

MOTOR SPORT aktuell

Ferrari-Bestzeit bei F1-Testfahrten

Vettel hat den Titel im Visier

NR. 12 / 06. MÄRZ 2019



Moto2-Test in Katar

**Tom Lüthi ganz
vorne mit dabei**

Historie: Porsche 935 K3

**Das Geheimnis des
Kremer-Porsches**

Deutschland €2,50

A € 2,80 - CH sfr 4,00 - I € 3,30

B, NL, LUX € 3,00 - E € 3,30



Deutsche Rallye-Meisterschaft

**Saar-Pfalz-Rallye mit
Klasse statt Masse**



MotoGP: Saisonstart in Katar

**Alle Infos zum Auftakt
in der Königsklasse**



VLN reagiert auf FIA-Ansage

**GT3-Autos in letzter
Minute eingebremst**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Der große Abschlussbericht zu den Testfahrten S. 4
- Formel 1** Wie Racing Point an der Spitze mitmischen will S. 8
- Formel 1** Wo steht das Traditionsteam von McLaren? S. 10
- Formelsport** Weitere F1-News und F2-Tests in Jerez S. 12
- Formelsport** Saisonvorschau: Das wird das IndyCar-Jahr S. 14
- Sportwagen** Wie es um die Zukunft der IMSA-Serie steht S. 16
- Sportwagen** Aktuelles aus der VLN und weiteren Serien S. 18
- Historie** Gruppe-5-Siegertyp: Kremer-Porsche 935 K3 S. 20
- Rallye** WM-Vorschau Mexiko und weitere Nachrichten S. 22
- Rallye** Große Vorschau auf die beginnende DRM-Saison S. 24
- Tourenwagen** Interview mit WTCR-Pilot B. Leuchter S. 26
- Tourenwagen** Supercars, NASCAR und Nachrichten S. 28

Motorrad:

- MotoGP** Interview mit MotoGP-Aufsteiger F. Quartararo S. 30
- MotoGP** Letzter Testtag und erste Einschätzungen S. 32
- Motorrad-WM** So liefen die letzten Tests der Moto2/Moto3 S. 34
- Motorrad-WM** Alte Hasen und Rookies im Kreuzverhör S. 36
- Motorrad-WM** Zahlen, Daten und Wissenswertes zur WM S. 38
- Straßensport** Pramac-Vorstellung und weitere News S. 39
- Motocross-WM** Cairoli brilliert beim Auftakt in Neuquén S. 40
- Offroad** Die Eisspeedway-WM und -DM zu Gast in Berlin S. 42
- Offroad** Supercross-WM in Indianapolis und Nachrichten S. 43

Leserservice:

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



13 Formel-2-Testfahrten in Jerez: Erfolgreicher Start für Mick Schumacher



26 Benjamin Leuchter im Interview: Große Ziele für WTCR-Premiersaison



34 Moto2-Testfahrten in Katar: Tom Lüthi wieder zurück im Spitzenfeld



30 Fabio Quartararo im Interview:
Neue Ziele nach starken Wintertests?



40 MXGP-Saisonstart in Neuquén:
WM-Auftakt mit deutschem Tellerfolg

F1-TRICKSER AUSGEBREMST

Die FIA hat kurz vor der Saison einige Schlupflöcher im F1-Reglement gestopft. Damit sollen Tricks beim Speichern von Benzin und Öl verhindert werden. Wir erklären, wo die Regeln früher zu ungenau formuliert waren.

Seite 12

IMSA VS. WEC

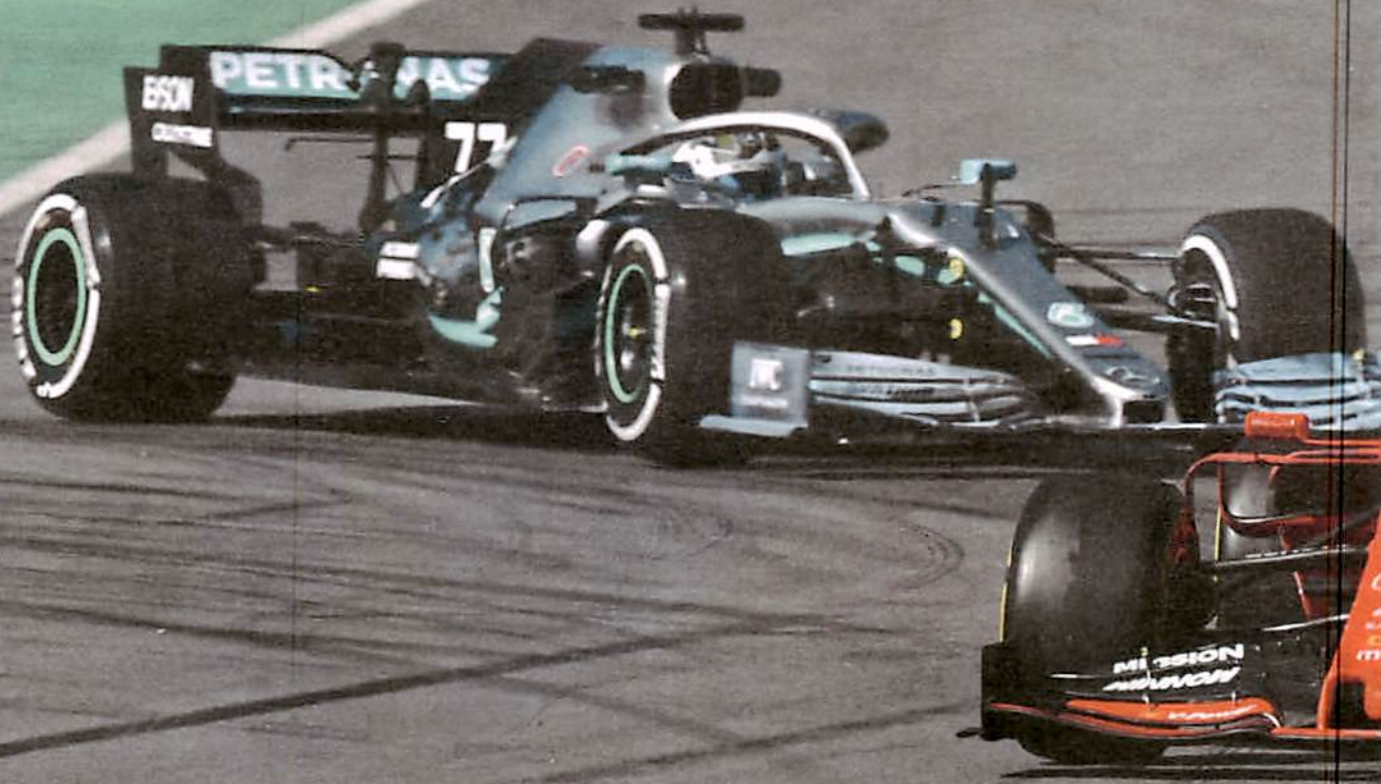
Die IMSA hat in den vergangenen Jahren eine große Erfolgsgeschichte geschrieben. Mit der WEC ging es dagegen immer weiter bergab. Wir haben mit den IMSA-Bossen über das Erfolgsgeheimnis gesprochen.

Seite 16

AUSBLICK AUF MOTOGP-START

Die MotoGP steht vor der härtesten Saison aller Zeiten. Wird es das Jahr von Márquez, Rossi oder Dovizioso? Oder schafft ein anderer die Sensation? Wir haben die Stars vor dem Auftakt nach ihren Erwartungen befragt.

Seite 36



Ferrari schnell, aber g

Ferrari hat das schnellste Auto im Feld. Über die weitere Reihenfolge darf gerätselt werden. Genauso wie über den Rückstand auf Ferrari. Einzige Schwäche der roten Rakete waren die vielen Defekte.

Von: **Michael Schmidt**

Nach 40.843 Testkilometern an acht Tagen in Barcelona sind nur zwei Dinge klar. Ferrari hat das schnellste Auto und Williams das langsamste. Dazwischen herrscht großes Rätselraten. Mercedes und Red Bull scheinen gleichauf, je nach Sichtweise zwischen zwei und sieben Zehntel hinter Ferrari. Das Mittelfeld

ist nach den neuesten Erkenntnissen näher an der Spitze dran als in den letzten Jahren. „Es sieht so aus, als hätten wir den Abstand halbiert“, macht sich Renault-Chassis-Chef Nick Chester Mut. Die Rundenzeiten liegen so eng zusammen, dass es unmöglich ist, eine Reihenfolge zu erstellen. „Es hängt von der Tagesform ab“, glaubt Renault-Teamchef Cyril Abiteboul. So war es auch bei den Testfahrten. Mal hatte McLaren die Nase vorn, mal Toro Rosso, mal Alfa Romeo (Sauber), ganz am Ende Renault.

Die Analyse ist schwieriger als je zuvor. „Es gibt zu viele Unsicherheitsfaktoren, und die sind auch noch mit einer höheren Fehlerquote verbunden als letztes Jahr“, gibt Mercedes-Teamchef Toto Wolff zu bedenken. Mit der auf 110 Kilogramm gestiegenen Benzinmenge für das Ren-

nen kann der Tank bei einer Rennsimulation mit 100, aber auch 120 Kilogramm Benzin gefüllt sein. Das macht in Barcelona einen Unterschied von sieben Zehnteln aus. Das gleiche gilt für die unterschiedlichen Motorprogramme, für das neue DRS, das jetzt bis zu 25 statt 18 km/h mehr Topspeed bringt, und für den Gripunterschied von Reifenmischung zu Reifenmischung. „Die Reifen sind noch heikler geworden“, stellte Lewis Hamilton fest.

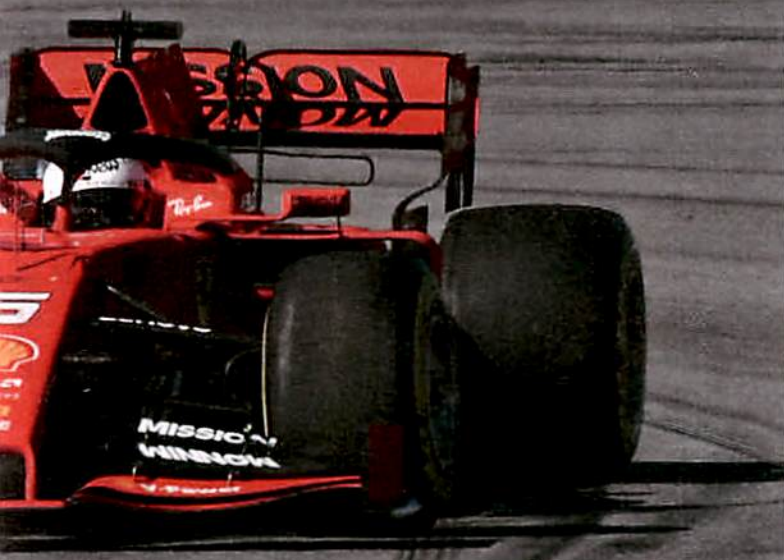
Ferrari fehlen 880 Kilometer

Ferrari hat alle Juroren überzeugt. Sebastian Vettel fuhr mit 1.16,221 Minuten die schnellste Runde der Wintertests. Eine Hundertstel besser als Teamkollege Charles Leclerc, der damit zeigte, dass Vettel intern ein rauer Wind ins Gesicht blasen wird. Ferraris Nummer 1 war auch auf

„Sollten wir uns dafür entscheiden, die Philosophie des Autos in Richtung Ferrari zu ändern, können wir die ersten Rennen abschreiben. Wir müssten das bestehende Konzept einfrieren, bis das andere bereit ist. Red Bull stellt sich im Moment wohl die gleiche Frage.“

Mercedes-Teamchef Toto Wolff

Neue Hackordnung: Ferrari vor Mercedes. Auf der Uhr nur drei Tausendstel, gefühlt eine halbe Sekunde



ebrechlich

MOTORSPORT IMAGES

dem Weg zur schnellsten Rennsimulation, als in der 39. Runde am Ferrari die Elektrik ausstieg und den letzten Testtag vorzeitig beendete. Das ist der wunde Punkt an dem roten Paket. Es

geht noch zu viel kaputt. Nach einer problemlosen ersten Woche schlichen sich ab Tag 5 viele Defekte ein. An der Kühlung, am Auspuff, der Stromversorgung. Eine gebrochene Felge links vor-

ne schickte Vettel am sechsten Testtag in Kurve 3 unsanft in die Tecpro-Barriere. Der Ferrari SF90 schlug mit einer Verzögerung von 17 g ein und war für den Rest des Tages ein Pflegefall.

Das Zuverlässigkeitsduell hat Mercedes trotz eines Motorproblems am fünften Tag mit 5386 zu 4506 Kilometern gewonnen. Teamchef Mattia Binotto rapportierte: „Wir haben ein paar Rückschläge erlitten und sind deshalb nicht optimal vorbereitet.“

Bei Mercedes weiß man noch nicht, was man von seinem neuen Auto halten soll. Es präsentierte sich in der zweiten Woche in einem völlig anderen Gesicht. „Jede aerodynamische Oberfläche wurde geändert“, verraten die Ingenieure. Fünf Tage mehr Windkanalzeit rechtfertigten die Übung, gleich zwei neue Autos zu bauen. „Das sind Dimensionen, da können wir nicht mithalten“, jammert Abiteboul von Renault.

Wer versteht Mercedes?

Der Mercedes W10,5 wie er scherzhaft im Fahrerlager genannt wurde, war ein deutlicher Schritt in die richtige Richtung. Er reichte aber nicht, um Ferrari einzuholen. Die Ingenieure lesen aus der Datenflut: Auf eine Runde fehlen drei Zehntel, auf eine Rennstrecke fünf bis zehn Sekunden. „Wir sind in langsamen Kurven besser geworden, haben aber ein Balanceproblem in schnellen Kurven“, erklärte Valtteri Bottas. Die Instabilität im Heck ist wenigstens nicht mehr ganz so störend wie zu Beginn der Testfahrten. Lewis Hamilton drehte kurz vor Torschluss noch eine Runde, die als Aufmunterung an seine Mannschaft zu verstehen ist. Der Weltmeister verfehlte Vettels Bestzeit um drei Tausendstel. Seiner Meinung nach ist Ferrari eigentlich eine halbe Sekunde

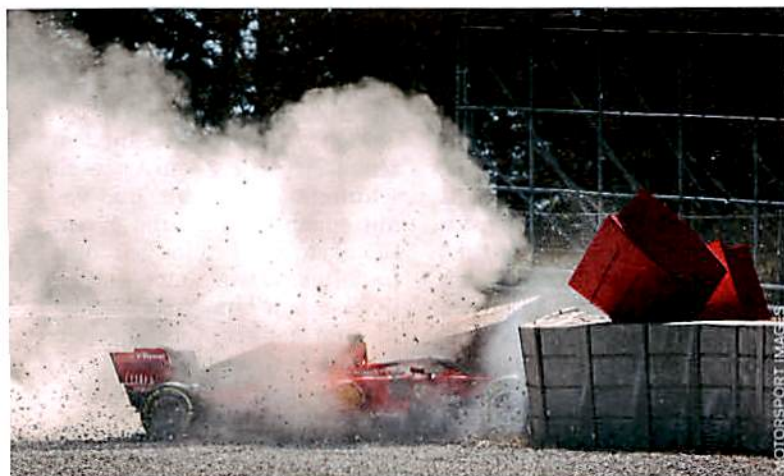
schneller. „Die nächsten Tage in der Fabrik werden jetzt wichtig. Vielleicht gelingt es uns durch besseres Verständnis noch ein, zwei Zehntel aufzuholen.“

Der neue Mercedes ist aber noch eine rechte Diva. „In guten Phasen sind wir nah an Ferrari dran, in schlechten fahren wir im Mittelfeld“, heißt es aus dem Technikbüro. Wann der Mercedes schnell oder langsam war, bestimmte die Tageszeit. Die Silberpfeile litten mehr unter körnenden Reifen als andere. Auch bei Temperaturen, bei denen sich der Gummi nicht von der Lauffläche schälen dürfte. Das Fazit von Toto Wolff fällt kurz und bündig aus. „Ferrari liegt ein gutes Stück vor uns und Red Bull.“ Wenn sich in Melbourne das gleiche Bild präsentieren sollte, will Mercedes prüfen, ob man an seinem Aerodynamik-Konzept festhalten oder auf den Ferrari-Weg umschwenken soll: „Ich glaube, Red Bull stellt sich im Moment die gleiche Frage“, mutmaßt Wolff. Ein Richtungswechsel birgt jedoch eine große Gefahr. Er braucht Zeit. „Dann können wir die ersten Rennen abschreiben, weil wir unser Konzept einfrieren müssten, bis das andere bereit ist.“

Wo steht Red Bull wirklich?

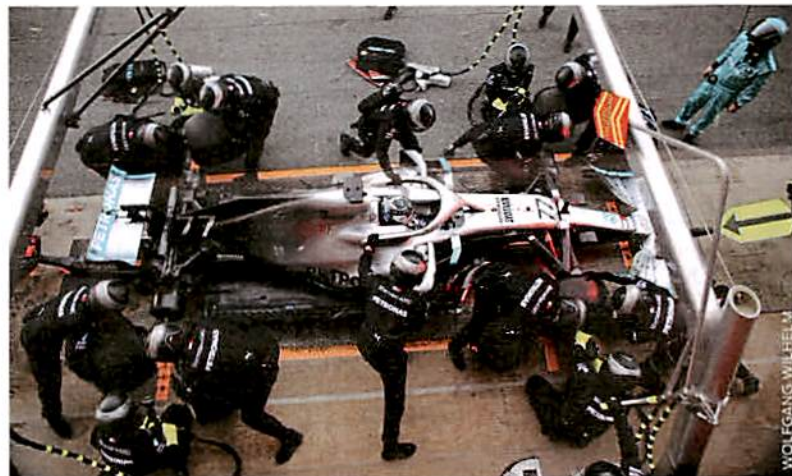
Red Bull blieb in der Deckung. Max Verstappen und Pierre Gasly ließen die Finger von den weichen Reifen und verzichteten damit auf schnelle Rundenzeiten. „Wir sind einigermaßen zufrieden“, gibt sich Technikchef Adrian Newey bewusst vorsichtig. In der Rennsimulation war Verstappen nämlich ein ganzes Stück langsamer als Vettel, Leclerc und Bottas.

Was der Holländer wirklich drauf hat, konnte er nicht mehr zeigen. Teamkollege Pierre Gasly feuerte seinen RB15 am vorletzten Testtag in Kurve 9 mit Kara-



MOTORSPORT IMAGES

Vettels Schrecksekunde: Ein Felgenbruch warf den Ferrari aus der Bahn



WOLFGANG WILHELM

Boxenstopp-Training: Bei der Rennsimulation ging der Stopp schief



STEFAN BALDAUF

Crash-König: Gasly flog auch in der zweiten Woche in die Mauer



Alarm bei den Topteams: Im Longrun war Magnussen so schnell wie Ferrari



MOTORSPORT IMAGES

Ferrari-Junoren: Giovinazzi und Leclerc beim Streckenstudium



Besser als erwartet: Der Williams ist ein berechenbares Auto geworden

cho in die Absperrungen. Er hatte beim Einlenken mit dem linken Vorderrad den Grasstreifen berührt und sich dann eingedreht. „Mein schlimmster Abflug“, gab der Franzose zu, der in der Woche zuvor schon einmal Mauerkontakt hatte. So macht man sich keine Freunde im Team. Der Aufprall hinterließ große Verwüstungen im Heck. Alle Entwicklungsteile für die zweite Woche waren Schrott.

Haas F1 auf Top-Niveau

Hinter den drei Topteams wird es unübersichtlich. Das war wohl auch der Grund dafür, warum Renault, Toro Rosso, McLaren, Alfa Romeo (Sauber), Haas und Racing Point zu irgendeinem Zeitpunkt mal die Hosen runterließen, um sich selbst zu beweisen, wo man steht. Die Liste der schnellsten Runden bestätigt, dass

Prognosen zwecklos sind. Renault lag mit 1.16,843 Minuten einen Hauch vor Toro Rosso mit 1.16,882 Minuten, McLaren mit 1.16,913 Minuten, Haas mit 1.17,076 Minuten, Alfa Romeo (Sauber) mit 1.17,239 Minuten und Racing Point mit 1.17,556 Minuten. „Wir liegen vor Williams auf Platz 9“, bestätigt Racing-Point-Technikchef Andy Green. Kein Grund zur Unruhe. „In Melbourne kommt unser großes Aerodynamik-Upgrade.“ Haas hat sich nicht wirklich an der allgemeinen Tempojagd beteiligt. Das spricht für gesundes Selbstbewusstsein. Der VF-19 ist besser als seine beste Rundenzeit. Was er wirklich kann, lässt die Rennsimulation von Kevin Magnussen in den letzten Teststunden ahnen. Da müssen selbst Mercedes und Red Bull zittern. Auf den harten C2-Reifen war Magnussen so schnell wie Vet-

tel. Der US-Ferrari wird in Melbourne noch mit einem neuen Frontflügel aufgerüstet.

Baustellen bei Renault

Renault ist lediglich zufrieden mit seinem R.S.19. „Das Auto ist weder eine Bombe noch ein Flop. Wir schwimmen im vorderen Mittelfeld mit“, urteilt Nico Hülkenberg. Teamchef Abiteboul lobt die Standfestigkeit, den Fortschritt beim Motor und die gute Basis beim Chassis. „Es ist nichts fundamental falsch, aber wir haben noch ein paar Baustellen.“ Zum Beispiel die Bremsen, den Heckflügel, der zu viel Luftwiderstand aufbaut, und eine gewisse Instabilität im Heck in mittelschnellen Kurven.

Zur Selbstberuhigung musste am Ende die 1.17er-Schallmauer fallen. Hülkenberg fuhr wie auf Bestellung die fünftschnellste

Zeit der Testwochen. Viel Lob bekam der neue Motor. Er soll um 40 PS zugelegt haben und er bewies auch Steherqualitäten. Das Gleiche erzählt man sich vom neuen Honda-V6-Turbo. Die Japaner werden von ihren Chassispartnern mit Lob überschüttet. Kein Vergleich mehr zum letzten Jahr. Der Abstand zu Ferrari und Mercedes ist geschrumpft.

Toro Rosso schien die Rundenzeiten leichter aus dem Ärmel zu schütteln als Renault, und das mit einem Neuling und einem Heimkehrer im Auto. Red Bulls Juniorteam hatte keine großen Defekte, war immer bei der Musik und hat ein Auto, das den Fahrern Vertrauen gibt. 4352 Kilometer bedeuten hinter Mercedes, Ferrari und Renault Platz 4.

Für Alfa Romeo (Sauber) lief die zweite Testwoche nicht ganz so reibungslos wie die erste. Man liegt



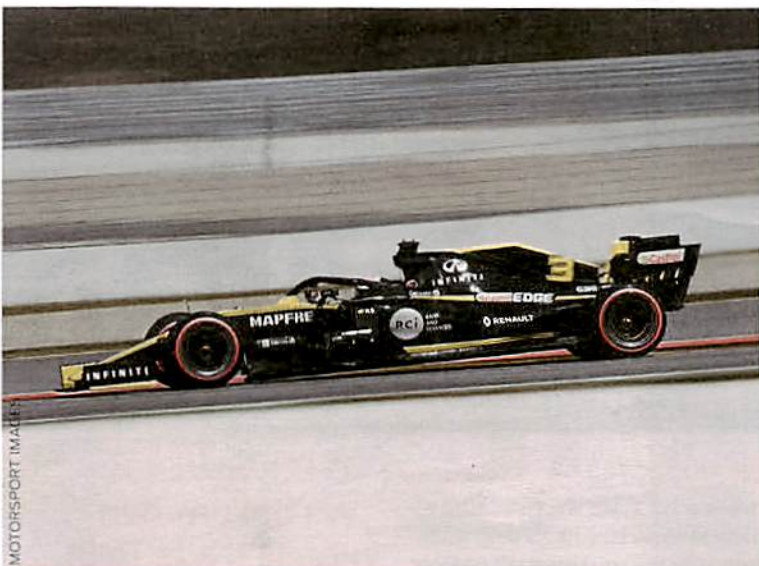
WOLFGANG WILHELM

Aufwärtstrend: Zwei Bestzeiten gingen an McLaren. Natürlich mit wenig Sprit



WOLFGANG WILHELM

Kein Kanonenfutter: Toro Rosso beeindruckte durch konstant gute Zeiten



MOTORSPORT IMAGES

Balsam auf die Renault-Seele: Hülkenberg fuhr die fünftschnellste Zeit



MOTORSPORT IMAGES

Überraschend schnell: Neuling Albon hält auf Anhieb mit Kvyat mit

in der schnellsten Runde hinter der direkten Konkurrenz, macht sich deshalb aber keine großen Sorgen. Die Sektorzeiten lassen vermuten, dass Kimi Räikkönen und Antonio Giovinazzi mit mehr Benzin unterwegs waren als ihre Gegner. „Wenn wir wollen, fahren wir 1.16er-Zeiten“, bestätigt Teammanager Beat Zehnder.

Auf Bestzeitenjagd

McLaren hat nach einem holprigen Teststart ganz gut die Kurve gekriegt. Carlos Sainz und Lando Norris gingen zwar jeden Tag auf Zeitenjagd, aber 1.16er-Zeiten müsse man erst einmal fahren, lobte Motorenpartner Renault. McLaren-Einsatzleiter Andrea Stella ließ durchblicken: „Wir haben eine viel bessere Grundlage als letztes Jahr, aber auch noch einige Probleme, die wir lösen müssen.“ McLaren schenkte

beim Heckflügel noch Zeit her. „Wir hatten nur unseren Melbourne-Heckflügel dabei. Der produziert für Barcelona zu wenig Abtrieb“, bedauerte McLaren-Chef Zak Brown.

Williams liegt wie erwartet am Ende der Tabelle. Es hätte nach dem verspäteten Teststart aber auch schlimmer kommen können. Die 1.18,130 Minuten von George Russell sind angesichts der Umstände anständig. Robert Kubica berichtete, dass der Williams FW42 in seinem Fahrverhalten deutlich berechenbarer sei als sein Vorgänger. Technikchef Paddy Lowe spricht von einer Plattform, auf der man aufbauen könne. Als er uns weismachen will, dass Williams in fünfeinhalb Tagen des Testprogramm abgespult hat, das für acht Tage geplant war, erntet er ein paar Lacher. ■

RANGLISTE WINTERTESTS BARCELONA 2019

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Session	Reifen	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1:16,221 min	Tag 8	C5	534
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+0,003 s	Tag 8	C5	638
3. Charles Leclerc	Ferrari	+0,010 s	Tag 7	C5	463
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+0,340 s	Tag 8	C5	551
5. Nico Hülkenberg	Renault	+0,622 s	Tag 8	C5	509
6. Alexander Albon	Toro Rosso	+0,661 s	Tag 7	C5	489
7. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+0,677 s	Tag 8	C5	446
8. Carlos Sainz	McLaren	+0,692 s	Tag 8	C5	473
9. Romain Grosjean	Haas	+0,855 s	Tag 8	C5	407
10. Lando Norris	McLaren	+0,863 s	Tag 7	C5	400
11. Pierre Gasly	Red Bull	+0,870 s	Tag 7	C5	439
12. Daniel Ricciardo	Renault	+0,893 s	Tag 8	C5	452
13. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+1,018 s	Tag 8	C5	497
14. Lance Stroll	Racing Point	+1,335 s	Tag 7	C5	336
15. Kevin Magnussen	Haas	+1,344 s	Tag 8	C5	403
16. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+1,418 s	Tag 7	C5	425
17. Max Verstappen	Red Bull	+1,488 s	Tag 8	C3	394
18. Sergio Pérez	Racing Point	+1,570 s	Tag 8	C5	289
19. George Russell	Williams	+1,909 s	Tag 7	C5	299
20. Robert Kubica	Williams	+2,772 s	Tag 8	C5	268
21. Pietro Fittipaldi	Haas	+3,028 s	Tag 3	C4	61



Geld macht glücklich

Dank frischem Geld aus Kanada will das ehemalige Force-India-Team die etablierten Rennställe künftig noch mehr ärgern. Der Aufschwung kommt aber nicht über Nacht, warnt die Teamleitung.

