund der Hälfte der geplanten Distanz vorzeitig beendet.

„Es sollte heute einfach nicht sein“, winkte die Amazone ab. „So geht eben der Poker in Daytona. Es kann so gut laufen, aber auch so schlecht.“ Für Patrick war es das letzte NASCAR-Rennen, nach dem Indy 500 im Mai beendet sie ihre Karriere.

Penske-Show in Stage 2

Die zweite Stage gewann mit Ryan Blaney dennoch ein Penske-Pilot. Der Neuzugang in der Mannschaft des „Captain“ war nach dem Sieg in seinem Duel-Rennen ebenfalls in den engeren Favoritenkreis aufgestiegen. Insgesamt 114 Führungsrunden sammelte der Youngster und fuhr damit mehr als die Hälfte

des Rennens an der Spitze. Mit Paul Menard im Kundenauto von Wood Brothers Racing sowie Joey Logano auf P3 wurde Stage 2 trotz des Keselowski-Aus zu einer wahren Penske-Demonstration.

Logano war einer derjenigen Piloten, die sich nach zwischenzeitlichem Rundenrückstand wieder vorkämpften. Logano musste einen außerplanmäßigen Stopp unter Grün einlegen. Auch Denny Hamlin, der vom zweiten Startplatz gestartet und direkt in Führung gegangen war, erwischte es. Direkt in der ersten Gelbphase verpatzte er seinen Stopp, als er über den Boxenplatz hinausschoss. Weil trotzdem getankt wurde, hielten ihn die NASCAR-Offiziellen für eine Runde bei seiner Crew fest. Ein ähnliches Schicksal ereilte beinahe Kurt Busch. Der Vorjahressieger beim Daytona 500 war bei der



Die Nr. 3 endlich wieder mit Sieger-Donut in Daytona



Vorzeitiger Abschied: Patrick fiel nach Crash aus



Champions in Problemen: Johnson (#48) und Truex (#78) wurden Opfer von Massenkollisionen

Gelb-Unterbrechung nach der ersten Stage ebenfalls über den Boxenplatz gerutscht, verhinderte aber eine Strafe, weil er direkt weiterfuhr und eine Runde später erneut zum Service kam.

In der weitgehend ereignislosen dritten Stage brachte sich Logano selbst um die Siegchance, als er in der Runde der Grün-Stopps zu schnell durch die Boxengasse fuhr. Hamlin war dagegen noch voll im Geschäft, ebenso Blaney. Als gerade alles aufs Finish hinfieberte, krachte es aber im Vorderfeld noch mal gewaltig. Der dritte „Big One“ des Tages in Runde 199 von geplanten 200 sorgte nicht nur für Nachspielzeit, sondern auch für das Aus von u.a. Kurt Busch und Polesitter Alex Bowman. Auch Blaney war eines der Opfer, er konnte aber wenigstens weiterfahren und noch P7 einfahren.

Dillons „Earnhardt-Move“

Das Finish wurde dann zu einer kontroversen Geschichte. Nach dem Restart schoben sich Aric Almirola und Austin Dillon an Leader Hamlin vorbei. In der letzten Runde hatte der ältere der beiden Dillon-Brüder mehr Schwung als Stewart-Haas-Neuzugang Almirola und schob diesen an. Für Almirola ein wenig zu viel „Push“, er bog in die Mauer ab und wurde auf P11 gewertet.

Dillon hielt seine gerade erstmals in diesem Rennen eroberte Führung und kreuzte vor Darrell „Bubba“ Wallace Jr. und dem im Fotofinish knapp geschlagenen Hamlin den Zielstrich. Wie im Vorjahr, als Kurt Busch im Sprit-

krimi gewann, reichte also gerade mal eine Führungsrunde für den Sieg beim Saisonauftakt.

„Ich habe getan, was ich tun musste“, sagte Dillon nach seinem Triumph. „Es tut mir leid für die Jungs von der Nummer 10 (Almirola, d. Red.). Ich hatte Überschuss und bin auf dem Gas geblieben. So läuft das hier in Daytona.“ Der Enkel von Richard Childress sagte zudem: „Die Alternative wäre gewesen, dass ich vom Gas gehe und den Ring, den ich jetzt trage, ihm überlasse.“ Dillons Sieg ist ein symbolträchtiger. Erstmals seit Dale Earnhardt 1998 fuhr die legendäre Nummer 3 von Richard Childress Racing wieder als Sieger des Daytona 500 ins Ziel. Und das passenderweise mit einem Move, der auch dem „Intimidator“ in besten Zeiten gut gestanden hätte.

Dillons Unfallgegner wirkte jedoch nicht übermäßig sauer. „Er ist nicht zu aggressiv gefahren, er hat nur versucht, das Daytona 500 zu gewinnen, genau wie ich“, so der Stewart-Haas-Pilot. „Ich bin momentan zwar am Boden zerstört, aber ich lasse mich nicht unterkriegen.“

Dillons Sieg bedeutete auch den Premientriumph für den neuen Chevrolet Camaro. Mit Wallace auf P2, der damit auch das beste Ergebnis eines Afroamerikaners beim Daytona 500 einfahren konnte, wurde es gar ein Doppelsieg für den ZLI. Erster Tabellenführer ist übrigens nicht Dillon, sondern Blaney. Den Unterschied machen die Stage-Punkte. Deren 18 gingen an Blaney, nur zwei an Dillon. ■

DAYTONA 500 (18. FEBRUAR 2018)

1. von 36 Läufen, 207 Runden à 4,023 km; 40 Fahrer gestartet

| | | |
|-----|--|-------------|
| 1. | Austin Dillon (USA/Chevrolet), Richard Childress Racing | 3:26,15 h |
| 2. | Darrell Wallace Jr. (USA/Chevrolet), Richard Petty Motorsports | +0,260 s |
| 3. | Denny Hamlin (USA/Toyota), Joe Gibbs Racing | +0,262 s |
| 4. | Joey Logano (USA/Ford), Team Penske | +0,411 s |
| 5. | Chris Buescher (USA/Chevrolet), JTG Daugherty Racing | +0,419 s |
| 6. | Paul Menard (USA/Ford), Wood Brothers Racing | +0,524 s |
| 7. | Ryan Blaney (USA/Ford), Team Penske | +0,558 s |
| 8. | Ryan Newman (USA/Chevrolet), Richard Childress Racing | +1,243 s |
| 9. | Michael McDowell (USA/Ford), Front Row Motorsports | +1,247 s |
| 10. | A.J. Allmendinger (USA/Chevrolet), JTG Daugherty Racing | +1,476 s |
| 11. | Aric Almirola (USA/Ford), Stewart-Haas Racing | +1 Runde |
| 12. | Justin Marks (USA/Chevrolet), Rick Ware Racing | +1 Runde |
| 13. | Trevor Bayne (USA/Ford), Roush Fenway Racing | +1 Runde |
| 14. | David Gilliland (USA/Ford), RBR Enterprises | +1 Runde |
| 15. | Clint Bowyer (USA/Ford), Stewart-Haas Racing | +1 Runde |
| 16. | Jamie McMurray (USA/Chevrolet), Chip Ganassi Racing | +2 Runden |
| 17. | Alex Bowman (USA/Chevrolet), Hendrick Motorsports | +2 Runden |
| 18. | Martin Truex Jr. (USA/Toyota), Furniture Row Racing | +2 Runden |
| 19. | Kyle Larson (USA/Chevrolet), Chip Ganassi Racing | +3 Runden |
| 20. | Gray Gaulding (USA/Toyota), BK Racing | +3 Runden |
| 21. | Jeffrey Earnhardt (USA/Chevrolet), StarCom Racing | +3 Runden |
| 22. | Mark Thompson (USA/Ford), MBM Motorsports | +4 Runden |
| 23. | William Byron (USA/Chevrolet), Hendrick Motorsports | +4 Runden |
| 24. | D.J. Kennington (CDN/Toyota), Gaunt Brothers Racing | +6 Runden |
| 25. | Kyle Busch (USA/Toyota), Joe Gibbs Racing | +7 Runden |
| 26. | Kurt Busch (USA/Ford), Stewart-Haas Racing | +9 Runden |
| 27. | Matt DiBenedetto (USA/Chevrolet), Go Fas Racing | +9 Runden |
| 28. | Brendan Gaughan (USA/Chevrolet), Beard Motorsports | +9 Runden |
| 29. | Ricky Stenhouse Jr. (USA/Ford), Roush Fenway Racing | +10 Runden |
| 30. | David Ragan (USA/Ford), Front Row Motorsports | +100 Runden |

STAND FAHRER

| | | |
|-----|-------------|-----------|
| 1. | Blaney | 48 Punkte |
| 2. | A. Dillon | 42 |
| 3. | Menard | 42 |
| 4. | Logano | 41 |
| 5. | Wallace Jr. | 39 |
| 6. | McDowell | 39 |
| 7. | Hamlin | 35 |
| 8. | Almirola | 33 |
| 9. | Buescher | 32 |
| 10. | Truex Jr. | 30 |



STAND HERSTELLER

| | | |
|----|-----------|-----------|
| 1. | Chevrolet | 40 Punkte |
| 2. | Toyota | 34 |
| 3. | Ford | 33 |

TCR

Testen für die perfekte Balance

Elf Hersteller schickten ihre TCR-Autos vergangene Woche zum BoP-Test nach Valencia. Testfahrer Gianni Morbidelli erlebte dabei eine Schrecksekunde.

Von: **Michael Bräutigam**

Alfa Romeo, Audi, Honda, Hyundai, Kia, Opel, Peugeot, Renault, Lada, SEAT und Volkswagen – sie alle schickten ihre aktuellen TCR-Rennfahrzeuge zum BoP-Test auf den Circuito Ricardo Tormo nahe Valencia. Honda hatte das 2017er- und 2018er-Modell dabei, sodass zwölf Autos antraten.

Nachdem mithilfe der eigenen Testfahrer (u.a. Rahel Frey/Audi, Josh Files/Honda, Gabriele Tarquini/Hyundai, Mike Halder/Kia, Dieter Depping/VW) die Autos für den Test vorbereitet wurden, lag es an den von der TCR-Organisation benannten Testfahrern,

möglichst konstante und realistische Runden abzuspulen und viele Daten zu sammeln.

Schon am ersten der beiden Testtage erlebte Gianni Morbidelli, neben Daniel Lloyd einer der beiden TCR-Testpiloten, einen Schreckmoment, als beim Renault Mégane ein Bremsdefekt auftrat und der Italiener in Kurve eins crashte. Doch bis auf

eine Prellung am Fuß kam das Tourenwagen-Urgestein ungeschoren davon, am zweiten Tag konnte er bereits wieder die Testarbeit aufnehmen.

Neben dem Datensammeln auf der Strecke wurden der Schwerpunkt des Fahrzeugs ermittelt und auf einem speziellen Rollenprüfstand Leistung, Drehmoment und Turbo-Ladedruck aufgezeich-

net. Mit diesen Daten geht die TCR-Technikkommission nun in Klausur und legt die Basis-Einstellungen für 2018 fest. Die Ergebnisse sollen Mitte März präsentiert werden. Anders als in den Vorjahren soll jede Serie nach einem festgelegten Schlüssel ihre BoP verändern können. Zunächst starten aber alle Serien mit der festgelegten Basis-BoP der TCR. ■



Aufstellen zum Gruppenfoto: Die zwölf Autos der elf Hersteller beim BoP-Test aufgereiht

DTM

Rückendeckung

Das angekündigte Comeback von Pascal Wehrlein rief teilweise peinliche Reaktionen in den sozialen Netzwerken hervor. Doch der DTM-Meister von 2015 erhält Rückendeckung von einem seiner Vorgänger.

Von: **Michael Bräutigam**

Man hat es nicht leicht, wenn man in der Öffentlichkeit steht, das musste Pascal Wehrlein anlässlich seines jüngst verkündeten DTM-Comebacks einmal mehr leidvoll erfahren. Auf Facebook und Co. wurde er geradezu virtuell ausgebuht. Zwar gab es überwiegend freudige Kommentare, aber auch in die andere Richtung gingen die Meldungen. Sätze wie „Da freuen wir uns auf viele Jammerlappen-Funksprüche“, oder dass jetzt die anderen Stern-Piloten

auch noch auf ihre eigenen Punkte verzichten müssten, waren noch von der harmloseren Sorte. Offensichtlich gönnen ihm viele den Titel 2015 noch immer nicht.

Anlässlich der Trainingswoche des Mercedes-DTM-Teams in La Manga meldete sich aber Teamkollege Gary Paffett zu Wort: „Er war noch sehr jung, als er die Meisterschaft in der DTM gewonnen hat, und es lastete sehr viel Druck auf seinen Schultern. Es

gab auch einige Zwischenfälle, die ihm nicht geholfen haben. Aber er hat ja selbst gesagt, dass er sich in den vergangenen beiden Jahren sehr verändert hat, und ich glaube, dass er jetzt eine komplettere Persönlichkeit und ein kompletterer Fahrer ist als zur Zeit seines Titelgewinns“, so der Champion von 2005. „Ich denke, die Leute werden in dieser Saison einen anderen Pascal sehen als Ende 2015.“ ■



Musste in den sozialen Netzwerken harte Kritik einstecken: Pascal Wehrlein

NACHRICHTEN

WTCR: WRT-DEAL MIT AUDI UND STARFAHRERN

Das belgische Team WRT setzt 2018 zwei mit TCR-International-Champion Jean-Karl Vernay sowie BTCC-Umsteiger Gordon Shedden stark besetzte RS3 LMS in der WTCR ein. Beide Fahrer bekommen den Status eines Audi-Sportfahrers. Mit Comtoy Racing steht auch ein zweites Audi-Team für die WTCR fest. Sie setzen sogar vier Autos ein. Die Fahrer: Frédéric Verisch, Aurélien Panis, Denis Dupont und Nathanaël Berthon.

SUPERCARS: SLADE HOLT BESTZEIT BEIM TESTTAG

Tim Slade (Holden) sicherte sich beim offiziellen Testtag der australischen Supercars in Sydney die Bestzeit. Einen Schreckmoment gab es für Scott McLaughlin (Ford), als ihm bei 200 km/h ein Reifen platzte. Der Neuseeländer blieb beim folgenden heftigen Einschlag jedoch unverletzt.



