

Aboservice: 70198 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez. ZVK 09/14

# MOTORSPORT aktuell

NR. 08 / 06. FEBRUAR 2019

Yamaha-Bike im neuen Design

# Rossi sucht das Glück



F1-Rookies im Porträt  
**F2-Trio in der  
Königsklasse**

Interview: Markus Reiterberger  
**Alles neu beim  
SBK-Comeback**

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



Teure Rennfahrer-Ausbildung  
**So viel kostet der  
Weg in die Formel 1**



MotoGP-Technik  
**Die Baustellen an den  
neuen MotoGP-Bikes**



IGTC: 12h-Rennen in Bathurst  
**Porsche-Feuwerk in  
den Schlussminuten**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Die drei F1-Neulinge unter die Lupe genommen S. 4
- Formel 1** Der teure Weg vom Kart in die Königsklasse S. 6
- Formelsport** Aktuelle News und Hintergründe aus der F1 S. 10
- Sportwagen** Porsche erstmals Sieger bei 12h von Bathurst S. 12
- Sportwagen** Neues aus der GT- und Prototypenszene S. 16
- Sportwagen-Historie** Die 24h von Daytona im Jahr 1969 S. 18
- Rallye-WM** Zukunft des Antriebs und weitere Hintergründe S. 20
- Rallyesport** Vorstellung und Interview: Ford Fiesta R2 S. 22
- Kalender** Terminübersicht der wichtigsten Rennserien S. 24
- Hintergrund** Die neue Elektro-Strategie von Jaguar S. 26
- Tourenwagen** Interview Sheldon v. d. Linde und Nachrichten S. 28

## Motorrad:

- MotoGP** Interview mit Ex-Weltmeister Mick Doohan S. 30
- MotoGP** Yamaha präsentiert in Jakarta sein Werksteam S. 32
- MotoGP** Der Stand der Technik vor dem Sepang-Test S. 34
- Motorrad-WM** Die aktuellsten News aus den Klassen S. 36
- Superbike-WM** Interview mit Markus Reiterberger S. 37
- Superbike-WM** Alles zum letzten großen Europa-Test S. 38
- Offroad** Eisspeedway-WM und aktuelle Nachrichten S. 41
- Offroad** Supercross, Motocross und Interview Kevin Gallas S. 42

## Leserservice:

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



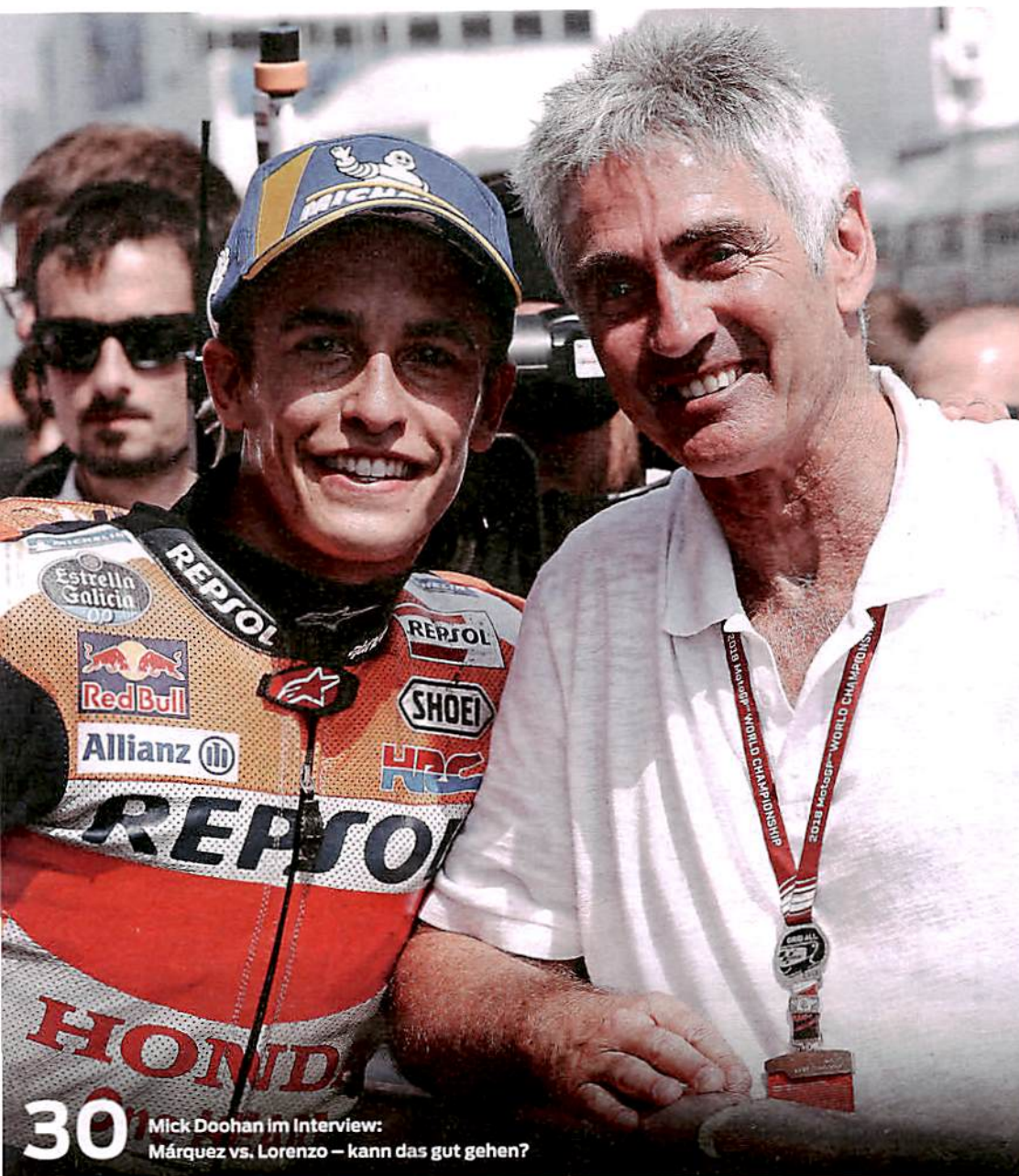
**18** 24h-Rennen Daytona 1969:  
Große Sensation vor 50 Jahren



**40** Superbike-WM-Technik 2019:  
Entwicklung vom Straßen-Bike zum WM-Renner



**28** Sheldon van der Linde im Interview:  
BMW-Teenager vor der DTM-Rookie-Saison



**30** Mick Doohan im Interview:  
Márquez vs. Lorenzo – kann das gut gehen?

**SAUBER NICHT MEHR SAUBER**

Das Formel-1-Team von Sauber geht in der neuen Saison nicht mehr unter der Bezeichnung Sauber an den Start. Alfa Romeo hat sich die Namensrechte am Schweizer Rennstall gesichert.  
**Seite 10**

**BMW-PLÄNE**

Wie geht es weiter mit dem Langstrecken-Programm bei BMW? Für die kommenden Jahre in der WEC und der IMSA-Serie haben die Bayern einige Optionen. Wir haben nachgefragt.  
**Seite 16**

**RENNKALENDER 2019**

Treue MSa-Leser werden schon darauf gewartet haben. In der Heftmitte gibt es den Auto-Rennkalender zum Herausnehmen. In der kommenden Ausgabe kommt dann die Motorrad-Saison 2019.  
**Seite 24**



**41** Eisspeedway-WM in Almaty:  
Frühes Ende für Franky Zorn

REPSOL  
GOODSHOT/REVGONDEAU



FORMULA 1 PIRELLI GRAND PRIX DE F1

# Dreier-Bande

Mit George Russel, Lando Norris und Alexander Albon steigen die drei Erstplatzierten der vergangenen Formel-2-Saison direkt in die Königsklasse auf. Die Rookies stehen von Beginn an extrem unter Druck. Wir blicken zurück auf drei Junioren-Karrieren, die unterschiedlicher kaum sein könnten, und geben einen Ausblick darauf, was die Youngster in ihrem ersten Jahr in der Formel 1 erwartet.

Von: **Tobias Grüner**

## George Russell

**Geburtsdatum:** 15. Feb. 1998  
**Team:** Williams Racing

Früher war es fast selbstverständlich, dass der Formel-2-Meister automatisch auch in der Königsklasse landet. George Russell musste jedoch etwas mehr Aufwand betreiben, als nur schnell zu fahren. „Er hat uns im Sommer eine Power-Point-Präsentation vorgelegt, die zeigen sollte, warum er der beste Fahrer für Williams ist“, erinnert sich Technikchef Paddy Lowe. „Das habe ich vorher noch von keinem anderen Fahrer gesehen.“ Nicht nur die Form der Eigenwerbung war ungewöhnlich, auch der Inhalt. „Es handelte sich nicht einfach

nur um den Lebenslauf und Statistiken aus meiner Karriere. Ich wollte ihnen einen Eindruck von meinem Charakter vermitteln und wie ich dem Team weiterhelfen kann“, erklärte der Pilot.

Laut Teamchefin Claire Williams lag es vor allem an der Eigeninitiative und der Hartnäckigkeit, dass sich der Traditionsrennstall am Ende für den Youngster entschied: „Schon bei unserem ersten Treffen beim Rennen in Hockenheim hat er mich schon sehr beeindruckt. Danach kam er jedes einzelne Wochenende vorbei. Wieder und wieder. Er hatte bei unseren Treffen immer ein Notizbuch dabei und hat sich alles aufgeschrieben. Wenn er sich etwas in den Kopf gesetzt hat, dann zieht er

das auch konsequent durch. Das liebe ich an ihm. Er ist ein ehrgeiziger und zielstrebigere Junge.“

Ein guter Charakter reicht alleine aber bekanntlich nicht aus für den Job in der Formel 1. Doch bei Russell stimmten auch die Leistungen auf der Strecke. Als bester Nicht-Prema-Pilot beendete er die Formel-3-EM 2016 auf dem dritten Platz. Anschließend ging es in die GP3, die der damals 19-Jährige dominierte wie kaum ein Pilot zuvor. Auch die Rookie-Saison in der Formel 2 endete 2018 direkt mit dem Titel. Vor allem ein starker Schlusspurt sorgte dafür, dass die Meisterschaft mit 68 Punkten Vorsprung komfortabel eingetütet wurde. „Ich hatte am Anfang in Monaco und Frank-

Alex Albon, George Russell und Lando Norris (v.l.n.r.) leben in England und bezeichnen sich gegenseitig als gute Freunde. Das könnte sich in der Formel 1 aber schnell ändern



reich zwei schlechte Rennwochenenden. Weil ich sowieso schon in aussichtsloser Position lag, habe ich einige neue Sachen ausprobiert. Das hat mir für den zweiten Teil des Jahres extrem geholfen“, erklärt Russell das Geheimnis seines Erfolges.

Bei Williams steht der Rookie aus Norfolk direkt voll unter Druck. Nicht wenige sehen in dem Mercedes-Junior einen potenziellen Nachfolger von Lewis Hamilton im Werksteam. Bei Testfahrten im Silberpfeil, für Force India und im Williams hat Russell sein Ausnahmetalent bereits unter Beweis stellen können. Ingenieure loben vor allem das gute Feedback und die Reife des Nachwuchspiloten. Mit Robert Kubica bekommt der Brite aber in seiner Rookie-Saison einen harten Teamkollegen als Gegner. Sollte der Williams wie im Vorjahr wieder schwer zu fahren sein, spricht der Erfahrungsvorsprung für Kubica. Doch die Teamleitung hat großes Vertrauen in die Qualitäten von Russell. Der Vertrag wurde direkt über zwei Jahre bis 2020 unterzeichnet. Die Erwartungen sind

entsprechend hoch. Da wäre es schon eine Enttäuschung, wenn er das Teamduell nicht für sich entscheiden könnte.

## Lando Norris

**Geburtsdatum: 13. Nov. 1999**

**Team: McLaren F1**

Beim Start der vergangenen Formel-2-Saison hatten die meisten Experten eigentlich Lando Norris als Favoriten auf dem Zettel. Obwohl der Junior-Pilot aus dem McLaren-Kader fast zwei Jahre jünger ist als Russell, hatte er sich durch seine unglaubliche Erfolgsserie in den Einstiegsklassen viele Vorschusslorbeeren verdient. 2014 krönte sich der damals 14-Jährige zum jüngsten Kart-Weltmeister aller Zeiten. Auch der Wechsel in die größeren Rennautos verlief reibungslos. Norris gewann jedes Jahr Titel. Besonders beeindruckend konnte der Teenager 2017 in der Formel-3-Europameisterschaft. Gegen starke Gegner wie Joel Eriksson, Maxi Günther oder Mick Schumacher setzte sich Norris am Ende locker durch.

Deshalb erwarteten viele Fachleute auch einen Durchmarsch in der Formel 2. Doch da hatte am Ende Konkurrent Russell die Nase klar vorne. „Ich habe den Titel durch Fehler und fehlendes Vertrauen verloren. Nach einem guten Start in das Jahr haben die anderen Jungs schneller Fortschritte gemacht. Dazu kamen Rennstrecken, die ich noch nicht kannte. Da haben Setup und Reifen-Management nicht immer gestimmt. Ich musste meinen Fahrstil anpassen, fühlte mich aber einfach nicht wohl. Ich habe ständig Dinge verändert. Aber so richtig hat es nie zusammengepasst“, erklärte der Vizemeister der Niederlage.

Trotz der kleinen Schwächephasen wichen die McLaren-Ver-

**„Ich will Red Bull und Doktor Marko ein großes Dankeschön dafür aussprechen, dass sie mir eine zweite Chance gegeben haben.“**

Alexander Albon

antwortlichen nie vom Plan ab, den talentierten Nachwuchsmann aus Gilford direkt in die Königsklasse zu befördern. Hätte man Norris kein F1-Cockpit bieten können, wäre der Junior-Pilot frei für einen Wechsel gewesen. Sowohl bei Mercedes als auch bei Red Bull hatte man schon die Fühler ausgestreckt. Doch spätestens als Fernando Alonso seinen Rücktritt bekannt gab, war die Entscheidung fix.

Wie im Falle von Russell sind auch bei Norris die Erwartungen und der Druck hoch. McLaren-Boss Zak Brown sieht aber auch das Team in der Pflicht: „Wir müssen McLaren wieder auf die Siegerstraße bringen und Lando ein Auto geben, mit dem er sein Talent ausspielen kann.“ Der Rennstall befindet sich personell im Umbruch. Nicht gerade eine ideale Situation für einen Rookie. Wie das enden kann, musste Stoffel Vandoorne im Vorjahr erleben. Der Belgier wurde bei seinem F1-Einstieg mindestens so hoch gehandelt wie Norris. Doch nach durchwachsenen Leistungen in einem nicht konkurrenzfähigen Auto folgte der vorzeitige Abschied schon nach einer Saison. Brown hofft, dass Norris nicht das gleiche Schicksal blüht: „Lando kommt in eine Welt, in der extremer Druck herrscht. Wir müssen die Erwartungen managen, sowohl intern wie auch extern. Wir wissen, dass Carlos Sainz ein extrem schneller Teamkollege ist. Da werden wir sicher nicht schon nach drei Rennen ein Urteil fällen.“

## Alex Albon

**Geburtsdatum: 23. März 1996**

**Team: Scuderia Toro Rosso**

Während Russell und Norris fast makellose Junior-Karrieren vorweisen können, verlief der Aufstieg von Alexander Albon in die Königsklasse nicht ganz ohne Dramen. Nach einigen Kart-Erfolgen und der frühen Aufnahme in den Red-Bull-Junior-kader im Alter von nur 12 Jahren (2008) schien der Sohn eines britischen GT-Piloten und einer thailändischen Mutter bereits eine goldene Zukunft vor sich zu haben. Doch die Rennkarriere kam nach Platz 38 in der ersten Formel-Renault-Saison 2012 frühzeitig ins Stocken. Einen künftigen F1-Piloten sahen damals wohl nur wenige in dem Youngster.

Doch der gebürtige Londoner gab den Traum nicht auf, arbeitete hart und kämpfte sich zwei Jahre später immerhin auf den dritten Platz der Formel Renault nach vorne. Einem ordentlichen siebten Platz in der Formel-3-EM folgte 2016 schließlich das erste Ausrufezeichen mit dem Vize-Titel in der GP3. Nur sein damaliger Teamkollege Charles Leclerc konnte Albon schlagen. Beide stiegen in die Formel 2 auf. Doch im Gegensatz zu Leclerc schaffte es Albon nicht sofort, sein Talent in gute Ergebnisse umzumünzen. Nach Platz 10 in der Rookie-Saison platzte erst im zweiten Jahr der Knoten. Lange kämpfte Albon gegen Russell und Norris auf Augenhöhe um den Titel. Doch im Finale in Abu Dhabi ging dem DAMS-Piloten etwas die Luft aus. Er musste sich am Ende mit Rang 3 zufriedengeben.

Da hatte Red Bull aber schon längst die Entscheidung getroffen, den glücklosen Brendon Hartley bei Toro Rosso zu ersetzen. Neben dem Talent sprachen auch die thailändischen Wurzeln für Albon. Die Anteilseigner des Getränkekonzerns von Dietrich Mateschitz kommen ebenfalls aus dem Urlaubsland in Südostasien. Wie man hinter den Kulissen hörte, sollen sie sich für die Beförderung stark gemacht haben. So wurde Albon, der zwischenzeitlich aus dem Junior-Kader geflogen war, wieder in die Red-Bull-Familie aufgenommen. „Ich habe hart gearbeitet und immer wieder versucht, die Verantwortlichen zu beeindrucken. Deshalb will ich Red Bull und Doktor Marko ein großes Dankeschön dafür aussprechen, dass sie mir eine zweite Chance gegeben haben.“

Durch die engere technische Partnerschaft mit Red Bull sollte das B-Team 2019 deutlich konkurrenzfähiger auftreten als im Vorjahr. Gut möglich, dass Albon von den drei Rookies am Ende die meisten Punkte einheimst. Wichtiger ist aber das teaminterne Duell gegen den erfahrenen Daniil Kvyat. Beide Piloten waren zwischenzeitlich schon mal bei Red Bull in Ungnade gefallen, was die Ausgangslage zusätzlich würzt. Die Zündschnur von Sportchef Helmut Marko ist im Fall von Misserfolgen bekanntlich nicht besonders lang. Weil sich von unten aber gerade kein anderer Junior-Pilot aufdrängt, sollte Albon zumindest eine Saison Zeit haben, um sich für weitere Aufgaben zu empfehlen. ■

# Geld regiert



Motorsport ist komplex, weil neben dem Menschen auch eine Maschine im Spiel ist – und Technik kostet Geld. In den letzten Jahren aber ufern die Kosten im Nachwuchsrennsport aus. Auf Kosten der Armen und der Mittelschicht.

Von: **Andreas Haupt**

**D**ie Formel 1 macht es vor. Der Kartsport und die Nachwuchsformelklassen machen es nach. Die Kosten sind explodiert. In der Königsklasse des Motorsports nähern sich die Spitzenteams einem Jahresbudget von 400 Millionen Euro. Die

Kostenfallen sind unter anderem der Hybridmotor, die Aerodynamik, der Simulator und Windkanal. Beim Nachwuchs sind es je nach Kategorie Chassis, Motor, Ersatzteile, Testfahrten.

Ex-Rennfahrer Alexander Wurz sagt, inzwischen könnten sich selbst die Wohlhabenden den Motorsport nur noch schwer leisten. „Vor 40 Jahren war der Kartsport ein Zehntel so teuer“, pflichtet ihm Sauber-Teamchef Frédéric Vasseur bei. „Die Kosten sind explodiert. Es muss etwas passieren. Wenn jemand mit Talent, aber ohne Geld nicht oben mitmischen kann, werden wir als Formel-1-Team ihn übersehen.“

## Wer das meiste Geld hat

Im Kartsport werden jährlich inzwischen Summen von bis zu 275 000 Euro ausgegeben. „Es hat

finanzielle Dimensionen angenommen, dass derjenige die größten Chancen hat, der das meiste Geld besitzt“, sagt Red Bulls Motorsport-Oberhaupt Helmut Marko.

Wer die Leiter vom Kartsport bis in die Formel 1 nach oben klettern will, braucht mittlerweile entweder sehr vermögende Eltern oder muss Teil eines Nachwuchsprogramms sein, wie es zum Beispiel Red Bull und die

**Kartsport**  
**275 000**

**Euro. So teuer kann ein Jahr im Kartsport werden, wenn man national und international fährt.**

großen Werke von Mercedes, Renault und Ferrari unterhalten. Ansonsten wird es selbst mit großen Opfern richtig schwierig.

Ein relativ günstiges Sprungbrett in eine überregionale Kartmeisterschaft bietet in Deutschland der ADAC: Die Kart Academy wird 2019 zum dritten Mal für 12- bis 14-Jährige ausgeschrieben. Es ist eine Art Markenpokal für Karts mit identischem Motor, identischem Chassis und identischen Reifen. Kosten: 5000 Euro – inklusive Transport der Karts und Nenngeld. Obendrauf kommen Benzin, Austausch von Verschleißteilen und Reisekosten. Deshalb kalkulieren die Teilnehmer mit Jahreskosten von bis zu 13 000 Euro. Die Refinanzierung ist möglich. Der ADAC schüttet ein Preisgeld von 15 000 Euro für den Sieger aus.

# die Welt



Kräfte messen beim Kart Masters in Ampfing: Neben dem Rennen in Bayern trägt die Meisterschaft vier weitere Läufe aus. Kosten: 15 000 bis 20 000 Euro. Manche geben das Doppelte aus

Im ADAC Kart Masters bestimmen die Junioren selbst, mit welchem Motor und Chassis sie fahren. Sie müssen sich nur ans Reglement halten. Der Veranstalter kalkuliert die Kosten für fünf Events zwischen 15 000 und 20 000 Euro. Manche Teilnehmer geben das Doppelte aus. Theoretisch können sie bei jedem Lauf mit neuem Material auftauchen.