Von: **Tobias Grüner**

An den neuen Namen müssen sich die Fans erst noch gewöhnen. In diesem Jahr steht zum ersten Mal ein Rennstall unter der Bezeichnung „Racing Point“ in der Nennliste. Im Gegensatz zum Wechsel von Sauber zu Alfa Romeo liegt hier mehr als nur ein neuer Sponsorendeal zugrunde. Das kleine Team aus Silverstone wurde im vergangenen Sommer von einer kanadischen Investorengruppe um den Milliardär Lawrence Stroll übernommen. Von den indischen Wurzeln des ehemaligen Besitzers Vijay Mallya ist

nichts mehr übrig geblieben. Deshalb ist die Umbenennung in Racing Point auch völlig legitim. Es ist auch nicht der erste Besitzerwechsel, den der Anfang der 90er von Eddie Jordan aufgebaute Rennstall hinter sich hat. Innerhalb von knapp 30 Jahren wurde aus Jordan erst Midland dann Spyker dann Force India und nun eben Racing Point.

Langsamer Aufbau

Die Zeiten der Dauer-Finanzkrise sollen damit beendet sein. Das Budget wurde um 20 Prozent auf 140 Millionen US-Dollar erhöht. Personell hat sich dagegen nicht viel verändert. Die Teamführung besteht aus denselben Personen, die das klamme Team jahrelang erfolgreich über Wasser gehalten haben. Der einzige Unterschied: Nach dem Abgang von Mallya stieg Otmar Szafernauer vom Sportdirektor zum Teamchef auf. Auch auf die Größe des Teams hatte das frische Geld noch keinen Einfluss: „Wir haben jetzt 425 Angestellte. Vorher lagen wir bei 400“, erklärt Szafernauer. „Wir

wollen langsam wachsen und einen Mitarbeiter nach dem anderen einstellen. Unser Plan liegt bei 50 Neuzugängen für 2019. Am Ende der Saison sollten wir also bei 475 liegen. Aber wir müssen die richtigen Leute finden.“

Die meisten Neuzugänge sollen in die Entwicklungsabteilung kommen. Gerne würde man auch in der Produktion mehr Leute einstellen, doch da ist man vom Raum her limitiert: „Wir müssen erst neue Gebäude bauen und in Maschinen investieren“, bedauert Szafernauer. Die Pläne für den Ausbau der Fabrik sind schon längst fertig. Aktuell läuft gerade der Genehmigungsprozess. Vor 2020 werden die Bagger in Silverstone aber nicht anrollen. Bis dahin muss die Mannschaft mit dem aktuellen Equipment auskommen. Die ersten Investitionen in die Ausrüstung betrafen laut Szafernauer bisher nur Dinge, die nichts mit der Performance der Autos zu tun haben. So wurde zum Beispiel eine neue Einrichtung für die Boxengarage angeschafft. Beim Europa-

„Wir bekommen plötzlich alle Teile von den Lieferanten zum bestellten Termin. Das war für uns fast ein kleiner Schock. Man könnte es aber auch als normal bezeichnen.“

Technikchef Andy Green

Auftakt in Barcelona zieht das Team erstmals in ein neues Motorhome ein. Der dreistöckige indische Tempel, den Mallya angeschafft hatte, verschwindet dann aus dem Fahrerlager.

Die Teamleitung warnt vor zu hohen Erwartungen in der kommenden Saison: „Das Auto für dieses Jahr hatten wir schon konstruiert, bevor das frische Geld eingetroffen ist. Es hätte ohne Investitionen genauso ausgesehen“, erklärt Szafernauer.

Bei den Testfahrten in Barcelona tauchte Racing Point mit einem Interimsauto auf. Die wahre Stärke will man erst mit der B-Version in Melbourne zeigen



sich ein neues Aero-Paket auch richtig gelohnt hat. Wenn wir jetzt ein paar Zehntel im Windkanal finden, werden die Änderungen direkt implementiert.“

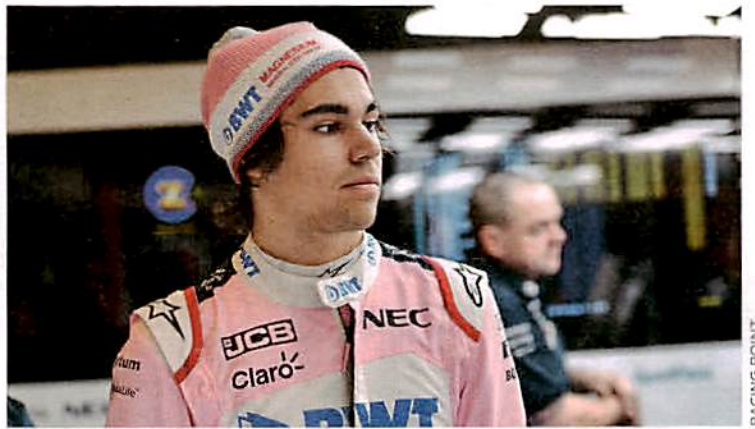
Die beschleunigte Umsetzung der Technik-Ideen hatte auch Auswirkungen auf die Testfahrten in Barcelona. Weil die Entwicklungskurve in den letzten Wochen so steil verlief, entschieden sich die Ingenieure dafür, zum Wintertest nur ein Interimsauto zu bringen. Damit wurden in Katalonien Daten zur Korrelation mit dem Windkanal gesammelt. Und natürlich wurden die Bauteile auf ihre Haltbarkeit überprüft. Bis auf ein Problem mit dem DRS-Mechanismus in der ersten Testwoche waren aber keine großen Baustellen am RP19 zu erkennen. Zum Saisonstart wird Racing Point dann mit einem komplett veränderten Auto antreten, das vor allem auf der aerodynamischen Seite deutlich stärker sein soll. „Wir wissen, dass wir mit dem bestmöglichen Auto nach Melbourne kommen werden, das dem aktuellen Stand unserer Entwicklung entspricht. Das war in den vergangenen Jahren leider nicht der Fall.“

Mehr Technik-Upgrades

Green erwartet, dass sich der intensive Entwicklungswettlauf auch während der Saison fortsetzen wird: „Wir machen jede Woche große Fortschritte in der Entwicklung. Und jetzt haben wir endlich das Geld, diese Fortschritte direkt ans Auto zu bringen. Wir könnten es uns auch nicht leisten, darauf zu verzichten, weil wir dann automatisch zurückfallen würden. Die Upgrade-Intervalle werden deutlich kürzer. Das ist alles ganz neu für uns.“ Laut Green ist die Stimmung und die Motivation bei seinen Ingenieuren so gut wie lange nicht. Endlich kann man zeigen, was man draufhat und wird nicht durch finanzielle Fesseln zurückgehalten. „Früher gab es viele Dinge, die uns von der eigentlichen Arbeit abgelenkt haben. Wir mussten das Team am Leben erhalten und Entscheidungen treffen, die nichts mit der Entwicklung des Autos zu tun hatten. Und jetzt können wir uns endlich auf die Performance konzentrieren. Wir arbeiten natürlich immer noch mit einem bestimmten Budget, aber früher hat sich der vorgegebene Kostenrahmen am Ende auch gerne Mal in Luft aufgelöst. Es ist das schlimmste Szenario, wenn man denkt, dass Geld vor-

handen ist, wenn gar keins da ist. Und man schon alles ausgegeben hat, bevor eine Rennrunde absolviert wurde. Jetzt wissen wir, dass wir unser zugesichertes Budget auch wirklich kommt. Wir können uns damit mehr auf unsere eigentliche Arbeit konzentrieren.“ Mit der Übernahme wurden in kurzer Zeit alle alten Schulden getilgt. Das hat die Zusammenarbeit mit den Lieferanten komplett verändert: „Wir bekommen nun plötzlich alle Teile zum bestellten Termin. Das ist für uns eine ganz neue Art zu arbeiten. Das ist fast ein kleiner Schock. Man könnte es aber auch als normal bezeichnen. Wir entwickeln uns nun also zu einem normalen Team“, scherzt Green.

Als Ziel für 2019 wurde Platz 4 ausgegeben. Ausreden gibt es nun keine mehr. Neuzugang Lance Stroll und Sergio Pérez müssen sich im engen Mittelfeld gegen starke Konkurrenz behaupten. Und die Ingenieure müssen beweisen, dass sie das Geld sinnvoll einsetzen können. Früher hat sich Force India vor allem dadurch ausgezeichnet, gute Ideen der Konkurrenz schnell zu kopieren. Um nach vorne zu kommen, müssen die Techniker nun aber auch eigene Ideen entwickeln. Andy Green ist mit den Gedanken deshalb schon in der weiteren Zukunft. „2020 wollen wir auf jeden Fall einen großen Schritt nach vorne machen. Deshalb haben wir mit der Arbeit jetzt schon begonnen.“



Mit Investor Lawrence Stroll stieß Pilot Lance Stroll von Williams zum Team

Technikchef Andy Green fügt mit Bedauern an: „Im Rückblick hätten wir bei der Konstruktion wohl manche Dinge anders gemacht. Aber wir konnten nicht ahnen, dass so viel frisches Geld reinkommt.“

Auch wenn Lawrence Stroll schon öffentlich davon träumt die drei Top-Teams anzugreifen, bittet auch Green um Geduld: „Es wird etwas Zeit brauchen, bis sich das Geld in eine verbesserte Leistung des Autos umwandeln wird. Wir werden jetzt nichts überstürzen, sondern weiterarbeiten wie bisher. Unser Ansatz bleibt der gleiche wie in den vergangenen Jahren. Man wird von außen wohl nur sehen, dass wir nicht mehr Laptops benutzen, die schon acht Jahre alt sind, sondern moderne Geräte mit der aktuellen Windows-Version.“ Einen grundlegenden Unterschied gibt es allerdings für die Ingenieure: „Wir haben nun das Geld, um jeden kleinen Entwicklungsschritt auch ans Auto zu bringen. Früher mussten wir mit der Produktion immer ewig warten, bis



Die Zahl der Mitarbeiter soll im Laufe der Saison langsam auf 475 ansteigen



Teamchef Otmar Szafnauer warnt vor zu hohen Erwartungen diese Saison

RACING POINT

RACING POINT

RACING POINT

Übergangsjahr 2019



Die Testfahrten in Barcelona verbucht McLaren als Erfolg. Die Basis stimmt

Zweimal Erster, zweimal Zweiter, einmal Dritter und je einmal Sechster, Siebter und Neunter: McLaren überzeugte größtenteils bei den Wintertestfahrten. Das Team geht von engen Zweikämpfen im Mittelfeld aus und verspricht sich einen Schub durch James Key und Andreas Seidl, die im ersten Saisondrittel zu McLaren stoßen werden.

Von: **Andreas Haupt**

Es ist das Jahr eins nach Fernando Alonso. Mit zwei neuen Fahrern und einer geänderten Führung. McLaren hat sich neu aufgestellt. Oder wie Boss Zak Brown sagt: „Wir haben die richtigen Leute jetzt auf den richtigen Positionen sitzen. Da können sie sich entfalten, was dem Auto zugutekommt.“

Das große Stühlerücken begann bereits im Vorjahr. Team-

chef Éric Boullier, Technikchef Tim Goss und Chefindingenieur Matt Morris räumten ihre Posten. Andrea Stella stieg vom Chefrenningenieur zum Performance-Direktor auf. Gil de Ferran wurde als Sportdirektor installiert und Pat Fry zurückgeholt. Noch ist die neue Matrix nicht komplett. James Key beginnt seine Arbeit als neuer Chef des Technikbüros am 25. März – also nach dem Saisonauftakt in Australien. Andreas Seidl stößt am 1. Mai als neuer Teamchef zu McLaren. Dann endet sein Vertrag mit Porsche. Zu diesem Zeitpunkt sind bereits vier Rennen gefahren.

Besserer Motor-Einbau

Die neue Führungsspitze wird Zeit brauchen, sich einzufinden und einzuspielen. Das wissen sie bei McLaren. Der MCL34 ist kein Auto aus der Feder von James Key. Den orangen Rennwagen haben andere entwickelt, ein Team um Aerodynamikchef Peter Prodromou und Designchef Neil Oatley. Die Handschrift von James Key wird erst das 2020er-Auto tragen. Trotzdem erhofft

„Das Mittelfeld ist in diesem Jahr noch enger zusammengerückt. Es wird von der Strecke, den Reifen, den Temperaturen, den Fahrern abhängen, wo du landest.“

Zak Brown, McLaren

man sich bei McLaren nicht nur einen mittel- und langfristigen Effekt. Ähnlich wie bei einem Trainerwechsel im Fußball soll durch Key und Seidl frischer Wind durch die Fabrik von Woking wehen – und das 750 Mann große Team mitreißen.

McLaren-Racing-CEO Zak Brown lässt seinem neuen, deutschen Rennleiter, der als Porsche-Teamchef drei Gesamtsiege in Le Mans abräumte, freie Hand. Wenn Seidl weitere Zugänge fordert, soll er sie bekommen.

McLaren geht in seine zweite Saison mit Motorenpartner Renault. Beim MCL33 musste das Technikbüro noch mit Kompromissen leben, weil sich McLaren 2017 erst spät von Honda gelöst hatte. Aus dem Team heißt es, die Integration des Renault-V6-Turbos und der Elektrobausteine sei beim MCL34 deutlich besser geglückt. „Wir haben große Veränderungen rund um das Renault-Paket vorgenommen. Das ist ein Baustein von vielen, die das Auto besser machen.“

Renault ist zufrieden mit dem Fortschritt, den die Power Unit über den Winter gemacht hat. „Wir haben die Ergebnisse der Prüfstandläufe auf die Rennstrecke übertragen“, sagt Renaults Motorenchef Remi Taffin. McLaren bestätigt das. Im Fahrerlager heißt es, Renault habe etwa 40 PS gefunden. Das ist Rundenzeit für lau für McLaren.

873 Testrunden

Die McLaren-Piloten waren nach acht Testtagen und 4064 Kilometern weder deprimiert noch euphorisch. Carlos Sainz fehlt der

Vergleich mit dem MCL33, den Lando Norris ziehen kann. „Wir haben einige Baustellen ausgebaut, manche sind geblieben.“ Aus dem Team heißt es, man wisse, wo man ansetzen müsse.

Nach den Testeindrücken hat McLaren die Zuverlässigkeit verbessert. 2018 war man mit den wenigsten Kilometern in die Saison gestartet. Dieses Mal glückten 873 Runden, obwohl den MCL34 mal ein loses Kabel stoppte, mal der Auspuff, mal die Hydraulik oder der Wasserdruck. Der McLaren ist noch nicht kugelsicher. Norris rodelte am vierten Testtag mit kalten Reifen ins Kiesbett und löste eine Unterbrechung aus. Unter den Mittelfeldteams reihte sich McLaren bei der Laufleistung im Mittelfeld ein. Renault strampelte 961, Toro Rosso 935 Runden ab. Haas schaffte 871 und Racing Point nur 625 Umläufe.

McLaren oft auf C4 und C5

Sainz glückte die achtschnellste Rundenzeit der Wintertests in 1.16,913 Minuten. Außer Ferrari und Mercedes waren noch Renault und Toro Rosso schneller. Die Topteams sind auch in diesem Jahr außer Reichweite. „Wir haben sicher nicht das schnellste Auto, aber das haben wir auch nicht erwartet.“ Der MCL34 spreche gut auf Setup-Veränderungen an und gebe den Ingenieuren keine Rätsel auf.

McLaren gibt sich trotzdem keinen Illusionen hin und macht auch keine großen Ankündigungen. Man ruft keinen Platz x als Saisonziel aus. Man muss sich verbessern, deutlich verbessern, aber wo das hinführe, müsse man abwarten. Das ist eine ganz andere Politik als in den letzten Jahren, als man oft ankündigte und nur selten lieferte.

2018 beendete McLaren auf dem sechsten Platz der Weltmeisterschaft. Doch der Traditionsrennstall ist sich bewusst, dass man eigentlich schlechter abgeschnitten hätte, wären Force India nach dem Besitzerwechsel nicht alle Punkte aberkannt worden, die das heutige Racing Point vor der Sommerpause gesammelt hatte. Je länger die Saison andauerte, desto schlechter wurde McLaren. Die Entwicklung verpuffte. Am Saisonende hatte nur Williams ein schlechteres Auto. So langsam zu sein, ist für den zweiterfolgreichsten Rennstall der Formel-1-Geschichte nicht akzeptabel. Deshalb wurde ausgemistet und umstrukturiert.

Die Testfahrten geben Hoffnung. McLaren schwamm größtenteils vorne mit. Zweimal räumte man die Bestzeit ab. An zwei Testtagen belegte man den zweiten Platz. Doch es ist schwer herauszulesen, wer wirklich wo steht. Es gibt viele Variablen, die das Ergebnis verfälschen können: die Füllmenge des Tanks, die Motoreinstellungen, das Entladen der Batterie. Wer hat wirklich die Hosen runtergelassen, wer noch Reserven im Auto, die er in Melbourne mobilisiert? Die Teams können sich untereinander bis zu einem gewissen Grad einschätzen. Anhand von GPS-Daten, Beobachtungen und Erfahrungswerten. Mithilfe von GPS lässt sich recht gut die abgerufene Motorleistung errechnen und bestimmen, wer die Batterie auf der Geraden vollständig ausgesaugt hat auf seiner schnellen Runde. Die aussagekräftigste Währung sind die virtuellen Rennen. „Da kannst du das Gewicht runterrechnen. Doch es bleiben 20 Kilogramm Spielmasse“, sagt Haas-Teamchef Guenther Steiner. „Und die machen in Barcelona über eine halbe Sekunde aus.“ Sauber-Teamchef Frédéric Vas-

seur ergänzt: „Wir müssen bedenken, dass jeder seine Spielchen bei Tests spielt.“

Die Testprogramme der Teams unterscheiden sich teilweise deutlich. McLaren fuhr oftmals mit den weichen Reifenmischungen. Alfa Romeo (Sauber) dagegen spulte viele Runden mit den härteren Pirellis ab. Nach den Testfahrten sehen Experten McLaren eher in der zweiten Gruppe des Mittelfelds. Die erste bilden Haas, Alfa Romeo (Sauber) und Renault, die zweite McLaren, Toro Rosso und mit Abstrichen Racing Point, das allerdings in Melbourne technisch nachlegen will.

Budget Cap notwendig

McLaren seinerseits kündigt für Australien Veränderungen an. Die Saison wird zu einem großen Entwicklungsrennen. „Sobald wir im Windkanal oder Simulator eine Verbesserung ausmachen, bringen wir sie auf die Strecke.“ McLaren rechnet mit großer Gegenwehr. „Das Mittelfeld hat sich noch enger zusammengeschoben. Es wird von der Strecke, den Reifen, den Temperaturen, den Fahrern abhängen. Mal kannst du Vierter sein, mal Neunter.“

Zak Brown hat dem Team einen Fünfjahresplan verordnet. Innerhalb dieses Zeitraums soll McLaren dem Mittelfeld entwachsen und zu den Topteams aufschließen. Jahresausgaben von rund 200 Millionen Pfund werden dafür nicht genug sein. Die Topteams geben fast das Doppelte aus. McLaren kann es sich nicht leisten, mit einer Basisversion die erste Testwoche zu bestreiten und dann wie Mercedes ein neues Auto in der zweiten Woche zu bringen. Dazu stören die Allianzen von Haas und Alfa Romeo (Sauber) mit Ferrari und Toro Rosso mit Red Bull. Das erleichtert diesen Teams die Entwicklung.

Ohne Budget Cap wird McLaren auch in fünf Jahren nicht aufholen können. Dem Team schwebt eine Summe von 150 Millionen US-Dollar vor. Man rechnet aber damit, dass es mehr sein werden. Und dann bleibt da noch die Frage, ob sich die Anteilseigner so lange gedulden werden. 182 Siege verpflichten. Da kann es sich McLaren eigentlich nicht erlauben, mit Teams wie Alfa Romeo (Sauber) zu kämpfen, das nur 470 Mann beschäftigt. ■



Boss Zak Brown und Berater Fernando Alonso: Der Spanier soll Schnittstelle zwischen Fahrern und Ingenieuren sein



Auf Abwegen: McLaren-Hoffnungsträger Lando Norris rodelte am vierten Testtag mit kalten Pirelli-Reifen ins Kiesbett

Formel 1

FIA schließt Schlupflöcher

Es gab immer wieder Gerüchte, dass einige Motorenhersteller das Reglement austricksen und so kurzfristig mehr Leistung erzielen. Jetzt macht die FIA Schritt für Schritt immer mehr Schlupflöcher dicht.

Von: **Michael Schmidt**

Der Verdacht ist so alt wie das Hybrid-Reglement. Mercedes, Ferrari, Renault und Honda haben sich immer mal wieder gegenseitig unterstellt, das Motoren-Reglement ausgetrickst zu haben.

Ferrari und Mercedes standen im Verdacht, Motoröl zur Verbrennung zu verwenden und so leistungsfördernde Additive in den Kraftstoff zu schmuggeln, die dort verboten sind. Ferrari wurde unterstellt, mit ihrer

zweigeteilten Batterie die Messungen über die Energieströme zu manipulieren und so mehr als die erlaubten 120 Kilowatt (163 PS) aus dem Elektrospeicher zu ziehen. Es gab Gerüchte, dass im Benzinsystem elastische Leitungen installiert wurden, in denen man Kraftstoff puffern kann, um bei Bedarf mehr als die 100 kg/h einzuspritzen. Außerdem wurden Akkumulatoren vermutet, die zwischen der Durchflussmessung der FIA und der Hochdruck-

pumpe Benzin speichern können. Damit soll mehr Benzin eingespritzt worden sein als erlaubt. Experten sprachen von einem Leistungsgewinn von bis zu 4,5 Prozent.

Die FIA versucht nun, als Reaktion auf die Verdachtsmomente Grauzonen, Schlupflöcher oder illegale Trickserien auszuschließen. Benzinleitungen werden auf ihre Flexibilität hin untersucht. Der Weltverband hat sich mit modernster Messtechnik ausgestattet. Der ominöse Akkumulator ist nun auf eine Menge von 0,1 Litern beschränkt. Die Teams haben sich das mit dem Argument erbettelt, man brauche einen Puffer, um Druckspitzen im Benzinfluss auszugleichen. Eine Uralt-Regel erlaubt einen kleinen Zusatztank außerhalb der Sicherheitszelle. Das Volumen wurde von einem auf 0,2 Liter begrenzt. Zudem muss der Ausgleichs-Ölbehälter in der Qualifikation jetzt leer sein. Bei so kurzen Distanzen kann der Ölverbrauch nur ungenau ermittelt werden. Kleine Messfehler machen für den Output der Motoren große Unterschiede aus. ■



Im Wettlauf zwischen den Tricksern der Teams und der FIA haben die Regelhüter weitere Schlupflöcher geschlossen

Formel 1

Renault droht der Formel 1

Renault hat Angst, im Wettrüsten der Formel 1 abgehängt zu werden. Teamchef Cyril Abiteboul droht den F1-Bossen mit Konsequenzen, sollten die Satelliten-Teams nicht verschwinden.

Von: **Michael Schmidt**

Im Jahr vier des Renault-Comebacks ist der französische Hersteller so aufgestellt, wie man das 2016 geplant hatte. In Enstone arbeiten 700 Leute am Chassis, in Viry-Châtillon 500 Menschen am Motor.

Trotzdem sieht Teamchef Cyril Abiteboul dunkle Wolken aufziehen: „Wir haben jetzt die Operation, für die wir uns einst entschieden haben. Was wir da-

mals nicht bedacht haben, war, dass einige Teilnehmer ein verrücktes Wettrüsten eröffnet haben, speziell Ferrari und Mercedes. Das ist ein anderer Sport, ein anderes Universum. Ein Teil des Problems sind die Satellitenteams, die mit den großen Playern zusammenarbeiten. Haas hat da einen Präzedenzfall geschaffen, der schwer aus der Welt zu räumen ist. Das hat die Formel 1 für immer verändert. Aus zehn Teams sind vier oder fünf geworden.“

Renault fordert die FIA auf, diese Praxis zu ändern: „Du wirst bald nicht mehr gewinnen können, wenn du kein B-Team hast. Wir sehen diese Situation sehr ernst. Diese Satellitenteams sind ein Element des Wettrüstens. Das muss die FIA erkennen. Wir wollen nicht Teil einer solchen Formel 1 sein.“ Die Budgetdeckung wird das Problem noch ver-

schärfen, fürchtet Abiteboul. „Wenn du weniger Geld und Ressourcen hast, hilft dir so eine Zusammenarbeit noch mehr. Ein Team kann sich auf die Entwicklung der Aerodynamik konzen-

trieren, das andere auf das Fahrwerk.“ Renault sieht keine Chance, sich mit McLaren zusammenzutun. „Wir sind gleichwertige Teams. Wer soll da der König, wer der Sklave sein?“ ■



Teamchef Cyril Abiteboul kritisiert die Kooperationen der Konkurrenz

Alonso als Joker

Fernando Alonso bleibt der Formel 1 erhalten – als fahrender Ingenieur bei McLaren. Mit dem Hintergedanken, sofort bereit zu sein, wenn der McLaren wieder ein Siegerauto wird.

Von: **Michael Schmidt**

Der neue Titel von Fernando Alonso bei McLaren ist „Botschafter“. Das drückt nur unzureichend das aus, was McLaren und Alonso wirklich vorhaben. „Super-Ingenieur“ wäre ein besserer Begriff. „Ich werde das Bindeglied zwischen den Fahrern und Ingenieuren sein, im Simulator Entwicklungsarbeit betreiben und bei Testfahrten mal im Auto sitzen“, erklärte McLarens Edel-Joker.

Im Moment will sich Alonso vom neuen MCL34 fernhalten: „Für Sainz und Norris ist jede



Fernando Alonso wurde von den Fans in Barcelona freundlich begrüßt

Runde kostbar. Ich höre mir an, was sie vom Auto erzählen, gleiche das mit dem Simulatordaten ab und übersetze den Ingenieuren die Wünsche der Fahrer.“ Alonso wird bei 50 Prozent der Rennen vor Ort sein: „Hauptsächlich in der zweiten Saisonhälfte. In den nächsten Monaten haben das Indy 500 und mein WEC-Programm für Toyota Priorität.“

Alonso fühlt sich zum Aufhören noch zu jung: „Ich bin letztes Jahr auf dem Zenit meines Könnens gefahren. Es wäre eine Verschwendung, jetzt aufzuhören. Wenn ich in der Formel 1 wieder ein konkurrenzfähiges Auto haben kann, möchte ich bereit sein. Das geht nicht, wenn ich daheim auf der Couch sitze. Dazu muss ich am Ball bleiben.“ ■

NACHRICHTEN

SPIEGEL ILLEGAL

Williams muss seine Rückspiegel ändern. Die FIA-Inspektoren haben zu viele Aero-Elemente an der Spiegel-Halterung entdeckt.

KEINE MOTO GP-KARRIERE

Lewis Hamilton plant, sich den Saisonauftakt der MotoGP in Katar anzuschauen. „Ich will mal sehen, wie sich die Motorradrennfahrer vorbereiten, wie sie arbeiten und trainieren.“ Wer jetzt hellhörig wird, dem erklärt Hamilton: „Ziehen Sie keine falschen Schlüsse. Für eine Motorrad-Karriere bin ich zu alt.“

WER BAUT PIRELLI-AUTO?

Im Jahr 2021 rüstet die Formel 1 auf 18-Zoll-Räder um. Damit beginnt auch für Pirelli ein neues Zeitalter. Pirelli-Sportchef Mario Isola wünscht sich für die Testphase ein spezielles Auto. Doch wer soll es bauen? Wer zusagt, hätte einen großen Wissensvorsprung. Die Teams haben sich deshalb darauf verständigt, dass man es nur Williams erlauben würde. Der WM-Letzte stellt für die Konkurrenz offenbar keine Gefahr mehr dar.

MEXIKO RAUS?

Die Organisatoren des Mexiko-GP haben die Deadline für die Aufnahme des Rennens in den provisorischen F1-Kalender 2020 verpasst. Die Regierung will keine öffentlichen Gelder mehr bereitstellen. Laut F1-Boss Chase Carey sollen die Verhandlungen mit den Verantwortlichen aber weitergeführt werden. „Wenn es nicht klappt, stehen genügend Ersatzkandidaten bereit.“

KIMI ALS HANDWERKER

Kimi Räikkönen hat auf Instagram ein Video verbreitet, das den „Iceman“ dabei zeigt, wie er seinen Sitz mit einem Schleifgerät behandelt. „Nach vielen Testrunden merkt man selbst am besten, wo ein neuer Sitz zwick. Deshalb bearbeite ich die entsprechenden Stellen sofort selbst“, erklärte er.

Schumi fährt Bestzeit

Mick Schumacher hat einen guten Einstand in der Formel 2 gefeiert. Der Rookie setzte bei den ersten Testfahrten zur neuen Saison gleich die Bestzeit.