Tanken oder Shoppen?

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

amazon.de
geschenkkarte

€ 30



Tank- und Warengutschein

30 €

JET
SCHLAUER IST DAS.

BestChoice
EINKAUFSGUTSCHEIN

30 €



mit mehr als 25.000 Filialen

cadooz

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@dpv.de

Ja, ich möchte MOTORSPORT aktuell mit 15% Preisvorteil

selbst lesen. Best.-Nr. 1625268 verschenken. Best.-Nr. 1625269

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

BestChoice Einkaufsgutschein 30 €

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

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

| | |
|------|--------------|
| IBAN | |
| BIC | Geldinstitut |

| | |
|---|--|
| SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer 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. <input type="checkbox"/> Ich bezahle per Rechnung. | |
|---|--|

| | |
|--|---------------------------------------|
| Ich verschenke MOTORSPORT aktuell an: (nur bei Geschenkabos auszufüllen) | |
| Name, Vorname | Gewünschter Belieferungszeitpunkt ab: |
| Straße, Nr. | |
| PLZ | Wohnort |

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

| | |
|-------|--------------|
| Datum | Unterschrift |
|-------|--------------|

www.motorsport-aktuell.com/abo



Kleiner Mann ganz groß

Viele Fragen, viele Antworten. Nach dem zweiten MotoGP-Test des Jahres auf der für alle unbekanntesten Strecke im thailändischen Buriram zeigte sich Honda sehr stark. Und am Ende strahlte Dani Pedrosa mit der Bestzeit.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Johann Zarco war gut aufgelegt. Der zweifache Moto2-Weltmeister war kurz nach Mittag des letzten Tages die Bestzeit gefahren. „Das war mein Geschenk zum 63. Geburtstag meines Crewchefs Guy Coulon“, grinste Zarco, packte vorzeitig zusammen und fuhr zum Flughafen. Bis drei Minuten vor Schluss hielt die Zeit. Dann umrundete

Dani Pedrosa die 4,554 km lange Strecke noch 86 Tausendstel Sekunden schneller und vermiesste ihnen die Geburtstagsparty.

Selten wurde vor einem MotoGP-Test so viel gemutmaßt wie vor Buriram. Es sollte noch heißer werden als in Sepang. Michelin brachte nicht weniger als vier verschiedene Mischungen für vorne und hinten mit, dazu die zwei neuen Vorderreifen, die in Sepang erstmals getestet wurden. Und tatsächlich gab es Temperaturen bis 39 Grad, der Asphalt heizte sich bis zu 60 Grad auf. Doch wie sich bald herausstellen sollte, war all das halb so schlimm.

„Die Luftfeuchtigkeit ist lange nicht so hoch wie in Malaysia, und die Strecke ist von ihrer Linienführung her die wahrscheinlich am wenigsten belastende im Kalender“, stellte Andrea Dovizioso fest. „Eine Runde in Sepang ist anstrengender als hier zehn.“

Nach dem ersten Tag waren die Zeiten der ersten 20 innerhalb einer Sekunde. „Diese Strecke lernt jeder schnell“, verriet Dovizioso. „Aber die Abstimmung ist nicht leicht, denn die harten Bremszonen nach den langen Geraden verlangen nach viel Stabilität, die mittlere Sektion mit den

»NACHDEM ICH UNSEREN NEUEN MOTOR IN SEPANG KENNENGELERNT HABE, WAR ICH SICHER, DASS WIR HIER SEHR KONKURRENZFÄHIG SEIN WERDEN.«

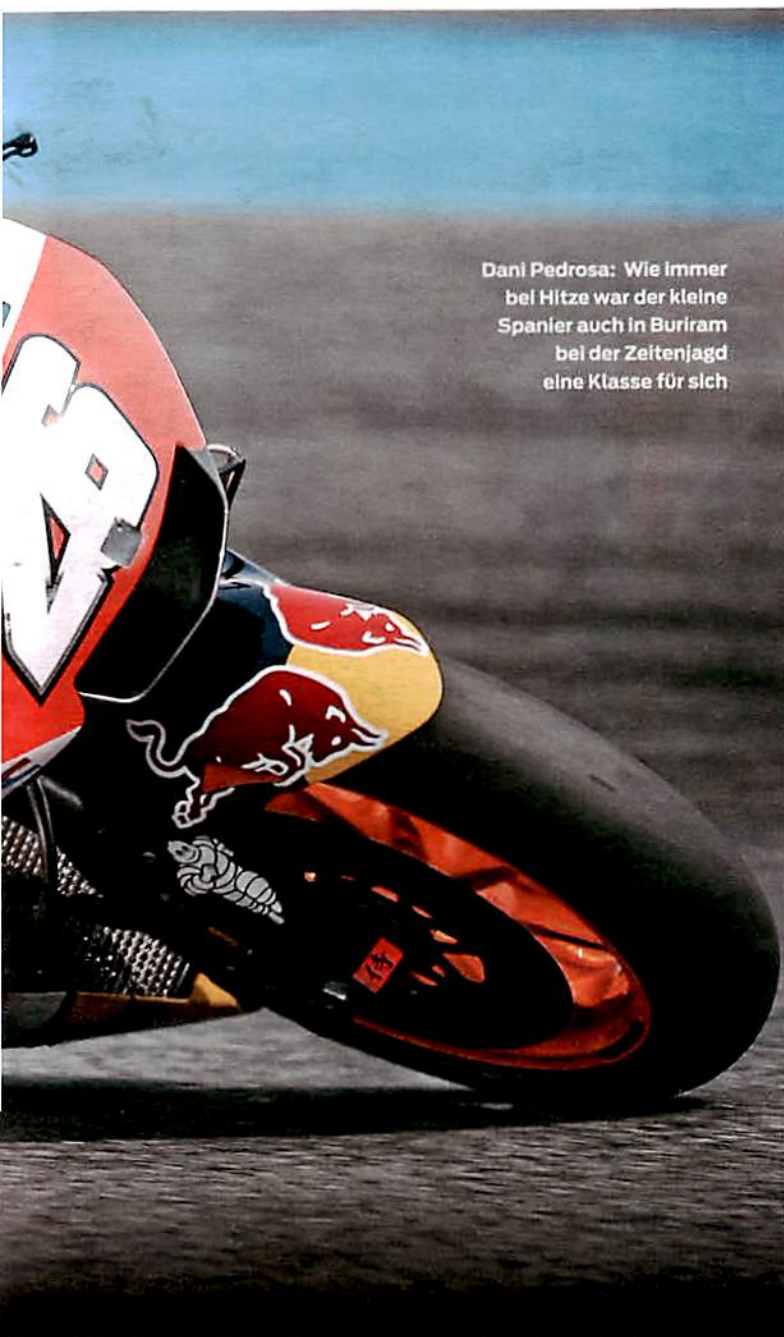
Alberto Puig

schnellen Wechselkurven nach Agilität. Da einen guten Kompromiss zu finden, ist nicht einfach.“

Vorteil Honda

Die Linienführung erinnert auf dem Papier an den Red Bull Ring, nur eben ohne Steigungen und Gefälle. Und da Ducati dort in den letzten Jahren eine Macht war, rechnete man mit einer Dominanz der Italiener. Doch plötzlich waren die Hondas vorn, am ersten Tag mit Cal Crutchlow an der Spitze. An seinem Geburtstag war dann Marc Márquez der Schnellste, zum Schluss Dani Pedrosa. „Nachdem ich den neuen Motor in Sepang kennengelernt habe, war ich mir sicher, dass wir hier sehr konkurrenzfähig sein werden“, verriet Honda-Teamchef Alberto Puig.

Beim Motor steht die Wahl für 2018 so gut wie fest. Der weltgrößte Hersteller ließ aber sonst



Dani Pedrosa: Wie immer bei Hitze war der kleine Spanier auch in Buriram bei der Zeitenjagd eine Klasse für sich



Álex Rins: Der Spanier ist bei Suzuki klar der starke Mann und Podestkandidat



Jack Miller: Auf der Ducati sein Potenzial aus der Moto3 wiedergefunden

nichts aus, damit sie nicht mit einem solchen Test-Rückstand wie in den letzten Jahren in die Saison starten müssen. Die Karbon-Schwinge, die Marc Márquez in Sepang getestet hatte, wurde nun auch von Dani Pedrosa probiert, Márquez fuhr mit ihr gar einen Longrun. „Mit neuen Reifen bringt sie etwas Traktion, aber mit gebrauchten kommen Probleme auf. Da müssen wir noch dran arbeiten“, stellte Márquez fest. Arbeit hatte der Weltmeister genug: Der 25-jährige Spanier fuhr an den drei Tagen nicht weniger als 271 Runden, mehr als jeder andere.

„2014 war ich beim zweiten Sepang-Test am letzten Tag gegen Mittag fertig und bin ins Hotel gefahren“, sinnierte Márquez. „Aber damit wir dieses Jahr wirklich konkurrenzfähig werden, müssen wir jedes Teil zweimal rundrehen. Wir sind nicht nur

die meisten Runden gefahren, sondern auch den längsten und schnellsten Longrun. Ich fühle mich wohl auf dem Motorrad, und wir haben gute Fortschritte gemacht. Wenn man nur die Bestzeiten ansieht, könnte man meinen, ich wäre am dritten Tag langsamer gewesen. Aber wir haben keine Zeitenjagd mehr gemacht, weil wir die Zeit nutzen wollten, die Verkleidungen und alle Details so gut wie möglich zu verstehen. Jetzt kommt Katar, eine Strecke, auf der wir mehr Probleme hatten. Ich hoffe, dass es dieses Jahr auch dort besser wird.“

Dani Pedrosa nahm seine Bestzeit nur mit einem Kopfnicken zur Kenntnis. „Viel wichtiger bei diesem Test war, dass wir uns für den GP in Oktober vorbereiten konnten“, so der 32-jährige Spanier. „Die Getriebeabstimmung werden wir wohl übernehmen können, aber Michelin wird an-

dere Reifen bringen, als was wir hier hatten.“

Die Franzosen wollen nun aus den Daten die bestmöglichen Reifen für den GP im Oktober zusammenstellen. Doch die weichen Mischungen, mit denen die Bestzeiten gefahren wurden, werden kaum dabei sein. Deshalb fuhr Marc Márquez seinen längsten Longrun mit dem „Österreich-Reifen“. Und war auch damit schnell, „obwohl ich den eigentlich nicht mag“, wie er zugab.

Panik bei Yamaha

Der Weltmeister verließ Thailand gut gelaunt, in der Yamaha-Box hingegen herrschte regelrechte Panikstimmung. Besonders Maverick Viñales platze am letzten Tag regelrecht heraus. „Am zweiten Tag haben wir geglaubt, dass wir die Lösung gefunden haben, aber wir haben sie nicht“, so der WM-Dritte. „Wir müssen weiter-

arbeiten und unser Problem finden. Ich hatte in Malaysia gedacht, dass das die schlechteste Strecke für uns ist, aber hier war es noch schlimmer. Ich weiß nicht, was ich sagen soll. Andere Yamaha funktionieren gut, bei uns im Werksteam nicht. Es ist jetzt schon sehr spät, und es wird sehr schwierig. Uns fehlt es in jedem Bereich. Was, das fragt ihr am besten Yamaha.“

Valentino Rossi sah es nicht ganz so schwarz, pflichtete seinem Teamkollegen aber bei: „Die Situation ist seltsam unklar“, so der neunfache Weltmeister. „Manchmal haben wir ein gutes Gefühl, manchmal ist es schwierig. Ehrlich gesagt war ich nach Malaysia etwas glücklicher. Wir dachten, wir wären mit der Elektronik weiter, aber das sind wir wohl nicht. In zehn Tagen fahren wir in Katar, ich hoffe, dass es dort besser wird, denn dort fahren wir



Takaaki Nakagami: Der Japaner etabliert sich als schnellster MotoGP-Rookie. Dazu fährt er sehr reifenschonend

das erste Rennen. Und da werden wir unser Potenzial sehen.“

Johann Zarco hatte all diese Probleme wiederum nicht. „Ich war an den letzten beiden Tagen konkurrenzfähig, am letzten Tag konnte ich mich um eine halbe Sekunde steigern. Das bedeutet, dass wir unser Motorrad verbessern konnten“, strotzte der Franzose vor Selbstvertrauen. „Ich freue mich, dass ich es immer besser fahren kann und es gut funktioniert.“

Es gab auch auf der anderen Seite der Tech3-Box gut gelaunte Gesichter. Hafizh Syahrin rannte ohnehin die ganzen Tage wie ein Kind zu Weihnachten durchs Fahrerlager, und der 23-jährige Malaysier machte auch seine Crew glücklich. „Ich habe viel über das Motorrad und die Elektronik gelernt und habe versucht, das Limit nicht zu sehr zu pushen“, sagte er. „Ich bin sehr glücklich mit dem Fortschritt, der mir gelungen ist.“ Offiziell hat sich das Team noch nicht festgelegt, aber alle Zeichen deuten darauf hin, dass der „Fisch“ den Platz im Team sicher hat.

In Sepang war Jorge Lorenzo die Bestzeit gefahren, in Buriram verfinsterte sich die Miene des Mallorquiners. Nicht, dass er nur 16. war – er fand dermaßen kein Gefühl für die GP18, dass für den dritten Tag die GP17 zum Vergleich herhalten musste. „Die GP18 hat klar mehr Potenzial, in Katar werde ich mich wieder ganz auf sie konzentrieren“, so Lorenzo.

