

MOTOR SPORT aktuell

NR. 20 / 02. MAI 2019

Formel 1 GP Aserbaidtschan Mercedes top, Ferrari flop

Formel 2 in Baku/Aserbaidtschan
Mick Schumacher
zahlt Lehrgeld

TW-Welcup in Ungarn
Münnich-Team
holt zwei Siege



Deutschland €2,50
A €2,80 · CH/Sfr 4,00 · I €3,30
B, NL, LUX €3,00 · E €3,30



allye-WM: 5. Lauf in Argentinien
Hyundai düpiert WM-
gegner mit Doppelsieg



Moto2-Interview mit Tom Lüthi
„Titelchance kommt
nur mit Konstanz“



ADAC GT Masters Oschersleben
Porsche und Corvette
holen die Laufsiege

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Mercedes-Doppelsieg auch in Aserbaidschan S. 4

Formel 1 Baku: Zahlen, Daten und Fakten zum Grand Prix S. 6

Formel 1 Warum Mercedes so dominant ist wie nie zuvor S. 8

Formel 1 Aus dem Fahrerlager und Kommentar aus Baku S. 10

Formelsport Weitere F1-News und aktuelle Hintergründe S. 12

Formelsport Schumacher zahlt in der Formel 2 Lehrgeld S. 14

Formel E Frijns wird der achte Sieger im achten Rennen S. 16

Sportwagen Auftaktsieg für die Meister im GT Masters S. 18

Sportwagen Dritter VLN-Lauf, GT4 Germany und News S. 20

Rallye-WM Hyundai feiert Doppelsieg in Argentinien S. 22

Rallye WRC2 Argentinien und weitere Hintergründe S. 26

Rallycross-WM Hansen-Brüder in Barcelona ganz vorne S. 29

Tourenwagen WTCR und TCR Europe am Hungaroring S. 30

Tourenwagen TCR-Germany-Auftakt und weitere News S. 34

Markenpokale Die Jaguar i-Pace eTrophy zu Gast in Paris S. 36

Motorrad:

Motorrad-WM Interview mit Moto2-Sieger Tom Lüthi S. 38

Motorrad-WM News, Achtung Fahrerlager, Vorschau Jerez S. 40

Straßensport Moto2-EM und Junior-WM in Valencia S. 43

Historie Czihaks denkwürdiger Sieg am Nürburgring 1974 S. 44

Straßensport Aktuelles aus Superbike-WM und Co. S. 48

Offroad Interview Henry Jacobi, Speedway und Aktuelles S. 49

Leserservice:

Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau S. 54



14 Renault-Nachwuchsmann Jack Aitken war mit einem Sieg und einem dritten Platz bester F2-Pilot in Baku



30 Doppelsieg und Tabellenspitze: Münnich-Honda-Pilot Néstor Girolami räumte bei der WTCR am Hungaroring ab



44 Nürburgring 1974: Edmund Czihak holte sich den Sieg im denkwürdigen Deutschland-GP der Motorräder

Editorial

Was ist das größte Problem des Automobilsports? Die Zwangshybridisierung. Wer erzwingt es? Die FIA, die das größte Problem von allen ist.

Die These lautet: Dem Rennsport geht es den Umständen entsprechend gut. Die Sinnkrise in der Automobilbranche hat den Motorsport noch nicht ins Verderben gestürzt – auch wenn uns irgendwann mal der Motor abhanden kommen könnte. Nur die Teufelskrake der von oben verordneten Hybridisierung oder Elektrifizierung trübt diese Bilanz: Alle FIA-Weltmeisterschaften haben den Auftrag, sich zu hybridisieren.

Einigen Serien hat das Unterfangen bereits den Garaus gemacht: Der Höhenflug der Rallyecross-WM wurde durch die geplante Vollelektrifizierung brutal gestoppt. Die florierende Rallye-WM droht unter dem FIA-Druck, ab 2022 eine Hybridisierung umzusetzen, zu zerbrechen. Die Sportwagen-WM hat phasenweise sogar vom Hybridkonzept profitiert: Zwischen 2014 und 2017 wurden drei Hersteller vom Sirenenklang der E-Maschinen angelockt – bis sie feststellten: Wenn der Hybridantrieb im Rennsport zum Performance-Tool wird, dann geht das richtig ins Geld. Da die WEC außer Le Mans keinen Return of Investment bietet, stiegen fast alle LMP1-Hersteller wieder aus.

Gelernt haben die WM-Bosse aber nichts: Für die neue LMP1-Topklasse ab 2020 waren zunächst nur Prototypen mit Hybridantrieb und Allradantrieb vorgesehen – nicht ein Hersteller wollte mitspielen. Mittlerweile hat man das Reglement mehrfach geändert



Marcus Schurig
Redakteur

– ohne Erfolg. Fazit: Die Zwangshybridisierung ist ein kompletter Fehlschlag. Die einzige Serie, die es überlebt hat, ist die Formel 1, weil sie zu groß ist, um zu scheitern: Nur die F1 liefert einen Gegenwert, der sogar den Hybridplunder rechtfertigt.

Dann gibt es die Erfolgsgeschichte der Verweigerer: Die WTCR hat zwar keinen WM-Titel mehr, sich damit aber auch der Gängelung durch die FIA entzogen. Gerade eben hat man entschieden, die Hybridisierung der TCR-Klasse auf unbestimmte Zeit zu vertagen. Die GT3-Klasse kommt ohne Hybridisierung aus, und sie repräsentiert ein florierendes Geschäftsfeld im Motorsport. Die DTM plante ursprünglich mal seit 2008 eine Hybridisierung – zehn Jahre später gibt es außer dem Bauraum im Chassis nichts zu vermelden.

Mittlerweile gibt es in der WEC Überlegungen, den Weg der Verweigerer zu gehen, sich von der FIA zu lösen, den WM-Titel abzuschreiben und beim LMP1-Reglement bei null zu beginnen. Die Moral von der Gschicht? Das Hauptproblem des Motorsports ist die Weltmotorsport-Behörde – so widersinnig das auch klingen mag.

Mir scheint es manchmal fast so, als wolle die FIA dem Rennsport mit voller Absicht schaden. Denn anders kann man den realitätsfernen Starrsinn beim Thema Hybridisierung nicht logisch erklären.

MSa-Paddock



TECHNIK-PAPARAZZI

Neben der Recherche exklusiver Geschichten gehört auch die Analyse von Technik-Upgrades zu den Aufgaben eines F1-Reporters. Hier nimmt MSa-Redakteur Tobias Grünert den Racing Point unter die Lupe.



MULTITASKING À LA TCR

Am Wochenende startete die ADAC TCR Germany in Oschersleben. Gleichzeitig feierten die WTCR und die TCR Europe am Hungaroring. Redakteur Michael Bräutigam entschied sich für Ungarn, wo er im Media Center per Livestream die Rennen der deutschen Serie verfolgte.



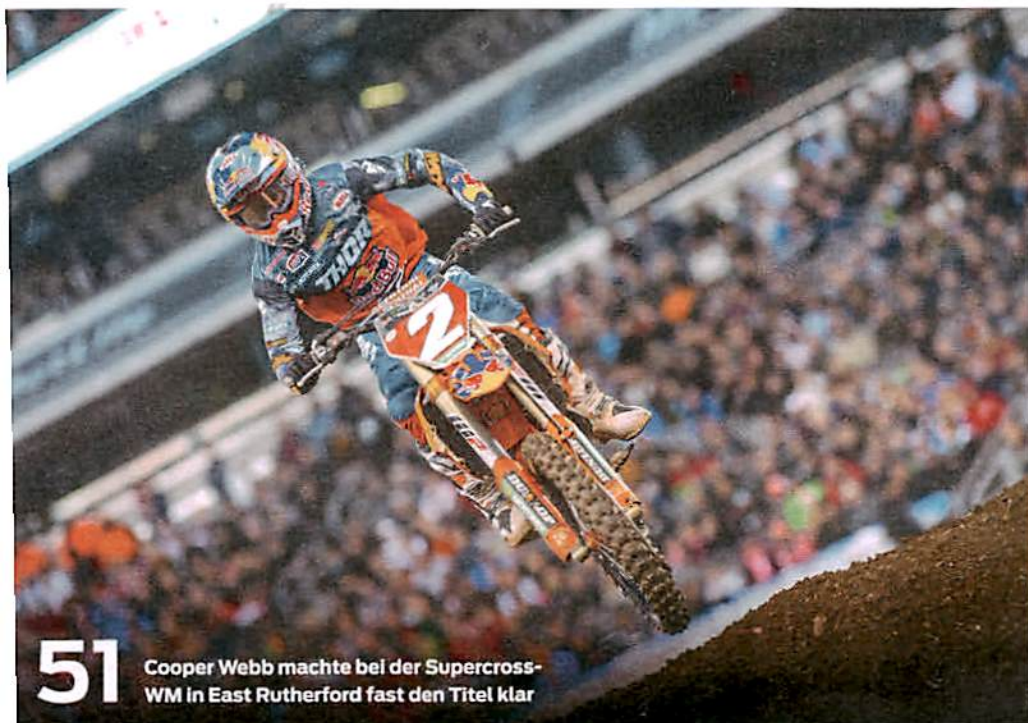
BENZIN-GESPRÄCHE AM GRILL

Bianca Leppert blickte beim ADAC GT Masters in Oschersleben hinter die Kulissen des neuen Talk-Formats von Patrick Simon (YouTube-Kanal des ADAC) und war begeistert: Unbedingt anschauen!



IN ZUKUNFT AUTO STATT BAHN

Die Reise nach Oschersleben wagte Bianca Leppert mit der Bahn. Nach der Hinfahrt schwärmte sie Kollegen im Pressezentrum vor, wie bequem das sei. Die Rückfahrt: vier Stunden Verspätung, Ankunft 2 Uhr. Danke!



51 Cooper Webb machte bei der Supercross-WM in East Rutherford fast den Titel klar

CUBBY

Silber-Express ko

Mercedes feierte in Baku den vierten Doppelsieg in Folge. Valtteri Bottas entschied das teaminterne Duell gegen Lewis Hamilton direkt am Start. In einem überraschend ereignisarmen Rennen kämpften Ferrari und Red Bull nur um Rang drei.

Von: **Tobias Grüner**

Wie schossen sich Red Bull und Ferrari selbst ins Knie?

Mercedes machte in Baku keine Fehler. Die Konkurrenz dafür umso mehr. Charles Leclerc wäre ohne seinen Unfall in der zweiten Quali-Runde wohl locker auf die Pole-Position gefahren. Eine Mitschuld haben die Strategen, die beide Scuderia-Piloten völlig unnötig mit Medium-Reifen auf Zeitenjagd schickten. Sebastian Vettel konnte sein Auto in Kurve 8 noch abfangen, sein Teamkollege hatte nicht so viel Glück.

Der Leclerc-Crash verzögerte den Ablauf der Qualifikation um fast eine halbe Stunde. Je später der Abend, desto kühler wurde der Asphalt. Und mit den niedrigeren Temperaturen kam Mercedes deutlich besser zurecht. Um Vettel auch wirklich aller Pole-Chancen zu berauben, wurde er im Finale als erster Pilot ohne Windschattenhilfe auf die Bahn geschickt. Der Vorteil der freien Fahrt aus Startreihe eins war für Mercedes wegen der sensiblen Pirelli-Gummis doppelt wertvoll.

Auch Red Bull verschenkte durch unnötige Patzer die Chance, Mercedes unter Druck zu setzen. Pierre Gasly ignorierte im zweiten Training den FIA-Appell zum Wiegen. Am Ende war es aber egal. Bei der Windschattenschlacht im Qualifying drehte der Honda-Motor in den Begrenzer, was den Benzin-Sensor zum Vibrieren brachte. Dadurch wurden Werte über der maximal erlaubten Einspritzmenge gemessen. Beide Vergehen hätten auch einzeln einen Start aus der Boxengasse zur Folge gehabt.

Im Rennen lief es für Gasly dann zunächst ganz ordentlich.

„Ich glaube, dass wir das schnellere Auto als Ferrari hatten, wenn man die Pace von Pierre gegenüber Leclerc betrachtet. Er wäre aus der Boxengasse wohl locker auf Platz 6 gefahren“, analysierte Teamchef Christian Horner. Doch eine gebrochene Antriebswelle beendete in Runde 39 die Aufholjagd des Franzosen.

Der Defekt und die damit verbundene Virtual-Safety-Car-Phase schadete auch Max Verstappen im Schwesterauto. „Nachdem Max am Start viel Zeit hinter Pérez verloren hatte, konnte er im zweiten Stint in wenigen Runden zehn Sekunden auf die Autos vor ihm aufholen. Doch beim Restart wollten die Reifen leider nicht auf Temperatur kommen. Und aus Angst vor einem weiteren Schaden haben wir ihm dann gesagt, dass er Tempo rausnehmen soll“, verrät Horner. Verstappen musste zum Beispiel die Kerbs in Kurve 16 umfahren.

Durften die Mercedes-Piloten frei kämpfen?

Gasly und Leclerc hatten sich schon vor dem Start aus dem Kampf um den Sieg verabschiedet. Verstappen und Vettel verloren im ersten Stint viel Zeit auf die Mercedes. So fuhr der Silberpfeil-Express an der Spitze alleine ab. Bottas und Hamilton machten den Sieg unter sich aus. Spannend wurde es nur zu Beginn und am Ende des Rennens. Von Stallregie wollte Teamchef Toto Wolff aber nichts wissen: „Wir lassen unsere Piloten frei fahren, weil wir ihnen vertrauen. Der enge, aber faire Kampf in der Startrunde über mehrere Kurven hat wieder gezeigt, wie groß der gegenseitige Respekt ist.“

Im Mittelteil des Rennens wurden beide Piloten aber aufgefordert, Reifen zu schonen und langfristig zu denken. „Wir haben ihnen versprochen, dass sie zum Ende noch mal frei kämpfen dürfen, was wir dann auch zugelassen haben“, so Wolff. Hamilton machte mächtig Druck, kam aber im letzten Sektor nie nah genug ran, um mit DRS und Windschatten auf der Geraden einen Angriff zu wagen. „Valtteri hat einfach keinen Fehler gemacht“, lobte Hamilton.



Fairer Verlierer: Sebastian Vettel musste der Mercedes-Konkurrenz erneut zum Doppelsieg gratulieren – es war der vierte in Folge

WILHELM

Wettbewerbslos gut



Schlüssel zum Sieg: In der Startrunde setzte sich Bottas kompromisslos gegen Hamilton durch



Slapstick-Einlage: Daniel Ricciardo kracht beim Rangieren in den Toro Rosso von Daniil Kvyat. In Barcelona erwartet den Australier nun eine Strafe

Warum jagte Verstappen nicht die schnellste Runde?

Charles Leclerc sicherte sich nach Bahrain schon zum zweiten Mal in dieser Saison den Extrapunkt für die schnellste Rennrunde. Vier Umläufe vor Schluss wurde der Monegaser an die Box gerufen, um sich mit frischen Soft-Reifen und wenig Sprit auf Zeitenjagd zu begeben. Der Plan ging auf. Die schnellste Rennrunde von Leclerc lag mehr als eine Sekunde unter der Vorgabe, die Bottas kurz zuvor gesetzt hatte.

Durch den Boxenstopp von Leclerc hatte auch Verstappen einen Puffer nach hinten, der einen Reifenwechsel ohne Platzverlust ermöglicht hätte. Doch im Gegensatz zu Leclerc befanden sich im Sortiment des Holländers keine frischen Soft-Reifen mehr. „Außerdem wollten wir nach dem Problem bei Gasly nicht noch eine Runde am Limit fahren und damit die zwölf Punkte riskieren“, erklärte Horner.

Warum funktionierten die Medium-Reifen so gut?

Wegen des schnelleren Aufwärmens hatten viele Experten die weichen Reifen vor dem Rennen gegenüber der Sorte Medium im Vorteil gesehen. Doch dann legten Gasly und Leclerc im ersten Stint auf der mittleren Mischung los wie die Feuerwehr. „Der Soft-Reifen wurde im dritten Training erst am Ende gefahren, als die Strecke deutlich besser war als zu Beginn der Session. Das hat das Bild zu Ungunsten des Mediums verfälscht“, erklärte Pirelli-Sportchef Mario Isola.

Das Hauptproblem der rotmarkierten Gummis lag in ihrer Tendenz zum Körnen. Die kühlen Bedingungen sorgten dafür, dass sich die Lauffläche zügig abrubbelte. Damit war der Grip-Vorteil nur von kurzer Dauer. „Wir hatten gehofft, dass sich das mit den wärmeren Temperaturen am Sonntag etwas bessert. Aber dann kam der Drop im ersten Stint doch relativ schnell“, erklärten die Mercedes-Ingenieure. Angst vor einem Undercut musste aber niemand haben. Die Medium-Reifen zeigten sich zwar konstant und schnell, aber sie

brauchten eine Runde zum Aufwärmen. Deshalb konnte Vettel die Silberpfeile mit seinem früheren Stopp nicht gefährden.

Warum ging die Taktik von Lando Norris nicht auf?

McLaren schaffte es in Baku erstmals in dieser Saison mit beiden Autos in die Punkte. Doch Lando Norris war mit der teaminternen Reihenfolge nicht ganz zufrieden. Durch den Extra-Boxenstopp in der VSC-Phase in Runde 39 gab der Rookie seinen siebten Platz unfreiwillig an Kollege Carlos Sainz ab. Die McLaren-Strategen versuchten mit dem Taktik-Coup noch, Sergio Pérez zu attackieren.

Weil die Konkurrenz auf der Strecke im Bummeltempo unterwegs war, sparte sich Norris zehn Sekunden im Vergleich zu einem Stopp bei freier Fahrt. Doch der Vorteil der frischen Reifen verpuffte. Norris verlor einen Platz durch die Risiko-Taktik. „Ich bin nicht sauer auf die Entscheidung. Ich ärgere mich nur, dass es nicht so geklappt hat wie geplant. Vielleicht wäre es besser gewesen, auf Medium zu gehen. Aber hinterher ist man immer schlauer.“

Warum kollidierten Kvyat und Ricciardo?

Daniel Ricciardo war im Duell mit Daniil Kvyat in Runde 30 etwas übermütig. Der Australier kam beim Angriff in Kurve 3 zwar am Russen vorbei, rutschte dann aber in den Notausgang und zwang das gegnerische Auto auch zum Stopp. Beim Rangieren krachte Ricciardo dann noch einmal rückwärts in seinen russischen Gegner. „Beim nächsten Rennen schenke ich ihm einen Rückspiegel“, spottete Kvyat.

Die Rennleitung fand die Slapstick-Einlage nicht so witzig. Für den GP Spanien setzte es eine Rückversetzung um drei Startplätze. Dazu gab es noch drei Strafpunkte für die Sünderkartei. Ricciardo zeigte sich reumütig: „Das war eine komische Situation. Aber es war klar mein Fehler, und dafür entschuldige ich mich beim Team und bei Daniil. Ich habe für zwei Sekunden nicht klar nachgedacht und vorschnell angegriffen. Das muss ich auf meine Kappe nehmen.“ ■

WILHELM

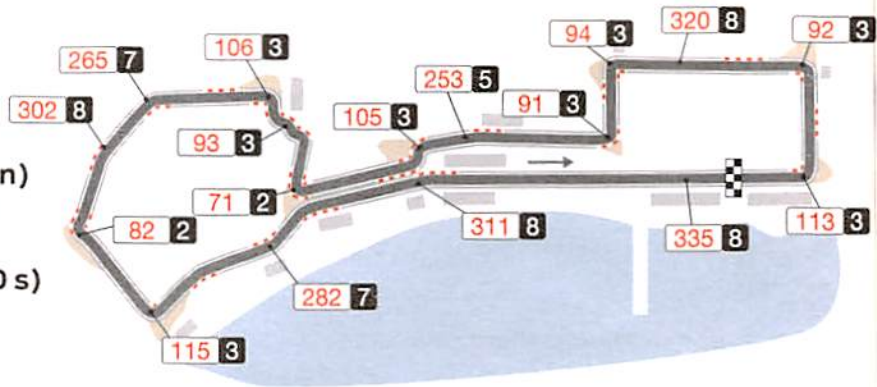
XPB

GP ASERBAIDSCHAN: 4. VON 21 LÄUFEN – 28. APRIL 2019

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **6,003 km**
 Runden: **51**
 Distanz: **306,049 km**
 Zuschauer: **30 000**
 Wetter: **20 Grad, sonnig**
 Topspeed Qualifikation: **346,3 km/h (Grosjean)**
 Topspeed Rennen: **354,6 km/h (Albon)**
 Gangwechsel/Runde: **64**
 Volllastanteil: **69% (2030 m = 25,0 s)**
 Benzinverbrauch/Runde: **2,92 Liter**
 Führungswechsel: **3**

km/h Gang
 Datenblatt: Sauber



STARTAUFGSTELLUNG

1	Valtteri Bottas, FIN	77
Mercedes, 1:40,495 min		
2	Lewis Hamilton, GB	44
Mercedes, 1:40,554 min		
3	Sebastian Vettel, D	5
Ferrari, 1:40,797 min		
4	Max Verstappen, NL	33
Red Bull-Honda, 1:41,069 min		
5	Sergio Pérez, MEX	11
Racing Point-Mercedes, 1:41,593 min		
6	Daniil Kvyat, RUS	26
Toro Rosso-Honda, 1:41,681 min		
7	Lando Norris, GB	4
McLaren-Renault, 1:41,886 min		
8	Charles Leclerc, MC	16
Ferrari, 1:41,995 min		
9	Carlos Sainz, E	55
McLaren-Renault, 1:42,398 min		
10	Daniel Ricciardo, AUS	3
Renault, 1:42,477 min		
11	Alexander Albon, THA	23
Toro Rosso-Honda, 1:42,494 min		
12	Kevin Magnussen, DK	20
Haas-Ferrari, 1:42,699 min		
13	Lance Stroll, CDN	18
Racing Point-Mercedes, 1:42,630 min		
14	Romain Grosjean, F	8
Haas-Ferrari, 1:43,407 min		
15	Nico Hülkenberg, D	27
Renault, 1:43,427 min		
16	George Russell, GB	63
Williams-Mercedes, 1:45,062 min		
17	Antonio Giovinazzi, IT ¹⁾	99
Alfa Romeo-Ferrari, 1:42,424 min		
18	Robert Kubica, PL ²⁾	88
Williams-Mercedes, 1:45,455 min		
19	Kimi Räikkönen, FIN ³⁾	7
Alfa Romeo-Ferrari, keine Zeit		
20	Pierre Gasly, F ⁴⁾	10
Red Bull-Honda, keine Zeit		

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	schnellste Runde
1. Bottas	51/31 ²⁾	1:31.52,942 h = 199,852 km/h	s/m	1 (20,006 s)	1:44,024 min
2. Hamilton	51/1	+ 1,524 s	s/m	1 (19,993 s)	1:44,166 min
3. Vettel	51	+ 11,739 s	s/m	1 (19,981 s)	1:44,629 min
4. Verstappen	51	+ 17,493 s	s/m	1 (20,973 s)	1:44,794 min
5. Leclerc	51/19	+ 1.09,107 min	m/s/s	2 (47,148 s)	1:43,009 min
6. Pérez	51	+ 1.16,416 min	s/m	1 (20,939 s)	1:45,524 min
7. Sainz	51	+ 1.23,826 min	s/m	1 (19,720 s)	1:45,807 min
8. Norris	51	+ 1.40,268 min	s/m/s	2 (41,899 s)	1:45,394 min
9. Stroll	51	+ 1.43,816 min	s/m	1 (23,099 s)	1:46,009 min
10. Räikkönen	50		s/m	1 (21,401 s)	1:46,497 min
11. Albon	50		s/m	1 (20,720 s)	1:45,754 min
12. Giovinazzi	50		s/m	1 (20,776 s)	1:45,969 min
13. Magnussen	50		s/m/s	2 (40,977 s)	1:46,682 min
14. Hülkenberg	50		s/m/s	2 (42,195 s)	1:47,407 min
15. Russell	49		m/m/s	2 (41,226 s)	1:47,251 min
16. Kubica	49		m/DT/m/s	3 (56,809 s)	1:47,709 min
17. Gasly	38	Antriebswelle (P 6)	m		1:45,712 min
18. Grosjean	38	Bremsen (P 16)	m/s		1:48,517 min
19. Kvyat	33	Unterboden (P 17)	s/m		1:47,681 min
20. Ricciardo	31	Unfall (P 18)	s/m		1:46,767 min

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe.
 DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box; 2) Runden in Führung, **Bestwerte in Rot**; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert

FAHRER-WM

1. Bottas	2*	87 Punkte
2. Hamilton	2	86 Punkte
3. Vettel		52 Punkte
4. Verstappen		51 Punkte
5. Leclerc		47 Punkte
6. Pérez		13 Punkte
7. Gasly		13 Punkte
8. Räikkönen		13 Punkte
9. Norris		12 Punkte
10. Magnussen		8 Punkte
11. Hülkenberg		6 Punkte
12. Sainz		6 Punkte
13. Ricciardo		6 Punkte
14. Stroll		4 Punkte
15. Albon		3 Punkte
16. Kvyat		1 Punkt

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	2:2
Vettel – Leclerc	3:1
Verstappen – Gasly	4:0
Sainz – Norris	2:2
Kubica – Russell	0:4
Pérez – Stroll	4:0
Kvyat – Albon	2:2
Grosjean – Magnussen	1:3
Hülkenberg – Ricciardo	1:3
Räikkönen – Giovinazzi	4:0

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	4*	173 Punkte
2. Ferrari		99 Punkte
3. Red Bull-Honda		64 Punkte
4. McLaren-Renault		18 Punkte
5. Racing Point-Mercedes		17 Punkte
6. Alfa Romeo-Ferrari		13 Punkte
7. Renault		12 Punkte
8. Haas-Ferrari		8 Punkte
9. Toro Rosso-Honda		4 Punkte



Video:
 Die Diskussion nach dem Rennen

GP ASERBAIDSCHAN, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Charles Leclerc	Ferrari	1:47,479 min	5
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 2,101 s	4
3. Romain Grosjean	Haas	keine Zeit	1
4. Lando Norris	McLaren	keine Zeit	1
5. Max Verstappen	Red Bull	keine Zeit	1
6. Kevin Magnussen	Haas	keine Zeit	1
7. Carlos Sainz	McLaren	keine Zeit	1
8. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	keine Zeit	1
9. Daniil Kvyat	Toro Rosso	keine Zeit	1
10. Robert Kubica	Williams	keine Zeit	1
11. George Russell	Williams	keine Zeit	3
12. Alexander Albon	Toro Rosso	keine Zeit	1
13. Daniel Ricciardo	Renault	keine Zeit	1
14. Nico Hülkenberg	Renault	keine Zeit	1
15. Pierre Gasly	Red Bull	keine Zeit	1
16. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	keine Zeit	1
17. Sergio Pérez	Racing Point	keine Zeit	1
18. Lance Stroll	Racing Point	keine Zeit	1
19. Lewis Hamilton	Mercedes	keine Zeit	0
20. Valtteri Bottas	Mercedes	keine Zeit	0

GP ASERBAIDSCHAN, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Charles Leclerc	Ferrari	1:42,872 min	28
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,324 s	28
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,669 s	31
4. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,921 s	24
5. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 1,131 s	31
6. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,305 s	9
7. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,311 s	27
8. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 1,344 s	33
9. Pierre Gasly	Red Bull	+ 1,368 s	24
10. Lando Norris	McLaren	+ 1,423 s	32
11. Kevin Magnussen	Haas	+ 2,029 s	25
12. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,494 s	31
13. Sergio Pérez	Racing Point	+ 2,564 s	28
14. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,610 s	30
15. Daniel Ricciardo	Renault	+ 2,611 s	15
16. Romain Grosjean	Haas	+ 2,746 s	31
17. Nico Hülkenberg	Renault	+ 3,845 s	24
18. Lance Stroll	Racing Point	+ 5,003 s	8
19. Robert Kubica	Williams	+ 5,239 s	27
20. George Russell	Williams	keine Zeit	0

FAHRERNOTEN

09/10 @ 9,00
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

10/10 @ 9,00
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1

08/10 @ 7,75
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari

05/10 @ 7,50
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari

08/10 @ 8,33
Max Verstappen
Red Bull Racing

07/10 @ 6,00
Pierre Gasly
Red Bull Racing

04/10 @ 7,00
Nico Hülkenberg
Renault Sport F1

05/10 @ 6,00
Daniel Ricciardo
Renault Sport F1

06/10 @ 7,00
Kevin Magnussen
Haas F1 Team

05/10 @ 6,00
Romain Grosjean
Haas F1 Team

08/10 @ 6,50
Carlos Sainz Jr.
McLaren

08/10 @ 8,25
Lando Norris
McLaren

10/10 @ 8,25
Sergio Pérez
Racing Point F1 Team

06/10 @ 5,25
Lance Stroll
Racing Point F1 Team

08/10 @ 8,25
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing

07/10 @ 5,25
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing

07/10 @ 6,50
Daniil Kvyat
Toro Rosso

06/10 @ 6,75
Alexander Albon
Toro Rosso

04/10 @ 5,25
Robert Kubica
Williams

06/10 @ 7,00
George Russell
Williams

GP ASERBAIDSCHAN, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Charles Leclerc	Ferrari	1:41,604 min	14
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,198 s	14
3. Max Verstappen	Red Bull	+ 1,248 s	16
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 1,460 s	19
5. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,572 s	17
6. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,619 s	18
7. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,690 s	19
8. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 1,696 s	19
9. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,826 s	15
10. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,933 s	19
11. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,957 s	20
12. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,033 s	20
13. Lando Norris	McLaren	+ 2,320 s	20
14. Carlos Sainz	McLaren	+ 2,374 s	19
15. Lance Stroll	Racing Point	+ 2,435 s	16
16. Nico Hülkenberg	Renault	+ 2,439 s	19
17. Romain Grosjean	Haas	+ 2,770 s	16
18. Robert Kubica	Williams	+ 4,396 s	19
19. George Russell	Williams	+ 4,686 s	20
20. Pierre Gasly	Red Bull	+ 6,232 s	22

STATISTIK DES WOCHENENDES

4

Als Mercedes den Williams-Rekord aus dem Jahr 1992 für die meisten Doppelsiege zum Start einer Saison in Shanghai eingestellt hat, haben wir das bereits an dieser Stelle gefeiert. In Baku konnte das Silberpfeil-Duo nun eine neue Bestmarke aufstellen. Neben dem Speed überzeugt der Marktführer unter den F1-Teams auch mit Konstanz. Lewis Hamilton und Valtteri Bottas kamen beide nun schon 16-mal in Folge ins Ziel und sammelten dabei auch immer WM-Zähler. Nur 14-mal gab es in der F1-Historie längere Punkteserien. Nur ins Ziel kommen ist alleine aber auch kein Kunststück. Das gebeutelte Williams-Team brachte in diesem Jahr bei jedem Rennen immer beide Autos über die Distanz. Allerdings belegten Robert Kubica und George Russell stets die letzten Plätze der Ankommer.

ZITAT DES RENNENS

„Der Unfall mit Kvyat geht auf meine Kappe. Ich war zu ungeduldig, hätte besser meinen Kopf eingeschaltet und den Angriff besser geplant.“

Daniel Ricciardo



Vier Doppelsiege zum Start einer Saison – das gab es in der F1 noch nie



Das bessere Team

Mercedes hat nicht das bessere Auto als Ferrari, aber das Team trifft die besseren Entscheidungen. Deshalb feierte Mercedes seinen vierten Doppelsieg.

Von: **Michael Schmidt**

Mercedes schreibt schon wieder einen neuen Rekord. Valtteri Bottas und Lewis Hamilton feierten in Baku den vierten Doppelsieg in Folge. Schön verteilt mit je zwei

Siegen für beide Fahrer, sodass innerhalb des Teams ja keine Unruhe aufkommen kann. Selbst da läuft es für den Titelverteidiger perfekt. Hamilton zeigt in der Niederlage nicht mal sein mürrisches Gesicht. So als wüsste er, dass er diesen Bottas auf lange Sicht im Griff haben wird.