Von: **Tobias Grüner**

In der Formel 3 brauchte Mick Schumacher etwas Eingewöhnungszeit. In der Formel 2 scheint sich der Ferrari-Junior schneller zu akklimatisieren. Bei den Wintertests auf der ehemaligen Grand-Prix-Strecke in Jerez de la Frontera drehte der Prema-Pilot in 1:24.028 Minuten am letzten Testtag die schnellste Runde der gesamten Woche. Der 19-jährige Serienneuling war damit gut zwei Zehntel schneller als der britische Campos-Pilot Jack Aitken auf Position 2 und der Schweizer Carlin-Fahrer Louis Deletraz auf Rang 3.

Bis auf einen kleinen Dreher in der letzten Session liefen die drei Testtage für Schumacher

nahezu reibungslos. Mit den Plätzen 3 und 5 ließ der Teenager schon an den ersten beiden Tagen aufhorchen.

Als Titelkandidat hat sich auch Nyck de Vries in Stellung gebracht. Der Vorjahresvierte ließ sich an den ersten beiden Tagen jeweils die Bestzeit notieren. Am Abschlusstag, als die schnellsten Runden der Woche gedreht wurden, musste sich der ART-Pilot aber mit Rang 5 begnügen.

Noch nicht so gut in Schwung kam Tatiana Calderón. Die frühere GP3-Pilotin, die letztes Jahr für Sauber bereits einen F1-Renner testen durfte, wurde erst kurz vor der Jerez-Woche von Arden für die Formel-2-Saison verpflichtet. In der ersten Session wurden der Kolumbianerin wegen eines untergewichtigen Autos alle Zeiten gestrichen. Am Finaltag landete die 25-Jährige mit einer persönlichen Bestmarke von 1:26.036 Minuten auf dem letzten Platz. ■



Mick Schumacher geht mit der Startnummer 9 in die F2-Saison 2019



Schweden erobern Indy

Nach dem erfolgreichen Debüt der aktuellen IndyCar-Generation im Vorjahr erwarten Experten in der zweiten Saison noch mehr Action. Die Frage nach den Favoriten lässt sich nicht leicht beantworten.

Von: **Tobias Grüner**

Zuerst einmal die guten Nachrichten: Die IndyCar-Serie erfreut sich wachsender Beliebtheit. Zum Saisonstart in St. Petersburg (10.3.) haben sich 24 Starter fest angemeldet – so viele gab es zuletzt 2015 auf dem Stadtkurs. Auch der Saisonhöhepunkt boomt. Experten rechnen, dass es für das Indy 500 dieses Jahr 36 Bewerbungen gibt. Bekanntlich dürfen aber nur 33 Autos mitfahren. Wer mit dabei

ist, wird dank des neuen Qualifying-Formats erst spät am Sonntag vor dem Rennen entschieden. Auch Fernando Alonso wird zum zweiten Mal versuchen, auf dem Weg zur Triple Crown die Borg-Warner-Trophy abzuräumen. Der Formel-1-Rentner startet nicht wie 2017 mit einem Andretti-Honda, sondern in einem McLaren-Auto mit Chevy-Motor.

Mehr Sicherheit im Oval

In Sachen Technik gibt es ebenfalls einige interessante Neuerungen. In St. Pete feiern die LED-Displays am Überrollbügel ihr Comeback. Die Leuchttafeln, auf denen Informationen über die aktuelle Position, die Dauer von Boxenstopps und die Verwendung von Push to Pass zu erkennen sind, wurden Mitte der vergangenen Saison abgeschafft. Sie zeigten oft falsche oder veraltete Informationen an. „Wir haben an der Zuverlässigkeit gearbeitet.

Dazu sind die Displays noch leichter und heller geworden“, verspricht der neue IndyCar-Präsident Jay Frye.

Auch an der Sicherheit wurde gearbeitet. Weil die transparente Schutzscheibe („Aeroscreen“) noch nicht einsatzbereit ist, kommt nun eine Alternative zum Einsatz. Ein fast acht Zentimeter hoher Steg vor dem Cockpit soll heranfliegende Objekte vor dem Helm ablenken. Sein Debüt feiert die sogenannte „Advanced Frontal Protection“ (AFP) beim Indy500. Danach soll sie bei allen Rennen bis zum Saisonende verwendet werden.

Spring-Training in Austin

Was die performancerelevanten Teile angeht, hat sich in der Winterpause nicht viel getan. Kleinere Aerodynamikanpassungen und neue Firestone-Reifen sollen die Anfälligkeit der Autos im Verkehr auf den schnellen Ovalen

reduzieren. Die Motoren sind noch bis 2020 eingefroren. Das verspricht erneut viel Spannung.

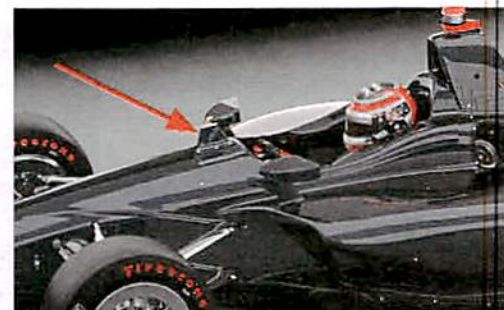
Beim Spring-Training auf der Grand-Prix-Strecke in Austin bekamen die Fans bereits einen Vorgeschmack. Am Ende stand überraschend Rookie Colton Herta im Harding-Steinbrenner-Honda ganz oben in der Zeitentabelle – vor den Titelfavoriten Alexander Rossi, Will Power, Ryan Hunter-Reay und Simon Pagenaud. Die Bestzeit (1.46,6258 min.) lag übrigens gut 14 Sekunden über der Pole-Position-Zeit von Lewis Hamilton beim F1-Rennen 2018 in Austin. Auch der ehemalige DTM- und Formel-E-Pilot Felix Rosenqvist hinterließ im Ganassi-Honda auf Platz 6 einen hervorragenden ersten Eindruck. Mit Ex-Sauber-Pilot Marcus Ericsson stieß noch ein weiterer Schwede dazu. Der Schmidt-Peterson-Pilot, der Robert Wickens ersetzt, landete auf Rang 14. ■



Die LED-Panels feiern 2019 ein Comeback



Ericsson ist einer von zwei Schweden-Rookies



Ein Steg vor dem Cockpit für mehr Sicherheit

Tanken oder Shoppen?

50 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell
frei Haus plus Einkaufsgutschein
gratis dazu!



GRATIS
für Sie zur Wahl

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus
- Tolles Extra dazu
- 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug
- Nach 50 Ausgaben jederzeit kündbar

www.motorsport-aktuell.com/abo

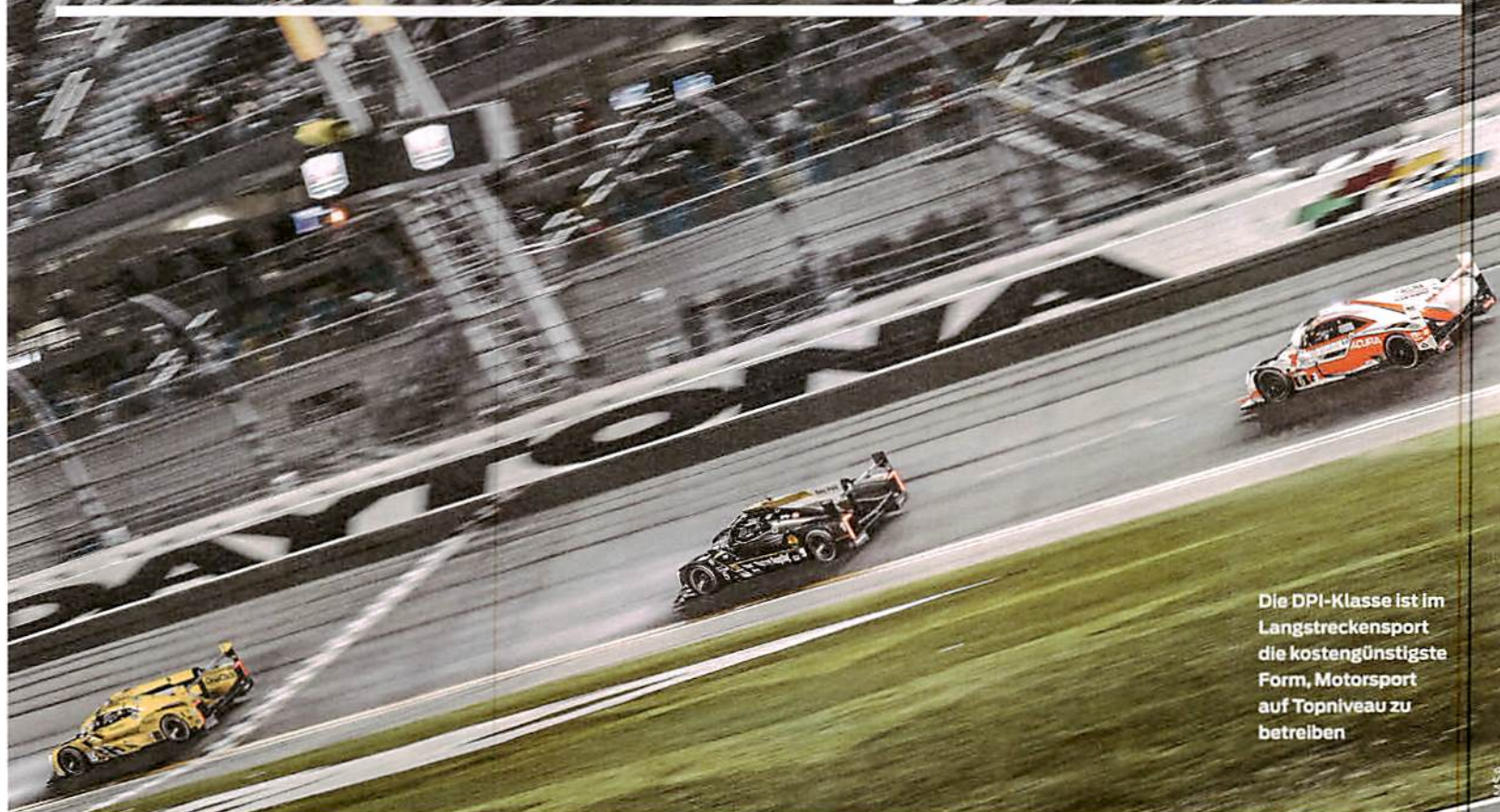
Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben:
Selbst lesen: 1773027 | Verschenken: 1773028

50 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell für zzt. 125,- € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.
Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

Anbieter des Abonnements ist Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch
DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.

American way of drive



Die DPI-Klasse ist im Langstreckensport die kostengünstigste Form, Motorsport auf Topniveau zu betreiben

In zwei Wochen gehen die IMSA-Serie und die Sportwagen-WM gemeinsam in Sebring an den Start. Der Zustand der Serien könnte unterschiedlicher kaum sein: Die WM steht beim LMP1-Reglement vor einem Scherbenhaufen, viele prognostizieren sogar das Scheitern der WEC. In der IMSA-Serie läuft dagegen alles rund. Wir sprachen mit den IMSA-Bossen über die Zukunft.

Von: **Marcus Schurig**

Der IMSA-Boss Scott Atherton hinterlässt immer einen aufgeräumten Eindruck, selbst wenn es stürmt: Adrett gekleidet, den Schädel blank poliert und bei allem was er sagt, immer ein roter Faden. Der Kontrast zu WM-Boss Gérard Neveu könnte kaum größer sein: Der bullige Franzose ist nach dem Ausscheiden großer Hersteller dünnhäutig und fahrig

geworden, mit den Medien spricht er kaum noch, und das neue Hypercar-Reglement scheint ein Flop zu werden. Auch auf der anderen Seite des Atlantik wird präzise wahrgenommen, wie es um die WM steht, aber keineswegs mit Schadenfreude: „Wenn die WM zerbrechen sollte, dann wären das fraglos sehr schlechte Nachrichten für alle Beteiligten“, sagt IMSA-Boss Scott Atherton, „und zwar auch für uns! Natürlich fokussieren wir uns primär darauf, dass wir mit unserer Serie erfolgreich und nachhaltig aufgestellt sind. Aber wir haben über viele Jahre von der internationalen Kooperation mit ACO und FIA profitiert. Und wir wollen, dass das so bleibt!“

WM-Aus als Flächenbrand

Ein Scheitern der WM, das viele Experten für den Fall vorhergesagen, dass das Hypercar-LMP1-Reglement final floppt, käme einem Flächenbrand für die ganze Langstreckenszene gleich, das wissen auch Scott Atherton und sein Technikchef Simon Hodgson. Aber Atherton steckt gleich die Demarkationslinie ab: „Wir werden nicht unsere eigene



„Wir werden nicht unsere eigene Zukunft aufs Spiel setzen, nur um die internationalen Verbindungen zu ACO und FIA aufrechtzuerhalten.“

IMSA-Boss Scott Atherton

Zukunft aufs Spiel setzen, nur um die internationalen Verbindungen aufrechtzuerhalten.“

Was der smarte Amerikaner nicht sagt: Es gab ursprünglich eine Absprache, nach der ein weiterentwickeltes DPI-Reglement (DPI 2.0) die alte LMP1-Hybridklasse in Le Mans und in der WM ablösen sollte. Im Gegenzug öffnete IMSA seine Schatztruhe und bot der WEC an, dass sie in Sebring mitfahren dürfen – der Lauf in Florida ist der größte und Zuschauerstärkste Event der Rennserie.

Nächste Woche wird es so weit sein beim Doubleheader in Sebring, doch die transatlantischen Beziehungen sind mittlerweile so schlecht wie in der Politik: ACO und FIA haben sich für ein Hypercar-Reglement entschieden, mit Hybrid, Allradantrieb und einer Systemleistung von 1000 PS. Ein Ziel bestand darin, Ford von einer WM-Teilnahme zu überzeugen, doch die Amis werden der IMSA-Serie treu bleiben.

Noch schlimmer: Bisher hat kein einziger Hersteller den Einstieg in die neue Hypercar-Klasse verkündet. Formal hält Atherton an seiner Sprachregelung fest: „Die Zielsetzung hat immer da-

rin bestanden, eine gemeinsame und globale Plattform für die Prototypen-Topklasse zu entwickeln. Wir tauschen uns mit den aktuell in der IMSA-Serie engagierten Herstellern laufend dazu aus.“ Doch eine Übernahme oder Adaption der Regeln wird immer unwahrscheinlicher: „Wenn die Annahme einer globalen LMP1-Lösung erfordert, dass IMSA die Kernelemente dessen aufgibt, was die bestehende DPI-Plattform erfolgreich gemacht hat, ist das keine Option. Wenn wir uns die Details dessen ansehen, was veröffentlicht wurde, dann passt es nicht zu diesem Profil.“

LMP1 mit falschen Zahlen?

Drei Gründe sind für die IMSA-Richtung entscheidend: Erstens hat kein in der DPI-Klasse vertretener Hersteller Interesse an den Hypercars. Zweitens braucht und will IMSA auf seinen Oldschool-Strecken wie Mosport oder Road Atlanta keine 1000-PS-Monster. Und drittens hat sich mittlerweile flächendeckend die Einschätzung durchgesetzt, dass der von ACO und FIA kommunizierte Kostenansatz für die Hypercars weit unter der Realität liegt – und vermutlich sogar mit Absicht falsche Zahlen lanciert wurden.

Die Konsequenz ist bekannt: Obwohl das Reglement Anfang Dezember von der FIA abgesegnet wurde, hat sich bisher kein Hersteller verpflichtet. Für den geplanten LMP1-Neustart im September 2020 ist es jetzt schon zu spät, eine weitere Verschiebung wird bereits diskutiert. Da bisher die LMP1-Hersteller die Zeche für die WM zahlten, könnte der WEC alsbald die Luft ausgehen.

Wäre die diplomatische Lage nicht so, wie sie ist, gäbe es sogar vernünftige Anknüpfungspunkte zwischen beiden Serien. Nur ein Beispiel: Die IMSA-Serie hat bereits im Sommer 2018 damit begonnen, eine Hybridisierung ihrer DPI-Klasse für den nächsten Homologationszyklus ab 2022 zu prüfen und das auch mit den Herstellern besprochen. Ford zum Beispiel würde diesen grünen Anstrich benötigen, um dem Vorstand einen DPI-Einstieg im Rahmen eines Kundenprogramms schmackhaft zu machen.

Angeblich ist die Entscheidung pro Hybrid schon gefallen, auch wenn sich Scott Atherton noch nicht in die Karten schauen lassen will: „Der nächste Wechsel beim Regelwerk steht in drei Jahren an, und wir diskutieren mit den Herstellern, die in der



„Wir haben Sitz und Stimme in der GT-Kommission der FIA und sind deshalb auf dem Laufenden, was dort passiert. Wir nutzen seit langer Zeit die GT-Regularien von FIA und ACO, und davon haben wir immer stark profitiert.“

IMSA-Technikchef
Simon Hodgson

DPI-Klasse vertreten sind, welche Kernelemente Bestandteil der zukünftigen Lösung sein müssen.“ Technisch soll es sich um ein Einheitsbauteil handeln, das im Getriebegehäuse untergebracht wird und das nur einen geringen Anteil an der Gesamtsystemleistung haben soll.

Die wankende Topklasse könnte gleich die ganze WM in Gefahr bringen, was logischerweise auch wieder Auswirkungen auf IMSA hat, denn hier fahren mit GTLM (GTE) und GT3 zwei Klassen, für die ACO und FIA die Regelgeber sind. Die Amerikaner sind sich des Problems bewusst, halten sich aber bedeckt: „Wir haben Sitz und Stimme in der GT-Kommission der FIA, daher sind wir auf dem Laufenden, was dort passiert“, sagt IMSA-Technikchef Simon Hodgson. „Wir nutzen seit sehr langer Zeit die GT-Regularien von FIA und ACO, sei es nun die GT3-Klasse oder die GTLM-Klasse. Alle Hersteller haben uns in Daytona versichert, dass die Herausforderungen für die Autobranche groß sind, aber dass das nicht bedeutet, dass relevanter Motorsport wie im GT-Bereich hinten runterfallen wird.“

Natürlich haben Atherton und Hodgson trotzdem einen Plan B, für den Fall, dass die WM den Bach runtergeht, und den müssen sie auch haben: Sollte die WM wirklich scheitern, kommt

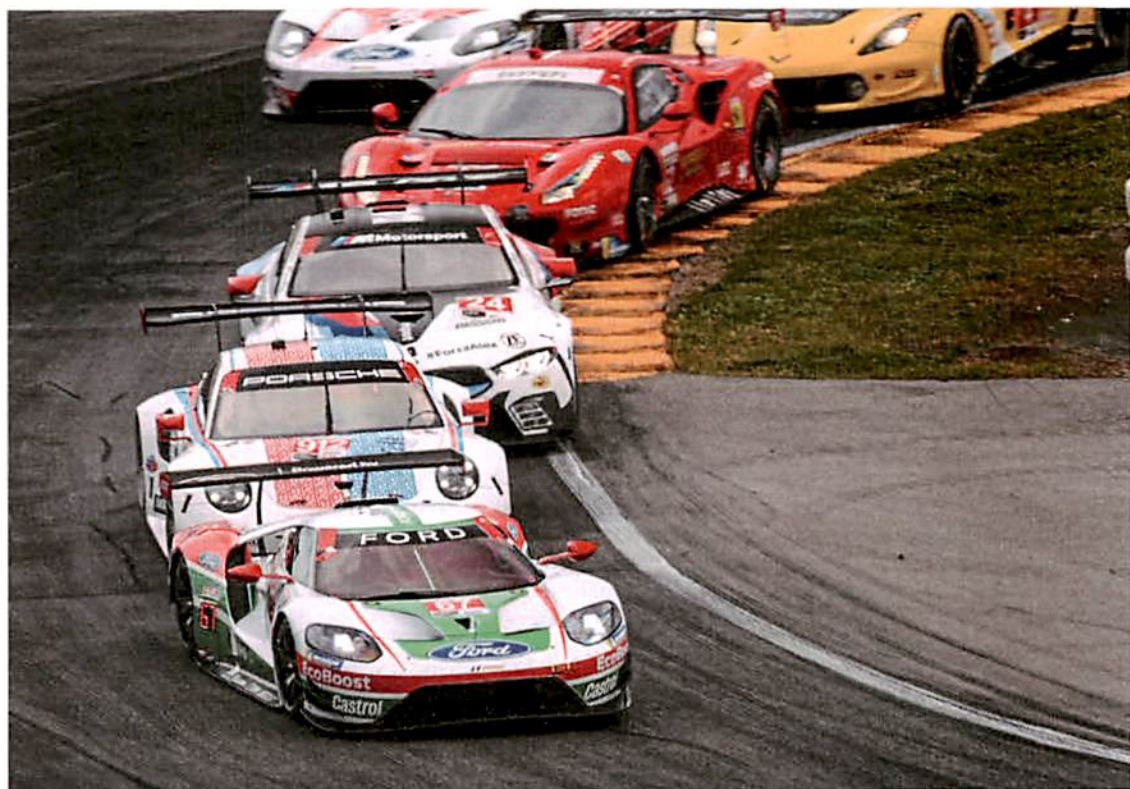
sofort die GTLM- oder GTE-Klasse unter Druck, das ist absehbar. Die GTE-Klasse hat ein restriktiveres technisches Reglement als die GT3-Klasse und ist primär für den Werksport ausgelegt, während GT3 in der Regel Kundensport ist.

GTE: Schwache Basis?

Die Klasse lebt davon, dass man in Le Mans fahren kann, mittlerweile auch in der WEC, wo es sogar einen WM-GT-Titel gibt, und natürlich kann man die GTE-Autos in der IMSA einsetzen. Nur dieser Blumenstrauß an Möglichkeiten hält die Klasse am Leben, denn unter logischen Gesichtspunkten macht es wenig Sinn, dass die Motorsportwelt mit GTE und GT3 zwei unterschiedliche GT-Klassen hat.

Dazu hat die GTE-Klasse aber auch ein Kostenproblem: Es ist ein offenes Geheimnis, dass eine WM-Saison mit zwei GTE-Autos einen niedrigen zweistelligen Millionenbetrag verschlingt, dito der Einsatz in der IMSA-Meisterschaft.

Sollte die WM und mit ihr die GTE-Klasse unter die Räder geraten, könnte die Lösung darin bestehen, die GT3-Autos mit Pro-Pro-Fahrerbesetzungen zur GT-Topklasse der IMSA-Serie zu machen, die Pro-Am-Teams würden weiter die zweite GT-Geige spielen. Aber niemand hofft auf so ein Szenario – auch nicht IMSA. ■



In der GTLM-Klasse gibt es gute und starke Felder – doch wie lange noch? IMSA hat vermutlich bereits einen Plan B



Die Leistung der GT3 auf der Nordschleife soll beschränkt werden

GT3 eingebremst

Neuer Druck von der FIA: Die Klassen SP9, SP-Pro und SP-X sollen auf der Nordschleife in ihrer Leistung um fünf Prozent beschnitten werden. Dazu sind Aero-Änderungen für 2020 in der Diskussion.

Von: **Bianca Leppert**

Ob es Zufall war, dass die FIA wenige Tage vor der Streckenabnahme den Vorschlag machte, die Leistung der Top-Kategorien um fünf Prozent zu beschneiden, um die Rundenzeiten auf der Nordschleife zu reduzieren? Jedenfalls bleiben DMSB und Co. nun nichts anderes übrig, als den Wunsch der FIA umzusetzen. Auch wenn der bei allen Beteiligten kurz vor dem Saisonstart auf wenig Gegenliebe stößt. Schließlich bedeuten die Änderungen einen erheblichen Mehraufwand und damit verbunden auch mehr Kosten.

Die Technikkommission des ADAC Nordrhein muss nun an einer neuen Balance of Performance basteln. Fünf Prozent Leistungskürzung in SP9, SP-Pro und SP-X bedeuten rund 20–25 PS weniger und in der Theorie ungefähr drei Sekunden langsamere Rundenzeiten. Die Crux: Die Maßnahme reduziert nicht die Kurvengeschwindigkeiten, die von vielen als kritisch eingestuft werden, sondern die Höchstgeschwindigkeit auf der Geraden.

Vor allem die Anpassung bei den Turbo-Motoren könnte für die Hersteller knifflig werden, sind diese doch neben dem vorgeschriebenen Turbo-Boost am Ring auch mit einem Restriktor ausgestattet. Wird dieser verkleinert, müssen die Techniker wiederum Maßnahmen treffen, um die kritischen Overboost-Spitzen zu vermeiden.

Die Rundenzeiten dürften durch die FIA-Idee ohnehin nicht zwangsläufig langsamer werden. Denn die Nordschleife wurde über den Winter umfangreich neu asphaltiert, auch wenn dafür

eigens ein Belag mit mittlerem Gripniveau verwendet wurde. Auch die Reifenentwicklung dürfte nicht stillgestanden haben und ein Faktor sein.

Zusätzlich hat die FIA offenbar das Thema Aerodynamik angestoßen, es soll erst für die Saison 2020 zur Sprache kommen. Daneben ist die Technik-Kommission mit der Entwicklung neuer Messverfahren beschäftigt. Sowohl den Rake, also den Anstellwinkel des Autos, als auch die Fahrzeughöhe kontrolliert man in Zukunft präziser. Dazu gehört, dass die vorderen Federteller in der GT3 nicht mehr so einfach verstellbar sein sollen, um die Fahrzeughöhe während des Rennens nicht mehr unbemerkt ändern zu können. Auch eine Festlegung von mindestens fünf Runden im ersten Stint bei den VLN-Rennen vor dem 24h-Rennen Nürburgring wird in Erwägung gezogen. So will man eine bessere Übersicht bekommen und vermeiden, dass Teams antizyklisch fahren und Sandbagging vertuschen. ■

KOMMENTAR

SICHER UNSICHER

Die neue Idee der FIA, die Leistung der Top-Autos auf der Nordschleife um fünf Prozent einzuschränken, weckt bei mir böse Erinnerungen an das Tempolimit in der Saison 2015. Wenn man schon die Sicherheit erhöhen will, wieso holt man sich in Paris nicht Rat von Experten, statt einfach eine plakative Maßnahme zu fordern? Für mich geht der Schuss voll nach hinten los. Die Leistungseinschränkung bringt meiner Meinung nach sogar weniger Sicherheit. Die Kurvengeschwindigkeiten bleiben dieselben, stattdessen sind Cup-Autos nun auf der Geraden so flott wie die GT3. Das bedeutet, dass das Überholgemetzel nun in die Kurven verlegt wird. Vielleicht sollten die Herren bei der FIA öfter VLN-Rennen besuchen.



Redakteurin
Bianca Leppert

Le Mans: 60 Starter fixiert

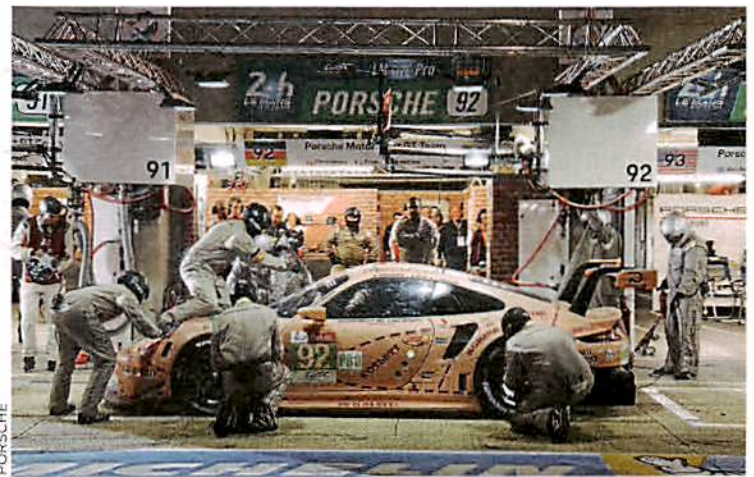
Wie zu erwarten gab es keine allzu großen Überraschungen mehr: Der Le-Mans-Veranstalter ACO hat letzte Woche die fehlenden 18 Starter für die 87. Ausgabe des 24h-Rennens in Le Mans im Juni 2019 bestimmt. Zum Zuge kamen im Wesentlichen die großen Teams aus der IMSA-Meisterschaft.