Dafür hatte Andrea Dovizioso drei gute Tage und arbeitete am neuen Chassis, das Ducati für Buriram gebracht hatte. „Ich

habe mich damit zum Schluss wirklich wohlgeföhlt“, freute sich der Vizeweltmeister. „Manchmal spürt man es nicht gleich, aber am letzten Tag haben wir es verstanden.“

Aufstrebende Neue

In Buriram bestätigte sich, dass dieses Jahr mit zwei weiteren Fahrern auf dem Podest zu rechnen ist: Jack Miller und Álex Rins fuhren wieder regelmäßig in die Top 5. Und Takaaki Nakagami war wieder schnellster Rookie, diesmal gar mit der achtschnellsten Zeit. „Das MotoGP-Motorrad liegt mir klar besser als die Moto2“, stellte er mit seinem sonnigen Gemüt fest. „Dazu haben unsere Daten gezeigt, dass ich sehr weich fahre und die Reifen schon.“

Tom Lüthi konnte sich auf dem Chang International Circuit bis auf 1,5 Sekunden an die Bestzeit heranarbeiten. „Wir kommen immer näher“, freute sich der Schweizer. „Aber wir bräuchten einfach mehr Tage. Ich spüre gegenüber Franco Morbidelli, dass ich im November vier Tage verpasst habe. Um genau so viel hinke ich ihm hinterher. Wir müssen genauso weiterarbeiten wie bisher. In Katar freue ich mich darauf, dass wir wieder auf eine Strecke kommen, die ich schon kenne.“ Am zweiten Tag konnte Lüthi einige Runden hinter Dani Pedrosa herfahren: „Da habe ich viele Dinge gesehen, die er anders macht. Ich habe sehr viel über die Linien und über das Timing gelernt. Dort wurde mir auch klar, nach welcher Präzision ein MotoGP-Bike verlangt.“ ■



Tom Lüthi: „Jetzt merke ich, dass mir die vier November-Testtage fehlen.“

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Buriram (T), 16.–18.02.2018, Bestzeiten

| | | | |
|-----|-----------------------|------------------|----------|
| 1. | Dani Pedrosa (E) | Honda RC 213 V | 1:29,781 |
| 2. | Johann Zarco (F) | Yamaha YZR-M1 | 1:29,867 |
| 3. | Marc Márquez (E) | Honda RC 213 V | 1:29,969 |
| 4. | Cal Crutchlow (GB) | Honda RC 213 V | 1:30,064 |
| 5. | Álex Rins (E) | Suzuki GSX-RR | 1:30,178 |
| 6. | Jack Miller (AUS) | Ducati D16 GP18 | 1:30,185 |
| 7. | Andrea Dovizioso (I) | Ducati D16 GP18 | 1:30,192 |
| 8. | Maverick Viñales (E) | Yamaha YZR-M1 | 1:30,274 |
| 9. | Danilo Petrucci (I) | Ducati D16 GP18 | 1:30,367 |
| 10. | Takaaki Nakagami (J) | Honda RC 213 V | 1:30,456 |
| 11. | Tito Rabat (E) | Ducati D16 GP17 | 1:30,476 |
| 12. | Valentino Rossi (I) | Yamaha YZR-M1 | 1:30,511 |
| 13. | Franco Morbidelli (I) | Honda RC 213 V | 1:30,648 |
| 14. | Aleix Espargaró (E) | Aprilia RS-GP | 1:30,701 |
| 15. | Andrea Iannone (I) | Suzuki GSX-RR | 1:30,718 |
| 16. | Jorge Lorenzo (E) | Ducati D16 GP18 | 1:30,729 |
| 17. | Álvaro Bautista (E) | Ducati D16 GP 17 | 1:30,883 |
| 18. | Bradley Smith (GB) | KTM RC16 | 1:30,921 |
| 19. | Mika Kallio (FIN) | KTM RC16 | 1:31,169 |
| 20. | Scott Redding (GB) | Aprilia RS-GP | 1:31,311 |
| 21. | Tom Lüthi (CH) | Honda RC 213 V | 1:31,354 |
| 22. | Hafizh Syahrin (MAL) | Yamaha YZR-M1 | 1:31,537 |
| 23. | Karel Abraham (CZ) | Ducati D16 GP16 | 1:31,661 |
| 24. | Xavier Siméon (B) | Ducati D16 GP16 | 1:32,019 |

Flügelentwicklung nimmt Fahrt auf

In Buriram sah man so viele Verkleidungsvarianten wie schon lange nicht mehr. Die aerodynamischen Anpresshilfen sind wieder zum Thema geworden.

Von: Neil Spalding

Die Hersteller stehen bei den Verkleidungen unter Zeitdruck, denn es dürfen nur zwei Varianten homologiert werden: eine standardmäßige und eine mit aerodynamischer Abtriebshilfe. Seit letztem Jahr dürfen Flügel nicht herausstehen, sondern eine Fläche muss sie begrenzen, damit sie für die Fahrer nicht zu einer gefährlichen Klinge werden. Das homologierte Aero-Element darf verringert werden, sofern es weiterhin glatt endet.

Im Jahr zwei dieser Regelung sind nun viel effektivere Varianten entstanden. Man versucht, den Abtrieb mit so wenig zusätzlichem Luftwiderstand zu erreichen wie möglich. So sitzen die neuen Versionen möglichst vor

Strukturen, die auch sonst Wirbel erzeugen.

Die neuen Versionen von Suzuki und Honda sitzen weiter oben als bislang gewohnt, vor den Händen der Fahrer. Marc Márquez mochte die neue Variante, Dani Pedrosa nicht. Bei Suzuki war Álex Rins mit der neuen Verkleidung glücklich, Andrea Iannone nicht.

Die neue Variante von Ducati hat an den Seiten des Kühlers eine etwas unregelmäßige Form. Wahrscheinlich ist die Idee dahinter, die Luftmenge, die unter dem Verklei-

dungskopf eingeschlossen ist, in ein Gleichgewicht mit der Luftmenge vor dem Kühler zu bringen und durch den Kühler zu leiten. Die ausgeschnittenen Seitenteile dürften dabei die überschüssige Luft ableiten. Das Oberteil der Ducati-Aero-Verkleidung ist nun etwas breiter, um den Fahrer mehr Windschutz zu bieten, die Seitenteile etwas ausladender und länger. Da die Fahrer unterschiedliche Ansprüche haben, wird Ducati wohl für jeden eine individuelle Lösung homologieren. ■



Neue Ducati-Verkleidung: Italiener wieder an der Spitze im Aero-Wettrüsten

Renndistanzen werden verkürzt

Um das TV-Format der Motorrad-WM weiter zu verbessern, werden in Zukunft die Renndistanzen verkürzt. Ebenfalls wird versucht, in Katar auch bei Regen zu fahren.

Von: Imre Paulovits

Es war eine jahrzehntelange Doktrin. Als die Bezeichnung „Grand Prix“ vor einem Jahrhundert in den Motorsport einzog, war ein solches Rennen 500 Kilometer lang. Als vor 69 Jahren die Motorrad-WM ihren Anfang nahm, mussten die Fahrer der Königsklasse zwischen 200 und 425 Kilometer fahren. Ein Grand Prix war ein Rennen, bei dem es nicht nur auf Schnelligkeit, sondern auch auf Zuverlässigkeit ankam. Nur die allerbeste Technik und der richtige Umgang damit schafften

es bis ins Ziel. Seither wurden die Renndistanzen immer weiter verkürzt. Doch seit 25 Jahren schon werden in der kleinsten Klasse zwischen 95 und 105, in der mittleren zwischen 105 und 115 und in der Königsklasse zwischen 110 und 125 Kilometer gefahren. Technische Ausfälle sind selten geworden. Zur Reife eines WM-Athleten gehört aber auch Fitness, denn eine GP-Distanz ist ein Schritt von den anderen Meisterschaften in die WM.

Heute lebt dieses Spektakel von den TV-Geldern, und das besser als je zuvor. Um die Sendezeiten besser einhalten zu können, wird bereits in diesem Jahr begonnen, die jeweiligen Rennzeiten auf eine Länge zu bringen. So werden in der MotoGP die GP in Austin, Le Mans, Barcelona, Brunn und Misano um eine Runde verkürzt, Jerez um zwei und Valencia um drei. In der Moto2 und Moto3 wird dieser Vorgang zwei Jahre dauern.



Katar: Nachtrennen auch im Regen?

In Katar wurde unter Flutlicht bislang im Regen nicht gefahren, man hielt es für zu gefährlich. Am letzten Testtag im März soll die Strecke nun mit 18 Tankwagen geflutet werden, damit die Fahrer ausprobieren, ob ein Rennen im Regen von der Sicht her möglich ist. Man hofft damit das Damoklesschwert des Regens im Wüstenstaat beseitigen zu können. ■

KOMMENTAR

EUPHORIE UND REALITÄT

Welch ein MotoGP-Test! Waren bereits die Superbike-WM-Wochenenden der letzten drei Jahre in Buriram der reinste Karneval, erfuhr das Ganze mit dem Eintreffen der MotoGP-Stars noch einmal eine Steigerung. Obwohl es nur ein Test war, war die Haupttribüne am Samstag und am Sonntag fast komplett voll. Und das, obwohl die Fans nicht wie bei Tests üblich gratis, sondern nur gegen Bezahlung reingelassen wurden. Auch in Jerez und Sepang fanden sich bei Tests schon mal einige tausend Fans ein, doch so etwas wie in Thailand haben die MotoGP-Piloten noch nie erlebt. Schon am Flughafen wurden sie empfangen wie die Beatles in den 60er-Jahren. Valentino Rossi, Marc Márquez und Jorge Lorenzo gaben zu, dass sie sich erstmals wie Rockstars fühlten. Dabei war auffällig, wie diszipliniert die thailändischen Fans sind. Sie drängten sich nicht an den Fahrerlager-Ausgängen, dafür stand am Freitag eine ganze Gruppe mit einem riesigen Verstärker und Lautsprecher hinter dem Fahrerlager und sang für Valentino Rossi unaufhörlich „Happy Birthday“. Marc Márquez erlebte einen Tag später auf dem Honda-Stand außerhalb der Strecke einen gigantischen Geburtstagsempfang von den Fans. In der Stadt bekam man die halbe Nacht kein Auge zu, weil die Nachwuchs-Rossis mit ihren Underbones Rennen fuhren. Nicht auszumalen, was beim GP im Oktober los sein wird. Doch bis dahin gibt es noch viel zu tun: Der Flughafen und die Mietwagen-Vertretungen waren jetzt schon überlastet, Hotelzimmer gibt es für das GP-Wochenende im Oktober im Umkreis von 80 Kilometern bereits jetzt nicht mehr. Deshalb will man noch viel an der Infrastruktur arbeiten.



Dian Sulistiyowati
Reporterin



Heimvorteil Márquez

Álex Márquez hat letztes Mai den Moto2-Grand-Prix in Jerez gewonnen, und auch bei den ersten diesjährigen Tests auf der andalusischen Strecke war er Schnellster. Wie damals vor Francesco Bagnaia.

Von: Imre Paulovits

Das Tempo war irre. Ist Álex Márquez letzten Mai bei seiner Quali-Runde 1.42.080 gefahren, unterbot er diesmal als erster Moto2-Pilot sogar die 1.41er-Marke. Sicher: Die Winter-Zeiten in Jerez sind immer unheimlich schnell, weil die Strecke bei der Hitze im Spätfrihling und im Sommer an Grip einbüßt, dazu wurde Jerez nach dem GP neu asphaltiert. Aber Márquez war auch fast 0,6 Sekunden schneller als Miguel Oliveira letzten November bei ver-

gleichbaren Bedingungen, und das zeigt, wie viel sich die Moto2-Technik im Winter weiterentwickelt hat.

Die gute Nachricht: Sah es Ende letzter Saison so aus, dass KTM, die als Werk eine gewaltige Struktur hinter das Moto2-Projekt stellen können, den kleinen Fahrwerkspezialisten das Wasser abgraben könnte, hat sich bestätigt, dass Kalex über den Winter aufgeholt hat. Konstrukteur Alex Baumgärtel hatte auch gute Laune: „Ich denke, wir stehen gut da“, freute sich Baumgärtel. „Der Fortschritt bei Rahmen und Schwinge war ein guter Step. Die Teams haben in dieser Kombination auch konsequent an ihrem Setup gearbeitet, und Öhlins hat einen fantastischen Job gemacht. Wir haben über den Winter viel analysiert und konnten gute Empfehlungen an die Teams rausgeben.“

Was sich in Jerez aber noch gezeigt hat: Mit Francesco Bagnaia ist ein ganz heißer Kandidat

für den WM-Kampf herangewachsen. Zwar hatte der 21-jährige Italiener bereits letztes Jahr in Jerez als Zweiter auf dem Podest gestanden und damit gezeigt, dass die andalusische Strecke zu seinen Stärken zählt, doch wie er sich diesmal bei ziemlich jedem Turn an die Spitze setzte und sich erst ganz zum Schluss Márquez geschlagen geben musste, war beeindruckend. Kein Wunder, dass bereits MotoGP-Teams nach dem Moto2-Rookie des Jahres 2017 Ausschau halten und Pramac-Ducati ihm ganz offen eine Offerte gemacht hat.