## Kostentreiber im Kartsport

In der Deutschen Kart Meisterschaft soll ein Lauf zwischen 5000 und 8000 Euro verschlingen. Fünf Rennen werden ausgetragen. Es gibt aber auch Teams, die bis zu 18 000 Euro pro Wochenende verlangen. Trotzdem sind die Meldelisten für 2019 bereits gut gefüllt. Es gibt 51 Plätze in der DKM. 58 Fahrer haben sich eingeschrieben, sieben davon ste-

## Formel 4

# 250 000

Euro. Mindestens so teuer ist eine Saison in der ADAC Formel 4.

hen auf der Warteliste. Hinter 17 steht ein Fragezeichen. Sie haben sich provisorisch eingeschrieben.

Im Mittel kommt man mit 35 000 Euro durch die Saison. Mit Reisekosten, aber ohne Testfahrten. Fünf Rennen sind aber zu wenig, um zu lernen, sich zu verbessern, auf sich aufmerksam zu machen. Deshalb fahren die Talente mehrere Meisterschaften. Mit Europameisterschaft und Weltmeisterschaft kommen sie dann auf mehrere Hunder-

tausend Euro. Bei 20 bis 25 Rennen im Jahr ist das Preisgeld nur ein Tropfen auf den heißen Stein. „Es schaukelt sich hoch. Jeder testet immer mehr. Die Kart-Industrie will auch Geld verdienen. Wenige teilen sich den Kuchen auf. Sie bauen Karts, die nach drei Rennen nicht mehr gut genug sind. Es gibt Teams, die fünf oder sechs Chassis einsetzen. Dasselbe gilt für Felgen und Reifen. Daneben gibt es Datenaufzeichnung und Fahrer-Coaches. Der Kartsport ist zu einer Meisterschaft der Ingenieure geworden. Wenn du als guter Fahrer in einem falsch eingestellten Kart sitzt, wirst du Letzter“, erklärt Wurz. Das sind alles Kostentreiber, die nebenbei den Wettbewerb verwässern. „Es hat schon ein paar Weltmeister gegeben, die zum richtigen Zeitpunkt Mo-

tor und Chassis gewechselt haben“, erklärt Helmut Marko.

Die nächste Stufe nach dem Kart ist die ADAC Formel 4. Das Reglement deckt die Preise. Ein rennfertiges Auto kostet 59 000 Euro. Ein Ersatzmotor, sofern überhaupt gebraucht, 9500 Euro. Ein Reifen pro Stück 165 Euro. Klingt überschaubar. In Wahrheit müssen für eine F4-Saison, die sieben Rennwochenenden hat, 250 000 bis 320 000 Euro aufgebracht werden.

Was ins Geld geht, sind die Testfahrten. Da werden schnell Motoren und Reifen verbraten. Dazu tanzen die Nachwuchspiloten wie im Kartsport auf mehreren Hochzeiten. Dann sprechen wir vom doppelten Preis pro Jahr. In der Formel 3 kratzen die Teilnehmer zwischen 800 000 und 900 000 Euro zusammen. Und



ADAC Formel 4: Die Teilnahme ist teuer. Testfahrten erhöhen den Preis



Formel 3 in Macau: Wer überall mitfährt, wird leichter entdeckt



Monaco zählt zu den teuren Pflastern. Da passt die Formel 2 im Rahmenprogramm gut hin. Die besten Teams rufen die höchsten Preise auf

wer in die Formel 2 will, muss mit 1,6 bis 1,7 Millionen Euro kalkulieren. Und so viele Sponsoren kann selbst der talentierteste Fahrer nicht aufbringen.

### Opfer für den Aufstieg

Das vom Motorsport-Weltverband FIA geschaffene Punktesystem ist Segen und Fluch zugleich. Man muss in den Meisterschaften eine gewisse Anzahl an Lizenzpunkten sammeln, mindestens 18 Jahre alt sein, um sich für die Formel 1 zu qualifizieren. Das bedingt, dass man im Grunde die verschiedenen Serien von Formel 4 bis Formel 2 durchlaufen muss.

„Dadurch hat man in der Nachwuchssichtung eine viel bessere Übersicht“, sagt Marko. Es freut auch die Industrie und Nachwuchsteams: Es gibt immer Kundschaft. Und das System schließt aus, dass unreife oder gar untalentierte Piloten einen Sitz erkaufen. Die Kehrseite: „Fast forward gibt es nicht mehr. Ein großes Talent mit wenig Geld kann nicht einfach von der Formel 4 in die Formel 1 springen mit vielleicht einem Zwischenstopp. Man muss ein paar Jahre in den Nachwuchsklassen verbringen – und die

### Formel 3

# 800 000

Euro. In der Formel 3 nähert man sich der Marke von einer Million Euro. Für eine Einheitsformel.

kosten halt sauviel Geld“, sagt Alexander Wurz.

Der Nachwuchsrennsport schließt die Armen und den Mittelstand zu großen Teilen aus. Wer von Haus aus nicht reich ist, hofft in einem Nachwuchskader unterzuschlüpfen. „Aber wir bezahlen auch nicht alles“, sagt Marko. „Wenn man so viel Geld in einen 12-jährigen steckt, ist das Risiko viel zu hoch.“

Red Bull verpflichtete Sebastian Vettel bereits 1998, trotzdem schließ er aus Kostengründen viele Nächte an Rennstrecken im Kofferraum. Lewis Hamilton schloss sich McLaren mit 13 Jahren an. Esteban Ocons Familie verkaufte ihr Haus, lebte im Wohnwagen und half so dem Sohn, bis die Gravity Academy ihn unterstützte und später Mercedes. „Wenn du genug Talent

ADAC

SUTTON-IMAGES.COM

XPB

hast, findest du Unterstützer“, meint Vasseur. „Wenn du die Gokart-Weltmeisterschaft gewinnst, wirst du zu 90 Prozent bei Mercedes, Red Bull, Renault oder in einem sonstigen Kader aufgenommen.“

### Cost Cap als Lösung?

Red Bull schnürt seinen Jungfahrern ein umfangreiches Paket. „Wir zahlen einen Teil der Einsatzkosten. Jeder Nachwuchspilot wird von unserer Diagnostik-Abteilung untersucht und analysiert. Wo sind körperliche oder mentale Schwachstellen? Wir machen einen Plan, wie wir Schwachpunkte ausmerzen. Wir wollen aber keine geleckten Typen. Wir wollen Charaktere mit Eigenheiten. In höheren Kategorien stellen wir den Physiotherapeuten.

## Formel 2 1,6 Mio

Euro. Dieses Budget muss man für eine Saison in der Formel-2-Meisterschaft mindestens kalkulieren.

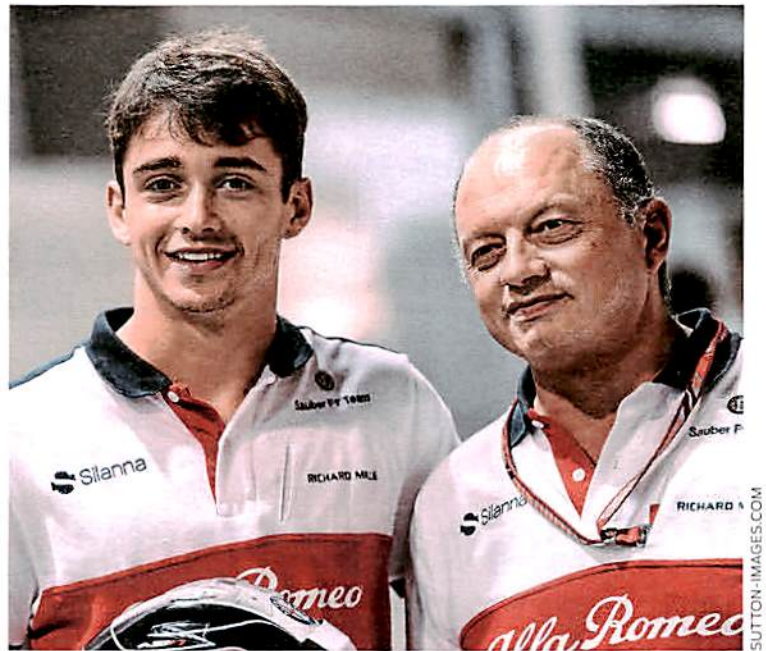
Und sie können unsere Simulatoren gratis benutzen. Das macht bis zu 50 000 Euro aus.“

Hohe Summen und Ausgaben führen zu ungleichem Wettbewerb. Es wäre eine falsche Annahme, Einheitsautos mit Chancengleichheit zu verbinden. Auch im Nachwuchsrennsport gibt es Topteams mit mehr Know-how und besseren Einrichtungen. Und dort kann man sich einkaufen. Insider behaupten, dass die Kontrolle der Autos nicht zu jeder Zeit passe. In der Formel 3 genügte fünf PS, um aus einem engen Feld herauszusteichen. „Die Kontrolle muss besser werden“, fordert Marko.

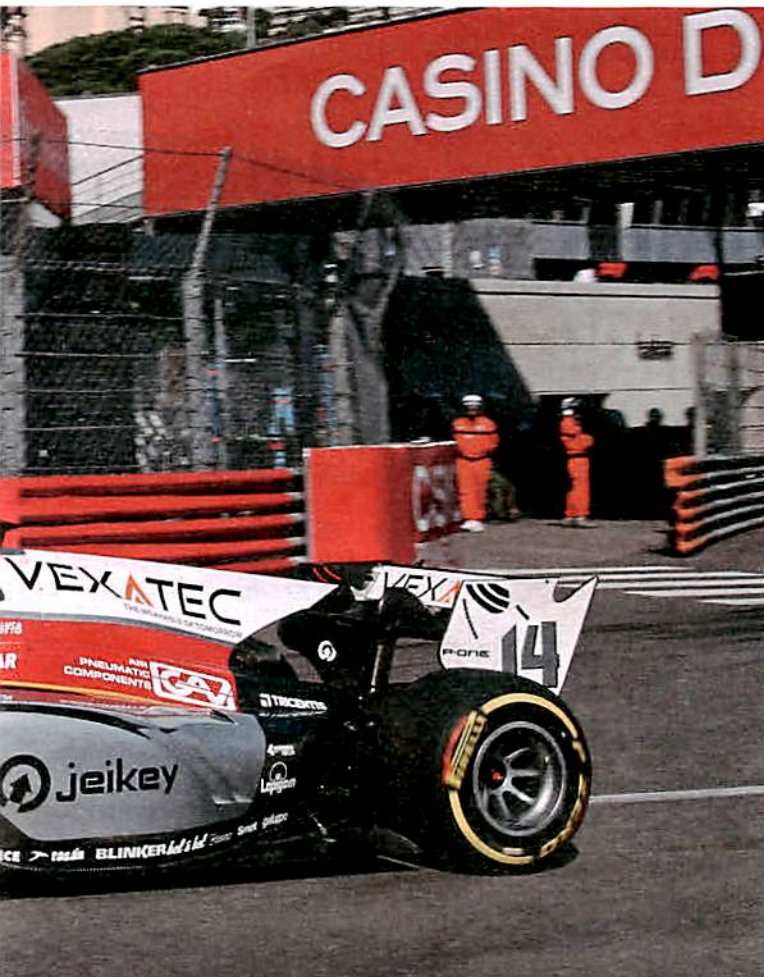
Wie lässt sich der gordische Knoten im Allgemeinen lösen? „Es muss ein Cost Cap her über das technische Reglement. Das müsste circa 50 Prozent der Kosten senken“, so Marko. Das wiederum würde der Industrie und den Teams schaden: weniger verkaufte Karts, weniger verkaufte Testtage. Und noch was: Wenn sich nicht einmal die Formel 1 zu einem Budgetdeckel durchringen kann, warum sollte es im Mikrokosmos Kartsport und Nachwuchsformelsport anders laufen? Es ist schon bizarr. ■



Ex-Rennfahrer Wurz reicht seine Erfahrungen an Milliardärsohn Stroll weiter



Frédéric Vasseur ist Sauber-Teamchef und Nachwuchs-Fachmann



Helmut Marko lenkt Red Bull. Er bestimmt, wer in den Förderkader kommt

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

Formel 1

# Sauber wird zu Alfa

Nicht nur Force India tritt 2019 unter neuem Namen an. Die Formel-1-Fans werden sich ab diesem Jahr damit anfreunden müssen, dass Sauber unter der Bezeichnung „Alfa Romeo Racing“ antritt.

Von: **Michael Schmidt**

**S**auber ist der viertälteste Rennstall der Formel 1. Seit dem Jahr 1993 steht der Schweizer Rennstall am Start. Nur zwischen 2006 und 2009 trat das Team unter der Flagge von BMW an. Der Münchner Automobilkonzern hatte allerdings auch 80 Prozent des Hinwilser Rennstalls übernommen.

Nach dem Ausstieg von BMW kaufte Peter Sauber die Anteile zurück und trat ab 2010 wieder unter eigenem Namen an. Daran änderte sich auch nichts, als die Vermögensverwaltung Longbow im Sommer 2017 das finanziell angeschlagene Unternehmen

kaufte. Die schwedischen Eigentümer ließen das Team weiter unter dem ursprünglichen Namen an den Start gehen.

Das ändert sich mit dieser Saison. Titelsponsor Alfa Romeo fordert seine Rechte ein. 2019 werden die beiden Sauber von Kimi Räikkönen und Antonio Giovinazzi unter der Bezeichnung „Alfa Romeo Racing“ in der Nennliste stehen. Ob es dafür mehr Geld aus der Kasse von Alfa Romeo gibt, ist nicht bekannt,

aber anzunehmen. Zur Technik steuert Alfa Romeo nichts bei. Motor und Getriebe kommen von Ferrari. Auch die Mannschaft bleibt gleich. Die Firma heißt immer noch Sauber Motorsport, das Team fährt weiter mit Schweizer Lizenz und die Typenbezeichnung der Autos wird traditionsgemäß fortgesetzt. Der neue Sauber heißt C38. Sollte Sauber, pardon Alfa Romeo, einen Grand Prix gewinnen, wird die Schweizer Bundeshymne gespielt. ■



Der Name Sauber verschwindet zugunsten von Alfa Romeo aus der Formel 1

## NACHRICHTEN

### FRÜHSTART VON HAAS

Wie schon im Vorjahr will Haas bei der Vorstellung des neuen Autos in der Pole-Position stehen. Am Donnerstag (7. Februar) sollen die ersten Bilder vom neuen Rennwagen gezeigt werden. Fans sollten allerdings nicht allzu viele technische Details erwarten. Bei dem Online-Launch geht es vor allem um die Präsentation der neuen Lackierung. Der Look der US-Renner wird sich dank Sponsor Rich Energy komplett verändern.

### RED BULL VS. MERCEDES

Nachdem Mercedes bekannt gegeben hat, die ersten Bilder des neuen Silberpfeils am Mittwoch (13. Februar) in die Welt zu schicken, will nun auch Red Bull seinen RB15 an diesem Datum vorstellen. Die beiden Top-Teams müssen die Aufmerksamkeit der Fans zudem mit Racing Point teilen. Das Ex-Force-India-Team will auf der Automesse in Toronto seinen neuen Look ebenfalls am 13. Februar vorstellen.

Formel 1

## Wehrlein und Hartley im Ferrari-Simulator

Pascal Wehrlein und Brendon Hartley bleiben der Formel 1 zumindest ein kleines bisschen erhalten. Beide helfen Ferrari in der kommenden Saison bei der Simulatorarbeit.

**F**ür Pascal Wehrlein und Brendon Hartley ist die Tür zur Formel 1 noch nicht ganz geschlossen. Wie Ferrari offiziell bestätigt hat, werden die beiden ehemaligen Grand-Prix-Piloten diese Saison beim Team aus Maranello als Simulatorfahrer angestellt. Dabei sind sie aber nicht alleine. Mit dem 32-jährigen GT-Langstreckenpiloten Davide Rigon und Nachwuchsmann Antonio Fuoco teilen sich gleich vier Piloten die Arbeit im virtu-

ellen Cockpit. Während Wehrlein nebenbei noch in der Formel E bei Mahindra auf der echten Rennstrecke Einsätze absolviert, hat Hartley noch kein fixes Cockpit für 2019. „Ich brauche etwas, das mich herausfordert und mich glücklich macht“, erklärte der Neuseeländer.

Noch immer hat Hartley daran zu knabbern, dass sein Toro-Rosso-Engagement nicht mit einer Vertragsverlängerung belohnt wurde. Trotz eines starken Endspurts konnte er die Team-Bosse nicht überzeugen: „Ich bin konstant auf oder über dem Level meines Teamkollegen gefahren. Doch nach dem Finale in Abu Dhabi sagte man mir, dass ich kein Formel-1-Pilot mehr bin. Da war mir klar, dass der Plan mich abzuschieben, schon seit Monaco bestand.“ ■ TG

Formel 1

## F1-Action soll besser rüberkommen

Die F1-Bosse wollen die Fans vor den Fernsehern in der kommenden Saison noch mehr begeistern. Moderne Technik soll außerdem helfen, Informationen besser zu transportieren.

**I**n der Formel 1 sind die schnellsten Rennautos der Welt unterwegs. Doch nach Ansicht der F1-Bosse von Liberty Media kommt die Action der Königsklasse im TV nicht gut genug rüber. Nachdem man vor der vergangenen Saison vor allem daran gearbeitet hat, den Sound der Rennwagen verstärkt rüberzubringen, wollen die Experten nun die Geschwindigkeit besser sichtbar machen. Dafür werden die Kamerapositionen an allen Stre-

cken auf den Prüfstand gestellt. Mit kleinen Tricks, wie zum Beispiel nah herangezoomten Mitziehern, soll der Speed der Renner auf dem Bildschirm deutlich extremer wirken.

Zudem haben die Verantwortlichen Defizite bei der Information der Zuschauer über das aktuelle Renngeschehen erkannt. So sollen 2019 neue Grafikelemente zum Einsatz kommen, die den Fans zusätzliche Daten liefern. Außerdem will man mithilfe künstlicher Intelligenz Prognosen über Strategieoptionen aufstellen. Das heißt: Der Computer berechnet anhand der Trainingsdaten, wo der beste Zeitpunkt zum Boxenstopp liegt oder wie sich ein Rennen zweier Piloten entwickelt, die sich auf unterschiedlichen Taktiken befinden. ■ TG

# 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 Bankelzug
- Nach 50 Ausgaben jederzeit kündbar

**[www.motorsport-aktuell.com/abo](http://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.

# Der Rennsport-Gipfel



Porsche holte mit dem Team von Earl Bamber den ersten Sieg beim 12h-Rennen in Bathurst

Das 12-Stunden-Rennen in Bathurst ist zwar noch ein junger Klassiker, aber es liefert seit Jahren auf spektakuläre Art ab. Auch 2019 riss der Saisonauftakt der IGTC die Fans von den Sitzen: Die letzten 30 Minuten boten kinoreife Spannung. Hauptdarsteller war der Australier Matt Campbell, der mit drei sehenswerten Überholmanövern den Porsche-Sieg erkämpfte.

Von: **Marcus Schurig**

**R**ennfahrer bekommen in der Regel schon einen Ritterschlag, wenn sie am Ende eines Langstreckenrennens nur ein Auto überholen und den Sieg sicherstellen. Doch was Matt Campbell in Australien abzog, war schon die Wucht: Dreimal

überholte er binnen 21 Minuten äußerst respektable Profis im GT3-Gewerbe, nämlich Raffaele Marciello, Chaz Mostert und Jake Dennis. Er tat das auf einer der schwierigsten Rennstrecken der Welt, er tat es an Stellen, wo nicht oft überholt wird, und wo man Mut braucht. Und wenn am Ende auch die Gegner die Zweikampfstärke loben, ist das vermutlich das beste Kompliment.

Bei all dem blieb der 23-jährige Aussie kalt wie die berühmte Hundeschauze: In den letzten 30 dramatischen Schlussminuten meldete er sich nur zweimal am Funk: Als er den BMW von Chaz Mostert überholte und es dabei leicht rumpelte, kam nur ein Wort über seine Lippen – das Zitat ersparen wir uns. Und als Campbell neun Minuten vor Rennende auch Jake Dennis im führenden Aston Martin auf spektakulärste Weise kassierte und dafür vom Renningenieur am Funk beglückwünscht wurde, retournierte der Australier nur

**„Wir konnten uns nur über Verbrauch und Strategie eine gute Track-Position für das Finale verschaffen – und diese Vorgabe haben wir perfekt umgesetzt!“**

Pascal Zurlinden, Porsche

lässig mit „Copy“ – frei übersetzt: Ich hab's gehört.

Dabei wäre etwas mehr Überschwang durchaus angebracht gewesen, denn der Sieg, den Matt Campbell zusammen mit seinen Teamkollegen Dirk Werner und Dennis Olsen einfuhr, war in vielerlei Hinsicht bemerkenswert: Es war der erste Sieg für Porsche beim 12h-Rennen in Bathurst. Es war das letzte Rennen für den

alten Porsche 911 GT3 R, dessen Nachfolger bereits im Januar in Daytona debütierte. Und es war der erste Sieg in einem großen GT3-Rennen für Earl Bamber – und zwar nicht als Fahrer, sondern natürlich als Teamchef.

Damit nicht genug: Ohne unfreundlich sein zu wollen, muss festgehalten werden, dass 2019 sicher nicht das schnellste Auto am Mount Panorama siegte. Der Porsche-Triumph war erstens ein Sieg der Strategie, zweitens der Lohn für eine riskante Reifenwahl, drittens auch ein wenig dem Glück geschuldet und viertens in hohem Maße dem Pilot Matt Campbell zu verdanken.