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

Anfang Februar hatte der ACO bereits die ersten 42 Teilnehmer für das Le-Mans-Highlight 2019 bestätigt: Hierbei handelte es sich um die 34 fest eingeschriebenen Teilnehmer an der Super-Saison 2018/19 sowie acht weitere Teams, die entweder Titel in der European Le Mans Series, der IMSA-Meisterschaft oder im Michelin Le Mans Cup geholt hatten.

Das Selektionskomitee des ACO hat nun die fehlenden 18 Teilnehmer sowie die 10 Reservestarter fixiert: Vier Startplätze gingen automatisch an die Meister der Asian Le Mans Series. Wie erwartet bekamen die IMSA-Teams von Ford, Porsche und Corvette den Zuschlag in der GTLM-Klasse, jeweils mit zwei Fahrzeugen. Corvette wird damit heuer zum 20. Mal in Folge in Le Mans an den Start gehen. Zusätzlich bekam das in Houston stationierte Ferrari-Team Risi Competizione einen Startplatz in der GTE-Kategorie zugesprochen, auf dem 488 GTE sollen auch Stéphane Ortelli und Pierre Kaffer an den Start gehen.

Damit steht der große Block an GTE-Autos in Le Mans, insgesamt werden hier 17 Fahrzeuge am Start stehen. Genau so viele Starter stehen auch auf der LMP2-Liste. Einige LMP2-Top-teams schafften es mit ihrem zweiten Fahrzeug aber nur auf die Reserveliste. Der Grund: Der ACO wollte die loyalen LMP2-Teams mit Startplätzen beloh-



Kann Porsche den Le-Mans-Sieg in der GTE-Pro-Klasse von 2018 verteidigen?

nen, die großen Player müssen sich mit ihren zweiten Autos hinten anstellen, so auch das United-Autosports-Team. Dazu wurden auch die Teilnehmer in der European Le Mans Series für ihre Treue mit Startplätzen belohnt. Der ACO reklamiert, man habe mehr als 75 Nennungen vorliegen gehabt und hätte versucht, die Startplätze so gerecht wie möglich zu verteilen.

In der LMP1-Klasse werden wie erwartet nur acht Fahrzeuge am Start stehen: zwei Rebellion, zwei Toyota, zwei SMP sowie die privaten Teams Dragonspeed und Kolles. In der GTE-Am-Klasse sind 18 Teilnehmer vom ACO fixiert worden, insgesamt treffen dort sechs Porsche 911 RSR auf neun private Ferrari 488 GTE, zwei Aston Martin Vantage sowie einen Ford GT. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

VETTEL IM GT MASTERS

Fabian Vettel wird in der kommenden Saison in das ADAC GT Masters aufsteigen und an der Seite von Philip Ellis einen Mercedes AMG GT3 bei HTP Motorsport pilotieren. Im vergangenen Jahr war der Bruder von Ferrari-Formel-1-Pilot Sebastian Vettel in der Lamborghini Supertrofeo unterwegs und absolvierte einige VLN-Läufe.

GLICKENHAUS MIT MICHELIN

Der SCG 003C der Scuderia Glickenhaus gehört ganz fraglos zu den Lieblingen der Nürburgring-Fans. Die werden sich nun freuen, dass die Exoten-Truppe auch 2019 wieder beim 24h-Rennen Nürburgring am Start stehen wird. Dieses Mal drehen Andreas Simonsen, Thomas Mutsch, Franck Mailleux und Felipe Fernandez Laser am Lenkrad. Von Dunlop-Reifen wechselt man für 2019

zu Michelin. Zur Vorbereitung stehen das erste VLN-Rennen sowie das 24h-Qualirennen auf dem Programm. Dort will das Glickenhaus-Team auch das neue GT3-Modell 004 GT3 (Preis circa 440 000 Euro) sowie das GT4-Modell präsentieren (ca. 220 000 Euro), die dann für Kundenteams erhältlich sein sollen.

HARTLEY: IMSA-DPI-START

Der ehemalige Porsche-LMP1-Pilot und gescheiterte F1-Fahrer Brendon Hartley wird beim WEC/IMSA-Doubleheader in Sebring gleich beide Rennen bestreiten: Am Freitag startet er für das SMP-LMP1-Team, wo er den in Japan verhinderten Ex-F1-Piloten Jenson Button ersetzt, am Samstag fährt er das 12h-Rennen der IMSA-Serie in einem Cadillac-DPI des Mustang-Sampling-Teams, wo er den zurückgetretenen Christian Fittipaldi ersetzt.

DI RESTA: LE MANS UND WM

Der Schotte Paul di Resta wird für das britische LMP2-Team United Autosports dieses Jahr das 24h-Rennen in Le Mans als Teamkollege von Phil Hanson und Felipe Albuquerque bestreiten. Dazu hat der Schotte



einen Vertrag für die kommende WM-Saison 2019/20 bei United Autosports unterzeichnet, die im September 2019 in Silverstone startet. Di Resta gab im Januar 2018 für das Team sein Debüt beim 24h-Rennen der IMSA-Serie in Daytona, in der Folge

bestritt auch er auch die IMSA-Läufe in Sebring und in Watkins Glen, zusätzlich fuhr er auch mit dem LMP2-Ligier JS P217 in der Asian Le Mans Series, wo er zusammen mit Phil Hanson den Titel holen konnte.

MCNISH: GRAND MARSHAL

Der Schotte und ehemalige Audi-LMP1-Werkspilot Allan McNish fungiert beim 12h-Rennen der IMSA-Meisterschaft in Sebring und dem 1000-Meilen-Rennen der WEC an gleicher Stelle als Grand Marshal. Allan McNish konnte den Klassiker auf der Rüttelpiste in Sebring vier Mal gewinnen, dazu holte der Schotte 2013 auch den Fahrer-WM-Titel für Audi. Zusätzlich gewann sich McNish drei Titel (2000, 2006 und 2007) in der American Le Mans Series, der Vorläuferserie der heutigen IMSA-Meisterschaft.

Selbst ist der Kremer

Der erfolgreichste Porsche 935 stammt nicht aus Stuttgart-Zuffenhausen, sondern aus dem Kölner Stadtteil Bilderstöckchen. Hier baute Porsche-Kremer seinen Gruppe-5-Rennwagen K3. Kremers Meisterwerk feierte vor genau 40 Jahren seine Premiere beim Bergischen Löwen in Zolder.

Von: Dirk Johae

Wenn echte kölsche Jungs auf Karneval verzichten, muss es einen ganz besonders wichtigen Grund geben. Bei Porsche-Kremer hieß dieser Grund im Februar 1979 schlicht K3. In deren Werkstatt entstand gerade der neue Gruppe-5-Rennwagen, der im März beim Auftakt zur Deutschen Rennsportmeisterschaft Premiere feiern sollte. Der große Einsatz der insgesamt 40 Mitarbeiter sollte sich lohnen: Das Team um die Brüder Erwin und Manfred Kremer erlebte seine bis dahin erfolgreichste Saison.

Turbo-Erfolgsserie

Mit ihrem neuen Fahrer Klaus Ludwig gewannen die Kölner die Deutsche Rennsportmeisterschaft (DRM) mit zehn Siegen in elf Rennen. Außerdem siegte Ludwig gemeinsam mit den US-Brüdern Bill und Don Whittington beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans: der erste Erfolg eines Autos auf Porsche-911-Basis bei dem Langstreckenklassiker. „Es



Klaus Ludwig mit Erwin Kremer (r.)

ist der beste, schönste und schnellste Porsche, den Kremer je gebaut hat“, meinte Erwin Kremer.

Doch die anfangs weiße Karosserie stand für die Schattenseite des Erfolgs: Kremer fehlte zunächst die Unterstützung von Sponsoren. Der langjährige Partner Vaillant war Ende 1978 ausgestiegen. „Zum ersten Mal seit wir im Motorsport aktiv sind, haben wir keinen Geldgeber“, beklagte Manfred Kremer. „Wir haben zwei Rennwagen im Wert von 700 000 Mark dastehen und keinen Sponsor.“ Eine schwierige Situation auch für den neuen Kremer-Chauffeur Klaus Ludwig: Der 29-jährige ehemalige Ford-Junior war die Psychospieldiener seines alten Teamchefs Georg Loos leid und heuerte beim Team des Erzrivalen an. Bei Kremer verfügte er von vornherein über das beste Material.

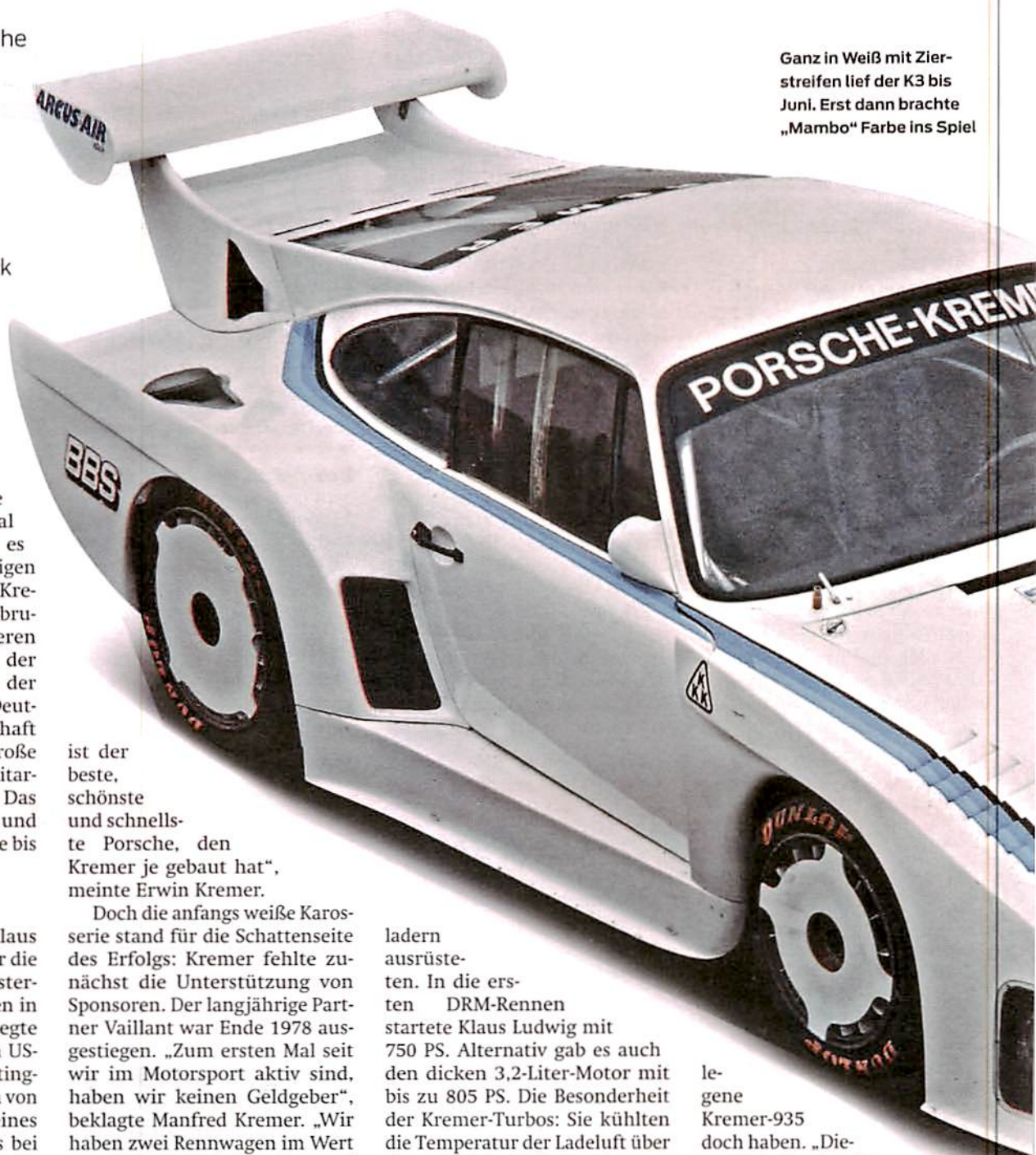
Als Antriebsquelle des K3 diente der luftgekühlte Sechszylinder-Boxer mit drei Litern Hubraum, den die Motorenexperten von Kremer mit zwei KKK-Turbo-

ladern ausrüsteten. In die ersten DRM-Rennen startete Klaus Ludwig mit 750 PS. Alternativ gab es auch den dicken 3,2-Liter-Motor mit bis zu 805 PS. Die Besonderheit der Kremer-Turbos: Sie kühlten die Temperatur der Ladeluft über einen Luft-Luftkühler, der vom frischen Fahrtwind direkt angeströmt wurde.

Das Geheimnis

Selbst bei größter Belastung stieg die Temperatur der Ladeluft nicht höher als 50 Grad. „Unsere Motoren blieben stets im gesunden Bereich“, so Erwin Kremer. „Vielleicht war das unser großes Geheimnis“, meinte er. Die große Überlegenheit des K3 bot reichlich Stoff für die Gerüchteküche. Irgendeinen geheimen technischen Vorteil musste dieser über-

Ganz in Weiß mit Zierstreifen lief der K3 bis Juni. Erst dann brachte „Mambo“ Farbe ins Spiel



legene Kremer-935 doch haben. „Dieses Geheimnis gibt es leider nicht“, wiegelte Kremer ab. „Wir waren stets optimal präpariert, haben bei jedem Rennen einen nagelneu überholten Motor eingesetzt und die Details verbessert – das ist alles.“ Insgesamt über 100 Verbesserungen gegenüber den herkömmlichen 935 hatten die Kremers über den Winter ausgetüftelt. Dazu gehörte auch das um 180 Grad gedrehte Porsche-Vierganggetriebe. Dadurch konnte die Heckpartie um drei Zentimeter gesenkt werden. Die Vorteile des

DAS DETAIL



JURGEN ZERHA

Aerodynamik: Das große Verbesserungspotenzial bewegte die Kremer-Brüder zum Neubau. Der Heckbereich mit neuem Flügel ist die markanteste Veränderung: „Wir haben erreicht, vom Dach bis zum Heckspoiler einen gradlinigen Luftstrom zu gewährleisten“, so Karosserie-Entwickler Ekkehard Zimmermann.

Der größte Clou ist die Nutzung von Kevlar für große Teile der Karosserie.

Das damals extrem teure Gewebe wiegt nur ein Achtel im Vergleich zu Stahl und ist achtmal reißfester als GfK.



PORSCHE

Ekkehard Zimmermann mit seiner Firma dp in Bensberg bei Köln. Die Frontpartie wurde schaufelförmig ausgeführt und die Kotflügel bekamen obere Abrisskanten. Die Karosserie wurde mit einem Alurohrrahmen versteift. Außerdem tüftelten die Kremers den perfekten Fahrersitz aus: „Ich habe noch in keinem Rennauto so optimal gesessen“, schwärmte Ludwig. Seine starke Leistung wurde belohnt: Ab Mitte der Saison sprang Mamepe als neuer Sponsor für die DRM auf den Kremer-Erfolgszug auf. ■

Kremer-Kniffs: verbesserte Aerodynamik und niedrigerer Schwerpunkt. Außerdem verliefen die Titan-Antriebswellen (Stückpreis: 7500 Mark) damit horizontal statt in einem flachen Winkel. Gerade bei Langstreckenrennen brachte dieses Detail eine höhere Zuverlässigkeit: ein Puzzlestück des Le-Mans-Erfolgs.

Gerade auf den schnellen Strecken wie Le Mans zählt eine sehr gute Aerodynamik. Die Optimie-

DIE ERFOLGE



PORSCHE

Debüt: Deutsche Rennsportmeisterschaft in Zolder

Einsätze 1979: 12 (mit Le Mans)

Einsatzzeit: ab 1979

Gesamtsiege 1979: 11

Pole-Positions 1979: 11

DRM-Punkte 1979: 200

DIE TECHNIK

Bezeichnung: Porsche 935 K3 (Kremer 3)

Chassis: Stahlkarosserie, Alu-Rohrrahmen, Kevlar

Motor: 6-Zyl.-Boxer, 2 Turbol., 805 PS bei 8000/min

Getriebe: Viergang

Vorderachse: Dreieckslenker, Federb., Stabis (einst.)

Hinterachse: Querlenker, Federn, Stabis (einstellb.)

Reifen: v. 275/600-16, h. 350/700-19 (Dunlop)

Länge: 4820 mm

Breite: 1985 mm

Höhe: 1150 mm

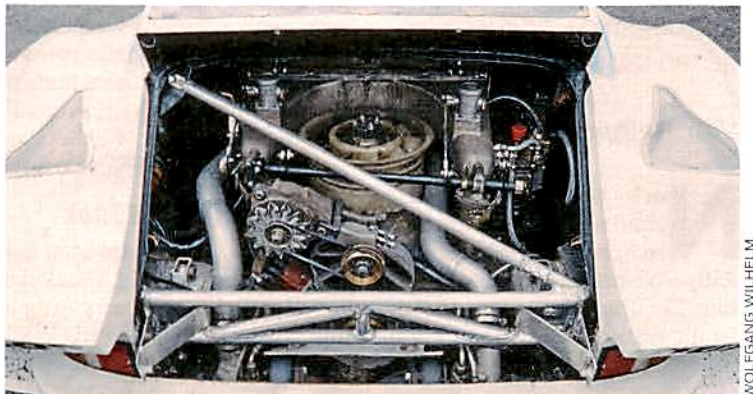
Radstand: 2271 mm

Spur vorne: 1490 mm

Spur hinten: 1600 mm

Tank: 120 l

Gewicht: 1025 kg (Verteilung: v. 45 %, h. 55 %)



WOLFGANG WILHELM

Besserer Zugang zum Motor: Das Querblech wurde herausgetrennt



WOLFGANG WILHELM

Perfekter Fahrersitz: Rund 100 Arbeitsstunden für die neue Sitzschale

Höhenrausch



Ab nach oben: Mit einem Sieg könnte Neuville als Tabellenführer nach Korsika reisen

ROESELER

Dünne Luft beim ersten von insgesamt neun WM-Läufen, die auf Schotterbelag ausgetragen werden. Denn mit Höhen von bis zu 2700 Metern über dem Meeresspiegel sind die mexikanischen Wertungsprüfungen die höchstgelegenen der ganzen Saison.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach den Winterspielen rund um Monte Carlo und in Schweden wechselt die Rallye-Weltmeisterschaft das Terrain. Der dritte von 14 WM-Läufen ist die erste von insgesamt neun Schotterallies – kein Untergrund steht in der Topliga öfter auf dem Programm. Dementsprechend intensiv haben sich die Hersteller auf den ersten Schlagabtausch bei der Rallye Mexiko vorbereitet. Kaum ein Werksfahrer, der nicht zwei volle Testtage im Auto saß – bevorzugt in Andalusien.

Denn in der Region Almería am Rande der spanischen Sierra Nevada finden die Topteams nicht nur etwas wärmere Gefilde und passende Schotterpisten, sondern auf Höhen von über 1500 Metern über dem Meeresspiegel auch ähnliche thermische Bedingungen wie in Mexiko. Auf der Wertungsprüfung „El Chocolate“ erreichen die Wett-

bewerbsautos bei 2700 Metern über Normalnull den höchsten Punkt der kompletten WM-Saison. So weit oben büßen die gut 380 PS starken Turbo-Vierzylinder zwischen 20 und 30 Prozent ihrer Leistung ein. Verständlich, dass die Fahrer versuchen, ihren Fahrstil an die kraftloseren Dienstwagen anzupassen. Das wird auch nötig sein, denn nirgends werden die punktbesten Piloten mehr von der frühen Startposition benachteiligt als rund um León, der fünftgrößten Stadt des Landes, 400 Kilometer nordwestlich von Mexico City.

Premiere für Ott Tänak

Mit seinem Sieg in Schweden hat Toyota-Speerspitze Ott Tänak die Tabellenführung übernommen und muss mit seinem Yaris WRC erstmals den Straßenkehrer geben. „Die ersten drei bis vier Fahrer haben hier sicher einen Nachteil“, weiß Thierry Neuville aus Erfahrung. Der Belgier in Hyun-



Erstmals Straßenkehrer: Ott Tänak

ROESELER

dai-Diensten musste im Vorjahr zuerst auf die Piste und kam über Rang 6 nicht hinaus. Dabei hat Neuville an den extremen Belastungstest bei Außentemperaturen um die 30 Grad Celsius durchaus gute Erinnerungen, stand er hier 2013 doch erstmals auf dem Podium und konnte diesen Teilerfolg 2014 und 2017 wiederholen. Nun will er mehr. Dumm nur, dass Weltmeister Sébastien Ogier nach seinem Ausrutscher in Schweden erst hinter ihm auf die Strecke geht und mit vier Siegen in Mexiko alles tun wird, um selbst maximale Punkte zu holen, schließlich liegt er als Tabellendritter schon 18 Zähler hinter Spitzenreiter Tänak.

Der kompakte WM-Lauf über 1003,49 Gesamtkilometer mit 22 Wertungsprüfungen über insgesamt 303,87 km beginnt einmal mehr im Untergrund. Die kurze Zuschauerprüfung zum Auftakt führt zumeist auf unterirdischen Straßen durch das auf der Liste des UNESCO Weltkulturerbes aufgeführte Bergbaustädtchen Guanajuato.

Das Starterfeld ist beim ersten von vier Überseeläufen noch übersichtlicher als gewohnt. Zehn der insgesamt nur 23 Teams sitzen in einem World Rally Car, von denen bis auf Teemu Suninen alle schon einmal einen WM-Lauf gewonnen haben. In der WRC2 sind nur vier Fahrer, in der WRC2 PRO ist gar nur einer am Start. ■

NACHRICHTEN

NEUE AERODYNAMIK

Beim mehrtägigen Schottertest im Vorfeld der Rallye Mexiko probierten die Citroën-Techniker am C3 WRC die im Vorjahr angekündigte Ausbaustufe der Aerodynamik aus. Am auffälligsten sind neben den nun auf breiten Luftleitbahnen montierten Seitenspiegeln zusätzliche Flaps an der Front. Ob Sébastien Ogier und Esapekka Lappi mit den Modifikationen schon in Mexiko ausrücken, wollte man bei Citroën nicht verraten.

PIENIAZEK OHNE GEGNER

Die zu Saisonbeginn von der FIA in der zweiten Liga für Werks- und werksunterstützte Piloten eingeführte WRC2 PRO verkommt zur Farce. Auch weil das im Vorjahr noch mit zwei Werkswagen in Übersee am Start stehende Skoda Werksteam erst mal fern bleibt und in Mexiko nur M-Sport-Pilot Lukasz Pieniazek gemeldet ist. Er musste also nur über die Startrampe rollen und drei Tage später den Finaltag überstehen, um in der PRO-Wertung Maximalpunkte für sich und M-Sport abzuräumen. Auch deshalb bleibt Teamkollege Gus Greensmith zu Hause. Der erfahrenere der beiden M-Sport-Piloten testet in Europa zeitgleich den im Sommer folgenden Nachfolger des in die Jahre gekommenen Ford Fiesta R5.

GUERRA GEGEN DREI

In der für Amateure und Privatiers reservierten WRC2 hält sich die Spannung bei nur vier Teilnehmern ebenfalls in Grenzen. Der spätestens nach dem Sieg beim diesjährigen Race of Champions endgültig zum Nationalhelden gewordenen Benito Guerra, als Produktionswagen-Champion von 2012 einziger mexikanischer Motorsport-Weltmeister, muss sich mit den beiden chilenischen Heller-Brüdern Alberto und Pedro (beide Ford) sowie dem 18-jährigen Skoda-Markengeführten Marco Bulacia Wilkinson gegen drei Südamerikaner durchsetzen. ■ RK

Stillstand ist Rückschritt. Auch wenn die diesjährige Produktion des VW Polo R5 ausverkauft ist, will Volkswagen weitere Erkenntnisse sammeln und plant vereinzelt Starts – auch in der DRM.

Von: **Reiner Kuhn**

Neben dem WRC2-Sieg in Schweden triumphierte die Kundschaft mit dem neuen VW Polo R5 zu Saisonbeginn auch in Argentinien, Belgien, Finnland und Frankreich. Die Nachfrage zieht entsprechend an, und die Auftragsbücher in Hannover sind sogar so voll, dass die diesjährige Produktion bereits ausverkauft ist. „Wir werden bis zum Jahresende rund 50 Fahrzeuge aufbauen – und die sind alle vorbestellt“, freut sich VW-Motorsportchef Sven Smeets.

Auf den frühen Erfolgen wollen sich die Wolfsburger Werksportler aber nicht ausruhen. Auch weil schon im Frühsommer die Platzhirsche von M-Sport und Skoda nachlegen und jeweils eine



Werks-Polo in Sachsen?

komplette Weiterentwicklung ihrer R5-Erfolgsmodelle Fiesta und Fabia präsentieren. Um weitere Erfahrungen mit dem Polo R5 bei unterschiedlichsten Bedingungen zu sammeln, planen die Werkssportler nach Katalonien 2018 weitere Einsätze.

„Wir sind in ständigem Kontakt mit unseren Kunden und freuen uns über deren Feedback“, sagte Smeets. „Deren Aus-

sagen decken sich mit unseren Erkenntnissen vom WM-Lauf in Spanien. Dort war der Polo auf Schotter auf Anhieb ganz vorne dabei. Auch auf trockenem Asphalt war er richtig gut, auf feuchtem Belag und bei Nässe sehen wir aber noch Verbesserungspotenzial. Deshalb wollen wir in diesem Jahr noch die eine oder andere Rallye bestreiten, um das Auto weiterzuentwickeln.“

Dabei könnte auch die Deutsche Rallye Meisterschaft (DRM) eine Rolle spielen. „Noch haben wir keinen konkreten Fahrplan, aber ein DRM-Start ist durchaus denkbar“, so Smeets abschließend. Erste Anzeichen deuten auf einen Auftritt bei der Sachsen-Rallye (24. und 25. Mai) hin. Vor den Toren Zwickaus unterhält Volkswagen ein großes Werk mit über 10000 Angestellten. ■

Rallye-WM

Estland drängelt

Bei einem Treffen mit Ministerpräsident Jüri Ratas erfuhr Rallye-WM-Promoter Oliver Ciesla, wie ernst es den Esten mit einem eigenen WM-Lauf ist.

Der Rallyesport ist in Estland äußerst populär. Markko Märtin legte vor Jahren den Grundstein, jetzt begeistert Ott Tänak die heimischen Fans. Die Live-Übertragung der Power-Stage verfolgen am Sonntagmittag regelmäßig über 100000 Zuschauer – in einem

Land mit 1,3 Millionen Einwohnern. Nur logisch, dass die Esten auch einen WM-Lauf wollen.

Geht es nach ihnen, eher heute denn morgen. Grund genug, dass sich Estlands Ministerpräsident Jüri Ratas und Kulturminister Indrek Saar mit dem WM-Promoter trafen. Dabei wurde eine Vereinbarung unterzeichnet, dass die Rallye Estland (12. bis 14. Juli) als offizielle Probeveranstaltung für die Rallye-WM stattfindet. Die Werksteams sollen eingeladen werden, die Rallye als Vorbereitung für die Rallye Finnland zu nutzen. ■ RK



Handelseinig: Promoter Ciesla und Ministerpräsident Ratas

Baja 1000

Button auf Abwegen

Ein Formel-1-Weltmeister geht ins Gelände. Zur Vorbereitung auf die legendäre Baja 1000 ist Jenson Button in dieser Woche bei der „Mint 400“ am Start.

Jenson Button ist Feuer und Flamme. „Das wollte ich schon lange mal ausprobieren. Ich bin ja noch nie im Gelände gefahren, weder auf zwei noch vier Rädern. Und dann gleich so eine Trophy Truck – einfach irre“, schwärmt der Formel-1-Weltmeister von 2009 und erzählt: „Eine völlig neue Erfahrung. Ich muss Vieles von Grund auf neu lernen und taste mich gerade an die Limits heran.“

Zur Vorbereitung auf die legendäre und alljährlich im November auf der mexikanischen Halbinsel Baja California ausgelegte Baja 1000 rückt der 39-jährige Brite in dieser Woche bei der top besetzten Mint 400 (4. bis 10. März) aus. „Ich freue mich schon sehr darauf, in der Wüste von Las Vegas zu fahren und herauszufinden, wie das funkio-



Jenson Button: Heiß auf Staub

niert“, freut sich Button auf den Geländerritt. Am Steuer des rund 800 PS starken Offroad-Boliden wechselt er sich mit dem 46-jährigen GT-Piloten Chris Buncombe ab. Buncombe, der im Lola in Le Mans schon einen LMP2-Klassensieg feierte, und Button kennen sich schon aus der Jugend. Die beiden Briten, die zu Kart-Zeiten Teamkollegen waren, wollen auch bei der Baja 1000 zusammenspannen. „Ich habe mir schon stundenlang Videos angeschaut. Über 20 Stunden Offroad zu fahren, wird aber eine ganz andere Hausnummer werden“, ist Button überzeugt. ■ RK

Dennis Rostek bringt
erstmals einen VW Polo
R5 in die DRM



Viel Klasse, wenig Masse

Mit bekannten, aber auch neuen Gesichtern startet die Deutsche Rallye-Meisterschaft am kommenden Wochenende in ihre neue Saison. Die Spitze ist beim Auftakt stark besetzt, quantitativ bleibt die Saarland-Pfalz-Rallye jedoch weit hinter den Erwartungen zurück. Das liegt an hausgemachten Fehlern.