Die Bestmarke von Williams aus dem Jahr 1992 ist gebrochen. Vor 17 Jahren gewann zwar Nigel Mansell auch das vierte Saisonrennen, doch sein treuer Adjutant Riccardo Patrese schmiss im Regen von Barcelona sein Auto nach 19 Runden weg. Zweiter



Mercedes setzt das Puzzle besser zusammen als Ferrari. Dazu muss man nicht mal das bessere Auto haben. Es reicht, wenn alle anderen Bereiche funktionieren.

wurde ein gewisser Michael Schumacher auf Benetton-Ford.

Für Mercedes lief in Aserbaidschan wieder alles nach Plan. Der Titelverteidiger hat nicht das bessere Auto als Ferrari, aber das Team trifft öfter die richtigen Entscheidungen. Die Ingenieure verstehen Auto und Reifen besser als die Konkurrenz. Deshalb liegen sie im Schnitt auch öfter im magischen Fenster. „Wir haben es in dieser Saison geschafft, die Puzzleteile immer richtig zusammenzusetzen“, gibt Teamchef Toto Wolff zu. Und wenn die Silberfeile wie im dritten Training

Teamwork: Hamilton gratuliert Bottas zum Sieg. Die beiden Werksfahrer sammelten in vier Rennen bereits acht Pokale



Charles Leclerc sah bis zum Q2 wie der erste Kandidat auf den Sieg aus



Der Silberpfeil ist immer zur richtigen Zeit das schnellste Auto



Fünf Titel in Folge, vier Siege in Folge – Mercedes weiß, wie man feiert

mal 1,5 Sekunden hinter Ferrari liegen, dann bricht keine kollektive Panik aus. Eher das Gegenteil. Mercedes gab in der Not bei der Fahrzeugabstimmung dem Rennen den Vorrang und schaffte es dann trotzdem in die erste Startreihe. Also der Idealfall.

Zu viele Fehler bei Ferrari

Der Start von vorne war der Schlüssel zum Erfolg am Sonntag. „Mercedes konnte an der Spitze die Reifen besser managen als Sebastian. Wir haben das Rennen am Samstag verloren“, gab Ferrari-Teamchef Mattia Binotto

zu. Mercedes reagierte besser auf die fallenden Temperaturen. Das Geheimnis: Mehr Frontflügelanstellung, um die Vorderreifen in der Kälte besser zum Arbeiten zu bringen. Ferrari hatte sich diesen Temperatursturz selbst eingebrockt. Der Unfall von Charles Leclerc und die Aufräumarbeiten sorgten für die Verzögerungen. So rutschte das Q3 immer weiter nach hinten. Die schnellsten Zeiten wurden um 18.53 Uhr Ortszeit bei einer Asphalttemperatur von 28 Grad gefahren.

Toto Wolff musste sich dafür rechtfertigen, dass seine Autos

schon wieder gewonnen haben. „Wir reden uns nicht absichtlich schlecht. Ferrari war in den freien Trainingssitzungen stärker als wir. Und Leclerc war über das Wochenende der schnellste Fahrer auf dieser Strecke.“

Genau diesem Leclerc unterlief im Q2 ein unverzeihlicher Fehler. Er rutschte auf Mediumreifen in Kurve 8 in die Tecpro-Barrieren: „Ich habe an der Stelle gebremst, wo ich sonst mit Soft- Reifen bremsen würde. Leider auf Medium-Gummis. Das war einfach nur dumm. Ich habe die Pole-Position weggeworfen und damit

unsere Ausgangsposition für das Rennen verschlechtert. Ganz klar meine Schuld.“

Mercedes ließ im Q2 bewusst die Finger von den Medium-Reifen. Es wäre auch dann keine gute Taktik gewesen, wenn Ferrari vorne losgefahren wäre. „Sie wären Gefahr gelaufen, dass sie die Soft-Starter mit einem Undercut früher an die Boxen zwingen als gewollt. Nur bei einem späten Safety Car hast du gute Karten. Wenn wir es gemacht hätten, dann nur mit einem Auto. Beide Autos so im Q2 rauszuschicken, auf einer Strecke, auf der es viele gelbe und rote Flaggen gibt, grenzt an Selbstmord. Ferrari hat sich einem Risiko ausgesetzt, das bei ihrem Speed nicht nötig war.“ Im Nachhinein war es auch unglücklich, Vettel im Q3 lieber eine freie Runde zu gönnen als Windschatten. „Mit Windschatten wäre Vettel auf die Pole gefahren. Das hätte ihm eine halbe Sekunde gebracht“, sind sie bei Mercedes überzeugt.

Mercedes hat auch noch die bessere Fahrerpaarung. Sie ist nicht so explosiv. Keiner hinterfragt Stallbefehle, wenn es überhaupt welche gibt. Bottas und Hamilton gingen im Parallelfeld durch die ersten drei Kurven. Beide ließen sich genug Platz. In vielen anderen Teams hätte es da schon gekracht. Obwohl Vettel und Verstappen von hinten näherrückten, gab es auch in den letzten Runden kein Stillhalteabkommen: „Wir haben unseren Fahrern zu Beginn des zweiten Stints einmal gesagt, dass sie auf ihre Reifen aufpassen sollen, weil wir nicht wussten, ob sie halten. Dafür haben wir ihnen versprochen, dass sie in den letzten Runden frei kämpfen dürfen. Das haben wir ihnen dann natürlich auch erlaubt“, erklärte Wolff.

Es hat Methode, dass Mercedes öfter richtig liegt als die Konkurrenz. Ein Ingenieur zieht einen Vergleich zu Ferrari: „Unsere Kerntruppe ist seit 18 Jahren zusammen. Ferrari hat das Team um Binotto herum umstrukturiert. Er halst sich zu viel Arbeit auf. Das schafft Unruhe. Bei uns werden keine Jobs infrage gestellt. Da ist ein Urvertrauen da, das eine solide Basis schafft, auf der man auch mal Experimente wagen kann wie jetzt in der Qualifikation, als es kälter wurde. Jeder in der Hierarchie weiß, dass die Struktur darunter funktioniert. Deshalb gelingt es uns schneller, auf unerwartete Dinge zu reagieren.“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER

HAMILTON FLIEGT LINIE

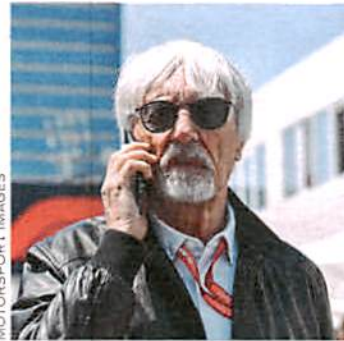
Das sieht man selten. Lewis Hamilton reiste nicht mit dem Privatjet nach Aserbaidschan, sondern mit dem Linienflug LH612 von Frankfurt nach Baku. Der Weltmeister kam direkt vom Coachella-Musikfestival aus Los Angeles und verzichtete wegen der langen Anreise auf sein eigenes Flugzeug, das zudem zum Verkauf stehen soll. Um unerkannt zu bleiben, hüllte sich der Weltmeister in einen knallgelben Trainingsanzug mit Kapuzenpulli ein, womit er natürlich erst recht auffiel. In Baku angekommen, musste Hamilton lange auf sein Gepäck warten, er hatte fünf große Koffer aufgegeben. Ein echter Rockstar eben.

EIN MANN, ZWEI REKORDE

Mercedes war mit drei Doppelsiegen in die neue Saison gestartet. Das gelang vorher nur Williams 1992. Ein Mann hat in beiden Teams gearbeitet: Geoff Willis war vor 17 Jahren Aerodynamiker in der goldenen Williams-Ära. Heute ist er Chefingenieur bei Mercedes.

BERNIE ZÄHLT ANDERS

Bernie Ecclestone erklärt, warum er nicht beim 1000. Grand Prix in China war. „Ich habe festgestellt, dass es vielleicht der 1000. Grand Prix, aber nicht der 1000. F1-WM-Lauf war. Wenn der stattfindet, bin ich dabei.“ Das wäre der GP Singapur 2019, wenn man nur die elf Indy 500 abzieht. Ohne die zwei Formel-2-Jahre 1952 und 1953 fände das Jubiläum Mitte 2020 statt. Ecclestone findet jedenfalls: „Es war eine vergebene Chance. Ich hätte Silverstone



MOTORSPORT IMAGES

In Baku war Bernie wieder dabei

verpflichtet, in den April vorzurücken. Und wenn wegen schlechtem Wetter weniger

Zuschauer gekommen wären, hätte ich den Verdienstausschlag gezahlt. Ich wette aber, da wären mehr gekommen.“

ALBON WIE PRINZ BIRA

Alexander Albon ist der erste Fahrer mit thailändischer Lizenz seit Prinz Bira, der zwischen 1950 und 1954 insgesamt 19 Grands Prix bestritt und dabei acht WM-Punkte sammelte. Der Toro-Rosso-Pilot hat sich extra ein Buch über seinen Landsmann besorgt und die Geschichte Biras offenbar aufmerksam gelesen: „Er hat wie ich in England gelebt, genauer gesagt in Cambridge. Wir sind uns als Rennfahrer sehr ähnlich. Nur außerhalb des Autos war Bira anders. Er hatte ein wilderes Leben als ich.“ Der Sohn von König Mongkut war ein exzellenter Segler und vertrat Thailand in dieser Disziplin viermal bei den Olympischen Spielen.

RUSSELL WAR KRANK

George Russell musste am Donnerstag alle Termine absagen. Der Engländer litt an einer hartnäckigen Bronchitis.

AUF DEN HUND GEKOMMEN

Nico Hülkenberg hat sich einen Hund zugelegt: „Ich bin seit langer Zeit ein Hunde-Fan. Jetzt war die Zeit reif, mir einen zu kaufen.“ Der große Rheinländer legte sich einen Zwergspitz zu.

MAGNUSSEN TRAUERT

Bei den Terroranschlägen in Sri Lanka wurden drei Kinder von Anders Holch Povlsen getötet. Der Milliardär aus Dänemark ist mit seiner Modemarke Jack & Jones Privatsponsor von Kevin Magnussen. Der Pilot zeigte seine Anteilnahme mit einem schwarzen Helmdesign.



MOTORSPORT IMAGES

Magnussen mit Trauer-Helm

KOMMENTAR

Teams und Fahrer schimpfen mal wieder über die Reifen. Natürlich hinter vorgehaltener Hand. Keiner will es sich mit Pirelli verscherzen. Das Arbeitsfenster ist noch kleiner geworden, und man kann immer noch nicht über eine längere Distanz Attacke reiten. „Der erste Angriff muss Erfolg haben. Danach hast du dein Pulver verschossen“, sagt Sebastian Vettel. Früher haben die Reifen überhitzt, heute fällt zuerst die Temperatur in der Karkasse in den Keller, dann wird die Oberfläche zu heiß. Pirelli hat über den Winter neue Reifen gebaut. Man will keine Blasen auf der Lauffläche mehr sehen, solche Bilder sind schlecht für das Geschäft. Die dünnere Lauffläche und die neue Konstruktion sollen verhindern, dass sich der Reifen von innen her zu stark aufwärmt. Die Ingenieure stehen jetzt vor dem Problem, dass der



XPB

Die neuen Pirelli-Reifen sind schwer auf Temperatur zu bringen

Mantel zu stark auskühlt und damit der Reifen nach unten aus seinem Arbeitsfenster fällt. Davon profitieren die Teams, die früher ein Problem mit Überhitzen hatten: Mercedes und Renault. Ein enges Arbeitsfenster ist ein zweischneidiges Schwert: Es kann Langeweile mit sich bringen, wenn nur ein

oder zwei Teams kapieren, wie man die Reifen bei Laune hält. Das war einer der Gründe für die Mercedes-Show zu Saisonbeginn. Es kann aber auch für Überraschungen sorgen, wenn mal ein Außenseiter zufällig das Fenster trifft. Klar ist allerdings, dass die Qualität der Rennen leidet. Weil der Spitzenreiter

eines Pulks noch mehr bevorzugt wird: Er ist der Einzige, der den Reifen gut managen kann. Noch schlimmer: Pirelli geht bei den Mischungen den konservativen Weg. Sie halten ewig, bauen kaum ab, da wird das Überholen noch unmöglicher. Hier muss Pirelli mehr auf die Karte Risiko setzen. Und die Formel 1 muss die Rahmenbedingungen ändern. 1000 PS, 600 Newtonmeter Drehmoment, viel Abtrieb und 743 Kilogramm schwere Autos killen auf Dauer jeden Reifen. Besser wäre weniger Gewicht und weniger Abtrieb. Die 1000 PS können wir lassen. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Wie würden Sie das Reifenproblem lösen? Schreiben Sie uns an: misa-lesertribune@motorpresse.de

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.

Formel 1

Das Geheimnis der Reifen

Viele Teams verfluchen die neuen Reifen. Ihr Arbeitsfenster ist noch kleiner geworden. Das ist ein Grund für die starken Formschwankungen im Feld.

Von: **Michael Schmidt**

Das hat man schon lange nicht mehr gesehen. Die Teams haben in den ersten vier Grands Prix starke Schwankungen gezeigt. Von Rennen zu Rennen, von Tag zu Tag. Selbst Topteams wie Ferrari und Red Bull pendelten zwischen Gut und Böse. Haas ist stark in der Qualifikation, aber schwach im Rennen. Racing Point das Gegenteil. Nur Mercedes ist konstant. Ferrari und Haas jammern: „Wir haben ein gutes Auto, können es aber nicht zeigen.“

Der Schlüssel liegt in der neuen Aerodynamik und in den neuen Reifen. Der Schritt war größer als erwartet. Pirelli hat über den Winter die Laufflächen seiner Reifen um 0,4 Millimeter verrin-



Je nachdem, wie gut die Reifen funktionieren, verschiebt sich das Kräfteverhältnis in Qualifikation und Rennen

gert und die Karkasse so ausgelegt, dass sie sich weniger aufheizt. Jetzt haben viele Teams das Problem, dass die Temperaturen im Mantel sinken, das Auto zu rutschen beginnt und als Folge die Oberfläche überhitzt. Meistens beginnt es an der Vorderachse. Weil Untersteuern die Kurvengeschwindigkeiten senkt, walken auch die Hinterreifen weniger.

Dann leidet die Traktion. Sebastian Vettel glaubt: „Früher hatte Mercedes Probleme, dass die Reifen überhitzen. Die neuen Reifen kommen ihnen entgegen.“

Technikchef Andy Green von Racing Point bedauert: „Das Arbeitsfenster der Reifen ist viel kleiner geworden. Es ist schwer, die Temperatur vorne wie hinten im Mantel zu halten. Leider ändert sich das von Strecke zu Strecke, von Asphalt zu Asphalt. Du musst es jedes Mal neu lernen.“

Renault-Sportchef Cyril Abiteboul ergänzt: „Wer im Rennen freie Fahrt hat, hat riesige Vorteile. Deshalb ist es so wichtig, an der Spitze eines Pulks zu fahren. Im Verkehr ist es praktisch unmöglich, die Reifentemperaturen im Fenster zu halten.“ ■

Formel 1

Aufschub bis Oktober

Die FIA will die Bekanntgabe des Technik-Reglements für 2021 von Juni auf Oktober verschieben. Doch ein Team macht noch Probleme.

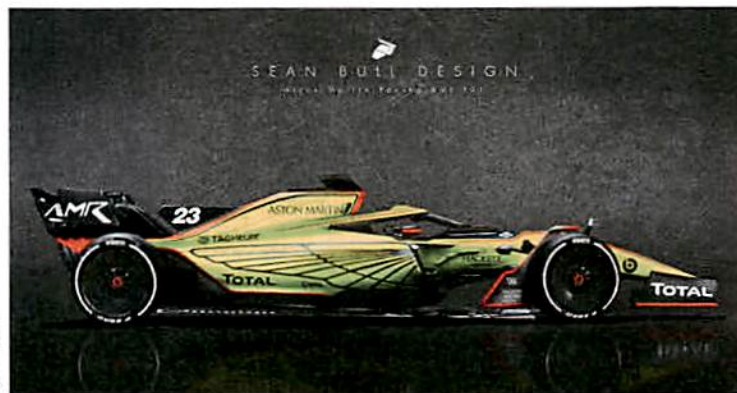
Von: **Michael Schmidt**

Eigentlich ist der 30. Juni die letzte Frist. Bis dahin kann die FIA das Technik-Reglement für 2021 absegnen, ohne sich um die Zustimmung der Teams zu kümmern. Die Planungen der Regelmacher laufen auch darauf hinaus, die Zukunft der Formel 1 bis Mitte Juni in Worte zu gießen. Doch die Kommission, die am Formel-1-Auto der Zukunft arbeitet, bittet die Teams um einen Aufschub bis Oktober.

Nicht, weil man nicht bis Juni fertig werden könnte. „Das Grundkonzept steht, und wir sind wirklich damit zufrieden. Die Werte für das nachfolgende Auto sind besser, als wir erwartet haben“, erklärt Pat Symonds, der Chef der Technikkommission des F1-Managements. Es gibt dennoch zwei Gründe, die für eine Verschiebung sprechen. „Wir sind gerade in der Phase, uns in die Köpfe der Ingenieure der Teams zu versetzen. Die haben logischerweise nur ein Ziel im Auge: Ihr eigenes Auto so schnell wie möglich zu machen. Wie es dem Auto dahinter geht, interessiert sie nicht. Deshalb versuchen wir uns vorzustellen, wie diese Ingenieure unseren Regelentwurf austricksen könnten. Und diese Schlupflöcher wollen wir noch schließen“, verrät Symonds. Au-

ßerdem will man die neuen Vorschriften vereinfachen, sodass sie jeder versteht. Symonds: „Artikel 3, in dem es um die Verkleidung und die Flügel geht, ist ein Alptraum. Wir wollen in Zukunft einfache und logische Gesetzestexte.“ Für einen Aufschub bis

Oktober braucht es Einstimmigkeit. Im Moment opponiert nur ein Team. Racing-Point-Technikchef Andy Green erklärt: „Es gibt keinen Grund, die Regeln nicht im Juni zu präsentieren. Die FIA kann sie danach immer noch ändern, ohne uns zu fragen.“ ■



So ähnlich könnten die 2021er-Formel-1-Autos aussehen

Sicherheit geht vor

Honda und Renault müssen bei ihrer Aufholjagd eine Verschnaufpause einlegen. Die erste Ausbaustufe der Motoren stellt Standfestigkeit vor Leistungsgewinn.

Von: **Michael Schmidt**

Honda hat bei seiner Aufholjagd einen Zwischenschritt eingelegt. Die erste Ausbaustufe des japanischen V6-Turbos zielt mehr auf Standfestigkeit als auf Power-Gewinn ab. Der kolportierte Zuwachs von 20 PS war in Realität viel kleiner. „Ein paar PS vielleicht, aber wir nehmen, was wir kriegen können“, urteilte Toro-Rosso-Pilot Alexander Albon.

Honda und Renault haben über den Winter massiv auf Mercedes und Ferrari aufgeholt. Der Rückstand wird auf nur noch 20 bis 30 PS geschätzt. Die aggressive Entwicklungsarbeit forderte ihre Opfer. Bei Honda führte ein Motorschaden von Daniil Kvyat

zu der Entscheidung, einen Konsolidierungsschritt einzuschleiben. Honda brachte bereits beim vierten Rennen die erste Ausbaustufe. Renault wird wahrscheinlich in Barcelona folgen. Beide mit dem gleichen Ziel: Absicherung geht vor. Hondas zweite Spezifikation zielt darauf ab, die im Winter gewonnene Leistung standfest zu machen. „Wir können jetzt länger in höheren Leistungsstufen fahren“, erklärt Red Bull-Teamchef Christian Horner.

Auch Renault verordnete sich eine Verschnaufpause. In Baku wurde bei allen Motoren die Leistung gedrosselt. „Wir waren in den ersten drei Rennen zu aggressiv und haben dafür bezahlt“, gibt Teamchef Cyril Abiteboul zu. Die Schäden traten hauptsächlich in der MGU-K auf. Abiteboul verrät: „Alles hängt zusammen. Wir werden auch am Verbrennungsmotor Änderungen vornehmen, um das Gesamtpaket standfester zu machen.“ ■



Die Honda-Renner von Red Bull und Toro Rosso bekamen neue Motoren

NACHRICHTEN

ERSTE STRAFE FÜR ALFA

Antonio Giovinazzi war der erste Fahrer, der wegen Überschreitens des Antriebskontingents eine Strafe bekam. Der Italiener erhielt seine dritte Steuereinheit. Alfa Romeo musste wie das Ferrari-Werksteam und Haas auf die 2018er-Elektronikbox zurückgreifen. Die 2019er-Version überhitzte zu schnell.

111 MILLIONEN VERLUST

Das Rennteam von McLaren hat im vergangenen Jahr 111 Millionen Euro mehr ausgegeben als eingenommen. Der Verlust wird vom Gewinn der Straßenauto-Sparte wieder aufgefangen.

FI-VERTRAG FERTIG

Der neue Formel-1-Vertrag ab 2021 wird bis zum GP Spanien fertiggestellt. Dann können sich die Teams einschreiben. Laut FI-Management gibt es kaum noch Verhandlungsspielraum. Es bleibt bei einem Budgetdeckel von 190 Millionen (ab 2021) und 160 Millionen Dollar (ab 2023).

Saudi-Arabien will einen Grand Prix

Kaum hat das FI-Management den Grand Prix in Vietnam bestätigt, grasiert in exotischen Ländern das Formel-1-Fieber. Auch Saudi-Arabien will jetzt einen Grand Prix.

Der GP Vietnam, der im April 2020 erstmals stattfinden soll, war gewissermaßen die Initialzündung. Er hat auch in anderen exotischen Ländern das Interesse an einem Formel-1-Lauf geweckt. So haben sich Vertreter aus Saudi-Arabien beim Formel-1-Management gemeldet. Die Saudis hätten gerne 2021 einen Grand Prix und winkten mit 60 Millionen Dollar Antrittsgeld. Zuerst muss aber noch eine Rennstrecke gebaut werden.

Das ist in dieser Region ein geringeres Problem als anderswo. Geld ist vorhanden.

Auch Miami träumt wieder von einem Formel-1-Lauf. Allerdings nicht mehr in der Stadtmitte. Es gab zu viele Probleme mit Grundstücksbesitzern, Anwohnern und der Verkehrsbehörde. Das Projekt rund um den Bayfront Park ist gestorben. Ein neues auf dem Gelände um das Hard-Rock-Stadion wird geprüft. Rund um die Arena der Miami Dolphins gibt es 100 Hektar freie Fläche, auf der sich mit weniger bürokratischem Aufwand ein fünf Kilometer langer Rundkurs bauen ließe. Auch Südafrika ist interessiert. Hier müssen erst die Präsidentschaftswahlen abgewartet werden. Eine Rückkehr nach Malaysia wird nicht vor 2023 erwartet. ■ MS

Baku in der Kanaldeckel-Kritik

Das erste Training zum GP Aserbaidschan war nach zwölf Minuten beendet. Ein loser Kanaldeckel zerstörte den Williams von George Russell.

Das erste Training des GP Aserbaidschan dauerte zwölf Minuten. Dann unterbrach Rotlicht den Trainingsbetrieb. Der Williams von George Russell parkte am Streckenrand. Der Unterboden war in tausend Teile zersplittert, das Chassis hatte einen Riss. Russell war über einen Kanaldeckel gefahren, den Charles Leclerc vorher gelockert hatte. Eine der drei Sicherheitsklammern unter dem Deckel hatte nachgegeben. Weil die Organisatoren 321 Kanaldeckel checken mussten, wurde das Trai-



Der Williams wurde stark beschädigt

ning nicht mehr angepfiffen. Claire Williams beschwerte sich: „Uns erwischt es zum dritten Mal mit einem Kanaldeckel. Wir hatten schon in Monaco 2010 und in Baku 2016 große Schäden. Ich überlege zu klagen.“ Haas hatte 2017 in Malaysia Erfolg damit. Der US-Rennstall erstritt eine Entschädigung von 500 000 Dollar für ein zerstörtes Auto. ■ MS

Schumacher bezahlt



Jack Aitken und Nicholas Latifi heißen die Sieger der beiden Formel-2-Rennen von Baku. Mick Schumacher fiel im ersten Lauf nach einem Fahrfehler aus. Am Sonntag aber zeigte er von Startplatz 19 eine fulminante Aufholjagd.

Von: **Tobias Grüner**

Die Formel 1 konnte in Baku nicht das erhoffte Spektakel bieten. Dafür wurde in der zweiten Liga umso mehr Action geboten. Schon direkt am Start war Chaos angesagt, weil Mick Schumacher von Startplatz 6 den Bremspunkt für die erste Kurve verpasst hatte und beinahe Luca Ghiotto abräumte. Dahinter fiel Giuliano Alesi nach einem Kontakt mit Trident-Teamkollege Ralph Bo-

schung ebenfalls in Kurve 1 aus. Vorne schnappte sich Nyck de Vries die Führung von Pole-Setter Nobuhiro Matsushita, der später wegen eines technischen Problems ganz ausfiel. Doch auch De Vries sollte sich nicht lange über die Spitzenposition freuen. Nach einem langsamen Boxenstopp des Niederländers übernahm Jack Aitken in Runde 8 das Kommando.

Ausfall nach Dreher

Für Mick Schumacher kam es noch schlimmer. Am Ausgang von Kurve 16, die auf die lange Gerade führt, geriet der Ferrari-Junior mit Untersteuern zu weit auf die Curbs. Sein Prema-Renner drehte sich einmal um die eigene Achse und blieb mit abgestorbenem Motor stehen. „Ein kleiner Fehler mit großer Wirkung“, schimpfte der 20-Jährige. „Aber aus solchen Fehlern lernt man. Beim nächsten Mal macht man es dann besser.“

! In Baku produzierte die Formel 2 wieder mal jede Menge Spektakel. Fünf Safety-Car-Phasen in zwei Rennen sagen aber auch viel über das fahrerische Niveau der Serie aus.

Richtig chaotisch wurde das Hauptrennen, als Guan Yu Zhou in Runde 18 in die Bande rutschte. Während das Safety Car auf die Strecke ging, rollten auch noch Tatiana Calderon und Callum Irott mit technischen Problemen aus. Beim Restart ging es dann drunter und drüber. Der etwas zu ungeduldige Luca Ghiotto drehte Sérgio Sette Câmara von der

Bahn. Dahinter krachte Louis Delétraz in das Heck von Dorian Boccia. Das Safety Car musste für die Aufräumarbeiten erneut ausrücken.

Als die Piste endlich wieder frei war, ließ das Zeitlimit nur noch drei schnelle Runden zu. Der Sieg von Jack Aitken geriet aber nicht mehr in Gefahr, der Renault-Junior rollte mit 2,2 Sekunden Vorsprung vor De Vries über die Linie. Dahinter sicherte sich Jordan King mit einem beherzten Manöver gegen Nicholas Latifi den dritten Podiumsplatz.

Aufholjagd im Sprint

Auch im Sprintrennen am Sonntag musste die Zielflagge geschwenkt werden, obwohl noch nicht alle geplanten Rennrunden absolviert waren. Das erste Mal musste das Safety Car kurz nach dem Start ausrücken, als Calderon nach einem Verbremser in Kurve 2 die beiden Schweizer Ralph Boschung und Louis Delé-

Lehrgeld



Mick Schumacher zeigte bei seiner Aufholjagd im Sprint eine starke Pace und viele tolle Überholmanöver

traz abräumte. Ein Crash von Giuliano Alesi in Runde 8 rief das Safety Car ein zweites Mal auf die Bahn. Beim Restart kamen sich Luca Ghiotto, Nikita Mazepin und Jordan King in Kurve 2 in die Quere und sorgten für die dritte Safety-Car-Phase des Rennens.

Mick Schumacher, der nach seinem Ausfall im ersten Lauf von Rang 19 ins Rennen ging, profitierte einerseits von den vielen Fehlern seiner Kollegen, andererseits zeigte der junge Prema-Pilot auch einige tolle Überholmanöver. Beim dritten Restart lag der Deutsche bereits auf Rang 7. In den letzten beiden Runden schnappte er sich dann auch noch seinen Teamkollegen Sean Gelael und Sérgio Sette Câmara, wodurch die starke Aufholjagd mit Platz 5 und sechs Punkten belohnt wurde.

Ganz zufrieden war Schumacher damit aber nicht: „Die Safety-Car-Phasen haben mir nicht viel geholfen. Sie haben zwar das

Feld immer wieder zusammengebracht, aber meine Pace war auch so sehr gut. Ich bin natürlich zufrieden mit P5. Aber ich denke, heute war das Potenzial für ein noch besseres Ergebnis da. Leider habe ich am Ende auch noch die schnellste Rennrunde um vier Tausendstel verpasst.“

Durch die drei Safety-Car-Phasen kamen insgesamt nur 19 Rennrunden zusammen. Nicholas Latifi, der auf Rang 6 losgefahren war, hatte die Führung nach einem starken Start schon in der Frühphase übernommen. Trotz Chaos ließ der Kanadier nichts mehr anbrennen. Mit dem zweiten Saisonsieg setzte er sich weiter an der Spitze der Fahrerwertung ab.

Auf Rang 2 feierte Sauber-Junior Juan Manuel Correa sein erstes Podium überhaupt. Platz 3 erkämpfte sich Vortagesieger Jack Aitken, der sich kurz vor der Ziellinie noch an Nyck de Vries vorbeigespreesst hatte. ■



Das Safety Car musste die Formel-2-Piloten in Baku regelmäßig einbremsen



Kleiner Fehler, große Wirkung: Schumacher dreht sich eingangs der Geraden

HAUPTRENNEN 27.4.2019

26 Runden à 6,003 km

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Jack Aitken	1:02.27,628 h
2. Nyck de Vries	+ 2,221 s
3. Jordan King	+ 4,134 s
4. Nicholas Latifi	+ 4,604 s
5. Dorian Boccia	+ 9,499 s
6. Sean Gelael	+ 12,313 s
7. Juan Manuel Correa	+ 13,154 s
8. Nikita Mazepin	+ 13,676 s
9. Luca Ghiotto	+ 14,613 s
10. Anthoine Hubert	+ 18,200 s

SPRINTRENNEN 28.4.2019

19 Runden à 6,003 km

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Nicholas Latifi	48.43,284 min
2. Juan Manuel Correa	+ 0,961 s
3. Jack Aitken	+ 1,521 s
4. Nyck de Vries	+ 2,602 s
5. Mick Schumacher	+ 3,247 s
6. Sérgio Sette Câmara	+ 4,060 s
7. Dorian Boccia	+ 6,503 s
8. Sean Gelael	+ 7,724 s

F2-FAHRERWERTUNG

Punktstand nach 4 von 22 Rennen

Fahrer	Punkte
1. Nicholas Latifi	62
2. Jack Aitken	43
3. Luca Ghiotto	39
4. Nyck de Vries	38
5. Sérgio Sette Câmara	33



Jack Aitken kam zweimal aufs Podium



Nicholas Latifi feierte Saisonsieg Nr. 2

Der achte Sieger



André Lotterer im DS-Techeetah holtè zum zweiten Mal in Folge Platz 2 – der Deutsche ist nun Tabellenzweiter

Die Ergebnislotterie geht weiter: Im achten Rennen der Saison gab's wieder ein neues Gesicht auf der obersten Stufe des Siegerpodests: Dieses Mal zog Robin Frijns das große Los. Der Holländer im Virgin-Audi gewann ein höchst turbulentes Rennen rund um den Invalidendom vor André Lotterer im DS-Techeetah und Daniel Abt im Werks-Audi. Die großen Verlierer des Rennens in Paris waren die Teams von Nissan und Mahindra.

Von: **Claus Mühlberger**

Der Mindestluftdruck ist ein leidiges Thema in der Formel E. 1,6 bar schreibt Michelin vor, und immer wieder

werden Sünder erlappt. Daniel Abt verlor deswegen vor zwei Jahren schon mal eine Pole-Position. Diesmal erwischte es Pascal Wehrlein: Ein Reifen an seinem Mahindra hatte lediglich 1,46 bar Luftdruck. Die Strafe: Ab in die letzte Startreihe. Dort parkte Wehrlein neben seinem Teammate Jérôme d'Ambrosio ein. Der Belgier büßte Startplatz 5 ein – ebenfalls wegen zu niedrigem Reifendruck.