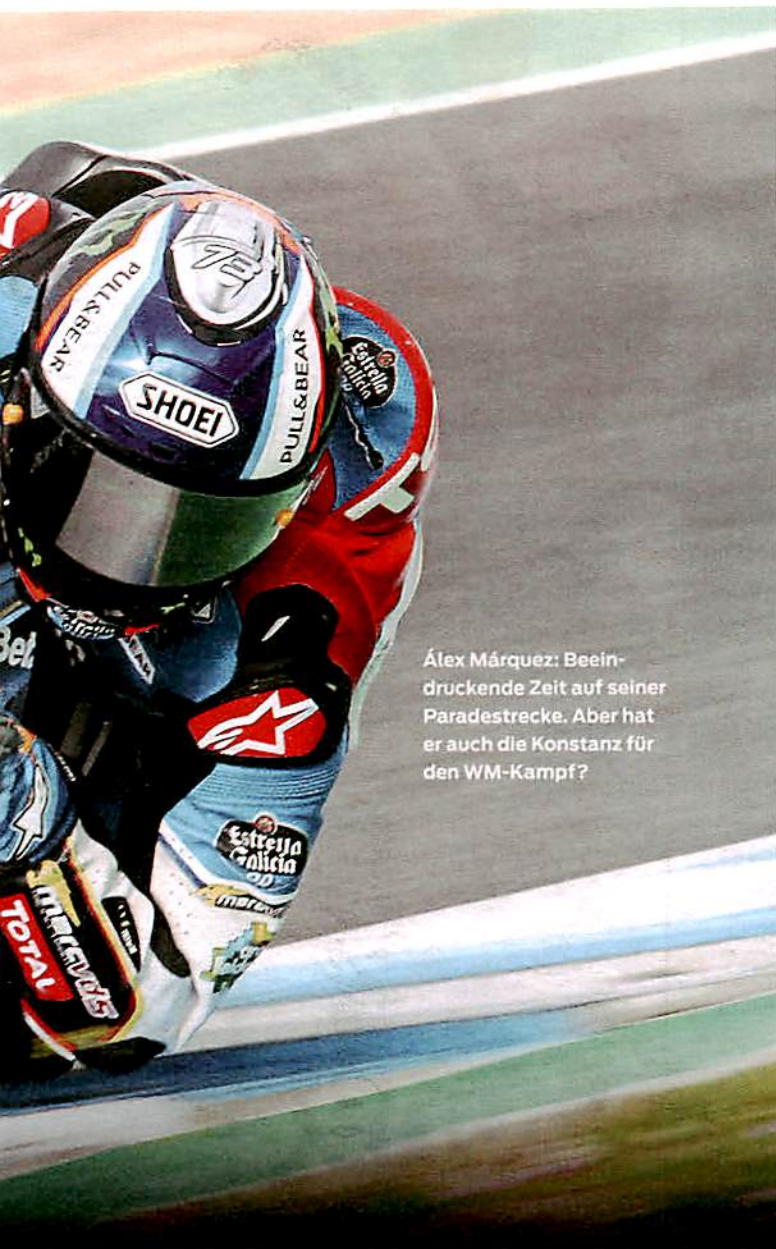
„Wir waren an allen drei Tagen stark und haben gute Fortschritte gemacht“, freute sich Bagnaia. „Auch die Rennsimulation hat sehr gut funktioniert, ich konnte meine Rundenzeiten auf die ganze Distanz halten: Aber wir haben noch eine Menge Arbeit vor uns. Dass uns Márquez ganz zum Schluss die Bestzeit weggeschnappt hat, ärgert mich aber.“

»DER FORTSCHRITT BEI RAHMEN UND SCHWINGE WAR EIN GUTER STEP. WIR HABEN ÜBER DEN WINTER VIEL ANALYSIERT, UND DIE TEAMS HABEN ES GUT UMGESETZT.«

Alex Baumgärtel

„Klar bin ich froh über meine Rundenzeit“, grinste Álex Márquez. „Es ist immer gut, seinen Namen ganz oben auf der Liste zu sehen. Aber es ist nur eine Runde, wichtiger war hier, dass wir unsere Rennpace deutlich verbessern konnten. Das müssen wir nun beim nächsten Test in Valencia bestätigen.“

Genau um diese Bestätigung geht es auch den anderen Kalex-



MARC VDS

Álex Márquez: Beeindruckende Zeit auf seiner Paradedrecke. Aber hat er auch die Konstanz für den WM-Kampf?

Teams. „Bei den Zeiten waren wir letztes Jahr immer gut, aber KTM konnte im letzten Renndrittel mehr aus der Traktion des Hinterreifens herausholen“, gibt Baumgärtel zu. „Bei diesem Test scheinen wir in diesem Bereich aufgeholt zu haben, aber wie wir wirklich dastehen, das werden wir erst in Katar wissen.“

Bei KTM war diesmal Brad Binder der Schnellste, der Moto3-Weltmeister von 2016 drückte in der letzten Session die drittschnellste Zeit heraus. Miguel Oliveira arbeitete vor allem an der Racepace, der WM-Dritte gab aber zu: „Unsere Racepace ist wirklich gut, wir haben aber auch im Hinblick auf die Rundenzeit viel am Setup probiert. Dass wir die Zeit vom November nicht unterbieten konnten, zeigt, dass wir noch Raum für Verbesserungen haben.“

Intact im Aufwind

Intact-Teamchef Jürgen Lingg wirkte in Jerez sehr zufrieden.

„Wir konnten uns in allen Belangen verbessern“, freute sich Lingg. „Die fünftbeste Zeit von Xavi Vierge kann sich wirklich sehen lassen, noch wichtiger ist aber, wie wir unsere Racepace verbessern konnten. Marcel hat nur daran gearbeitet, und die Fortschritte bei ihm waren mehr, als was die 13. Zeit zeigt.“ „Ich fühle mich wohl und hatte auch richtig Spaß, als ich am Ende einen guten Rhythmus aufbauen konnte“ freute sich Schrötter. „Wir arbeiten darauf hin, dass das an den Rennwochenenden auch so klappt.“

Dominique Aegerter verlor zwar 2,1 Sekunden auf die Spitze. „Sicher sind wir noch nicht da, wo wir hingehören, wir haben aber bereits eine Menge Daten sammeln können“, gab Aegerter zu. „Wir müssen uns jetzt Schritt für Schritt verbessern. Ich muss das Motorrad noch besser kennenlernen, aber die WP-Techniker, KTM und mein Team helfen mir dabei sehr.“ ■

ERGEBNISSE

Moto2-Test Jerez (E), 12.–14.02.2018, Bestzeiten

| | | | |
|-----|--------------------------|----------|----------|
| 1. | Álex Márquez (E) | Kalex | 1.40,926 |
| 2. | Francesco Bagnaia (I) | Kalex | 1.41,260 |
| 3. | Brad Binder (SA) | KTM | 1.41,725 |
| 4. | Lorenzo Baldassarri (I) | Kalex | 1.41,840 |
| 5. | Xavi Vierge (E) | Kalex | 1.41,960 |
| 6. | Miguel Oliveira (P) | KTM | 1.41,982 |
| 7. | Luca Marini (I) | Kalex | 1.42,014 |
| 8. | Mattia Pasini (I) | Kalex | 1.42,053 |
| 9. | Héctor Barberá (E) | Kalex | 1.42,083 |
| 10. | Sam Lowes (GB) | KTM | 1.42,130 |
| 10. | Isaac Viñales (E) | Kalex | 1.42,130 |
| 12. | Joan Mir (E) | Kalex | 1.42,209 |
| 13. | Marcel Schrötter (D) | Kalex | 1.42,261 |
| 14. | Remy Gardner (AUS) | Tech3 | 1.42,272 |
| 15. | Simone Corsi (I) | Kalex | 1.42,320 |
| 16. | Iker Lecuona (E) | KTM | 1.42,416 |
| 17. | Jorge Navarro (E) | Kalex | 1.42,435 |
| 18. | Fabio Quartararo (F) | Speed Up | 1.42,475 |
| 19. | Khairul Idham Pawi (MAL) | Kalex | 1.42,518 |
| 20. | Danny Kent (GB) | Speed Up | 1.42,527 |
| 21. | Bo Bendsneyder (NL) | Tech3 | 1.42,554 |
| 22. | Tetsuta Nagashima (J) | Kalex | 1.42,555 |
| 23. | Romano Fenati (I) | Kalex | 1.42,568 |
| 24. | Steven Odendaal (RSA) | NTS | 1.42,687 |
| 25. | Andrea Locatelli (I) | Kalex | 1.42,954 |
| 26. | Dominique Aegerter (CH) | KTM | 1.43,051 |
| 27. | Eric Granado (BR) | Suter | 1.43,058 |
| 28. | Joe Roberts (USA) | NTS | 1.43,474 |
| 29. | Jules Danilo (F) | Kalex | 1.43,701 |
| 30. | Federico Fuligni (I) | Kalex | 1.43,773 |
| 31. | Stefano Manzi (I) | Suter | 1.43,967 |



Francesco Bagnaia: Einer der Top-WM-Favoriten, lange die Bestzeit gehalten



Marcel Schrötter: Gute Racepace, noch auf der Suche nach letzten Zehnteln



Neuer schneller Junge

Beim Moto3-Test in Jerez landeten wieder drei Honda-Piloten an der Spitze, erstmals war unter ihnen Tony Arbolino der Schnellste. Doch auch Philipp Öttl und Prüstel GP sind weiter auf dem Vormarsch.

Von: Imre Paulovits

Er ist gerade erst 17 Jahre alt, wurde bisher von Paolo Simoncelli, der nach dem Tod seines Sohnes mit dem Aufbau junger Talente eine neue Aufgabe gefunden hat, liebevoll durch die Spanische Meisterschaft und seine erste WM-Saison geschleust. Letztere beendete er als WM-34. mit dem 14. Platz beim GP von Argentinien als bestem Einzelergebnis. Nun fährt er bei Marinelli Snipers, und Giancarlo und Mirko Cecchini, die

bereits 2004 mit Andrea Dovizioso Weltmeister wurden und letztes Jahr Romano Fenati aus der Versenkung geholt haben, sowie Teamchef Stefano Bedon scheinen dabei ein besonders aufmerksames Auge gehabt zu haben. Denn Arbolino war immer wieder bei den Allerschnellsten dabei, und im vorletzten Run am Mittwochnachmittag knallte er mit 1.45.498 die schnellste je in Jerez gezeitete Moto3-Runde hin, die über eine halbe Sekunde schneller war als die letztjährige Pole-Position von Jorge Martín.

„Ich habe mich auf dem Motorrad vom ersten Tag an wohlfühlt – und wir haben hart gearbeitet“, freute sich Arbolino. „Dann habe ich ganz zum Schluss den weichen Reifen reingemacht, und diese Zeit macht mich sehr glücklich. Doch wir müssen jetzt weiterarbeiten, ich muss weiter konzentriert bleiben und mich verbessern.“

Enea Bastianini, den das Weltmeisterteam von Leopard als

Mir-Ersatz engagiert hat, war nicht viel langsamer und strahlte voller Optimismus. „Ich bin sehr zufrieden, wie dieser Test verlaufen ist“, so der 20-jährige Italiener. „Wir haben uns ständig verbessert und uns besonders auf die schnellen Passagen konzentriert. Wir hatten eine sehr gute Pace mit gebrauchten Reifen, und das macht mich noch

zuversichtlicher als die reinen Rundenzeiten.“

Jorge Martín, der an den ersten beiden Tagen Schnellster war, fuhr am letzten nur noch einen Turn. „Wir hatten die meiste Arbeit bereits erledigt“, so der 20-jährige Spanier. „Ich habe Jerez mit einem sehr guten Gefühl verlassen, weil ich sehr gut mit meinem Team zusammengearbeitet



Dennis Foggia: Der Junior-Weltmeister kommt auch in der WM gut zurecht

Tony Arbolino: Der 17-Jährige Italiener hat sich für seine zweite WM-Saison im Kreis der Podestanwärter angemeldet



habe. Ich kann den nächsten Test kaum erwarten.“

KTM im Aufwind

Wenn die Honda-Piloten auch weiterhin die Spitze einnehmen, sah man bei KTM zufriedene Gesichter. Nachdem sie letztes Jahr von Honda beim WM-Auftakt überrascht wurden, hat Rennleiter Pit Beirer für dieses Jahr

die Strategie herausgegeben, sich erst beim WM-Auftakt in Katar auf die Homologationsspezifikation festzulegen und bis dahin mit den Teams aus der Erfahrung der Tests heraus fortwährend neue Teile zu probieren. Und diese Bestrebung war in Jerez auch deutlich zu sehen. Dabei machten besonders Philipp Öttl, Junior-Weltmeister Dennis Foggia



Philipp Öttl: Konnte viel probieren und fuhr am Dienstagmorgen Bestzeit

»DIE RUNDENZEITEN DER SCHNELLESTEN SIND OHNE WIRKLICHE BEACHTUNG DER STRECKENLIMITS ZUSTANDE GEKOMMEN.«

Florian Prüstel

und Marco Bezzecchi von Prüstel GP eine sehr gute Figur.

VR46-Teamchef Pablo Nieto wirkte nach der schwierigen letzten Saison erleichtert. „Nicolò Bulega ist zwar nach seiner Verletzung vom letzten November noch immer nicht hundertprozentig fit, aber er konnte sich hier Schritt für Schritt steigern. Und Dennis Foggia hat auf dieser Strecke, die er gut kennt, viel Selbstbewusstsein getankt und war sehr schnell.“ Foggia sah etwas müde aus, grünte aber übers ganze Gesicht. „Es war wirklich anstrengend, wir haben hier hart gearbeitet“, so der 17-jährige Junior-Weltmeister. „Wir haben viele unterschiedliche Lösungen durchprobiert und viel am Setup gearbeitet, um mein Gefühl speziell in schnellen Kurven zu verbessern. Ich bin sehr glücklich, dass ich die Pace der WM mitge-

hen kann. Ich freue mich schon auf die nächsten Tests.“

Marco Bezzecchi, der ebenfalls von der VR46-Akademie kommt und im deutschen Prüstel-Team fährt, konnte Teamchef Florian Prüstel auch in Jerez begeistern. „Wenn man genau hingeschaut hat, sind die besten Zeiten ohne wirkliche Beachtung der Tracklimits gefahren worden, wir haben stark darauf geachtet, sie einzuhalten. Dafür war die Zeit von Marco Bezzecchi wirklich eindrucksvoll“, so Prüstel. „Er ist zum Schluss einen Longrun von elf Runden gefahren und fuhr konstant 1.46er-Zeiten. Das zeigt, dass er nicht nur eine Runde schnell fahren kann, sondern auch auf Dauer eine sehr hohe Performance hat. Wir konnten mit KTM viel entwickeln, die Zusammenarbeit funktioniert wirklich gut – die Saison hat für uns wirklich gut begonnen.“

Philipp Öttl fuhr sich am ersten Tag ein, am zweiten legte er gleich mit der Bestzeit los und war von da an ständig in den Top-5. Der 21-jährige deutsche KTM-Pilot legte an den drei Tagen insgesamt 150 Runden zurück, und was noch wichtiger war als sein sechster Gesamtrang in der Zeitenliste, war seine gute Pace und die Entwicklungsarbeit, die er mit den KTM-Technikern machen konnte. Nun hofft er, diesen Trend beim letzten Test Anfang März zu bestätigen. ■

ERGEBNISSE

Moto3-Test Jerez (E), 12.–14.02.2018,

Bestzeiten

| | | | |
|-----|----------------------------|-------|----------|
| 1. | Tony Arbolino (I) | Honda | 1.45,498 |
| 2. | Enea Bastianini (I) | Honda | 1.45,630 |
| 3. | Jorge Martín (E) | Honda | 1.45,785 |
| 4. | Dennis Foggia (I) | KTM | 1.45,943 |
| 5. | Niccolò Antonelli (I) | Honda | 1.46,072 |
| 6. | Philipp Öttl (D) | KTM | 1.46,087 |
| 7. | Marco Bezzecchi (I) | KTM | 1.46,117 |
| 8. | Aron Canet (E) | Honda | 1.46,119 |
| 9. | Nicolò Bulega (I) | KTM | 1.46,133 |
| 10. | Fabio Di Giannantonio (I) | Honda | 1.46,161 |
| 11. | Tatsuki Suzuki (J) | Honda | 1.46,236 |
| 12. | Gabriel Rodrigo (RA) | KTM | 1.46,238 |
| 13. | Andrea Migno (I) | KTM | 1.46,263 |
| 14. | Lorenzo Dalla Porta (I) | Honda | 1.46,273 |
| 15. | Jakub Kornfeil (CZ) | KTM | 1.46,424 |
| 16. | Jaume Masia (E) | KTM | 1.46,431 |
| 17. | Marcos Ramírez (E) | KTM | 1.46,443 |
| 18. | Livio Loi (B) | KTM | 1.46,517 |
| 19. | Alonso Lopez (E) | Honda | 1.46,529 |
| 20. | Makar Yurchenko (KZ) | KTM | 1.46,700 |
| 21. | Albert Arenas (E) | KTM | 1.46,748 |
| 22. | John McPhee (GB) | KTM | 1.46,853 |
| 23. | Darryn Binder (SA) | KTM | 1.47,038 |
| 24. | Kaito Toba (J) | Honda | 1.47,135 |
| 25. | Kazuki Masaki (J) | KTM | 1.47,309 |
| 26. | Nakarin Atiratphuvapat (T) | Honda | 1.47,380 |

„Bike noch weiter verbessern“

Bei den ersten beiden Tests war Philipp Öttl immer mit bei den Schnellsten. Im MSA-Interview verrät der 21-jährige KTM-Moto3-Pilot, wie er sich im Winter vorbereitet hat und was er sich von der Saison erhofft.