Von: **Michael Heimrich**

Um den deutschen Rallyesport scheint es gut bestellt zu sein. Anders kann man nicht erklären, warum am zweiten Märzwochenende gleich vier wichtige nationale Rallyes stattfinden, die sich gegenseitig die Teilnehmer streitig machen. Als Verlierer steht ausgerechnet die Saarland-Pfalz-Rallye da, die als Auftakt der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM) gerade einmal 42 Teilnehmer anlockt. Bei der Werra-Meißner-Rallye, Saisonstart des deutlich erstarkten DMSB-Rallye-Cup, sind es mehr als doppelt so viele.

Die Gründe dafür sind vielfältig. Nicht allein die schlecht kommunizierte Erhöhung des Nenngelds trägt zum schwachen Ergebnis bei, sondern auch der mehr als unglückliche Terminkalender der DRM. Nach dem ersten Lauf klafft eine zweieinhalbmonatige Lücke in der Meisterschaft, erst Ende Mai geht es mit der Sachsen-Rallye weiter. Viele Fahrer lassen die Saarland-Pfalz-Rallye bewusst aus und steigen verspätet in die Meisterschaft ein. Das ist jedenfalls die Hoffnung des ADAC, der weiterhin Vermarkter der DRM ist. Für 2020 verspricht man eine Lösung des Kalenderproblems, das durch die kurzfristige Verschiebung der Rallye Sulingen entstanden ist. Das berühmt-berüchtigte VG-Gelände – Herzstück des DRM-Laufs im Norden – stand wegen des Vogelschutzes plötzlich nicht mehr im gewünschten Zeitraum zur Verfügung. Der Veranstalter informierte den ADAC erst spät, die Verärgerung war dementsprechend groß, und ein Ersatzlauf im Frühjahr konnte nicht mehr organisiert werden.

Sieht man vom mageren Nennergebnis einmal ab, so bekommen die Fans beim DRM-Start jedoch feinen Sport geliefert. Acht R5-Fahrzeuge stehen

an der Spitze des Feldes: Topfavorit ist der amtierende Meister Marijan Griebel, der im Skoda Fabia R5 von Wallenwein Rallyesport angreift.

Einmaliges Gastspiel

Es wird das einzige Mal sein, dass die DRM den Polizeioberkommissar zu sehen bekommt, er peilt in diesem Jahr den Titelgewinn in der Europameisterschaft an, die Ende März beginnt. Da kommt dem Pfälzer der DRM-Lauf vor der eigenen Haustür gerade recht, um den in der Winterpause angesetzten Rost abzuschütteln.

Ein Spaziergang wird es für Griebel keinesfalls. Fabian Kreim und Skoda Deutschland kehren in die DRM als haushohe Titelfavoriten zurück. Neu im Fabia R5 ist Beifahrer Tobias Braun, der die Nachfolge von Frank Christian antritt, der wiederum neben Dennis Rostek Platz nimmt. Rostek infizierte sich erst vor zwei Jahren mit dem Rallyevirus und probierte sich im vergangenen Jahr erstmals in einem R5-Boliden aus. Trotz eines vorzeitigen Abflugs bei der Drei-Städte-Rallye hatte er Gefallen an der Fahrzeuggattung gefunden und mietet sich beim belgischen



Philip Geipel geht im Skoda von Rekordmeister Kahle an den Start

DRM-KALENDER

Deutsche Rallye-Meisterschaft (DRM) 2019

08.03.–09.03.2019	ADAC Saarland-Pfalz-Rallye
24.05.–25.05.2019	AvD Rallye Sachsen
14.06.–15.06.2019	ADAC Rallye Stewweder Berg
26.07.–27.07.2019	ADAC Rallye Wartburg
09.08.–10.08.2019	ADAC Rallye Rund um die Sulinger Bärenklau
04.10.–05.10.2019	ADMV Rallye Erzgebirge
18.10.–19.10.2019	ADAC 3-Städte-Rallye

BMA-Team einen Polo R5 für die DRM 2019 an. Frank Christian hatte eigentlich gar nicht geplant, erneut als Beifahrer dabei zu sein, doch als er eine neue berufliche Herausforderung in Rosteks Agentur annahm und der Chef einen neuen Co suchte, kam eins zum anderen.

Einen weiteren Skoda Fabia – das Auto von Matthias Kahle – setzt Philip Geipel in der DRM ein. Der 32-jährige Vogtländer, der im Toyota Yaris Cup 2005 seinen ersten Titel feierte, verlässt nach acht Jahren das ADAC GT Masters und begibt sich in die Fußspuren seines Vaters Uwe, der Ende der Neunziger im Toyota GT-4 in der DRM mitmischte. Auch Ron Schumann wird das Bild der Meisterschaft bestimmen, obwohl der schnelle Sachse eindringlich darauf hinweist, dass seine erste volle Saison im Skoda Fabia R5 ein Lehrjahr sein wird. Neuland betritt ebenfalls der Franzose Benoit Vaillant im Citroën C3, der ankündigte, eine komplette DRM-Saison zu bestreiten. Von so einem Programm träumt auch Hermann Gassner jr., doch bislang sind erst drei Läufe im neu zugelegten Hyundai i20 R5 gesichert. Mit einem gelungenen Saisonstart sollen weitere Sponsoren an Land gezogen werden.

Die Frontriebler-Fraktion führt wie im Vorjahr Carsten Mohe mit seinem Renault Mégane Maxi an. Doch er wird sich strecken müssen, denn Sepp Wie-

gand greift in diesem Jahr mit einem Opel Adam R2 an. Beim letzten Einsatz stürmte des Ex-Vize-Europameister bereits munter in Richtung Podium und ärgerte so manchen Allradfahrer mit potenterem Gerät.

Geschrumpfter Opel-Cup

Apropos Opel: Nachdem sich die Rüsselsheimer aus dem mit dem ADAC veranstalteten Markenpokal zurückzogen, gibt es nun doch eine kleine Unterstützung nebst der Aussicht auf den Gewinn eines Adam R2. Die Resonanz ist aber deutlich geringer als in den Vorjahren, nur acht Fahrer meldeten sich an. Wie gewohnt nutzt ein starker Nordmann den Cup als Bühne, um auf sich aufmerksam zu machen: Eerik Pietarinen, seines Zeichens bereits WRC2-Sieger der Rallye Finnland, bekam kein internationales Programm zusammen und dreht deshalb eine Ehrenrunde in Deutschland, auch um die eigenen Asphaltfertigkeiten zu verbessern.

Für den saarländischen Veranstalter ist der große Unterhaltungswert an der Spitze nur ein kleiner Trost. Man wird sich Gedanken um einen neuen Termin im nächsten Jahr machen müssen. Dabei geht es nicht nur um die Konkurrenz im eigenen Land, die mediale Aufmerksamkeit muss man sich in den nächsten Tagen auch noch mit dem zeitgleich stattfindenden WM-Lauf in Mexiko teilen. ■



Hermann Gassner junior: Auf der Suche nach Geld



Ron Schumann: 2019 erst mal im Skoda R5 üben



Carsten Mohe nimmt mal wieder den Titel für Zweiradantrieb ins Visier



Sepp Wiegand will Mohe mit einem Opel Adam R2 in die Suppe spucken



Griebel: Heimspiel ja, DRM nein



Kreim: Haushoher Favorit



Benjamin Leuchter (31) ist eng mit der Marke Volkswagen verbunden. Als einer von vier Piloten geht er 2019 mit einem VW Golf GTI TCR im Tourenwagen-Weltcup (WTCR) an den Start. Im MSA-Interview berichtet er von einem wahr gewordenen Traum und seinen Zielen für die Premiersaison.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie haben Sie die Winterpause verbracht?

Nach der Saison ist ja bekanntlich vor der Saison. Nach dem Finale in der TCR Germany sind wir noch zwei Läufe zur VLN mit Max Kruse Racing gefahren. Im Anschluss habe ich mich auf 2019 vorbereitet. Das ist so eine Routine bei mir. Im Winter baue ich meine Fitness auf, in der Saison versucht man dann, diesen Level zu halten.

Wann war klar, dass Sie 2019 in der WTCR an den Start gehen werden?

Das war im Januar. Ich war auf einer Fahrveranstaltung, das Telefon hat geklingelt und unser Motorsportchef Sven Smeets war dran. Er hat mir verkündet, wie 2019 mein Programm aussehen wird und dass es in die WTCR geht. Das war für mich wie Weihnachten und Ostern zusammen. Es war immer ein Traum von mir, in einer Weltmeisterschaft zu fahren. Damals, in den S2000-Zeiten, habe ich die WTCC-Rennen auf Euro-



Benjamin Leuchter

Geburtstag: 22.11.1987
Geburtsort: Duisburg
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2001–03: Kart
2004/05: Formel BMW
2008/14/15: VLN
2016: TCR Germany (5.)
2017: VLN (TCR-Meister)
2018: TCR Germany (8.)
2019: WTCR (Volkswagen)

Hobbys

Pokern, Crossfit, Kartfahren

„Es war immer ein Traum, in einer WM zu fahren“

sport mit Muller, Tarquini, Farfus und Priaulx geschaut – und dieses Jahr stehe ich mit denen in der gleichen Startaufstellung!

Niemand kennt den Golf GTI TCR besser als Sie. Welche Inputs können Sie dem Team noch geben?

Sébastien Loeb Racing macht die Einsätze, und es ist ein megaprofessionelles Team. Die Abläufe stimmen also, und die Jungs und Mädels wissen ganz genau, was sie machen. Das Auto kenne ich in- und auswendig, ich durfte seit Tag eins bei der Entwicklung mitmachen. Der Input, den ich geben kann, geht eher in Richtung Haltbarkeit, also wie das Auto auch die Rennen übersteht, es geht ja schließlich ziemlich zur Sache.

Wie liefen die Testfahrten?

Ich habe mich sofort im Team wohlfühlt und eingefunden. Und ich hatte das Vergnügen, mit Rob Huff zusammen zu fahren. Er ist natürlich ein alter Hase und weiß genau, was geht. Er bringt unheimlich Erfahrung mit und wir haben uns sehr gut verstanden.

Was können Sie von Ihren Teamkollegen lernen?

Ich kenne zwei der zehn Strecken, Zandvoort und den Nürburgring. Von Rob Huff möchte ich deshalb vor allem die Spezialitäten der Strecken kennenlernen. Aber auch die Herangehensweise an so ein Rennwochenende interessiert mich. Ich bin sehr gespannt, wie das alles in Marra-kesch abläuft.

Apropos lernen: Sie haben als BMW-Junior im Formelsport angefangen, warum dann der schnelle Umstieg?

Es war früh klar, dass der Weg im Formelsport eng mit dem Thema Geld verbunden ist, welches wir nicht zur Verfügung hatten. Mein damaliger Teamchef hat mir recht früh gesagt: Setz dich in ein Auto mit Dach und du wirst eine Karriere vor dir haben. Das Gleiche hat er René Rast gesagt. René hat den Sprung etwas früher gewagt, ich wollte es noch

nicht wahrhaben. Am Ende sollte er recht behalten.

Nach Ihren frühen Formeljahren wurde es ruhig um Sie. Was ist in dieser Zeit passiert?

Ich war mit Sponsoren und Budget nicht so gesegnet, als Familie hatten wir auch nicht die Möglichkeit, eine Karriere im Motorsport weiter zu finanzieren. Ich wollte aber dem Motorsport verbunden bleiben und habe mich deshalb 2009 an Volks-

„Damals habe ich die WTCC-Rennen mit Muller, Tarquini, Farfus und Priaulx geschaut – und dieses Jahr stehe ich mit denen in der Startaufstellung!“

Benjamin Leuchter

wagen gewandt. In der Driving Experience hatte und habe ich als Instruktor eine tolle Zeit und bin der Marke seitdem auch treu geblieben. Es war interessant, das Thema „Sportliches Fahren“ aus diesem Blickwinkel kennenzulernen. VW hat mich in den verschiedensten Bereichen ausgebildet.

2014 sind Sie wieder Vollzeitrennfahrer geworden. Wie lief das damals?

Ich habe für Racing One damals ein paar Events gemacht. Martin Kohlhaas hat mich eines Mittwochs angerufen und gefragt, ob ich nicht am Samstag in der VLN mit seinem Ferrari fahren möchte. Ergebnis war, dass wir die Klasse SP8 gewonnen haben. Martin hat dann Blut geleckt und geschaut, dass ich 2015 im BMW M235i Cup an den Start gehen konnte. Wir sind da lange um die Meisterschaft gefahren – und das war der Schritt zurück in den Motorsport.

Wie entstand das Projekt Max Kruse Racing?

Max und ich haben uns 2015 kennengelernt. Volkswagen hatte mit

verschiedensten Fußballvereinen Partnerverträge, da habe ich die ganzen Fahrtrainings für die Spieler mitgemacht. Ich habe keine Ahnung von Fußball, für mich war das einfach ein Job mit normalen Kunden. Im November klingelte dann mein Telefon und Max Kruse war dran. Ich wusste erst gar nichts damit anzufangen, aber er wollte ein Fahrtraining bei mir machen. Wir haben uns sofort gut verstanden, und so ist eine Freundschaft entstanden. Irgendwann kam die Idee auf, ein Renn-team zu machen. 2018 haben wir das Wirklichkeit werden lassen. Wir hatten weder eine Werkzeugkiste noch einen Lkw noch Personal. Was wir hatten: meine Verbindung zu Volkswagen und Bock auf das Thema. Unter den Voraussetzungen bin ich mit dem abgelaufenen Jahr sehr zufrieden.

Geht dieses Projekt 2019 weiter? Und wenn ja, in welcher Form?

Es geht auf jeden Fall weiter, ich steige als Fahrer auch nicht ganz aus. Ich freue mich extrem, dass wir mit Max Kruse Racing den Schritt in die VLN machen werden. Wir haben es auch schon geschafft, mit Andreas Guldens den ersten Top-Fahrer zu verpflichten. Zu ihm habe ich vor allem dank der tollen Saison 2017 eine enge Verbindung. Ich werde ihn bei den Rennen unterstützen, bei denen es keine Überschneidung mit der WTCR gibt. Vielleicht kommt im Laufe des Jahres noch ein zweites Auto dazu.

Werden wir Max auch selbst mal im Rennauto sehen?

Max mag das Autofahren und ist auch sehr begabt, er hat viel Fahrgefühl. Aber sein Hauptberuf als Profi-Fußballer steht da ganz klar an erster Stelle, und das nimmt er auch ernst. Wenn seine Fußballerkarriere irgendwann vorbei ist, wäre das langfristige Ziel, dass man ihn hier und da mal im Rennauto sieht. Ich hoffe aus sportlicher Sicht aber, dass er dem Fußball noch lange erhalten bleibt.

Wie sieht jetzt Ihre konkrete Vorbereitung auf die WTCR-Premiersaison aus?

Ich bin ein harter Arbeiter, also werde ich jetzt auch wieder sehr hart arbeiten, um erfolgreich zu sein. Ich werde Daten analysieren, mit den Ingenieuren vom Team zusammensitzen, wir werden Videoanalysen machen, ich werde im Simulator sein, mein Fitnessprogramm ausweiten. Seit dem Anruf von Sven sitze ich auch schon mal am Laptop und schaue mir die Rennen vom letzten Jahr an. So kann ich die Konkurrenten studieren.

Was erwarten Sie also von Ihrer ersten Saison?

Egal wo ich in den letzten Jahren gefahren bin, ich war immer bester Golf-Fahrer. Ich finde, mit Traditionen sollte man nicht brechen (lacht). Spaß beiseite: Ich denke, ich kann hier und da ein Highlight setzen – und vor allem beim Heimspiel auf der Nordschleife will ich ganz vorne mitfahren. ■



Wolf im Schafspelz: Gleich vier VW Golf GTI TCR starten in der WTCR 2019

Supercars Australien

Meisterhafter Start

Mit einem Doppelsieg beim Auftakt in Adelaide legte Scott McLaughlin einen perfekten Start für den Ford Mustang und fürs Unternehmen Titelverteidigung hin.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Konkurrenz von Holden, allen voran das Red-Bull-Werksteam, kann noch von Glück reden, dass man zumindest noch drei Podiumsplätze aus den zwei Rennen mitnehmen konnte. „Alle guten Mustang-Fahrer wären vor uns gelandet, wenn sie es nicht verbockt hätten“, gab Triple-Eight-Teammanager Roland Dane zu Protokoll. Er sprach darüber hinaus von einem „unfairen Vorteil“ des neuen Mustang. Der war bei seinem Debüt eine Macht. So wie es der neue Holden Commodore im Jahr zuvor war. Da hatte Dane übrigens noch der Konkurrenz



Eine Macht: Scott McLaughlin (Nr. 17) mit zwei Siegen beim Mustang-Debüt

dazu geraten, härter zu arbeiten, statt sich zu beschweren. Nun steht im Holden-Lager Arbeit an. McLaughlin ließ seine zwei Siege fast spielerisch aussehen. Im ersten Durchgang hätte es auch einen DJR-Penske-Doppelsieg geben können, doch Polemann Fabian Coulthard fabrizierte einen Frühstart. McLaughlin siegte vor dem Red-Bull-Holden-Duo Jamie Whincup und Shane van Gisbergen. Das zweite Ren-

nen nahm McLaughlin von der Pole-Position in Angriff. Zittern musste er nur, als beim letzten Stopp ein Schlagschrauber seinen Dienst versagte. Trotzdem behielt er die Führung und gewann vor Cameron Waters (Ford) und erneut van Gisbergen auf P3. Am Sonntag wurde es außerdem kurios: Der Ford von Chaz Mosters wurde in einer Gelbphase in der Boxengasse umgedreht, dahinter entstand ein Stau. ■

NACHRICHTEN

WTCC: CORONEL IM CUPRA
Tom Coronel komplettiert das Quartett der Comtoyou-Fahrer. Als zweiter Cupra-Pilot neben Aurélien Panis kehrt der Niederländer zu seinen Wurzeln zurück. Von 2005 bis 2010 war Coronel in der WTCC mit Fahrzeugen aus dem Hause SEAT unterwegs. Damit bleibt auch der zweite Platz im Alfa-Romeo-Team Mulsanne weiter vakant.

BTCC: 3ER-COMEBACK
Der amtierende Meister Colin Turkington bekommt 2019 ein neues Fahrzeugmodell von seinem Team WSR bereitgestellt. Statt des BMW 125i kommt bei der Meistertruppe der 330i M Sport zum Einsatz. Turkington holte 2009 mit einem BMW 320si seinen ersten BTCC-Titel. Rob Collard verlässt das Team in Richtung Vauxhall. Neu kommt Tom Oliphant als dritter Mann neben Andrew Jordan ins Team.

NASCAR

Penske feiert Vegas-Doppelsieg

Joey Logano hat gemeinsam mit Brad Keselowski für einen Doppelsieg der Penske-Ford in Las Vegas gesorgt. Damit nimmt auch die Saison des Titelverteidigers nun Fahrt auf.

Von: **Michael Bräutigam**

Dritte Strecke, drittes Technikpaket. In Las Vegas kam weitgehend das Paket von der Vorwoche in Atlanta zum Einsatz, erstmals wurde jedoch mit den neuen Luftschächten an der Front gefahren. Das sorgte für durchaus unterhaltsameres Racing als noch eine Woche zuvor. Allerdings auch für sehr kontrollierte Verhältnisse: Außer am Ende der Stages gab es auf dem Oval in der Wüste Nevadas keine einzige (!) Gelbphase.

Die erste Stage war dabei fest in der Hand von Kevin Harvick (Ford). Der Polesetter hatte aber immer so seine liebe Mühe, nach

den Stopps vom Boxenplatz wegzukommen. Anscheinend hatte es am Boxenausgang viel weniger Grip als im Rest der Pitlane, am Ende reichte es so nur zu P4. Einen Platz besser schnitt Kyle Busch (Toyota) ab, der siegfähig gewesen wäre – sich aber nach einer Durchfahrtsstrafe wegen eines Boxenvergehens erst wieder vorarbeiten musste. Zehn Runden mehr und er wäre wieder vorne dran gewesen.

Blaney früh im Pech

So also machten die Penske-Piloten den Sieg unter sich aus. Keselowski wollte nach dem Triumph in Atlanta gleich wieder gewinnen. Doch Logano verwaltete seinen kleinen Vorsprung und wehrte auch die Schlussattacke Keselowskis ab. Saisonsieg Nummer eins für den Titelverteidiger. Auch Ryan Blaney als dritter Penske-Pilot hatte ein Top-5-Auto, musste aber wegen eines gebrochenen Ventilschafts an die Box und verlor bereits früh im Rennen drei Runden. ■



Der Champion dreht auf: Joey Logano feiert seinen Sieg in Las Vegas

NASCAR CUP SERIES

Las Vegas/Nevada (USA)
3. von 36 Meisterschaftsläufen

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

Gesamtwertung
nach 3 von 36 Rennen

1.	Logano (Ford)	133 Punkte
2.	Harvick (Ford)	131
3.	Hamlin (Toyota)	127
4.	Ky. Busch (Toyota)	121
5.	Keselowski (Ford)	115
6.	Larson (Chevrolet)	102
7.	Stenhouse Jr. (Ford)	99
8.	Truex Jr. (Toyota)	98
9.	Jones (Toyota)	98
10.	Ku. Busch (Chevrolet)	95

Alleskönner

25 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell
frei Haus plus Steckschlüsselsatz sichern!

**TOP
EXTRA**

MANNESMANN Steckschlüsselsatz

- 130-telliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-Vanadium-Stahl
- Praktischer Tragekoffer
- Umschaltknarre, Schraubendrehergriff, T-Gleitgriff
- 13 Steckschlüssel-Einsätze
- 7 Innensechskantschlüssel
- Hakenschrauber und Bit-Adapter
- Zuzahlung: 1,- €



Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus
- Tolles Extra dazu
- 1 GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug
- Nach 25 Ausgaben jederzeit kündbar

www.motorsport-aktuell.com/abo

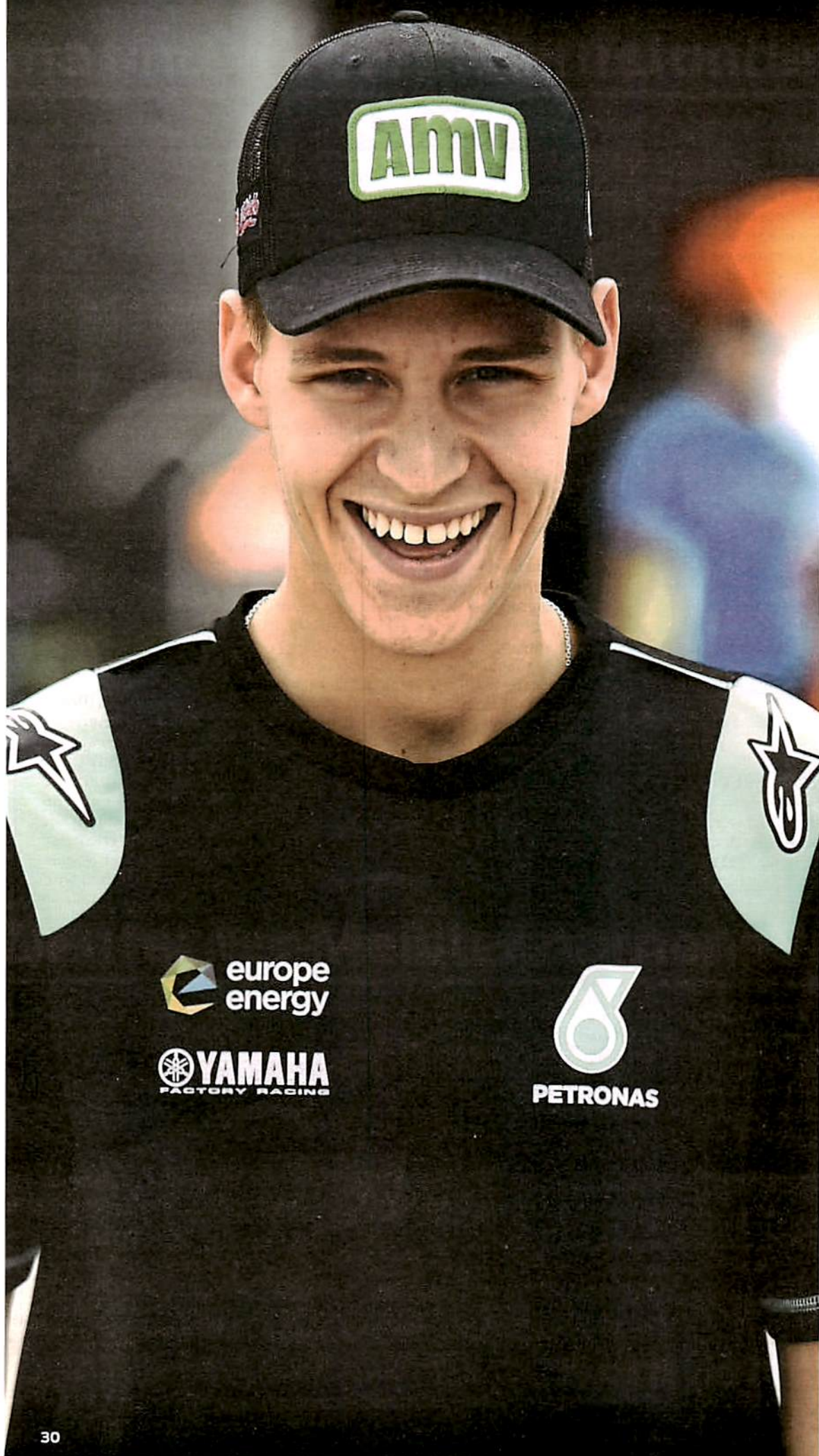
Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben:
Selbst lesen: 1773032 | Verschenken: 1773033

25 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell für zzt. 62,50 € – zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €).

Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

Anbieter des Abonnements ist Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.



Mit seinen Rundenzeiten war der 19-jährige Franzose Fabio Quartararo die Sensation des letzten MotoGP-Vorsaisontests. Im MSA-Interview erklärt der Petronas-Yamaha-Pilot seine Entwicklung.

Von: **Imre Paulovits**

Wie fühlen Sie sich vor Ihrem ersten MotoGP-Rennen?

Ich bin wirklich glücklich über die Wintertests. Ich konnte zuletzt mit gebrauchten Reifen nach 14 Runden noch immer eine gute Pace fahren. Wir müssen uns zwar noch weiter verbessern und die Elektronik noch weiter verfeinern, aber mit dem Erreichten kann ich wirklich zufrieden sein. Bei der Zeitenjagd war ich wirklich schnell, und das war in der Vergangenheit unser Schwachpunkt.

Was hat sich für Sie während der Wintertests geändert?

Als ich in Valencia zuerst auf das MotoGP-Motorrad gestiegen bin, war die erste Devise, zunächst nur nicht zu stürzen. Jetzt beginne ich langsam, mich an das Motorrad zu gewöhnen, und ich kann mein Hirn für eine Runde ausschalten und dann eine sehr schnelle Runde fahren. Das ist der größte Unterschied zwischen Valencia und jetzt. Wir müssen natürlich noch weiterarbeiten, aber ja, wir haben große Schritte gemacht.

Sie schaffen es tatsächlich, die schnellen Runden zu fah-



Fabio Quartararo

Geburtstag: 20.04.1999
Geburtsort: Nizza (F)
Herkunftsland: Frankreich

KARRIERE

2013: CEV Moto3, Honda (1.)
2014: CEV Moto3, Honda (1.)
2015: Moto3-WM, Honda (10.)
2016: Moto3-WM, KTM (13.)
2017: Moto2-WM, Kalex (13.)
2018: Moto2-WM, Speed Up (10.)
2019: MotoGP, Yamaha

Hobbys

Motocross, Mountainbike

„Jeder der vier MotoGP-Rookies ist sehr schnell“

ren, indem Sie Ihr Hirn abschalten?