Für die Mahindra-Piloten blieb statt der erhofften fetten Beute nur ein einziges Pünktchen. Pascal Wehrlein wurde noch Zehnter, d'Ambrosio büßte als 15. die Tabellenführung ein.

Großes Wehklagen herrschte auch bei Nissan: Denn nach Wehrleins Strafversetzung hatte das Renault-Nachfolgeteam mit den Fahrern Oliver Rowland und Sébastien Buemi die komplette erste Startreihe inne. Für Formel-E-Rookie Rowland war es nach Sanya schon die zweite Pole seiner noch kurzen Formel-E-

Karriere. Doch Glück brachte sie ihm nicht: Nach nicht mal zwei Kilometern entgleiste der Brite, rutschte in die Barriere und war plötzlich Allerletzter.

Dies war der Auftakt für eines der chaotischsten Rennen in der Historie der Elektroserie: mit Unmengen von Ausrutschern, drei Full-Course-Yellow-Phasen sowie einem Safety-Car-Intermezzo. Herzhafteste Duelle – etwa Robin Frijns gegen Felipe Massa, Sam Bird gegen Oliver Rowland oder Alex Lynn gegen Edoardo Mortara – sorgten für Kurzweil. Die Pariser Fans waren angesichts des Crash-Festivals schier aus dem Häuschen, und selbst als es mal kurz, aber heftig schüttelte, winkten sie enthusiastisch in die Kameras.

Nissan-Drama, Teil 2

Der zweite Teil des Nissan-Dramas kam in Runde 11. Der führende Sébastien Buemi geriet mit Robin Frijns aneinander. Der Holländer musste zwar seinerseits

zittern, weil die Nase seines Virgin-Audi nach dem erwähnten Tête-à-Tête mit Massas Venturi wackelte wie ein Kuhschwanz. Es gab sicherlich schon Rennleiter, die in solchen Situationen den Havaristen an die Box holten. Doch Frijns hatte Glück und ließ sich nicht beirren – in einem kühnen Manöver überrumpelte er Buemi.

Dies ging nicht ganz ohne Feindkontakt ab. Buemi verschwand plötzlich in Richtung Box: ein Plattfuß. „Das lief wirklich blöd“, erzählte der Schweizer später. „Frijns hat mir das Reifenventil abgerissen.“ Buemi, der Formel-E-Champ von 2016, ärgerte sich maßlos. Zum einen über die seiner Meinung nach sehr unglücklich platzierte Aktivierungszone für den Attack-Mode, zum anderen über Frijns. „Er war im Attack-Mode, da muss ihm doch klar sein, dass ich in der nächsten Runde auch den Attack-Mode aktiviere. Das muss ich tun, um mich zu schützen.“

KURZ NOTIERT

ALLRAD VOM TISCH

Die Formel-E-Rennautos der zweiten Generation (GEN 2) sind zwar gerade mal in ihrer ersten Saison. Trotzdem wird hinter den Kulissen bereits eifrig an den GEN-3-Autos gefeilt, die ab 2023/24 zum Einsatz kommen sollen. „Diese Autos werden viel leichter und viel stärker werden“, sagt Formel-E-Vizechef Alberto Longo. Bei einem Pflichtboxenstopp werden die Autos geladen, laut Longo „10 kWh in 30 Sekunden. Genug für fünf oder sechs zusätzliche Runden.“ Vom Tisch sind mittlerweile die Vorschläge von zwei Herstellern, die auf Allradantrieb drängten. Denkbar ist aber Re-kuperation via Vorderachse.

104 INTERESSENTEN

Nicht weniger als 104 Städte haben laut Longo ihr Interesse bekundet, ein Formel-E-Rennen auszutragen. „Wir hören uns alle Vorschläge an“, sagt der Spanier. „Aber es werden künftig höchstens 15 E-Prix pro Jahr gefahren.“ Berlin steht wohl auf der Kippe. Longo: „Zu 50 Prozent sind wir zufrieden, zu 50 Prozent nicht.“



Daniel Abt, der Dritte, gratuliert Sieger Robin Frijns



Crash vor dem Invalidendom: Lynn (oben) und Mortara



Da Costa im BMW kämpfte hart und wurde Siebter



Maximilian Günther: Felner fünfter Platz im Dragon

Robin Frijns zeigte wenig Interesse, mit Buemi derartige Argumente auszutauschen und drehte sich einfach weg. „Es war das schwierigste Rennen meiner Karriere“, sagte er. „Die Bedingungen waren wirklich extrem.“

In dieser Hinsicht waren sich mal alle Fahrer einig: „Ein verrücktes Rennen bei null Sicht“ erlebte Lucas di Grassi (Audi, Platz 4). André Lotterer, der abgeklärt auf Platz 2 fuhr, berichtete: „Bei jedem Bremsmanöver habe ich um mein Leben gefürchtet.“ Und auch HWA-Mann Gary Paffett war ganz durcheinander: „Heute war so viel los, dass ich glatt vergessen habe, dass wir im Trockenen gestartet sind.“

Beim achten Saisonrennen der Formel E gab es nun schon acht verschiedene Sieger. Ein deutscher Fahrer war bisher nicht darunter, doch im Titelkampf schaut es gut aus für Lotterer: Der DS-Fahrer liegt auf Tabellenplatz 2 – nur einen Zähler hinter Spitzenreiter Frijns. ■

8. RENNEN FORMEL E IN PARIS

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Robin Frijns (NL)	Virgin-Audi	47:50,510 min
2. André Lotterer (D)	DS-Techeetah	+ 1,373 s
3. Daniel Abt (D)	Audi Sport ABT Schaeffler	+ 3,175 s
4. Lucas di Grassi (BR)	Audi Sport ABT Schaeffler	+ 3,666 s
5. Maximilian Günther	Dragon	+ 5,454 s
6. Jean-Éric Vergne (F)	DS-Techeetah	+ 6,694 s
7. António Félix da Costa	BMW	+ 7,238 s
8. Gary Paffett (GB)	HWA-Venturi	+ 7,901 s
9. Felipe Massa (BR)	Venturi	+ 10,522 s
10. Pascal Wehrlein (D)	Mahindra	+ 11,488 s

STAND FAHRER

1. Frijns	81 Punkte
2. Lotterer	80
3. Da Costa	70
4. Di Grassi	70
5. D'Ambrosio	65
6. Vergne	62
7. Evans	61
8. Abt	59
9. Bird	54
10. Mortara	52

STAND TEAMS

1. DS-Techeetah	142 Punkte
2. Virgin-Audi	135
3. Audi Sport ABT Schaeffler	129
4. Mahindra	103

MOTORSPORT-IMAGES



Wehrlein: Schnellster im Quali, aber Pole verloren

ABB

ABB UND DIE FORMEL E

ABB ist seit 2018 Titelsponsor der Formel E. Neben Robotik und Digitaltechnologien gehören Elektrifizierungsprodukte zum Portfolio des Schweizer Unternehmens. Mit 10 500 verkauften Ladestationen in über 70 Ländern gilt ABB als einer der führenden Hersteller von Schnellladelösungen. ABB ist Ladepartner der Jaguar I-Pace eTrophy, der Partnerserie der ABB Formel E. Die Titelpartnerschaft und die technische Zusammenarbeit mit der Formel E unterstreichen das Versprechen von ABB, die Welt zu bewegen, ohne die Erde zu verbrauchen.

Die amtierenden Meister holten den Sieg im Sonntagsrennen



Die neuen alten Tabellenführer

Beim Saisonauftakt zum ADAC GT Masters standen in Oschersleben alle Zeichen auf Anfang – und doch siegten alte Bekannte: die Callaway-Corvette und der Herberth-Porsche. Beide mit neuen Fahrerbesetzungen.

Von: **Bianca Leppert**

Wenn das kein Déjà-vu ist: Herberth Motorsport hat die vergangene ADAC-GT-Masters-Saison als Meister abgeschlossen und reist auch wieder als Tabellenführer aus Oschersleben ab. Wobei die Vorzeichen etwas andere sind: Zum einen kommt die neue Generation des Porsche 911 GT3 R zum Einsatz, zum anderen hat Robert Renauer neuerdings den Carrera-Cup-Meister Thomas Preining an seiner Seite, der zu den von Porsche geförderten jungen Piloten gehört.

Der große Tag der Herberth-Mannschaft war der Sonntag. Zuvor musste man anderen die Bühne überlassen. Das Zeittraining am Samstagmorgen glich einem Kasino-Besuch. Aus drei roten Flaggen resultierten zwei Unterbrechungen und das vorzeitige Ende der Zeitenjagd. Als glücklicher Polesetter ging daraus Marvin Dienst hervor, der mit dem Team Schütz Motorsport sein Comeback in der Sportwagenserie feierte – allerdings mit Mercedes statt wie früher mit Porsche.

Regen bringt Spannung

Im Rennen kontrollierte Dienst die erste Hälfte und setzte sich mit der RWT-Corvette von David Jahn vom restlichen Feld ab. Während Dienst dem Druck souverän standhielt und den Mercedes-AMG GT3 in Führung liegend beim Boxenstopp übergab, hatte sein Teamkollege Aidan Read als GT-Masters-Neuling eine Mammut-Aufgabe zu bewältigen. Er kannte die Strecke nicht und bekam mit einsetzendem Regen

„Ich habe hier schon mal ein Rennen bei halb Schnee und halb Regen im Formel-Auto gewinnen können – ich habe mich im Auto sehr wohlgeföhlt.“

Marvin Kirchhöfer, Callaway

rund sieben Minuten vor Schluss noch eine weitere Herausforderung serviert.

Die wurde sogar erfahrenen Piloten wie Sven Barth zum Verhängnis, der sich auf Platz 2 liegend auf einem nassen Kerb in der RWT-Corvette drehte und die beste Angriffsposition damit dem Markenkollegen Marvin Kirchhöfer überließ. Der beherrschte den Eiertanz auf Slicks perfekt und schnupfte Read kurz darauf auf. Corvette heimste schließlich den Sieg vor dem Audi R8 LMS des neuen Teams HCB Rutronik von

Kelvin van der Linde und Patrick Niederhauser und dem BWT-Mücke-Audi von Christopher Haase und Jeffrey Schmidt ein. Read wurde noch bis auf Platz 5 hinter einen der Land-Audi durchgereicht.

Bleibt die Frage: Was machte die Corvette bei diesen Bedingungen so überlegen? Vermutlich eine Mischung aus Fahrer und Auto. „Wir können es uns nicht so richtig erklären, aber waren schon in der Vergangenheit bei genau diesen Bedingungen gut unterwegs“, so Callaway-Teamchef Mike Gramke. Kirchhöfer fühlte sich pudelwohl im Auto. „Markus hat super vorgelegt, und ich habe hier schon im ADAC Formel Masters ein Rennen bei halb Schnee und halb Regen gewinnen können.“

Dass ein Audi-Dreierpack dahinter landete, überraschte nicht sonderlich, denn die Marke mit den vier Ringen ist seit jeher in Oschersleben eine Bank. So hinterließ auch am Sonntag im Zeittraining auf nasser Strecke der gesamte Volkswagen-Konzern sei-



Keine Punkte für den neuen Aston Martin Vantage von ProPeak Performance

Callaway holte den Sieg am Samstag, der HCB-Rutronik-Audi überraschte

nen Fußabdruck. Man machte die Startplätze 1 bis 12 unter sich aus!

Fremdkörper im Reifen

Allen voran der Grasser-Lamborghini von Christian Engelhart und Mirko Bortolotti. Es war zum einen ein Trostpflaster für den von der Felge abgesprungenen Reifen im Freien Training, was einen Einschlag und umfangreiche Reparaturen zur Folge hatte. Und zum anderen für das vorzeitige Aus im ersten Rennen, weil die Steckverbindung zur Drosselklappe streikte. Doch irgendjemand schien in Oschersleben mit einer Voodoo-Puppe im Lambo-Design auf der Tribüne zu sitzen: Nach der ersten Rennehälfte, in der Bortolotti sich erfolgreich gegen Herberth-Pilot Preining ver-

teidigte, war der Wurm drin. Etwas präziser ausgedrückt: Er war im Reifen. Der musste wegen eines Fremdkörpers gewechselt werden. Dafür sieht das Reglement eine zusätzliche Standzeit von zehn Sekunden vor. Kurz darauf hagelte es eine Durchfahrtsstrafe, weil man diese angeblich unterschritten hatte.

Nach dem Rennen entschuldigte man sich bei der Grasser-Mannschaft, weil die Zeitnahme offenbar zwei Signale bei der Boxeneinfahrt empfangen hatte, wovon ausgerechnet das falsche herangezogen wurde. Die Strafe war im Nachhinein nicht mehr rückgängig zu machen.

Des einen Leid, des anderen Freud: Preining wusste nicht, wie ihm geschah, als er Teamkollege Robert Renauer plötzlich das Feld

„Der Porsche war heute sehr konstant. Wir sind alle mit neuen Slicks losgefahren, und das hat man bei uns vor allem an der Hinterachse gemerkt.“

Robert Renauer, Herberth

anführen sah. Überhaupt würfelte der Stopp der Spitzengruppe in Runde 23 einiges durcheinander. Beim Team Bernhard musste man beim Service des auf Platz 3 liegenden Porsche von Matteo Cairoli zusätzliche fünf Sekunden Däumchen drehen, weil sich

der junge Italiener zu Beginn nicht im korrekten Startkorridor befand – das kostete einen möglichen Podiumsplatz.

Von dieser Tatsache und einem Undercut profitierte der Land-Audi von Dries Vanthoor und Ricardo Feller. Man stoppte drei Runden früher als das Spitzen-Trio und machte ordentlich Tempo in den Runden danach. „Wir wussten, dass uns das ungefähr 0,9 Sekunden bringen sollte“, so Land-Ingenieur René Eder. Feller und Renauer fuhren ihr eigenes Rennen an der Spitze. Der amtierende Champion ließ sich trotz einer kleinen Berührung aber nicht aus der Ruhe bringen und setzte sich am Schluss gegen Feller und Ineichen/Perera auf Platz 3 durch. „Ich musste erstmal in einen Rhythmus finden“, so der 34-Jährige. „Das Auto war heute sehr konstant. Weil es im Zeittraining geregnet hatte, sind alle mit neuen Slicks losgefahren. Diese 80 Kilometer weniger Laufleistung auf dem Reifen haben sich vor allem an der Hinterachse bemerkbar gemacht.“

Während beim Thema Reifen und BOP alles wie gehabt bleibt, gibt es ein neues Punktesystem in dieser Saison: Statt bis zum zehnten Platz werden nun bis Rang 15 Zähler vergeben. Bei Neuling Aston Martin half das nichts: Martin/Keilwitz wurden nach Punkte-Resultaten zweimal aus der Wertung genommen. ■

ADAC GT MASTERS OSCHERSLEBEN, 1. LAUF

Pole-Position

#36 Marvin Dienst (Schütz Motorsport, Mercedes AMG GT3) 1.23.220 min

Schnellste Runde

#36 Marvin Dienst (Schütz Motorsport, Mercedes AMG GT3) 1.24.798 min

1.	#77	Pommer/Kirchhöfer	Callaway Competition	Corvette C7 GT3	42 Runden
2.	#31	Niederhauser/Van der Linde	HCB Rutronik Racing	Audi R8 LMS GT3	+3,607 sek
3.	#25	Schmidt/Haase	BWT Mücke Motorsport	Audi R8 LMS GT3	+7,716 sek
4.	#28	Feller/Vanthoor	Montaplast by Land-Motorsport	Audi R8 LMS GT3	+8,498 sek
5.	#36	Dienst/Read	Schütz Motorsport	Mercedes-AMG GT3	+11,057 sek
6.	#1	Renauer/Preining	Precote Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+12,918 sek
7.	#29	Hofer/Mies	Montaplast by Land-Motorsport	Audi R8 LMS GT3	+13,002 sek
8.	#13	Jahn/Barth	RWT Racing	Corvette C7 GT3	+13,638 sek
9.	#47	Dontje/Götz	Mann-Filter Team HTP	Mercedes-AMG GT3	+14,005 sek
10.	#7	Ludwig/Asch	HB Racing	Ferrari 488 GT3	+19,945 sek

ADAC GT MASTERS OSCHERSLEBEN, 2. LAUF

Pole-Position

#63 Christian Engelhart (Orange1 by GRT Grasser, Lamborghini Huracán GT3) 1.37,075 min

Schnellste Runde

#25 Christopher Haase (BWT Mücke Motorsport, Audi R8 LMS) 1.25.115 min

1.	#1	Renauer/Preining	Precote Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	41 Runden
2.	#28	Vanthoor/Feller	Montaplast by Land-Motorsport	Audi R8 LMS GT3	+1,455 sek
3.	#82	Ineichen/Perera	Orange1 by GRT Grasser	Lamborghini Huracán GT3	+13,159 sek
4.	#31	Niederhauser/Van der Linde	HCB Rutronik Racing	Audi R8 LMS GT3	+14,190 sek
5.	#19	Beretta/Mapelli	Orange 1 by GRT Grasser	Lamborghini Huracán GT3	+14,636 sek
6.	#14	Sylvest/Klingmann	MRS GT-Racing	BMW M6 GT3	+18,658 sek
7.	#18	De Leener/Cairolì	KÜS Team75 Bernhard	Porsche 911 GT3 R	+25,496 sek
8.	#47	Dontje/Götz	Mann-Filter Team HTP	Mercedes-AMG GT3	+26,605 sek
9.	#11	Erhart/Kaffer	EFP Car Collection by TECE	Audi R8 LMS GT3	+30,654 sek
10.	#24	Ortmann/Winkelhock	BWT Mücke Motorsport	Audi R8 LMS GT3	+32,069 sek

PUNKTESTAND FAHRER NACH 2 VON 14 LÄUFEN

1.	Renauer/Preining	35
2.	Feller/Vanthoor	33
2.	Niederhauser/Van der Linde	33
3.	Pommer/Kirchhöfer	29
4.	Haase/Schmidt	21
5.	Ineichen/Perera	16
6.	Dontje/Götz	15
7.	Mapelli/Beretta	12
8.	Read/Dienst	11
8.	Barth/Jahn	11



Manthey hoch zwei

Nick Tandy und Richard Lietz drückten dem dritten Lauf bei nasser Piste ihren Stempel auf

Beinahe wäre es für Manthey Racing ein Triple-Sieg beim dritten VLN-Lauf geworden – wäre da nicht ein Fehler beim Tanken passiert. So freut man sich mit Lietz/Tandy und Klohs/Olsen über einen Doppelsieg vor dem Black-Falcon-Mercedes.

Von: Bianca Leppert

Einerseits war beim dritten Rennen zur VLN Langstreckenmeisterschaft alles wie immer. Das Wetter zeigte sich einmal mehr launisch, es regnete teilweise in Strömen, und zum Schluss des vierstündigen Rennens, das mit 20 Minuten Verzögerung gestartet wurde, trocknete es etwas ab.

Andererseits ereignete sich eine Seltenheit: Beinahe wären alle drei Plätze auf dem Podest an eine Mannschaft gegangen – Manthey Racing. Der Porsche 911 GT3 R mit der Startnummer 912 war am Ende mit Richard Lietz und Nick Tandy der Sieger. Einen weiteren Podiumsplatz beanspruchte man mit dem privat eingesetzten Elfer, den sich Otto Klohs und Dennis Olsen teilten.

Die zunächst große Freude über das ursprüngliche Podium

Triple, bei dem eigentlich Kévin Estre und Michael Christensen Platz 2 vor Klohs/Olsen belegt hatten, wurde nach dem Rennen schnell getrübt: Weil man beim letzten Stopp 109,3 Liter statt der erlaubten 107 Liter getankt hatte, wurde eine 15 Sekunden-Strafe aufgebremst (5 pro angefangenem Liter) – das bedeutete Platz 4 im Gesamtklassement.

Schon zu Beginn des Rennens fiel eine erste Vorentscheidung im teaminternen Duell: Der auf Pole-Position gestartete Porsche mit der Startnummer 911 bekam eine Stop-and-Go-Strafe aufgebremst, weil Kévin Estre einen Frühstart hingelegt hatte.

„Ich muss mir anschauen, was ich da falsch gemacht habe. Ich bin so wie bei allen anderen VLN-Rennen auch gestartet. Anscheinend hat sich die Regel geändert“, sagte der Franzose etwas

verwundert. Durch die Strafe ging dem Duo rund eine Minute verloren. Im weiteren Rennverlauf kamen Strategie-Themen hinzu.

Regen brachte Chaos

Viele Favoriten mussten vorzeitig die Segel streichen, weil ihnen ab der dritten Runde das Wasser, das auf der Strecke stand, zum Verhängnis wurde. So strandete der Frikadelli-Porsche von Jaminet/Müller/Dumas im Kiesbett in der ersten Kurve, wie auch der Mercedes AMG GT3 von Heyer/Seyffarth/Vautier/Van Der Zande. Der Phoenix-Audi von Fässler/Green strauchelte ebenfalls und drehte sich in der Hohenrain-Schikane, konnte aber weiterfahren. Später legte sich auch noch der Falken-BMW ab.

In der Schlussphase machten die drei Manthey-Porsche auf

abtrocknender Strecke den Sieg also vorläufig unter sich aus, die #912 auf Regenreifen, die #911 auf Slicks. Zuletzt bekam man allerdings noch Druck von Dirk Müller im Black-Falcon-Mercedes, der wegen der Strafe gegen die #911 von Christensen/Estre am Ende von Platz 4 auf Platz 3 aufrückte.

Für Schnitzer sprang mit dem BMW M6 GT3 noch der fünfte Rang heraus (Van der Linde/Yelloly), dahinter landete der Rowe-BMW von Wittmann/Krohn/Edwards. Der AutoArena-Mercedes schloss das Rennen auf dem siebten Rang (Assenheimer/Bastian/Buurman) vor dem Falken-Porsche (Ragginger/Werner) ab.

Frikadelli sicherte sich mit dem verbliebenen Porsche noch Rang 9 (Abbelen/Müller/Laser) vor dem Black-Falcon-Mercedes von Haupt/Stolz/Buhk. ■

VLN, 3. LAUF, 61. ADAC ACAS H&R-CUP (4 STUNDEN)

Pole-Position #911 Christensen/Estre (Manthey Racing, Porsche 911 GT3 R, SP9) 8.05,344 min
Schnellste Runde #39 Menzel/Jöns/Vaxiviere (KCMG, Nissan GT-R Nismo, SP9) 8.29,675 min

1.	#912 Lietz/Tandy	Manthey Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	24 Runden
2.	#12 Klohs/Olsen	Manthey Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+1.07411 min
3.	#14 Christodolou/Engel/Metzger	Mercedes-AMG Team Black Falcon	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+1.10,269 min
4.	#911 Christensen/Estre	Manthey Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+1.16,890 min
5.	#42 Van der Linde/Yelloly	BMW Team Schnitzer	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+1.57,713 min
6.	#99 Wittmann/Krohn/Edwards	Rowe Racing	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+2.33,352 min
7.	#6 Assenheimer/Bastian/Buurman	Black Falcon Team AutoArena	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+2.57,521 min
8.	#4 Ragginger/Werner	Falken Motorsport	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+5.05,519 min
9.	#30 Abbelen/Müller/Laser	Frikadelli Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+6.59,843 min
10.	#16 Haupt/Stolz/Buhk	Mercedes-AMG Team Black Falcon	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+7.20,693 min

ADAC GT4 Germany: Saisonauftakt in Oschersleben

Siege für BMW und KTM

Im Rahmen des ADAC GT Masters feierte die ADAC GT4 Germany ihre Feuer- taufe in Oschersleben. Insgesamt 24 Autos waren in der neuen Rennserie am Start, die ersten Siege teilten sich BMW und KTM.

Von: **Bianca Leppert**

Lange wurde über die ADAC GT4 Germany nur gesprochen, nun folgte in Oschersleben die erste Kostprobe der neuen GT-Serie, die sozusagen die kleine Schwester des ADAC GT Masters ist.

So war das erste Zeittraining am Samstagmorgen umso interessanter, stellte es doch das erste offizielle Kräftemessen des Feldes dar, das aus 24 Autos und sieben unterschiedlichen Marken besteht. Hier setzte der Schweizer Florian Thoma im Aston Martin Vantage GT4 ein Ausrufezeichen vor BMW-Pilot Marius Zug.



Laura Kraihamer und Reinhard Kofler jubelten über den KTM-Doppelsieg

Letzterer sollte sich im ersten Rennen über 60 Minuten auch den Sieg gemeinsam mit seinem Teamkollegen Gabriele Piana für RN Vision STS sichern. Thoma schied nach einem Unfall hingegen vorzeitig aus.

Den Grundstein für den Triumph legte Zug bereits am Start, wo er in Führung ging. Auf dieser Position übergab er auch an seinen Teamkollegen Piana, der bekam es

jedoch mit den beiden KTM X-Bow von Reiter Engineering zu tun. Sie zogen am BMW vorbei, fielen jedoch wegen eines Ausrutschers ins Kies sowie einer Durchfahrtsstrafe wieder zurück, was Zug/Piana den Erfolg vor dem Mercedes-AMG GT der Owega-Brüder und dem Porsche Cayman von Kasperlik und Kern bescherte. Offenbar wollte man die vertane Siegchance bei KTM nicht auf sich sitzen lassen.

So nutzte man die zweite Chance am Sonntag und fuhr gleich einen Doppelsieg ein.

Von Pole war allerdings Porsche-Pilot Lars Kern gestartet. Der diktierte zunächst das Tempo an der Spitze vor den beiden BMW M4 GT4 von Thomas Jäger und Piana. Doch beide KTM X-Bow arbeiteten sich stetig durchs Feld. Mit über zehn Sekunden Vorsprung übergab Kofler das Auto in Führung liegend an seine Teamkollegin Laura Kraihamer, die den Sieg sicher nach Hause fuhr. „Um das Risiko zu minimieren, habe ich mich langsam durch das Feld gekämpft und jedes Überholmanöver bedacht durchgezogen“, so Kofler. Auf Platz 2 landeten die Stallgefährten Mads Siljehaug und Eike Angermayr, ebenfalls mit dem KTM X-Bow. Das Podium komplettierte das Porsche-Duo Kasperlik/Kern.

In der Meisterschaft liegen Kofler/Kraihamer, Zug/Piana und Kasperlik/Kern mit 32 Punkten gleichauf an der Spitze der Tabelle vor dem nächsten Lauf am Red Bull Ring Anfang Juni. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

FORD FIXIERT LM-LINEUP

Ford hat seine Fahreraufstellung für das 24h-Rennen in Le Mans definiert: Die beiden Amerikaner Billy Johnson und Jonathan Bomarito werden die beiden WEC-Paarungen Olivier Pla und Stefan Mücke sowie Harry Tincknell und Andy Priaulx verstärken. Während Johnson zum vierten Mal in Le Mans startet, ist Bomarito der vierte Einwechselspieler in vier Jahren – nach Marino Franchitti, Pipo Derani und Tony Kanaan. Die beiden IMSA-Ford GT starten in Le Mans wie 2018 – also mit den Fahrerpaarungen Dirk Müller, Joey Hand und Sébastien Bourdais sowie Richard Westbrook, Ryan Briscoe und Scott Dixon.

IGTC SUZUKA: VOLLES HAUS

Die zweite Ausgabe des auf zehn Stunden angesetzten IGTC-Rennens im japanischen Suzuka am 25. August ist wieder sehr

gut gebucht: Der Veranstalter SRO sowie der lokale Promoter konnten bereits jetzt 37 Fahrzeuge bestätigen, insgesamt sind 13 Hersteller vertreten, wovon acht GT3-Hersteller die volle IGTC-Saison bestreiten werden.

MCLAREN: DEAL MIT IMSA

Der britische Sportwagenhersteller McLaren hat einen über mehrere Jahre laufenden Vertrag mit dem Ausrichter der US-Langstreckenserie IMSA unterzeichnet. Diese Partnerschaft erlaubt den Briten die aktive Teilnahme am Championat, egal in welcher Klasse. Den Anfang macht am kommenden Wochenende das Compass-Racing-Team, das beim vierten IMSA-Lauf in Mid-Ohio einen McLaren 720S GT3 einsetzen wird. Der Vertrag kam nicht überraschend: Die USA sind der größte Absatzmarkt des britischen Sportwagenherstellers.

ALONSO: WEC-ABSCHIED

Die Spatzen pfeifen es schon länger von den Dächern: Der ehemalige F1-Star Fernando Alonso wird seinen Vertrag mit Toyota in der Sportwagen-WM offenbar nicht verlängern. Der Ersatz steht auch schon fest:



Der ehemalige Porsche-LMP1-Pilot Brendon Hartley wurde bereits als Ersatzfahrer für das 24h-Rennen in Le Mans im Juni benannt und könnte in der kommenden WEC-Saison den Platz von Alonso übernehmen. Das Verhältnis zwischen dem

Toyota-Werksteam und Alonso ist seit dem WEC-Lauf in Shanghai 2018 angespannt: Der Spanier argwöhnte damals, das Team habe das Schwesterfahrzeug bevorzugt.

LMP1: NEUE BOP FÜR SPA

Nicht dass es etwas ändern würde, aber wir erfüllen hier unsere Nachrichtspflicht: Die BOP in der LMP1-Klasse wurde für das nächste Rennen in Spa Anfang Mai so angepasst, dass private LMP1-Teams kein Energielimit pro Runde mehr haben. Das klingt toll, ist es aber nicht, denn es gilt nach wie vor ein maximaler Kraftstoffdurchfluss von 115 Kilogramm pro Stunde. Die privaten LMP1 haben also mehr Leistung, werden relativ gesehen auch schneller fahren, müssen dann aber auch häufiger tanken. Die Rennvorhersage für Spa? Doppelsieg für Toyota.



Der Regentänzer

Fahrer und Team schieben sich gegenseitig die Verantwortung für den Hyundai-Doppelsieg in Argentinien zu. Marken-Weltmeister Toyota erlebte beim fünften WM-Lauf schon die dritte Pleite.

Von: **Markus Stier**

Das hat man auch nicht alle Tage: Wenn es am Ende keiner gewesen sein will, ist der Situation meist ein ausgewachsenes Desaster vorangegangen, doch dieses Mal war es ein Triumph, für den sich keiner die Orden anstecken lassen wollte. Unter dem sonnigen Himmel Argentinien hat Hyundai gerade mit Thierry Neuville und Andreas Mikkelsen einen Doppelsieg er-

lungen. Als der Norweger am oberen Ende der Prüfung „El Condor“ die letzte Lichtschranke passiert hatte, tobten die Mannen in den himmelblauen Hemden unten in Carlos Paz schon ausgelassen durch die Hospitality. Egal was Neuville veranstalten würde, der Sieg würde in jedem Fall nach Korea gehen.

Eigentlich chancenlos

Neuville hatte knapp 50 Sekunden Vorsprung und ließ bei seinem zweiten Argentinien-Erfolg nach 2017 nichts anbrennen. Trotz entspanntem Aufstieg über die finalen 16 Kilometer holte er als Drittschnellster der Powerstage noch drei Extrapunkte und baute die WM-Führung von zwei auf zehn Zähler aus – bei einer Rallye, bei der er eigentlich chancenlos hätte sein müssen.

„Ich muss dem Team danken, die haben die ganze Zeit unglaub-

lich gearbeitet, nicht nur hier im Service, sondern auch im Werk in Alzenau. Das Auto war das ganze Wochenende absolut perfekt“, schwärmte Neuville berauscht von Erfolg, Champagner und Höhenluft. Im Service tobte Teamchef Andrea Adamo, als hätte er Italien gerade zur Fußball-WM geschossen. Vom Jubel heiser, wies er das Lob krächzend umgehend von sich: „Es war nicht das Verdienst des Teams, sondern Thierry und Andreas haben eine großartige Leistung geboten. Ich weiß, was wir ihnen hinstellen, und sie haben die Lücke nach oben geschlossen.“

Ja, was denn nun? Wahr ist, dass Hyundai mit der Homologation eines neuen Mitteldifferenzials im vergangenen Herbst eine zentrale Schwäche des i20 abgestellt hat: notorisches Untersteuern. Wahr ist aber auch, dass die Fahrer von Neuville über Sordo

! Seit dem ersten Hyundai-Erfolg in Deutschland 2014 und Polen 2017 ist Argentinien 2019 der dritte Doppelsieg für die Koreaner. Der Sieger hieß alle drei Male Thierry Neuville.

bis Loeb bei sämtlichen bisherigen Einsätzen in dieser Saison phasenweise über ein schwer beherrschbares Auto klagten. Sordo entschuldigte sich in Cordoba, dass er nicht schneller könne, weil das Heck des Autos so instabil sei. Selbst der am Ende Zweitplatzierte Mikkelsen monierte

anfangs Handling-Probleme, konnte sie aber dieses Mal abstellen. Der Norweger strahlte nach jeder Prüfung, wie viel Spaß er habe und dass er jederzeit ein Schüppchen drauflegen könne.