Von: Imre Paulovits

Wie war dein Test in Jerez?

Es waren auf jeden Fall drei positive Tage, und wir sind mit unserem Testprogramm gut durchgekommen. Am ersten Tag haben wir an der Front gearbeitet. Zunächst hatten wir Probleme, am Abend haben wir aber eine Richtung eingeschlagen, die uns geholfen hat, sie am zweiten Tag in den Griff zu bekommen. Am letzten Tag haben wir für KTM Teile ausprobiert und dazu hinten am Grip gearbeitet.

War der völlig verkühlte Test zuvor in Valencia als Vorbereitung nützlich?

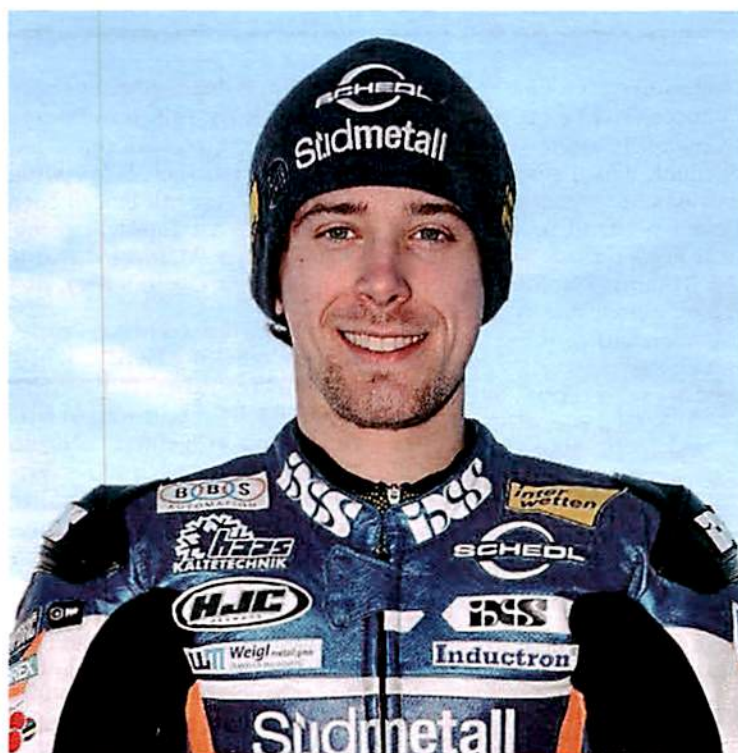
Es hat auf alle Fälle geholfen, das Motorrad besser kennenzulernen und mich an das Motorrad zu gewöhnen. So haben wir in Jerez nicht ganz von vorn anfangen müssen.

Du warst bei den Zeiten ständig in der vorderen Gruppe. Könnte jetzt dein endgültiger Durchbruch kommen?

Ich denke, das werden die ersten paar Rennen zeigen. Wir müssen in zwei Wochen noch einmal einen guten Test fahren. Ich habe diesen Winter sehr hart gearbeitet und versuche jetzt, bei den Tests das umzusetzen, was ich mir im Winter vorgenommen und dort eingeübt habe. Jetzt versuche ich, erst einmal wieder zu entspannen und dann noch mal zu trainieren, damit ich auf den Test in Jerez und den WM-Auftakt in Katar vorbereitet bin. Wie gut oder schlecht ich sein werde, das werden wir bei den ersten Rennen sehen.

Was hast du im Winter geübt?

Das waren viele Kleinigkeiten im Ablauf. Ich habe versucht, dass alles eine Zielsetzung hat. Dass, wenn ich Motorradfahren gehe,



Philipp Öttl: Trainingsqualität im Winter bewusst verbessert

»WIR MÜSSEN DIESES JAHR EINFACH SO GUT SEIN, DASS WIR UNS EINEN PLATZ AUF EINER MOTO2 VERDIENEN.«

Philipp Öttl

ich nicht nur Motorrad fahre, sondern eine Qualität im Training habe. Das war das Wichtigste in diesem Winter. Der grobe Ablauf meines Trainings ist gleich geblieben, aber ich habe einige Kleinigkeiten verändert. Auf dem Supermoto-Motorrad habe ich fahrtechnisch schon einiges ausprobieren können, und das versuche ich auf dem Rennmotorrad umzusetzen.

Woher kamen die Ideen dafür?

Man merkt bei den Rennen oft, an was es liegt, wenn man nicht das Optimum rausholen kann. Ich habe dann einfach überlegt, woran ich arbeiten muss und wie ich mich verbessern kann. Dann habe ich es einfach ausprobiert. Die Sachen, die mir am besten gefallen haben, habe ich beibehalten.

Was musst du beim letzten Test noch an deinem Motorrad optimieren?

Bislang hat das Motorrad sehr gut funktioniert, wir waren schnell, und es hat sich sehr gut angefühlt. Aber wir werden beim nächsten Test noch mehr mit gebrauchten Reifen fahren. Es wäre sicherlich von Vorteil, wenn das Motorrad über die Renndistanz noch besser wird. Wenn wir vorne sein wollen, müssen wir das Motorrad einfach noch weiter verbessern. Es wird nicht leicht, aber ich denke, mit meinem Cheftechniker Stefan Kirsch werde ich schon einen Weg finden.

Hast du das Gefühl, dass KTM den Rückstand zu Honda wettgemacht hat?

Bei Honda kann man sich nie ganz sicher sein. Vielleicht bringen sie in Katar noch etwas, was uns alle überrascht. KTM hat über den Winter auf alle Fälle einen guten Job gemacht. Es waren sicher nicht alle Fahrer zufrieden, es gibt aber noch einige, die sich auf dieses Motorrad umstellen müssen.

Willst du 2019 in die Moto2 aufsteigen?

Das ist auf jeden Fall mein Ziel. Ich denke, 2018 wird meine letzte Moto3-Saison sein. Aber wie



Philipp Öttl

Geburtstag: 3. Mai 1996

Geburtsort: Bad Reichenhall (D)

Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE

2012: Moto3, Kalex-KTM (31.)

2013: Moto3, Kalex-KTM (18.)

2014: Moto3, Kalex-KTM (24.)

2015: Moto3, KTM (15.)

2016: Moto3, KTM (12.)

2017: Moto3, KTM (10.)

HOBBYS

Radfahren, Motocross

meine weitere Karriere dann aussieht, muss ich selber noch schauen. Wenn ich dieses Jahr wieder WM-Zehnter werde, dann denke ich nicht, dass ich Moto2 fahren kann, denn dann werden einfach die Möglichkeiten nicht bestehen. Aber wenn es gut läuft, ich es mein Wunsch, in die Moto2 aufzusteigen.

Du bist derzeit der letzte deutsche Nachwuchsfahrer. Woran liegt es, dass vorerst kein weiterer Nachwuchs in Sicht ist?

Ich weiß nicht, woran das im Moment liegt. Sicher, wir haben in Deutschland keine Meisterschaften für Rennmotorräder mehr, aber wenn ein Fahrer will und das Umfeld passt, dann kann man es schaffen. Man muss sich einfach die Möglichkeiten machen. Wir sind früher auch Minibike-Rennen in Italien gefahren, und nach der IDM sind wir nach Spanien gefahren. Derzeit fehlt ohne die Moto3-IDM das Sprungbrett nach Spanien, aber ich würde es nicht nur darauf schieben. Wenn man WM fahren will, muss man alles hintenstellen. Man muss trainieren, man muss beißen können. Ich weiß nicht, ob bei den Jugendlichen die Mentalität der Italiener und der Spanier nicht härter ist.

Was ist für dich dieses Jahr in der WM möglich?

Ich denke, wir können einen guten Job machen. Wir müssen einfach so gut sein, dass wir uns einen Platz auf einer Moto2 verdienen. ■

Vorschau Superbike-WM 2018

Start in ein neues Zeitalter

Es ist wieder so weit: Am nächsten Wochenende eröffnet die Superbike-WM die internationale Rennsaison. Durch neue Regeln beginnt ein neues Zeitalter, bei den Supersportlern mit drei Deutschsprachigen.

Von: **Imre Paulovits**

Es kann nur einen geben – einen Superbike-Weltmeister. Aber der war in den letzten drei Jahren so dominant, dass er der Superbike-WM die Ausgeglichenheit nahm, die seit ihrem Start vor 30 Jahren für spannende Rennen gesorgt hat und die Herzen der Fans höher schlagen ließ. Jonathan Rea und Kawasaki haben sich zu so einer schlagkräftigen Verbindung verschmolzen, dass Siege von anderen zur Ausnahme wurden. So haben die Superbike-WM-Verantwortlichen von FIM und Dorna ein neues Regelwerk erstellt, bei dem durch variable

Drehzahllimits eine größere Chancengleichheit gewährleistet werden soll. Doch wie es bisher aussieht, haben gerade Rea und Kawasaki es über den Winter am besten verstanden, sich auf die neue Regel einzustellen. So macht der 31-jährige Nordire Jagd auf seinen vierten WM-Titel in Folge, und man darf gespannt sein, wie es sich auswirkt, wenn ihm während der Saison die Drehzahl noch weiter beschnitten wird.

Wie es im Moment scheint, sind gerade seine größten Gegner, die Zweizylinder von Ducati, am meisten vom Drehzahllimit benachteiligt. Außerdem hat sich Chaz Davies beim ersten Test in Jerez verletzt und hinkt seiner letztjährigen Form hinterher. Ob der Waliser sie bis zum WM-Auftakt wiederfindet? Dafür scheint das Yamaha-Werksteam noch mehr erstarbt zu sein. Und Leon Camier war mit der Honda die Sensation der Test Saison.

Chance für Deutschsprachige

In der Superbike-WM gibt es mit Triple M ein neues deutsches

Team, man kann gespannt sein, wie sie sich mit Honda und Patrick Jacobsen schlagen.

In der Supersport-WM kommt Sandro Cortese mit einer neuen Yamaha R6 als Top-Neuzugang, mit diesem Motorrad wurde Lucas Mahias Weltmeister, und

auch Randy Krummenacher und der österreichische IDM-Supersport-Champ Thomas Gradinger setzen auf ein solches Bike. Sie alle müssen aber gegen Kenan Sofuoglu bestehen, der mit der Kawasaki ZX-6R seinen sechsten Titel holen will. ■

TEILNEHMERLISTE SUPERBIKE-WM 2018

Superbike

| | | | |
|-----|---------------------------|-------------------------|-----------------------|
| #1 | Jonathan Rea (GB) | Kawasaki Racing Team | Kawasaki ZX-10RR |
| #2 | Leon Camier (GB) | Red Bull Honda WSBK | Honda CBR 1000 RR SP2 |
| #7 | Chaz Davies (GB) | Aruba.it Ducati | Ducati Panigale R |
| #11 | Christian Gamarino (I) | Grillini Racing | Suzuki GSX-R 1000 |
| #12 | Xavi Forés (E) | Barni Racing | Ducati Panigale R |
| #22 | Alex Lowes (GB) | Pata Yamaha WSBK | Yamaha YZF-R1 |
| #32 | Lorenzo Savadori (I) | Milwaukee Aprilia | Aprilia RSV4 RF |
| #33 | Marco Melandri (I) | Aruba.it Ducati | Ducati Panigale R |
| #36 | Leandro Mercado (RA) | Orelac Racing Verdatura | Kawasaki ZX-10RR |
| #37 | Ondrej Jezek (CZ) | Guandalini Racing | Yamaha YZF-R1 |
| #40 | Román Ramos (E) | Kawasaki Go Eleven | Kawasaki ZX-10RR |
| #45 | Jake Gagne (USA) | Red Bull Honda WSBK | Honda CBR 1000 RR SP2 |
| #47 | Wayne Maxwell (AUS) | Yamaha Racing Team | Yamaha YZF-R1 |
| #50 | Eugene Laverty (IRL) | Milwaukee Aprilia | Aprilia RSV4 RF |
| #54 | Toprak Razgatlioglu (TR) | Kawasaki Puccetti | Kawasaki ZX-10RR |
| #60 | Michael van der Mark (NL) | Pata Yamaha WSBK | Yamaha YZF-R1 |
| #66 | Tom Sykes (GB) | Kawasaki Racing Team | Kawasaki ZX-10RR |
| #68 | Yonny Hernández (COL) | Pedercini Racing | Kawasaki ZX-10RR |
| #76 | Loris Baz (F) | Althea BMW Racing | BMW S 1000 RR |
| #81 | Jordi Torres (E) | MV Agusta Reparto Corse | MV Agusta 1000 F4 |
| #99 | Patrick Jacobsen (USA) | Triple M Honda WSBK | Honda CBR 1000 RR SP2 |