Die Ausgangslage für Porsche war durchaus analog zum Vorjahr: Auch damals hatte man in Bathurst nicht den Speed der Gegner und kämpfte nur deshalb um den Sieg mit, weil man die Reichweite maximal streckte. Das spielt im GT3-Sport in der Regel eine untergeordnete Rolle? Richtig, aber nicht in Bathurst!



**Porsche holte 2019 den ersten Gesamtsieg in Bathurst, gleichzeitig war es auch der letzte Sieg für das alte Modell 911 GT3 R – und außerdem der erste Sieg für Earl Bamber, und zwar als Teamchef im GT3-Rennsport.**

und bloß nicht auf eine Gelbphase reinfallen, nur weil alle anderen Wettbewerber reinkommen.

Der Porsche von Campbell, Werner und Olsen schaffte maximal 37 Runden mit einer Tankfüllung, die Konkurrenz lag je nach Rennphase und Motormapping zwischen 33 und 35 Runden. „Wir konnten uns nur über den Verbrauch und die Strategie eine gute Track-Position für das Finale verschaffen, das haben wir perfekt umgesetzt“, freute sich Pascal Zurlinden, Leiter GT-Werkssport bei Porsche.

In der Folge kreisten die beiden Elfer out of sequence zum

Rest der Topgruppe. „Das war echt knifflig, weil es eine sehr lange Phase ohne Gelb gab, wo wir gleichzeitig Sprit sparen, aber parallel auch gute Rundenzeiten rausstempeln mussten“, erklärte Teamchef Earl Bamber.

Genau hier wurde das Rennen vorentschieden: Die siebte Gelbphase endete, als noch knapp über 4.15 Stunden zu fahren waren. Der letzte Stopp musste so getimt werden, dass man mit der Benzinmenge durchfahren konnte – Porsche schaffte die Rennstrecke mit bis zu drei Stopps weniger als die Konkurrenz. „Wäre aber in der Phase eine Gelbphase dazwischengekommen, hätten wir einpacken können, weil wir bei der Strategie dann hinten heruntergefallen wären“, erklärte Pascal Zurlinden.

Porsche erwischte den letzten Stopp 75 Minuten vor Rennende perfekt, am Elfer von Campbell wurden alle vier Räder getauscht, er kam auf Platz 6 wieder heraus. Jetzt war die Konkurrenz am Zug, und schnell wurde klar: Alle Gegner von Porsche setzten auf einen kurzen Stopp, um eine gute Track-Position zu behalten – weswegen sie alle auf einen Reifenwechsel verzichteten.

### Porsche: perfekter Sturm

Porsche mit frischen Pirellis, die Gegner auf alten Schlappen – das war der erste Teil des perfekten Sturms für das Team von Earl Bamber. Nachdem alle anderen

Denn kurioserweise gibt es hier keine verschwurbelte Limitierung der Stintlängen – sondern nur einen Tank voll Sprit, verknüpft mit der Ansage: Dann mal eine gute Reise! Was die Teams daraus machen, ist ihr Bier. Natürlich ist der Vierliter-Boxer im Porsche 911 GT3 R ein sehr effizientes Triebwerk, auch im Vergleich zu den Turbomotoren der Konkurrenz. Die Turbofraktion wiederum hat auch ihre Stärken, zum Beispiel bei der Beschleunigung und beim Top-speed. Folglich musste Porsche bei der Strategie kreativ sein.

### Porsche und das „long game“

Bei der siebten Gelbphase nach siebeneinhalb Stunden war es so weit: Das EBM-Team von Earl Bamber und Ingenieur Patrick Arkenau ließ beide Elfer draußen, der Rest der Spitzengruppe kam rein. Damit war allen klar: Porsche spielt das, was Strategen als „long game“ bezeichnen – die Reichweite maximal ausreizen



Teamchef Earl Bamber (M.) freut sich über das entscheidende Überholmanöver



Dirk Werner, Dennis Olsen und Matt Campbell (v. l.) in Siegerlaune

## NACHRICHTEN

### QUALI: ASTON-DISQUALII!

Im Top-10-Shootout markierte Aston Martin-Pilot Jake Dennis mit einer Rundenzeit von 2.02.494 Minuten die absolute Bestzeit. Der vom Team R-Motorsport eingesetzte V12 Vantage GT3 nahm das Rennen jedoch von Startplatz 12 in Angriff: Drei Plätze verlor man wegen Speeding in der Boxengasse im ersten Qualifying. Nach dem Shootout wurde Aston Martin die Pole-Position wieder aberkannt, weil man das Drehzahllimit überschritten hatten. Damit stand Raffaele Marciello im GruppeM-AMG GT3 auf dem besten Startplatz.

### DEUTSCHES KONTINGENT

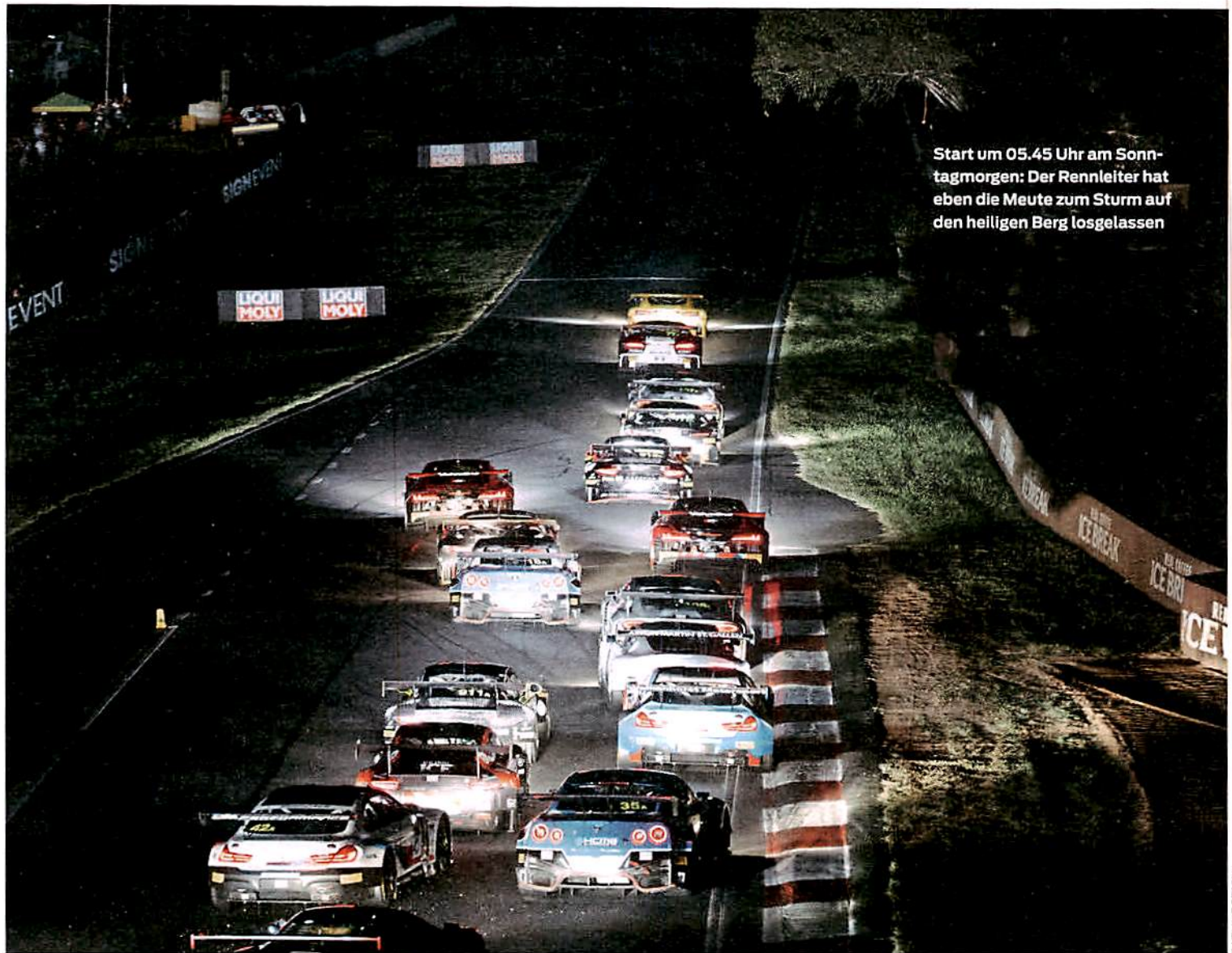
Insgesamt standen beim 12h-Rennen in Bathurst 14 deutsche Piloten in der Nennliste, die Masse davon deutsche Werkspiloten von Audi, Mercedes, BMW und Porsche. Davon nahmen aber nur 13 das Rennen in Angriff, weil Marc Lieb wegen eines heftigen Unfalls von Tim Pappas im Black Swan-911 GT3 R gar nicht starten konnte. Pappas musste wegen Arm- und Hüftverletzungen in ein Krankenhaus nach Sydney ausgeflogen werden, der Porsche war irreparabel beschädigt.

### BRABHAM: REKORD-RUN

Ex-Profi-Pilot David Brabham plant weiterhin, ab 2022 mit seinem in Australien gebauten Supersportwagen BT62 in die GTE-Klasse einzusteigen. Bisher existiert das Fahrzeug allerdings nur als Tracktool ohne Straßenzulassung. V8-Supercar-Pilot Luke Youlden stellte mit dem BT62 im Rahmen des IGTC-Laufs einen inoffiziellen Streckenrekord auf: Mit einer Zeit von 1.58.670 Minuten verbesserte er die alte Bestmarke von Audi-R8-GT3-Pilot Christopher Mies.

### BATHURST OHNE RATEL

GT-Promoter Stéphane Ratel war nicht in Bathurst: Der Franzose musste den Saisonstart wegen familiärer Verpflichtungen sausen lassen.



Start um 05.45 Uhr am Sonntagmorgen: Der Rennleiter hat eben die Meute zum Sturm auf den heiligen Berg losgelassen

Siegaspiranten ihre Stopps absolviert hatten, lag Campbell auf Platz 4, sein Rückstand auf den führenden Aston Martin von Jake Dennis lag bei 21 Sekunden. Direkt vor dem Porsche lag der BMW M6 GT3 von Chaz Mostert, im Sandwich dazwischen hing der GruppeM-AMG von Raffaele Marciello – es standen noch 50 Minuten auf der Uhr. Was jetzt noch hermusste, war zweierlei: Campbell musste zügig am BMW vorbei, dazu wäre eine Gelbphase hilfreich, um den Spitzenpulk wieder einzufangen.

Beides passierte fast wie auf Knopfdruck in Runde 299, genau 30 Minuten vor Schluss: Campbell attackierte Mostert am Ende der langen Conrod Straight und scherte erst im letzten Moment aus dem Windschatten aus. Er brachte seine Frontstoßstange auf die Höhe der B-Säule des BMW M6 von Mostert, was nach SRO-Auslegung ausreicht, um Wegerecht zu reklamieren. „In diesem Fall darf der Überholte

nicht mehr reinziehen“, erklärte ein Renn-Steward. Mostert gab nicht nach, es kam zum Kontakt. Die Stewards plädierten nach der Zieldurchfahrt auf Rennunfall.

Nur Sekunden später kam die achte und letzte Gelbphase, weil ein Rennauto auf der Strecke gestrandet war und geborgen werden musste. So verloren Dennis (Aston) und Marciello (AMG) ihren Vorsprung, die Spitzengruppe von sieben Autos wurde zusammengestaucht, die Top 5 lagen plötzlich in fünf Sekunden. Und alle hatten alte Reifen drauf – nur Campbell nicht!

### Porsche mit Underdog-Sieg

Trotzdem war der Australier immer noch der Underdog: Wegen dem besseren Topspeed von BMW und Aston Martin musste Campbell die Gegner überraschen oder an Stellen attackieren, wo sonst in Bathurst eher nicht überholt wird. Beim Restart 21 Minuten vor Ende legte Campbell sofort los: Marciello vor ihm fuhr sei-

„Das Manöver von Matt Campbell war hart. Wir waren beide am Limit, und es kam auch noch zu einem leichten Kontakt. Aber in Summe war das alles okay.“

Jake Dennis, Aston Martin

nen dritten Stint auf demselben Reifensatz, da sein Rennstrategie Alex Zochling darauf gesetzt hatte, die Track-Position durch einen sehr kurzen Stopp zu halten. Den Rest sollte GT3-Superstar Marciello richten, indem er die Position auf der Strecke hielt.

Das gelang dem Italiener gegen Campbell nur fünf Minuten, dann hatte ihn der Aussie am Ende der Start-Ziel-Geraden mit

einem perfekten Antäuschanöver von rechts nach links innen ausgehebelt.

Die letzte Nuss, die noch zu knacken war, hieß Jake Dennis. Der Brite hatte im Top-10-Shootout den betagten, aber leistungsstarken V12 Vantage GT3 auf die Pole-Position geknallt und dabei Bestwerte in jenen Sektoren aufgestellt, wo sich lange Geraden aalen. 12 Minuten piesackte Matt Campbell den Briten, wo er nur konnte, kam aber nicht vorbei. Auf den Geraden war er zu langsam, um ein Ausbremsmanöver zu lancieren. Also probierte er es dort, wo Jake Dennis nicht damit rechnete: In Turn 18 (Forrest's Elbow), also in der letzten Linkskurve vor der Conrod Straight, ließ Dennis eine schmale Lücke offen – und Campbell stach beherzt rein.

Dennis gab nach dem Rennen fair zu: „Es war ein hartes Manöver von Matt, wir waren beide am Limit, und es gab auch noch Kontakt. Aber es war okay.“ Dazu



Das Rennen hatte durchaus das Potenzial, anders zu verlaufen: Im Duell auf den langen Geraden hatten BMW, Aston Martin, Bentley oder Nissan deutliche Vorteile. Aber sie konnten sie nicht nutzen, weil sie im Finale nicht zur Stelle waren.

muss man zwei Dinge wissen: Erstens kämpfte Dennis mit einer matschigen Bremse, was im Zweikampf nicht hilfreich ist. Zweitens wies die zahlreich anwesende Gilde der V8-Supercar-Piloten darauf hin, dass Dennis in der Kurve schlicht zu viel Platz gelassen hätte.

Sei es, wie es sei: Porsche hatte die richtige Strategie, das Rennglück war ihnen hold, und der Kutscher hat es blendend exekutiert – Kompliment. Der zweite Platz von Aston Martin war nach der Pole-Position zwar keine Sensation, doch das R-Motorsport-Team lenkte sein Rennen mit Geschick und schoss keine Böcke. Natürlich hatte der zehn Jahre alte Aston Martin eine gute BOP-Einstufung – doch das ist aufgrund des Alters völlig okay.

### 90 Runden Reifen schleifen

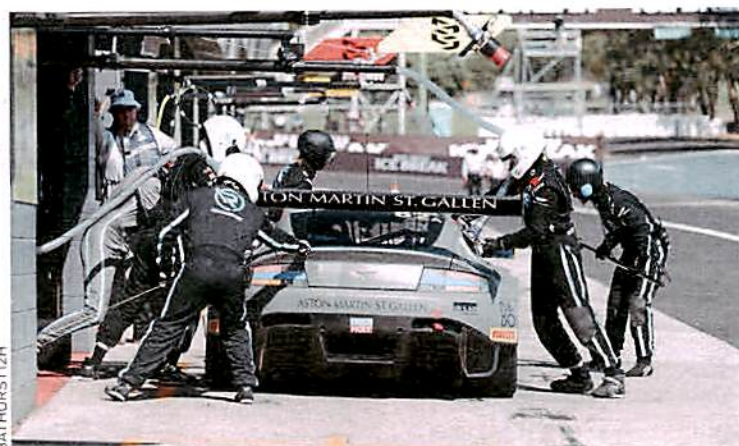
GruppeM-Pilot Raffaele Marciello hielt mit dem ausgelutschten Reifensatz, der im Ziel fast 90

Runden auf der Uhr hatte, die von hinten drängelnden Gegner in einer wüsten Abwehrschlacht noch gerade so im Zaum und holte Platz 3. „Wir waren auf den Geraden zu langsam, dazu haben wir bei den Reifenwechseln Zeit verloren“, so Teammanager Alex Zöchling nach dem Rennen. „Daher haben wir uns auf Mehrfachstints verlegt. Erstens, weil der AMG GT3 das gut kann, zweitens, weil nur so ein gutes Resultat für uns drin lag.“

Auf Platz 4 landeten die AMG-Markenkollegen von Triple Eight dank eines schönen Kniffs: Sie kamen bei der letzten Gelbphase 30 Minuten vor Schluss rein, schnallten neue Reifen drauf und machten mit der guten Haftung in der Pulkbildung nach der Gelbphase noch vier Positionen gut.

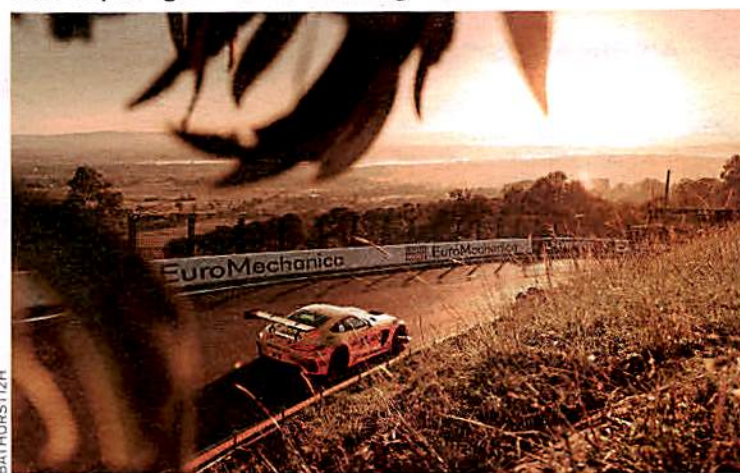
Das Rennen hatte also durchaus das Potenzial, anders auszugehen. Beispiel Nissan: Der GT-R hatte die besten Topspeeds und funktionierte auch sonst ordentlich. Leider musste das Team die Stints verkürzen, weil die Fahrer wegen einer nicht funktionierenden Klimaanlage im GT-R fast eingingen. „Wenn wir bei der letzten Gelbphase auf Platz 3 oder 4 gelegen hätten, dann wäre der Sieg möglich gewesen“, glaubt Nissan-Pilot Oliver Jarvis.

Oder Bentley: Die Briten sind in Bathurst immer schnell, so auch 2019. Aber beim letzten Stopp schaffte es Andy Soucek, in der Boxenausfahrt zwei Knöpfe zu vertauschen – und betätigte so den Kill-Schalter. Und das zum zweiten Mal in diesem Rennen! Ohne diesen Granaten-Fauxpas wäre Bentley in Bathurst ein Siegakandidat gewesen. Porsche-Teamchef Bamber sollte das recht gewesen sein: Erster GT3-Einsatz als Teamchef – erster Sieg! ■



BATHURST12H

R-Motorsport legte mit dem alten Vantage eine blitzsauberes Rennen hin



BATHURST12H

Im GruppeM-AMG GT3 musste Marciello mühsam Platz 3 verteidigen



BMW

Vielen galt BMW als Angstgegner, doch im Finale fehlten Speed und Grip

## INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE

12h-Rennen in Bathurst, Australien

Streckenlänge: 6,213 Kilometer; Renndistanz: 1938,45 Kilometer

Rang	Team	Modell	Zeit
1.	Campbell/Olsen/Werner	Porsche 911 GT3 R	312 Runden
2.	Dennis/Kirchhöfer/Vaxiviere	Aston Martin V12 Vantage GT3	+3,448 sec
3.	Buhk/Marciello/Götz	Mercedes-AMG GT3	+7,567 sec
4.	Lowndes/Whincup/Van Gisbergen	Mercedes-AMG GT3	+7,731 sec
5.	Farfus/Mostert/Tomczyk	BMW M6 GT3	+8,659 sec
6.	Soucek/Soulet/Abril	Bentley Continental GT3	+11,987 sec
7.	Imperator/Jarvis/Liberati	Nissan GT-R Nismo GT3	+51,932 sec
8.	Kane/Gounon/Pepper	Bentley Continental GT3	+1 Runde
9.	Dalla Lana/Lauda/Lamy	Ferrari 488 GT3	+2 Runden
10.	Hazelwood/Lago/Russell	Audi R8 LMS	+4 Runden
11.	Cini/Holdworth/Fiore	Audi R8 LMS	+5 Runden
12.	Deitz/Westwood/McConville	Lamborghini Huracán GT3	+5 Runden
13.	Griffith/Buurman/Nielsen	Mercedes-AMG GT3	+6 Runden
14.	Mies/Haase/Winkelhock	Audi R8 LMS	+8 Runden
15.	Chiyo/Matsuda/Burdon	Nissan GT-R Nismo GT3	+11 Runden



BATHURST12H

Das Topspeedmonster in Bathurst stellte Nissan – aber nur bergauf ...

Sportwagen-WM (WEC): LMP1-Hypercar-Reglement für 2020

# WEC: Sorgen um Zukunft

Es wird immer deutlicher, dass sich immer weniger Hersteller für ein WM-Engagement auf Basis des neuen LMP1-Hypercar-Reglements erwärmen können. Wie ernst ist die Situation wirklich?

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

**B**eim 24h-Rennen in Daytona piffen es die Spatzen von den Dächern: Aston Martin ist gerade dabei, sein ursprünglich bereits verabschiedetes Hypercar-Engagement für 2020 endgültig zu begraben. Angeblich sind finanzielle Gründe für die Kehrtwende verantwortlich: Der Börsenkurs der britischen Nobelmarke ist wegen der düsteren Brexit-Szenarien im Sinkflug. Theoretisch gibt es noch eine kleine Chance, dass Red Bull den Faden alleine weiterspinnt, auf Basis einer Lizenzvereinbarung und basierend auf dem Valkyrie-Modell. Aber öster-

reichische Quellen wollen die Spekulation nicht bestätigen.