„Der zweite Platz fühlt sich an wie ein Sieg“, sagte Mikkelsen, für den es der erste Podiumsbesuch seit 14 Monaten (Schweden 2018) und erst der zweite bei 20 Einsätzen für Hyundai war.

Geschenkt, mag man im ersten Reflex sagen. Wer bei vier Einsätzen nur einen vierten Rang vorzuweisen hat, profitiert ja von einem deutlich besseren Startplatz als die Konkurrenz, nur dass das Argument in diesem Fall nicht sticht, denn die Startposition spielte keine Rolle. Lang anhaltende und heftige Regenfälle sorgten nicht nur für die Streichung der dritten Prüfung, weil die Allrad-Autos der Teilnehmer zu bewältigen gewesen wäre, aber wohl nicht für Rettungsfahrzeuge, das Wasser backte auch die sonst staubigen und für die vorderen Starter rutschigen Schotterpisten so fest zusammen, dass sich die Fahrer manchmal in Finnland gewöhnt hätten, nur dass neben der Strecke die Fichten durch Menschen ersetzt worden waren. Trotz des im Vorfeld erbärmlichen Wetters hatten sich begeisterte Massen in Bewegung gesetzt, um das größte jährliche Spektakel der Provinz Cordoba zu bewundern. Anders

als bei vielen Rallyes, wo sich das Volk auf wenige Zuschauerpunkte konzentriert, säumten die Argentinier die Prüfungen auf vielen Kilometern, in der Mondlandschaft von El Condor vermeldete der Veranstalter am Sonntag 75 000 Fans. Tatsächlich kann niemand die Menschen ohne Ticketverkauf oder Durchlasskontrollen zuverlässig zählen, aber es standen noch niemals mehr Zuschauer auf den Felsen entlang der Strecke.

Glück des Tüchtigen

Das Publikum sah bis zur Halbzeit einen spannenden Mehrkampf, eben weil der Mann aus dem so oft und gern verregneten Belgien das Glück des Tüchtigen hatte. „Thierry ist ein sehr talentierter Regentänzer, das hat er schon letztes Jahr in Sardinien bewiesen“, sagte Weltmeister Sébastien Ogier anerkennend.

Am Ende der ersten Etappe lag Neuville sogar an der Spitze des Feldes, zwei seiner vier Bestzeiten war er an jenem Freitag gefahren. Am Samstag hätte der mit der Hypothek eines Drehers und zwei Reifenschäden freitags zurückgefallene Jari-Matti Latvala eigentlich der Staubfresser für die Nachfolgenden sein müssen, doch der Finne fuhr keine schlechteren Zeiten als der vorletzte WRC-Starter Ogier. Und auch als die Höhensonne die Pisten zügig trocknete, ergaben sich keine nennenswerten Nachteile.

Dass Außenstehende zuweilen einen anderen Eindruck bekommen, liegt an der selektiven Wahrnehmung der Fahrer. Seit dem Verbot der Zwischenzeiten tappen sie bis zum Blick auf die Zeitenliste an der Zeitkontrolle in den Prüfungszielen im Dunkeln. Neuville berichtete auf der letzten Freitagsprüfung von aufgewühltem und matschigen Terrain, bemängelte Traktionsprobleme. Er wusste noch nicht, dass niemand auf den 23 Kilometern von Santa Rosa nach San Agustín schneller sein würde als er.

Der Belgier irrte auch bei der vermeintlichen technischen Überlegenheit der Konkurrenz von Toyota. „Es kann ja jeder sehen, dass die größere Flügel haben und außerdem mehr Top-speed, sagte der Tabellenführer. Nur passte seine Einschätzung nicht zu den Ergebnissen. Nirgends hätten sich die Toyota-Qualitäten besser auszahlen sollen als auf den schnellen und ebenen Samstagsprüfungen. Hier hatte Ott Tänak im Vorjahr die Konkurrenz abgeduscht und war unwiderstehlich davongezogen.

Keine Prüfung hat so schnelle Kurven und so lange Geraden wie die 23 Kilometer von Cuchilla Nevada. Aber auch mit fünf Stundenkilometern mehr Top-speed und größeren Leitwerken hatte Tänak Kontrahent Neuville nach 21 Kilometern gerade mal 3,5 Sekunden abgeknöpft, der Belgier holte sich mit einem wilden Ritt auf nur zwei Kilometern vor dem Ziel eine ganze Sekunde zurück. Seit Saisonbeginn hat Hyundai keine neuen Wunderkomponenten am i20 homologiert, vielleicht resultiert der Fortschritt am Sportgerät schlicht daraus, dass Ingenieure und Fahrer ihr Auto besser verstehen.

Unverständlich ist die Formschwäche bei Toyota. Ott Tänak fuhr zwar fünf Bestzeiten, aber die übliche Dominanz blieb aus. Versagende Lichtmaschinen sind seit einem Jahr ein Dauerthema bei den Markenweltmeistern, Tänak ging am Samstag der Saft aus, er fiel im WM-Dreikampf auf 28 Punkte zurück. Dass dem Achten im Ziel auch in der Powerstage keine Schadensbegrenzung gelang, lag nur teilweise an seiner frühen Startposition. Teamkollege Latvala verpasste die Bestzeit um nur eine Zehntelsekunde, er war kurz nach ihm gestartet.

Der Finne strapazierte sein Glück an diesem Wochenende mehr als jeder andere. Seit jeher

Thierry Neuville holte beim fünften WM-Lauf trotz Startplatz 1 seinen zweiten Saisonsieg in Folge



Wenn Hyundai-Teamchef Andrea Adamo in Feierlaune ist, heißt es „Rette dich, wer kann“ vor seinen Umarmungen



Tänak: Mal wieder Lichtmaschinenschaden, am Ende nur Platz 8



Meeke: Die Plattfuß-Rekordserie von Toyota geht weiter



für seinen raumgreifenden Fahrstil berühmt, endeten seine Fahrten in Argentinien nicht selten an einem Fels am Straßenrand. Aber zu seinem 200. WM-Start waren ihm die Götter gnädig. Freitags nach einem Dreher in eine Böschung eingeschlagen, samstags gleich zwei Mal ins Bankett gerasselt und bei einer Wasserdurchfahrt gegen einen Stein geklatscht, kam Latvala ohne jeden auch nur geknickten Querlenker davon.

Er erlitt lediglich drei Reifenschäden, zwei davon auf nur einer Prüfung am Freitag. „Das ist bei 200 WM-Rallyes eine Premiere für mich“, sagte der Routinier, der am Ende Fünfter wurde, nachdem er einen nur halbschnellen Dani Sordo im dritten Hyundai niedergerungen hatte.

Latvala war wieder einmal nicht der einzige Toyota-Mann, der die beeindruckende Plattfußstatistik von Tommi Mäkinens Truppe aufbesserte. Kris Meeke kassierte am Samstagmorgen ebenfalls gleich zwei

Reifenschäden und hatte wie Latvala am Vortag Glück, dass ihn die Stewards trotz maladem Rad auf den öffentlichen Verbindungsetappen davonkommen ließen. Die Regeln schreiben ein intaktes Rad vor, es war bei beiden Toyota-Männern genug Gummi auf der Felge, dass die Regelwächter es durchgehen ließen.

Meeke führt die zweifelhafte Statistik an, er fuhr sich fünf Kilometer vor dem Ziel einen weiteren Reifen zuschanden und holte keine Extrapunkte. Der Nordire betonte aber, dass nicht etwa zu leicht gebaute Felgen wie in Monte Carlo die Ursache seien, sämtliche entlüftete Räder gingen auf die Kappe der Fahrer.

Pannenstatistik

Abgesehen von Tänaks Lichtmaschine versagte beim WM-Dritten aber schon am Freitag eine Antriebswelle, bei Meeke brach ein Stabi und seinen ersten Ausrutscher am selben Stein im Wasserloch wie bei Latvala er-

klärte er mit einer schon zuvor versagenden Hinterradbremse. So war am Ende auch für den ansonsten schnellen Meeke nur Rang 4 drin.

Die Toyota sind nicht zwingend von sich aus unzuverlässiger geworden, viele Pannen resultieren daraus, dass die Fahrer nicht mehr über das überlegene Auto des Vorjahres verfügen und deutlich näher am Limit zu Werke gehen – in Argentinien auch darüber hinaus.

Obwohl vom Veranstalter im Roadbook klar markiert, kürzten Tänak und Meeke als Einzige auf der elften Prüfung die Strecke an einem Viehgatter ab. Der Zeitvorteil lag ohne die kleine Schikane bei geschätzten drei Sekunden. Mit zehn Sekunden Zeitstrafe kamen die Delinquenten gut davon, nicht zuletzt, weil einer der wichtigsten Kontrahenten irritiert durch verschiedene Spuren einen der Steinpfeiler des Tores traf. Sébastien Ogier hatte noch Glück, dass die Vorderradaufhängung seines Citroën hielt und nur



In Sachen Topspeed waren die Toyota mit 193 km/h die Schnellsten, Citroën schaffte 191 km/h, Hyundai kam auf 188 km/h.

die Servolenkung den Geist aufgab. Der Franzose war stinkig über den Trick der Konkurrenz, aber vor allem auf sein eigenes Zögern, das ihn die Siegchance kostete. Denn zusätzlich zu den Kilometern bis ins Ziel war noch eine weitere Prüfung vor dem Service zu fahren. Meeke goss noch Öl ins Feuer, als er vorrechnete: „Mich hat die Aktion am Ende sieben Sekunden gekostet. Ogier dagegen eine Minute.“

Ohne dessen Panne hätte es am Ende deutlich spannender werden können. Im Ziel fehlten dem



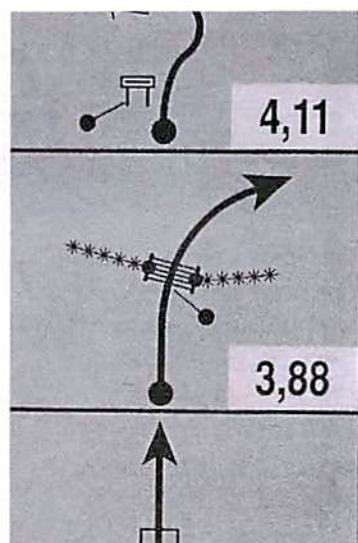
Vor einer Rekord-Kulisse stürmte Ogier auf El Condor auf Rang 3 und zu fünf Extra-Punkten



Evans: Den einzigen Fels getroffen, der rumlag



Mikkelsen: Endlich wieder Podium



Klarer Fall: Links durchs Tor

Champion, der auch die Powerstage gewann, nur 1.04 Minuten auf Sieger Neuville. Der allerdings war schon am Samstagnachmittag mehr am Limit, umkurvte großflächig alle größeren Steine auf dem Weg. Ogier hat trotz nur zehn Punkten Rückstand vielleicht ein größeres Problem als Tänak: Die Toyota sind immer noch schnell, wenn sie halten, der Citroën ist zu langsam. Wie schon auf Korsika, mühte sich Ogier mit seinem C3 ab, quetschte alles heraus, aber die vorher bei VW oder Ford gezeigte Dominanz stellte sich nicht ein. „Ich kann nicht schneller“, sagte Ogier mehr als einmal.

Früher Schrott

Schneller war Teamkollege Esapekka Lappi nur beim Dienstschluss. Ein beeindruckender Doppelsalto mit zweieinhalbfacher Schraube nach einer schnellen Rechtskurve zerstörte seinen C3 so nachhaltig, dass es nicht weiter ins Gewicht fällt, dass schon eine Minute nach dem Ab-

flug ein halbwüchsiger Fan mit dem abgebröckelten Diffusor des Autos türmte. Teamchef Pierre Budar muss für den nächsten WM-Lauf in zwei Wochen in Chile ohnehin ein neues Chassis in die neue Welt fliegen lassen.

Der Ford von Elfyn Evans dagegen scheint reparabel. Der Waliser hatte das Kunststück geschafft, bei einem etwas optimistisch breiten Drift in einer lang gezogenen Rechtskurve den einzigen Fels weit und breit zu treffen und den Vorderwagen des Fiesta nachhaltig zu beschädigen. „Ich sollte ihn zur Strafe zwingen, sich selbst einen Mechaniker-Overall anzuziehen und bei der Reparatur zu helfen“, unkte M-Sport-Chef Malcolm Wilson. „Kein Problem“, konterte Evans. „Ich fürchte nur, ich bin eher im Weg als eine echte Hilfe.“ Immerhin, genug Zeit bleibt den Teams für Flick- und Bastelstunden allemal. Von Montag bis Mittwoch streifte der öffentliche Personentransport in ganz Argentinien. ■

RALLYE ARGENTINIEN (25.–28.4.2019)

Fünfter von 13 Läufen, 17 Wertungsprüfungen über 317,65 Kilometer

1. Neuville/Gilsoul (B/B)	Hyundai i20 WRC	3:20.54,6 h
2. Mikkelsen/Jaeger (N/N)	Hyundai i20 WRC	+48,4 s
3. Ogier/Ingrassia (F/F)	Citroën C3 WRC	+1.04,8 min
4. Meeke/Marshall (GB/GB)	Toyota Yaris WRC	+1.06,2 min
5. Latvala/Anttila (FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	+1.21,1 min
6. Sordo/del Barrio (E/E)	Hyundai i20 WRC	+1.26,7 min
7. Suninen/Markkula (FIN/FIN)	Ford Fiesta WRC	+4.57,3 min
8. Tänak/Järveoja (EST/EST)	Toyota Yaris WRC	+14.24,8 min
9. Östberg/Eriksen (N/N)	Citroën C3 R5	+14.28,5 min
10. Heller/Marti (CL/E)	Ford Fiesta R5	+20.14,5 min

Bestzeiten: Tänak 5, Neuville 4, Mikkelsen 3, Ogier 3, Meeke 2

WM-STAND FAHRER

1. Thierry Neuville	110 Punkte
2. Sébastien Ogier	100
3. Ott Tänak	82
4. Kris Meeke	54
5. Elfyn Evans	43
6. Andreas Mikkelsen	30
7. Jari-Matti Latvala	29
8. Esapekka Lappi	26
9. Dani Sordo	26
10. Sébastien Loeb	22



Neuville: Sieg Nummer 11

WM-STAND MARKEN

1. Hyundai	157 Punkte
2. Toyota	120
3. Citroën	117
4. M-Sport-Ford	78

Im roten Bereich

Ohne Gegner: Citroën-Werkspilot Mads Östberg



Leichtes Spiel für Mads Östberg. Mit über fünf Minuten Vorsprung verwies der Citroën-Werkspilot Ford-Privatier Pedro Heller auf Platz 2. Andere wären schon über eine Zielankunft froh gewesen.

Von: **Reiner Kuhn**

Auf der zwei Kilometer kurzen Auftaktprüfung inmitten von Carlos Paz lässt Mads Östberg der Konkurrenz noch den Vortritt und begnügt sich mit 1,9 Sekunden Rückstand auf Toyota-Junior Takamoto Katsuta im Ford Fiesta R5 mit Rang 4. Das einzige Geschenk des Citroën-Werkspiloten. Es folgen drei Bestzeiten in Folge und sieben weitere bis zum souveränen Sieg. Dabei hat auch er einige Probleme: Sein größtes: „Wie schnell kann man mit so einem R5 eigentlich fahren, ohne dass er zusammenbricht“, so der in 120 WM-Läufen gestählte Norweger, der mit schleichenden Plattfüßen, einem nach Wasserdurchfahrt stotternen Motor, einer defekten Gegensprechanlage sowie dem trotz intensiven Tests noch immer zu bockigen Fahrverhalten des C3 hadert. Wie sehr Östberg in seiner eigenen Liga agiert, unterstreicht die Tatsache, dass er zwischenzeitlich gar harte und

damit schlechtere Reifen aufziehen lässt, um deren Fahrverhalten zu studieren. Drei Minuten Vorsprung zur Halbzeit sind eine klare Sprache.

Schauen wir also zur Konkurrenz und beginnen mit beiden Östberg-Gegnern in der WRC2 PRO: Am Fiesta von M-Sport-Pilot Gus Greensmith bricht kurz nach einem Reifenschaden die vordere Radaufhängung – der Brite ist erst einmal raus (WP 6). 18 Zähler sind ihm dennoch sicher. Denn der von Skoda als Werksfahrer nominierte Mexiko-Zweite Marco Bulacia fängt sich früh zwei Plattfüße und vier Minuten Rückstand ein. Ergo legt der 18-jährige Bolivianer ein paar Kohlen nach, lässt sich drei Bestzeiten in Folge gutschreiben und



Nach dem enttäuschenden Übersee-Debüt sagt Kajetan Kajetanowicz den Start in Chile ab. Das BRR-Einsatzteam und der VW Polo R5 sind auf dem Rückweg nach Europa.

robt sich wieder Richtung Podiumsplätze. Doch eine Prüfung später katapultiert der Youngster sich und Beifahrer Fabian Cretu mit mehrfacher Längsrolle aus dem Wettbewerb, beide steigen unverletzt aus dem Fabia-Wrack.

Noch früher verabschiedet sich der dreimalige Europameister Kajetan Kajetanowicz. Auf der vierten Prüfung kollabiert an seinem VW Polo R5 auf gerader Strecke die Radaufhängung hinten rechts. Ohne Stoßdämpfer reitet der Pole weiter über die Prüfung, verliert dabei zwar nur 1,41 Minuten auf WP-Sieger Östberg, aber auch jede Chance auf einen Restart. Zu groß sind die Schäden an der Hinterachsaufnahme und dem Chassis.

Besser läuft es für die chilenischen Heller-Brüder. Zwar muss Alberto, der jüngere, seinen Ford Fiesta zwischenzeitlich ohne Keilriemen abstellen, kann sich hinter Mexiko-Sieger Benito Guerra (+15,20 min) und dessen Skoda-Markengefährte Paulo Nobre (+16,57) mit knapp 20 Minuten Rückstand als Fünfter ins Ziel retten. Bruder Pedro, der sich WM-Copilot Marc Marti ins Auto holte und sein Aufschriebsystem umkrempelte, fährt eine nahezu fehlerfreie und unauffällige Rallye. Lohn der Mühe: Mit 5,46 Minuten Rückstand auf den alle überragenden PRO-Starter Östberg wird er Zweiter, holt sich den Sieg in der WRC2-Wertung und reist nun mit breiter Brust zum Heimspiel. ■



Kernschrott: Bulacias Skoda



Frühes Ende: Kajetanowiczs VW

WRC2 ARGENTINIEN

1. Östberg/Eriksen (N)*	in 3:35.23,1h
Citroën C3 R5	
2. P. Heller/Marti (CL/ES)	+ 5.46,0 min
Ford Fiesta R5	
3. Guerra/Zapata (MEX)	+15.20,8 min
Skoda Fabia R5	
4. Nobre/Morales (BR)	+16.57,0 min
Skoda Fabia R5	
5. A. Heller Diaz (RCA)	+19.52,0 min
Ford Fiesta R5	

*WRC2 PRO; ** nicht eingeschrieben

STAND WRC2 PRO NACH LAUF 5

1. Lukasz Pieniazek (PL)	62 Punkte
2. Gus Greensmith (GB)	58 Punkte
3. Mads Östberg (N)	50 Punkte

Rally Argentinien

Klappe zu, Wasser marsch

Während den Fahrern mehr oder weniger detaillierte Notizen für Wasserdurchfahrten genügen, wappnen sich die Teams mit speziellen Vorrichtungen an ihren World Rally Cars.

Von: **Reiner Kuhn**

Heftige Regenfälle sorgten dafür, dass die Teams beim Schotterritt nahe Córdoba über 80 Wasserdurchfahrten durchqueren mussten – vom kleinen Rinnsal bis zu 50 Meter lange Seen. „Mehr noch als die Länge kommt es auf die Tiefe der Flüsse an“, sagte Kris Meeke, der wie seine Kollegen bevorzugt volley durch die Fluten tobt. „Entscheidend ist, ob man gerade rein und raus fährt“, weiß Sébastien Ogier, und erklärt: „Man muss aufpassen, dass man die Linie hält oder weiß, ob und wie das Auto versetzt. Folgt eine Kurve, kann das knifflig werden.“

Überraschungen sind trotz sorgfältigster Vorbereitung drin. „Reine Erfahrungssache“, kokettiert Andreas Mikkelsen und begnügt sich im Aufschrieb mit der

Basis-Info „Vann“ für Wasser. Andere unterscheiden zwischen „Splash“, „Water“ und „River“ gerne mit dem Zusatz „heftig“.

Spätestens bei Letzterem gilt: Schotten dicht! Denn taucht ein Rallyeauto mit Tempo 120 ins Wasser, entwickeln auch zehn Zentimeter Wasser unterm Kiel die Kraft eines Dampfstrahlers. Dabei können nicht nur Kühler oder Karosserie beschädigt werden, oft gehen Kotflügel und Frontschürzen verlustig. Bei den meisten Wasserlöchern muss zu-

sätzlich der Motor geschützt werden. Verantwortlich sind dafür die Beifahrer: Sie müssen im richtigen Moment mit einer Klappe die Öffnung des Luftfilters zuschließen.

Das bevorzugte System: Über einen Druckknopf an der Fußstütze bedienen die Navigatoren die Sicherheitsklappe. Alle schalten zudem die Scheibenwischer ein – auch dies gehört neben dem Vorlesen der Streckennotizen zu den Tätigkeiten der vielbeschäftigten Beifahrer. ■



Argentinien im Herbst: Nichts für Nichtschwimmer

Rallye-WM

Die neue Doppelspitze

Bisher wechselten sich die FIA-Funktionäre Waltraud Wünsch und Timo Rautiainen bei den WM-Rallyes ab. Nun sind sie gemeinsam aktiv, jedoch in verschiedenen Rollen.

Von: **Reiner Kuhn**

Das Prozedere war ebenso bekannt wie eingespielt. Seit vier Jahren wechseln sich Waltraud Wünsch und Timo Rautiainen bei den WM-Rallyes als Chefstewards ab. In Schweden saß die 64-jährige Deutsche dem dreiköpfigen Gremium vor, in Mexiko der 54-jährige Finne.

Auf Korsika waren dann erstmals beide aktiv. Wünsch in der bekannten Rolle, Rautiainen übernahm von dem in Mexiko letztmals tätigen Arnaud Crepin

die Funktion des sogenannten „FIA Sporting Delegate“, der als Bindeglied zwischen Weltverband und Veranstaltern dient. Denn anders als in der Formel 1 fehlt in der Rallye-WM ein permanenter Renndirektor.

Nach Korsika und Argentinien müssen Wünsch und Rautiainen auch in Chile als Doppelspitze agieren, denn noch hat FIA-Rallye-

direktor Yves Matton keinen Crepin-Nachfolger präsentiert. Klar sei nur: Neben dem für kontinentale und nationale FIA-Meisterschaften zuständigen „FIA Regional Rally Manager“ Jerome Roussel soll demnächst ein gesonderter WM-Manager für die Topliga installiert werden. Kolportierter Topkandidat: M-Sport-Manager Andrew Wheatley. ■



Mindestens drei WM-Läufe gemeinsam aktiv: Wünsch und Rautiainen

KOMMENTAR

KLARE ANSAGEN BITTE

Rallyesport ist Teamwork – auch und vor allem im Cockpit. Die Aufgaben sind dabei klar verteilt: Die schnellste Linie ist Sache des Fahrers, die korrekte jene des Copiloten. Es heißt nicht umsonst: Das Gehirn sitzt rechts. Warum ich dies erwähne? Weil es in Argentinien mal wieder Diskussionen um die im Roadbook vorgeschriebene Strecke gab. Eine Abbildung zeigt eindeutig, dass von zwei möglichen die linke, durch ein Gatter führende Strecke zu befahren ist. Bereits im Vorjahr wählten zahlreiche Fahrer die rechte Spur und kürzten innen ab. Deshalb präzisierte der Veranstalter seine Vorgabe in diesem Jahr noch genauer und versperrte bei der Streckenbesichtigung die kürzere Alternative mit Draht und Flatterband. Diese Absperrung fehlte allerdings beim ersten Durchgang. Prompt nutzten einige Teams die Lücke aus und verschafften sich einen Vorteil. Die nach Auswertung der Bilder verhängten Zeitstrafe von zehn Sekunden sind zu wenig, ist das Verlassen der Strecke doch ein klarer Regelverstoß. Mads Östberg, einer der bestraften Fahrer meinte lapidar, er hätte noch nie in ein Roadbook geschaut, das sei Sache seines Copiloten. Dagegen müsse er bei gehobenem Autobahntempo eine Entscheidung fällen. Dass diese in der gleichen, jedoch falschen, aber schnelleren Linie wie im Vorjahr mündet, müsse man dann entschuldigen. Von wegen. Würde solch ein Vergehen mit ein oder gar zwei Minuten bestraft, würden die Teams nicht nur den Veranstalter und dessen Arbeit ernster nehmen. Manch ein Fahrer würde womöglich auch wieder genauer auf seinen Copiloten hören. Schon deshalb bedarf es einer klaren Ansage – auch und gerade durch die Stewards.



Reiner Kuhn
Redakteur

WRC2-Privatier Paulo Nobre

Miles and More

Zwischen den WM-Rallyes in Argentinien und Chile startet WRC2-Privatier Paulo Nobre beim EM-Lauf auf Gran Canaria.

Kaum hatte Paulo Nobre mit seinem Skoda Fabia R5 die Ziellinie überquert, jettete der 51-jährige WRC2-Fahrer mit Copilot Gabriel Morales, Teamchef Bruno de Pianta und vier weiteren Teammitgliedern im Privatflieger nach Gran Canaria. Wenige Stunden nach der Landung begann dort die Streckenbesichtigung zur ersten Asphalt-runde der acht Läufe umfassenden Rallye-EM, die der im Finanzsektor

zu Vermögen gekommene Brasilianer ebenso bestreitet wie seine heimische Meisterschaft.

Damit nicht genug, sitzt die Truppe am Sonntag schon wieder im dreistrahligen Dassault-Falcon-50-Reisejet, um eine Woche und knapp 250 Wettbewerbskilometer später den Atlantik in die andere Richtung zu überqueren.

Im knapp 10000 Kilometer entfernten Concepción im Süden Chiles wartet die erstmals zur WM zählende Rallye Chile auf die Vielflieger. „Danach werde ich wohl zwei Wochen durchschlafen“, scherzt Nobre, und rechnet nach: „Ach nein, nur eine Woche. Ende Mai müssen wir nach Lettland zum nächsten EM-Lauf.“ ■ RK



Weltweit im Einsatz: R5-Privatier Nobre und sein Teamchef De Pianta

Rallye-DM

Depping in Sachsen

VW Motorsport lässt erstmals seit der Rallye Deutschland 2016 wieder sein Werksteam auf deutschem Boden antreten. Am Steuer wird Dieter Depping sitzen.

Von: Markus Stier

Mit der Idee, zu Testzwecken im Wettbewerb einen Polo R5 zur Sachsen-Rallye zu schicken, ging man in der Ikarusallee in Hannover schon länger schwanger. Insider fragten sich nur, wer am Ende das jüngste R5-Geschoss auf dem Markt bewegen würde. Die Spekulationen gingen von Eric Camilli bis zu Rallye-Legende Petter Solberg. Nun wird es also Dieter Depping sein, der in Zwickau an den Start geht, und da-

mit auch ein echtes Rallye-Schwergewicht. Auch mit 52 steht der Cheftester von VW Motorsport noch voll im Saft, und in der DRM-Statistik kann ihm keiner der aktuellen Aktiven das Wasser reichen. Von 1992 bis 1994 war der Niedersachsen auf Ford dreimal in Folge deutscher Rallye-Meister. Depping trifft in Sachsen aber auf starke VW-interne Konkurrenz: Christian Riedemann sitzt dort ebenfalls in einem Polo R5. ■



Hoher Besuch: Werks-VW in Zwickau

AUS DEM SERVICEPARK

HEISSE REIFEN

Überraschung am Donnerstagnachmittag: Per offiziellem Bulletin der FIA-Stewards wies der Veranstalter die WM-Teams darauf hin, dass auf dem kurzen Weg zwischen Regrouping und Start zur knapp zwei Kilometer kurzen Showprüfung maximal drei „Donuts“ zum Reifenaufwärmen erlaubt sind. Vorausgesetzt, es würde dabei niemand gefährdet und das Startprozedere inklusive Zeitnahme nicht behindert.

EINSAME SPITZE

Mit nunmehr 200 WM-Starts, 176 davon in der WRC, ist Jari-Matti Latvala nun unangefochtener Rekordhalter. Sechs Jahre nach seinem WM-Debüt 2002 in Großbritannien folgte in Schweden 2008 sein erster, im Vorjahr in Australien sein bisher letzter von insgesamt 18 WM-Siegen. 65 Mal stand der 34-Jährige auf dem Podium. In der ewigen Statistik folgen Carlos Sainz mit 196 und Petter Solberg mit 189 WM-Starts. Von den aktuellen Werksfahrern haben nur Neuville (103), Ogier (142), Sordo (162) und Loeb (175) die 100er-Marke geknackt.

KAPUTTES KARRIERE-ENDE

Lange Gesichter bei Citroën. Der von Esapekka Lappi zerstörte Dienstwagen war nicht irgendein C3 WRC, sondern jenes Fahrzeug, mit dem Rekord-Weltmeister Sébastien Loeb im Vorjahr bei der Rallye Spanien seinen 79. und bisher letzten WM-Sieg, allesamt in einem Citroën, feierte. Da das schwer beschädigte Auto bestenfalls noch für Testfahrten taugt, hoffen nun einige, dass es ins hauseigene Museum wandert.

RALLY ARGENTINA

Nur knapp die Hälfte der 55 gestarteten Teams sah bei der am Freitag und Samstag auf den WM-Pisten ausgetragenen nationalen Rallye das Ziel. Geronimo Padilla siegte im mit Einheits-Motor und -Allradsystem ausgerüsteten VW Polo Maxi Rally vor Miguel Baldoni. Deswegen Chevrolet-Markengefährte David Nalbandian wurde Dritter, für den Wimbledon-Finalisten von 2002 und die ehemalige Nummer drei der Tennis-Weltrangliste nach zuvor zwei Ausfällen endlich wieder ein Erfolgserlebnis. ■ RK

Rallycross-WM

Ekström in Spa

Beim dritten Rallycross-WM-Lauf in Spa will der Weltmeister von 2016 einen Gaststart wagen.

Von: Markus Stier

Ein Comeback will er es nicht nennen, aber zumindest mag Mattias Ekström kein Rentner mehr sein. Die 40-jährige DTM-Legende, Rallycross-Weltmeister von 2016, bekam beim Anschauen des ersten Rallycross-Laufes in Abu Dhabi wieder Hummeln im Hintern: „Ich habe mir vorgestellt, wie es wäre, mit 200 km/h quer durch Eau Rouge zu fahren“, schwärmt der Schwede angesichts des neuen WM-Laufes auf der belgischen Grand-Prix-Strecke.