Supersport

| | | | |
|------|----------------------------|----------------------------|---------------------|
| #3 | Raffaele De Rosa (I) | MV Agusta Reparto Corse | MV Agusta F3 675 |
| #5 | Axel Bassani (I) | SSP Hungary Racing | Kawasaki ZX-6R |
| #10 | Nacho Calero (E) | Orelac Racing | Kawasaki ZX-6R |
| #11 | Sandro Cortese (D) | Kallio Racing | Yamaha YZF-R6 |
| #13 | Antony West (AUS) | EAB Antwest Racing | Kawasaki ZX-6R |
| #15 | Alfonso Coppola (I) | GRT Yamaha Junior Team | Yamaha YZF-R6 |
| #16 | Jules Cluzel (F) | NRT | Yamaha YZF-R6 |
| #21 | Randy Krummenacher (CH) | Bardahl Evan Bros | Yamaha YZF-R6 |
| #25 | Walter Sulis (I) | Scuola Italiana Piloti | MV Agusta F3 675 |
| #35 | Stefan Hill (GB) | Profile Racing | Triumph Daytona 675 |
| #36 | Thomas Gradinger (A) | NRT | Yamaha YZF-R6 |
| #38 | Hannes Soomer (EST) | Wilsport Racedays | Honda CBR 600 RR |
| #47 | Rob Hartog (NL) | Team Hartog-Against Cancer | Kawasaki ZX-6R |
| #54 | Kenan Sofuoglu (TR) | Kawasaki Puccetti Racing | Kawasaki ZX-6R |
| #56 | Péter Sebestyén (H) | SSP Hungary Racing | Kawasaki ZX-6R |
| #64 | Federico Caricasulo (I) | GRT Yamaha | Yamaha YZF-R6 |
| #65 | Michael Canducci (I) | Goeleven Kawasaki | Kawasaki ZX-6R |
| #66 | Niki Tuuli (FIN) | CIA Landlord Insurance | Honda CBR 600 RR |
| #74 | Jaimie van Sikkelerus (NL) | Gemar Team Lorini | Honda CBR 600 RR |
| #77 | Wayne Tessels (NL) | MTM Wayne Racing Team | Kawasaki ZX-6R |
| #78 | Hikari Okubo (J) | Kawasaki Puccetti Racing | Kawasaki ZX-6R |
| #81 | Luke Stapleford (GB) | Profile Racing | Triumph Daytona 675 |
| #83 | Lachlan Epis (AUS) | Goeleven Kawasaki | Kawasaki ZX-6R |
| #84 | Loris Cresson (B) | Kallio Racing | Yamaha YZF-R6 |
| #86 | Ayrton Badovini (I) | MV Agusta Reparto Corse | MV Agusta F3 675 |
| #94 | Mike Di Meglio (F) | GMT94 Yamaha | Yamaha YZF-R6 |
| #96 | Andrew Irwin (GB) | CIA Landlord Insurance | Honda CBR 600 RR |
| #111 | Kyle Smith (GB) | Gemar Team Lorini | Honda CBR 600 RR |
| #144 | Lucas Mahias (F) | GRT Yamaha | Yamaha YZF-R6 |



Kann Chaz Davies (#7) Jonathan Rea (#1) etwas entgegenseetzen?

SUPERBIKE-WM-KALENDER 2018

| | | |
|-------------------|----------------------|---------------------------|
| 23.–25. Februar | Phillip Island (AUS) | SBK, SSP |
| 23.–25. März | Buriram (T) | SBK, SSP |
| 13.–15. April | Aragón (E) | SBK, SSP, SSP300, STK1000 |
| 20.–22. April | Assen (NL) | SBK, SSP, SSP300, STK1000 |
| 11.–13. Mai | Imola (I) | SBK, SSP, SSP300, STK1000 |
| 25.–27. Mai | Donington (GB) | SBK, SSP, SSP300, STK1000 |
| 8.–10. Juni | Brünn (CZ) | SBK, SSP, SSP300, STK1000 |
| 22.–24. Juni | Laguna Seca (USA) | SBK |
| 6.–8. Juli | Misano (I) | SBK, SSP, SSP300, STK1000 |
| 14.–16. September | Portimão (P) | SBK, SSP, SSP300, STK1000 |
| 28.–30. September | Magny-Cours (F) | SBK, SSP, SSP300, STK1000 |
| 12.–14. Oktober | El Villicum (RA) | SBK, SSP |
| 25.–27. Oktober | Losail (Q) | SBK, SSP |

Superbike-WM

Melandri eröffnet die Jagd

Vier Tage vor dem ersten Training des WM-Auftakts konnten die Superbike-WM-Teams noch einmal testen. Marco Melandri eröffnete als Schnellster.

Von: Imre Paulovits

Wie sich die Vorzeichen plötzlich ändern können: Während die Ducati-Piloten den ganzen Winter vom neuen Drehzahllimit eingebremst wurden und Jonathan Rea mehrere Bestzeiten gefahren war, fiel der Weltmeister am ersten der beiden Testtage auf Phillip Island aus dem Sattel. Ducati-Werkspilot Marco Melandri hingegen fuhr Bestzeit und blieb mit 1:30,726 unter dem Rundenrekord. Das Kawasaki-Duo Tom Sykes und Jonathan Rea folgte auf den Plätzen 2 und 3. Dann aber stürzten beide im starken Wind in Turn 11, blieben zum Glück unverletzt. Auch MV-Agusta-Pilot Jordi Torres stürzte, ohne sich wehzutun.



Starkes Lebenszeichen: Ducati-Werkspilot Marco Melandri

Leon Camier setzte seine Form auf der Honda fort und war Viertschnellster, vor Yamaha-Werkspilot Michael van der Mark. Chaz Davies leidet noch immer und wurde nur Zehnter. Loris Baz begann seine Superbike-WM-Rückkehr auf der Althea-BMW auf Platz 11. Das Triple-M-Team hat noch viel Arbeit mit der Abstimmung der Elektronik, Jacobsen landete auf P22.

Bei den 600ern setzte Weltmeister Lucas Mahias mit 1:34,088 die Bestmarke vor seinem Teamkollegen Federico Caricasulo. Sandro Cortese setzte sich gleich mit P4 ins Szene und ließ so noch Rekord-Weltmeister Kenan Sofuoglu hinter sich. Randy Krummenacher war Siebtschnellster, IDM-Champ Thomas Gradinger begann sein WM-Abenteuer auf P17. ■

IDM Superbike

Danny de Boer: nicht mit BMW

Der Holländer Danny de Boer hat Abschied von der Van-Zon-Alpha-Technik-Truppe genommen. Noch in dieser Woche wird er seinen neuen Vertrag unterschreiben.

Von: Imre Paulovits

Er war der Einzige, der letztes Jahr Markus Reiterberger schlagen konnte, wenn auch nur einmal. Dann wurde der 28-jährige Holländer krank, in Oschersleben musste das Team ihn vom Bike runterheben. Zunächst wurde vermutet, dass er sich mit dem Epstein-Barr-Virus infiziert hatte und an Pfeifferschem Drüsenfieber litt, später wurde dann eine Immunschwäche diagnostiziert. Doch mittlerweile ist Danny de Boer wieder völlig genesen und hat im Winter alles dafür getan, um seine IDM-Karriere erfolgreich fortsetzen zu können.

Allerdings nicht mehr im Van-Zon-Alpha-Technik-BMW-Team: „Ich muss meinen Lebensunterhalt mit dem Rennfahren verdienen“, erklärt der sympathische Holländer. „Ich wäre gerne auch dieses Jahr BMW gefahren, aber Remeha ist nicht mehr als großer Sponsor dabei. Also muss das Team nun einen Fahrer nehmen, der Geld mitbringt. Deshalb musste ich mich nach einem neuen Team umsehen.“



De Boer: wieder fit und begehrt

Lange suchen musste er nicht, sowohl MGM Yamaha als auch HPC-Power Suzuki waren von sich aus am schnellen Holländer interessiert. In dieser Woche wird bekannt gegeben, wo er fahren wird.

Dabei hat De Boer nach seiner Genesung im Winter alles getan, um die IDM-Saison in Bestform zu beginnen. „Ich habe diesen Winter sehr hart trainiert“, versichert er. „Ich habe unendlich viele Kilometer mit dem Fahrrad abgespult, habe mich mit Boxtraining in Form gebracht und war viel im Fitness-Studio.“ Auch das Motorradfahren blieb nicht aus, auf einem abgesperrten Platz in einem Industriegebiet hat sich De Boer einen Rundkurs gebaut, wo er mit einer Kawasaki Ninja 300 trainiert hat. „Wenn es über acht Grad hatte, habe ich dort trainiert“, so der toughe Holländer.

De Boer wird sich 2018 zwar ausschließlich auf die IDM konzentrieren, aber er hat noch eine Wildcard für die Superstock-1000-EM in Assen bekommen. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP Das KTM-Werks-team musste in Buriram ohne Pol Espargaró auskommen. Der WM-17. von 2017 hatte nach seinem Sturz in Sepang Rückenschmerzen und dachte zuerst an einen eingeklemmten Nerv. Als er sich in der Universitätsklinik von Barcelona untersuchen ließ, stellte Dr. Enric Cáceres den Bruch der Bandscheibe am vierten Lendenwirbel von einer früheren Verletzung fest. Espargaró wurde operiert. Ob er beim Test in Doha in zehn Tagen teilnehmen kann, steht noch nicht fest. In Buriram musste so Mika Kallio sein Testprogramm übernehmen.

SUPERBIKE-WM Honda Europe nimmt den Einsatz in der Superbike-WM sehr ernst und hat mit Chris Pike einen neuen Operations Manager installiert. Der Brite hat sehr viel Erfahrung, er war bereits beim ersten Superbike-WM-Lauf der Geschichte vor 30 Jahren im Team von Honda Britain dabei. Er war auch Mitglied des Teams, mit dem Honda 1997 mit John Kocinski und 2000 sowie 2002 mit Colin Edwards Weltmeister wurde. In seiner neuen Rolle wird Pike das Red Bull Ten Kate Team und die Mannschaft von Triple M beim operativen und technischen Support unterstützen.

SUPERBIKE-WM Beim WM-Auftakt auf Phillip Island werden starke Wildcard-Piloten von Down Under erwartet. Der 30-jährige Troy Herfoss, 2017 Australischer Superbike-Vizemeister, fährt eine Honda Fireblade des Penrite Teams. Aiden Wagner wird als Ersatzfahrer antreten. Der Nordire Andrew Irwin ist gleich am Vormittag des ersten Testtages aus dem Sattel gepurzelt und hat sich eine Handverletzung zugezogen, mit der er nicht fahren kann. Der 23-jährige Wagner startet bereits seit 2015 jedes Jahr bei einigen Rennen der Superbike-WM und hat 2017 mit Lorini 17 Punkte eingefahren.

Supercross-WM Arlington

Anderson marschiert

Geburtstagskind Jason Anderson marschierte auch in Texas weiterhin in Richtung Supercross-WM-Titel. KTM-Mann Marvin Musquin ist schon auf Rang 4.

Von: **Alex Hodgkinson**

Ein Ausrutscher in der vierten Runde des Main-Events kostete Anderson an seinem 25. Geburtstag das Podium, aber das Husqvarna-As konnte trotzdem mit seinem Arbeitstag zufrieden sein: Platz 4 im Ziel reichte, um seinen Vorsprung im WM-Zwischenstand nach sieben von 17 Rennen auf 36 Punkte zu vergrößern.

Die Strecke in Texas war relativ einfallsarm mit wenig Abschnitten, die außergewöhnlichen Talenten einen Bonus bringen konnte. Erst im Finale spielte die Fitness eine Rolle. Und während der Vorläufe waren die Zeichen deutlich zu erkennen, als die Schnellstarter Weston Peick und Tyler Bowers den ersten Heat dominierten, während Musquin nur auf Platz 7 kam.

Barcia: Handbruch

Für Justin Barcia war die Luft noch dicker. Der WM-Zweite verlor den Flow in einer Sprungkombination, und er versuchte, an den Streckenrand außerhalb der Gefahrenzone zu fahren. Doch Tyler Bowers streifte den Yamaha-Fahrer in der Luft, und Barcia verließ das Stadion mit gebrochener rechter Hand.



Marvin Musquin robbt sich nach der Verletzung wieder an die Spitze ran

Andersons Start im Finale war besser als gewöhnlich, und er konnte sich gleich auf die Jagd nach dem führenden Eli Tomac machen. Aber in Runde 3 rutschte der WM-Führende zu Boden, und er verbrachte die nächsten 22 Runden mit der Aufholjagd von Platz 7 auf 4 im Ziel.

Die Abwesenheit Barcias und ein Pass in der 15. Runde an Cole Seely, seinen nächsten Verfolger, reichten, um Andersons WM-Vorsprung auf 36 Punkte zu vergrößern. Die größte Gefahr, falls er irgendwann bei den zehn noch ausstehenden Rennen patzt, droht am ehesten von Musquin oder Tomac.

Es war Tomacs dritter Sieg in

sieben Rennen, doch der Vizemeister hat sich in den anderen vier Rennen mit nur 12 Punkten blamiert und liegt auf dem abgeschlagenen WM-Rang 10. Schon 2017 gewann er neun von 17 Rennen, aber verpasste den Titel wegen fünf peinlicher Patzer.

Musquin, der sich von einer Schulterverletzung erholt, kam zum zweiten Mal innerhalb von acht Tagen als Zweiter ins Ziel. Ihm fehlen nur noch fünf Punkte auf WM-Rang 2.