McLaren, Ferrari, Ford und Mazda sind ebenfalls aus Kostengründen raus, damit bliebe nur Toyota. In Daytona konnte man die WEC-Bosse nicht dazu befragen: Sowohl Gérard Neveu als auch ACO-Präsident Pierre Fillon cancelten den Trip nach Florida. Parallel dazu scheint die DPI-

Klasse Rückenwind zu erhalten: IMSA hat dem Wunsch von Ford nachgegeben und will ab 2022 einen kostengünstigen Einheits-hybrid einführen. Damit steigen die Chancen, dass sich Ford zeitnah für ein DPI-Programm entscheiden könnte, unter Umständen sogar schon ab der Saison 2020. Auch BMW (siehe unten) und Hyundai werden als Kandi-

daten gehandelt, allerdings wohl eher nicht zeitnah. ACO-Quellen bestätigen das Krisenszenario und deuten an, dass in den nächsten drei Wochen womöglich eine Bombe platzen und ein radikales Umdenken einsetzen könnte. Die einzige schnell umsetzbare Option wäre eine Adaption der amerikanischen DPI-Formel – oder der Untergang der WM. ■



Um die Perspektiven für die neue Top-Prototypenklasse der Sportwagen-WM steht es offenbar nicht sonderlich gut

BMW: Die BMW-Pläne im Langstreckensport

## Bewegung an allen Fronten

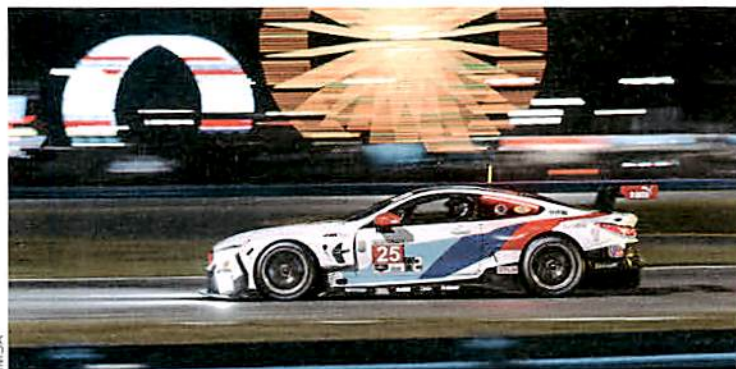
Bei BMW ist allerhand im Busch: Offenbar haben die Bayern ein Auge auf das Thema DPI geworfen, gleichzeitig wurde bestätigt, dass das WEC-Engagement in der GTE-Klasse aktuell nur für die Super Saison bis Le Mans bestätigt ist. Und zu guter Letzt laufen erste Planspiele für ein neues GT3-Auto.

Von: **Marcus Schurig**

**B**eim 24h-Rennen in Daytona gab BMW-Sportchef Jens Marquardt erste Einblicke zum Status der Marke im Langstreckensport. Beim IGTC-

Lauf in Bathurst bestätigte er gegenüber Motorsport aktuell, dass das GTE-Projekt in der Sportwagen-WM aktuell nur bis zum Ende der Supersaison 2018/19 abgesegnet sei, stellte aber zeitgleich klar, dass es sich hier um einen normalen Vorgang handelt: „Wir überprüfen regelmäßig den Status unserer Rennprojekte. Da sich die Supersaison über 14 Monate und zwei Le-Mans-Rennen erstreckt, steht die Bewertung nach Abschluss der laufenden Saison an.“

BMW-Quellen enthüllten in Daytona, dass parallel ein DPI-Engagement ein potenzielles Denkmodell darstellen könnte, obwohl dazu keine zeitnahen Entscheidungen zu erwarten sind. Doch die Verknüpfung der beiden Handlungsstränge WEC und IMSA könnte den Verdacht



Bleibt BMW der GTE-Klasse der WEC erhalten? Die Entscheidung steht aus

naheliegen, dass bei BMW das Pendel in Zukunft stärker in Richtung IMSA ausschlagen könnte – wenngleich diese Einschätzung mit der gebotenen Vorsicht zu bewerten ist.

Parallel laufen erste Planspiele für die Ablösung des BMW M6 GT3 an. In Abhängigkeit von

anstehenden Entscheidungen der FIA könnte BMW in Zukunft auf ein kleineres Modell zurückwechseln, sofern das Reglement das zulassen sollte. GT3-Insider spekulieren darauf, dass BMW ab 2022 eventuell den M4-Nachfolger für die GT3-Klasse homologieren könnte. ■

## Acht Hersteller für die IGTC-Saison 2019

Wenige Tage vor dem ersten Lauf zur Intercontinental GT Challenge in Bathurst gab der Promoter SRO bekannt, dass sich insgesamt acht Hersteller für die Serie eingeschrieben haben, von denen sieben bei allen Rennen vertreten sein werden.

Die hochfliegenden Hoffnungen von GT-Promoter Stéphane Ratel haben sich bestätigt: Im Juli 2018 sagte Ratel: „Ich hoffe, dass 2019 in der Intercontinental GT Challenge mindestens sechs Hersteller antreten – und ich träume von bis zu neun!“ Nur wenige Tage vor dem IGTC-Saisonstart in Bathurst lösten die letzten Hersteller das Ticket: Nissan bestätigte letzte Woche Montag seine Teilnahme bei allen IGTC-Läufen, also neben Bathurst auch Laguna Seca, Spa, Suzuka und Kyalami. Damit war Ratels Basiswunsch von sechs Herstellern bereits Realität.

Audi, Bentley, BMW, Mercedes-AMG und Porsche hatten ihre Teilnahme bereits im Vorfeld bestätigt. Am Mittwoch gaben dann auch Ferrari und Honda ihr offizielles Go für die Teilnahme in der IGTC, wenngleich Honda aus logistischen Gründen sowie wegen der Evo-Homologation des NSX GT3 erst beim nächsten Lauf in Laguna Seca Ende März ins Renngeschehen aktiv eingreifen kann und damit auf einen Start in Bathurst verzichtete.

„Das beste Nennergebnis in der IGTC-Geschichte lag bisher bei fünf GT3-Herstellern, demzufolge haben wir einen neuen Rekord in der jungen Geschichte der Serie aufgestellt – und darauf bin ich außerordentlich stolz“, erklärte Ratel. Hersteller dürfen in der IGTC bis zu vier punkteberechtigte Fahrzeuge an den Start bringen, wobei aber nur die beiden bestplatzierten Wagen für das globale Championat punkten können. Mit acht Herstellern sind volle Starterfelder mit vielen GT3-Autos de facto bei allen weiteren IGTC-Läufen garantiert. ■ MCS

## FIA-Vorschlag für neue GT3-Regeln ab 2022

Die Wege der FIA sind manchmal unergründlich: Im Dezember schlugen die obersten Regelhüter völlig überraschend ein neues Regelkonzept für die GT3-Klasse vor. Die Begeisterung im GT3-Lager hält sich in Grenzen ...

Der FIA-Vorschlag sieht vor, die GT3-Wagen in zwei Gruppen aufzusplitten: Auf der einen Seite stehen die reinrassigen zweisitzigen Sportcoupés. Im Gegensatz zu bisher soll bei der Ableitung zum GT3-Auto hier ein spezifisches Technikreglement gelten, das die Veränderungen explizit auflistet und eingrenzt. Die zweite Gruppe bilden alle jene Fahrzeuge, die auf markeninternen Plattformkonzepten aufbauen, wie zum Beispiel die Fahrzeuge von BMW oder Bentley. Hier sollen weiterhin mehr technische Freiheiten erlaubt sein: Es soll kein spezifisches technisches Regelwerk gel-

ten, sondern wie bisher üblich sogenannte Guidelines. So soll der inhärente Nachteil der „Plattform-Autos“ ausgeglichen werden. Alle GT3-Autos werden per BOP gebalanced, dazu soll über eine weitere BOP ein Ausgleich über die beiden Gruppen hinweg stattfinden, sodass sie auf Augenhöhe kämpfen können. Dazu soll es auch Limitierungen bei der Motorzulassung geben.

Kein Hersteller wollte sich in Bathurst mit einer klaren Meinung äußern, aber es wurde deutlich, dass die Befürchtung besteht, dass die Einführung eines spezifischen technischen Regelwerks für zweisitzige Sportwagen automatisch zu einer signifikanten Kostensteigerung führt – etwa analog zu dem, was wir bereits bei der GTE-Klasse kennen.

Die Hardcore-GT3-Fraktion befürchtet außerdem, dass dies zu einer indirekten Vorstufe der alten Konvergenz-Idee führt, was bedeuten könnte, dass die GT3-Autos insgesamt teurer würden. Wenn das passiert, steht nach Einschätzung vieler der Business Case der GT3-Klasse auf dem Spiel. ■ MCS

### SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

#### VLN/ILN MIT KOMPROMISS

Im Dezember gaben sich ILN und VLN gegenseitig Feuer. Nun hat man nach weiteren Gesprächen Kompromisse für die strittigen Themen in der Ausschreibung für 2019 gefunden: Die von der VLN reservierte und bislang ungenutzte Werbefläche oberhalb des hinteren Radkastens können Teams nun selbst für Sponsoren nutzen. Daneben erhalten die GT3-Kategorien nun endlich die international geläufigen Namen Pro, ProAm und Am. Die neue Nenngeldstruktur bleibt bestehen wie vorgesehen.

#### GETSPEED MIT MERCEDES

GetSpeed verabschiedet sich nach sechs Jahren von Porsche und tritt künftig mit Mercedes an. Mit dem Wechsel des Herstellers weitet man auch das Programm aus. Bis zu zehn Mercedes AMG-GT3 und GT4 sollen 2019 zum

Einsatz kommen. Neben der VLN steht die ADAC GT4 Germany im Kalender sowie die Teilnahme mit vier GT3-Fahrzeugen in der GT Open. Daneben sollen zwei GT4-Fahrzeuge in der Belcar-Serie eingesetzt werden.

#### IMSA: LAND VERLIERT P2

Die IMSA-Serie ist gerade kein gutes Pflaster für Audi: Kundensportchef Chris Reinke war beim Saisonstart in Daytona kreuzunglücklich über die BOP. Im Rennen konnten sich die beiden Audi-Topteams WRT und Land Motorsport zwar auf die Plätze 4 und 2 nach vorne arbeiten. Aber am Freitag nach dem Rennen verlor das GT3-Team von Wolfgang Land den zweiten Platz wieder, weil Pilot Ricky Feller die vorgeschriebene Mindestfahrzeit verfehlte. Somit erbt das AIM-Vasser-Lexus-Team den zweiten Platz, WRT rückte auf P3 vor.

#### DYNAMISCHE PREMIERE

Porsche-Markenbotschafter Mark Webber führte den einheimischen Fans in Bathurst zwischen den GT3-Sessions die Urgewalt des neuen Porsche 911 GT2 RS Clubsport vor, der unter anderem für die von



GT-Promoter Stéphane Ratel geplante GT2-Klasse homologiert werden kann, die ihr erstes Rennen im Rahmen des dritten IGTC-Laufs in Spa im Juli bestreiten soll. Das Auto verfügt über einen Biturbomotor mit 700 PS. Mark Webber erreichte bei der

dynamischen Weltpremiere auf der langen Conrod Straight in Bathurst einen Speed von 296 km/h – obwohl er nicht voll fuhr.

#### GT3-TEAMCHEF-DEBÜT-SIEG!

Porsche-Werkspilot Earl Bamber ist ein ziemlicher rastloser Geselle: Neben seinem Job als Profi-Rennfahrer ist der in Kuala Lumpur lebende Neuseeländer noch in zahlreiche geschäftliche Aktivitäten verwickelt, dazu gehört ein eigenes Rennteam, das bisher im Porsche Carrera Cup Asia aktiv war. In Bathurst feierte Bamber seine Feuuertaufe als Teamchef auf der GT3-Bühne. Der Kiwi setzte zwei werksunterstützte 911 GT3 R ein: „Ich habe seit Anfang Dezember rund um die Uhr für dieses Projekt geschuftet und bin stolz, dass wir jetzt hier mit einer tollen Aufstellung in Bathurst am Start stehen.“ Der Lohn war der Sieg!

Auf dem Weg zum größten Erfolg eines Lola T70 in der Weltmeisterschaft: Die Fahrer Mark Donohue und Chuck Parsons mussten viele Hindernisse überwinden



24-Stunden-Rennen von Daytona

# Der einzige Lichtblick

Vor 50 Jahren redeten in Daytona alle nur über das hoch favorisierte Porsche-Werksteam. Doch das Rennen machte Penske mit seinem Lola T70 – und bescherte der Marke damit ihren einzigen WM-Sieg.

Von: **Dirk Johae**

**T**eamchef Roger Penske ahnte die Gefahr. Deswegen verordnete er seinen Fahrern ein striktes Drehzahllimit von maximal 6500 Umdrehungen: Mark Donohue und Chuck Parsons hielten sich an die Order. Schließlich sollte der neue Lola-Chevrolet beim 24-Stunden-Rennen von Daytona zumindest über die Runden kommen. Der Gesamtsieg war gegen insgesamt fünf Werks-Porsche als große Favoriten

und zwei starke Gulf-Ford GT40 vor dem Rennen kein Thema. Dem Gruppe-4-Sportwagen traute man bei seiner Rennpremiere bestenfalls in der Anfangsphase einen Platz in der Spitzengruppe zu. Der Chevy-V8 galt für die letzten zehn Stunden als extrem kritisch. Die Zylinderköpfe verzogen sich.

Penske gab seine defensive Taktik trotz der akribischen Vorbereitung des Fünfzylinder-Triebwerks durch Traco aus. In vielen Prüfstandsversuchen hatten dort Jim Travers und Frank Coon den mit einer Lucas-Benzineinspritzung und Trockensumpfschmierung ausgerüsteten Smallblock für den ersten Daytona-Einsatz präpariert. Leistung für diese Einspritzvariante: bis zu 500 PS.

Genauso penibel mussten auch Chassis und Fahrwerk des neuen Lolas präpariert werden. Der erste im Rennen eingesetzte T70 Mk3B war erst am Neujahrstag 1969 im New Yorker Hafen eingetroffen.

Bis zu den ersten Trainingsrunden in Daytona blieb nur eine extrem kurze Vorbereitungszeit von 30 Tagen.

In Penskes Werkstatt wurde das Auto komplett auseinandergebaut und neu zusammengesetzt. In Schichten von bis zu 18 Stunden schuftete das kleine Team, um den T70 standfest zu machen.

Für die neue Saison hatte Lola-Chef Eric Broadley das Modell gründlich überarbeitet. Der Mk3B verfügte über das Monocoque seines Can-Am-Renners T160 und über ein Fünfganggetriebe. Zudem war die Karosserie aerodynamisch verbessert worden. Das Auto war mit einem Gewicht von 860 Kilogramm außerdem leichter als der ab 1967 gebaute Vorgänger.

Doch für das Stehvermögen musste Kunde Penske selbst sorgen. Eine wichtige Rolle bereits bei der Vorbereitung spielte Mark Donohue. Wie kein zweiter Fah-

rer seiner Zeit vereinigte der damals 31-jährige hohe Fahrkunst mit technischem Know-how.

Stück für Stück übernahm Donohue Aufgaben im Team. In seiner Autobiografie erinnerte er sich an die Vorbereitung des Lola: „Das war eine typische Situation, bei der man die Karre aus dem Dreck ziehen musste.“ Will sagen: Bei der Auslieferung war der Lola kein wettbewerbsfähiges Auto.

Das zeigte sich auch bei den Testfahrten mit dem komplettierten Auto. Im Lauf der Testarbeit feilte Mark Donohue 20 Sekunden von seiner ursprünglichen Rundenzeit ab. Der Lohn: Im Qualifying zum Rennen war er mit nur 0,5 Sekunden Rückstand Zweiter hinter Jo Siffert im Porsche 908, startete aber vor den vier weiteren Werks-Porsche und den beiden Ford GT40 in Gulf-Farben. Eigentlich sollte Donohue das 24-Stunden-Rennen zusammen

## RENNERGEBNIS

Fahrer	Auto/Team	Runden	Zeit
1. Mark Donohue/Chuck Parsons (USA)	Lola T70 Mk3B-Chevrolet (Penske)	626 Runden	24:01.35,303 h = 159,756 km/h
2. Lothar Motschenbacher/Ed Leslie (USA)	Lola T70 Mk3-Chevrolet (AIR)	-30 Runden	
3. Jerry Titus/Jon Ward (USA)	Pontiac Firebird (Jon Ward Racing)	-35 Runden	
4. T. Adamowicz/B. Jennings/H. Wetanson (USA)	Porsche 911 T (P.A.R.T.)	-43 Runden	
5. B. Everett/A. Johnson/L. Coleman (USA)	Porsche 911 (Fine Grinding)	-47 Runden	
6. H. Kleinpeter/B. Beatty/J. Gunn (USA)	Chevron B8-BMW (Raceco of Miami)	-48 Runden	

Schnellste Runde: Jo Siffert (Porsche 908 LH), 1.54.000 min = 193.642 km/h

## DAS RESULTAT

24 Stunden von Daytona, 2./3. Februar 1969

<b>Wetter:</b>	warm und trocken
<b>Distanz:</b>	626 Runden à 6,132 km = 3838,382 Kilometer
<b>Nennungen:</b>	72
<b>Gestartet:</b>	63
<b>Gewertet:</b>	26
<b>Führungswechsel:</b>	6
<b>Pole-Position:</b>	Vic Elford (Porsche 908 LH), 1.52.200 min = 196.736 km/h



Teamchef Roger Penske an der Box

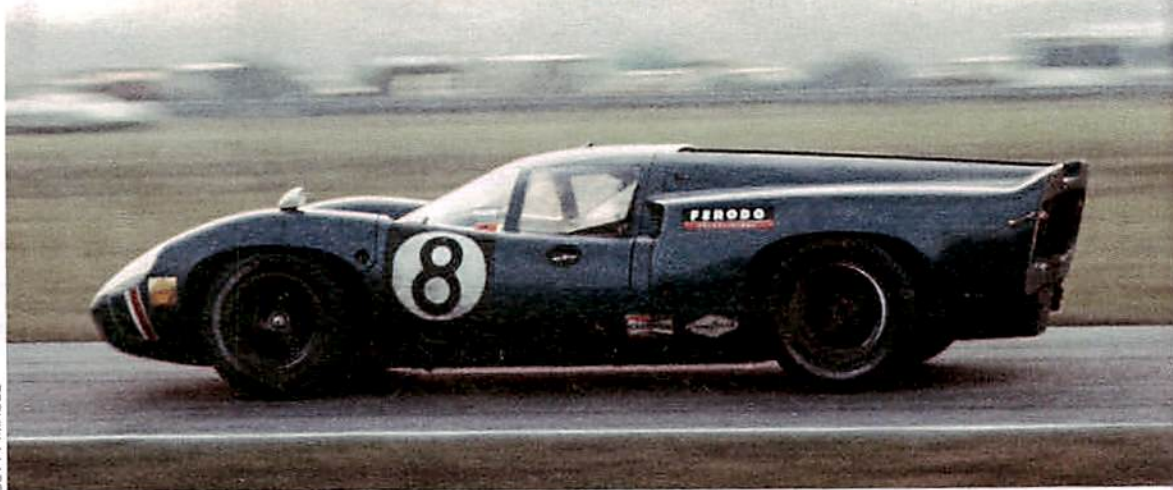
die Hälfte für eine Reparatur der Auspuffanlage. Außerdem zwang ein Defekt in der Benzinversorgung zu kürzeren Tankintervallen. 20 Minuten verlor das Team darüber hinaus durch einen defekten Anlasser.

Doch nach dem Erfolg in Daytona verließ den Penske-T70 das Glück: Nach dem Ausfall in Sebring wurde der Lola auf dem Rückweg nach Philadelphia entwendet. Die Diebe stahlen den Rennwagen über Nacht vom Transporter. Sie schnitten den von Traco getunten Chevy-V8 und weitere Technik aus dem Rahmen. Der Daytona-Siegerwagen war ruiniert: Penske konnte sich seinen fest geplanten Start beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans im Juni abschminken. ■

## ZAHL DES RENNENS

# 47

Runden weniger als der Vorjahressieger spulte der Penske-Lola in den 24 Stunden ab. Der T70 stand insgesamt 2:19.12 Stunden für Reparaturen und Wartung an der Box.



30 Runden zurück: Gesamtzweite Motschenbacher/Leslie im T70 Mk3 aus dem Konkurrenzteam von James Garner

mit seinem Teamkollegen Ronnie Bucknum bestreiten. Doch der 32-jährige hatte sich bei einem Motorradunfall am Daumen verletzt. In einer Eilaktion orderte Penske den 44-jährigen Chuck Parsons nach Daytona. Der Routinier machte einen perfekten Job. Dabei war er weder jemals zuvor in Daytona noch bei Nacht gefahren.

Roger Penske erinnert sich gern an dieses Rennen vor 50 Jahren: „Ich glaube, dass unser Sieg in Daytona eine der größten Sensationen in der Geschichte der Sportwagen-Weltmeisterschaft war.“ Meist wird die Geschichte des Rennens aus Sicht der Porsche-Armada mit fünf Werk-908 erzählt, die alle ausfielen. In Wahrheit ist es jedoch der Triumph des Penske-Teams über alle Widrigkeiten eines Langstreckenrennens. Insgesamt 2:19.12 Stunden verbrachte der Penske-T70 an der Box, davon mehr als



Strahlmänner: Donohue, Garner und Parsons (v.l.)