Ekström wird allerdings nicht wie früher unter eigener Flagge



Ekström im Weltmeisterauto

segeln. Statt seines EKS-Teams hat er das schwedische Team JC Raceteknik gebeten, den Einsatz zu übernehmen. Anders als das Monster-Kartell des letztjährigen Teamkollegen Andreas Bakkerud, wird Ekström keinen 2018er Audi S1 fahren, sondern sein Weltmeisterauto von 2016. Es soll ja schließlich alles nur Spaß sein. „Man will den Fans natürlich trotzdem eine gute Show bieten“, verspricht Ekström. ■

Die Hansens schrieben mit ihrem Doppelsieg in Spanien Geschichte

Hansen-Brüder unschlagbar in Barcelona

Das Rennen in Barcelona ist schnell erzählt: Zwei Brüder gaben den Ton an, und die machtlose Konkurrenz wurde zu Hausaufgaben verdonnert – im wahrsten Sinne des Wortes.

Von: **Sven Kopf**

Das Auto macht genau das, was ich will, und mit Kevin auf Position 2 ist das für uns wirklich ein perfektes Ergebnis“, fasste ein glücklicher Timmy Hansen die ersten zwei Qualifikationsläufe zusammen. Es lief tatsächlich bestens für ihn und seinen kleineren Bruder Kevin, der als Tabellenführer nach Barcelona gekommen war. Timmy hatte soeben zwei Bestzeiten eingefahren, so wie beim Saisonauftakt in Abu Dhabi. Kevin folgte ihm auf dem Fuße und machte ihm – ganz der kleine Bruder eben – alles nach, was für zwei Plätze reichte.

Die Konkurrenz war ratlos. Timur Timerzyanov, der Teamgefährte von Niclas Grönholm (beide Hyundai), verfügt über jede Menge Erfahrung in der WRX, aber einen Lösungsansatz hatte auch er noch nicht gefunden: „Ich habe versucht, Timmys Linie zu folgen, um dranzubleiben, aber das ging überhaupt nicht.“ Grönholm war zu diesem Zeitpunkt sogar nur Neunter, dabei galten die Hyundai im Vorfeld

als die Hansen-Verfolger schlechthin. Immerhin hatte Niclas in Abu Dhabi zunächst das Finale gewonnen, doch weil er dafür Kevin Hansen weggerempelt hatte, stufte ihn die Rennleitung auf Rang 2 zurück. Wie seine Reaktion darauf ausfiel, ist nicht im Detail übermittelt, aber sie führte dazu, dass die Stewards dem Finnen in Barcelona nachträglich noch eine Geldstrafe in Höhe von 5000 Euro aufbrummen und ihn außerdem dazu verdonnerten, noch während der Veranstaltung ein Entschuldigungsschreiben an die FIA-Offiziellen zu verfassen. Möglich, dass er den Kopf nicht freihatte für ein besseres Resultat als Rang 4. Schnell genug war der Hyundai jedenfalls.

Timo Scheider (Seat) hatte immerhin eine Erklärung dafür, weshalb er derzeit noch ein wenig im Nachteil ist: „Mir fehlt ein Teamkamerad, ein zweites Auto, um Vergleichswerte zu bekommen. Dann könnt man im Training zum Beispiel mal unterschiedliche Motor-Mappings ausprobieren“, erklärte er. Ein klarer Nachteil gegenüber dem Familienbetrieb Hansen, der schon beim gemeinsamen Frühstück ohne Geheimnisse über alles redet. Ein Datenaustausch ist erst wieder möglich, wenn die Europameisterschaft beginnt und Teamchef René Münnich aktiv wird. Dennoch zeigte sich Scheider motiviert und optimistisch: „Wir sind keine Zuschauer oder Lückenfüller, wir haben in Abu Dhabi gezeigt, dass wir schlagkräftig sind – und das macht



Scheider: Da war mehr drin

HALBFINALE 1

1. T. Hansen	Peugeot 208
2. Grönholm	Hyundai i20
3. Raymond	Renault Clio
4. Timerzyanov	Hyundai i20
5. Chicherit	Renault Megane
6. De Ridder	Renault Clio

HALBFINALE 2

1. K. Hansen	Peugeot 208
2. Bakkerud	Audi S1
3. Baumanis	Ford Fiesta
4. Doran	Audi S1
5. Scheider	Seat Ibiza
6. Szabo	Audi S1

FINALE

1. T. Hansen	Peugeot 208
2. K. Hansen	Peugeot 208
3. Bakkerud	Audi S1
4. Grönholm	Hyundai i20
5. Raymond	Renault Clio
6. Baumanis	Ford Fiesta

mich stolz.“ Barcelona aber war durchwachsen. Gerade als er sich auf die Strecke eingeschossen hatte, bremste ihn ein defekter Zündunterbrecher. Den Platz im Semifinale erkämpfte sich Scheider in der vierten Quali – punktgleich mit zwei Kontrahenten wurde er gerade noch Zwölfter.

Das Nachsehen hatte der 19-jährige Rocas Baciуска (Skoda), der sich zu einem halbherzigen Protest hinreißen ließ. Er wollte ein Überholmanöver Scheiders überprüfen wissen, blieb mit seinem Anliegen jedoch erfolglos. Scheider selbst konnte im Semifinale noch ein paar Zusatzpunkte sammeln, doch aus der hintersten Startreihe war nicht mehr drin als Rang 5.

Die Finalläufe verliefen gesittet und ohne nennenswerte Zwischenfälle. Sie wurden die sichere Beute der Gebrüder Hansen: Timmy gewann sämtliche Qualiläufe, sein Halbfinale und das Finale. Ein solcher „Clean Sweep“ gelang in der WM-Geschichte bisher lediglich einmal Andreas Bakkerud und Johan Kristoffersson. In Bedrängnis geriet nur Kevin, der sich der Angriffe von Andreas Bakkerud erwehren musste. Doch Bakkerud gab später zu, dass er im Finale keine Möglichkeit gesehen hatte, Kevin mit fairen Mitteln gefährlich zu werden.

Zwei Brüder, die bei einem WM-Lauf einen Doppelsieg feiern, waren in der Sportgeschichte bisher einmalig: 2001 gelang das Kunststück Michael und Ralf Schumacher gleich zweimal. ■

WM-STAND FAHRER

1. Kevin Hansen	56 Punkte
2. Niclas Grönholm	48
3. Timmy Hansen	38
4. Janis Baumanis	36
5. Krisztian Szabo	28
6. Timur Timerzyanov	28

WM-STAND TEAMS

1. Team Hansen MJP	94 Punkte
2. GRX Taneco	76
3. Monster Energy RX Cartel	48



Niclas Grönholm: Unter Wert



Drei Rennen, zwei Siege:
Für das Münnich-Team
hätte es sogar noch
besser laufen können

Fast alles abgeräumt

Néstor Girolami (Honda) wurde am Hungaroring der erste Doppelsieger der Saison und führt jetzt auch die Tabelle an. Das letzte Rennen ging an Gabriele Tarquini (Hyundai).

Von: **Michael Bräutigam**

Ungarn bedeutet auch immer viel Fanzuspruch, nicht zuletzt aufgrund der Lokalmatadore Norbert Michelisz (Hyundai) und Attila Tassi (Honda). Beide teilten bei ihrem Heimspiel sehr unterschiedliche Schicksale. „Norbi“ wurde am Sonntagmorgen noch mehr zum Held der Massen, als er sich mit der Nichtigkeit von 0,008 Sekunden Vorsprung die Pole-Position für das dritte Rennen sichern konnte. Doch das abschließende längste Rennen des Wochenendes verlief an der Spitze wie ein Abziehbild aus dem Vorjahr. Auch 2018 startete Michelisz von

der Pole, auch 2018 musste er kurz nach dem Start Teamkollege Tarquini vorbeiziehen lassen – damals direkt am Start, diesmal im Getümmel. Und auch 2018 liefen die Hyundai-Werkspiloten auf den Plätzen 1 und 2 im Ziel ein.

„Ich weiß, dass Norbi mich hasst, auf dem Podium wollte er mich umbringen“, lachte der 57-jährige Titelverteidiger. „Ist doch auch normal, er will natürlich vor seinen Fans gewinnen. Aber unglücklicherweise für ihn hatte ich letztes und dieses Jahr ein sehr gutes Rennen.“

Die Story hätte ohnehin eigentlich anders ausgehen müssen. Münnich-Pilot Esteban Guerrieri (Honda) war nämlich drauf und dran, seinen zweiten Saisonsieg einzufahren. Am Start schob er sich aus der zweiten Startposition an Michelisz vorbei, der dann hinter dem Argentinier Schwung verlor und eben auch gegen Tarquini die Position abgeben musste. Doch dann ging es für den Auftaktsieger aus Marra-

kesch auf P3 zurück, als der Motor sich kurzfristig verabschiedete und erst nach Knopfdruck wieder seinen Dienst verrichtete. Da waren aber die beiden BRC-Hyundai schon durchgeschlüpft.

Das Hyundai-Mysterium

Die plötzliche Hyundai-Leistungsexplosion – nicht nur gegenüber Marrakesch, sondern auch gegenüber dem Ungarn-Samstag – erklärte Tarquini mit einer sehr risikoreichen Autoabstimmung, die man so noch nicht probiert habe. Hinter vorgehaltener Hand glaubt so mancher: Nachdem Hyundai in der TCR Europe (siehe S. 32/33) so dominant war, nahm man den Koreanern ihre „schwache“ Pace eh nicht mehr ab, weshalb auch die Weltcup-Piloten jetzt angasen dürfen. Ein Faktum dazu: Die schnellste Rennrunde des Wochenendes fuhr mit Nelson Panciatici ein Hyundai-Pilot aus der TCR Europe.

Das ganz dicke Ende kam übrigens für Guerrieri im weiteren Verlauf des dritten Rennens, als

ein Spurstangenhebel brach und es statt aufs Podium in die Reifenstapel ging. Womöglich ein Folgeschaden von einigen harten Positionskämpfen im zweiten Lauf, als Guerrieri gleich von mehreren Kontrahenten mit Körpereinsatz bearbeitet wurde.

Auch die Tabellenführung war nach dem jähen Aus dahin. Die teilte er sich zum Start des dritten Laufs mit Stallgefährte Girolami, der bis dahin ein nahezu perfektes Wochenende erlebt hatte. Pole-Position für Lauf 1, Sieg in Lauf 1, schnellste Runde im zweiten Qualifying – aber gestrichen wegen Track Limits, deshalb „nur“ P5 – und Sieg im nie selberegneten Lauf 2. Im dritten Rennen ließ es der WTCR-Rookie ruhiger angehen. „Am Start wurde ich getroffen und habe Positionen an Azcona und Björk verloren. Ich habe dann den Platz einfach gehalten. Nach zwei Siegen muss man ja nichts mehr riskieren“, so Girolami.

Die zehn Punkte für P6 waren genug, um als erster Fahrer eine



In Feierlaune: Girolami (L.) und Guerrieri freuen sich über P1 und P3 in Lauf 1



Hyundai-Leistungsexplosion: Tarquini gewinnt Lauf 3 vor Lokalheld Michelisz

dreistellige Punktzahl zu Buche stehen zu haben. „Für uns war das ein fantastisches Wochenende, es könnte nicht besser sein. Es tut mir nur leid für Esteban“, dachte „Bebu“ auch im Erfolg an seinen Teamkollegen und Kumpel. Im ersten Lauf hatte man noch zusammen auf dem Podest gestanden – wie in Marrakesch, nur in umgekehrter Reihenfolge.

Nur ein Honda-Team stark

Weil auch Thed Björk (Lynk & Co) kein perfektes Wochenende erwischte und neben einem Ausfall in Lauf 2 lediglich 20 Zähler aus Ungarn mitnahm, zog Guerrieri am Schweden vorbei, womit die Münnich-Piloten eine Doppelspitze an der Tabelle bilden und so natürlich auch für die Führung und einen schönen Vorsprung in der Teamwertung sorgen. „Besser geht's nicht“, stellt Teammanager Dominik Greiner beim Blick auf die Gesamtstände fest. Klar ist aber auch: „Ein Triple-Sieg wäre natürlich noch genialer gewesen.“

Dass nicht nur BOP und Auto die Ergebnisse holen, sondern auch Team und Fahrer, zeigt sich im Vergleich mit den Honda-Kollegen von KCMG. Womit wir beim Schicksal des zweiten Local Heroes sind. Denn Tassi und Teamkollege Tiago Monteiro haderten vor allem mit ihrem Quali-Speed. „Das andere Team ist eine halbe Sekunde schneller, und wir wissen nicht wieso“, sagte der junge Ungar. Eine halbe Sekunde klingt nicht viel, sind im engen WTCR-Feld aber schnell mal 15 Positionen. Immerhin ging es im wilden zweiten Lauf mit viel Einsatz auf den achten Rang. „Der beste Teil des Wochenendes!“

In die einstelligen Regionen stößt man nach intensiver Setup-Arbeit auch beim VW-Team SLR vor. Johan Kristoffersson gelang das am Hungaroring einmal, Rob Huff sogar zweimal. Und auch Benjamin Leuchter holte mit P12 im zweiten Lauf seine ersten vier WTCR-Punkte. „Endlich erkenne ich meinen Golf wieder“, freute sich der Duisburger. ■



„Ich weiß, dass Norbi mich hasst. Ist doch auch normal, er will natürlich vor seinen Fans gewinnen.“

WTCR Gabriele Tarquini

BUDAPEST (H), 1. RENNEN

4. von 30 Läufen, 12 Runden à 4,381 km (27 gestartet, 25 gewertet)

1. Nèstor Girolami (RA), Münnich Motorsport	Honda	23:19,369 min
2. Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 0,475 s
3. Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+ 0,926 s
4. Jean-Karl Vernay (F), Leopard Racing Team	Audi	+ 1,846 s
5. Aurélien Panis (F), Comtoy Racing	Cupra	+ 2,265 s
6. Frédéric Verusch (B), Comtoy	Audi	+ 2,851 s
7. Thed Björk (S), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 3,446 s
8. Johan Kristoffersson (S), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+ 4,038 s
9. Augusto Farfus (BR), BRC Lukoil Racing Team	Hyundai	+ 4,907 s
10. Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 13,693 s

Schnellste Runde: 1:55,613 (Verusch)

BUDAPEST (H), 2. RENNEN

5. von 30 Läufen, 12 Runden à 4,381 km (27 gestartet, 18 gewertet)

1. Nèstor Girolami (RA), Münnich Motorsport	Honda	23:46,542 min
2. Jean-Karl Vernay (F), Leopard Racing Team	Audi	+ 2,529 s
3. Daniel Haglőf (S), PWR Racing	Cupra	+ 3,507 s
4. Mikel Azcona (E), PWR Racing	Cupra	+ 5,260 s
5. Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+ 12,822 s
6. Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 14,721 s
7. Rob Huff (GB), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+ 15,245 s
8. Attila Tassi (H), KCMG	Honda	+ 15,766 s
9. Augusto Farfus (BR), BRC Lukoil Racing Team	Hyundai	+ 18,979 s
10. Nick Catsburg (NL), BRC Lukoil Racing Team	Hyundai	+ 19,522 s

Schnellste Runde: 1:55,933 (Tassi)

BUDAPEST (H), 3. RENNEN

6. von 30 Läufen, 17 Runden à 4,381 km (27 gestartet, 24 gewertet)

1. Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse	Hyundai	34:52,476 min
2. Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 0,739 s
3. Yann Ehrlacher (F), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 1,535 s
4. Mikel Azcona (E), PWR Racing	Cupra	+ 1,785 s
5. Thed Björk (S), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 2,112 s
6. Nèstor Girolami (RA), Münnich Motorsport	Honda	+ 2,862 s
7. Rob Huff (GB), Sébastien Loeb Racing	Volkswagen	+ 3,051 s
8. Augusto Farfus (BR), BRC Lukoil Racing Team	Hyundai	+ 3,721 s
9. Nicky Catsburg (NL), BRC Lukoil Racing Team	Hyundai	+ 5,770 s
10. Jean-Karl Vernay (F), Leopard Racing Team	Audi	+ 6,582 s

Schnellste Runde: 1:55,046 (Huff)

STAND FAHRER

1. Girolami	100 Punkte
2. Guerrieri	90
3. Björk	81
4. Tarquini	79
5. Vernay	68
6. Azcona	55
7. Muller	51
8. Michelisz	48
9. Verusch	47
10. Ehrlacher	44

STAND TEAMS

1. ALL-INKL.COM Münnich	190 Punkte
2. Cyan Racing	132
3. BRC Squadra Corse	127
4. PWR Racing	82
5. Leopard Racing Team	80
6. Cyan Performance	66
7. BRC Lukoil Racing	49
8. Comtoy Team Audi Sp.	47
9. KCMG	36
10. Comtoy Cupra Racing	30

Doppelsieg: Mat'o Homola und Josh Files führten die Target-Mannschaft an die Spitze



Traumstart für Target

37 Autos, eine Prise Regen, ein bisschen Drama – der Auftakt zur TCR Europe am Hungaroring ließ die Herzen der Rennsportfans höherschlagen. Die ersten Sieger der Saison: Mat'o Homola (Hyundai) und Julien Briché (Peugeot).

Von: **Michael Bräutigam**

Eines der Dramen betraf Luca Engstler. Der Hyundai-Pilot aus dem MIRA-Team konnte wegen technischer Probleme schon im ersten freien Training kaum Runden drehen. Nach zwei heftigen Abflügen anderer Fahrer im FP2 blieb auch in der zweiten Session kaum Zeit für Track Time für die Hungaroring-Premiere.

Ganz dicke kam es in der ersten fliegenden Runde im Qualifying: Beim Anbremsen der ersten Kurve scherten alle fünf Radbolzen des rechten Vorderwagens ab und Engstler schlug fast ungebremst in die Streckenbe-

grenzung ein. Diagnose: Chassis krumm. Doch ein Wechsel desselben ist nicht erlaubt, also wurde bei der ungarischen Mannschaft die Nacht durchgeschraubt. Mit noch immer schiefem, aber immerhin halbwegs geradeaus fahrendem Auto konnten zumindest die Rennen gefahren werden. Vom letzten Startplatz aus ging es auf die Plätze 18 und 12 – letzterer bedeutet sieben Punkte, die den Titelkampf vielleicht entscheiden können.

Pure Hyundai-Dominanz

Großer Favorit auf vor allem den Team-, aber natürlich auch den Fahrertitel ist die Target Competition. Insgesamt 14 Testtage absolvierten die Südtiroler im Winter, außer in Spa war man auf jeder Strecke im TCR-Europe-Kalender zu Probeläufen unterwegs. Da wundert es kaum, dass alle fünf Target-Autos das erste Qualifying des Jahres einstellig abschlossen. Mat'o Homola und Andreas Bäckman sicherten gar eine reine erste Target-Startreihe. Bäckman war einer der Unfallfahrer vom FP2 und die Target-Crew zauberte ihm in der kurzen Zeit

zwischen Training und Quali einen fast komplett neuen Vorderwagen hin.

Im Rennen kam Bäckman nach schwachem Start etwas unter die Räder, doch Josh Files war zur Stelle und sicherte hinter Homola den Doppelerfolg. Für Hyundai wurde es ein Fünffachtriumph mit Nelson Panciatici, Dušan Borkovic und Lokalmatador Daniel Nagy auf den Plätzen.

„Der Schlüssel war ein guter Start. Ich habe zuvor nie einen geübt, ich hatte also etwas Angst, aber in der Theorie habe ich gute Tipps bekommen“, berichtete der glückliche Auftaktsieger, der 2018 noch in der WTCR fuhr.

„Best of the Rest“ war im Ziel Peugeot-Pilot Julien Briché. Wegen Untergewichts wurde der Franzose aber aus der Wertung genommen und alle ab Platz 6 rückten entsprechend auf.

Die offene Rechnung beglich Briché im zweiten Lauf. Kurz vor dem Rennen setzte leichter Regen ein, der den zweiten Durchgang zu einer wahren Rutschpartie werden ließ. Routinier Briché, einstiger Markenpokal-Spezialist, spielte seine Erfahrung aus und

„Der Schlüssel war ein guter Start. Ich hatte nie zuvor einen geübt, ich hatte also etwas Angst, aber in der Theorie habe ich gute Tipps bekommen.“

Mat'o Homola

fuhr zu seinem ersten „echten“ Sieg in der TCR Europe. Den ersten, in Spa 2018, hatte er am grünen Tisch zugesprochen bekommen, nachdem der damalige Target-Hyundai-Pilot Kris Richard eine Strafe aufgebremst bekam.

„Ein tolles Rennen. Ganz ohne Strategie, ich habe einfach jede Kurve voll attackiert“, freute sich Briché, der auf seinem Weg an die Spitze auch Nagy hinter sich ließ. Der musste auch noch Gilles Magnus (Audi) passieren lassen, freute sich aber trotzdem über P3. „Ich freue mich über das Podium beim Heimrennen. Der Peugeot und der Audi liegen stabiler, ich

wollte also keinen Unfall riskieren und habe sie ziehen lassen“, so der Ex-WTCC-Pilot.

Magnus war vielleicht die Entdeckung des Ungarn-Wochenendes. Der 19-jährige Belgier feierte am Hungaroring seine Tourenwagen-Premiere und tritt die Nachfolge von Denis Dupont als RACB-Junior an. Mit dem geerbten sechsten in Lauf 1 sowie dem zweiten Platz im zweiten Rennen ist er gar punktgleicher Tabellenführer nach dem Auftakt-Event. „Das hätte ich bei meinem ersten Tourenwagen-Auftritt nicht erwartet“, gab der Neuling zu.

Erste Punkte für Renault

Von solchen Platzierungen träumt man bei den Schweizer Teams Vukovic Motorsport und Wolf-Power Racing noch. Beide setzen jeweils einen der von Vukovic entwickelten und gebauten Renault Mégane ein. Über den Winter hat der französische Kompaktsportler das Laufen gelernt. Rund 7000 Testkilometer

spulte man in ganz Europa ab. Die wichtigsten Fortschritte gab es bei der neuen Aerodynamik, deren Balance jetzt deutlich stärker auf dem Vorderwagen liegt, sowie dem Motor. Das Triebwerk ist nun kein aufgeblasener Clio-Cup-Motor mehr, sondern dem Serien-Mégane R.S. entliehen. Auch von Motorenpartner Lehmann hat man sich getrennt, für die Hardware ist nun Vukovic verantwortlich. Ein größerer Turbolader kommt aus dem Mercedes-AMG-Regal. Bei der Applizierung des Vierzylinders hilft Renault Sport. Belohnt wurde diese Arbeit immerhin mit drei Punkten für John Filippi in Lauf 1 (P14), im zweiten Lauf schieden beide Mégane nach Unfällen aus. Auch das gehört dazu.

Im Feld der TCR Europe hatten auch die „Gäste“ der TCR Eastern Europe ihren Auftritt, womit das Feld auf 37 Fahrzeuge anwuchs. Bester der Osteuropastarter wurde in beiden Rennen Cupra-Pilot Milovan Vesnic. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

ENGSTLER IN DER WTCC

Luca Engstler erlebte am Hungaroring unverschuldet eine sehr schwierige Feuertaufe in der TCR Europe. Grund zur Freude hat der 19-Jährige angesichts einer anderen Premiere dennoch: Wie MSA am Rande des Ungarn-Wochenendes erfahren hat, wird er bei der WTCC-Runde am Slovakiaring (11./12. Mai) eine Wildcard bekommen und dort seinen Weltcup-Einstand feiern. Den Einsatz wird Engstler Motorsport selbst vornehmen.

HYUNDAI-NACHWUCHS

Hyundai hat insgesamt fünf Nachwuchstalente im Alter bis 24 Jahre in seinen Kader aufgenommen, die in den TCR-Klassen gefördert und – im Idealfall – auf die WTCC vorbereitet wer-

den sollen. Vier davon starten in der TCR Europe: Luca Engstler, Dániel Nagy sowie Jessica und Andreas Bäckman. Der fünfte Jungspund im Bunde ist TCR-Asia-Pilot Daniel Miranda.

REIFENVERGLEICH

WTCC, TCR Europe, ADAC TCR Germany; alle drei Serien starten auf Yokohama-Reifen. Während die deutsche Serie (siehe S. 34) auf die gleiche Spezifikation setzt wie die WTCC, nutzt die TCR Europe noch die „alte“ Version. Größter Unterschied: Die Reifenflanke ist bei der Generation 2019 deutlich weicher und entspricht den Reifen, die bisher nur bei der WTCC auf der Nord-schleife zum Einsatz kamen. Welcher Reifen schneller ist? Daran scheiden sich die Geister.



Überraschungs-Leader: Gilles Magnus verblüffte auch sich selbst



Podiumsfreude in Lauf 2: Sieger Briché (l.) und Lokalmatador Nagy

BUDAPEST (H), 1. RENNEN

1. von 14 Läufen, 13 Runden à 4,381 km (37 gestartet, 31 gewertet)

1. Mat'o Homola (SK), Target Competition	Hyundai	25.07,026 min
2. Josh Files (GB), Target Competition	Hyundai	+ 0,444 s
3. Nelson Panciatici (F), M Racing	Hyundai	+ 1,394 s
4. Dusan Borkovic (SRB), Target Competition	Hyundai	+ 6,319 s
5. Dániel Nagy (H), MIRA Motorsport	Hyundai	+ 7,951 s
6. Gilles Magnus (B), Comtoy Racing	Audi	+ 8,756 s
7. Aurélien Comte (F), DG Sport Competition	Peugeot	+ 10,466 s
8. Gianni Morbidelli (I), WestCoast Racing	Volkswagen	+ 13,380 s
9. Jessica Bäckman (S), Target Competition	Hyundai	+ 14,255 s
10. Andreas Bäckman (S), Target Competition	Hyundai	+ 17,875 s

Schnellste Runde: 1.54,764 min (Panciatici)

BUDAPEST (H), 2. RENNEN

2. von 14 Läufen, 11 Runden à 4,381 km (37 gestartet, 29 gewertet)

1. Julien Briché (F), JSB Compétition	Peugeot	25.34,444 min
2. Gilles Magnus (B), Comtoy Racing	Audi	+ 1,634 s
3. Dániel Nagy (H), MIRA Motorsport	Hyundai	+ 5,822 s
4. Dusan Borkovic (SRB), Target Competition	Hyundai	+ 7,167 s
5. Nelson Panciatici (F), M Racing	Hyundai	+ 7,583 s
6. Santiago Urrutia (ROU), Team WRT	Audi	+ 7,895 s
7. Stéphane Lémeret (B), Boutsen Ginion Racing	Honda	+ 8,278 s
8. Josh Files (GB), Target Competition	Hyundai	+ 8,375 s
9. Maxime Potty (B), Team WRT	Volkswagen	+ 9,543 s
10. Davit Kajala (GE), PCR Sport	Cupra	+ 10,517 s

Schnellste Runde: 1.57,337 min (Files)

STAND FAHRER

1. Magnus	57 Punkte
2. Panciatici	57
3. Homola	54
4. Nagy	54
5. Borkovic	54
6. Files	52
7. Briché	40
8. Urrutia	21
9. Comte	18
Lémeret	18

STAND TEAMS

1. Target Competition	126 Punkte
2. MIRA Motorsport	69
3. Comtoy Racing	61
4. M Racing	57
5. JSB Compétition	41
6. Team Clairet Sport	34
7. WestCoast Racing	25
8. Team WRT	21
DG Sport Compétition	21
10. Boutsen Ginion Racing	18

Halder kaum zu halten



Ein Sieg und ein zweiter Platz: Mike Halder gelang ein fast perfekter Start in die neue Saison

Mike Halder (Honda) und Antti Buri (Audi) heißen die Auftaktsieger der ADAC TCR Germany in Oschersleben. Halder gelang sogar fast ein Doppelschlag in der Börde.

Von: **Michael Bräutigam**

Das erste Qualifying des Jahres brachte genau die Fahrer auf den vorderen Plätzen hervor, die man dort auch erwartet hatte. Nachdem Max Hesse die beiden freien Trainings noch für sich entscheiden konnte, war es Titelverteidiger Harald Proczyk, der sich gegen seinen Hyundai-Markenkollegen im Duell um die Pole-Position vermeintlich durchsetzte.

Der Youngster durfte dennoch den Platz an der Sonne einnehmen, weil Proczyk in einer Rotphase im Q2 zu schnell fuhr und so drei Startplätze nach hinten beordert wurde. Hesse konnte die Führung zunächst vor Mike Halder behalten. Nach einer kurzen Safety-Car-Phase – ausgelöst durch einen Abflug von Oettinger-VW-Pilot Mitchell Cheah – entschied das Duell der Schwaben aber Halder für sich. „Ich habe einen kleinen Fahrfehler gemacht, er konnte sich neben mich setzen und vorbeifahren“, analysierte Hesse. Sein großes

Ziel ist die Meisterschaft, statt sich also auf einen Kampf einzulassen, nahm er die Punkte für P2 mit. „Es war ein guter Start in die Saison. Wir waren immer vorne mit dabei“, sagte der Youngster nach seinem ersten Podium in der ADAC TCR Germany.

P3 sicherte sich Proczyk, der von einer Durchfahrtsstrafe für Honda-Pilot Dominik Fugel (Frühstart) profitierte. „Ich glaube, ich hätte ihn nicht überholen können“, so der Titelverteidiger.

Buri gelingt Blitzstart

Bester Junior wurde Bradley Burns (Honda) auf P5. Er zeigte einen starken Speed, war aber wegen eines Kühlerproblems derjenige, der im Q2 für die Rotphase sorgte. Trotz erwiesenermaßen Top-5-fähigen Speeds musste er deshalb in beiden Läufen von



Im harten Kampf um Platz 3 am Sonntag setzte sich zunächst Meister Proczyk durch, doch eine Strafe ließ ihn auf den sechsten Platz zurückfallen.

Startplatz 12 los. Nutznießer wurde Gaststarter Guido Naumann (Hyundai), der sich mit P10 im Q2 die Reverse-Pole holte.

Die Spitzenposition war aber schnell futsch, die ging nach einem Superstart vom dritten Startplatz an Audi-Pilot Antti Buri. Der Finne konnte sich auch schnell vom Feld absetzen. Doch Samstagssieger Halder hatte ebenfalls eine starke erste Runde und tankte sich in den folgenden Umläufen durchs Feld. Als die Lücke zugefahren war, blieb der große Angriff allerdings aus. Seine direkten Konkurrenten vom Vortag hinter sich lassend, ließ es Halder ruhig angehen. „Wir schauen von Rennen zu Rennen und müssen immer gut punkten“, so Halder, der sich mit zwei Durchfahrtsstrafen bei den ersten beiden Events 2018 früh selbst wichtiger Punkte beraubte.

Um Platz 3 wurde da deutlich härter gefightet. Proczyk schien sich vier Minuten vor Ablauf der Zeit durchgesetzt zu haben und sah die Zielflagge auch als Dritter. Doch sein entscheidendes Manöver gegen Theo Coicaud (Hyundai) ahndeten die Rennkommissare als vermeidbaren Kontakt und es gab eine Zehn-Sekunden-Zeitstrafe für den Routinier. Blöd für Coicaud: Bei der Aktion gingen auch Hesse und Burns vorbei, der Franzose fuhr also trotzdem nicht zum lange möglichen Podestplatz. ■

OSCHERSLEBEN, RENNEN 1

Fahrer	Rd./Rückstand
1. Mike Halder/Honda	20 Runden
2. Hesse/Hyundai	+ 1,925 s
3. Proczyk/Hyundai	+ 8,070 s
4. Buri/Audi	+ 9,703 s
5. Burns/Honda	+ 11,405 s
6. Coicaud/Hyundai	+ 20,262 s
7. Niedertsch./Hyundai	+ 21,319 s
8. Seyffert/Opel	+ 30,174 s
9. Kirsch/Opel	+ 33,905 s
10. Kircher/Audi	+ 35,299 s

OSCHERSLEBEN, RENNEN 2

Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1. Buri/Audi	20 Runden
2. Mike Halder/Honda	+ 0,741 s
3. Hesse/Hyundai	+ 16,566 s
4. Burns/Honda	+ 17,208 s
5. Coicaud/Hyundai	+ 21,366 s
6. Proczyk/Hyundai	+ 22,958 s
7. Niedertsch./Hyundai	+ 30,913 s
8. Kircher/Audi	+ 31,320 s
9. Mich. Halder/Honda	+ 32,670 s
10. Cheah/Volkswagen	+ 32,718 s

STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Mike Halder	79
2. Max Hesse	72
3. Antti Buri	69
4. Harald Proczyk	60
5. Bradley Burns	55
6. Theo Coicaud	50
7. L. Niedertscheider	40
8. René Kircher	32
9. Steve Kirsch	28
10. Jan Seyffert	25

DTM

Start frei zur Revolution

Am Wochenende startet die DTM in Hockenheim ins neue Turbo-Zeitalter. Die Rennen in Hockenheim dürften nicht nur sportlich für Spannung sorgen.