Trotz Andersons aktuellem Vorsprung wäre der WM-Endstand bei einer Wiederholung des Arlington-Ergebnisses in den zehn verbleibenden Rennen: 1. Tomac, 2. Anderson, 3. Musquin ■

SUPERCROSS-WM

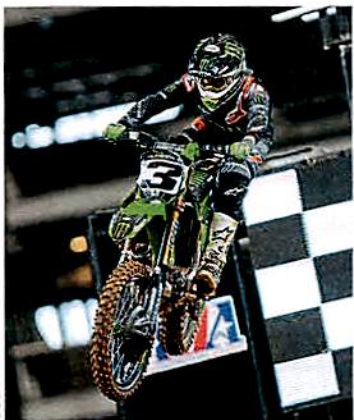
Arlington (USA), 17. Februar

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

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand nach 7 von 17 Läufen

| | | |
|-----|------------------------------|------------|
| 1. | Jason Anderson | 160 Punkte |
| 2. | Cole Seely | 124 |
| 3. | Blake Baggett | 120 |
| 4. | Marvin Musquin | 119 |
| 5. | Weston Peick | 114 |
| 6. | Justin Barcia (USA), Yamaha | 113 |
| 7. | Justin Brayton | 112 |
| 8. | Ken Roczen (D), Honda | 102 |
| 9. | Broc Tickle | 96 |
| 10. | Eli Tomac | 90 |
| 11. | Cooper Webb | 89 |
| 12. | Joshua Grant (USA), Kawasaki | 83 |



Dritter Saisonsieg: Eli Tomac

NACHRICHTEN

SUPERCROSS: SAISON-ENDE FÜR KEN ROCZEN

Ken Roczen kann die restlichen Supercross-WM-Läufe abschreiben. Nach der ursprünglichen Diagnose einer Mittelhandfraktur meinte der Thüringer, dass er „... bald wieder fahren kann“. Doch bei seinem OP-Termin mit Doktor Viola letzten Freitag wurde das volle Ausmaß der Verletzungen in seiner rechten Hand klar. Der Chirurg stellte eine Luxation aller Mittelhandknochen fest, dazu gerissene Bänder, und er musste gleich an vier Stellen die gesunde Hand aufschneiden. Roczen: „Es gibt immer wieder Herausforderungen zu überwinden. Ich lasse mich reparieren und versuche es nochmals.“

SPEEDWAY OF NATIONS STARTET IN TETEROW

Der erste Lauf der den Speedway World Cup ersetzenden „Speedway of Nations“-Serie steigt in Deutschland: In der GP-Arena in Teterow findet am 2. Juni das erste Race-off statt. Sieben Nationen-Paare kämpfen um drei Tickets für das Finale am 8./9. Juni in Wroclaw (PL). Dort ist Gastgeber Polen gesetzt. Die Aufteilung der insgesamt 15 teilnehmenden Nationen steht noch nicht fest, jedoch ist Deutschland für Teterow gesetzt.

SPEEDWAY-BUNDESLIGA VORRUNDE AUSGELOST

Die zehn Begegnungen der Vorrunde in der Bundesliga wurden vom DMSB ausgelost. Die zwei Tabellen-Ersten nach der Vorrunde bestreiten in Hin- und Rückkampf die zwei Finalrennen.

15.4. Diedenbergen-Wittstock
21.4. Landshut-Brokstedt
28.4. Wittstock-Stralsund
1.5. Brokstedt-Diedenbergen
5.5. Stralsund-Landshut
9.6. Stralsund-Brokstedt
23.6. Wittstock-Landshut
1.7. Brokstedt-Wittstock
7.7. Diedenbergen-Stralsund
15.8. Landshut-Diedenbergen

Eisspeedway-Grand-Prix Togliatti

Vize hinter Koltakov gesucht

Dmitri Koltakov baute in Togliatti seine WM-Führung weiter aus. Für die Deutschsprachigen setzte sich das Fiasko von Astana an der Wolga fort.

Von: **Thomas Schiffner**

Bis zum letzten Finallauf am Sonntag gerieten auch die GP-Rennen im russischen Togliatti zur One-Man-Show von Titelverteidiger Dmitri Koltakov. Der 27-jährige Russe gab am ersten Tag keinen Punkt ab und gewann vor spärlicher Zuschauerkulisse das Finale vor dem stärker werdenden Dmitri Khomitseich und Daniil Ivanov. Einzige Überraschung am Samstag: Der 26-jährige Niclas Svensson übernahm die Rolle seines schwedischen Landsmannes Martin Haarahltonen und fuhr mit einem Erfolg über eben denselben und nach Disqualifikation von Sergey Karatchintsev im Semifinale erstmals ins Finale. Franz Zorn scheiterte im zweiten Semi an drei Russen.

Am Sonntag musste sich Koltakov im vierten Durchgang Daniil Ivanov geschlagen geben, zog aber dennoch als Favorit gegen Dmitri Khomitseich, Dinar Valeev und Ivanov ins Finale ein. Im letzten GP-Lauf in Osteuropa

lieferten sich die beiden Dmitris ein gnadenloses Duell, das Khomitseich im Fotofinish auf der Linie für sich entschied. Dennoch fährt Koltakov mit einem 16-Punkte-Vorsprung zu GP 5 und 6 nach Berlin (3./4. März).

Günther Bauer dehydriert

Bei der deutsch-österreichischen Fraktion lief es noch schlechter als in Kasachstan. Astana-Held Harald Simon litt noch unter seinem bei GP2 aufgeschlitzten Knie und punktierte sich die Wunde vor dem Rennen selbst. Der stahlharte Waldviertler schaffte diesmal die Semifinals nicht, ist aber weiterhin auf WM-Rang 6 bester deutschsprachiger Pilot.

Franz Zorn erreichte immerhin einmal das Semifinale. „Die Starts sind jetzt besser“, meinte der Pinzgauer, der am Sonntag einmal als Verursacher eines Sturzes von Hans Weber disqua-



Dmitri Koltakov mit Volldampf in Richtung dritter WM-Titel

lifiziert wurde. Weber bilanzierte das Wochenende mit drei Stürzen! Sonntag begann er wegen eines Plattfußes in den Strohhallen. Nach seinem von Zorn verursachten Sturz in Heat 37 konnte er nicht mehr antreten: „Mir tut jetzt jede Körperstelle

weh.“ Auch Günther Bauer traf es hart: Er bekam im zweiten Lauf am Samstag Sehprobleme, weil er dehydriert war. Weil der Rennarzt seinen Kreislauf wieder stabilisieren musste, sah sich der Bayer gezwungen, seinen nächsten Lauf auszusitzen. ■

ISSPEEDWAY-WM

Togliatti (RUS), 17. Februar Grand Prix 3

| | |
|-------------------------------|-----------|
| 1. Dmitri Koltakov (RUS) | 21 Punkte |
| 2. Dmitri Khomitseich (RUS) | 18 |
| 3. Daniil Ivanov (RUS) | 17 |
| 4. Niclas Svensson (S) | 10 |
| 5. Sergey Karatchintsev (RUS) | 12 |
| 6. Igor Kononov (RUS) | 10 |
| 8. Franz Zorn (A) | 7 |
| 11. Harald Simon (A) | 5 |
| 13. Hans Weber (D) | 4 |
| 15. Günther Bauer (D) | 1 |

Togliatti (RUS), 18. Februar Grand Prix 4

| | |
|-------------------------------|-----------|
| 1. Dmitri Khomitseich (RUS) | 16 Punkte |
| 2. Dmitri Koltakov (RUS) | 19 |
| 3. Daniil Ivanov (RUS) | 17 |
| 4. Dinar Valeev (RUS) | 14 |
| 5. Igor Kononov (RUS) | 12 |
| 6. Sergey Karatchintsev (RUS) | 11 |
| 10. Franz Zorn (A) | 5 |
| 12. Günther Bauer (D) | 5 |
| 13. Harald Simon (A) | 4 |
| 16. Hans Weber (D) | 1 |

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 10 Rennen

| | |
|----------------------------|-----------|
| 1. Dmitri Koltakov | 80 Punkte |
| 2. Daniil Ivanov | 64 |
| 3. Dmitri Khomitseich | 60 |
| 4. Sergey Karatchintsev | 59 |
| 5. Martin Haarahltonen (S) | 44 |
| 6. Harald Simon | 26 |
| 10. Franz Zorn | 21 |
| 15. Hans Weber | 11 |
| 16. Günther Bauer | 10 |
| 17. Charly Ebner (A) | 10 |

Motocross-Rennen in Mantua und Marival

Noch zwei Siege für das KTM-Duo

Die KTM-Werksfahrer Antonio Cairoli und Jeffrey Herlings blieben bei den letzten Testrennen vor dem MXGP-WM-Start nächste Woche in Argentinien ungeschlagen.

Von: **Alex Hodgkinson**

Cairoli beendete die italienische Serie mit einem Doppelsieg vor den Yamahas von Jeremy Van Horebeek und Romain Febvre in Mantua, während Herlings in Lacapelle-Marival (F) dominierte. Kawasaki-Pilot Clement Desalle eröffnete

seine MX1-Saison als erster Verfolger von Herlings. Jeremy Seewer war Sechster in der MX1-Tageswertung, doch Arnaud Tonus merkte nach einer einzigen Trainingsrunde, dass seine angeschlagene Schulter noch nicht stark genug ist.

Nach einer Testfahrt am Freitag entschied sich Max Nagl, trotz Schmerzen im Ellenbogen in Mantua zu starten und kam auf den Plätzen 5 und 6 ins Ziel.

Das Schlachtopfer des Wochenendes war HRC-Top-Fahrer Tim Gajser. Der Weltmeister von 2016 wollte bei seinem ersten Saisonstart Cairoli Paroli bieten. Doch nach einigen hektischen Momenten musste der Slowene sogar Platz 2 an Jeremy Van Hore-

beek abgeben, bevor er einen bösen Sturz erlebte: Gajser übersprang einen Table und schlug mit voller Wucht auf den Lenker. Er erlitt einen zweifachen Bruch des Unterkiefers und dürfte damit kaum beim WM-Auftakt in zehn Tagen dabei sein.

Erfreulichere MX2-Ergebnisse gab es für Honda: Calvin Vlaanderen dominierte in Italien, während Hunter Lawrence Tagessieger in Frankreich wurde.

Den ersten Lauf hatte der amtierende Weltmeister Pauls Jonass gewonnen. ■



Die Vorsaison ungeschlagen beendet: Jeffrey Herlings

SuperEnduro-WM Málaga

Webb gewinnt glücklich

Beim dritten WM-Lauf im spanischen Málaga konnte Cody Webb nicht nur glücklich die Tageswertung gewinnen, sondern auch seine WM-Führung ausbauen. Dagegen könnte der heftige Sturz von Ex-Weltmeister Taddy Blazusiak schon eine Vorentscheidung gewesen sein.

Von: **Robert Pairan**

Wie eng es in der Prestige-Klasse bei der SuperEnduro-WM zugeht, kann man an jedem einzelnen Lauf eines Abends erleben: Theoretisch sind fünf Fahrer in der Lage, einen Lauf zu gewinnen. Es gibt ständige Führungswechsel in den Rennen, und wer am Ende die stärksten Nerven hat und sich am wenigsten in Fehler treiben lässt, kann am Ende die Nase vorne haben.

Der zweite Lauf wurde überschattet von dem Sturz des sechsfachen Weltmeisters Taddy Blazusiak, der quasi ungebremst die Strecke verließ und unter die Tribüne rutschte. Dabei hatte ihm der Lenker die Luft aus den Rippen geschlagen und er konnte



Glück gehört dazu: Cody Webb baute die WM-Führung aus

den Lauf nicht beenden. Trotzdem trat der Pole beim letzten Lauf wieder an und konnte sogar gewinnen, dennoch fehlten ihm die Punkte des zweiten Laufs in der WM-Wertung.

Gallas baut Führung aus

Doch wieder einmal sollte es ganz anders kommen: Auf der Startgeraden verhakten sich die Motorräder von Webb, Walker und dem amtierenden Weltmeister Colton Haaker. Fast während einer ganzen Runde lagen die Drei auf dem Boden, bevor sie die Fahrt aufnehmen konnten.

Es schien auf ein Fernduell zwischen Walker und dem aufstrebenden Billy Bolt hinauszulaufen, wer am Ende genug

Punkte für den Tagessieg mitbringen würde. Aber Walker konnte sich auf den sechsten Platz vorarbeiten, und Bolt wurde nach teilweiser Laufführung noch auf den dritten Rang verwiesen.

SUPERENDURO-WM

Málaga (E), 17. Februar

| | | |
|-----|--------------------------------|--------|
| 1. | Cody Webb (USA), KTM | 2-1-9 |
| 2. | Jonny Walker (GB), KTM | 1-4-6 |
| 3. | Billy Bolt (GB), Husqvarna | 5-3-3 |
| 4. | Alfredo Gómez (E), Husqvarna | 6-5-2 |
| 5. | Colton Haaker (USA), Husqvarna | 7-2-5 |
| 6. | Taddy Blazusiak (PL), KTM | 3-A-1 |
| 7. | Manuel Lettenbichler (D), KTM | 4-6-4 |
| 8. | Blake Gutzeit (ZA), Yamaha | 8-7-11 |
| 9. | Benjamin Herrera (RCH), TM | 9-11-8 |
| 10. | Cristobal Guerrero (E), Yamaha | 13-9-7 |

Tatsächlich reichte dem ebenfalls gestürzten Cody Webb ein neunter Platz für den Tagessieg, um seine WM-Führung weiter auszubauen. Er fuhr seine waidwunde KTM trotz eines beschädigten Kühlers ins Ziel.

Mit drei Laufsiegen baute der Deutsche Kevin Gallas weiter an seinem Ziel Junioren-WM-Titel: Der Husqvarna-Fahrer fuhr einen Start-Ziel-Sieg im ersten Lauf, brauchte jedoch im zweiten Rennen mit umgekehrter Startaufstellung drei Runden, bis er in Führung gehen konnte.

Im letzten Lauf drehte das Hinterrad beim Start auf dem harten Untergrund durch, und erneut war Gallas zunächst im Hintertreffen. Doch am Ende reichte es auch da für den erst 21-jährigen zum Sieg. ■

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand (nach 3 Rennen)

| | | |
|-----|------------------------------|------------|
| 1. | Cody Webb | 155 Punkte |
| 2. | Taddy Blazusiak | 131 |
| 3. | Billy Bolt | 124 |
| 4. | Colton Haaker | 114 |
| 5. | Jonny Walker | 105 |
| 6. | Alfredo Gómez | 105 |
| 7. | Manuel Lettenbichler | 99 |
| 8. | Cristobal Guerrero | 50 |
| 9. | Blake Gutzeit | 50 |
| 10. | Daniel McCanney (GB), GasGas | 41 |

FMX-WM Berlin

Ackermann WM-Leader

Der 20-jährige Luc Ackermann machte aus dem FMX-Contest in Berlin ein Spektakel und übernahm sogar die WM-Führung.