Service-Routine in der Nacht: Penske-Team am Lola



Fliegender Start: P2 für Donohue (6) neben Siffert (52)

# Der Antrieb-Konflikt

Kein Thema sorgt in der Topliga für mehr Diskussionsstoff als das künftige Technikreglement. Klar ist nur eines: Ab 2022 sollen neue Antriebssysteme eingeführt werden.

Von: **Reiner Kuhn**

**N**och drei weitere Jahre wird mit den 2017 eingeführten World Rally Cars um WM-Siege und -Titel gefahren. „2022 kommt dann ein neues Technik-Reglement“, stellte FIA-Präsident Jean Todt beim Saisonauftakt klar und erklärte wütend: „Ich kann die Hersteller nicht verstehen. Wenn ich auf Autoshow in Frankfurt, Paris, China, Japan, Genf oder sonst wo gehe, sehe ich nur neue Technologien. Für mich ist es frustrierend zu sehen, dass die Hersteller dann in einer weltweiten FIA-Serie keine neuen Technologien haben wollen.“ Rumm!

Fragt man bei den in der Rallye-WM aktiven Herstellern nach, klingt dies anders. „Wir wollen sehr wohl neue Technolo-

gien. Man sollte aber genau überlegen, was Sinn macht und auch finanzierbar ist“, so M-Sport-Boss Malcolm Wilson und warnt: „Die Rallye-WM kann noch so ausgeglichen sein. Neue Hersteller kommen nur, wenn wir etwas am Antriebssystem ändern. Geht es aber in die falsche Richtung, wird es kritisch.“ Zumindest in diesem Punkt sind sich alle einig.

## FIA setzt auf Hybrid

FIA-Rallyedirektor Yves Matton gab nun eine klare Zeitschiene aus. „Noch im Jahr 2019 werden wir die neuen Regeln bekannt geben. Das gibt den Herstellern

mehr als genug Zeit für die Vorbereitung.“ Doch die Interessen der Hersteller könnten nicht unterschiedlicher sein. Einigkeit herrscht nur bei der Basis. World Rally Cars sollen auch künftig aus dem weltweit dominierenden B-Segment stammen. Auch deshalb wird die von Todt geforderte und mehrheitlich favorisierte Hybridisierung heftig diskutiert. Denn bei Kleinwagen à la Fiesta, Corsa, Clio, i20, Polo, Swift oder Yaris setzen die Anbieter künftig auf kleine Verbrenner oder Voll-elektrifizierung. Gegenüber MSA sagte PSA-Chef Carlos Tavares: „Die Welt will künftig nur noch

reine Elektroantriebe. Peugeot, Citroën und Opel werden deshalb das machen, was von uns gefordert wird.“ Heißt, die Tage von Citroën Racing sind gezählt.

Auch bei Toyota steht man Hybridssystemen im WRC skeptisch gegenüber. „Diese Technologie stellt Toyota woanders dar“, zitiert Teamchef Tommi Mäkinen die japanische Konzernzentrale. Bei Hyundai und M-Sport steht man einem Hybridantrieb aus standardisierten Teilen offen gegenüber. „Die FIA muss nun aber handeln und eine klare Richtung vorgeben“, fordert Wilson. Fortsetzung folgt. ■



Ford Fiesta WRC: Die Plattform soll bleiben, die Antriebstechnik nicht



Drückt auf die Tube: Jean Todt



Rallye-WM

# Neuville und die Taktik

ROESELLER

Vor Saisonbeginn forderte Vizeweltmeister Thierry Neuville von seinem Hyundai-Team mehr Cleverness bei Strategie und Taktik. Dies könnte nun schon beim zweiten WM-Lauf in Schweden gefragt sein.

Von: **Reiner Kuhn**

**I**m Sport gilt der Zweite als erster Verlierer. Das weiß auch Thierry Neuville. Dreimal in Folge musste sich der Belgier im Kampf um den Fahrertitel Weltmeister Sébastien Ogier beugen. Im Vorjahr war es besonders knapp. Verständlich, dass Neuville nicht nur am Hyundai i20 WRC Verbesserungspotenzial sieht: „Im Vorjahr waren wir zu brav, gerade bei der Strategie. Tatsache ist, dass

M-Sport 2018 schon in Schweden damit anfang, dass Ogiers Teamkollegen ihm eine bessere Startposition oder Punkte schenkten. Wir haben das nicht ein Mal gemacht“, blickt der 30-jährige zurück.

Geht es nach Neuville, soll sich das nun ändern. „Schon bei der Monte hat man gesehen, dass es diese Saison wieder ein ganz harter Kampf wird. Deshalb müssen

wir von Anfang an konsequenter an unseren Chancen arbeiten. Citroën wird sich voll auf Ogier und den Fahrertitel konzentrieren, denn die haben nur zwei Autos. Ogier hat den Auftakt gewonnen und Teamkollege Lappi nach dem Ausfall null Punkte. Was soll man da erwarten?“

Anders bei Toyota: „Die sind extrem gut aufgestellt. Allerdings weiß man nie, was die machen. Allerdings glaube ich nicht, dass Latvala und weniger noch Neuzugang Meeke schon jetzt Tänak helfen oder ihm eher in die Quere kommen“, sinniert Neuville. Und fordert: „So oder so, ich bin mir sicher, dass alle früh handeln und das Reglement voll ausnutzen werden. Da dürfen wir nicht zuschauen und Punkte verschenken.“

Fragt sich nur, ob der neue Hyundai-Teamdirektor Andrea Adamo die Sichtweise seines Teamleaders teilt. Und bei welcher Konstellation der Italiener in Schweden wie handelt. Denn Neuilles Titel-Ambitionen sind nicht alles. Aktuell führt man die Hersteller-Wertung an. Zudem braucht der angeschlagene Andreas Mikkelsen dringend ein Erfolgserlebnis, und Teilzeit-Werksfahrer Sébastien Loeb liefert wertvolle Schlagzeilen. ■

Rallye-WM

## Loeb crasht beim Test

Überstunden für die Hyundai-Mechaniker: Beim Schweden-Test touchiert Sébastien Loeb eine Schneewand und rollt seinen i20 WRC ab.

**N**achdem Sébastien Loeb bei der Rallye Monte Carlo das Podium nur knapp verfehlte, bereitet er sich auf seinen zweiten Einsatz für Hyundai noch intensiver vor. Denn auch zur Rallye Schweden hat der neunmalige Weltmeister eine ganz besondere Beziehung, schließlich war er im Jahr 2004 der erste Nicht-Skandinavier, der den Winterklassiker gewinnen konnte. Acht Jahre später, in der Saison 2012, startete Loeb allerdings zum bisher letzten Mal beim WM-Lauf im Norden.

Umso wichtiger, den Testtag im schwedischen Schnee optimal zu nutzen, um sich neben den Streckenbedingungen auch an die Feinheiten des noch ungeübten Dienstwagens zu ge-



Für einmal über dem Limit: Loeb

wöhnen. Doch gegen Ende des Tages touchierte Loeb mit dem i20 WRC eine Schneewand und das Auto überschlug sich. Während das Fahrzeug erheblich beschädigt wurde, blieben Loeb und Beifahrer Daniel Elena unverletzt. Für die Mechaniker bedeutete der Zwischenfall allerdings eine Nachtschicht. Sie schraubten bis drei Uhr morgens, damit Andreas Mikkelsen die Testfahrten am Freitag planmäßig fortsetzen konnte. ■ RK

Rallye-WM

## FIA ehrt die Champions

Die Formel-1-Weltmeister sind in der „Hall of Fame“ nicht mehr allein. Nun nahm die FIA auch die Rallye-Champions auf.

**G**roßer Bahnhof bei der FIA in Paris. Die 17 Rallye-Weltmeister wurden offiziell in die „Hall of Fame“ des Weltverbands aufgenommen. Mit Ari Vatanen, Didier Auriol, Petter Solberg, den zweimaligen Champions Walter Röhrl, Miki Biasion, Carlos Sainz und Marcus

Grönholm sowie Tommi Mäkinen, der vier Titel holte und Rekord-Champion Sébastien Loeb waren neun von ihnen persönlich erschienen. Sébastien Ogier, seit 2013 sechs Mal in Folge Weltmeister, musste bei der Ehrung wie schon bei der Sieger-Gala der Rallye Monte Carlo wegen Krankheit passen.

Die Ehrung begann mit Björn Waldegård, dem ersten Titelträger der WM-Geschichte. Sein Sohn Mathias nahm stellvertretend für seinen 2014 verstorbenen Vater an der Feier teil. ■ RK



„Klassen“-Treffen: FIA-Präsident Todt (M.) und die Rallye-Weltmeister

Leichter, stärker, schneller: Autor Kuhn testete als einer der Ersten M-Sports neuen Ford Fiesta R2



# Kunde bleibt König

Die Kundensport-Spezialisten von M-Sport haben mal wieder die Nase vorne. Ihr neuer Ford Fiesta ist das erste Fahrzeug nach dem überarbeiteten R2-Reglement. Entwickelt wurde der Renner bei M-Sport Polen.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**er erste Eindruck täuscht. Denn beim Radstand hat der neue Ford Fiesta R2 mit 2490 Millimetern nur um einen Millimeter zugelegt, rund zehn Millimeter sind es dagegen in der Breite. Wichtiger noch: Der aufgeladene 1,0-Liter-Dreizylinder schiebt nun richtig an. „Das liegt am neuen R2-Regle-

ment“, sagt Maciej Woda, Geschäftsführer von M-Sport Polen, wo der neue Renner entwickelt wurde. „Neben genauen Vorgaben bei Materialien, Gewicht, Abmessungen und Herstellungsverfahren unterliegen wie beim R5 nun auch beim R2 einzelne Baugruppen und Teile maximalen Preisspannen. So darf das sequenzielle Getriebe maximal 6000 Euro kosten, der Turbolader maximal 1000. Aber anders als bisher durften wir den Serielader austauschen.“ Prompt entlockten die M-Sport-Ingenieure dem EcoBoost-Motörchen statt den bisherigen 182 über 200 PS. Das Drehmoment stieg von 250 auf knapp 300 Newtonmeter. Dank neuem Mapping wuchs zudem der nutzbare Drehzahlbereich. „Wir haben den Fiesta in

nahezu allen Bereichen, ob Motor, Antrieb, Fahrwerk oder Chassis, überarbeitet. So ist die neu designte Sicherheitszelle zwar schwerer, das Auto insgesamt aber gut 30 Kilo leichter“, freut sich M-Sport-Polen-Chef Woda.

## 50 Stück sind schon weg

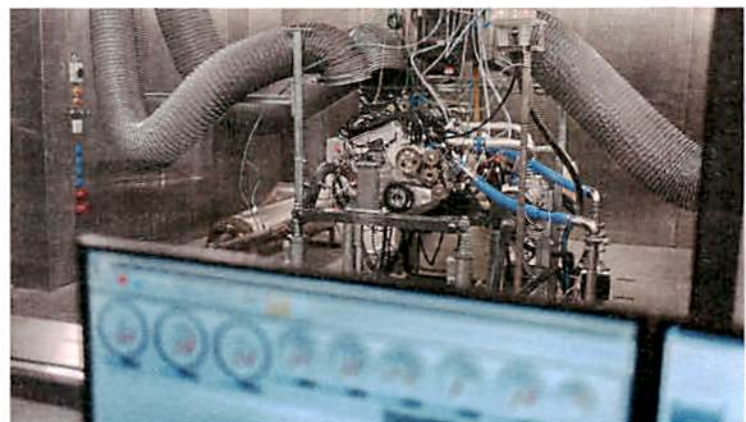
Beim exklusiven Tracktest konnte sich der Autor dieser Zeilen, von den Qualitäten der Neukonstruktion überzeugen. Auf dem rechten Sitz Nil Solans, Junior-Weltmeister von 2017. „Wie du merkst, rollt das Auto in engen Kurvenfolgen deutlich weniger als sein Vorgänger. Zudem lässt es sich insgesamt viel aggressiver fahren“, so der Spanier. Auch Julius Tannert, Ex-Opel-Werksfahrer und seit zwei Jahren mit dem Vorgänger in der

Junior-WM unterwegs, staunt nach einem ersten Probegalopp. „Die Zeiten, als man sich in der R2 mit einem Turbo-Auto schwer tat, sind vorbei, dieser Fiesta ist die neue Benchmark.“

Bei M-Sport hört man dies mit Freude. Nach jeweils rund 300 seriennahen Ford Fiesta ST und Ford Fiesta R2 mit 1,6-Liter-Saugmotor, konnten die Kundensport-Experten vom ersten R2 mit Einliter-Turbomotor in den vergangenen drei Jahren knapp 130 Stück absetzen. Mit der neuesten Kreation will man diese Menge in der halben Zeit schaffen. Verständlich, 25 Exemplare des netto rund 65 000 Euro teuren Kompaktrenners sind für die in Schweden beginnende Junior-WM verplant, für 30 weitere liegen feste Bestellungen vor. ■



Mehrwert-Steuer: Gastfahrer Kuhn gibt dem neuen R2-Fiesta die Sporen



Kraftraum: Das neue R2-Triebwerk auf dem Prüfstand von M-Sport Polen

# „Der R5 ist das größere Geschäft“

Kundensport ist für M-Sport-Eigner Malcolm Wilson die Geschäftsbasis. In MSa spricht der 62-Jährige über aktuelle Entwicklungen, die neue Zweigstelle in Polen und den Brexit.

Von: **Reiner Kuhn**

## Zu Saisonbeginn haben Sie die Leitung Ihres WM-Teams an Richard Millner abgegeben. Was war der Grund?

Weil ich mich mehr um unser Kerngeschäft kümmern will. Allen voran dem neu geschaffenen M-Sport Evaluierungszentrum samt Teststrecke. Neben dem Ford-WRC- und Bentley-GT3-Projekt wollen wir uns mehr auf Entwicklungsaufträge oder Kleinserien für die Autoindustrie konzentrieren. So sind hier auch die Fahrzeuge für die Jaguar I-Pace eTrophy entstanden. Künftig kann man bei M-Sport Fahrzeuge entwickeln, bauen und testen, ohne dass diese in der Öffentlichkeit auftauchen.

## Seit Kurzem hat M-Sport eine Niederlassung in Polen. Haben Sie den Brexit vorausgesehen?

Ganz und gar nicht. Um ehrlich zu sein, ist M-Sport Polen auf ziemlich ungewöhnliche Art und Weise entstanden.

## Jetzt sind wir gespannt?

Als die Rallye-WM 2009 erstmals in Polen gastierte, hat mich Maciej Woda, der heutige Geschäftsführer von M-Sport Polen, zum Essen eingeladen und eine Karte auf den Tisch gelegt. Seine Heimatstadt Krakau lag ziemlich

genau im Zentrum von Europa. Er fragte mich, ob ich mir hier ein Business vorstellen könnte. Ich habe eine Nacht drüber nachgedacht und fand die Idee spannend. Allerdings hatte ich eine klare Vorgabe.

## Die wie lautete?

M-Sport Polen muss das Gegenteil von Dovenby Hall in Cumbria sein. Die Firma darf maximal zehn Minuten vom Flughafen entfernt liegen. Man sollte nicht erst zwei Stunden fahren müssen. Als wir den Vertrag für die Junior-WM in der Tasche hatten, ging es los. Denn in England waren wir mit anderen Projekten, ob Ford Fiesta WRC und R5, dem Bentley GT3 sowie kleineren Projekten wie dem Rallycross-Focus Supercar ausgelastet und hatten keine Kapazitäten für die R2-Autos. So hatten wir ein Business, noch bevor das aktuelle Firmengebäude stand. Auf rund 4000 Quadratmetern Nutzfläche findet man nun alles, was man für die Entwicklung und den Aufbau von Rennfahrzeugen braucht: eigene Abteilungen für Chassis, Antrieb und Elektrik und anderes. Von Teilefertigung bis Motorenprüfstand ist alles vorhanden. Mittlerweile sind bei M-Sport Polen über 50 Mitarbeiter beschäftigt.

## Der neue Ford Fiesta R2 ist das erste bei M-Sport Polen entwickelte Auto. Wird dort auch der Nachfolger des aktuellen Fiesta R5 entstehen?

Nein, dieser wird in Dovenby Hall entwickelt. Später können die R5-Autos aber wie auch schon beim Vorgänger vollumfänglich von unserem polnischen Standort aus bereit werden.



„Natürlich belastet uns der Brexit. Das Pfund hat zum Euro schon gut 25 Prozent verloren.“

Malcolm Wilson

## Welches Kundensportmodell ist für M-Sport wichtiger, der Fiesta R2 oder der R5?

Der R5 ist das größere Geschäft. Die Kosten sind viel höher als beim R2, egal ob beim Komplettauto oder bei den Ersatzteilen.

## Belastet die Brexit-Diskussionen Ihr Geschäft?

Natürlich. Wir haben zwei Veranstaltungen in Großbritannien: den Rallye-WM-Lauf und ein GT3-Rennen, alles andere findet im Ausland stand. Beim Wechselkurs haben wir schon einen hohen Preis bezahlt. Das Pfund hat zum Euro gut 25 Prozent verloren. Ich bin im Vorstand der Motorsport Industry Association und sehe, wie verunsichert auch andere Unternehmer sind. Ich persönlich hoffe, dass wir das Schlimmste hinter uns haben und fürchte eigentlich nur noch Europa. Ich denke, keiner weiß, wie die Geschichte ausgeht. Ich war immer für den Verbleib in der EU und verstehe bis heute nicht, warum man viel Energie und Geld verbraucht, um eine schlechtere als die bisherige Lösung durchzusetzen. ■



Aufbau Ost: Ford Amerika vertraut M-Sport Polen auch beim Mustang GT-4



Direkt am Flughafen Krakau: 4000 Quadratmeter Nutzfläche

# Motorsport-T



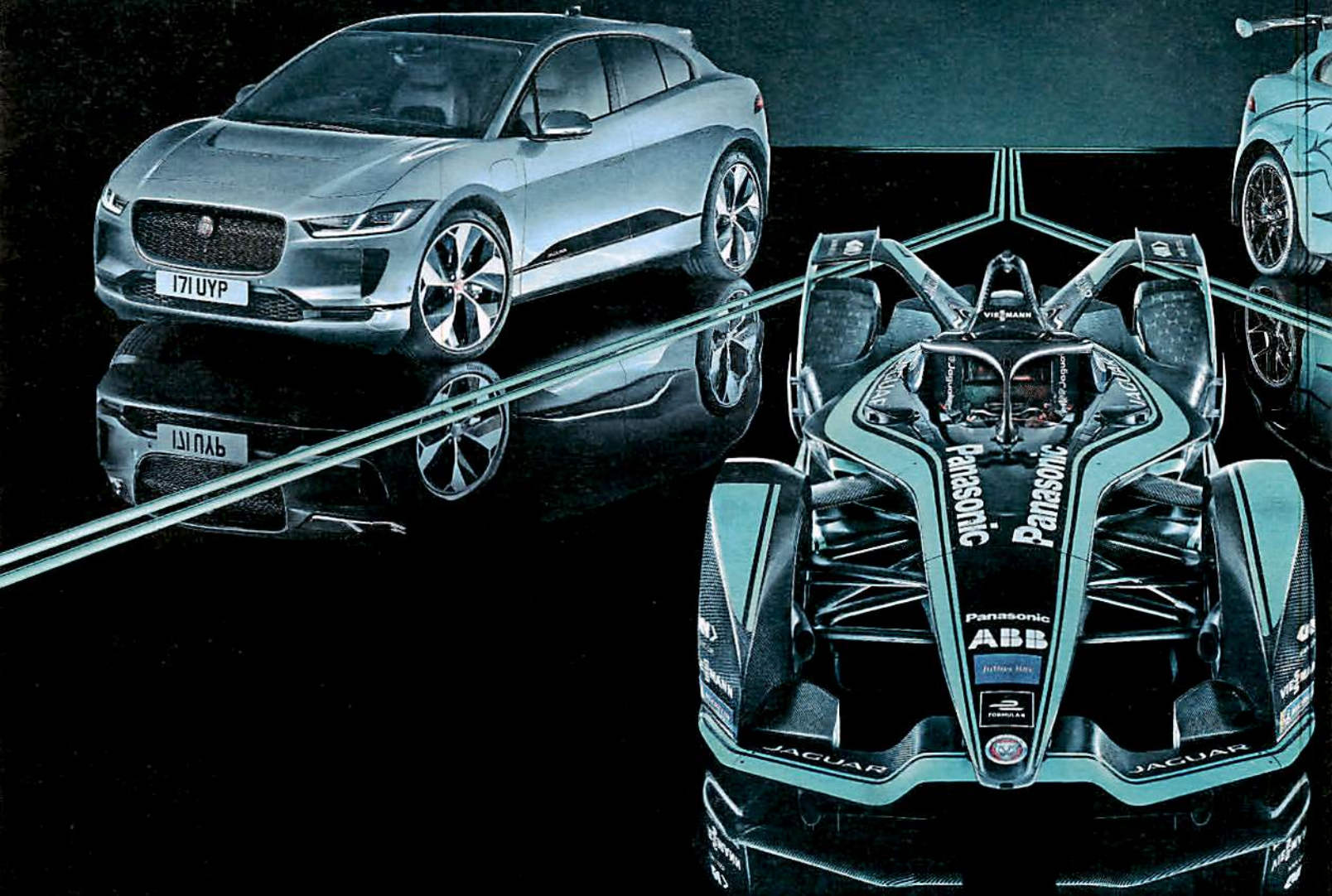
Monat	Datum	Formel 1	Formel 2	FEM	INDYCAR	Formel E
Januar	13.					Marrakesch
	20.					
	27.					Santiago de Chile
Februar	03.					
	10.					
	17.					Mexico City
März	24.					
	03.				St. Petersburg	Hong Kong
	10.	GP Australien				
April	17.	GP Bahrain	Sakhir		Austin	Sanya
	24.				Barber	
	31.	GP China			Long Beach	Rom
Mai	07.					
	14.	GP Aserbaidschan	Baku			Paris
	21.			Hockenheim		
Juni	28.	GP Spanien	Barcelona		IndyGP	Monaco
	05.			Zolder		
	12.	GP Monaco	Monte Carlo		Indy 500	Berlin
Juli	19.				Detroit #1 und #2	
	26.	GP Kanada		Misano	Texas	
	02.					
August	09.	GP Frankreich	Le Castellet		Road America	Bern
	16.	GP Österreich	Red Bull Ring			
	23.			Norising		
September	30.	GP England	Silverstone		Toronto	New York #1 und #2
	07.			Assen	Iowa	
	14.	GP Deutschland			Mid-Ohio	
Oktober	21.	GP Ungarn	Hungaroring			
	28.			Brands Hatch		
	04.				Pocono	
November	11.	GP Belgien	Spa-Francorchamps		Gateway	
	18.	GP Italien	Monza		Portland	
	25.			Lausitzring		
Dezember	01.	GP Singapur				
	08.	GP Russland	Sochi Autodrom		Laguna Seca	
	15.			Nürburgring		
Januar	06.	GP Japan		Hockenheim		
	13.					
	20.	GP Mexiko				
Februar	27.	GP USA				
	03.					
	10.	GP Brasilien				
März	17.					
	24.	GP Abu Dhabi	Yas Marina Circuit			
	31.					