Ja, genau. Aber dazu gehört auch, dass wir bereits in Malaysia bei der Zeitenjagd im Vergleich zu Jerez und Valencia einen kleinen Schritt gemacht hatten. In Valencia habe ich noch zwei oder drei Runden gebraucht, bis ich den Rhythmus hatte, beim letzten Test in Katar konnte ich immer bereits in der ersten Runde ziemlich schnell fahren. So muss ich auch in der Quali fahren. Das haben wir beim Testen geübt, und dabei sind richtig schnelle Runden herausgekommen. Am zweiten Testtag in Katar habe ich es zum ersten Mal probiert, dass ich einen neuen Reifen reingemacht und mein Hirn abgekoppelt habe. Dabei habe ich drei schnelle Runden gefahren, ganz allein, ohne jemanden hinterherzufahren.

Wie war Ihre Rennpace?

Ziemlich gut. Ich bin 14 Runden alleine gefahren, das war ziemlich schwierig. Trotzdem war meine Pace nicht schlecht. Aber klar: Wir müssen unsere Pace noch weiter steigern, zwei oder drei Zehntel. Ich muss aber auch mit dem bisher Erreichten zufrieden sein.

Ist es hier schwieriger, über so eine Distanz die Konzentration aufrechtzuerhalten als auf einer Moto2?

Ja, ganz klar. Auf so einer langen Geraden wie in Katar hat man auf der Moto2 Zeit, sich auszuruhen. Mit der MotoGP kommt man aus der letzten Kurve, zieht nach rechts und dann nach links, und man ist schon am Bremspunkt angekommen. Man hat keine Zeit, sich auszuruhen. Wir sind den Longrun mit einem Cardio-Sensor gefahren, um meinen Puls zu messen, und der war im grünen Bereich. Dabei waren meine Arme nach zweieinhalb Testtagen bereits ein wenig steif. Aber ansonsten bin ich wirklich happy über meine physische Condition.

Wie sehr haben Sie sich physisch verbessert? Wie viel

konnte bei der Abstimmung verbessert werden?

Ich habe mich von Tag zu Tag auf der Bremse verbessert. Dann haben wir sehr viel mit gebrauchten Reifen gearbeitet, und da habe ich auch viel verstanden. Wenn wir dann einen neuen Reifen reingemacht haben, war ein Sprung zu spüren. Dass wir dabei gleich den ganzen Unterschied beim Grip spüren, zeigt, dass wir es richtig gemacht haben.

„Jorge Lorenzo und jeder andere, der auf der Yamaha schnell war, bewegte sich ganz sanft auf dem Motorrad. Das ist auch mein natürlicher Fahrstil.“

Fabio Quartararo

Was fehlt Ihnen noch beim Fahren?

Das ist schwer zu sagen. Ich verbessere mich einfach ständig auf dem Motorrad und denke, dass sich dieser Prozess noch eine Weile fortsetzen wird. Es kommt sicher noch etwas auf der Bremse, etwas beim Aufrichten des Motorrads, beim Beschleunigen, also beim ganzen Paket. Wir müssen einfach noch alles verbessern. Und ich denke, ich werde erst noch ein MotoGP-Rennen brauchen, um voll und ganz zu verstehen, was noch fehlt. Das fängt beim Start an. Natürlich haben wir Starts geübt. Aber da war ich alleine, und das macht die Sache leicht. Wenn alle Motoren um einen herum brüllen, und alle als Erster zur ersten Kurve kommen wollen, ist das eine andere Sache. Und erst wenn man dann ein ganzes Wochenende von FP1 über FP2 bis zum Rennen erlebt hat, wird klar, was ein MotoGP-Rennwochenende und ein MotoGP-Rennen wirklich ist. Darauf müssen wir noch bis zum 10. März warten. Aber ich kann es kaum erwarten, dass ich dann auf dem Grid stehe.

Konnten Sie während der Tests mal anderen hinterherfahren?

Die meiste Zeit war ich allein, aber ich bin zum Beispiel mal Jack Miller hinterhergefahren, wenn auch nicht ganz in seiner Nähe. Ich war auch mal hinter Andrea Dovizioso und Danilo Petrucci. Ich habe bei allen etwas gelernt. Ich habe dort auch gesehen, dass die Ducatis mit einem ganz anderen Fahrstil bewegt werden müssen. Sie bremsen weiter herunter, aber die Beschleunigung ist völlig anders. Ich müsste einer Yamaha hinterherfahren, um zu sehen, wie die anderen sie bewegen.

Sie hatten in der Moto2 einen sehr eigenen Fahrstil. Passt dieser zur Yamaha?

Ich erinnere mich, als ich in der Vergangenheit Jorge Lorenzo auf der Yamaha gesehen habe. Er bewegte sich ganz sanft auf dem Motorrad. Auf diesem Motorrad bemüht sich jeder, so sanft wie möglich zu fahren. Jeder der mit der Yamaha schnell war, war aggressiv, dabei aber sanft. Ich versuche, in jeder Bewegung sanft zu sein, und das ist mein natürlicher Fahrstil. Wenn ich ganz schnelle Runden fahre, bin ich vielleicht etwas aggressiver, da fühlt es sich auch etwas weniger natürlich an.

Es sieht so aus, als würde der Kampf um den „MotoGP-Rookie des Jahres“ fünf Plätze weiter vorne in der Meisterschaft stattfinden, als zunächst erwartet.

Der „Rookie des Jahres“ wird diesmal wirklich hart umkämpft sein, jeder von uns ist schnell. Das ist aber gut. Einen harten Kampf zu haben, ist immer gut. Und in unserer kleinen Meisterschaft wird jeder sein Bestes geben, um Erster zu werden.

Hat sich in Frankreich etwas verändert, seitdem Zarco und Sie in der MotoGP sind?

Wir sind jetzt zwei Fahrer in der MotoGP, und es ist mit Canal Plus ein neuer Fernsehsender dabei, der recht bekannt ist. Ich denke, es werden mehr Leute die Rennen verfolgen. Ich glaube also, dass wir eine aufsteigende Tendenz haben. Johann und ich versuchen, das Ansehen der MotoGP in Frankreich zu verbessern, denn wir wissen, dass sie in Frankreich nicht zu den populärsten Sportarten zählt.

Was erwarten Sie von Ihrem ersten MotoGP-Rennen?

Ich kann es kaum noch erwarten, dass es so weit ist. Ich will das erste Rennen aber so ruhig wie möglich angehen und wenig an die Position denken, sondern nur an die Arbeit, die wir erledigen. Wenn wir es so machen wie an den letzten drei Testtagen, wird der Rest von selbst kommen.

Was wäre in diesem Jahr, abgesehen vom Rookie-Titel, ein gutes Ergebnis für Sie?

Unser Ziel für diese Saison sind mindestens 60 Punkte. Wenn es mehr werden, wäre das perfekt. ■



Fabio Quartararo auf der Yamaha M1: In Katar die Erleuchtung gehabt

Quartararo mit den Stars

Der letzte Testtag vor dem WM-Auftakt spülte die Favoriten wieder an die Spitze. Doch auch ein Rookie gesellte sich zu ihnen – das Feld ist sehr dicht zusammengerückt.

Von: Imre Paulovits

Die Zeichen standen gar nicht gut, bevor der letzte Testtag der MotoGP in Doha begann. Ein Sandsturm wehte über die Strecke, das ganze Gummi, das die Fahrer in den vorhergehenden zwei Tagen aufgetragen hatten, wurde weggeschmirgelt. Dazu füllte der feine Staub die Poren des Asphalt. Doch der Sturm legte sich rechtzeitig, und es war erstaunlich, welche schnelle Rundenzeiten bald herauskamen.

Als auf die Zeiten gedrückt wurde, katapultierte sich zuerst Rookie Joan Mir an die Spitze. Dann waren bald die bekannten Namen wieder oben, mit einer großen Überraschung dazwischen: Fabio Quartararo, der am Vortag mit der drittschnellsten Zeit brilliert hatte, kletterte noch einen Platz weiter hoch.

Maverick Viñales krönte seine schnelle Pace mit der schnellsten Zeit, und plötzlich waren auch Valentino Rossi, Marc Márquez und Jorge Lorenzo wieder da. Pol Espargaró fuhr mit der KTM als Achter bis auf eine halbe Sekunde an die Bestzeit heran.

Als es dann kühler wurde, purzelten nicht mehr die Zeiten, sondern die Fahrer. Bei Honda gleich alle vier. „Zumindest habe ich meine Schulter jetzt getestet, beim Stürzen ist sie fest“, stellte Marc Márquez mit seinem gewohnten Grinsen fest. „Dazu hatten wir auf dieser Strecke, von der wir wissen, dass sie zu einer unserer schlechtesten gehört, eine recht gute Pace. Aber wir sind auch gewarnt. Als es kühler wurde und die Luftfeuchtigkeit stieg, sind alle vier Honda-Fahrer übers Vorderrad gestürzt. Jetzt müssen wir die Daten auswerten. Dann sollten wir so gut vorberei-

tet sein, wie es diesen Winter über möglich war.“

Sein Teamkollege Jorge Lorenzo konnte in seiner schnellsten Runde erstaunlich gut den Anschluss finden. „Wir haben lange nichts an der Abstimmung geändert, ich wollte erst einmal ein Gefühl für das Motorrad haben“, so Lorenzo. „In den letzten anderthalb Tagen haben wir dann am Setup gearbeitet, das hat uns ein ganzes Stück nach vorn gebracht. Wenn wir so weiterarbeiten, könnten wir gar nicht so schlecht aussehen.“

Dass die Ducatis bei der Zeitjagd nicht mitgegangen sind, hatte einen guten Grund. Danilo Petrucci und Andrea Dovizioso hatten mit Gigi Dall'Igna eine Arbeitsweise ausgearbeitet, die noch niemand zuvor gemacht hat: Sie fahren zusammen auf eine Rennsimulation raus. Zunächst fuhr Dovizioso vorneweg, dann übernahm Petrucci. „Andrea bekam Probleme mit seinem Vorderreifen. Ich bin sehr glücklich, dass ich bis zum Schluss völlig problemlos mit meinen Reifen war“, sagte Petrucci.

Dovizioso wirkte zwar etwas nachdenklich, konnte der Situation aber auch viel Gutes abgewinnen. „Wir müssen das, was wir hier gelernt haben, gut studieren, und dann sollten wir ein besseres Rennwochenende haben“, so der Ducati-Werkspilot. „Die Rennsimulation, die wir gemacht haben, war viel sinnvoller, als wenn jeder allein gefahren wäre. So kommt man in richtige Rennsituationen, und wir konnten unterschiedliche Reifenstrategien ausprobieren.“

Maverick Viñales, der die Bestzeit fuhr, flog mit zufriedener Miene nach Hause. „Uns fehlt es zwar weiter an Beschleunigung und Topspeed, aber ich kann jetzt so viel in den Kurven gutmachen, dass ich leicht wieder drankomme“, freute sich Viñales. „Wenn wir am Wochenende noch etwas Grip finden, sind wir bereit. Ich fühle mich auf dem Motorrad wohl, bin fit, und auch wenn wir noch ein paar Testtage mehr gebrauchen könnten, bin ich sehr zuversichtlich.“ ■



Maverick Viñales: Nicht nur in der Pace, sondern auch bei der Zeitenjagd Schnellster



Fabio Quartararo: Der Rookie war die Überraschung des Tests schlechthin



Marc Márquez: Wieder zur alten Stärke zurückgefunden, aber dann gestürzt

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Losail (Q), 25.02.2019, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	1.54.208	50
2.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1.54.441	48
3.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.54.613	53
4.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1.54.651	38
5.	Jorge Lorenzo (E)	Honda RC 213 V	1.54.653	33
6.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.54.660	61
7.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	1.54.770	37
8.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.54.789	50
9.	Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP19	1.54.818	43
10.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP19	1.54.851	47
11.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1.54.852	41
12.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	1.54.997	38
13.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP18	1.55.074	47
14.	Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP18	1.55.229	66
15.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP19	1.55.233	50
16.	Andrea Iannone (I)	Aprilia RS-GP	1.55.343	39
17.	Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	1.55.690	39
18.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	1.55.773	28
19.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	1.55.814	54
20.	Bradley Smith (GB)	Aprilia RS-GP	1.56.072	38
21.	Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP18	1.56.121	50
22.	Johann Zarco (F)	KTM RC16	1.56.162	42
23.	Hafizh Syahrin (MAL)	KTM RC16	1.56.971	42



Yamaha: Im Winter viel bewegt – neuer Motor, neues Fahrwerk

Wer ist bereit für die Saison?

Die Tests sind beendet, die Saison beginnt. Aber was ist über den Winter erledigt worden, und wie sehen die Kräfteverhältnisse aus?

Von: **Neil Spalding**

Bei einem Test sind keine anderen Fahrer da, die einen überholen oder die überholt werden müssen. Aber es gehört mehr dazu, als nur schnell zu sein, um ein Rennen zu gewinnen.

Maverick Viñales war der Schnellste bei den Tests, er konnte aber auch durch seine Rennpace beeindrucken. Sein Motorrad hat einen neuen Rahmen und eine neue Motorabstimmung. Dazu hat er mit Esteban Garcia

seinen Crewchief, mit dem er Moto3-Weltmeister wurde, wieder. Er beklagte sich weiter über Mangel an Grip und zu wenig Leistung und verlangt nach noch mehr Kurvenspeed. Die Frage ist, ob man in der Lage sein wird, die Abstimmung so hinzukriegen, dass die Reifen den nötigen Edge-Grip bis zum Schluss liefern. Dafür muss Viñales möglicherweise neue Linien finden und sehr sanft fahren.

Valentino Rossi war am letzten Testtag Viertschnellster mit einem Motorrad, das wie das 2018er Fahrwerk mit dem neuen Motor aussah. Er fühlte sich nicht wirklich komfortabel. Aber vielleicht gibt es das Gefühl, das er sucht, nicht mehr. Das würde den jüngeren Viñales zur Nummer 1 bei Yamaha machen. Doch Rossi liefert bekanntlich immer am Sonntagnachmittag.

Marc Márquez hatte zwar die drittschnellste Zeit, die Frage ist aber, ob seine Schulter bereit ist. Er braucht eine gesunde Schulter, um wie eine Katze über das Motorrad zu gleiten und die Bremskräfte abzustützen. Auch Lorenzo ist verletzt und konnte sich nicht auf das Motorrad umgewöhnen. Er mag aber Katar, das könnte ihm beim Auftakt entgegenkommen.

Wenn Ducati auch am letzten Tag nicht an der Spitze dabei war, haben sie sehr viel getestet und viele neue Ideen durchprobiert. Man hatte das Gefühl, dass sie bei der unberechenbaren Strecke zum Schluss nicht zu sehr pushen wollten, um die Fahrer kurz vor dem WM-Auftakt nicht zu gefährden.

Neue Favoriten?

Álex Rins war während des gesamten Winters sehr schnell. Suzuki hat bis zum Schluss zwei

Motorvarianten und mindestens zwei Rahmen miteinander verglichen. Die Blauen könnten eine neue Macht in der MotoGP werden.

Bei KTM hat Pol Espargaró mit seiner schnellsten Runde gezeigt, wozu das Motorrad in der Lage ist. Dafür hat es Johann Zarco schwer mit der RC16. Auch Tech3 versucht, viel Yamaha-Wissen in die Entwicklung hineinzubringen. Miguel Oliveira war sehr schnell, es könnte sich für Zarco lohnen, sich mit seinem alten Crewchief Guy Coulon zu unterhalten.

Aprilia hat zwar viele Runden abgespult, sie waren am Ende aber weit weg von der Spitze. Stellt sich die Frage, ob sie etwas gefunden haben, das sie im Rennen nach vorne bringt. Am Wochenende werden wir eine Antwort bekommen. ■



Ducati hat viel probiert und es nicht für nötig gehalten, auf Zeiten zu drücken



Die große Frage: Wird Marc Márquez seine Schulter kompensieren können?



Sam Lowes: Kann der Brite seinen Speed auch in Siegen ummünzen?

Moto2

Neue Zeitrechnung wird eng

Gresini-Pilot Sam Lowes dominierte den letzten Test vor dem WM-Auftakt. Aber eines ist klar: Die Moto2 wird in ihrer neuen Ära noch umkämpfter.

Von: Imre Paulovits

Das fängt ja gut an: 19 Fahrer lagen in Losail innerhalb von einer Sekunde, und das bei einer Rundenlänge von knapp 5,4 Kilometern. Dazu wurden trotz nicht optimaler Bedingungen sämtliche bisherigen Streckenrekorde ausgelöscht, denn nicht weniger als elf Fahrer waren schon beim Test

schneller als Jonas Folger bei seinem Quali-Rekord im Jahr 2016.

Sam Lowes war dabei ständig vorn. „Wir sind eine Rennsimulation gefahren, und auch dort war ich schnell“, freute sich der 28-jährige Brite. „Ich fühle mich auf alten und auf neuen Reifen gleichermaßen wohl. Es ist die beste Ausgangsbasis für die Saison, die ich nur haben kann.“

Den letzten Testabschnitt beendete Marcel Schrötter als Schnellster, der Intact-Kalex-Pilot zeigte, dass sich die akribische Arbeit seines Teams über den Winter ausgezahlt hat, mit dem Speed, mit dem er schon letztes Jahr in der zweiten Saisonhälfte beeindrucken konnte. „Wir sind Schritt für Schritt immer weiter

nach vorne gekommen, ohne irgendwelche verrückten Aktionen zu starten“, freute sich Schrötter. „Mein Gefühl auf dem Motorrad hat sich enorm verbessert, so macht das Fahren richtig Freude. In der letzten Session konnten wir dann noch einmal einen kleinen Schritt vorwärts machen, mit dem ich mich noch wohler gefühlt habe, gerade mit gebrauchten Reifen. Deswegen bin ich ziemlich happy und konnte am Schluss meine schnellste Zeit fahren. So kann man den Test beenden.“

Tom Lüthi ganz vorn dabei

Sein Teamkollege Tom Lüthi hatte den ganzen Winter hindurch versucht, in der neuen Moto2

alles durchzuprobieren und zu analysieren. Wie er es vorhergesagt hatte, wurden seine Zeiten immer besser, je näher das Testende heranrückte. Mit der zweitbesten Zeit der drei Testtage hat sich der Schweizer bei seiner Moto2-Rückkehr ganz in den Kreis den Favoriten gehoben. „Wenn ich auf alle Tests der Vorsaison zurückschaue, haben wir wirklich viel gelernt“, freute sich der 32-Jährige. „Wir verstehen jetzt, wie das Motorrad funktioniert und was es braucht, um schnell damit zu sein. Ich bin sehr happy, dass ich jetzt zum Abschluss der Tests auch mit den Rundenzeiten weiter oben dabei war. Die Arbeit hatte immer Top-Qualität, und ich glaube, dass



Da geht was: Tom Lüthi hat sich zum Ende der Testzeit zum Favoriten gesteigert



Angriff zum Schluss: Marcel Schrötter war in der letzten Testphase Schnellster

ERGEBNISSE

Moto2-Test Losail (Q), 01.–03.03.2019, Bestzeiten

Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1. Sam Lowes (GB)	Kalex	1.58,439	139
2. Tom Lüthi (CH)	Kalex	1.58,663	139
3. Remy Gardner (AUS)	Kalex	1.58,755	127
4. Augusto Fernández (E)	Kalex	1.58,757	128
5. Marcel Schrötter (D)	Kalex	1.58,767	155
6. Xavi Vierge (E)	Kalex	1.58,880	155
7. Jorge Navarro (E)	Speed Up	1.58,923	160
8. Álex Márquez (E)	Kalex	1.58,948	155
9. Luca Marini (I)	Kalex	1.58,980	161
10. Brad Binder (ZA)	KTM	1.58,999	149
11. Jorge Martín (E)	KTM	1.59,039	156
12. Iker Lecuona (E)	KTM	1.59,200	162
13. Nicolò Bulega (I)	Kalex	1.59,226	162
14. Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	1.59,306	108
15. Bo Bendsneyder (NL)	NTS	1.59,308	141
16. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	1.59,325	157
17. Andrea Locatelli (I)	Kalex	1.59,335	148
18. Enea Bastianini (I)	Kalex	1.59,351	120
19. Fabio di Giannantonio (I)	Speed Up	1.59,407	157
20. Somkiat Chantra (T)	Kalex	1.59,734	137
21. Simone Corsi (I)	Kalex	1.59,829	147
22. Khairul Idham Pawi (MAL)	Kalex	2.00,148	114
23. Jesko Raffin (CH)	NTS	2.00,334	116
24. Joe Roberts (USA)	KTM	2.00,414	163
25. Jake Dixon (GB)	KTM	2.00,495	134
26. Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta	2.00,546	181
27. Lukas Tulovic (D)	KTM	2.00,725	150
28. Marco Bezzecchi (I)	KTM	2.00,921	111
29. Philipp Öttl (D)	KTM	2.01,337	146
30. Stefano Manzi (I)	MV Agusta	2.01,564	132
31. Xavier Cardelús (E)	KTM	2.01,656	153
32. Dimas Ekky Pratama (RI)	Kalex	2.01,824	166

uns das für die Saison viel helfen wird. Es ist jetzt aber auch genug mit Testen. Wir sind bereit für die Saison, es kann losgehen.“

Noch viel zu lernen

Philipp Öttl spulte auf der Tech3-KTM an den drei Tagen 146 Runden ab, konnte aber nicht ganz zufrieden sein. „Am zweiten Tag konnten wir uns etwas verbessern, aber zum Schluss war das einzig Positive, dass wir unsere Zeiten konstant fahren konnten. Ich habe neue Dinge probiert, wie die Hinterradbremse in Rechtskurven zu benutzen. Aber was ich vermisst habe, war eine Zeitverbesserung“, übte der Moto2-Rookie Selbstkritik.

Lukas Tulovic war sechs Zehn-

telsekunden schneller als sein Markenkollege, jedoch auch nicht ganz zufrieden. „Ich war nicht ganz so schnell, wie ich vorher insgeheim spekuliert hatte“, gab der 18-Jährige zu. „Während der zweiten Session haben wir eine Rennsimulation gemacht, und mit der bin ich im Großen und Ganzen zufrieden.“

Dominique Aegerter war der fleißigste aller Moto2-Fahrer und spulte mit der MV Agusta Moto2 181 Runden ab, zur Spitze fehlten ihm zum Schluss zwei Sekunden.

Jesko Raffin war kurzfristig für Steven Odendaal eingeflogen worden und arbeitete an den verbliebenen zwei Tagen 116 Runden ab. ■



Romano Fenati: klar Schnellster

Moto3

Fenati wieder ganz vorn

Romano Fenati will seine Rückkehr in die Moto3 von ganz oben beginnen und war Test-Schnellster. Arón Canet war schnellste KTM.

Dass er schnell ist, hatte er schon lange unter Beweis gestellt. Bereits bei seinem WM-Debüt vor sieben Jahren hatte Romano Fenati in Katar als Zweiter auf dem Podest gestanden, bevor er drei Wochen später in Jerez seinen ersten GP-Sieg errang. Doch nun fängt der mittlerweile 23-jährige Italiener nach seinen Eskapaden, deretwegen er zwischenzeitlich ohne Lizenz war, wieder ganz von vorn an. Beim letzten Vorsaison-Test zeigte sich Fenati unglaublich stark, führte fast alle Sitzungen an, an denen er teilnahm und beendete den Test an der Spitze, mehr als eine halbe Sekunde vor seinem Teamkollegen Tony Arbolino. „Wir sind bereit für das Rennen“, zeigte sich Fenati zufrieden. „Wir haben alle möglichen Reifen durchprobiert und sind nun bestens gewappnet. Aber wie wir wissen, ist die Moto3 eine schwierige Klasse, da kann alles passieren.“

Noch mehr als die Moto2-Piloten wurden die leichten Moto3-

Renner vom starken Wind gebeutelt, daher beließen es die meisten Fahrer bei weniger Testrunden als üblich. Dabei zeigte sich eine leichte Honda-Dominanz.

Ob die KTM unter Rennbedingungen ein Gleichgewicht herstellen können, muss sich noch zeigen. Arón Canet vom gemeinsamen Team von Peter Öttl und Max Biaggi war dabei Schnellster der KTM-Piloten. „Nach fünf Jahren auf Honda brauchte es etwas Zeit, um mich an die KTM zu gewöhnen“, gab Canet zu. „Vor allem ist das Vorderradgefühl sehr unterschiedlich. Aber wir haben eine gute Lösung gefunden, und ich fühle mich bereit, um das Podium zu kämpfen.“

Die Prüstel-Piloten Jakob Kornfeil und Filip Salac belegten die Plätze 18 und 24. „Im Lauf der Tage haben wir unsere Rundenzeiten deutlich verbessert, aber ich hatte gehofft, mit unserer KTM hohe 2.05er Zeiten fahren zu können“, gab Kornfeil zu. „Ich denke das Motorrad hat noch mehr Potenzial, aber leider bin ich heute am Ende des Tages gestürzt. Ich freue mich sehr auf die kommende Woche, auch wenn wir in den Zeitenlisten nicht ganz oben stehen.“ ■ IP

ERGEBNISSE

Moto3-Test Losail (Q), 01.–03.03.2019, Bestzeiten

Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1. Romano Fenati (I)	Honda	2.05,285	88
2. Tony Arbolino (I)	Honda	2.05,515	96
3. Arón Canet (E)	KTM	2.05,653	115
4. Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	2.05,771	119
5. Niccolò Antonelli (I)	Honda	2.05,792	107
6. John McPhee (GB)	Honda	2.05,899	97
7. Marcos Ramírez (E)	Honda	2.06,030	130
8. Tatsuki Suzuki (J)	Honda	2.06,090	97
9. Dennis Foggia (I)	KTM	2.06,199	137
10. Celestino Vietti (I)	KTM	2.06,200	178



KIEFER RACING

Viel zu lernen: Lukas Tulovic will im Rennen noch besser sein als beim Test

Generationenkonflikt

Die etablierte MotoGP-Elite bekommt es mit einer Generation von Jünglingen zu tun, die aus der hart um-

kämpften Moto2 gestählt in die Königsklasse aufgestiegen ist, und die über den Winter zu erstaunlichem

Speed gefunden hat. Noch sind die MotoGP-Stars vorne – doch wie lange können sie sich gegen die

neue Generation noch halten? Und wie gehen sie die wohl härteste aller MotoGP-Saisons an?

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



SIND SIE NUN BEREIT FÜR DIE SAISON?

Ja, nach dem letzten Testtag fühle ich mich nun

bereit, in die neue Saison zu starten. Ich fühle mich noch nicht hundertprozentig, auch nicht in Verbindung mit dem Motorrad, aber ich starte doch mit einem guten Gefühl. Wir müssen die Umstände noch verstehen lernen. Normalerweise war Katar immer eine Strecke, auf der wir Probleme hatten, und wir sind trotz allem vorne mit dabei.

KONNTEN SIE AN DEM MOTORRAD ALLES DURCHPROBIEREN?

Wir sind mit allem durchgekommen, was wir auf dem

Zettel hatten, auch wenn der letzte Testtag alles andere als optimal war. Normalerweise fahre ich mit dem harten Vorderreifen. Es war aber so kalt, dass ich damit keinen Longrun gewagt habe, weil es zu gefährlich war. Am ersten Tag waren wir eine Sekunde zu langsam, doch die haben wir in den drei Testtagen aufgeholt. Außerdem ist bei den Tests immer jeder schnell, weil er viel Zeit hat, sich vorzubereiten. Das wird bei den Rennen ganz anders aussehen.

WIE FÜHLEN SIE SICH KÖRPERLICH?

Ich muss zugeben, dass ich noch nicht über die volle Distanz gegangen bin, aber ich fühle mich trotzdem bereit. Ich bin am letzten Testtag 53 Runden gefahren.

DREI FRAGEN AN ANDREA DOVIZIOSO



WIE FÜHLEN SIE SICH IM HINBLICK AUF DEN SAISONSTART?

Unser letzter Testtag hat nicht

unseren wirklichen Leistungsstand reflektiert. Die Bedingungen hatten sich so verändert, dass wir nicht unser ursprüngliches Programm durchziehen konnten. Es haben auch viele auf Zeiten gepusht, was wir nicht getan haben, deshalb haben wir den Test auf keiner guten Position beendet. Jetzt müssen wir an den zwei Tagen vor dem Rennen konzentriert arbeiten. Ich denke, dann wird das Rennwochenende wieder besser für uns aussehen.