Von: **Thomas Schiffner**

Schon am Freitag rockte der Thüringer die Mercedes-Benz-Arena und zeigte als jüngster Fahrer aller Zeiten in einem Wettbewerb den Doppel-Backflip. Wegen eines Tricks zu wenig im Finalrun siegte jedoch Weltmeister Maikel Melero. Rob Adelberg wurde

vor Remi Bizouard Dritter. Am Samstag gewann Ackermann die Qualifikation und das Finale. Melero rutschte schon in der Quali beim Flair von der Lande-rampe ab und kam lediglich als Sechster ins Finale. Der Spanier, der 11 der letzten 12 Contests gewonnen hatte, musste sich mit Rang 5 begnügen. Als letzter Finalist zeigte Ackermann den besten Run seines Lebens und siegte vor 9000 begeisterten Zuschauern vor Libor Podmol und David Rinaldo. Das deutsche Supertalent führt jetzt sogar in der WM mit vier Punkten Vorsprung vor dem bislang unschlagbaren Maikel Melero.



Luc Ackermann: Der 20-Jährige ist zurzeit das Maß der Dinge

Der zweite Deutsche im Contest, Kai Haase, scheiterte an beiden Tagen im elfköpfigen Feld schon in der Qualifikation. ■

FMX-WM

WM-Stand nach 3 Wettbewerben

| | | |
|-----|--------------------|-----------|
| 1. | Luc Ackermann (D) | 56 Punkte |
| 2. | Maikel Melero (E) | 52 |
| 3. | Libor Podmol (CZ) | 44 |
| 4. | Remi Bizouard (F) | 39 |
| 5. | David Rinaldo (F) | 35 |
| 6. | Petr Pilat (CZ) | 30 |
| 7. | Pat Bowden (AUS) | 30 |
| 8. | Rob Adelberg (AUS) | 30 |
| 9. | Brice Izzo (F) | 23 |
| 11. | Kai Haase (D) | 10 |

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW

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



120d LCI M Paket, EZ 10/2016, 19000 km, 140 kW (190 PS), blau, Autom., Alcantara, Klima, LED, SHZ, 8f Ber., AHK, VB 31.500,- EUR. Chiffre 1127560

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42916

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

BMW Alpina



B3 Touring Allrad, EZ 07/2016, 10900 km, dunkelblau, Automatik, Garantie bis 07/2018, Vollerleder, absolute Vollausstattung, LNP 96.290,- EUR, VB 63.800,- EUR. Tel. 0157/71219713, benjamin.lossseff@gmx.de

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Chrysler

Imperial 6,4, Bj. 1959, 130000 km, 235 kW (320 PS), H-Zulassung, TÜV neu, 22.450,- €. Tel. 0172-8204107

mehr: motor-klassik.de Nr. 42788

Ferrari

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

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

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

Jaguar

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

Lotus

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

Maserati

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

Mercedes

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

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

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

CLS 500, EZ 11.07, 139000 km, silber, Leder grau, Volla., neuwertig, Scheckheft, KD neu, 16.900,- €. Tel. 02941/10026



Mercedes Sprinter "mobile office Umbau", EZ 2/2012, 18500 km, 163 PS, Autom., Navi, Klima, SHZ, 38.500,- € (MwSt. awb.). Ten Vertriebs GmbH, Dürener Str. 21, 42697 Solingen, Tel. 0173-4291221, weitere Bilder unter www.ten-cars.de H mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42885

Mini

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

Motorräder

www.motoparts4u.de, www.yoshimura-deutschland.de H

Porsche

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

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

3.8 GT3 RS, 2010, 1. Hand, unfallfrei, 149.950,- € MwSt. ausw. MVG GmbH, Grünwaldstr. 18, 75173 Pforzheim, Tel. 07231/788550 H mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42779

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

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

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

Porsche 964 Ruf RCT, 1. Hd., EZ 07/1991, 48660 km, 272 kW (370 PS), nachtblau-met., Teilleder grau, Preis auf Anfrage. Chiffre MK05/1127440



Boxster S, EZ 6/2014, 65500 km, 232 kW (315 PS), schwarz, 1. Hd., Porsche Vollausst., VB 56.000,- EUR, Tel. 0162/7112372, torstenwegner@gmx.net

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 42861

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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Jetzt online abonnieren!

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefax: +49 (0)711 182 19 58
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
 Chefredaktion: Marcus Schurig
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew
 Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
 Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
 Markus Stier, Anke Wiczorek
 Fotografen: sutton-images.com, XPB; BRFO
 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 Mobilität:
 Tim Ramms
 Publisher Automobil:
 Michaela Klein
 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

Mit Bernie wäre das nicht passiert! zur Abschaffung der Grid Girls MSa 09/2018

Dass die Grid Girls ausgesondert wurden, ist für mich das Unding des Jahrzehnts. Es ist einfach nur sinnlos. Liberty Media versucht mit aller Gewalt, der Formel 1 ihren Stempel aufzudrücken. Aber warum nur mit solchen schwachsinnigen Aktionen? Jetzt sollen Kinder an die Stelle der Grid Girls treten. Soll ein Kind eine halbe Stunde oder mehr in der prallen Sonne stramm stehen und ein Schild halten müssen? Ich fände es sinnvoller, wenn das Kind vom Fahrer oder von einem Techniker das Auto und die Abläufe erklärt bekommt. Alle wären glücklich: das Kind, die Grid Girls, die meisten Fans, alle Fahrer – nur die verklemmten Amis und ein paar Feministinnen nicht.

Manuel Klaiber,
 D-88045 Friedrichshafen

Seit es Automobile gibt, sind Girls mit dabei. Ich kann nicht verstehen, dass die Grid Girls bei den F1-Rennen abgeschafft werden. Sicher ist das nicht so wichtig, dass die schönen jungen Girls mit der Tafel des F1 Fahrers vor den Boliden stehen. Aber eine Auflockerung der nicht immer seriösen Formel 1 wäre immer noch angebracht. Ich zweifle langsam an diesen zwei Amerikanern. Sie scheinen nicht nur geografisch vom anderen Ufer zu kommen. Bei Bernie Ecclestone wäre das sicher nie passiert.

Bernhard Hedinger,
 CH-8217 Wilchingen

Diese Prüderie, die hier von den tollen Hollywood-Produzenten kommt, ist einfach gesagt komplette Verarschung. Ich schaue

BILD DER WOCHE



Happy Birthday, Marc Márquez: 50 000 Fans gratulieren beim Test in Buriram

seit 30 Jahren Formel 1, obwohl die Politik mehr und mehr Einzug hielt. Aber jetzt ist es vorbei, denn dies geht alles gar nicht. Ganz schlimm ist, dass ein Mann wie Ross Brawn einverstanden ist, was der Theo Waigel der USA hier veranstaltet. Er sollte lieber wieder zu Hause Rosen züchten. Gunther Zacherl,
 per E-Mail

Als ehemaliger Präsident des Niederländischen Motorsportverbands KNAF kann ich den Kommentar von Elmar Brümmer nur unterstützen! Das ist der Anfang vom Ende: Typisch amerikanische Scheinheiligkeit und politische Korrektheit. Dank Jean Todt (den ich doch vernünftiger eingeschätzt hätte) haben wir auch noch den Halo. Und die blöden Hersteller meinen, die Formel E – langweilig wie das Wachsen von Gras – unterstützen zu müssen anstatt der Formel 1. Das Interesse unserer Jugend wird sich rasch negativ entwickeln.

Fred van Putten,
 D-80469 München

Karl Kling statt Fritz Nallinger

zum Hans-Herrmann-Jubiläum
 MSa 09/2018

Wirklich netter Bericht zum Neunzigsten von Hans Herrmann. Allerdings glaube ich, dass es bei der Bildunterschrift bei dem Gruppenfoto auf Seite 11 einen Fehler gibt. Ich möchte meinen, dass es sich bei dem zweiten Mann von rechts nicht um den Ingenieur Fritz Nallinger, sondern eher um den Rennfahrer Karl Kling handelt. Nach der Startnummer auf dem W196 sollte es den Fahrerkerker vom Großen Preis von Italien 1954 zeigen.

Mathias Keller,
 D-37520 Osterode am Harz

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

24. Februar: Mitgliederversammlung Dorint Nürburgring
 2./3. März: ADAC Saarland-Pfalz-Rallye
 24. März: VLN-Lauf 1: 64. ADAC Westfalenfahrt

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

| | | |
|------------------------------|--|----------------|
| Mittwoch, 21. Februar | | |
| 16.00/20.00 | Race of Champions Riad, Highlights | motorsport.tv |
| 23.00 | NASCAR Cup Series, Daytona 500 (Wh.) | Motorvision TV |
| Freitag, 23. Februar | | |
| 08.15 | Rallye-WM Schweden, Power Stage (Wh.) | Sport 1+ |
| 09.00 | European Le Mans Series 2017, Best of | motorsport.tv |
| Samstag, 24. Februar | | |
| 08.45 | NASCAR Cup Series, Daytona 500 (Wh.) | Motorvision TV |
| 10.30 | 12h-Rennen Bathurst, Highlights | motorsport.tv |
| Sonntag, 25. Februar | | |
| 09.00 | Rallye Schweden, Highlights (auch 21.00) | motorsport.tv |
| ab 09.30 | Supercars 2017 Newcastle, Rennen (Wh.) | Motorvision TV |
| 13.15 | Truck-EM 2017, Truck GP Nürburgring | Motorvision TV |
| 19.30 | NASCAR Cup Series, Atlanta LIVE | Motorvision TV |
| Montag, 26. Februar | | |
| 14.00 | Car History, Porsche Motorsport | Motorvision TV |
| Dienstag, 27. Februar | | |
| 14.30 | Langstrecken-WM 2017, Best of | motorsport.tv |

Motorrad

| | | |
|------------------------------|---|----------------|
| Mittwoch, 21. Februar | | |
| 18.45 | Road Racing, Macau 2017 | motorsport.tv |
| Freitag, 23. Februar | | |
| 20.00 | Superbike-WM Classics, Donington 1988 | motorsport.tv |
| Samstag, 24. Februar | | |
| 04.40 | Superbike-WM Ph. Island, Rennen 1 LIVE | Servus TV |
| 18.00 | Superbike-WM Ph. Island, Rennen 1 (Aufz.) | Eurosport 2 |
| 21.00 | SuperEnduro-WM, Málaga (Zus.) | motorsport.tv |
| Sonntag, 25. Februar | | |
| 04.40 | Superbike-WM Ph. Island, Rennen 2 LIVE | Servus TV |
| 12.15 | ADAC MX Masters 2017, Fürstlich Drehna | Motorvision TV |
| 17.45 | Supersport-WM Ph. Island, Rennen (Aufz.) | Eurosport 2 |
| 18.15 | Superbike-WM Ph. Island, Rennen 2 (Aufz.) | Eurosport 2 |
| Montag, 26. Februar | | |
| 09.30 | Superbike-WM Ph. Island, Rennen 1 (Wh.) | Eurosport 2 |
| 10.15 | Supersport-WM Ph. Island, Rennen (Wh.) | Eurosport 2 |
| 10.45 | Superbike-WM Ph. Island, Rennen 2 (Wh.) | Eurosport 2 |
| 17.00 | Motocross-WM 2017, Best of | motorsport.tv |
| Dienstag, 27. Februar | | |
| 16.00 | Motocross der Nationen 2017 (Wh.) | motorsport.tv |

Sonstiges

| | | |
|-----------------------------|---------------------------------------|----------------|
| Sonntag, 25. Februar | | |
| 15.25 | FIH20 (Powerboat-WM), Saisonrückblick | Motorvision TV |

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

| | | |
|-------------------|-------------------------------------|-----|
| 25.02. | NASCAR Cup Series, Atlanta/Georgia | USA |
| 03.03. | Formel E, ePrix Mexico City | MEX |
| 03./04.03. | Supercars Australien, Adelaide | AUS |
| 04.03. | NASCAR Cup Series, Las Vegas/Nevada | USA |

Motorrad

| | | |
|-------------------|--|-----|
| 24./25.02. | Superbike-/Supersport-WM, Phillip Island | AUS |
| 24.02. | Supercross-WM, Tampa/Florida | USA |
| 24./25.02. | Eisspeedway-EM, Vyatskie Polyany | RUS |
| 01.03. | Eisspeedway-DM, Berlin | D |
| 03.03. | Supercross-WM, Atlanta/Georgia | USA |
| 03.03. | SuperEnduro-WM, Bilbao | E |
| 03./04.03. | Eisspeedway-GP, Berlin | D |
| 04.03. | Motocross-WM, Neuquen | RA |

Vorschau



Mercedes F1-Team: Die Weltmeister drehen erste Runden in Silverstone



Scuderia Ferrari: In Maranello wird der neue Vettel-Renner vorgestellt



Interview Sébastien Loeb: Der Rekordmeister vor dem Comeback in Mexiko



Superbike-Saisonauftakt: Rea & Co. starten in Phillip Island ins neue Jahr

SUTTON IMAGES

FERRARI

CITROËN

WORLDSBK



JETZT IN PS:

DIE GROSSE

LESERWAHL 2018

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

Hauptpreis:
HUSQVARNA
VITPILEN 701
 oder
KTM 790 DUKE



PS
 sportlich
 schnell
 motorradfahrer

03 MÄRZ 2018

GETESTET

GETESTET
DUCATI
PANIGALE V4 S

EXTRA
 17 SEITEN
 RENN-
 TRAINING

VERGLEICH
 SPORTREIFEN-
 SÄTZE FÜR
 150 EURO

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

VALENTINO
ROSSI
 18 JAHRE
 MOTOGP -
 IST BALD
 SCHLUSS?

Deutschland 4,50 €
 Österreich 5,10 € Schweiz 7,50 CHF
 Belgien/Lux 5,20 € Dänemark 50,00 Dkr
 Italien 5,90 € Spanien 6,50 €
PS-ONLINE.DE

HONDA
FIREBLADE SC 57
 (2004)

SUZUKI
GSX-R 1000 K5
 (2004)

YAMAHA
YZF-R1 RN 12
 (2004)

KAWASAKI
ZX-10R
 (2004)

PS **LESERWAHL 2018 Preise im Wert von über 20 000 Euro**



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

**JETZT NEU
 AM KIOSK**