Von: **Michael Bräutigam**

Die technischen Neuerungen haben wir an dieser Stelle mehrfach erläutert. Wir werden Sie also jetzt nicht erneut damit nerven. Doch sie bringen nicht nur schnellere Rundenzeiten und vermutlich engeres Racing mit sich, sondern auch einige Probleme. Das größte ist die Hitze, die der Garrett-Turbolader abstrahlt. War der V8-Saugmotor ein thermisch leicht zu handelnder Motor mit symmetrischer Bauweise, hat der neue Vierzylinder-Turbo eine „heiße“ Seite, die speziell bei BMW für Kopfzerbrechen sorgt. Wie Motorsportchef Jens Mar-



Das Bild der frühen DTM-Saison? Beim Test hatte Audi die Nase klar vorn

quardt erklärte, kocht der Turbo den Dämpfer regelrecht weich. Dazu kommt die zwischen den Seiten unterschiedliche Luftdurchströmung des Autos.

Auch die Haltbarkeit der Motoren ist noch mit einem Fragezeichen behaftet. Nicht wenige Insider gehen davon aus, dass das eine oder andere Aggregat dieses Jahr in Schall und Rauch aufgehen wird. Das Kontingent ist begrenzt: Pro Team stehen drei

Motoren zur Verfügung – also rechnerisch 1,5 pro Fahrer.

Die Ungewissheit in Sachen Technik dürfte also für zusätzliche Würze im sportlichen Geschehen sorgen. Bei sämtlichen Tests, auch zuletzt am Lausitzring, hinterließ Audi den stärksten und am besten aussortierten Eindruck. Aston Martin wirkt derzeit auf Anhub wie die zweite Kraft. Die Wahrheit kommt aber erst in Hockenheim ans Licht. ■

NACHRICHTEN

BTCC: NEUE AUTOS VORN

Neue Besen kehren gut – diese Binsenweisheit sollte sich beim Auftritt der BTCC in Donington Park bewahrheiten. In den ersten beiden Läufen holte sich Titelverteidiger Colin Turkington im neuen BMW 3er die Laufsiege, den abschließenden dritten Lauf sicherte sich Tom Ingram im ebenfalls brandneuen Toyota Corolla. Gesamtleader ist der 2017er Meister Ash Sutton (Subaru).

DTM: MIT NACHSPIELZEIT

55 Minuten plus eine Runde – das war zuletzt das Rennformat in der DTM. 2019 wird in jedem Rennen eine festgelegte Rundenzahl gefahren, die sich aber auf ungefähr 58 Minuten hochrechnen lässt. Im Falle einer Safety-Car-Phase kann der Rennleiter bis zu drei Runden an die avisierte Rennstrecke anhängen. Allerdings: Ein Rennen dauert in jedem Fall maximal 70 Minuten.

NASCAR

Chevrolets Befreiungsschlag

Mit einem Dreifachsieg gelang Chevrolet endlich der erste Triumph in der laufenden Cup-Saison. Chase Elliott siegte auch dank eines wilden Crashes.

Von: **Michael Bräutigam**

Natürlich war es nicht Elliott selbst, der den unfreiwilligen Stunt hinlegte. Der letzte Umlauf des 188-Runden-Rennens war gerade halb absolviert, als eine Ketten-Kollision im Mittelfeld Kyle Larson (Chevrolet) in einen mehrfachen Überschlag beförderte. Weil schon mehr als die halbe Runde absolviert war, bedeutete die aussergewöhnliche Gelbphase gleichzeitig das Ende des Rennens.

Zum Zeitpunkt der Caution lag Elliott vor Hendrick-Teamkollege Alex Bowman an der Spitze. Letzterer, der noch auf seinen ersten Cup-Sieg wartet, ärgerte sich. „Ich glaube, ich hät-

te es schaffen können“, deutete Bowman seine Überlegungen zu einem Move aus dem Windschatten heraus an.

Ein perfekter Chevy-Tag

„Ich weiß nicht, was Alex noch im Ärmel hatte, aber ich wusste, dass er etwas vorhatte“, gestand auch der glückliche Sieger. Gemeinsam mit Rookie und JTG-Daugherty-Fahrer Ryan Preece auf P3 gelang Chevrolet sogar ein Dreifach-Erfolg vor dem lange führenden Joey Logano (Ford).

Für Chevy war es ein perfekter Renntag: Pole-Position von Austin Dillon, Stage-1-Sieg für dessen Bruder Ty Dillon, Stage-2-Dreifachsieg für Elliott, Bowman und William Byron – und am Ende der erste Saisonserfolg. Wie teilweise auch die Konkurrenz blieben viele Chevy-Piloten in Formation und fuhrten sogar gleichzeitig zu den Green-Stopps, um den wichtigen Windschatten nicht zu verlieren. Der erste Triumph seit Oktober 2018 (Kansas) war der Lohn dieser Team-Taktik. ■



Erster Saisonsieg: Chase Elliotts vierter Cup-Sieg war Chevrolets erster 2019

NASCAR CUP SERIES

Talladega/Alabama (USA)

10. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
2.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
3.	Ryan Preece (USA)	Chevrolet
4.	Joey Logano (USA)	Ford
5.	Daniel Hemric (USA)	Chevrolet
6.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
7.	Ryan Newman (USA)	Ford
8.	Brendan Gaughan (USA)	Chevrolet
9.	Aric Almirola (USA)	Ford
10.	Kyle Busch (USA)	Toyota

Gesamtwertung

nach 10 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	430 Punkte
2.	Logano (Ford)	415
3.	Hamlin (Toyota)	367
4.	Harvick (Ford)	350
5.	Keselowski (Ford)	337
6.	Truex Jr. (Toyota)	328
7.	Elliott (Chevrolet)	324
8.	Kurt Busch (Chevrolet)	323
9.	Blaney (Ford)	306
10.	Bowyer (Ford)	288

Ein kurzer Spaß

Bryan Sellers gewann zum zweiten Mal in diesem Jahr



Regen, Unfälle und verschobene Plastikbarrieren: Das Rennen der Jaguar I-Pace eTrophy litt unter dem launischen Aprilwetter, aber auch unter der sehr behäbigen Arbeit des Aufräumkommandos an der Strecke. Nur sechs von elf Runden wurden unter Grün gefahren. Unrühmlicher Höhepunkt: Das Rennen wurde aus undurchsichtigen Gründen durch die Rote Flagge beendet. Bryan Sellers feierte seinen zweiten Saisonsieg und führt in der Punktetabelle vor Sérgio Jimenez.

Von: **Claus Mühlberger**

Pünktlich zum Start der Jaguar I-Pace eTrophy kam der Regen. Zuerst in Gestalt von feinem Niesel, dann, sich verstärkend, mit großen, schweren Tropfen. Auf die Action auf der Strecke wirkte sich der sich drastisch verschlechternde Grip der Allwetter-Michelins natürlich deutlich aus. Als Erster überprüfte Gaststarter Archie Hamilton den festen Sitz der Karosserieanbauteile an den Autos der Gegner. Herumliegender Plastikmüll führte in der zweiten Runde zur ersten Full-Course-Yellow. In Runde 5 dann erneut Alarm: Warum der Rennleiter das Safety Car auf die Piste schickte, wird aber wohl auf ewig sein Geheimnis bleiben.

Nach dem Restart packte Katherine Legge den Hammer aus. In einem Gewalt-Manöver wollte die Britin gleich zwei Gegner auf einmal ausbremsen. Mit bescheidenem Erfolg: Der herb attackierte Cacá Bueno und auch Legge selbst landeten in der TecPro-Barriere. Während Legge den Rückwärtsgang fand und gleich

wieder davonbrauste, blieb Buenos SUV stehen, als wäre er festgeklebt. Das Bergekommando arbeitete in sehr behäbigem Tempo – es dauerte fünf Minuten, ehe der Havarist am Haken des Bergetraktors hing. Und dann war die Maximalzeit – 25 Minuten plus eine Runde – auch schon vorbei. Abbruch mit Roter Flagge. ■

ERGEBNISSE JAGUAR I-PACE ETROPHY

Paris (Frankreich), 6. von 10 Läufen

1. Bryan Sellers (USA), Rahal Letterman Lanigan Racing	11 Runden
2. Stefan Rzadzinski (CDN), TWR Techeetah	+ 0,911 s
3. Sérgio Jimenez (BR), Jaguar Brazil Racing	+ 2,148 s
4. Simon Evans (NZ), Team Asia New Zealand	+ 3,052 s
5. Ahmed Bin-Khaneh (KSA), Saudi Racing	+ 4,466 s
6. Célia Martin (FRA), Viessmann Jaguar Team Deutschland	+ 5,337 s
7. Yaqi Zhang (RC), Jaguar China Racing	+ 6,066 s
8. Bandar Alesayi (KSA), Saudi Racing	+ 7,575 s
9. Ziyi Zhang (RC), Jaguar China Racing	+ 8,960 s
10. Katherine Legge (GB), Rahal Letterman Lanigan Racing	+ 11,042 s



Auf dem Podest freuen sich Rzadzinski, Sellers und Jimenez (von links)



Guter sechster Platz: Célia Martin holte ihr bestes Saisonergebnis

Schweizer Lademeister



Die Jaguar I-Pace eTrophy wird von ABB-Ladestationen mit Energie versorgt

Terra DC heißen die maßgeschneiderten, kompakten Schellladegeräte des Schweizer Technologiekonzerns ABB für die Jaguar I-Pace eTrophy. Sie versorgen die 400 PS starken Markenpokal-Autos innerhalb weniger Minuten mit der Energie fürs Rennen.

Von: **Claus Mühlberger**

Das Zauberwort in der Elektromobilität heißt Lade-Infrastruktur. Ladesäulen mit 350 kW sind zurzeit das Maß der Dinge. Was das bedeutet? Ganz einfach: Ein durchschnittliches E-Auto kann innerhalb von nur acht Minuten genug Energie für 200 Kilometer Fahrt bunkern.

Damit dauert ein Ladestopp an einer Terra-HP-Ladestation nur noch etwa gleich lange wie das Tanken an einer konventionellen Zapfsäule. In der Formel E hat sich ABB mit der Jaguar I-Pace eTrophy verbündet. Alle Rennautos werden von den grau lackierten Terra-DC-Ladestationen ex-

trem schnell mit Energie versorgt. „ABB ist stolz darauf, Vorreiter und Unterstützer für die Pioniere der Elektromobilität zu sein“, sagt Tarak Mehta, Präsident der Division Electrification Products von ABB. „Die Partnerschaft mit der Jaguar I-Pace eTrophy stärkt unsere Position an der Spitze der neuesten Elektrifizierungs- und Digitaltechnologien. Unsere kompakten, hochmodernen Ladelösungen – wie die wegweisende Terra HP, mit der Autos innerhalb von Minuten aufgeladen werden können – tragen dazu bei, die spannende Zukunft der Elektromobilität voranzutreiben.“

„Wir sind stolz darauf, Vorreiter und Unterstützer für die Pioniere der Elektromobilität zu sein. Die Partnerschaft mit der Jaguar I-Pace eTrophy stärkt unsere Position an der Spitze der Technologie.“

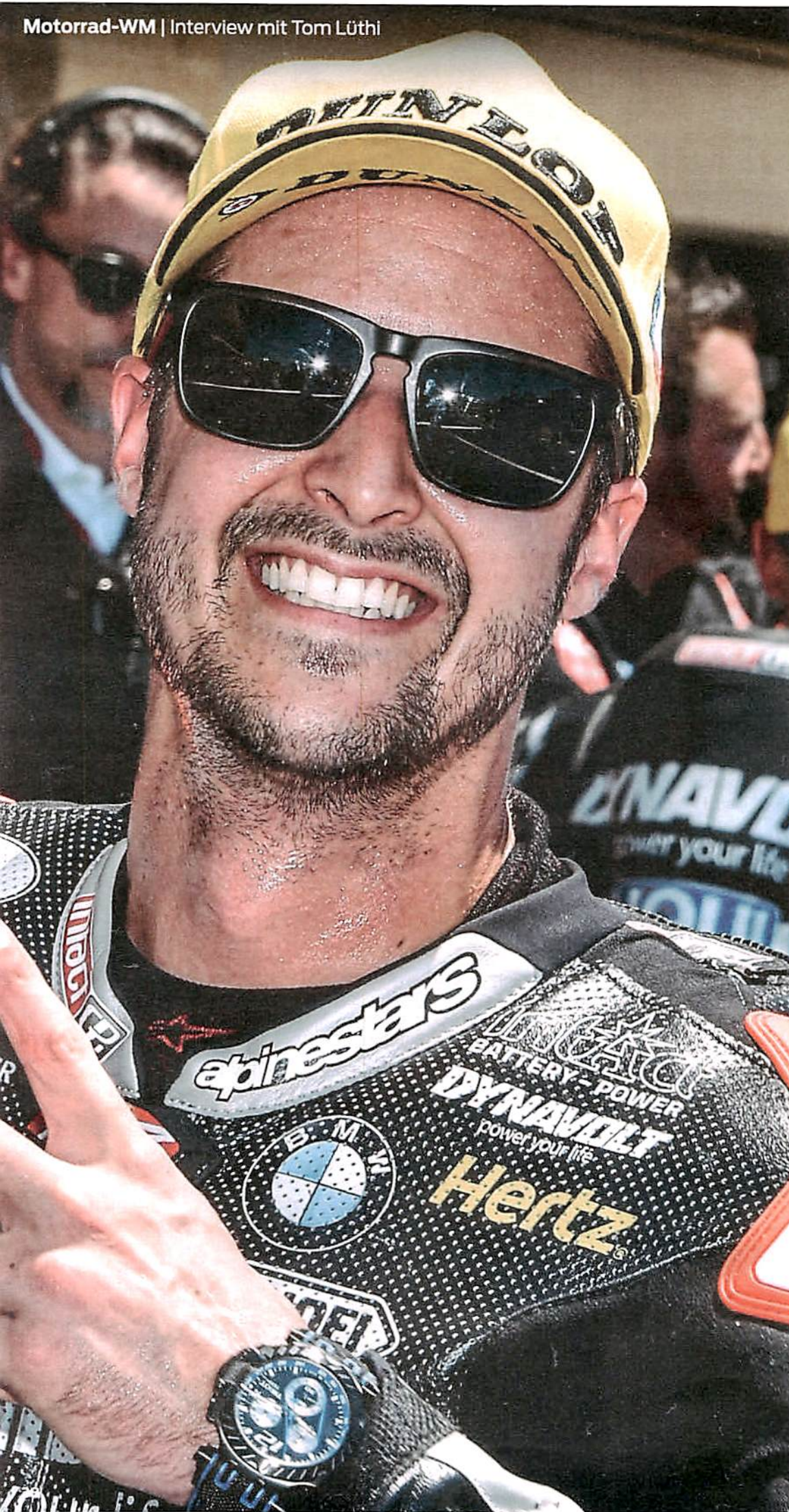
Tarak Mehta, ABB



Was für ein Fahrerlager! Jaguar I-Pace eTrophy vor dem Pariser Invalidendom

Mit gewaltigen 350 kW versorgt die Terra HP die Flaggschiffe der E-Mobilität. Die Ladegeräte sind geeignet für 400-Volt-Batterien, aber selbstverständlich können auch die neuesten Fahrzeuge mit 800-Volt-Batterien hier Energie zapfen. Durch die redundante ausgelegte Energieversorgung bietet Terra HP ein Höchstmaß an Ausfallsicherheit, verspricht ABB. Zudem sind die Ladesäulen über das cloudbasierte Angebot der ABB Ability Connected Services jederzeit mit dem Back Office verbunden. ABB Ability Connected Services bieten unter anderem Ferndiagnose und drahtlose Übertragung von Software-Updates. Ein interessantes Detail: Auf Extrawunsch sind gekühlte Ladekabel erhältlich, um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen.

„Kern unserer Philosophie ist es, innovative und energieeffiziente Lösungen an der Grenze des technisch Machbaren zu schaffen, die flexibel skalierbar entsprechend der Kundenwünsche sind“, sagt Frank Mühlton, bei ABB verantwortlich für das globale Geschäft mit Elektromobilitäts-Infrastruktur. ■



Mit einem überlegenen Sieg in Austin hat sich Tom Lüthi eindrucksvoll wieder zurückgemeldet. Im MSA-Interview erklärt der 32-jährige Schweizer sehr bewegt, was seine nächsten Ziele mit dem Intact-Team sind.

Von: Imre Paulovits

Was war es für ein Gefühl, in Austin wieder ganz oben auf dem Podest zu stehen?

Ein wahnsinniges Gefühl! Schon als ich die Ziellinie überquert habe, habe in den Helm geschrien und war übergücklich. Dann auf dem Podium zu stehen und ganz oben zu sein, zu wissen, dass wir alle besiegt haben, das war wirklich unbeschreiblich. Ich bin noch immer super-happy.

Hat Ihnen der Doppelsieg des Teams noch einmal etwas gegeben?

Man hat es schon in Katar gesehen: Das gesamte Team ist sehr stark. Auch wenn man es von außen beobachtet: Das Teamwork ist perfekt. Die Crews von Marcel und mir arbeiten einzeln, aber es findet ein Austausch statt. Und die starken Trainingsleistungen von Marcel pushen mich natür-



Thomas „Tom“ Lüthi

Geburtstag: 06.09.1986
Geburtsort: Oberdiessbach (CH)
Herkunftsland: Schweiz

WM-KARRIERE

2002: 125 GP, Honda (27.)
2003: 125 GP, Honda (15.)
2004: 125 GP, Honda (25.)
2005: 125 GP, Honda (1.)
2006: 125 GP, Honda (8.)
2007: 250 GP, Aprilia (8.)
2008: 250 GP, Aprilia (11.)
2009: 250 GP, Aprilia (7.)
2010: Moto2, Moriwaki (4.)
2011: Moto2, Suter (5.)
2012: Moto2, Suter (4.)
2013: Moto2, Suter (6.)
2014: Moto2, Suter (4.)
2015: Moto2, Kalex (5.)
2016: Moto2, Kalex (2.)
2017: Moto2, Kalex (2.)
2018: MotoGP, Honda (–)
2019: Moto2, Kalex, (z.Zt. 3.)

Hobbys

Motocross, Laufen, Angeln

„Auf einer Strecke gewonnen, die mir früher nicht lag“

lich auch weiter. Und meine Leistungen, vor allem in den Rennen, pushen ihn auch. Diesen Doppelsieg zu feiern war deshalb top, es freut mich auch unheimlich für das Team. Die Jungs arbeiten wirklich alle hart, geben alles und sind mit vollem Herzblut dabei. Das spürt man einfach, das ist schon etwas Außergewöhnliches. Ich fühle mich sehr wohl in diesem Team, denn alle sind voll motiviert. Die wollen das, und sie geben alles dran für den sportlichen Erfolg. Und ich bin genauso, wir passen wirklich gut zusammen.

Wie ist die Arbeitsweise des Teams im Vergleich zu Ihren bisherigen Teams?

Das Team ist top aufgestellt, und auch die organisatorischen Sachen ringsum werden sehr gut erledigt. Alle sind voll auf den sportlichen Erfolg fokussiert. Der Erfolg zeigt es auch, dass das der richtige Weg ist und sie es richtig machen. Und das ist nicht erst seit diesem Jahr so, sondern schon länger. Was auch cool ist: Sie entwickeln sich immer weiter. Sie wollen sich weiter verbessern, sich nach jedem Rennen noch einmal besser aufstellen, Details noch besser machen. Und das funktioniert sehr gut.

Wie sind Sie selbst vorgegangen, um nach der MotoGP wieder dort anzuknüpfen, wo Sie vorher waren?

Es war von vornherein mein Ziel, dort anzuknüpfen zu können. Aber es war alles andere als selbstverständlich, dass ich es auch schaffe. Nach Valencia habe ich die MotoGP-Geschichte abgehakt, und direkt eine Woche später war der erste Test. Es war wichtig, dass wir da direkt loslegen konnten und ich im Moto2-Modus war. Dann habe ich im Winter vieles geändert. Ich habe mein privates Umfeld geändert, ich habe es mit dem Ridingcoach Alvaro Molina aufgestockt, und mit ihm habe ich sehr viel gearbeitet. Ich bin in Almeria sehr viel mit der BMW S 1000 RR gefahren, und das war auch so ein Puzzle-Teil bei der ganzen Vorbereitung. Dass ich im

Winter mehr und andere Motorräder gefahren bin war anders zu den Jahren zuvor. Ich wusste von Anfang an, dass es eine große Herausforderung ist, ob ich da wieder anknüpfen kann, wo ich in der Moto2 aufgehört habe. Es sind viele Puzzle-Teile, die stimmen müssen, und das war mir in der Vorsaison bewusst.

Inwiefern hat sich die Moto2 mit dem neuen 765-ccm-

„Ich wollte in der Moto2 wieder dort anzuknüpfen, wo ich aufgehört habe. Dafür habe ich im Winter vieles geändert, auch mein privates Umfeld.“

Tom Lüthi

Triumph-Dreizylinder-Motor verändert?

Es ist näher an der MotoGP, es ist aber noch immer sehr weit weg von ihr. Das Reglement ist so, dass es immer noch Moto2 ist und auch Moto2 bleiben soll. Ich habe auch mit den Verantwortlichen gesprochen, wo sie hinwollen, und das Ziel von allen ist, dass es Moto2 bleibt. Eine Einheitsklasse mit Einheitselektronik und Einheits-Motor. Aber im Vergleich zur alten Moto2 ist sie technisch moderner geworden. Es ist ein schönes Motorrad, sehr schön zu fahren, es ist mehr ein Rennmotorrad als ein Straßenmotorrad. Auch der Charakter vom Motor ist mehr Racing. Das Motorrad ist schmaler geworden, das Handling ist direkter, und mit der Elektronik können wir nun mehr spielen. Aber es ist nicht so, dass wir unendlich viel Freiheit haben. Mit meiner MotoGP-Erfahrung hätte ich natürlich gerne etwas mehr Freiheit bei der Abstimmung der Elektronik, weil ich im letzten Jahr gute Erfahrungen gesammelt habe. Aber es soll ja Moto2 bleiben, und das verstehe ich.

Entspricht das diesjährige Fahrerfeld Ihren Erwartungen?

Eigentlich ja. Als wir im November den ersten Test hatten, hatte sich bereits abgezeichnet, wer vorn dabei sein wird. Wir sind im Winter bei der Vorbereitung aber fast alles in Jerez gefahren, und Jerez hat mit dem neuen Asphalt extrem guten Grip im Winter, da verhält sich ein Motorrad anders als auf anderen Strecken. Wir hatten eher etwas Mühe in Jerez, und deshalb wird es jetzt auch spannend, nach Jerez zurückzukommen und zu sehen, wo wir sind. Von KTM hätte ich etwas mehr erwartet, vor allem von Brad Binder. Aber ich denke schon, dass sie früher oder später auch vorne mitmischen werden. Ansonsten musste man mit den Namen, die vorne sind, rechnen.

Könnten Sie auf den nächsten Strecken wieder so einen Lauf hinbekommen wie 2017?

Ich denke ja. Es ist nicht selbstverständlich, aber ich arbeite weiter, und ich versuche, die Linie weiter beizubehalten. Wir müssen uns weiterentwickeln, bei der Abstimmung des Motorrads sind wir noch immer nicht da, wo wir hinwollen. In Argentinien der Sturz war schade, da hatte ich ein Problem mit dem Stoppen des Bikes. Aber über das ganze Wochenende war mein Speed so hoch wie noch nie in Argentinien. Das zeigt mir auch, dass ich auf jeder Strecke wirklich schnell sein kann. Auch in Austin hatte ich nur 2017

einen Podestplatz, vorher hatte ich eigentlich immer große Mühe mit der Strecke. Jetzt konnte ich mit großem Vorsprung gewinnen. Wieso soll es auf den nächsten Strecken nicht funktionieren? Jerez fühlt sich bei den Tests immer anders an als an dem Rennwochenenden. Aber wir werden wieder angreifen und schauen, was drin ist.

Wo sind jetzt Ihre Ziele für diese Saison gesteckt?

Die sind immer noch gleich wie vor der Saison. Wir wollten gleich vorne mitmischen können. Bisher haben wir dieses Ziel erreicht, und auch aus dem Nuller von Argentinien haben wir gelernt. Jetzt müssen wir eine Konstanz reinbringen, denn nur mit einer Konstanz kann man auch um den Titel mitreden.

Hätten Sie noch einmal den Traum MotoGP?

Sag niemals nie. Was ich da letztes Jahr erlebt habe, war schon sehr heftig, aber das sollte so nicht mehr passieren können. Deshalb war ich froh, dass ich danach in so einem Spitzenteam in der Moto2 wieder eine Chance bekommen habe. Ich würde nicht sagen, nie wieder in die MotoGP, aber ich bin mir schon bewusst, dass die Chance dafür sehr klein ist. Ich fühle mich sehr wohl in meinem Team, wir haben einen Zweijahres-Vertrag, und wir haben schon ein längerfristiges Denken. ■



Tom Lüthi beim Zieleinlauf in Austin: „Ein wahnsinniges Gefühl!“



Es gibt viel zu tun, packen wir es an: KTM zeigt bei der Weiterentwicklung viel Einsatz

KTM mit Vollgas voraus

Nachdem Pol Espargaró in Austin mit dem fünften Startplatz und dem achten Platz im Rennen ein erneutes Highlight gesetzt hat, testete das österreichische Werksteam letzte Woche zwei Tage in Le Mans.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn man alles zusammenzählt, was KTM in den drei Jahren, seit das MotoGP-Projekt auf der Strecke vorangetrieben wird, alles widerfahren ist, kann man nur den Hut ziehen vor der Leistung der Truppe aus Mattighofen. Denn die verletzungsbedingten Ausfälle von Pol Espargaró und Testfahrer Mika Kallio im Vorjahr waren Dinge, für die es einfach keinen personellen Ersatz gibt. Und dass Dani Pedrosa gleich nach seiner ersten Testfahrt eine Schlüsselbein-Rekonstruktions-OP über sich ergehen lassen musste und deshalb direkt nach seinen ersten Eindrücken ausfiel, hat das Projekt noch einmal verzögert.

So nutzte KTM letzte Woche auch seine Konzessionen. Nachdem Testfahrer Mika Kallio am ersten Testtag die Dinge vorsortiert hatte, gingen am zweiten auch die Werkspiloten Pol Espar-

garó und Johann Zarco auf die Strecke. Dabei gab es neue Teile für Motor, Rahmen, Schwinge und Dämpfung. „Unser Fokus ist im Moment ganz klar, Johann Zarco dorthin zu kriegen, wo er hingehört“, verriet KTM-Rennleiter Pit Beirer. „Deshalb war er auch sehr froh, dass wir Le Mans für diesen Test ausgesucht haben, weil dort die Latte für ihn aufgrund seiner beiden letztjährigen Rennen sehr hoch liegt und er gleich vergleichen konnte, wo er steht, und sich gleichzeitig auch auf seinen Heim-Grand-Prix vorbereiten konnte. Wir versuchen, ihm permanent etwas zu geben, was er braucht. Und was wir in den letzten Wochen für ihn entwickelt haben, hat beim Le-

Mans-Test auch ganz gut ausgeschaut. Aber um zu wissen, ob es wirklich etwas gebracht hat, dafür brauchen wir erst ein Rennen. Aber wir haben verstanden, was ihm das Fahren auf unserem Gerät so schwierig macht, und ich denke, wir haben einen kleinen Schritt gemacht. Mal sehen, ob in Jerez davon etwas übrig bleibt.“

Nach dem Jerez-Wochenende folgt gleich ein weiterer Test. KTM wird aber jeden Monat einen Test machen. Und wo es geht, sollen auch die Werksfahrer mit dabei sein, sagt der Rennchef: „Wenn wir uns den Luxus leisten können, dass auch die Werksfahrer dabei sein dürfen, dann nutzen wir das auch. Mit dem Testteam macht man gröbere Schritte und geht in

eine Richtung, aber letzten Endes brauchen wir die Rennfahrer. Man kann neues Material erst freigeben, wenn die Rennfahrer es getestet haben. Und es ist ein Riesenvorteil, wenn sie es nicht erst nach dem ersten freien Training an einem Rennwochenende, sondern bei einem Test davor probiert haben.“

Am zweiten Tag gab es auch reichlich Regen. Pol Espargaró fühlte sich wieder wie ein Fisch im Wasser. „Noch wichtiger war es aber, den Johann im Regen fahren zu lassen, weil er fast noch keine Regenerfahrung mit unserem Motorrad hatte und sich nun in Ruhe eine Regenabstimmung herausfahren konnte“, so Beirer.

Die Tech3-Piloten konnten nicht mitreden. „Die Rennmotorräder sind unterwegs, wir können mit dem Testteam auch nur eine beschränkte Menge an neuem Material vorbereiten. Es ist dabei nicht egal, ob wir es für zwei oder vier zusätzliche Fahrer machen“, stellt Beirer klar. „Aber der Miguel Oliveira ist momentan ohnehin ganz glücklich mit seinem Material und will eher an der Abstimmung und sich selbst arbeiten als zu testen.“

Dani Pedrosa konnte bei diesem Test noch nicht fahren, aber der dreifache Weltmeister macht gute Fortschritte bei der Heilung und will sobald es geht wieder in den Sattel steigen. ■



Pol Espargaró: Der Spanier fühlte sich im Regen wie in Valencia pudelwohl

ACHTUNG FAHRERLAGER!

1992



2018



JOCHEN SCHMID

Als ich 1990 nach dem Nürburgring-GP mit holländischen Freunden den Sieg von Wilco Zeelenberg bei den 250ern feierte, stand auf einmal der selbige Schwabenleder-Chef Claus Hämmer hinter mir und meinte: „Merke dir den Jochen Schmid gut. Es wird ab 1992 keine Werksmaschinen mehr bei den 250ern geben, und dann wird er unschlagbar sein. Denn schau dir die Ergebnisse in diesem Jahr an: Er war immer der erste Privatfahrer.“ Nun, es hat auch nach 1992 Werksmaschinen gegeben, Jochen Schmid ist nicht unschlagbar geworden, aber ich habe ihn mir, der bei diesem Rennen Fünfter wurde, gemerkt. Er beendete das Jahr als WM-Achter, wurde 1992 nach seinem Markenwechsel zurück zu Yamaha gar WM-Siebter, doch nach einem 14. WM-Rang 1993 konnte er kein WM-Paket mehr schnüren. Er nahm einen Vertrag bei Kawasaki Deutschland für die Pro Superbike an, und dort stieg er zu neuen Höhen auf. 1995 wurde er Pro-Superbike-Meister und mischte in Hockenheim mit der von Kurt Stücker vorbereiteten ZXR 750, deren Getriebeübersetzungen der schlaue Fuchs auf die Windschattenschlachten auslegte, das Feld der Superbike-WM-Werksfahrer kräftig

auf. Im ersten Lauf wurde er Dritter hinter den beiden Ducati von Carl Fogarty und Fabrizio Pirovano, im zweiten gar Zweiter hinter Fogarty und vor Aaron Slight.

Nachdem er Ende 1999 den Helm an den Nagel gehängt hatte, kümmerte sich Jochen Schmid um sein Familien-Busunternehmen, doch mit der Zeit kam der Rennbazillus wieder. Er baute mit der gleichen schwäbischen Präzision, die man von ihm in seiner aktiven Zeit gewohnt war, mit dem gleichgesinnten Perfektionisten Roland Eckert eine Honda RC 30 auf, in die viele Erkenntnisse aus dem modernen Motorsport eingeflossen sind und mit der er seither bei den Classic Superbikes die Jüngeren das Fürchten lehrt. Der 55-Jährige ist körperlich topfit, nimmt die Rennerei, wenn er Zeit dafür findet, genauso ernst wie früher – und auch sein früherer Mechaniker Eberhard Wurst ist wieder dabei. Dazu hat Jochen Schmid auch eine wunderschöne Honda CBX 1000 für betuliche Ausfahrten auf der Landstraße. Aber Schmid ist nicht in der Vergangenheit stecken geblieben: Er hat sich gerade eine brandneue Kawasaki ZX-10RR inklusive Superbike-Kit gekauft, um auf der Rennstrecke das Heute zu erleben!