WAS ERWARTEN SIE VON DER KONKURRENZ?

Im Moment ist es schwierig, ihren wirklichen Leistungsstand zu verstehen. Viele scheinen sich gesteigert zu haben, und viele waren am letzten Testtag schnell, auch die Rookies.

WAS ERWARTEN SIE VOM ERSTEN RENNEN?

Schwierig zu sagen. Nach Malaysia war ich sehr glücklich, das bin ich momentan nicht. Alle Ducatis waren in Katar weniger stark als letztes Jahr und zuletzt in Malaysia. Aber ich denke, die Bedingungen in Losail – die Temperatur, die Luftfeuchtigkeit und der Wind – wechseln täglich und beeinflussen auch das Ergebnis. Ich denke, wir müssen wegen des Testergebnisses nicht zu besorgt sein. Wir müssen einfach weiterarbeiten, dann werden wir für das Rennen bereit sein.

DREI FRAGEN AN MAVERICK VIÑALES



HABEN SIE NOCH BEDENKEN VOR DEM SAISONSTART?

Wir haben gut an der Beschleunigung arbeiten können. Selbst wenn ich auf der Geraden 10 km/h einbüße, kann ich es mit unserem Kurvenspeed gleich wieder wettmachen. Wir haben uns gegenüber dem Vorjahr wirklich verbessern können. Aber bei der Beschleunigung liegt unsere Konkurrenz noch immer weit vor uns, also müssen wir weiterarbeiten und unseren Schwung nicht verlieren.

WIE GEHEN SIE INS ERSTE RENNWOCHENENDE?

Wir müssen mit einem offenen Geist in das erste freie Training gehen und verstehen, wie wir

noch Grip finden können. Ich selbst fühle mich bereit. Ich denke, ich kann noch mehr geben als bei den Tests. Aber wenn wir um Siege kämpfen wollen, brauchen wir eben noch ein bisschen mehr Grip. Das Fahrwerk ist wieder unsere Stärke, jetzt müssen wir weiter an der Leistungsentfaltung und der Elektronik arbeiten.

WAS ERWARTEN SIE VON DIESER SAISON?

Die Konkurrenz wird in diesem Jahr härter als je zuvor. Ich denke, es wird sogar Tage geben, an denen es schwierig sein wird, in die Q2 zu kommen. Grundsätzlich sind wir in einer sehr guten Position. Wir waren bei den Tests sehr konstant. Ob das für Siege oder den Titel reicht, dafür ist es noch zu früh.

DREI FRAGEN AN VALENTINO ROSSI



SIND SIE SO WEIT VORBEREITET, WIE SIE ES SEIN WOLLTEN?

Man ist nie so weit, wie man es gerne

hätte. Der Abschluss der Tests war für mich aber erfreulich, wir haben in eine gute Richtung gearbeitet. Ich war auch mit Rennreifen schnell, meine Rennpace ist ziemlich gut. Dazu konnte ich bei der Zeitenjagd die fünftschnellste Zeit fahren. Zum Schluss sind die Puzzlestücke ganz zusammengefallen. Aber ich denke, wir brauchen noch etwas mehr, wenn wir um Siege kämpfen wollen.

MIT WEM GLAUBEN SIE, WERDEN DIESE KÄMPFE SEIN?

Ich sehe Maverick Viñales in sehr guter Form. Ein anderer,

den ich für sehr stark halte, ist Álex Rins. Er fährt sehr stark, und es sieht so aus, dass die Suzuki stark zugelegt hat. Dann sind da natürlich die beiden Werks-Ducatis. Andrea Dovizioso ist immer stark, aber auch Danilo Petrucci hat mich sehr beeindruckt. Und natürlich Marc Márquez. Das sind meine Favoriten.

SEHEN SIE EINE CHANCE, DA MITZUHALTEN?

Letztes Jahr standen wir richtig schlecht da. Diesen Winter haben wir viel besser gearbeitet. Selbst in Sepang war ich bei der Zeitenjagd nicht schnell, wir haben uns seither klar verbessert. Ich denke schon, dass wir für die Spitze noch mehr brauchen. Aber wir versuchen, am Wochenende mitzukämpfen.



DREI FRAGEN AN FRANCESCO BAGNAIA



WIE FÜHLEN SIE SICH DURCH DIE TESTS AUF IHRE ERSTE SAISON VORBEREITET?

Die Tests sind wirklich positiv verlaufen. Leider bin ich bei der letzten Rennsimulation gestürzt, obwohl ich nicht zu hundert Prozent gepusht habe, weil ich die Reifen, die Maps verstehen lernen wollte. Das ist im Rennen ja alles ganz anders als in der Moto2. In Sepang war ich schnell, in Katar war ich bei der Zeitenjagd nur Zwölfter. Aber ich denke, bei den Rennen wird eh alles anders sein, wenn man mit den anderen zusammen fährt. Bis auf den Sturz ging in der Vorsaison alles ganz gut. Deshalb denke ich, dass ich für das erste Rennwochenende bereit sein werde.

WAS MÜSSEN SIE NOCH VERBESSERN?

Auf alle Fälle den Kurveneingang. Der Michelin-Vorderreifen arbeitet komplett anders als der Dunlop in der Moto2, dazu hat man mehr Mischungen zur Auswahl. Ich muss diese Reifen besser verstehen lernen, und für das Rennen das sich verändernde Gefühl der Front. Beim Beschleunigen sind wir bereits gut, wir haben sehr viel Traktion gefunden.

WAS FÜHLEN SIE EMOTIONAL VOR DEM ERSTEN MOTOGP-RENNEN?

Ich fühle schon etwas Besonderes. Ich werde erstmals gegen die weltbesten Fahrer antreten. Deshalb kann ich das Rennen kaum abwarten. Und ich werde mein Bestes geben.

DREI FRAGEN AN JOAN MIR



WIE FÜHLEN SIE SICH NACH DEN WINTERTESTS?

Ich habe mich über den Winter wirklich gut steigern können. Ich habe jetzt viel mehr Vertrauen zu dem Motorrad und fühle mich auch mit der Front mittlerweile sehr gut. Damit ist auch meine Pace automatisch besser geworden. Da bin ich gar nicht so weit weg, und darüber bin ich sehr glücklich. Suzuki hat sehr viele neue Teile über den Winter gebracht, und das Motorrad fühlt sich jetzt wirklich sehr gut an.

WIE WEIT SIND SIE MIT IHREM LERNPROZESS AUF DEM MOTOGP-MOTORRAD?

Der Lernprozess ist nie abgeschlossen. Das Gute ist, dass

wir der Spitze näher gekommen sind, als ich es mir selbst erträumt hätte. Ich bin auch nicht zu weit weg von meinem Teamkollegen, und das ist auch sehr wichtig. Man darf trotzdem nicht vergessen, dass ich ein Rookie bin und noch verstehen lernen muss, was ich brauche, um noch schneller zu werden.

WAS ERWARTEN SIE VOM ERSTEN RENNEN?

Das Problem, mit dem wir alle konfrontiert sein werden, ist, dass bei Tests alle eng beisammen sind, es im Rennen aber ganz anders sein wird. Da ich zuletzt aber eine gewisse Konstanz in den Top 7 bis 8 hatte, und ich denke, dass ich an dem Rennwochenende noch weiter dazulerne, hoffe ich, dass es gut laufen wird.

DREI FRAGEN AN MIGUEL OLIVEIRA



WIE BEURTEILEN SIE IHREN VORBEREITUNGSSTAND?

Gut. Ich bin sicher noch kein Sieger, aber ich denke, unsere Arbeit war sehr gut. Das Team hatte sehr viel Geduld mit mir, wir haben sehr viele Dinge ausprobiert. In Katar war das Arbeitsfenster sehr schmal, und da hatte ich nicht viel Zeit, an mir selbst zu arbeiten. Aber wir haben klar gesehen, in welche Richtung wir gehen müssen. Deshalb kann ich beruhigt und mit einem sicheren Gefühl zum ersten Grand Prix fahren. Ich denke auch, das Rennumfeld mit seinem zusätzlichen Druck wird mir helfen. Alles wird sich wieder auf einen normalen Arbeitstag einpendeln.

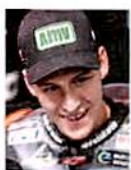
WAS WAR IHR ZIEL BIS ZUM SAISONAUFTAKT?

Da haben wir uns kein Ziel vorgegeben. Wir haben uns einfach auf uns selbst konzentriert und versucht zu verstehen, was wir machen müssen. Wir haben in Katar eine Geometrie probiert, bei der das Team überzeugt war, dass sie funktionieren sollte. Wir haben konsequent in diese Richtung gearbeitet, und die Richtung hat sich als richtig erwiesen.

WIE WEIT SIND SIE FAHRERISCH AUF DEM MOTOGP-MOTORRAD?

Ich bin bereit. Technisch habe ich den MotoGP-Stil ziemlich leicht übernommen. Und wie wir nun immer schneller werden, dafür kann ich an Feinheiten weiterarbeiten.

DREI FRAGEN AN FABIO QUARTARARO



WIE FÜHLEN SIE SICH FÜR DIE SAISON VORBEREITET?

Ich denke, die Yamaha kommt meinem natürlichen Fahrstil sehr entgegen. Wir hatten mit neuen und gebrauchten Reifen gleichermaßen eine gute Pace. Dass ich bei der Zeitenjagd so weit vorne war, hat alle – und auch uns – sehr überrascht. Natürlich muss ich noch viele Dinge verbessern und verstehen lernen, aber eine bessere Ausgangslage für die Rennsaison hätte ich mir wirklich nicht erträumen können.

WAS ERWARTEN SIE NACH DEN TOLLEN TEST-ERGEBNISSEN VON IHREM MOTOGP-DEBÜT?

Natürlich kann ich das erste

Rennen kaum erwarten. Aber wir müssen realistisch bleiben. Ich will das erste Rennen so ruhig wie möglich angehen und gar nicht an die Platzierungen denken. Wenn man dann richtig arbeitet, wird das Ergebnis von selbst kommen.

WAS ERWARTEN SIE VON SICH UND DEN ANDEREN ROOKIES?

Ich denke, alle vier von uns sind richtig schnell. Sehen wir mal, wie es wird, wenn wir richtig Rennen fahren. Es wird sicher auch ein harter Kampf zwischen uns werden, der Titel für den „Rookie des Jahres“ ist dieses Jahr besonders wertvoll. Das ist aber sehr gut, und wir werden unser Bestes geben, damit wir in diesem Kampf zum Schluss ganz oben stehen.

Wissenswertes zur Weltmeisterschaft 2019

TERMINE 2019

10. März:	GP Katar/Losail
31. März:	GP Argentinien/ Termas de Río Hondo
14. April:	GP of the Americas/ Austin
5. Mai:	GP Spanien/Jerez
19. Mai:	GP Frankreich/Le Mans
2. Juni:	GP Italien/Mugello
16. Juni:	GP Katalonien/ Barcelona
30. Juni:	GP Niederlande/Assen
7. Juli:	GP Deutschland/ Sachsenring
4. August:	GP Tschechien/Brünn
11. August:	GP Österreich/ Red Bull Ring
25. August:	GP Großbritannien/ Silverstone
15. September:	GP San Marino/ Misano
22. September:	GP Aragón/Motorland
6. Oktober:	GP Thailand/Buriram
20. Oktober:	GP Japan/Motegi
27. Oktober:	GP Australien/ Phillip Island
3. November:	GP Malaysia/Sepang
17. November:	GP Valencia/Valencia

ZEITPLAN

GP Katar/Losail (alle Zeitangaben in MEZ)			
Freitag, 8. März 2019			
11.50-12.30	Moto3	1. freies Training	
12.45-13.25	Moto2	1. freies Training	
13.40-14.25	MotoGP	1. freies Training	
16.10-16.50	Moto3	2. freies Training	
17.05-17.45	Moto2	2. freies Training	
18.00-18.45	MotoGP	2. freies Training	
Samstag, 9. März 2019			
11.25-12.05	Moto3	3. freies Training	
12.20-13.00	Moto2	3. freies Training	
13.15-14.00	MotoGP	3. freies Training	
15.30-16.10	Moto3	Qualifying	
16.25-17.05	Moto2	Qualifying	
17.20-17.50	MotoGP	4. freies Training	
18.00-18.15	MotoGP	Qualifying 1	
18.25-18.40	MotoGP	Qualifying 2	
Sonntag, 10. März 2019			
12.40-13.00	Moto3	Warm-up	
13.10-13.30	Moto2	Warm-up	
13.40-14.00	MotoGP	Warm-up	
15.00	Moto3	Rennen, 18 Rd.	
16.20	Moto2	Rennen, 20 Rd.	
18.00	MotoGP	Rennen, 22 Rd.	

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2019

MotoGP			
Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
4	Andrea Dovizioso (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati DI6 GP 19
5	Johann Zarco (F)	Red Bull KTM Factory Racing	Yamaha YZR-M1
9	Danilo Petrucci (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati DI6 GP 19
12	Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
17	Karel Abraham (CZ)	Reale Avintia Racing	Ducati DI6 GP 17
20	Fabio Quartararo (F)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1
21	Franco Morbidelli (I)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1
29	Andrea Iannone (I)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP
30	Takaaki Nakagami (J)	LCR Honda Idemitsu	Honda RC 213 V
35	Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V
36	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ekstar	Suzuki GSX-RR
41	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP
42	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR
43	Jack Miller (AUS)	Alma Pramac Racing	Ducati DI6 GP 19
44	Pol Espargaró (E)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
46	Valentino Rossi (I)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
53	Tito Rabat (E)	Reale Avintia Racing	Ducati DI6 GP 18
55	Hafizh Syahrin (MAL)	Red Bull KTM Tech3	KTM RC16
63	Francesco Bagnaia (I)	Alma Pramac Racing	Ducati DI6 GP18
88	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Tech3	KTM RC16
93	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V
99	Jorge Lorenzo (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2019

Moto2				Moto3			
Nr.	Fahrer	Team	Motorrad	Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
3	Lukas Tulovic (D)	Kiefer Racing	KTM	5	Jaume Masia (E)	Bester Capital Dubai	KTM
4	Steven Oldendaal (SA)	NTS RW Racing GP	NTS	7	Dennis Foggia (I)	Sky Racing Team VR46	KTM
5	Andrea Locatelli (I)	Italtrans Racing Team	Kalex	11	Sergio García (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda
7	Lorenzo Baldassarri (I)	Join Contract Pons 40	Kalex	12	Fili Salac (CZ)	Prüstel GP	KTM
9	Jorge Navarro (E)	Speed Up Racing	Speed Up	11	Celestino Vietti (I)	Sky Racing Team VR46	KTM
10	Luca Marini (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	14	Toni Arbolino (I)	Snipers Team	Honda
11	Nicolò Bulega (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	16	Andrea Migno (I)	Bester Capital Dubai	KTM
12	Thomas Lüthi (CH)	Dynavolt Intact GP	Kalex	17	John McPhee (GB)	Petronas Sprinta Racing	Honda
16	Joe Roberts (USA)	American Team	KTM	19	Gabriel Rodrigo (RA)	Kömmerling Gresini Moto3	Honda
18	Xavi Cardelus (E)	Angel Nieto Team	KTM	21	Alonso López (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda
20	Dimas Ekky Pratama (RI)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	22	Kazuki Masaki (J)	Boe Skull Rider Mugen Race	KTM
21	Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up Racing	Speed Up	23	Niccolò Antonelli (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda
22	Sam Lowes (GB)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex	24	Tatsuki Suzuki (J)	SIC58 Squadra Corse	Honda
23	Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	25	Raúl Fernández (E)	Angel Nieto Team Moto3	KTM
24	Simone Corsi (I)	Tasco Racing Scuderia Moto2	Kalex	27	Kaito Toba (J)	Honda Team Asia	Honda
27	Iker Lecuona (E)	American Team	KTM	40	Darryn Binder (SA)	CIP Green Power	KTM
33	Enea Bastianini (I)	Italtrans Racing Team	Kalex	42	Marcos Ramírez (E)	Leopard Racing	Honda
35	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	44	Arón Canet (E)	Max Racing Team	KTM
40	Augusto Fernández (E)	Join Contract Pons 40	Kalex	48	Lorenzo Dalla Porta (I)	Leopard Racing	Honda
41	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Ajo	KTM	54	Riccardo Rossi (I)	Kömmerling Gresini Moto3	Honda
45	Tetsuta Nagashima (J)	SAG Team	Kalex	55	Romano Fenati (I)	Snipers Team	Honda
62	Stefano Manzi (I)	MV Agusta Idealavoro Forward	MV Agusta	61	Can Öncü (TR)	Red Bull KTM Ajo	KTM
64	Bo Bendsneyder (NL)	NTS RW Racing GP	NTS	69	Tom Booth-Amos (GB)	CIP Green Power	KTM
65	Phillipp Öttl (D)	Red Bull KTM Tech3	KTM	71	Ayumu Sasaki (J)	Petronas Sprinta Racing	Honda
72	Marco Bezzecchi (I)	Red Bull KTM Tech3	KTM	75	Albert Arenas (E)	Ángel Nieto Team	KTM
73	Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	76	Makar Yurchenko (KZ)	Boe Skull Rider Mugen Race	KTM
77	Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta Idealavoro Forward	MV Agusta	77	Vicente Pérez (E)	Reale Avintia Academy	KTM
87	Remy Gardner (AUS)	SAG Team	Kalex	79	Ai Ogura (J)	Honda Team Asia	Honda
88	Jorge Martín (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	84	Jakub Kornfeil (CZ)	Prüstel GP	KTM
89	Khairul Idham Pawi (MAL)	Petronas Sprinta Racing	Kalex				
96	Jake Dixon (GB)	Angel Nieto Team	KTM				
97	Xavi Vierge (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex				

MotoGP

Pramac-Design von Lamborghini

Pramac-Ducati ist mit seinen Fahrern und seinem Material gut aufgestellt. Ihre neue Lackierung wird dafür sorgen, dass sie im MotoGP-Feld auch gut zu erkennen sein werden.

Von: **Imre Paulovits**

Die Letzten werden die Ersten sein? Dann hat Pramac-Ducati wohl bewusst seine Teampräsentation auf den letztmöglichen Termin gelegt. Der letzte Test war bereits gelaufen, als die aus Katar zurückgekehrten Piloten Jack Miller und Francesco Bagnaia letzten Donnerstag im Fernsehstudio von Sky in Mailand ihre Motorräder für diese Saison präsentierten.

Die geladenen Gäste und die vielen Fans, die den Event auf dem Livestream mitverfolgten, staunten auch nicht schlecht: Die weiß-rot-blaue Farbgebung ist



Jack Miller (L.) und Francesco Bagnaia: Sportwagen-Design in der MotoGP

zwar geblieben, doch in einem Ornat, das in dieser Form in der Motorrad-Welt noch nie da war. Kein Wunder, stammt es doch aus der Feder von Mitja Borkert, dem Direktor des Centro Stile Lamborghini. „Unser Team im Design-Center von Lamborghini ist voller MotoGP-Fans, und so war es uns eine Ehre, unseren Teil zum Design der diesjährigen

Pramac-Ducati beizutragen“, verrät Borkert.

So werden seine Augen nun noch mehr auf Jack Miller und Francesco Bagnaia gerichtet sein. Die Ziele des Teams sind klar: Miller soll mit der 2019er Desmosedici unter den Werksfahrern mitmischen, Bagnaia will MotoGP-Rookie des Jahres 2019 werden. ■

IDM Superbike 1000

IDM Superbike beim Truck-GP

Den Machern der IDM Superbike ist ein Coup gelungen: In diesem Jahr wird die höchste nationale Motorrad-Meisterschaft Deutschlands auch im Rahmen des Zuschauer-magneten Truck Grand Prix auf dem Nürburgring fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Der Einsatz der IDM-Organisation und des ADAC Mittelrhein als sportlicher Ausrichter des 34. Internationalen ADAC Truck Grand Prix vom 19. bis zum 21. Juli 2019 haben sich gelohnt. Der Start der IDM Superbike 1000 im Rahmen des Truck Grand Prix auf dem Nürburgring steht fest.

Deutschlands höchste Klasse im Motorradstraßenrennsport trägt zwei Meisterschaftsläufe im Rahmen der Großveranstaltung

in der Eifel aus, allerdings ohne das sonstige Rahmenprogramm der anderen IDM-Klassen.

„Wir freuen uns sehr, die Königsklasse der IDM bei diesem Mega-Event vor rund 120000 Zuschauern präsentieren zu können“, sagt IDM-Serienmanager Normann Broy. „Der Auftritt vor einer so großen Zuschauerkulisse wird uns enorm helfen, mehr Motorsportfans für die IDM und den Motorradsport in Deutschland zu begeistern. Der Auftritt beim Truck Grand Prix wird ganz

klar zu den Saisonhöhepunkten 2019 gehören.“

Die beiden Läufe beim Truck-GP werden die vierte Station der diesjährigen IDM Superbike sein. Start ist am 19. Mai auf dem Lausitzring, das nächste Event ist vom 6. bis 9. Juni bei der German Speedweek in Oschersleben und dann geht es weiter nach Zolder. Nach dem Truck-GP geht es am 28. Juli in Schleiz, am 11. August in Most und am 8. September in Assen weiter. Am 29. September ist das große Finale in Hockenheim. ■



IDM Superbike auf dem Nürburgring: 2019 vor gewaltiger Zuschauerkulisse

NACHRICHTEN

MOTOGP

Zwar wird es noch etwas dauern, bis Dani Pedrosas Schlüsselbein so verheilt ist, dass er wieder Motorrad fahren kann, doch das hielt den dreifachen Weltmeister nicht davon ab, seinem Arbeitgeber KTM und MotoGP-Teamchef Mike Leitner, der ein über ein Jahrzehnt lang Pedrosas Crewchief war, einen Besuch abzustatten. Letzten Donnerstag traf sich Pedrosa mit den KTM-Technikern in der Mattighofener Rennabteilung und sprach mit ihnen über Möglichkeiten der Weiterentwicklung, bevor er zum Testen wieder in den Sattel steigen wird.

MOTO3

Gresini-Moto3-Pilot Gabriel Rodrigo erlitt bei einem Sturz am zweiten Testtag in Katar einen Schlüsselbeinbruch rechts. Der Argentinier flog nach Barcelona und ließ sich umgehend von Dr. Mir operieren, obwohl Sonntag war. Nun will der zähe 22-Jährige am Donnerstag wieder nach Katar fliegen. Und wenn die medizinische Kommission zustimmt, will er am Wochenende am Katar-GP teilnehmen.

SUPERBIKE-WM

Der Dreifachsieg von Álvaro Bautista bei seinem Debüt in Phillip Island schlug überall hohe Wellen. Der Ducati-Werkspilot bekam viel Beifall von seinen ehemaligen MotoGP-Kollegen, aber selbst sein einstiger Vorgänger Carlos Checa gratulierte seinem Landsmann. Für Crewchief Giulio Nava war es einer der schönsten Tage seiner Motorsport-Karriere: „Ich denke, besser hätten wir nicht in die Saison starten können. Die ganze Arbeit des Winters hat sich ausgezahlt.“

SUPERSPORT-WM

Kyle Smith, WM-Fünfter 2015 und 2016, hat nun doch ein Team für diese Saison gefunden. Er wird bei Pedercini-Kawasaki den Europe Supersport Cup fahren.



In Abwesenheit von Herlings: Tony Cairoli hielt die KTM-Flagge hoch

Cairoli vertritt Herlings

Die WM-Runde 1 in Patagonien geht an Tony Cairoli. Der Italiener reist nach seinem Doppelsieg in Neuquen als MXGP-Leader nach Matterley Basin. Konkurrent Tim Gajser betrieb auf Rang 2 Schadensbegrenzung. Henry Jacobi setzte ein Ausrufezeichen.

Von: **Frank Quatember**

In Abwesenheit des verletzten Titelverteidigers Jeffrey Herlings wurde bereits in der MX1-Qualifikation am Samstag ein enger Dreikampf der Champions zwischen Antonio Cairoli, Tim Gajser und Romain Febvre erwartet. Doch Pustekuchen, die Werks-KTM von Cairoli gab den Geist auf, und der Slowene Gajser stürzte zuerst in Führung liegend sowie kurz darauf nach Fahrfehler ein zweites Mal, diesmal mit heftigem Einschlag. Febvre bedankte sich und fuhr das Qualifying souverän nach Hause.

Nach dem Technik-Schreck

brannte Cairoli tags darauf am Start zu Lauf 1 ein echtes Feuerwerk ab. Trotz schlechtem Platz ganz außen am Gatter zog der neunfache Weltmeister als Erster in die Startkurve: „Ich musste volles Risiko gehen. Aber es klappte, der Start war der Schlüssel zum Sieg! Ich bin wirklich glücklich mit diesem Rennen, denn wir hatten am Samstag ein Problem. Der Start ist hier sehr wichtig, denn es gibt kaum Unterschiede in den Rundenzeiten.“

Horrorsturz von Febvre

Hinter Startsieger Lieber und dem hochmotivierten Febvre nahm Cairoli die Verfolgung auf und passierte das Duo kurze Zeit später energisch. Herausforderer Febvre versuchte, unter allen Umständen am neunfachen Weltmeister dranzubleiben. Das führte in Runde 10 zum Sturz. Febvre: „Ich habe mir dabei den Lenker in den Magen gerammt, sehr schmerzhaft.“ In der Folge verlor der Yamaha-Pilot den Rhythmus und Platz 2 an Tim Gajser.

Der zweite Lauf verlief ähnlich wie der erste. Auch diesmal musste Cairoli einem Duo hinterherhetzen. Und zwar nicht ir-

gendwem, sondern den beiden Weltmeistern Gajser und Febvre. Superstar Cairoli machte kurzen Prozess und knockte innerhalb von wenigen Metern beide Gegner auf einmal aus! Damit war das Rennen im Prinzip gelaufen, hätte nicht der Franzose Febvre mit einem Horrorsturz in der Sprungsektion für einen späten Schreck gesorgt. Febvre musste von der Strecke getragen werden.

Durch diesen Unfall erreichte Privatfahrer Jeremy Van Horebeek sensationell Platz 3 in der Tagestabelle und war völlig außer sich vor Freude: „Mir fehlen die



Max Nagl sprang erstmals in seiner Karriere das Knie raus, und er musste Lauf 1 abbrechen. Im zweiten Rennen passierte dem Bayern genau dasselbe Malheur.

Worte. Vor zwei Wochen wusste ich nicht einmal, dass ich WM fahren würde, und jetzt stehe ich auf dem Podium. Es ist verrückt, aber heute wird gefeiert.“ Der Belgier war zum Saisonende 2018 vom Yamaha-Werksteam aufs Abstellgleis geschoben worden und lange vergeblich auf Teamsuche.

Hinter Cairoli belegte Tim Gajser Platz 2 und avancierte damit zum Rivalen Nummer 1 im Titelkampf. „Nach meinem Sturz gestern war ich doch etwas angeschlagen. Deshalb wurde ich in Lauf 1 gegen Ende müde. Im zweiten Lauf konnte ich besser gegenhalten. Das macht Mut für Matterley“, so der Slowene.

Nagl: Große Schmerzen

Für die deutsche WM-Hoffnung Max Nagl verlief der WM-Start unglücklich. Der KTM-Pilot zog sich im ersten Lauf eine Bänderdehnung im Knie zu und musste das Rennen aufgeben. Tapfer trat der Oberbayer unter Schmerzen zu Lauf 2 an, doch nach drei Runden war erneut Schluss: „Mir ist das Knie rausgesprungen, keine Ahnung, wie sowas passieren kann. Beim Landen ist das Knie nach links außen weggeknickt.



MX2-Start in Neuquen: Jorge Prado (#61) schon vorn, Henry Jacobis Start (#29) in Lauf 2 misslang

Alles neu: Henry Jacobi

rausgesprungen und wieder zurück. Das waren unheimliche Schmerzen, und ich konnte nicht mehr fahren. Das erste Problem in meinem Leben mit dem Knie. Für Lauf 2 habe ich mir das Knie tapen lassen, ich wollte nach der langen Reise und all den Umständen nicht aufgeben. Ich bin gestartet, und nach ein paar Runden ist dasselbe noch mal passiert. Dann ging nichts mehr. Wenn ich wieder zu Hause bin, lasse ich bei Ortema das Knie anschauen.“

Der Schweizer Jeremy Seewer, seit dieser Saison Yamaha-Werksfahrer, konnte sich im Vergleich

zum Vorjahr zwar verbessern, aber als Tagesneunter kam wenig Freude auf.