# ermine 2019



WEC	IMSA	DTM	WTCR	ADAC GT	VLN	NASCAR	WRC
	24h Daytona						Monte Carlo
						Daytona 500	Schweden
						Atlanta	
						Las Vegas	
Sebring	12h Sebring					Phoenix	Mexiko
					VLN 1	Fontana	
			Marrakesch			Martinsville	Frankreich
	Long Beach				VLN 2	Fort Worth	
						Bristol	
						Richmond	
Spa-Francorchamps	Mid-Ohio	Hockenheim	Hungaroring	Oschersleben	VLN 3	Talladega	Argentinien
						Dover	
		Zolder	Slovakiaring			Kansas	Chile
			Zandvoort	Most		Charlotte	
	Detroit					Charlotte	
		Misano				Pocono	Portugal
24h Le Mans				Red Bull Ring		Brooklyn	
							Sardinien
	Watkins Glen		Nürburgring		24h Nürburgring	Sonoma	
	Mosport	Norising	Portugal			Chicago	
						Daytona	
	Lime Rock	Assen			VLN 4	Sparta	
						Loudon	
	Road America					Pocono	
		Brands Hatch				Watkins Glen	Finnland
				Zandvoort		Brooklyn	
				Nürburgring		Bristol	
Silverstone	Virginia Raceway	Lausitzring					Deutschland
						Darlington	
					VLN 6	Indianapolis	
	Laguna Seca	Nürburgring	Ningbo	Hockenheim		Las Vegas	Türkei
						Richmond	
						Charlotte	
Fuji		Hockenheim		Sachsenring	VLN 7	Dover	Wales
	Road Atlanta					Talladega	
					VLN 8	Kansas	
						Martinsville	Spanien
			Suzuka		VLN 9	Fort Worth	
Shanghai						Phoenix	
			Macau			Homestead	Australien
Bahrain			Sepang				

# Elektro-Katzen



Vor knapp drei Jahren stieg Jaguar in die Formel E ein. Jetzt schieben die Briten einen Markenpokal nach, die I-PACE eTROPHY. Für das deutsche Team startet die Französin Célia Martin.

Von: **Claus Mühlberger** und **Michael Bräutigam**

**W**o die Liebe hinfällt: Célia Martin war eine strebsame Jurastuden-

tin in Bordeaux. Dann zog sie von der hübschen französischen Atlantikküste in die raue Eifel, um ihrer ganz großen Liebe so nah wie möglich zu sein: der Nürburgring-Nordschleife.

Das Wort „Nordschleife“ spricht die Französin inzwischen nahezu akzentfrei aus. Klar, schließlich lebt sie seit dem Sommer 2017 in Adenau. „Ich bin sehr glücklich hier. Obwohl es hier vielleicht nicht jedem gefallen würde.“

Mademoiselle Martins Vorliebe für schnelle Autos entstand im Kindesalter: „Mein Vater ist

ein Autoverrückter“, sagt sie, „er hat mir das Fahren beigebracht, als ich zehn Jahre alt war, in einem Willys Jeep. Damit sind wir in den Bergen herumgekurkt.“ Aber bald schon wurde ihr etwas klar: „Im Gelände ging es mir nicht schnell genug vorwärts. Ich wollte in den Kartsport.“

## Flott im Nordschleifen-Taxi

Als sie endlich den Führerschein in der Tasche hatte, fuhr Célia Martin bei Trackdays, und sie landete schließlich als Fahrerin in der VLN Langstreckenmeisterschaft, die ausschließlich auf der

Nordschleife ausgetragen wird. Nebenbei fährt sie auch das Jaguar-Renntaxi auf der Nordschleife, einen 575 PS starken F-Type SVR. Eine bestimmte erlebnisreiche Runde neben der aparten 27-Jährigen wird von Jaguar übrigens mit 199 Euro berechnet.

In diesem Jahr nimmt die Rennkarriere von Célia Martin Fahrt auf. Jaguar I-Pace eTROPHY heißt der neue Markenpokal, in dem Célia Martin antritt. 2016 war Jaguar der erste Hersteller aus dem Premium-Segment in der Formel E. Jetzt wird dieses Engagement flankiert vom ers-



**Jaguar setzt auf Elektromobilität: Der Formel-E-Monoposto namens I-Type 3 wird flankiert vom I-Pace-eTrophy-Markenpokalauto und dem Serien-I-Pace**

ten Markenpokal für Elektroautos: Bis zu 20 Autos will Jaguar im Verlauf der Saison an den Start bringen. Bei zehn der 13 Formel-E-Saisonrennen starten die mächtigen I-Pace-eTrophy-Tourenwagen im Vorprogramm.

**Danner und Kaiser helfen mit Leistung?** Kein Thema. 400 PS reichen, um die Zweitonner in 4,5 Sekunden auf 100 km/h zu beschleunigen. Die Markenpokalrennen gehen über 25 Minuten. Dank Allradantrieb werden die 22-Zoll-Michelins nicht über Gebühr beansprucht. Célia Martin

erhält Unterstützung von zwei Prominenten: Ex-Rennfahrer und RTL-Formel-1-Orakel Christian Danner sowie Andrea Kaiser, Fernsehmoderatorin und Gattin von Rallyestarsébastien Ogier, unterstützen die Französin nach Kräften. „Als Ehefrau eines sechsmaligen Weltmeisters habe ich schon Einblick, wie es hinter den Kulissen zugeht“, sagt Kaiser. „Ich denke, ich weiß schon, worauf es ankommt.“

Beim Saisonauftakt verpasste die Renndebütantin mit Platz 11 denkbar knapp die Top-10-Plätze. Letzte wurde sie aber nicht, was



Die Französin und Wahl-Eiflerin Célia Martin fährt für das deutsche Team



Auftakt geglückt: Das erste Rennen fand in Riad/Saudi-Arabien statt

## JAGUAR I-PACE ETROPHY

### Riad (KSA), 1. von 10. Läufen

	16 Runden
1. Simon Evans (NZ), Team Asia New Zealand	+ 0,816 s
2. Sergio Jiménez (BR), Jaguar Brazil Racing	+ 1,392 s
3. Bryan Sellers (USA), Rahal Letterman Lanigan Racing	+ 3,613 s
4. Cacá Bueno (BR), Jaguar Brazil Racing	+ 5,575 s
5. Alice Powell (GB), Jaguar VIP Car	+ 7,902 s
6. Katherine Legge (GB), Rahal Letterman Lanigan Racing	+ 19,669 s
7. Bandar Alesayi (KSA), Saudi Racing	+ 33,906 s
8. Ahmed Bin-Khanen (KSA), Saudi Racing	+ 34,338 s
9. Tao Wang (RC), Jaguar China Racing	+ 34,932 s
10. Yaqi Zhang (RC), Jaguar China Racing	

angesichts der schwierigen Rahmenbedingungen mit ausgefallenem Qualifying und halbfeuchter Strecke aller Ehren wert ist.

Auch die gestandenen Profis hatten mit dem Umstand zu kämpfen, einen der ganz wenigen Regentage in Saudi-Arabien zu erwischen. Weil das Qualifying also buchstäblich ins Wasser fiel, wurde für die Startaufstellung das Ergebnis des freien Trainings herangezogen.

Der Neuseeländer Simon Evans, Bruder von Jaguar-Formel-E-Pilot Mitch Evans, sicherte sich also ohne Qualifying die erste Pole-

Position der neuen Serie. Auch im Rennen ließ er nichts anbrennen und kontrollierte das Geschehen von der Spitze aus. „Ich habe mich nur auf mich und die Kurvenausgänge konzentriert“, gab er routiniert zu Protokoll. Seine beiden direkten Verfolger, Sergio Jiménez und Bryan Sellers, zeigten die Renntauglichkeit der rund zwei Tonnen schweren Sportgeräte. Erst kurz vor Schluss setzte sich der Brasilianer im Tür-an-Tür-Duell gegen Sellers durch. Evans kommt so als erster Tabellenführer zum Rennen in Mexiko (16. Feb). ■

# „Beim Anruf wurde mir klar, dass ein Traum wahr wird“



Sheldon van der Linde beim Young-Driver-Test: Überzeugender Auftritt

Sheldon van der Linde (19) ist der neue Mann im BMW-Werksaufgebot in der DTM. Der Youngster hat bislang vor allem mit Audi viele Erfolge eingefahren. Im MSA-Interview spricht er über seine neue Rolle und die Ziele für die DTM-Rookie-Saison.

Von: **Michael Bräutigam**

## Wann haben Sie erfahren, dass Sie BMW-Werksfahrer in der DTM 2019 werden?

Wir hatten im Dezember den Young-Driver-Test und es war kurz danach. Ich habe einen Anruf von BMW bekommen und sie haben mir gesagt, dass sie mich gerne im DTM-Aufgebot hätten. Die DTM war immer mein großes Ziel, bei dem Anruf wurde mir klar, dass dieser große Traum wahr wird.

## Haben Sie mit so einem Anruf gerechnet?

Der Test lief sehr gut. Ich war selbst überrascht, wie schnell ich mich auf das DTM-Auto einstellen konnte. Vom GT3 ist es ein großer Schritt, speziell was den aerodynamischen Abtrieb angeht. Deshalb kommen viele Formelfahrer in die DTM. Dass ich so schnell konkurrenzfähig war, lag aber auch daran, dass mir so viele Leute dabei geholfen haben. Es gibt in der DTM zum Beispiel alleine drei Ingenieure, beim GT3 ist es einer. Das ist schon faszinierend – so viele Leute, die alles für einen tun.

## Ihr Vater Shaun war früher auch BMW-Werksfahrer, wie war seine Reaktion?

Als ich meine Familie angerufen habe, bin ich in Tränen ausgebrochen. Auch sie konnte es erst nicht glauben, dachte, ich mache Scherze. Für meine Familie war es ein großer Moment, sie hat mir mein ganzes Leben geholfen. Für meinen Vater war es natürlich am speziellsten, mich bei BMW zu sehen. Auf jeden

Fall war es für alle eine große Überraschung.

## Und Ihr Bruder Kelvin? Ist er gar nicht neidisch?

Wir haben uns auf unserem Weg immer gegenseitig unterstützt, da ist keiner neidisch auf den anderen. Wir treiben uns gegenseitig an, immer besser zu werden. Das haben wir letztes Jahr im GT Masters gemacht, wir haben uns ständig an unsere Grenzen gepusht. Bei Audi ist momentan einfach kein Platz in der DTM frei. Es ist nach wie vor sein Traum, in die DTM zu kommen. Es wäre natürlich großartig, mal zur gleichen Zeit dort zu fahren. Er gibt weiter sein Bestes und wartet auf seine Chance.

## Sie waren bislang stark mit Audi verbunden. Wie haben sie denn reagiert?

In den letzten Jahren war ich im TT Cup, der TCR und im GT3 mit Audi unterwegs. Es ist nie einfach, sich von einer Marke zu trennen, vor allem nach so einer tollen Zeit. Sie wussten, dass die DTM mein Traum ist und dass bei ihnen kein Platz ist. Sie haben die Situation verstanden



Sheldon v. der Linde

**Geburtstag:** 13. Mai 1999  
**Geburtsort:** Johannesburg  
**Wohnort:** Kempten (D)  
**Herkunftsland:** Südafrika

## KARRIERE

2006–2013: Kartsport  
 2014: VW Polo Cup ZA (1.)  
 2015: VW Cup ZA (1.)  
 2016: Audi TT Cup (4.)  
 2017: ADAC TCR Germany (3.), Petit Le Mans (Klassensieg)  
 2018: ADAC GT Masters (2./Meister Junior-Wertung)  
 2019: DTM (BMW)

## HOBBYS

Tennis, Triathlon, Simracing

und nehmen es mir nicht übel. Sie haben mir sehr geholfen, der Rennfahrer zu werden, der ich bin. Dafür bin ich sehr dankbar.

### Sie wurden in eine Rennfahrerfamilie hereingeboren. Wer hat Ihnen am meisten geholfen?

Darum geht es gar nicht. Alle haben in meiner Karriere eine Rolle gespielt. Mein Großvater hat mit Motorsport angefangen und seitdem liegt das Racing bei uns im Blut. Ich habe meinem Vater immer an der Rennstrecke zugeschaut. Seit ich das erste

„Für meine Familie war es ein großer Moment. Auch sie konnte es erst nicht glauben und dachte, ich mache Scherze.“

Sheldon van der Linde

Mal an der Rennstrecke war, wollte ich auch so schnell wie möglich im Cockpit sitzen. Er hat mir das ermöglicht, ebenso meinem Bruder. Das ist auch besonders, weil bei dem finanziellen Aufwand normalerweise nur einer die volle Unterstützung bekommt. Anfang war es nur aus Spaß, bald darauf fuhren wir in Europa und seitdem geht es in Riesenschritten vorwärts.

### Bei RBM werden Sie Teamkollege von Philipp Eng und Joel Eriksson. Wie gut kennen Sie das Team?

Joel kenne ich noch gar nicht. Philipp kenne ich natürlich aus dem GT3 und vom Young-Driver-Test. Beim Team bin ich nächste Woche zum ersten Mal, bislang haben wir nur ein paar Telefonate gehabt und Pläne geschmiedet. Sie scheinen gut vorbereitet zu sein und ich kann es kaum erwarten, alle kennenzulernen.

### Im vergangenen Winter haben sie viele, viele Testkilometer abgespult. Wie sieht es dieses Jahr aus?

In der DTM gibt es natürlich nur sehr begrenzte Testmöglichkeiten, ich werde also nicht so viel im Auto sitzen wie letzten Winter. Aber es gibt ja andere Möglichkeiten, ich werde zum Beispiel so viele Runden wie möglich im Simulator abspulen.

### Es gibt dieses Jahr weitgehend neue Autos in der DTM. Ist das ein Vorteil für einen Neuling wie Sie?

Ich bin beim Test nur den V8 gefahren, aber man sieht von außen, dass die Class 1 deutlich schneller ist. Also ja, es ist definitiv ein Vorteil, weil es für alle neu ist. Auch die Fahrer, die seit vielen Jahren in der DTM fahren, müssen wieder neu lernen.

### Sie leben ja mittlerweile auch in Deutschland. Wie ergeht es Ihnen hier?

Ich war die letzten anderthalb Jahre in Deutschland und wohne zusammen mit meinem Bruder in Kempten. Das wird wohl auch dieses Jahr noch so bleiben. Es ist von dort aus auch nicht weit bis nach München, also bin ich recht nah bei BMW. Man kann dort sehr gut leben und zum Beispiel gut mit dem Fahrrad trainieren. Mein Deutsch wird auch immer besser, auch wenn ich jetzt für einige Zeit nicht in Deutschland war.

### Sie wurden 2018 – als Rookie – Vizemeister und Junior-Meister im ADAC GT Masters. Viele erwarten also, dass Sie auch in der DTM einschlagen. Spüren Sie diesen Druck?

Ich spüre Druck, weil es die DTM ist und da so viele gute, professionelle Jungs unterwegs sind. Den meisten Druck mache ich mir allerdings selbst, weil ich immer das Maximum von mir erwarte. Es wird nicht einfach, es gibt so viel zu lernen, aber ich bin mir sicher, bei BMW werden mir viele Leute helfen, diese Lernkurve zu meistern. Es gibt auch viele Strecken, auf denen ich noch nicht gefahren bin, aber eine meiner Stärken ist, dass ich mich recht schnell auf Neues einstellen kann.

### War das GT Masters 2018 Ihr größter Erfolg?

In diesem engen Feld in meiner Rookie-Saison Vizemeister zu werden, war auf jeden Fall der größte Erfolg in Europa. Vorher habe ich schon das Petit Le Mans gewonnen, das ist vergleichbar.

### Womit wären Sie am Ende Ihrer Rookie-Saison in der DTM zufrieden?

Ziele sind schwer festzulegen, weil alles so neu ist. Ich würde gerne vor allem mal Punkte sammeln. Das große Ziel ist dann das Podium, aber das wird viel harte Arbeit erfordern. ■

## NACHRICHTEN

### WTCR: LEUCHTER ERSTER DEUTSCHER STAMMPILOT

Die WTCR hat den ersten permanenten deutschen Starter. Vergangene Woche wurde Benjamin Leuchter als vierter VW-Pilot neben Rob Huff, Mehdi Bennani und Johan Kristoffersson bei Sébastien Loeb Racing bestätigt und steigt damit aus der ADAC TCR Germany auf. „Mit dem Weltcup geht für mich ein Kindheitstraum in Erfüllung“, sagte Leuchter. Speziell bei seinem Heimspiel hat er beste Chancen. Auf der Nürburgring-Nordschleife holte er den TCR-Titel und war dort auch schon Rekordhalter für frontangetriebene Serienfahrzeuge. Trotz Leuchters Umstieg geht es übrigens auch mit Max Kruse Racing weiter. Hier wird man in Kürze das Programm vorstellen.



WTCR-Debütant: Benni Leuchter

### WTCR: CECCON DABEI

Wenig überraschend wurde Kevin Ceccon als erster Fahrer beim Alfa-Romeo-Team Mulsanne Srl fixiert. Der 25-jährige Italiener feierte 2018 in Suzuka den bislang einzigen Sieg für die Giulietta, nachdem er erst unter der Saison eingestiegen war.

### TCR EUROPE: HOCKENHEIM NEU IM KALENDER

Die TCR Europe kommt in diesem Jahr gleich zweimal nach Deutschland. Entgegen einem ursprünglich geplanten Niederlande-Termin wurde vergangene Woche der Hockenheimring als noch fehlender Austragungsort bekannt gegeben. Im badischen Motodrom fährt man am 25./26. Mai. Am ersten Augustwochenende kehrt die Serie nach Deutschland zurück (Oschersleben). Gemeinsam mit der österreichischen Runde in Spielberg (13./14. Juli) hat man damit insgesamt drei Auftritte auf deutschsprachigem Boden.

### TCR EUROPE: M RACING MIT ZWEI HYUNDAI AM START

Yvan Mullers Team M Racing, 2018 Sieger der WTCR-Teamwertung, wird 2019 in der TCR Europe am Start stehen. Teamchefin ist wie bisher Mullers Frau Justine Monnier. Man setzt zwei Hyundais ein, die Fahrer stehen mit Sportwagen-Umsteiger Nelson Panciatici und Natan Bihel auch schon fest.

### NASCAR: TEAMS BEIM TEST

Insgesamt 14 Fahrer waren in der letzten Woche bei einem großen gemeinsamen Test in Las Vegas dabei. Dabei ging es vor allem darum, sich mit den neuen technischen Regularien vertraut zu machen. Unter anderem kommt letztmalig beim Daytona 500 eine Restrictor Plate zum Einsatz, danach kappt ein Spacer mit konischen Durchlässen die Leistung auf den Superspeedways.

### TCR: BOP GESTARTET

Vergangene Woche wurde mit dem Aerodynamik-Test der erste Schritt für die TCR-Anfangs-BOP der Saison 2019 gelegt. Nach einem Motor-Test geht es abschließend zu Testfahrten in Valencia (17. Februar). Die gegenüber 2018 unveränderten Autos müssen nicht zum BOP-Test, sondern nur die neu hinzugekommenen Autos (Hyundai Veloster und Lynk & Co 03) sowie die überarbeiteten Renault Mégane, Alfa Romeo Giulietta und Lada Vesta.

### TCR ME: MÜNNICH PERFEKT

René Münnich (Honda) hat auch bei der zweiten Saisonstation der TCR Middle East in Abu Dhabi einen Doppelsieg geholt. Diesmal standen fünf Autos am Start. Vor dem Finale kommendes Wochenende in Dubai hat er 30 Punkte Vorsprung.



Auf Titelkurs: René Münnich



Fünfmal in Folge war Mick Doohan 500er-Weltmeister, und noch heute verfolgt er das Grand-Prix-Geschehen aus nächster Nähe. Im MSA-Interview spricht der 53-jährige Australier über die hochkonkurrenzfähige MotoGP und was von dem Honda-Team mit Marc Márquez und Jorge Lorenzo zu erwarten ist.