Pepi Böröczky/IP



Jochen Schmid auf der Kawasaki ZXR 750: Pro-Superbike-Meister 1995



HJC HELMETS MOTORRAD GRAND PRIX DEUTSCHLAND

» **ES IST SACHSENRING.**

» **Tickethotline: 03723 8099111**

» **Tickets online:
adac.de/motogp**



**5.-7.
JULI 2019**



» **EXKLUSIVE VORTEILE für
ADAC-MITGLIEDER**

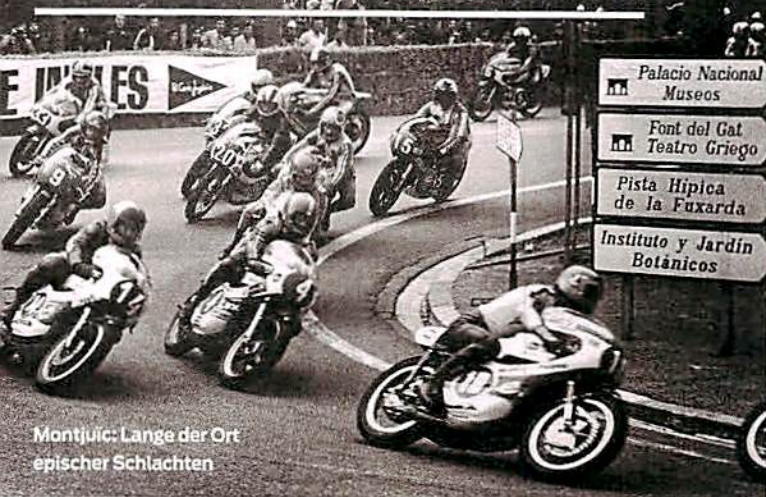
Alle ADAC-Mitglieder erhalten

10% RABATT

auf Platin- und Gold-Tickets für die Tribünen
T2, T7 - Honda und T10/4 - ServusTV.

ADAC

Historische Marken



Montjuïc: Lange der Ort epischer Schlachten

Beim Grand Prix in Jerez werden am Wochenende zwei historische Meilensteine gesetzt. Es wird das 400. WM-Rennen auf einer spanischen Rennstrecke, und die MotoGP startet zum 300. Mal.

Von: Imre Paulovits

Spanien ist heute die Motorsport-Nation schlechthin. Die letzten sieben Weltmeister der MotoGP kommen von der Iberischen Halbinsel, und mit Jerez, Barcelona, Aragón und Valencia finden gleich vier Grands Prix im Jahr auf Strecken

in Spanien statt. Und die spanische Agentur Dorna war es, die dafür gesorgt hat, dass die MotoGP das Spektakel wurde, als das wir sie heute kennen.

Der erste Grand Prix von Spanien fand bereits 1950 im Montjuïc Parc von Barcelona statt. Bis 1968 wurde ausschließlich dort gefahren, bis 1969 Jarama als permanente Rennstrecke bereitstand. 1987 fand der erste Grand Prix in Jerez statt. In jenem Jahr gab es erstmals zwei GPs auf spanischem Boden, der von Portugal lief in Jarama.

Die meisten Siege in Spanien hat übrigens ein Italiener: Valentino Rossi gewann dort insgesamt 21-mal, der Spanier mit den meisten Siegen in seinem Heimatland ist Jorge Lorenzo mit 17. ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Dani Pedrosa wird in Jerez auf besondere Weise geehrt: Kurve 6 wird nach dem 33-jährigen Spanier benannt, der in seiner WM-Karriere insgesamt 15 Heimsiege feiern konnte.

MOTO2

Auch wenn Mattia Pasini dieses Jahr als permanenter Starter aus der Moto2 gefallen ist, hat der 33-jährige Italiener nach seinem bravourösen vierten Platz als Vertretung von Augusto Fernández gleich eine weitere Beschäftigung gefunden: In Jerez wird er im Angel-Nieto-Team Jake Dixon vertreten, der bei seinem Trainingssturz in Austin eine Gehirnerschüt-

terung erlitten hat und nicht zum Rennen zugelassen wurde. Nach weiteren Checks daheim in England entschied er mit seinen Ärzten, weiter zu pausieren. Für Pasini ist die Truppe von Jorge Martínez nicht neu: 2006 gewann er dort zwei 125er-GP, fuhr sechsmal aufs Podest und wurde WM-Vierter.

MOTOGP ROOKIES CUP

Die 13. Saison des Nachwuchscups, aus dem Weltmeister wie Johann Zarco, Brad Binder, Danny Kent und Jorge Martín erwachsen sind, startet mit zwei Rennen in Jerez. Mit dabei auch die beiden Schweizer Noah Dettwiler und Jason Dupasquier sowie der Deutsche Phillip Tonn.

MotoGP

Vorschau GP von Spanien

ZEITPLAN

GP von Spanien/Jerez (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 3. Mai 2019

9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training

Samstag, 4. Mai 2019

9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.05–15.20	Moto2	Qualifying 1
15.30–15.45	Moto2	Qualifying 2

Sonntag, 5. Mai 2019

8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 22 Rd.
12.20	Moto2	Rennen, 23 Rd.
14.00	MotoGP	Rennen, 25 Rd.

STATISTIK

GP von Spanien/Jerez

Sieger 2018

Moto3: Philipp Öttl (D), KTM
Moto2: Lorenzo Baldassarri (I), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2018

Moto3: Jorge Martín (E), Honda, 1.46.193 (= 149,9 km/h)
Moto2: Lorenzo Baldassarri (I), Kalex, 1.41.925 (= 156,2 km/h)
MotoGP: Cal Crutchlow (GB), Honda, 1.37.653 (= 163,0 km/h)

Schnellste Runde 2018

Moto3: Alonso Lopez (E), Honda, 1.46.730 (= 149,1 km/h)
Moto2: Lorenzo Baldassarri (I), Kalex, 1.42.480 (= 155,3 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.39.159 (= 160,5 km/h)

Rundenrekord

Moto3: Brad Binder (ZA), KTM, 1.46.723 (= 149,1 km/h) (2015)
Moto2: Lorenzo Baldassarri (I), Kalex, 1.42.480 (= 155,3 km/h) (2018)
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1.38.735 (= 161,2 km/h) (2015)

STAND DER MOTORRAD-WM 2019

MotoGP

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Andrea Dovizioso (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati DI6 GP 19	54
2. Valentino Rossi (I)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	51
3. Alex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	49
4. Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	45
5. Danilo Petrucci (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati DI6 GP 19	30
6. Jack Miller (AUS)	Pramac Racing	Ducati DI6 GP 19	29
7. Takaaki Nakagami (J)	LCR Honda Idemitsu	Honda RC 213 V	22
8. Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V	19
9. Pol Espargaró (E)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	18
10. Fabio Quartararo (F)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1	17

Moto2

1. Lorenzo Baldassarri (I)	Join Contract Pons 40	Kalex	50
2. Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	33
3. Thomas Luthi (CH)	Dynavolt Intact GP	Kalex	27
4. Remy Gardner (AUS)	SAG Team	Kalex	25
5. Alex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	20
6. Luca Marini (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	17
7. Jorge Navarro (E)	Beta Tools Speed Up	Speed Up	14
8. Enea Bastianini (I)	Italtrans Racing Team	Kalex	14
22. Jesko Raffin (CH)	NTS RW Racing GP	NTS	3
23. Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta Idealavoro Forward	MV Agusta	2

Moto3

1. Jaime Masiá (E)	Bester Capital Dubai	KTM	45
2. Áron Canet (E)	Max Racing Team	KTM	45
3. Lorenzo Dalla Porta (I)	Leopard Racing	Honda	32
4. Niccolò Antonelli (I)	SICS8 Squadra Corse	Honda	32
5. Kaito Toba (J)	Honda Team Asia	Honda	31
6. Tony Arbolino (I)	VNE Snipers	Honda	26
7. Gabriel Rodrigo (RA)	Kömmerling Gresini Moto3	Honda	24
8. Marcos Ramírez (E)	Leopard Racing	Honda	24
9. Andrea Migno (I)	Bester Capital Dubai	KTM	23
10. Darryn Binder (ZA)	CIP Green Power	KTM	21



Alles in Butter?

Dirk Geiger ist auf der Überholspur und macht Hoffnung

KIEFER RACING

Dirk Geiger lässt hoffen. Mit zwei Podiumsplätzen im European Talent Cup machte der Mannheimer in Valencia deutlich, dass die Nachwuchsförderung in Deutschland noch nicht völlig am Boden liegt.

Von: **Anke Wiczorek**

Es sind schon viele gekommen, aber auch genauso viele wieder gegangen. Die Moto3-WM findet in diesem Jahr komplett ohne deutsche Beteiligung

statt. Der Nachwuchs lässt sich nicht einfach rekrutieren. Das WM-erprobte Kiefer Racing Team baut sich schon länger in Eigenleistung seine potenziellen Junioren auf. Mit etwas Glück könnte man mit der Verpflichtung von Dirk Geiger jetzt einen guten Griff für die Zukunft gemacht haben. Der 16-jährige Mannheimer, letztes Jahr noch Gesamt-20. im European Talent Cup, tummelt sich plötzlich an der Spitze in der Nachwuchsliga.

Die Strecke von Valencia war der Ort seines persönlichen Durchbruchs: zwei dritte Plätze, Rennen angeführt, schnellste Rundenzeit. Und das alles in einem Haifisch-

becken, in dem sich eine Handvoll Spitzenfahrer innerhalb einer Sekunde bewegt. Im zweiten Lauf hätte sogar fast ein zweiter Platz herauspringen können. „Dirk hat sich keinen Fehler geleistet“, resümiert Teamchef Jochen Kiefer rückblickend. „Das steigert die Hoffnung für den nächsten Einsatz in Barcelona.“

Es ist Geigers Lieblingsstrecke in der Serie. Und der Junior grinst schon jetzt von einem Ohr zum anderen: Der Erfolg hat ihn innerhalb eines Wochenendes vom siebten auf den vierten Tabellenrang katapultiert.

Theoretisch stand für das Kiefer-Team in der Moto2-EM ein ähn-

liches Resultat in Aussicht. Hier wurde nur ein Lauf ausgetragen. Marcel Brenner, der wegen seiner langwierigen Handverletzung ohne Vorbereitung ins erste Saisonrennen gegangen war und sich erst dort mit der neuen KTM-Moto2-Maschine anfreunden konnte, kam sofort in die Gänge. Die drei Wochen Pause nach dem Saisonauftakt haben ihm sichtlich gut getan. Der 21-jährige Schweizer verpasste allerdings hauchdünn die zweite Startreihe. Dafür gelang ihm ein mustergültiger Start.

Doch die Euphorie hielt nicht lange, denn ein paar Kurven weiter wurde Brenner abgeräumt. „Ich könnte vor Wut platzen“, wettete er. „Nach dem Warm-up war ich mir sicher, ums Podium kämpfen zu können. Hector Garzo und Edgar Pons mal außen vor gelassen, sie waren stärker. Aber als Dritter den Verfolgertrupp anzuführen, das wäre mein Ding gewesen.“

Brenners KTM wurde beim Sturz erheblich in Mitleidenschaft gezogen. Mehrere Fahrer rutschten auf Brenners Ölspur aus. Niki Tuuli, der als Gesamt-Führender in der Moto2-EM nach Barcelona gereist war, erlitt eine Gehirnerschütterung. Das Rennen wurde abgebrochen. Bis zum Neustart hatte die Kiefer-Truppe das Motorrad wieder halbwegs im Griff. Brenner sollte noch einmal zu Trainingszwecken auf die Piste zurück, kam aber nach vier Runden wieder rein. ■

MOTO2-EM

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Edgar Pons (E)	Kalex	19.23,821 min
2. Hector Garzo (E)	Tech 3	+ 0,972 s
3. Tommaso Marcon (I)	Speed Up	+ 10,411 s
4. Yari Montella (I)	Speed Up	+ 14,115 s
22. Leon Orgis (D)	Yamaha	+ 1:03,076 min
25. Kevin Orgis (D)	Yamaha	+ 1:07,148 min

EM-STAND

1. Pons	61 Punkte
2. Tuuli	45
3. Zaccane	44
4. Garzo	33
5. Marcon	33
9. Meggle	14
18. Brenner	5



Unverschuldet abgeräumt: Moto2-EM-Pilot Marcel Brenner (#25) hatte in Valencia einfach nur Pech

MOTO3-JUNIOR-WM – 1. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Yuki Kunii (J)	Honda	30.10,913 min
2. Jeremy Alcoba (E)	Husqvarna	+ 8,342 s
3. Davide Pizzoli (I)	Honda	+ 8,369 s
4. Daniel Holgado (E)	Honda	+ 8,436 s
5. Ryusei Yamanaka (J)	Honda	+ 8,690 s
10. Jason Dupasquier (CH)	KTM	+ 15,495 s

MOTO3-JUNIOR-WM – 2. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Ryusei Yamanaka (J)	Honda	30.0,294 min
2. Yuki Kunii (J)	Honda	+ 0,252 s
3. Daniel Holgado (E)	Honda	+ 3,868 s
4. Xavier Artigas (E)	Honda	+ 3,910 s
5. Alex Viu (E)	KTM	+ 4,207 s
6. Jeremy Alcoba (E)	Husqvarna	+ 4,624 s

WM-STAND

1. Kunii	45 Punkte
2. Artigas	44
3. Baltus	41
4. Alcoba	41
5. Yamanaka	37
13. Dupasquier	13
22. Kofler	4

EUROPEAN TALENT CUP – 1. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Izan Guevara (E)	Honda	29.38,520 min
2. Ferrnín Aldeguer (E)	Honda	+ 0,457 s
3. Dirk Geiger (D)	Honda	+ 0,599 s
4. Dajiro Sako (J)	Honda	+ 0,978 s
5. David Munoz (E)	Honda	+ 8,261 s
31. Andreas Kofler (A)	Honda	+ 43,782 s
32. Marvin Siebdrath (D)	Honda	+ 44,986 s

EUROPEAN TALENT CUP – 2. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Izan Guevara (E)	Honda	29.44,886 min
2. David Munoz (E)	Honda	+ 3,170 s
3. Dirk Geiger (D)	Honda	+ 3,337 s
4. Adrian Cruces (E)	Honda	+ 3,478 s
5. Lorenzo Fellon (F)	Honda	+ 3,498 s
30. Andreas Kofler (A)	Honda	+ 53,544 s
31. Marvin Siebdrath (D)	Honda	+ 56,006 s

CUP-STAND

1. Guevara	64 Punkte
2. Ortola	54
3. Munoz	50
4. Geiger	49
5. Aldeguer	40
6. Ruda	38
7. Seabright	33



ARCHIV CZIHAK

Ehre und Schande

Beim Deutschen Grand Prix 1974 auf dem Nürburgring erlebten die Zuschauer den bislang einzigen Sieg eines Deutschen in der Königsklasse der Weltmeisterschaft. Doch bei diesem Rennen gab es auch erstmals einen erfolgreichen Streik wegen unzureichender Sicherheitsvorkehrungen, den die Werke und gar die Italienische Föderation unterstützten.

Von: **Imre Paulovits**

Da stand Edmund Czihak ganz oben auf dem Podest und konnte so gar nicht verstehen, was mit ihm passiert war. Der 500er-Junior-Pokalsieger von 1973 hatte sein erstes Lizenzrennen bestritten und gleich in der Königsklasse der Weltmeisterschaft gewonnen! „Das war alles so unwirklich“, erinnert sich der heute 74-jährige Bayer. „Mir war ganz klar, dass ich das Rennen nie hätte gewinnen können, wenn die WM-Piloten alle gefahren wären, deshalb habe ich die 1750 Mark Siegesprämie auch einem wohlthätigen Zweck gespendet. Was aber wirklich beeindruckend war, war diese Zuschauermenge, die trotz des lausigen Wetters

und der Abreise der Weltstars ausgeharrt hatte.“

Er ist in der Statistik bis heute der einzige Deutsche, der einen WM-Lauf in der Königsklasse gewinnen konnte. Dies ist vor ihm BMW-Werksfahrer Walter Zeller genauso verwehrt geblieben wie später Stefan Bradl und Jonas Folger. „Ich hatte den Rennsport einfach aus Freude am Fahren betrieben, ich wollte nie eine Profi-Laufbahn einschlagen, ich wusste auch, dass ich dafür zu groß gewachsen war“, gibt Czihak zu.

Motorrad sport aus Freude

Edmund Czihak war damals bereits Kawasaki-Händler in einer Gegend, wo keine 20 Kilometer

entfernt Toni Mang und Sepp Schlögl an den WM-Maschinen von Dieter Braun schraubten und die Brüder Horst und Helmut Kassner lebten. „Horst Kassner, der leider diesen Ostersonntag von uns gegangen ist, war genauso ein Perfektionist wie Sepp Schlögl“, erinnert sich Edmund Czihak. „Mit ihm habe ich meine Junior-Pokal-Maschine aus einer Kawasaki 500 H1 Dreizylinder aufgebaut. Wir haben sogar Yamaha-Rennzylinder angepasst. Schon allein die Tatsache, dass Horst Kassner die Maschine aufgebaut hat, sorgte im Fahrerlager für viel Respekt.“

Für seine erste internationale Saison beschaffte sich Czihak über Beziehungen eine der ersten

Edmund Czihak
warm angezogen
während seiner
Siegesfahrt auf
dem Nürburgring



ARCHIV CZIHAK

PAULOVITS

Das 500er-Podest: Walter Kaletsch, Edmund Czihak, Helmut Kassner (v. li.)



Edmund Czihak heute: Rüstiger 70er

ZAHL DES RENNENS

282

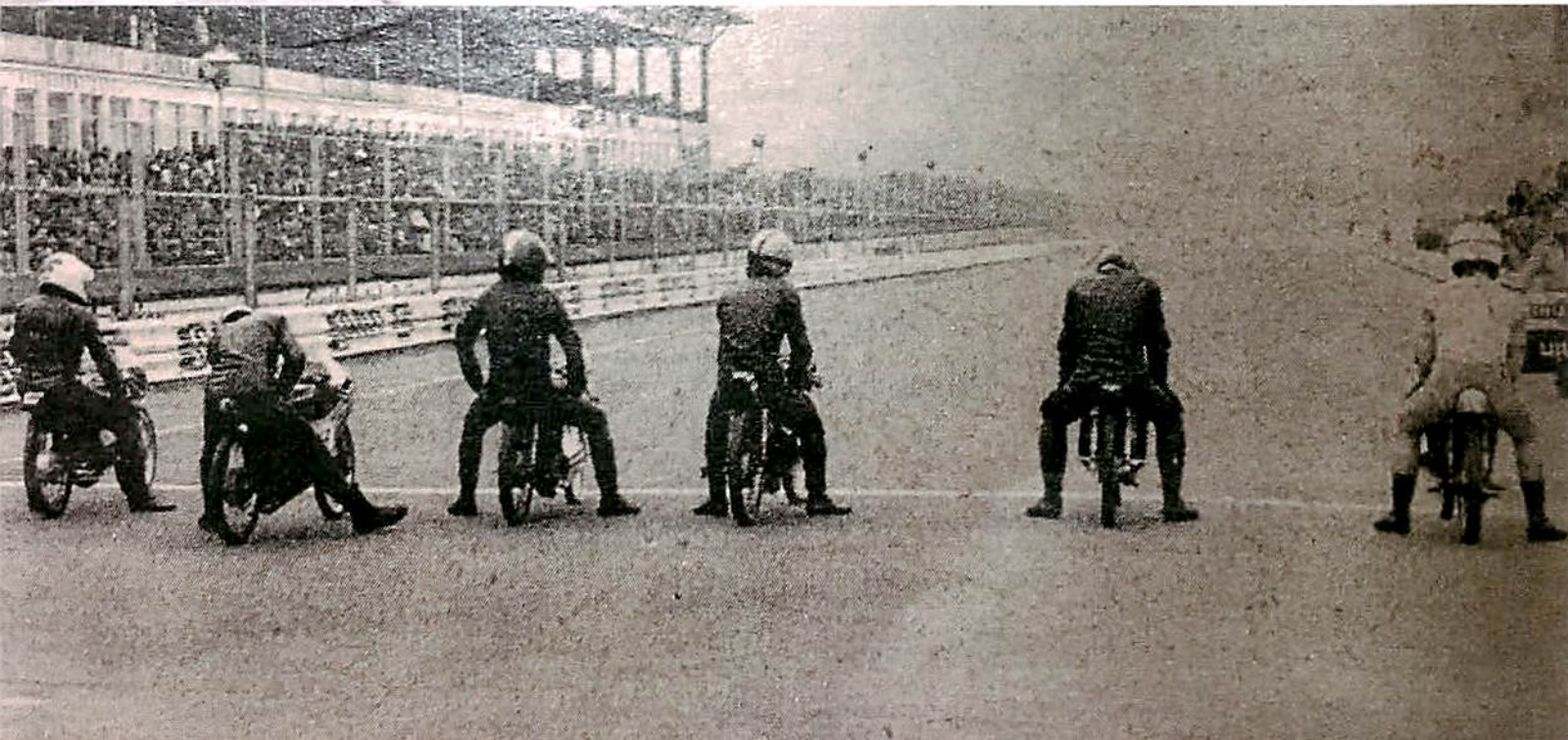
Nennungen waren für die fünf Soloklassen des Deutschland-GP abgegeben worden. An den Start gingen von ihnen nur 50 – 7 bei den 50ern, 12 bei den 125ern, 10 bei den 250ern, 14 bei den 350ern und 7 bei den 500ern.

wassergekühlten Yamaha TZ 350 aus den USA. Czihak wollte aber nicht bei den 350ern, sondern bei den 500ern fahren, und so stockte er, wie viele seiner Kollegen, den Hubraum auf. „Sie musste 351 cm haben, dafür kannte ich einen Spezialisten, der den Hubzapfen versetzt hat. Aber die Zeit wurde auch so knapp, um für den ersten WM-Lauf fertig zu werden.“

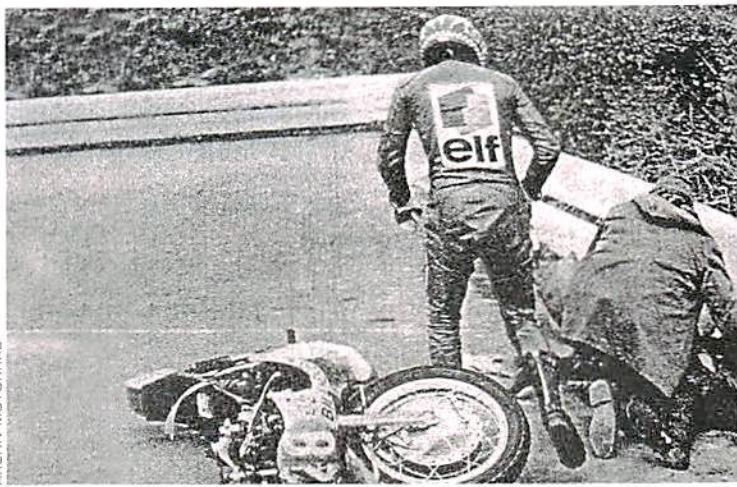
Die Nürburgring-Nordschleife kannte Czihak nicht, denn beim Junior-Pokal wurde nur auf der „Betonschleife“, die aus der Zielgeraden, der Südkehre, der Gegengeraden und der Nordkehre bestand, gefahren. „Ich habe dann eine Kawasaki Z1 mit Dunlop TT 100 bereift. Das war zwar ein toller Reifen, aber nicht auf der Kawasaki. Sie hat furchterregend gewackelt, vor allem den Berg hinauf am Kesselchen.“

Czihak verbrachte drei komplette Wochenenden am Nürburgring, um den 22,835 Kilometer langen Kurs genau zu kennen.

Und so fuhr er, nachdem die Werksfahrer heimgefahren waren, dem verbliebenen Rest der Fahrer aus der deutschen Meisterschaft auf und davon und distanzierte auf den knapp 160 Kilometern der WM-Distanz auch Helmut Kassner um fast zwei Minuten. „Dass ich gleich auch mit ihm mithalten und ihn schlagen konnte, hat mich nach dem Aufstieg aus dem Junioren-Pokal schon gewundert. Aber ich hatte mich gut vorbereitet, und nach den Strecken, auf denen wir im Junior Pokal gefahren sind und wo auch jedes Jahr leider mindestens einer tödlich verunglückt ist, war die Nordschleife für mich die sicherste Rennstrecke, auf der ich je gefahren bin.“



Sehr übersichtliches Startfeld: Sechs 50er-Piloten am Start, schließlich kam noch ein siebter dazu. Sechs Starter waren für ein gewertetes WM-Rennen nötig



Der letzte Tropfen: Phil Read an der Unfallstelle des verunglückten Henderson

tung gerufen worden, uns wurde etwas zu trinken angeboten, man legte uns freundschaftlich den Arm um die Schulter und ersuchte uns, doch zu fahren.“

Der lange Weg

Aber die Fahrer blieben bei ihrer Entscheidung, einzig die Gespanne fuhren vollzählig, wenn auch mit klaren Worten. So wurde der Deutschland-GP 1974 zur Farce, war aber auch eine historische Wende auf dem langen Weg zu



„Wir bekamen sehr wenig davon mit, was im Fahrerlager vor sich ging. Wir hatten zwar ein Telefon zur Rennleitung, das wurde aber kaum genutzt.“

Jochen Luck

RENNERGEBNIS 500 CCM

Nürburgring (D): 28. April 1974; 2. WM-Lauf; 159,845 km über 7 Rdn. à 22,835 km; 7 Fahrer gestartet, 4 gewertet; Wetter/Piste: Trocken, 4°C

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Edmund Czihak (D)	Yamaha 352	1:12,19,900
2. Helmut Kassner (D)	Yamaha 352	+1,58,600
3. Walter Kaletsch (D)	Yamaha 352	+2,16,800
4. Udo Kochanski (D)	König 500	+6,56,100

der heutigen Sicherheit, die auf der Motorrad-WM herrscht. Mittlerweile sind nicht nur zwei erfahrene Ex-Weltmeister bei jeder Streckenhomologation dabei, sondern an jedem einzelnen Grand Prix tagt die Sicherheitskommission und diskutiert über die kleinste Sicherheitslücke.

Wie lang der Weg dahin war, zeigt das Schicksal von Dieter Braun und John Dodds. „Wir wurden als Rädelführer bezeichnet, obwohl wir nur übersetzt hatten, und für Imola gesperrt“, so Dieter Braun. „Wir sind mit unseren Motorrädern dahingereist und der Veranstalter hat versucht zu intervenieren, aber die deutschen FIM-Vertreter blieben stur. Wir waren die einzigen beiden Fahrer, die für die Nichtteilnahme bestraft wurden. Ich war Weltmeister, 1974 bin ich so in zwei Klassen WM-Zweiter geworden. Das war damals die typische Unterstützung der deutschen Föderation für einen, der vorne mitfuhr.“ Und Edmund Czihak? Er fuhr noch bis Ende 1976, wurde 1975 auf der AVUS bereits als Deutscher 500er-Meister ausgerufen und dann zur Meisterfeier eingeladen, nur um später wieder ausgeladen zu werden, weil zwei Streichresultate nicht berücksichtigt worden waren. Czihak war noch bis 1998 Motorradhändler, fuhr bis zuletzt bei Hobby-Rennen mit und hat heute eine piekfein restaurierte BMW R 69 S, Honda Dax, Honda CBX 1000 und Honda RC 30 in seiner Garage stehen, dazu eine brandneue KTM 790 Duke. ■



Agostini (Mitte) und Aermacchi-Rennleiter Gilberto Milani formulieren Absage



Gespanneltmeister Klaus Enders (li.) und Rennleiter Kurt Bosch



Während noch diskutiert wurde, packten die Werke ihre Maschinen ein



Jochen Luck und seine Frau Hildegard mussten die Zuschauer unterhalten

Superbike-WM

Ten Kate steigt in Jerez ein

In seiner Team-Zentrale stellte Ten Kate die Yamaha R1 in den neuen Teamfarben vor. Der erste Einsatz mit Loris Baz wird in Jerez am zweiten Juni-Wochenende steigen.

Von: **Imre Paulovits**

Irgendwie war es völlig ungewohnt, die Ten-Kate-Truppe nicht mehr um ein Honda-, sondern ein Yamaha-Motorrad zu sehen. Aber die Mannen von Ten Kate Motoren aus dem niederländischen Nieuwleusen haben einen Strich unter die Vergangenheit gezogen und bei ihrem neuen Abenteuer voll auf Angriff geschaltet.

Als Teamchef Ronald ten Kate und Teammanager Kevin Bos zusammen mit Fahrer Loris Baz den Schleier von der Yamaha lüfteten, war allen drei anzusehen, dass sie die Rückkehr auf die Rennstrecke kaum erwarten können. „Ich hatte hier das erste Mal

in diesem Jahr wieder ein Rennleder an. Und wo ich nun auch das Motorrad gesehen habe, fällt es mir noch schwerer, weiter auf den ersten Einsatz zu warten“, verriet Loris Baz.

Aber um auf dem Level, auf dem das Team zwei Jahrzehnte lang agiert hat, mit einem neuen Motorrad wieder einsteigen zu können, braucht es eben Zeit bei der Vorbereitung, und die will man sich nehmen.

Bevor sich die Truppe am 7. Juni erstmals der Konkurrenz stellt, geht sie noch Ende Mai in Misano testen, wo Baz aber nicht für viel mehr Zeit haben wird als einen ersten Shakedown. Trotzdem erwartet der letztjährige Althea-BMW-Pilot einiges bei seiner Rückkehr. Schließlich war er bereits im zarten Alter von 15 Jahren Superstock-600-Europameister auf Yamaha und fuhr sich so ins Rampenlicht. ■



Loris Baz und die Ten-Kate-Yamaha-R1: Test Ende Mai, Renneinsatz im Juni

Superbike-WM

Ducati für Imola gerüstet

Um für das Heimrennen in zwei Wochen gerüstet zu sein und damit WM-Leader Álvaro Bautista die für ihn unbekannte Strecke kennenlernt, testete das Ducati-Werksteam letzte Woche in Imola.

Von: **Imre Paulovits**

Zunächst strahlte die Sonne über dem Autodromo di Enzo e Dino Ferrari, als das Ducati-Superbike-WM-Team letzten Mittwoch für einen eintägigen privaten Test ausrückte. Und es war erstaunlich, wie schnell sich der Termin des Tests bei den Fans herumgesprochen hatte, denn so viele bevölkerten die Tribünen – schließlich war es ja nicht mehr als eine Testfahrt. Um fünf Uhr nachmittags öffne-

ten sich dann leider die Schleusen und machten dem Sonnenbad ein Ende. Was Bautista allerdings nicht daran hinderte, auf Regenreifen auszurücken, schließlich ist er noch nie mit den Pirellis für feuchte Pisten gefahren.

Sagenhaft war, wie schnell sich Bautista auf der anspruchs-

vollen Berg- und Talbahn zu-recht fand und sie unheimlich schnell umrundete: „Es war gut, dass wir hier fahren konnten. Und der Regen war noch mal ein Bonus, schließlich konnte ich solche Bedingungen mit dem Superbike noch nicht probieren. Ich fühle mich nun gerüstet.“ ■



Álvaro Bautista in Imola: Geht der Siegeszug auf Ducatis Heimstrecke weiter?

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

Für die Langstrecken-Weltmeisterschaft steht bereits am nächsten Wochenende die dritte Saisonstation an. Das heißt, dass die Teams gerade einmal zwei Wochen Zeit haben, sich von den 24 Stunden von Le Mans zu erholen und auf die 8 Stunden Slovakia-Ring vorzubereiten. Erstmals werden die FIM Endurance World Championship und die World Touring Cars WTCR gemeinsam an einem Wochenende auf derselben Strecke fahren. Die 8 Stunden für Motorräder steigen am Samstag, die drei Auto-Rennen sind für den Sonntag geplant.