In der MX2-Klasse ließ der Weltmeister Jorge Prado in beiden Läufen überhaupt nichts anbrennen. Der Spanier in Diensten von KTM machte jeweils in der Startphase enorm Druck auf die Konkurrenz und verwaltete seine Führung mühelos bis zum Zielsprung: „Die Starts haben geklappt, und ein freier Track ist immer gut. Ich habe mich wie im Training gefühlt.“

Solche Aussagen sorgen für Schmerzen bei den Rivalen des galizischen Sonnyboys. Dem Tages-

zweiten Thomas Kjer Olsen war jedenfalls deutlich weniger zum Lachen zumute: „Im ersten Lauf ist mir am Start ein Fehler unterlaufen, ich wäre beinahe gestürzt. Mein Speed war okay und natürlich, es geht dieses Jahr um den Titel!“

Schub für Henry Jacobi

Ein toller Start in die Saison 2019 gelang Henry Jacobi. Team-, Motorrad- und Trainerwechsel brachten dem Kawasaki-Piloten einen neuerlichen Schub. Lauf 1 beendete der Thüringer als Dritter, lieferte sich einen beinharten Kampf mit seinem alten Wider-

sacher Kjer Olsen und meinte nach Rennschluss: „Ich bin bei der Musik, bin sehr zufrieden.“ Im zweiten Lauf suchte sich Jacobi einen anderen Startplatz aus, der sich als nicht optimal herausstellte. Dazu hatte er noch Wheelspin auf dem Gatter. Und so kam es, dass Jacobi von Position 17 auf eine sehenswerte Aufholjagd starten musste. „Mein Fahren war trotzdem sehr sauber, sogar besser als in Lauf 1.“ Im Ziel finishte der 22-Jährige aus Bad Sulza als glänzender Fünfter, was auf eine spannende Saison aus deutscher Sicht hoffen lässt. ■

MOTOCROSS-GP ARGENTINIEN / MXGP

Neuquen (RA): 3. März, 1. WM-Lauf, Wetter: sonnig/26 Grad. 1. Lauf: 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 19 Runden à 1,670 km (= 31,730 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Antonio Cairoli (I)	KTM	19	34.41,270 min = 54,884 km/h
2. Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 6,253 s
3. Romain Febvre (F)	Yamaha	19	+ 9,838 s
4. Clement Desalle (B)	Kawasaki	19	+ 11,464 s
5. Gautier Paulin (F)	Yamaha	19	+ 14,030 s
6. Jeremy Van Horebeek (B)	Honda	19	+ 32,226 s
7. Julien Lieber (B)	Kawasaki	19	+ 39,435 s
10. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 59,164 s
24. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	7	+ 12 Runden
27. Max Nagl (D)	KTM	0	+ 19 Runden

MOTOCROSS-GP ARGENTINIEN / MXGP

2. Lauf: 27 Fahrer gestartet, 27 gewertet, 19 Runden à 1,670 km (= 31,730 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Antonio Cairoli (I)	KTM	19	31.56,475 min = 54,486 km/h
2. Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 2,386 s
3. Jeremy Van Horebeek (B)	Honda	19	+ 37,829 s
4. Max Anstie (GB)	KTM	19	+ 42,332 s
5. Gautier Paulin (F)	Yamaha	19	+ 43,070 s
6. Clement Desalle (F)	Kawasaki	19	+ 47,509 s
7. Tommy Searle (GB)	Kawasaki	19	+ 49,602 s
10. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	19	+ 1.03,513 min
11. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 1.06,816 min
26. Max Nagl (D)	KTM	3	+ 16 Runden

WM-STAND MXGP

1. Antonio Cairoli	50 Punkte
2. Tim Gajser	44
3. Jeremy Van Horebeek (B)	35
4. Clement Desalle (B)	33
5. Gautier Paulin	32
6. Arminas Jasikonis (LT)	26
7. Tommy Searle (GB)	22
8. Shaun Simpson (GB)	22
9. Jeremy Seewer (CH)	21
16. Arnaud Tonus (CH)	11
1. KTM	50 Punkte
2. Honda	44
3. Yamaha	36

MOTOCROSS-GP ARGENTINIEN / MX2

Neuquen (RA): 3. März, 1. WM-Lauf, Wetter: sonnig/26 Grad. 1. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 19 Runden à 1,670 km (= 31,730 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	19	34.50,385 min = 54,644 km/h
2. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	19	+ 16,677 s
3. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	19	+ 23,565 s
4. Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	19	+ 25,535 s
5. Mitchell Evans (AUS)	Honda	19	+ 27,289 s
6. Ben Watson (GB)	Yamaha	19	+ 29,198 s
7. Tom Vialle (F)	KTM	19	+ 37,127 s
8. Adam Sterry (GB)	Kawasaki	19	+ 39,496 s
9. Conrad Mewse (GB)	KTM	19	+ 41,631 s
10. Davy Pootjes (NL)	Husqvarna	19	+ 52,057 s

MOTOCROSS-GP ARGENTINIEN / MX2

2. Lauf: 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 18 Runden à 1,670 km (= 30,060 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	18	33.48,208 min = 53,355 km/h
2. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+ 4,825 s
3. Mitchell Evans (AUS)	Honda	18	+ 12,437 s
4. Calvin Vlaanderen (ZA)	Honda	18	+ 23,647 s
5. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	18	+ 30,601 s
6. Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 31,623 s
7. Ben Watson (GB)	Yamaha	18	+ 34,405 s
8. Tom Vialle (F)	KTM	18	+ 46,909 s
9. Adam Sterry (GB)	Kawasaki	18	+ 51,470 s
10. Davy Pootjes (NL)	Husqvarna	18	+ 53,754 s

WM-STAND MX2

1. Jorge Prado	50 Punkte
2. Thomas Kjer Olsen	44
3. Mitchell Evans	36
4. Calvin Vlaanderen	36
5. Henry Jacobi	36
6. Ben Watson	29
7. Tom Vialle	27
8. Jago Geerts	25
9. Adam Sterry	25
10. Davy Pootjes	22
1. KTM	50 Punkte
2. Husqvarna	44
3. Honda	38

Eisspeedway-GP Berlin

Drama und Webers Sternstunde

Das Duell der vier Russen um den Titel wird immer dramatischer: Vor Inzell sind Koltakov, Ivanov und Valeev punktgleich! Der Knaller in Berlin war Hans Webers Finalteilnahme am Samstag und seine Führung am Sonntag.

Von: **Thomas Schiffner**

Vor Eis-GP Nummer 6 am Sonntag in Berlin glich das Fahrerfeld einem Verletztenlazarett: Günther Bauer hatte seine Wildcard wegen Krankheit an Tobi Busch weitergeben müssen. Russen-Schreck Haarahiltunen stürzte am ersten Tag im Semifinale völlig alleine und brach sich die rechte Hand, die in Schweden operiert werden musste. Der Schwede verpasst nach dem Sonntag in Berlin voraussichtlich auch Inzell. Andrej Shishegov stürzte am Samstag im anderen Halbfinale wegen Stefan Svensson und zog sich eine komplizierte Handverletzung zu. Für den Russen ist die Saison beendet.

Der noch lädierte Stefan Pletschacher gab an beiden Tagen vorzeitig auf. Obwohl beide Reservisten, Markus Jell und Marc

Geyer, ständig auf der Bahn waren, mussten Läufe mit nur drei Fahrern gestartet werden.

Davon unbeeindruckt, spitzte sich der Kampf der vier besten Russen um den Titel weiter zu: Am Samstag begann Titelverteidiger Dmitry Koltakov mit einem Sturz, gewann danach fünf Mal und war damit GP-Sieger vor Dinar Valeev, Dmitry Khomitsevich und – Hans Weber! Nach Heat 12 stand der „Eishans“ mit drei Punkten scheinbar aussichtslos da. Dann kam er aber mit fünf weiteren Punkten ins Halbfinale, in dem er sich, weil Ivanov stürzte und Haarahiltunen sich verletzte, im zweiten Anlauf als erster Deutscher seit 2005 für ein Finale qualifizierte.

Am Sonntag lag der Oberbayer nach 12 Heats mit neun Punkten Maximum gar in Führung! Im seinem letzten Vorlauf gegen drei



Highlight in Berlin: Hans Weber vor Weltmeister Dmitry Koltakov

Russen fuhr Weber ins Startband, im zweiten Semi schied er dann hinter Valeev und Khomitsevich aus und wurde Fünfter.

Im Finale verdrängte Valeev Ivanov von der Spitze und holte seinen zweiten Saisonsieg: „Ich mag es, auf dem Eis Motocross zu

fahren. Es war schnell kaputt.“ Zwischen Koltakov und dem Vierten Khomitsevich liegen nur noch vier Punkte. Die sieben Deutschsprachigen in Berlin hinter Weber konnten nicht überzeugen. Platz 10 am Sonntag für Franz Zorn war die Bestplatzierung. ■

EISSPEEDWAY-WM

GP5, Berlin (D), 2. März

1. Dmitry Koltakov (RUS)	18 Punkte
2. Dinar Valeev (RUS)	18
3. Dmitry Khomitsevich (RUS)	17
4. Hans Weber (D)	10
5. Daniil Ivanov (RUS)	13
6. Martin Haarahiltunen (S)	10
12. Franz Zorn (A)	5
13. Max Niedermaier (D)	3
14. Charly Ebner (A)	3
15. Stefan Pletschacher (D)	1

GP6, Berlin (D), 3. März

1. Dinar Valeev (RUS)	19 Punkte
2. Daniil Ivanov (RUS)	20
3. Dmitry Koltakov (RUS)	15
4. Dmitry Khomitsevich (RUS)	16
5. Hans Weber (D)	12
10. Franz Zorn (A)	7
11. Markus Jell (D)	4
12. Max Niedermaier (D)	4
13. Charly Ebner (A)	3
14. Stefan Pletschacher (D)	2

MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand nach 6 von 10 Läufen

1. Dmitry Koltakov	97 Punkte
2. Daniil Ivanov	97
3. Dinar Valeev	97
4. Dmitry Khomitsevich	93
5. Nikita Toloknov (RUS)	59
6. Hans Weber	53
7. Martin Haarahiltunen	46
13. Franz Zorn	19
14. Max Niedermaier	19
15. Charly Ebner	16

Eisspeedway-DM Berlin

Ein Deutscher Meister namens Jell

Faustdicke Überraschungen bei der Deutschen Meisterschaft letzten Donnerstag in Berlin: Markus Jell holte den Titel, Franz Mayerbüchler kam aufs Podium.

Von: **Thomas Schiffner und Thorsten Horn**

Nachdem sich Günther Bauer von DM (und WM) krank abmelden musste und Sohn Luca als einziger Bauer im 15-köpfigen Starterfeld stand, waren Hans Weber und Titelverteidiger Max Niedermaier die Top-Favoriten. Doch es kam anders: In einer der spannendsten

DM-Entscheidungen bisher stürzte Niedermaier in Heat 1 in Führung liegend vor Weber, wurde disqualifiziert und war damit aus dem Titelrennen. Hans Weber gewann seine ersten drei Läufe, musste danach aber wegen tech-



Riesenüberraschung: Markus Jell

nischer Probleme auf das Ersatzbike wechseln. Eher unauffällig war auch Markus Jell in seinen ersten drei Outings Sieger. Als er im vierten Durchgang auf seinen Isar-Inn-Teamkollegen Weber traf, gewann er den Start, konterte eine Attacke Webers und siegte. Im letzten Lauf hätte sich der 36-jährige Frauenhofener nur noch selbst schlagen können, gewann und wurde mit Maximum erstmals Deutscher Meister: „Ich hatte gehofft, aufs Podest zu fahren, aber dass es so gut läuft, hätte ich nie gedacht.“

Die zweite große Überraschung war Franz Mayerbüchler: Mit Punktverlusten nur gegen Jell und Weber wurde der Inzeller vor Niedermaier und Weber

Dritter. Luca Bauer, ohnehin nicht in der DM-Wertung, wurde mit zwei Stürzen lediglich 13. Der Hesse Marc Geyer hatte einen Ausfall und wurde DM-Siebter. Eis-Novizin Celina Liebmann fuhr nur im Training mit. ■

EISSPEEDWAY-DM

Berlin (D), 28. Februar

1. Markus Jell (D)	15 Punkte
2. Hans Weber (D)	14
3. Franz Mayerbüchler (D)	13
4. Max Niedermaier (D)	11
5. Stefan Pletschacher (D)	11
6. Bart Schaap (NL)*	8
7. Tobias Busch (D)	8
8. Marc Geyer (D)	8
9. Christoph Kirchner (D)	6

* keine DM-Wertung

Supercross-WM Indianapolis

Webb zum Fünften

KTM-Pilot Cooper Webb siegte auch in Atlanta. Mit Platz 4 konnte Ken Roczen Tabellenplatz 2 knapp halten, verliert aber langsam den Anschluss zur Spitze.

Von: **Thomas Schiffner**

Ken Roczen konnte seine Saisonbilanz mit fünf Podiumsplätzen und null Siegen auch im Mercedes Benz Stadion in Atlanta nicht verbessern. Der gebürtige Thüringer, der in der Quali und im Heatrice lediglich auf Platz 7 kam, wurde im Finalrennen Vierter, hätte aber auch noch einen Platz schlechter platziert sein können: Die Streckenbauer in Georgia hatten in die Supercross-Strecke untypischerweise eine Sandsektion eingebaut, die bei den Fahrern auf wenig Gegenliebe stieß. „Es sollten steile Hindernisse und kein Sand beim Supercross sein“, erklärte Rocky Mountain ATV/MC KTM-Pilot Blake Baggett, der auf Platz 2 kam. Tatsächlich strauchelten mehrere Fahrer im Sand: Yamaha-Mann Aaron Plessinger überholte am Start Ken Roczen und fuhr lange Zeit vor dem Deutschen auf P4, bis er im Sand stürzte.

18 Sekunden Rückstand

Roczen folgte dann mit Respektabstand dem KTM-Trio Cooper Webb, Blake Baggett und Marvin Musquin und kam nach 26 Runden mit 18 Sekunden Rückstand auf Webb ins Ziel. Dabei hatte Roczen im Finale den Holeshoot hinter Cooper Webb nur knapp verpasst, fiel aber auf den folgen-



Lufthoheit Webb: Die #2 vor Roczen (#94), Baggett (#4) und Musquin (#25)

den Whoops gleich um drei, vier Plätze zurück und kam dann hinter Plessinger auf der zerfurchten Strecke, die kaum Überholmöglichkeiten bot, nicht mehr nach vorn.

Hinter Leader Webb fuhr der zweite KTM-Werksfahrer Marvin Musquin, doch einige Fehler des Franzosen erlaubten Baggett, auf Platz 2 nach vorn zu stoßen.

Im Ziel lag das siegreiche KTM-Trio lediglich um 2,1 Sekunden auseinander. Webb, der seinen fünften Saisonsieg einfahren konnte: „Atlanta war ein toller Abend für mich. Ich hatte jede Menge Druck von Marvin und auch von Baggett. Es war cool, den Vorsprung zu behalten, locker zu bleiben und noch einen Sieg zu holen. Der fünfte Sieg des Jahres ist unglaublich“, strahlte der Mann aus North Carolina.

Marvin Musquin, der zu Beginn des Finals auf Webb aufgefahren und beinahe gestürzt war, verlor schon dort entscheidende

Sekunden: „In einigen Bereichen war ich besser als Cooper. Dort konnte ich richtig Druck auf ihn aufbauen, aber im Sand musstest du immer die Ideallinie fahren und dem Vorausfahrenden folgen. Da habe ich einen Fehler gemacht, kam von der Linie ab und Baggett hatte mich. Mit diesem dritten Platz bin ich nicht sehr glücklich.“

Chance für Cooper Webb

Eli Tomac, der sich mit seinem Sieg in Detroit wieder an die Spitze herangerobbt hatte, erwischte wieder mal einen schlechten Start und konnte von Position 13 aus seine Kawasaki lediglich bis auf Platz 6 treiben. Damit fehlen ihm schon 22 Punkte zu Webb.

Obwohl die ersten drei momentan nur 17 Punkte trennen, könnte Cooper Webb bei einem weiteren Sieg am Samstag in Daytona Ken Roczen, der nun schon um 13 Zähler zurückliegt, vorerst abschütteln. ■

SUPERCROSS-WM

Atlanta (USA), 2. März

1. Cooper Webb (USA)	KTM
2. Blake Baggett (USA)	KTM
3. Marvin Musquin (F)	KTM
4. Ken Roczen (D)	Honda
5. Aaron Plessinger (USA)	Yamaha
6. Eli Tomac (USA)	Kawasaki
7. Justin Brayton (USA)	Honda
8. Dean Wilson (GB)	Husqvarna
9. Joey Savatgy (USA)	Kawasaki
10. Cole Seely (USA)	Honda
11. Justin Hill (USA)	Suzuki
12. Tyler Bowers (USA)	Kawasaki

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 9 von 17 Läufen

1. Cooper Webb	199 Punkte
2. Ken Roczen	186
3. Marvin Musquin	182
4. Eli Tomac	177
5. Blake Baggett	142
6. Dean Wilson	137
7. Chad Reed (AUS), Suzuki	124
8. Aaron Plessinger	122
9. Justin Barcia (USA), Yamaha	120
10. Justin Brayton	113
11. Cole Seely	107
12. Joey Savatgy	106

HERLINGS WEITER „OUT“

Kommenden Montag wird der gebrochene rechte Fuß von MXGP-Weltmeister Jeffrey Herlings ärztlich untersucht. Dabei soll die Kunststoffhülle um den Fuß gegen eine leichtere Version gewechselt werden. Laut KTM-Teammanager Joel Smets handelt es sich um eine komplizierte Fraktur. Herlings: „Wegen des Verbandes kann ich nicht viel fühlen, aber es scheint sich nach der OP gut zu entwickeln.“

HSU FEHLTE IN NEUQUEN

Der erste WM-Lauf der Saison in Neuquen (Seiten 40/41) fand ohne Brian Hsu statt. Der Bud Racing Kawasaki Pilot musste auf die Reise nach Südamerika verzichten, nachdem er sich beim Training eine Rückenverletzung zugezogen hatte und daher bereits das Vorsaisonrennen in Lacapelle auslassen musste.

GLEN PHILLIPS NEUER RACE-KOORDINATOR

Der Brite Glen Phillips übernimmt vom Franzosen Thierry Bouin ab dieser Saison den Posten des Langbahn-Grand-Prix Race-Koordinators. Der Vizeweltmeister von 2008 beendete vor eineinhalb Jahren seine Fahrerkarriere und übernimmt hiermit seinen ersten Funktionärsposten. Bouin wird ihn im ersten Jahr noch unterstützen.

HOLCOMBE SIEGTE IN ITALIEN

Beim Auftakt der internationalen Enduro-Meisterschaft in Italien musste sich Titelverteidiger Steve Holcombe auf Beta noch am ersten Tag dem Franzosen Loic Larrieu geschlagen geben. Larrieu war zum Jahresende auf TM gewechselt. Doch der Engländer schlug am zweiten Tag erfolgreich zurück. In der italienischen Meisterschaft starten die meisten der Top-Fahrer, da das Gros der Teams ohnehin aus Italien ist. Die Ergebnisse sind richtungsweisend für die WM, die in drei Wochen im sächsischen Dahle beginnt.



KTM-Team unter sich: Webb (l.), Baggett

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



1963/65 Aston Martin DB 5,
mit belegbarer Historie...
Haben Sie ihn? Wir suchen danach!
08036/7006, www.cargold.com

Audi

R8 Spyder mit Handschaltung gesucht.
0171/4167106



Autohaus Locher
www.locher.de
Audi Gebrauchtwagen
Q8 50 TDI S-line, EZ 08/2018, 8000 km,
210 kW (285 PS), B&O, LED, Pre Sense,
RF-Kamera u.v.m., 89.900,- € (MwSt.
abw.) Autohaus Locher GmbH & Co KG,
Hähnlehofstr. 1, 88250 Weingarten, Tel.
0751/56044-0, www.locher.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47931

BMW



633 CSI, 1976, 140.000 km, Klima, H-
Kennz., Top-Technik, Zust. 2-, 23.900,- €. **AUTOSALON-ISARTAL**, Thomas Franz,
Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn,
T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 47802

2002 Gruppe 2 gesucht. 0171/4167106

Suche M1 Z1 Z8 M3 Z3M 6er 0761/703400

Kennfeldoptimierungen mit TÜV-Ein-
tragung für alle Modelle! Erster Tuner
2018 für den 40i 58i M140i B58 Vorfür-
fahrzeug vorhanden! Neuer Allradleis-
tungsprüfstand! Sonderpreise für HJS
Downpipes und Remus Abgasanlagen
uvm... www.ms-tuning.de

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/8339378

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0761/703400

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzege. 0172/8339378

Ferrari

348/355/360/430 Challenge gesucht.
0171/4167106

Ford

Capri / Escort Rennfahrzeug gesucht.
0171/4167106

Lotus

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

Maserati

Maserati Spyder wenig kilometer ge-
sucht. 0171/4167106

Porsche

964 Turbo, EZ 1.1992, 156000 km, mid-
night-blue-met., Leder schw., 135.000,- €.
Tel. 0171/6939162

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

Boxster Spyder gesucht. 0171/4167106

Renn/Rallye

DUNLOP
MOTORSPORT

Sport- & Rallyereifen

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

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

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

www.Rennsportshop.com

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

REDAKTION

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

Chefredaktion: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew
Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,
Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
Markus Stier, Anke Wiczorek
Fotografen: sutton-images.com; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (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, Tim Ramms
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:

Stefan Schenkry, sschenkry@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:

Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13

Nicole Polta, npolta@motorpresse.de,
Telefon: +49 (0)711 182 13 87

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,
22773 Hamburg

Vertriebsleitung: Britt Innerstall

Erscheinungsweise:

wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und
Versand Deutschland: 125,00 €
(Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage).

Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:
17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage).

Studenten erhalten gegen Vorlage einer
Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.
50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%
gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von
75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.
inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €

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

© 2019 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



Kurz vor Redaktionsschluss reingeflattert: Bild des Aston Martin für die DTM. Diese Woche testen die DTM-Hersteller in Jerez

Wer wird der nächste Star? Nachwuchsförderung MSa 5/2019

Ja, es gibt Geldprobleme, bei den Machern oder Veranstaltern. Das größte Geldproblem haben die Fahrer oder besser die Eltern. Wer keine Firma, 'nen dicken Geldbeutel oder Kontakte zu den höhergestellten Teams hat, hat verloren. Denn es wird nicht auf das Talent geschaut, sondern darauf, wer am meisten Geld mitbringt. Dies ist ein hoffnungsloser Fall für das Talent, denn welcher Sponsor will sein Geld in einen Nachwuchsfahrer investieren?

Ich selbst kenne das Problem, und ich habe auch mal mit einem ehemaligen WM-Superbike-Fahrer gesprochen. Er sagte, er habe damals so angefangen wie wir, also erst mit Transporter und danach mit Wohnwagen. Auch ohne

die private Hilfe seiner Freunde wäre er nicht so weit gekommen. Es war zwar leichter, aber nicht einfach und ein riesiger Unterschied zu heute, wo es schon sehr teuer ist, in einem Cup zu fahren (mindestens 50000 Euro). Wer kann das heute noch aus privater Tasche zahlen? So auch mit der ADAC Förderung? Trotz Anfrage wurden wir nicht beachtet und bekamen nicht mal eine aussagekräftige Antwort. Anscheinend werden auch hier jene ausgewählt, die aus dem eigenen Landkreis kommen. Vielleicht wäre es mal wieder besser, nach Talenten Ausschau zu halten und nicht nach Geld. Man sieht es an Italien und Spanien – da geht es. Diese Leute geben ihr letztes Hemd für den Motorradsport und stecken nichts in die eigene Tasche oder geben es für große Events aus!

**Daniela Kraft,
D-68766 Hockenheim**

Zahlen lügen nicht Zur F1-Übertragung im TV MSa 6/2019

Ich möchte hier keine Werbung machen, aber Zahlen lügen einfach nie: Die günstigste Möglichkeit, Formel-1 in HD zu schauen, kostet bei Sky rund 25 Euro im Monat. Man hat dafür aber noch die ganzen Sportarten, die einen kein bisschen interessieren, an der Backe: Tennis, Golf, Handball, Fußball! F1 TV Pro kostet 8 Euro pro Monat und man hat genau, was man als F1-Fan will!

**Jörg Klein,
D-66793 Saarwellingen**

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.

- 10. März:** Freies Fahren Hockenheim GP (ohne Straßenzulassung)
- 21. März:** Freies Fahren Nürburgring GP (mit Straßenzulassung)
- 22.–24. März:** DSK Rallye Lizenz Lehrgang Stufe National A, Gröningen

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil		
Mittwoch, 06. März		
07.55	Supercars Austr., Adelaide 1. Lauf (Aufz.)	Motorvision TV*
18.30	Formel E Hongkong, Vorschau	Eurosport 1
Donnerstag, 07. März		
07.55	Supercars Austr., Adelaide 2. Lauf (Aufz.)	Motorvision TV*
Sonntag, 10. März		
05.00	Formel E Hongkong, Qualifying LIVE	Eurosport 1
07.30	DRM – Saarland-Pfalz-Rallye (Zus.)	N-TV
09.00	Formel E Hongkong, Rennen LIVE	Eurosport 1
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
20.00	NASCAR Cup Series, Phoenix LIVE	Motorvision TV*
Montag, 11. März		
22.00	Formel E Hongkong, Rennen (Wh.)	Eurosport 1

Motorrad		
Mittwoch, 06. März		
21.30	Motocross-WM, Neuquen (Zus.)	Eurosport 2*
Samstag, 09. März		
15.00	Moto3-WM Doha, Qualifying LIVE	Servus TV
16.25	Moto2-WM Doha, Qualifying LIVE	Servus TV
17.20	MotoGP Doha, FP4 & Qualifying LIVE	Servus TV
Sonntag, 10. März		
12.05	ADAC MX Masters, Möggers (Zus./Wh.)	Motorvision TV*
14.20	Moto2-WM Doha, Vorber. & Rennen LIVE	Servus TV
16.00	Moto2-WM Doha, Rennen LIVE	Servus TV
16.05	Moto2-WM Doha, Rennen LIVE	SRF info
17.40	MotoGP Doha, Vorber. & Rennen LIVE	Servus TV
17.50	MotoGP Doha, Rennen LIVE	SRF info

Streams / Internet

ab Freitag, 08. März		
TIPP	Formel 1 – Drive to survive (Doku-Serie)	netflix.com*
Samstag, 09. März		
05.00	Rallye-WM Mexiko, Highlights 1. Tag	redbull.tv
17.50	Rallye-WM Mexiko, Super Stage LIVE	redbull.tv
Sonntag, 10. März		
05.00	Rallye-WM Mexiko, Highlights 2. Tag	redbull.tv
ca. 19.00	IndyCar St. Petersburg, Rennen LIVE	dazn.de*
Montag, 11. März		
05.00	Rallye-WM Mexiko, Highlights 3. Tag	redbull.tv

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
07.–10.03.	Rallye-WM, Rallye Mexiko	MEX
08./09.03.	DRM/Rallye Masters, Saarland-Pfalz	D
10.03.	Formel E, Hongkong	HK
10.03.	IndyCar Series, St. Petersburg/Florida	USA
10.03.	NASCAR Cup Series, Phoenix/Arizona	USA
17.03.	Formel 1, Melbourne	AUS
Motorrad		
09.03.	X-Trial-WM, Marseille	F
09.03.	Supercross-WM, Daytona/Florida	USA
09./10.03.	Enduro-DM, Uelsen	D
10.03.	Motorrad-WM, Doha-Losail	Q



Formel 1: Die letzten Infos und Analysen vor dem Saisonstart

STEFAN BALDAUF



IndyCar: Die neue Saison startet mit dem Florida-Stadtrennen in St. Petersburg

MOTORSPORT IMAGES



Rallye-WM: Die Allrad-Elite trifft sich in Mexiko zum dritten Lauf des Jahres

MOTORSPORT IMAGES



MotoGP: Das Warten hat ein Ende, in Katar startet die Weltmeisterschaft 2019

MOTOGP

EINER WIE KEINER

50 Jahre Schumi in einer Sonderausgabe



Die Zeit vor der Formel 1, sein Debüt, die Zeit danach – zu seinem 50. Geburtstag schauen wir noch einmal auf das bewegte Leben von Michael Schumacher.
AUTO MOTOR UND SPORT EDITION – jetzt im Handel!

0711.32068888 | ams@dpv.de | auto-motor-und-sport.de/edition