Von: **Imre Paulovits**

**Welche Gemeinsamkeiten sehen Sie zwischen Marc Márquez und Ihnen?**

Um den zweiten Platz zu fahren, bringt einen nicht wirklich irgendwohin, oder? Deshalb wollten wir beide immer gewinnen. Natürlich sind die Bikes heute ein ganzes Stück weiter mit all ihren elektronischen Hilfen, den Schräglagen, die mittlerweile möglich sind, durch den Grip der Reifen und den Level der Federelemente. Sie erlauben eine Menge mehr, aber damit gibt es auch eine Menge mehr Möglichkeiten, von ihnen herunterzufallen. Marc Márquez riskiert dabei immer sehr viel, ich hoffe, dass er sich nicht verletzen wird. Aber es hat sich bei ihm bisher auch ausgezahlt. Er hat in den letzten sechs Jahren fünf MotoGP-Weltmeisterschaften gewonnen.



**Mick Doohan**

**Geburtstag:** 4. Juni. 1965  
**Geburtsort:** Gold Coast (AUS)  
**Herkunftsland:** Australien

**WM-KARRIERE**

1989: 500GP, Honda (9.)  
 1990: 500GP, Honda (3.)  
 1991: 500GP, Honda (2.)  
 1992: 500GP, Honda (2.)  
 1993: 500GP, Honda (4.)  
 1994: 500GP, Honda (1.)  
 1995: 500GP, Honda (1.)  
 1996: 500GP, Honda (1.)  
 1997: 500GP, Honda (1.)  
 1998: 500GP, Honda (1.)  
 1999: 500GP, Honda (17.)

**Hobbys**

Hubschrauber

# „Es ist gesund, einen starken Teamkollegen zu haben“

Er ist ein erstaunlicher Fahrer. Ich mache mir eigentlich mehr Sorgen um seine Konkurrenten. Was kann ihn überhaupt stoppen? Lorenzo ist sicher ein Kaliber, einer, der dazu in der Lage wäre, aber bis wir sie nicht gegeneinander fahren gesehen haben, können wir es nicht wissen. Jetzt sind sie in einer Box, und es gibt keine Entschuldigungen mehr.

## Wie kann solche Konkurrenz in einer Box gesund bleiben?

Ich denke, es ist an sich schon gesund, einen starken Teamkollegen zu haben. Und Dani Pedrosa war auch schon kein Schnarcher. Er war bereits ein starker Teamkollege, und es gab immer starke Konkurrenz, gegen die Marc Márquez und Jorge Lorenzo bestehen mussten. Solche Kaliber sind nicht über ihre Teamkollegen besorgt. Klar, sie wollen einfach vor dem anderen sein. Aber sie müssen jeden schlagen. Deshalb werden sie sich nicht auf irgendeinen Gegner fixieren. Denn dann verliert man das eigentliche Ziel vor Augen. Wie ich schon gesagt habe, hier geht es darum zu gewinnen, nicht darum, Zweiter zu werden. Und auch nicht darum, nur den Teamkollegen zu schlagen. Man muss an sich selbst arbeiten, man muss mit dem Team arbeiten, man muss daran arbeiten, vor die Konkurrenz zu gelangen. Dass der Typ neben einem auf dem gleichen Motorrad sitzt und den Zugang zu dem gleichen Material hat, bedeutet nur, dass man selbst noch härter arbeiten muss, um sicher zu sein, dass man im Vorteil ist. Man will nie in Nachteil geraten. Es wird interessant sein zu sehen, wie die beiden das umsetzen. Leider gehen beide etwas angeschlagen in die Saison, aber es wird eine lange Saison, und ich kann es kaum erwarten, wie sie sich entwickeln wird.

## Kann man zwei Nummer Einsen in einem Team haben?

Natürlich. Auch als ich mit Álex Crivillé in einem Team war, hatten wir das gleiche Material. Es gab keine klare Nummer 1. Gut, ich habe die Titel gewonnen,

aber für Honda gab es keine Priorität. Ich habe einfach ständig gepusht, dass es sich in meinem Sinne entwickelt, und ich denke, die beiden werden es genauso machen. Denn darauf kommt es an. So hart es geht zu pushen und individuell das meiste aus dem Paket zu machen.

„Ich wäre das Rennen mit Márquez und Lorenzo gerne wirklich gefahren, aber es gibt nicht genügend Schrauben, um mich wieder zusammenzuflicken.“

Mick Doohan

## Wie geht man so etwas mit seinem Team an?

Ich bin jetzt schon eine Weile nicht mehr dabei und kann es nicht sagen, wie es die Teams heute machen. Mit meinem Team habe ich versucht, so viel wie möglich vor den anderen zu verbergen. Wir hatten sogar Bluff-Szenarien veranstaltet, damit keiner wusste, welchen Weg wir beim Setup wirklich gehen werden. Aus den Daten kann man ja alles herauslesen, und heute kann jeder einsehen, was man hat. Ich denke, da muss man einfach selber alles geben. Marc und Jorge sind beide mental stark, sie wissen, dass wenn sie anfangen sich über den Teamkollegen zu sorgen, dieser sich gleich über sie hermachen wird. Einen starken Teamkollegen zu haben, hat noch einen anderen Vorteil: Wenn man selbst in Schwierigkeiten kommt, kann man sich anschauen, was er macht.

## Hatten Sie mal einen Kahnbeinbruch?

Ja, 1993 kurz vor Saisonstart. Wir haben damals in Shah Alam eine Benzineinspritzung getestet, und da ist mehr Benzin herausge-

tropt als verbrannt. Ich hatte einen Highsider, und dann ließ ich den Knochen verschrauben, so ziemlich das Gleiche, was Jorge machen ließ. Als es zusammengeschraubt war, war der Knochen für mich verheilt. Es ist halt das ganze weiche Gewebe drumherum, dass dann noch zwickt. Ich denke, es wird auch für Jorge wenig flauschig werden, aber er wird bis Saisonanfang schon okay sein.

## Wie geht man die Saison in so einem Fall psychologisch an?

Ich denke, diese Verletzung von Lorenzo ist nur durch einen unglücklichen Umstand passiert. Auch Marc Márquez erholt sich von der Schulterverletzung. Das sind zwei ganz verschiedene Dinge. Ich kann nur darauf reflektieren, wie ich es gemacht habe. Als ich mich 1993 auf 1994 vorbereiten musste, musste mein Bein wieder in Ordnung kommen. Man geht zu Beginn nicht ganz so aggressiv vor, aber irgendwann kommt der Schwung. Man weiß, dass es eine lange Saison ist. Man weiß, dass die anderen nach vorne drängen werden. Man muss nur den Schwung aufnehmen, und erst einmal immer ordentlich punkten. Das war meine Philosophie. Es sind aber noch sechs Wochen bis Saisonbeginn, und man kann davon ausgehen, dass beide stark genug sind, um Siege zu fahren. Mental wissen sie, warum sie verletzt sind, bei keinem war es das Motorrad, so werden sie aufsitzen und versuchen, die

Saison in Angriff zu nehmen wie jede andere bisher. Ich denke, die Meisterschaft ist jetzt nicht anders, als sie vor ein paar Jahren war. Man wartet die ersten paar Rennen ab, und dann stellt man eine Strategie zusammen.

## Wie hat Ihnen das Repsol-Video mit Ihnen, Álex Crivillé, Marc Márquez und Jorge Lorenzo gefallen?

Es war schon zu meiner Zeit so, dass die Journalisten fragten, wie es wäre, wenn ich gegen Giacomo Agostini, Kenny Roberts oder Barry Sheene hätte fahren müssen. Man konnte davon träumen, es ist gut, dass man heute technisch so ein Video zusammenstellen kann. Es wäre sicherlich sehr lustig, so ein Rennen wirklich zu fahren, aber ich bin dafür mittlerweile zu alt, und es gibt nicht genügend Schrauben, um mich wieder zusammenzuflicken.

## Wären Sie lieber damals oder heute gefahren?

Es machte schon Spaß mit dem Zweitakter, wenn man es einmal raus hatte. Ein heutiges MotoGP-Bike bin ich nie am Limit gefahren. Es gibt heute genauso wie damals nur eine Handvoll Fahrer, die sie konkurrenzfähig über eine Renndistanz fahren können. Wenn man sie so pusht wie Márquez und Lorenzo, dann sind sie schwierig zu fahren. Ob nun 500er oder MotoGP, es ist schwierig, alles aus den Bikes herauszuholen, und das macht den Reiz der Königsklasse aus. ■



Mick Doohan (l.) mit Marc Márquez, Jorge Lorenzo und Álex Crivillé

# Lasst die Bestie raus!

Yamaha stellte in Jakarta sein neues MotoGP-Werksteam vor. Valentino Rossi und Maverick Viñales sollen nicht nur bessere Motorräder durch eine neue Entwicklungsstruktur haben – mit dem neuen Sponsor und dem aggressiven Design soll auch das Tier in ihnen erwachen.

auf der Verkleidungs-Seite platziert – das bei der blauen Werks-Yamaha über ein Jahrzehnt für den Hauptsponsor reserviert war. Nein, es wurde in einem Streifenmuster mit dem Racing-Blau des zweitgrößten Motorradherstellers über die gesamte Verkleidung hinweg vermengt. „Beast Mode on“ – das war die Devise der Teampräsentation. Das neue, aggressive Design fordert die Fahrer und die Techniker weiter dazu auf.

Angriffslust aber auch aus jeder Pore an. Eine lange Zeit der Rückschläge liegt hinter ihnen, Valentino Rossi hatte letztes Jahr bereits klare Änderungen gefordert. Er betonte immer wieder, dass Yamaha bei seiner Ankunft im Jahr 2004 den Weg zum Erfolg durch Masao Furusawa gefunden hätte und er auch jetzt nur dadurch einen Wandel sieht, wenn umfangreiche Änderungen im Werk stattfinden.

Das ist nun passiert.

Im letzten Winter gab es umfangreiche Umstrukturierungen beim Mutterkonzern, nicht nur im Motorsport-Sektor. Vorstandsmitglied Hiroshi Ito geht zurück in die Entwicklung und er wird sich persönlich auch um den Motorsport kümmern. Auch bei den Fahrern

Von: Imre Paulovits

## Große Umstrukturierung

Man merkte dem Team die

**E**s war ein absoluter Wow-Effekt. Als Valentino Rossi und Maverick Viñales ihre Motorräder mit der Kriegsbemalung für diese Saison enthüllten, war von der grafischen Zurückhaltung der Werks-Yamaha der letzten Jahre nichts mehr übrig. Das grüne Monster-Logo auf schwarzem Untergrund, das die letzten Jahre das Erscheinungsbild der Satelliten-Yamaha von Tech3 geprägt hat, wurde nicht einfach auf das Feld vorne oben



YAMAHA



Seit zehn Jahren ist Monster Energy persönlicher Sponsor von Valentino Rossi. Seit sechs Jahren arbeiten sie mit Yamaha zusammen. Nun sind sie Hauptsponsor von deren MotoGP- und MXGP-Werksteams.

wurde einiges umgekrem-pelt. Maverick Viñales hat nicht nur seine Startnummer 25 gegen die 12 getauscht, die er zu Beginn seiner Karriere hatte. Anstelle von Ramon Forcada ist nun Esteban Garcia sein Crewchief, mit dem er einst Moto3-Weltmeister wurde. Statt Wilco Zeelenberg, der nun das Yamaha-Satelliten-team leitet, wird Julian Simón sein Riding Coach.

Valentino Rossi hat einen zusätzlichen Renningenieur bekommen. Und da Luca Cadorin aus familiären Gründen die Reise-rei nicht mehr auf sich nehmen wollte, wird nun der spanische Ex-GP- und Superbike-WM-Pilot Idalio Gavira, der bislang in der VR46-Academy gearbeitet hat, diesen Job übernehmen.

### Alle Kraft der Entwicklung

Wie ernst es Yamaha mit der Rückkehr zu alter Stärke ist, war auch daran zu erkennen, wer nicht anwesend war. Teamchef Massimo Meregalli war lieber in Sepang geblieben, um nach dem Shakedown der Motorräder mit den Testfahrern alles so gut wie nur möglich für die Tests mit Rossi und Viñales vorzubereiten. Dass nun mit Jonas Folger, Katsuyuki Nakasuga

und Kohta Nozane drei Testfahrer mit dabei sind, zeigt ebenfalls, welcher Aufwand für die Verbesserung der M1 betrieben wird.

Valentino Rossi und Maverick Viñales, die nun das dritte Jahr die Fahrerpaarung des Werksteams bilden, waren deshalb auch sichtlich gut gelaunt. „Ich kann kaum erwarten, dass wir mit dem Testen beginnen können, wenn es auch ein wenig schade ist, dass nun die Ferien zu Ende sind“, scherzte Valentino Rossi. „Wir kommen aus einer schwierigen letzten Saison, wir haben deutlich mehr erwartet. Aber wir sind bereit, wollen uns verbessern, und ich glaube, dass uns das stark macht.“ Auch Maverick Viñales ist davon überzeugt: „Wenn wir

auf dem richtigen Level beginnen, könnten wir so das ganze Jahr um Siege kämpfen. Ich kann es gar nicht erwarten, dass ich wieder auf dem Motorrad sitze und die Fortschritte spüre.“

Yamaha-Renndirektor Lin Jarvis gab auch ohne Umschweife zu, was er von dieser Saison erwartet. „Wir haben zwei Fahrer, die beide in der Lage sind, Rennen zu gewinnen und Weltmeister zu werden“, so der 60-jährige Brite. „Ich weiß, was sie von uns verlangen. Yamaha hat nach all den Rückschlägen gehandelt. Wir erwarten eine große Verbesserung von ihnen. Denn nun liegt es an uns, unseren Fahrern das Material zu geben, mit dem sie vollstrecken können.“ ■



Werks-Yamaha: Das elegante Erscheinungsbild ist einem aggressiven gewichen



Maverick Viñales und Valentino Rossi: Die beiden Asse sind im Beast-Modus

## DREI FRAGEN AN

LIN JARVIS



WIE WILL YAMAHA WIEDER AN DIE SPITZE KOMMEN?

Wir haben bereits früh im letzten Jahr erkannt, welche Probleme wir haben und haben deshalb auch früh begonnen, an ihnen zu arbeiten. Die Arbeit, die die japanischen Ingenieure reingesteckt haben, um das Motorrad zu ändern, hat dann auch gefruchtet. In den letzten Rennen waren wir konkurrenz-fähig. Da haben auch alle ihre Motivation wiedergefunden, und die Arbeit hat seither nicht aufgehört.

### WAS HABEN SIE AUS DEN SCHWIERIGKEITEN GELERNT?

Als Erstes, dass es wichtig ist, niemals aufzugeben. Unsere Fahrer und wir waren es gewohnt, um Siege zu fahren und auf dem höchsten Level zu sein. Als das fehlte, war es sehr wichtig, dass die Fahrer ihren Kampfgeist nicht verloren haben. Daraus haben sie neue Stärke geschöpft. Und wenn ich sie mir jetzt ansehe, sind sie voller Motivation. Die Erfahrung, die sie gemacht haben, bringt sie in Zukunft weiter. Und wenn wir den Sepang-Test gut hinter uns bringen, sollten wir eine gute Saison haben.

### WAS HAT SICH FÜR DIESES JAHR GEÄNDERT?

Yamaha hat nicht nur an der Verbesserung des Motorrads gearbeitet, sondern auch an der Struktur. In Japan wurde die Rennabteilung neu aufgestellt, Hiroshi Ito wurde zum General Manager des Motorsport Development Centers berufen, und Takahiro Sumi wurde vom Fahrwerk-Entwicklungsleiter zum Gesamtprojektleiter ernannt. Dazu gibt es eine neue Organisation zwischen Japan und Europa. Unsere Renningenieure in Europa nehmen einen wichtigeren Platz ein, und wir haben das Testteam mit Jonas Folger.

# Nach der Winterpause ber

Das Warten der Teams, der Fahrer und der Fans hat ein Ende: In dieser Woche beginnen die MotoGP-Tests in Sepang. Wir zeigen, wie weit die Hersteller vor dem Teststopp waren.

Von: Neil Spalding

**D**ie Regeländerungen der letzten Jahre haben bewirkt, dass die früheren Dominatoren Honda und Yamaha ihren Vorsprung verloren haben. Letztere konnten mit den Michelin-Reifen nicht an ihre frühere Fahrwerks-Stärke anschließen. Ducati hat dies immer besser verstanden, zuletzt war ihr Motorrad das stärkste im Feld. Aprilia hatte 2018 beim Fahrwerk in die falsche Richtung entwickelt, und KTM muss noch den letzten großen Schritt machen – das war die Ausgangslage, aus der die Werke für die 2019er Saison die beste Richtung zur Weiterentwicklung finden mussten.

## Klare Vorgaben

Honda hatte letztes Jahr von Beginn an ein starkes Paket, das sich genauso fahren ließ, wie es Marc Márquez mag. Oder zumindest hat er es verstanden, wie die Honda auf der Bremse in die Kurven zu bringen ist. Nun ist mit Jorge Lorenzo ein weiterer Top-Fahrer zum Werksteam gestoßen, der es zuvor verstanden hatte, wie man die Yamaha und die Ducati zum Sieg fährt. Letztes Jahr hat Honda eine Karbon-Hinterradschwinge entwickelt, mit der Márquez den harten Vorderreifen und den weichen Hinterreifen verwenden konnte. Diese muss ausgesprochen komplex zu produzieren sein, denn sie wurde immer erst nach FP4 eingebaut, wenn Márquez seine Stürze zum Finden des Limits hinter sich haben sollte.

Honda hat früh mit der Entwicklung des 2019er Motorrads begonnen. Es ging ihnen darum, mehr Leistung zu finden, das sollte unter anderem durch eine direktere Luftführung zur Airbox gelingen. Dafür wurde der Lenkkopf durchgängig gestaltet. Honda hatte mehrere Motoren- und Chassis-Varianten, diese wurden in Valencia und Jerez aussortiert.

Dazu versuchte man, dass das Bike auch mit weicheren Reifen funktioniert.

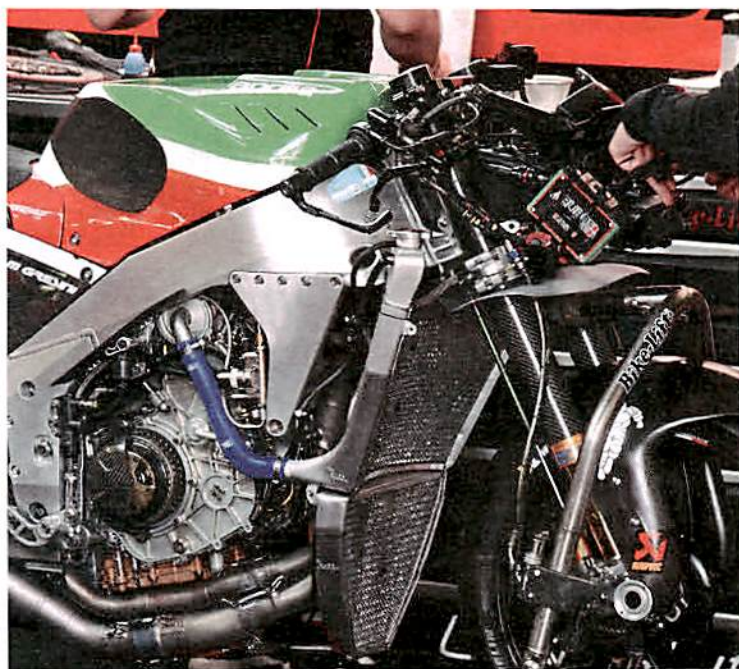
Ducati hat in Valencia und in Jerez weiter mit unterschiedlichen Schwungmassen experimentiert, es wurden aber auch allerlei mechanische Versuche unternommen, noch mehr Grip beim Bremsen und Beschleunigen aus den Reifen herauszuholen. Auch der Massendämpfer am Heck bekam eine größere Box. Man arbeitet offensichtlich daran, durch die richtige Masse und deren Platzierung die Schwingungen herauszudämpfen, die zu Chattering führen. Und man arbeitete auch viel daran, diese Frequenzen bei unterschiedlichen Gripverhältnissen zu finden. Dazu hat Ducati viel am Motor und an der Elektronik gearbeitet, Gigi Dall'Igna hat noch bessere Fahrbarkeit bei noch mehr Spitzenleistung versprochen.

Yamaha hatte sich in der Bridgestone-Ära in eine Richtung entwickelt, bei dem sie viel Kurvenspeed mit Schräglagen bis zu 63 Grad über die Renndistanz bringen konnten. Doch das ist mit den Michelin-Reifen nicht mehr möglich. Schon längere Zeit leiden die beiden Werksfahrer an zu früh abbaudenden Reifen. Dazu wurde 2018 eine zu leichte Kurbelwelle gewählt – der zu aggressiven Motorcharakteristik konnte man das ganze Jahr nicht Herr werden. Bei den letzten beiden Tests gab es zwei Motorenvarianten, in Sepang soll die Essenz davon folgen. Von der intensiven Fahrwerks- und Elektronik-Entwicklung des letzten Jahres sollte das Werk jetzt profitieren.

Suzuki hatte schon im Vorjahr intensive Fahrwerk-Tests gemacht. Auch ihr Motor wurde immer kräftiger, das soll nun weitergeführt werden.

KTM hatte über die Saison den Motor mit rückwärtsdrehender Kurbelwelle eingeführt und ständige Fahrwerk-Updates gebracht. Mit nun vier Piloten soll die Entwicklung beschleunigt werden. Johann Zarco hofft, dass die Aggressivität etwas gedämpft werden kann.