ENDURANCE-WM

Stefan Kerschbaumer hatte sich bei einem Sportunfall einen Ellenbogen gebrochen, will nun aber wieder aufs Bike steigen. Im Team GERT56 ist er für die 8 Stunden Slovakia-Ring aufgebogen. „Kersch wird am Dienstag beim Test schauen, ob es geht“, so Teammanager Karsten Wolf. „Wir haben auch Filip Altmendorfer – unseren Riding Coach – gebeten, seine Ausrüstung mitzubringen. Sollte es bei Kersch nicht funktionieren, wird er einspringen.“ Kerschbaumer oder Altmendorfer werden dann Teamkollege von Lucy Glöckner und Pepijn Bijsterbosch sein. Julian Puffe zieht sich vorerst aus der Langstrecke zurück, um sich voll und ganz auf die IDM zu konzentrieren.

IDM SUPERBIKE 1000

Das Autodrom Most kommt 2019 zurück in den IDM-Kalender. Deshalb waren die BMW-Piloten Ilya Mikhalechik und Julian Puffe am Wochenende dort testen, genauso Alessandro Polita mit der Holzhauer-Honda. Puffe fuhr mit der neuen S 1000 RR mit 1.35,153 Minuten die Bestzeit, 0,013 vor Mikhalechik. Polita kam auf 1:36,0. Aus der Riege der Supersport-600 war Kawasaki-Pilot Gabriel Noderer nicht zu bremsen und fuhr eine Bestzeit von 1.40,290.

„Alles richtig gemacht“

Der Thüringer Henry Jacobi fährt bisher eine glänzende Saison. In der MX2-WM liegt er nach den ersten vier Läufen auf Rang 3, 23 Punkte von Tabellenführer Thomas Kjer Olsen entfernt. Ob WM oder holländische Meisterschaft, der deutsche Kawasaki-Pilot macht Schlagzeilen.

Von: **Frank Quatember**

War Ihr Wechsel nach der erfolgreichen letzten Saison zum holländischen Team F & H Kawasaki die richtige Entscheidung?

Nach der sehr guten Saison 2018 kann ich heute sagen, dass ich mit dem Teamwechsel alles richtig gemacht habe. Es funktioniert bisher alles super. Ich habe mich auch relativ schnell an die neuen Bedingungen gewöhnt. Nach dem MXoN in Red Bud hatte ich noch eine Woche Urlaub und traf mich danach direkt mit dem Team. Ich war auf der Kawasaki sofort extrem schnell zufrieden, schon nach Tag eins war das Gefühl für das Motorrad da. Damit hatte ich wirklich nicht gerechnet.

Nach der tollen Vorsaison haben Sie 2019 eine Schippe draufgelegt. Was können Sie jetzt noch verbessern?

Es fehlen manchmal noch eine oder zwei Sekunden, die man im Rennen vom Sieger kassiert. Wo die Sekunde herkommt, das kann ich noch nicht sagen. Ich bin fit, ich bin schnell und habe eine gute Fahrtechnik. Das Motorrad ist gut, das Fahrwerk auch. Die Tagesform ist natürlich entscheidend. Und dass mir im Moment noch der Speed für den Sieg fehlt. Manchmal hat man aber auch Pech, dass man es mit Punktgleichheit nicht auf das Podium schafft.

Ihre Kawasaki läuft bislang hervorragend. Was können Sie darüber sagen?

Es stimmt, wir hatte bis jetzt in allen Quali- und Finalläufen keinen einzigen technischen Defekt. Klar muss man auf Holz klopfen, es kann immer was passieren.



„Unter den japanischen Herstellern sind wir mit Kawasaki definitiv vorn mit dabei, fast schon die Besten.“

Henry Jacobi

Das Team hat viel in die Entwicklung gesteckt, und das zahlt sich aus. Die Starts sind prima, und ich bin schnell unterwegs. Aber es ist noch keine Factory-KTM oder -Husqvarna. Was die Japaner betrifft, sind wir aber definitiv vorn mit dabei, fast schon die Besten. Die Werks-Yamaha geht auch nicht schlecht, hängt aber auch davon ab, wer drauf sitzt. Ich denke, auf die Werks-KTM kann man andere Fahrer setzen, die dann jeden Start gewinnen würden. Damit müssen wir leben. Ich kann nur sagen, dass meine Kawa super funktioniert, die Motorenleute haben im Winter einen super Job gemacht. Schließlich hat Kawasaki nicht

von vornherein das beste Motorrad, also muss man viel Geld und Arbeit reinstecken. Und das tut mein Team.

Ihr Trainer ist Marc de Reuver. Was zeichnet ihn aus? Wie ist Ihr Verhältnis zum alten Trainer Christoph Selent?

Marc ist der Teamtrainer. Er ist bei jedem Training mit an der Strecke, jeden Tag mit uns in Kontakt. Dadurch hat sich natürlich zwischen ihm und mir eine gewisse Bindung aufgebaut. Ich vertraue ihm blind, mache das, was er sagt. Sagt er außen, fahre ich außen, und sagt er innen, dann fahre ich innen. Man muss aber auch deutlich sagen, wenn ich das nicht mache, würde ich Ärger bekommen, und das Vertrauen zwischen uns wäre weg. Christoph Selent war letztes Jahr mein Trainer, Mentor und einer meiner besten Freunde. Ein enger Freund ist er immer noch. Wir haben auch fast täglich Kontakt, und ich bin noch häufig bei ihm zu Hause. Er steigt jetzt in die Managerbranche ein und, wenn es weiter so gut läuft bei mir, ist er mein Manager.



Henry Jacobi

Geburtstag: 29. Oktober 1996
Geburtsort: Bad Sulza (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE

2009: Junioren-WM 1. Platz (KTM)
2015: ADAC MX Masters 10. Platz (KTM)
2016: MX2-WM 23. (Honda)
2017: ADAC MX Masters 3. Platz; MX2-WM 20. Platz (Husqvarna)
2018: MX2-WM 10. Platz ADAC MX Masters 1. Platz (Husqvarna)
2019: MX2-WM zzt. 3. Platz (Kawasaki)

HOBBYS

Motocross, Videospiele

Wie kommen Sie mit Ihren Teamkollegen klar? Wie groß ist die Konkurrenz?

Im Team bin ich als Fahrer die Nummer 1. Für mich war das nie eine Frage. Ich wusste, wenn ich alles richtig mache, bin ich der Beste von uns dreien. Klar, beim ersten GP war das noch nicht sicher. Das beste Verhältnis habe ich zu Roan. Er fährt 250 EMX, also nicht in meiner Klasse. Und er ist etwas jünger, wir spielen meistens Playstation. Ich muss auch sagen, ich komme besser mit jüngeren Leuten klar. Es war extrem bitter, dass ausgerechnet er mich in Hawkstone nicht passieren ließ und ich ihn dann unsanft vom Motorrad holte. Da war kurzzeitig die Stimmung etwas schlecht, aber jetzt haben wir uns wieder lieb.

Sind in Ihrem Terminkalender noch Rennen in Deutschland geplant?

Die deutschen Fans werden mich dieses Jahr auf jeden Fall noch mal außer Teutschenthal auf deutschem Boden sehen. Der Plan ist, bei zwei Masters-Rennen zu starten. Welche das sind, steht noch nicht fest. Aber ich hoffe, dass in Gaillardorf wieder das deutsche Nations-Team präsentiert wird und ich dabei bin. Auch in Bielstein würde ich gern fahren, wenn es zeitlich passt und für mein Team okay ist. ■

Speedway-EM Poznan und Gorican

Deutsche müssen noch warten

Der Auftakt der Speedway-Europameisterschaft begann für die deutschsprachigen Fahrer schlecht: Weder Martin Smolinski noch Kai Huckenbeck schafften den Sprung in den EM-Challenge.

Von: **Thomas Schiffner**

Zwei der vier Qualifikationsrunden für den am 25. Mai stattfindenden EM-Challenge im ungarischen Nagyhalasz wurden am letzten Samstag gefahren. Der Österreicher Daniel Gappmeier fungierte im kroatischen Gorican als Reserve, kam aber nicht zum Einsatz. Deutschlands Nr. 1, Martin Smolinski, der am Folgetag in Neustadt/Donau alle Läufe souverän gewann, schaffte den benötigten Sprung unter die ersten vier nicht. Den ganzen Tag hatte es in Gorican geregnet, und es war nicht sicher, ob auf der überfluteten Bahn überhaupt bis zum Ende gefahren werden konnte. Der Olchinger war nach den 20 Heats hinter Adrian Miedzinski



Qualifrennen in Posen: Lahti, Kudriashov, Thomsen, Huckenbeck (v.l.)

mit 11 Punkten mit dem Tschechen Vaclav Milik, dem Polen Dominik Kubera und dem Kroaten Jurica Pavlic punktgleich. Während Miedzinski und Milik direkt für das Finale qualifiziert waren, musste der Deutsche gegen sie und den Slowenen Nick Skorja seine letzte Chance im gleichnamigen Heat versuchen. Daraus kamen die ersten zwei ins Finale und damit auch in den EM-Challenge. Die 60-Sekunden-Entscheidung gewann aber Kubera vor Lokalmatador Pavlic, Smolinski wurde Dritter und war damit draußen.

Zeitgleich ging es Kai Huckenbeck im polnischen Posen nicht besser: Der Werlter erzielte in

seinen Vorläufen neun Punkte, was aber nicht zur Quali für das Last Chance Heat reichte, während es der Russe Vladimir Borodulin mit der gleichen Punktzahl schaffte. Sogar zwei Heatsiege

halfen Huckenbeck nicht, auf den nötigen sechsten Vorlaufplatz zu kommen.

Das Rennen war eine Demonstration des Franzosen David Bellego, der mit 13 Punkten ins Finale einzog und es vor dem Polen Bartosz Smektala, dem Dänen Anders Thomsen und Kudriashov gewann. Im Last Chance Heat hatte sich Thomsen gegen Kudriashov, Borodulin und Musielak durchgesetzt.

Bei den ausstehenden Qualifikationen haben Erik Riss, Tobias Busch (in Rivne) sowie Kevin Wölbert (in Krsko) noch die Chance zur Qualifikation für den Challenge. Und für die EM-Endrunde werden noch fünf Wildcards vergeben. Hier war Smolinski in der Vergangenheit mit dabei. ■

SPEEDWAY-EM

Qualifikation Poznan (PL), 27. April

- | | |
|----------------------------|-----------|
| 1. David Bellego (F) | 13 Punkte |
| 2. Bartosz Smektala (PL) | 15 |
| 3. Anders Thomsen (DK) | 10 |
| 4. Andrej Kudriashov (RUS) | 12 |

Ausgeschieden:

- | | |
|-----------------------------|----|
| 5. Tobias Musielak (PL) | 11 |
| 6. Vladimir Borodulin (RUS) | 9 |
| 7. Kai Huckenbeck (D) | 9 |
| 8. Timo Lahti (FIN) | 9 |
| 9. Nico Covatti (I) | 7 |

Qualifikation Gorican (HR), 27. April

- | | |
|---------------------------|-----------|
| 1. Adrian Miedzinski (PL) | 14 Punkte |
| 2. Vaclav Milik (CZ) | 11 |
| 3. Dominik Kubera (PL) | 11 |
| 4. Jurica Pavlic (HR) | 11 |

Ausgeschieden:

- | | |
|---------------------------|----|
| 5. Martin Smolinski (D) | 11 |
| 6. Nick Skorja (SLO) | 10 |
| 7. Viktor Kulakov (RUS) | 9 |
| 8. Denis Gizatullin (RUS) | 9 |
| 9. Chris Harris (GB) | 9 |

Supermoto-IDM Harsewinkel

Ausländer dominieren

Durch die Abwesenheit des amtierenden Meisters wurden die Karten beim Auftakt der Supermoto-IDM neu gemischt. Wegen Terminüberschneidung mit der von ihm präferierten italienischen Meisterschaft konnte Marc-Reiner Schmidt nicht in Harsewinkel am Start sein.

Von: **Robert Pairan**

Langweilig wurde es trotzdem nicht: Der Däne Simon Vilhelmsen gewann im Nassen das Zeittraining und den ersten Startplatz. Beim einen Tag später ausgetragenen ersten Lauf

war es zwar trocken, der Husqvarna-Fahrer wurde jedoch zunächst nur Dritter. Der Laufsieg ging an den Österreicher Andreas Buschberger: „Ich hatte einen guten Start und dann merkte ich, dass ich schneller fahren kann als der Führende.“ So ging er nach drei Runden an Vilhelmsen vorbei und zog seinen Landsmann Bernhard Hitzberger gleich mit.

Für Lauf 2 hatte der Däne sein Fahrwerk härter eingestellt und so besser auf die trockenen Verhältnisse vorbereitet. Damit gelang ihm ein Start-Ziel-Sieg, er baute seinen Vorsprung auf den Tschechen Petr Vorlicek immer weiter aus und übernahm damit auch die Führung in der Meisterschaft. Am Ende war der einzige Deutsche auf dem Podium der

Yamaha-Fahrer Max Banholzer, der seinen dritten Platz im zweiten Lauf heftig gegen den anstürmenden Steffen Albrecht verteidigen musste. Der scheiterte allerdings bei seiner letzten Attacke in der letzten Kurve, wo er zu Boden ging und auf den achten Platz zurückfiel. ■

SUPERMOTO-IDM

Harsewinkel (D), 28. April, 1. Lauf

- | | |
|----------------------------|-----------|
| 1. Andreas Buschberger (A) | Husqvarna |
| 2. Bernhard Hitzberger (A) | Yamaha |
| 3. Simon Vilhelmsen (DK) | Husqvarna |
| 4. Petr Vorlicek (CZ) | Suzuki |
| 5. Jan Deitenbach (D) | Husqvarna |
| 6. Steffen Albrecht (D) | Husqvarna |
| 7. Max Banholzer (D) | Yamaha |
| 8. Peter Banholzer (D) | Yamaha |
| 9. Toni Krettek (D) | Husqvarna |
| 10. Peter Mayerbüchler (D) | Yamaha |



Simon Vilhelmsen gewann Lauf 2

2. Lauf

- | | |
|----------------------------|-----------|
| 1. Simon Vilhelmsen (DK) | Husqvarna |
| 2. Petr Vorlicek (CZ) | Suzuki |
| 3. Max Banholzer (D) | Yamaha |
| 4. Andreas Buschberger (A) | Husqvarna |
| 5. Jan Deitenbach (D) | Husqvarna |
| 6. Peter Banholzer (D) | Yamaha |
| 7. Bernhard Hitzberger (A) | Yamaha |
| 8. Steffen Albrecht (D) | Husqvarna |
| 9. Peter Mayerbüchler (D) | Yamaha |
| 10. Toni Krettek (D) | Husqvarna |

Auf der Ziellinie

Cooper Webb fehlen kommenden Samstag in Las Vegas nur noch drei Punkte, um nach seinem siebten Saisonsieg in East Rutherford seinen ersten WM-Titel einzufahren.

Von: **Thomas Schiffner**

Eli Tomac hätte in East Rutherford gewinnen müssen, um die Titelchancen für Kawasaki am Leben zu erhalten. Doch der Tabellenzweite fiel durch Fehler immer wieder zurück und wurde schließlich hinter einem starken Zach Osborne nur Dritter. Wenn KTM-Leader Cooper Webb in Vegas drei Punkte (Platz 20) holt, d. h. das Finale erreicht, ist ihm der Titel sicher.

Ken Roczen, der fitnessmäßig am freien Wochenende augenscheinlich keine Fortschritte gemacht hatte, wurde hinter Blake Baggett und Musquin Sechster. Er kann Platz 4 nur noch theoretisch an Baggett verlieren. ■



Es fehlt nur noch ganz wenig: East-Rutherford-Gewinner Cooper Webb

SUPERCROSS-WM

East Rutherford (USA), 27. April

1. Cooper Webb (USA)	KTM
2. Zach Osborne (USA)	Husqvarna
3. Eli Tomac (USA)	Kawasaki
4. Blake Baggett (USA)	KTM
5. Marvin Musquin (F)	KTM
6. Ken Roczen (D)	Honda
7. Joey Savatgy (USA)	Kawasaki
8. Joshua Grant (USA)	Yamaha
9. Cole Seely (USA)	Honda
10. Justin Hill (USA)	Suzuki

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 16 von 17 Läufen

1. Cooper Webb	358 Punkte
2. Eli Tomac	335
3. Marvin Musquin	327
4. Ken Roczen	300
5. Blake Baggett	274
6. Dean Wilson (GB)	223
7. Joey Savatgy	208
8. Cole Seely	294
9. Justin Bogle (USA)	158
10. Justin Barcia (USA)	154

Freestyle-Motocross-WM München

Die Ackermann-Show

WM-Spitzenreiter Luc Ackermann setzte in München seinen Höhenflug mit einem Doppelsieg fort. Der Thüringer Europameister ist auf dem besten Weg, sich unsterblich zu machen.

Von: **Thomas Schiffner**

Beim ersten WM-Contest in der Münchner Olympiahalle brachte Ackermann die Ränge mit mehr als 10000 Fans einmal mehr zum Kochen.

An beiden Tagen bezwang er sowohl in der Qualifikation als auch in den Final Runs Titelverteidiger Maikel Melero und holte damit die Saisonsiege Nummer 3 und 4. Dabei zeigte der 21-Jährige bereits in der Quali Tricks wie Double Backflip,

Frontflip oder Double Backflip Nac Nac. Der jahrelang die Szene dominierende Maikel Melero musste an beiden Tagen den Final Run eröffnen, doch obwohl er stark vorlegte, konterte Ackermann jeweils bestehend.

Da Libor Podmol am Freitag stürzte, kam Lucs älterer Bruder Hannes Ackermann am Samstag ins Fahrerfeld und schaffte es bis ins Finale. Dort patzte er allerdings und wurde Sechster.

Luc Ackermann führt die WM bis zum nächsten Contest am 25. Mai in Zürich mit maximaler Punktzahl und acht

FMX-WM

3. Lauf, München (D), 26. April

1. Luc Ackermann (D)	390 Punkte
2. Maikel Melero (E)	346
3. Adam Jones (USA)	342
4. Pat Bowden (AUS)	322
5. Javier Villegas (RC)	314
6. Libor Podmol (CZ)	262



Schwerelos: Luc Ackermann

Punkten Vorsprung auf Maikel Melero. ■

4. Lauf, München (D), 27. April

1. Luc Ackermann (D)	392 Punkte
2. Maikel Melero (E)	370
3. Adam Jones (USA)	347
4. Pat Bowden (AUS)	335
5. Javier Villegas (RC)	281
6. Hannes Ackermann (D)	208

BOU HAT REKORDSERIE FORTGESETZT

Bei seinem „Heimspiel“ in Andorra la Vella konnte Trial-Gigant Toni Bou seinen bereits in Marseille erkämpften Indoor-WM-Titel vergolden. Der Katalane gewann das Finale mit einem einzigen Punkt gegen Landsmann Adam Raga (12 Punkte). Jeroni Fajardo (11 Punkte) wurde Dritter vor Jorge Casales – ein weiteres 1-2-3-4 für Spanien. Es ist Bous 13. X-Trial-Titel, sein 75. Podium und sein 62. Indoor-Sieg. Die WM-Wertung schloss Bou bei fünf Siegen (115 Punkte) mit 26 Zählern Vorsprung auf Raga (89) und vor Fajardo (58) sowie Jaime Busto (51) ab.

DÄNEN AUCH IN NEUSTADT SIEGER

Wie in der Vorwoche in Pocking gewann Dänemark auch den Speedway-Vierländerkampf in Neustadt/Donau vor den deutschen Gastgebern. Die Dänen waren ausschließlich Junioren und erzielten 39 Punkte vor dem deutschen Quartett (35 Punkte) Martin Smolinski (15), Sandro Wassermann (4), Danny Maassen (7) und Michael Härtel (9). Großbritannien (27) wurde Vierter vor „Polen“ (19), das aus einem Juniorenteam aus Zielona Gora bestand. Mark Riss musste verletzungsbedingt absagen.

RAUCHENECKER UND STAUFFER IN SITTENDORF

Die üblichen Verdächtigen blieben auch auf der ehemaligen WM-Strecke in Sittendorf vorne. Pascal Rauchenecker holte sich einen weiteren Open-Doppelsieg, Kratzer (6/2), Klein (3/5), Sandner (5/3) und Bermanschläger (2/7) kamen je einmal auf das Podest. In der MX2-Klasse war Marcel Stauffer der Topmann (2/1). Johannes Klein (3/2) ist weiterhin ÖM-Zweiter vor Markus Rammel, der nun punktgleich mit Perkhofers ist. Sandner verbesserte sich in den Charts auf Platz 5 (MX2) bzw. Rang 6 in der großen Klasse.

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alvis



1950 Alvis TB14 Special Sports Tourer, nur 29 Exemplare! 1A restauriert! € 87.500,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

BMW



BMW i8, EZ 03/2017, 29700 km, 266 kW (361 PS), Leder, Navi, 87.980,- € (MwSt. awb.) Autohaus Müller GmbH, Acheringer Hauptstr. 37, 85354 Freising, Tel. 08165/955070, www.ahm.gmbh H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48758

Suche M1 Z1 Z8 M3 Z3M 6er. 0761/703400 H



Z8, EZ 03/02, schwarz/rot, dt. Fzg., 25000 km, € 227.500,- + Z8, EZ 09/02, 64000 km, schwarz/schwarz, € 189.500,-, beide im perfekten Sammlerzustand! Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL Thomas Franz, Wolfratshäuser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48732

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/8339378 H

Elektroautos



Model 3 Performance - Long Range 03/2019, 4500 km, 358 kW (486 PS), 69.890,- € (MwSt. awb.) Autohaus Müller GmbH, Acheringer Hauptstr. 37, 85354 Freising, Tel. 08165/955070, www.ahm.gmbh H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48757



I-Pace First Edition, 11/2018, 3500 km, 294 kW (400 PS), 95.560,- € (MwSt. awb.) Autohaus Müller GmbH, Acheringer Hauptstr. 37, 85354 Freising, Tel. 08165/955070, www.ahm.gmbh H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48759

Maserati



Maserati GranTurismo Sport, Automatik, Blue Mediterraneo matt, Leder schwarz/blau, EZ 2013, erst 22.439 km, Vollausstg., UVP des Herstellers EUR 190.000,-, EUR 79.500,-, Leasing, Finanzierung, Eintauch. Autohaus Süd GmbH, Bochumer Str. 103 - 105, 45663 Recklinghausen, Tel. 02361-90746-26, www.autohausued.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48716

Mercedes



SLS, 29500 km, 427 kW (581 PS), rot, Leder exklusiv, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., VB 179.500,- €, dtm114@gmx.de, 88131 Lindau

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



1963 Mercedes 220 SEb Cabriolet, aus 1. Hand, Familienbesitz! € 149.900,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

VANSPTS.DE

VanPartner by Mercedes-Benz



4x4 VP GRAVITY - der Off Roadler
"V 250d 4Matic", EZ 03/2017, ca. 31800 km, Höherlegung + 30 mm, Front-, Radlauf u. Heckschürzenaufsätze, mattschwarze Seitenrohre, 18 Zoll Alu-Radstatz KRONA mit Allterrain Bereifung 235/55 R18 General Grabber, Dachgepäckträger Frontrunner, konsequente Farbgebung weiß/mattschwarz, Euro 6, div. Interieur-Pakete, NAVI Comand, Dis-tronic, 2x Schiebetür, 2x Klima, 2x (!) Standheizung, 6 Einzelsitze u.v.m., zum Preis von 57.715,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt)

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 48685

Opel



Diplomat B, 5,4 Liter, V8, 230 PS, silber, kein Rost, 25.000,- € oder Angebot, MwSt. ausweisbar. Tel. 0172/8991973

Porsche



356 Speedster T1, Bj. 57, 60 PS, 6 Volt, o. Rücksicht auf Kosten restaur., techn. u. optisch perfekter Zust., fährt super, Orig. Motor, Orig. Farbe cremeweiß, Kunstleder rot, viele Bilder v. Restaur., Techn. b. Porsche gemacht. Von Privat, VB 330.000,- €. E-Mail: porsche356speedster@web.de oder Chiffre 3663278

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

Chefredakteur: 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,
Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
Markus Stier, Anke Wiczorek
Fotografen: Motorsport-Images; 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: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eilberger

Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkkyr, sschenkkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46

Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, leifrig@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 Unnerstall

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



Rollout des Volkswagen ID. R auf der Nürburgring-Nordschleife. Im Sommer soll der Elektro-Rekord am Ring fallen

Typisch deutsch? F1-Duell Vettel gegen Leclerc MSa 19/2019

Ich bin begeisterter Leser Ihrer Zeitschriften und möchte die Möglichkeit nutzen, mich beim ganzen MSa- und sportauto-Team für die Arbeit und Mühe zu bedanken. Ich genieße jedes Heft. Danke dafür! Anbei meine Meinung zum ganzen Negativhype um Ferrari und Sebastian Vettel. Sie muss nicht abgedruckt werden, ich musste es nur mal loswerden – sorry, dass Sie es abkriegen: Es ist so typisch deutsch! Immer meckern, immer alles besser wissen und immer schön negativ! Erst baut der Deutsche ein Denkmal auf, und dann pinkelt er dran. So geschehen bei Michael Schumachers Comeback und jetzt bei Sebastian Vettel. Mein Tip an alle selbsternannten „Fachleute“, die die Formel 1 nur vom TV oder der Tribüne kennen: Jeder von euch, der in den letzten 20 Jahren eine komplette Formel-1-Saison

unter den ersten 10 der WM beendet hat, darf sich zu Wort melden. Alle anderen sollten akzeptieren, dass sie keine Ahnung haben und das tun, was man machen sollte, wenn man keine Ahnung hat!

**Töne Stallmeyer,
D-48157 Münster**

Da erwartet die Zuschauer aber eine „spannende F1-Saison“: Vier Mercedes-Doppelsiege hintereinander und schon fast die Konstrukteursweltmeisterschaft gewonnen. Hoffentlich hält Bottas dem Druck von Hamilton stand. Den Vize-Titel kann Sebastian Vettel jetzt schon abschreiben. Ich freue mich auf die MotoGP-Saison ...

**Volker Heinrich,
D-32547 Bad Oeynhausen**

In den Leserbriefen der letzten Ausgaben von MS lässt sich ein gewisser Frust über die momentane Si-

tuation in der F1 feststellen. Egal ob Silber oder Rot, überall ist man unzufrieden. Ob es einfach nur der Zeitgeist ist, der sowieso nur Unzufriedenheit kennt, oder ob das F1-Management schuld ist, lässt sich schwer sagen. Zum Thema Vettel: Herr Brümmer hat in einer TV-Doku über Michael Schumacher erwähnt, wie topfit Schumacher immer war. Er hatte die Ansicht: „Was nützt mir ein gutes Auto, wenn ich kurz vor dem Ziel schlappmache?“ Vielleicht sollte Herr Vettel an seiner Fitness arbeiten – seine meisten Fehler passieren im letzten Renndrittel.

**Alfred Bläsen,
D-51107 Köln**

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.

30. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife
16. Mai: Freies Fahren Oschersleben – Bikes
03. Juni: Freies Fahren Bilster Berg

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 02. Mai

ab 09.45	WTCR Hungaroring, die Rennen (Wh.)	Eurosport 1
11.30	Formel E Paris, Rennen (Wh.)	Eurosport 1

Samstag, 04. Mai

00.00	Rallye-EM Kanaren, Highlights 1. & 2. Tag	Eurosport 1
13.00	DTM Hockenheim, 1. Rennen LIVE	SAT.1
13.15	WEC Spa, Startphase LIVE	Eurosport 2*
14.30	WEC Spa, Rennen LIVE (weiter: 16.10)	Sport 1
14.45	30 Jahre Porsche Carrera Cup (Reportage)	Sport 1
15.15	Carrera Cup Hockenheim, 1. Rennen LIVE	Sport 1
18.30	WEC Spa, Schlussphase LIVE	Eurosport 1
23.30	Rallye-EM Kanaren, Highlights 3. Tag	Eurosport 1

Sonntag, 05. Mai

11.30	Carrera Cup Hockenheim, 2. Rennen LIVE	Sport 1+*
13.00	DTM Hockenheim, 2. Rennen LIVE	SAT.1
19.30	NASCAR Cup Series, Dover LIVE	Motorvision TV*
22.30	Audi R8 Cup Hockenheim, Highlights	Sport 1
23.00	Porsche GT Magazin	Sport 1
23.30	Carrera Cup Hockenheim, 2. Rennen (Wh.)	Sport 1

Dienstag, 07. Mai

20.30	Formel E Monaco, Vorschau	Eurosport 1
21.00	Langstrecken-WM, Spa (Zus.)	Eurosport 1
22.00	Blancpain GT Sprint, Brands Hatch (Zus.)	Eurosport 1

Motorrad

Samstag, 04. Mai

12.25	Moto3-WM Jerez, Qualifying LIVE	Servus TV
13.30	MotoGP Jerez, FP4 & Qualifying LIVE	Servus TV
15.05	Moto2-WM Jerez, Qualifying LIVE	Servus TV

Sonntag, 05. Mai

10.45	Moto3-WM Jerez, Rennen LIVE	Servus TV
ca. 12.00	Moto2-WM Jerez, Rennen LIVE	Serv. TV/SRF 2
13.40	MotoGP Jerez, Rennen LIVE	Serv. TV/SRF 2

Montag, 06. Mai

ab 23.00	BSB Oulton Park, die Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
----------	-------------------------------------	--------------

Streams / Internet

Freitag, 03. Mai

ab 09.00	Motorrad-WM Jerez, alle FP1 LIVE	dazn.de*
ab 13.15	Motorrad-WM Jerez, alle FP2 LIVE	dazn.de*

Samstag, 04. Mai

ab 09.00	Motorrad-WM Jerez, alle FP3 LIVE	dazn.de*
10.25	DTM Hockenheim, 1. Qualifying LIVE	ran.de
16.00	BGTS Brands Hatch, 1. Rennen LIVE	motorsport.tv*
ca. 17.00	Audi R8 Cup Hockenheim, 1. Rennen LIVE	sport1.de

Sonntag, 05. Mai

10.40	DTM Hockenheim, 2. Qualifying LIVE	ran.de
ca. 15.10	Audi R8 Cup Hockenheim, 2. Rennen LIVE	sport1.de
16.00	BGTS Brands Hatch, 2. Rennen LIVE	motorsport.tv*
ca. 19.15	IMSA-Sportwagen, Mid-Ohio LIVE	imsa.com

*kostenpflichtig

Vorschau



Am kommenden Wochenende geht die DTM in Hockenheim in ihre 33. Saison



2018 produzierte die LMPI-Klasse beim WM-Lauf in Spa Schlafwagensport

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

02.-04.05.	Rallye-EM (ERC), Kanaren	E
03./04.05.	Rallye-ÖM (ÖM), Wechselland	A
03./04.05.	Supercars Australien, Barbagallo	AUS
04.05.	Langstrecken-WM, Spa-Francorchamps	B
04.05.	W Series, Hockenheim	D
04.05.	Super GT, Fuji	J
04./05.05.	DTM, Hockenheim (+ PCC/R8 Cup)	D
04./05.05.	Blancpain GT Sprint, Brands Hatch	GB
04./05.05.	Deutsche Rallye-Meisterschaft, Sulingen	D
05.05.	NASCAR Cup Series, Dover/Delaware	USA

Motorrad

04.05.	Supercross-WM, Las Vegas/Nevada	USA
04.05.	Speedway of Nations, Semifinale Landshut	D
04.05.	Speedway-Bundesliga, Stralsund	D
04.05.	Speedw., Moorwinkelsdamm/Ludwigslust/Meißen	D
04./05.05.	Enduro-WM, Valpaços	P
05.05.	Motorrad-WM, Jerez	E
05.05.	Speedway, Team Cup Wolfslake	D
06.05.	British Superbikes, Oulton Park	GB

GELBGOLD
ODER
GOLDGELB.



YOUNGTIMER – ECHTE TRÄUME LEBEN LÄNGER

TELEFON
0711 32068888

E-MAIL
ams@dpv.de

ONLINE
www.motor-klassik.de/yt