Aprilia hatte sich 2018 bei der Richtung der Fahrwerks-Entwicklung völlig vertan. Nun soll auf Basis des 2017er Chassis weiterentwickelt und der Motor gezähmt werden. ■



Aprilia hatte für 2018 ein komplett neues Motorrad gebaut, bei dem der Motor weiter hinten und weiter oben eingebaut wurde. Das Handling verschlechterte sich damit, außerdem war der Motor zu aggressiv und zu durstig. Beim Test in Valencia kam ein Rahmen nach Muster von 2017, aber mit geänderten Lenkkopf und neuem Motor.



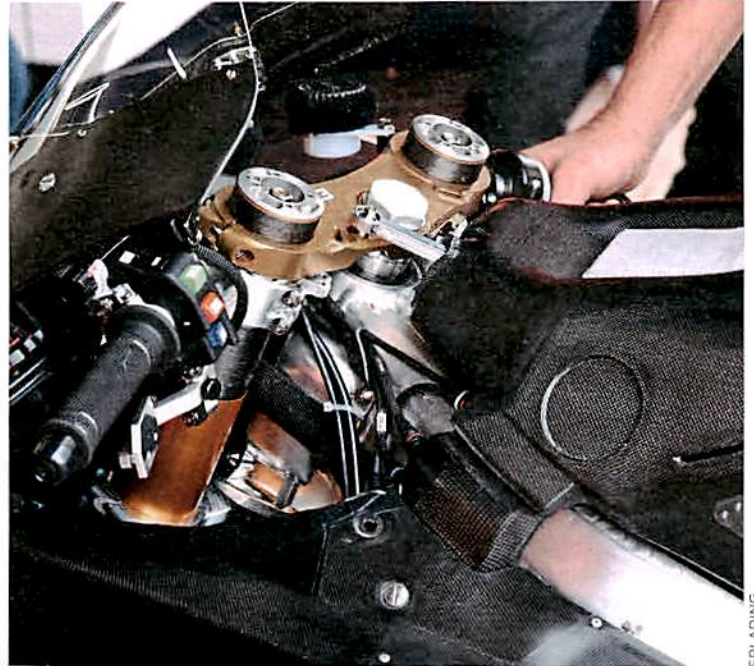
KTM muss versuchen, den personell bedingten Testausfall des Vorjahres mit nun vier Fahrern aufzuholen. Mit Dani Pedrosa und Mika Kallio sollten zwei Testfahrer zur Verfügung stehen, Pedrosa kann aber derzeit nicht fahren. Die Techniker müssen für Pol Espargaró und Johann Zarco vermutlich in zwei Richtungen entwickeln.

# Zeit zur Weiterentwicklung



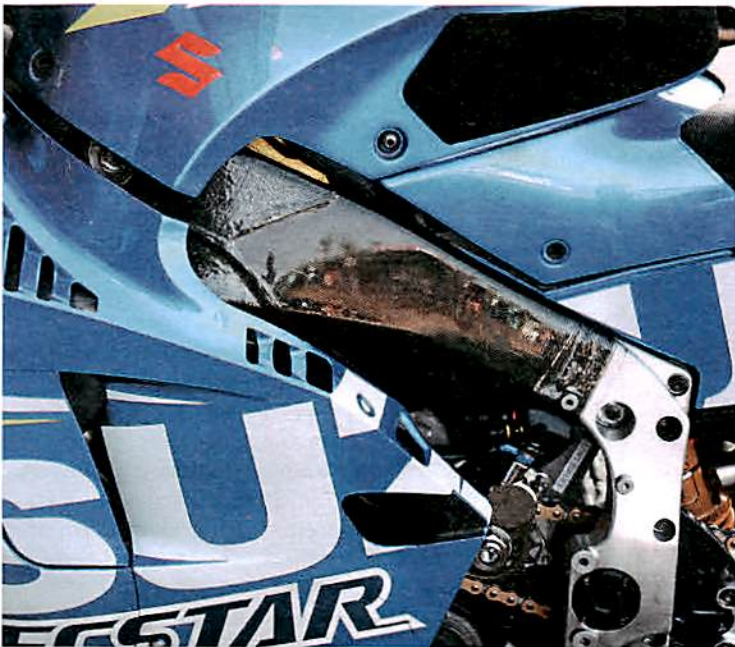
SPLADING

Ducati hatte zwar das stärkste Bike der zweiten Saisonhälfte, trotzdem wurde in Valencia und Jerez an vielem gearbeitet. Neben einem neuen Rahmen ist die Box des Massendämpfers gewachsen, mechanische und aerodynamische Hilfen zur Grip-Verbesserung wurden getestet. Die endgültige Verkleidung kommt erst beim Katar-Test.



SPLADING

Honda strebt Mehrleistung durch eine bessere Luftzuführung durch den Lenkkopf an. Dafür wurden bereits mehrere Motoren- und Rahmen-Varianten probiert. Der Lenkungsdämpfer ist auch nach oben gewandert. Für Márquez und Lorenzo könnte es verschiedene Entwicklungslinien geben, in Sepang wird Stefan Bradl viel Arbeit haben.



SPLADING

Suzuki hat schon vor Saisonende Updates mit Sylvain Guintoli getestet. Es wurde viel an der Auslegung des Rahmens gearbeitet, mit und ohne auflaminierte Karbon-Versteifung. Auch die Motoren sind nochmals stärker geworden. Das dritte japanische Werk kann in Sepang auf eine gute Vorentwicklung aufbauen.



SPLADING

Bei den bisherigen Tests für 2019 hat Yamaha ausschließlich am Motor gearbeitet und die Elektronik auf beide vorbereiteten Motorenvarianten optimiert. In Sepang muss die Motorenspezifikation bestätigt werden, dazu muss der Reifenverschleiß über Fahrwerk und Elektronik gesenkt werden. Es wird viel Neues erwartet.

MotoGP

# Márquez kann wieder fahren

Knapp zwei Monate nach seiner Schulter-OP saß Marc Márquez erstmals wieder auf einem Motorrad, bevor er zu den Testfahrten nach Sepang flog.

Von: Imre Paulovits

**B**islang ist Marc Márquez jeden Winter sehr viel Motorrad gefahren. Dirt Track, Motocross, Minibikes und Enduro gaben ihm die Grundlagen für die einzigartige Fahrzeugbeherrschung, die ihm in den letzten sechs Jahren fünf MotoGP-Titel einbrachte. Doch die Schulter-OP, die nach der letzten Saison nötig wurde, verlangte nach einer Ruhigstellung der Schulter. Und auch, nachdem er sie wieder bewegen konnte, war noch sehr viel Reha-Arbeit mit Physiotherapeut Carlos J. Garcia nötig, um der Schulter wieder die Beweglichkeit und Stabilität zu geben, die zum Motorradfahren nötig ist.

Bei der Präsentation des Honda-Werksteams in Madrid

vor zwei Wochen war Márquez trotz aller Entschlossenheit, bei den Testfahrten in Sepang diese Woche dabei zu sein, eine gewisse Nervosität bezüglich seines Zustands anzumerken. Nun hat der MotoGP-Weltmeister die letzte Probe abgelegt, bevor er nach Sepang flog.

Márquez fuhr letzten Dienstag mit einem Honda NSF 100 Minibike in Alcarràs, und hatte danach ein breites Lächeln im Gesicht. „Das habe ich gebraucht“, grinste er. „Wir Fahrer müssen einen

klaren Kopf haben. Ich hatte meinen Ellbogen auf dem Boden. So weiß ich auf dem Flug nach Malaysia, dass ich wieder Motorrad gefahren bin.“

Márquez räumte aber auch ein: „Wir müssen bis zum Test noch weiter an mir arbeiten. Es war im Großen und Ganzen, wie ich es erwartet hatte. Aber beim Bremsen, speziell in Linkskurven, wo ich meine Schulter noch unterstützen muss, hatte ich noch Probleme. Ich muss auch in Malaysia noch geduldig sein.“ ■



Marc Márquez auf dem Minibike: Probleme beim Anbremsen von Linkskurven

MotoGP

# Suzuki will dieses Jahr Siege

Auch das Suzuki-Werksteam mit Álex Rins und Joan Mir wurde in seinen neuen Farben vorgestellt. Vor allem Rins hat sich vorgenommen, dieses Jahr gar um Siege zu fahren.

Von: Imre Paulovits

**I**rgendwie kommt alles, was das Suzuki-Werksteam von Davide Brivio macht, sympathisch rüber, selbst wenn es virtuell ist. Denn diesmal machte Suzuki keine große Gala mit vielen geladenen Gästen – sie präsentierten das 2019er-Werksteam in einem Livestream. Aber dafür bekam man umso mehr private Einblicke in das Leben ihrer beiden Piloten.

Dabei wurde schnell klar: Álex Rins und MotoGP-Rookie Joan Mir waren über den Winter nicht untätig. Sie haben ihre Reflexe

mit viel Motocross- und Dirt-Track-Fahren geschärft, und sie haben sich körperlich und mental gründlich auf die neue Saison vorbereitet. Doch beiden war auch klar anzumerken: All das war bisher die Pflicht, die Kür können sie kaum erwarten. Nämlich, dass sie bald wieder auf ihren MotoGP-Bikes sitzen und Rennen fahren.

## Der nächste Schritt für Rins

Dabei machte Álex Rins, dessen Lockenpracht über den Winter länger geworden ist, einen sehr starken und selbstsicheren Eindruck. „Ich habe mich über diesen Winter ganz von meinen früheren Verletzungen erholt und gehe so fit wie noch nie in meiner MotoGP-Karriere in die Saison“, so der 23-jährige Spanier, der letztes Jahr fünfmal auf dem Podest stand und bei den letzten beiden Grands Prix jeweils Zweiter wurde. „Dieses Jahr will ich den nächsten Schritt



Joan Mir (l.) und Álex Rins: startklar

machen und um Siege fahren“, machte er seine Zielsetzung klar.

Dafür würde Rins gern noch etwas mehr Topspeed und Bremsstabilität haben. Suzuki-Projekt-leiter Shinichi Sahara blies ins gleiche Horn: „Ich denke, wir sind so weit, dass wir um Siege fahren können. Rins sollte von uns die Werkzeuge bekommen können, die er braucht, um zu gewinnen.“ ■

## NACHRICHTEN

### MOTO2/MOTO3

Auch in den kleineren Klassen können es die Fahrer und die Teams kaum erwarten, dass es wieder losgeht. Nachdem es mit seinem Fahreraufgebot bereits einmal medienwirksam in Italiens beliebtester Talent-show aufgetreten ist, zeigte das Sky-VR46-Team von Valentino Rossi letzte Woche seine neuen Farben im großen Sendesaal des Fernsehsenders Sky in Mailand. Zum Schwarz und Blau ist nun noch Silber dazugekommen, und neben dem mittelblauen Ring auf der Verkleidungsseite zielt nun auch eine stahlblaue Welle vom Verkleidungskopf über den Tank bis zum Sitzhocker die KTM in der Moto3 und die Kalex in der Moto2.

Doch es war weit mehr als die Lackierung, was das Team der Welt anzupreisen hatte. Nach einem unheimlich starken Saisonende will Valentino Rossis Halbbruder Luca Marini den Titel im Team halten, den 2018 Francesco Bagnaia gewonnen hat. Auch persönlich wurde aufgestockt: Luca Brivio wird Teamkoordinator und Ex-Weltmeister Roberto Locatelli wird Riding Coach.

### MOTO3

Das Moto3-Team des deutschen Prüstel GP wurde letzte Woche am Sachsenring vorgestellt. Nachdem man in der letzten Saison mit Überraschungsmann Marco Bezzecci bis kurz vor Schluss um den WM-Titel kämpfte, stellt sich dieses Jahr eine ganz andere Herausforderung für das ambitionierte Team aus Oberlungwitz. Mit dem erfahrenen Jakub Kornfeil und dem MotoGP-Rookies-Cup-Vierten Filip Salac haben sie nun zwei tschechische Fahrer. Es ist ein ganz neuer Anfang auf dem Weg zum Erfolg. Dazu hat sich das Team verstärkt: Stefan Kirsch, der bislang den Weg von Philipp Öttl vom Rookie zum GP-Sieger begleitet hat, wird Crewchief von Salac. Bereits diese Woche wird das sächsische Team in Valencia mit Testfahrten beginnen.

# „Ich fühle mich jetzt tausend Mal wohler als vor drei Jahren“

Markus Reiterberger und BMW nehmen einen zweiten Anlauf in der Superbike-WM. Im MSA-Interview erzählt der 24-jährige Bayer, was diesmal anders und wie weit das neue Motorrad ist.

Von: Imre Paulovits

## Wie gut fühlen Sie sich nach den ersten Testfahrten auf die Superbike-WM-Saison vorbereitet?

Wir haben viel ausprobiert, um mein Gefühl für das Motorrad herzustellen. Ich denke, dass ich, wenn das Gefühl mit dem Motorrad passt, richtig schnell sein kann. Ich hoffe, dass ich noch einen Schritt bei meinem Fahrstil machen kann, um mich an die Gegebenheiten anzupassen, und dass mir mein Team mit der Abstimmung dabei behilflich sein kann. Mal schauen, was sie bis Phillip Island aus den gesammelten Daten noch herausholen. Auf jeden Fall hat meine Crew während der vier Testtage hart für mich gearbeitet, und ich bin echt happy mit meinem Team.

## Wie haben Sie sich in der Winterpause vorbereitet?

Ich habe eine Stoffwechsel-Kur durchgemacht, die mir der Bernd Hiemer empfohlen hat. Damit habe ich im November begonnen und habe zunächst sechs Kilo abgespeckt. Ich war zum Schluss bei 70 Kilo, was für meine Statur zu wenig ist. Dann habe ich von da aus über den Winter viel trainiert, Kraftausdauer-Training mit meinem Trainer aus Obing. Ich habe mich mit ihm gut für die Saison vorbereitet und fühle mich auch sehr gut.

## Wie viel haben Sie im Winter mit dem Motorrad trainiert?

Mitte Dezember waren wir mit dem Team in Andalusien testen, nach Neujahr bin ich noch einmal in Almeria gefahren, und ich war ein paar Mal in der Motocross-Halle. Für meine Eis-

bahn, wo ich letztes Jahr mit der Speedway-Maschine gefahren bin, hatte ich keine Zeit, weil ich mich um viel Management- und Büro-Arbeit kümmern musste. Ich habe mich darauf konzentriert, dass das bis zum ersten Test vorbei ist und ich mich nur noch auf das Racing konzentrieren kann.

## Wie fühlt sich das neue BMW-Superbike an?

Wir stehen mit dem Motorrad noch ganz am Anfang. Da fühle ich mich noch nicht so heimisch wie letztes Jahr auf meinem Superstock-Motorrad. Meine Sensoren in den Händen und dem Hintern spüren alles noch nicht so wie damals, deshalb arbeiten wir viel an der Feinjustierung. Das Motorrad ist komplett neu, es hat eine komplett andere Geometrie und andere Anbindungen von Lenker, Fußrasten und Sitz, so kann man nicht alles Vorherige einfach kopieren. Aber dafür, dass es ein komplett neues Motorrad ist, haben wir es

bereits auf einem sehr guten Stand. Man merkt schon deutlich an der Charakteristik, dass es eine BMW ist. Der Motor ist noch einmal stärker, aber auch etwas aggressiver als der alte. Wir arbeiten momentan daran, ihn mit der Elektronik zu zähmen.

## Arbeiten Sie mit Tom Sykes zusammen?

Da arbeitet jeder hauptsächlich erst einmal für sich, aber die Daten kommen alle in einen großen Topf, und die Techniker arbeiten miteinander. Dann haben wir eine Menge Besprechungen, wo beide Fahrer dabei sind, und beide Meinungen und der Report der Crewchiefs zusammengeführt werden. Und diese Gespräche können ganz schön lang sein. Es ist ein neues Team und ein neues Motorrad, da gibt es so viele Baustellen, so viele Sachen, die man verbessern oder anders haben will. Und das gehen wir mit dem ganzen Team unter der Leitung von Marc Bon-

gers durch. Da ist eine Stunde ganz schnell vorbei. Ich finde es gut. Viel besser, als wenn jeder für sich arbeiten würde.

## Wie fühlen Sie sich in dem Team?

Da bin ich mal ganz ehrlich. Bei Althea habe ich mich nie wirklich wohlfühlt, hier fühle ich mich tausend Mal wohler als damals. Vom persönlichen Umfeld her sind die Leute, mit denen ich zusammenarbeite, sehr angenehm. Mein Crewchief ist Pete Benson, und ich habe meinen früheren Hauptmechaniker Wolfgang Kampe dabei. Ich versuche auch, Werner Daemen so oft es geht mitzunehmen, der mich als Manager, guter Freund und Riding Coach unterstützt. Das Team ist sehr professionell, das Auftreten ist cool, wir haben richtig guten Support von BMW, und sie haben das Motorrad fein aufgebaut. Da geht es wirklich um Details, da wird nichts einfach drangebaut. Wenn da etwas nicht passt, wird nicht rumgepfuscht, sondern gewartet, bis das wirklich passende Teil da ist. Sie machen es ganz oder gar nicht. Und das finde ich gut. ■



Markus Reiterberger

**Geburtstag:** 9. März 1994

**Geburtsort:** Trostberg (D)

**Herkunftsland:** Deutschland

## KARRIERE

2007: MotoGP Rookies Cup (8.)

2008: MotoGP Rookies Cup (11.)

2010: Yamaha R6-Cup (1.)

2011: SST-1000-Cup, BMW (6.)

2012: SST-1000-Cup, BMW (6.)

2013: IDM-SBK, BMW (1.)

2014: IDM-SBK, BMW (2.)

2015: IDM-SBK, BMW (1.)

2016: SBK-WM, BMW (16.)

2017: IDM-SBK, BMW (1.)

2018: SST-1000-EM, BMW (1.)

2019: SBK-WM, BMW

## HOBBYS

Speedway, Motorräder bauen



Weltmeister Jonathan Rea vor den Yamahas: Das sind derzeit die Kräfteverhältnisse in der Superbike-WM



# Im Westen nichts Neues

Auch beim letzten europäischen Test im portugiesischen Portimão hat sich die Hackordnung dieses Winters bestätigt: Jonathan Rea ist klar der Schnellste vor Alex Lowes. Aber Tom Sykes auf der neuen BMW hält gut mit.

Von: Imre Paulovits

**W**er soll seinen fünften WM-Titel verhindern? Um diese Frage kam man nicht herum, als Jonathan Rea zum Schluss des letzten europäischen Testtages noch einmal aufdrehte und das gesamte Feld um fast eine volle Sekunde abhängte. Der Superbike-Rekordmann machte auch einen ausgesprochen zufriedenen Eindruck, als er sich nach den zwei kalten portugiesischen Testtagen die Pudelmütze über den Kopf zog. „Das war ein wirklich guter Test“, lehnte er sich zurück. „Wir konnten hier noch einmal alle Ergebnisse bestätigen. Bei dem neuen Asphalt in Jerez waren wir in einigen Bereichen nicht ganz sicher, die haben wir hier nun abgeklärt.“

Ich fühle mich wohl auf dem Motorrad, kann mit neuen und alten Reifen gleichermaßen schnell sein. Und als wir zum Schluss noch einen Qualifyer reingemacht haben, hatte ich wirklich nur noch Spaß. Das Motorrad und ich haben die Performance, die wir angestrebt hatten.“

## Ducati strauchelt

Wenn man gesehen hatte, wie schnell die Ducati Panigale V4 R in ihrer Serien-Version ist, rechnete man mit einem Überflieger von einem Superbike-WM-Renner. Doch die neue V4 ist in ihrer Rennversion noch weit weg von der Reife, die man durch ihre MotoGP-Abstammung von ihr erwartet hätte. Einzig Álvaro Bautista fährt ständig in den Top 3, Chaz Davies kommt nicht annähernd an die Leistungen heran, die er auf dem Zweizylinder-Vorgänger seit Jahren stabil brachte.

In Jerez hatte der Vizeweltmeister versucht, einen Sturz herunterzuspielen, doch der hat dafür gesorgt, dass er in Rückstand geraten ist, weil er körperlich angeschlagen war. Doch das ist derzeit nicht sein einziges Problem. „Es ist nicht leicht, die Richtung mit dem Motorrad zu finden“, musste Davies einge-

stehen. „Alles ist neu, es gibt so viel zum Probieren. Wir arbeiten an jedem Bereich: An der Elektronik, an der Federung, an jedem Detail des Motorrads. Ich komme ganz langsam in die Richtung, wie ich es gerne hätte. Aber wir brauchen einfach noch Zeit, die wir leider nicht mehr haben. Wir können nur hoffen, dass der Charakter von Phillip Island und das Wetter uns dort entgegenkommen.“

Bautista war etwas glücklicher, räumte aber auch ein: „Ich kannte die Strecke nicht, es war wichtig für mich, hier zu testen. Eigentlich haben wir an dem Motorrad nicht viel verändert, ich habe haupt-

„Wenn man eine Sekunde von der Rundenzeit wegnimmt, die Jonathan Rea zum Schluss noch hingezaubert hat, dann sieht die Welt schon wieder anders aus.“

Sandro Cortese

sächlich versucht, mich anzupassen“, so der 34-jährige Spanier. „Nun müssen wir in Australien sehen, wie ich dort auf einer Strecke, die ich kenne, zurechtkomme.“

## Yamaha weiter stark

Alex Lowes hat zwar von Natur aus immer ein schelmisches Grinsen im Gesicht, aber dieses wurde über die Testtage immer ausgeprägter. Der Yamaha-Werksfahrer hatte sich klar als die zweite Kraft hinter Weltmeister Rea etabliert. „Portimão war bislang meine Problemstrecke. Und dass wir auch hier solche Fortschritte gemacht haben, das macht mich wirklich happy“, konnte er seine Freude nicht verbergen. „Es ist erfreulich, dass die Abstimmung, die wir in Aragón und in Jerez erarbeitet haben, uns auch hier weitergebracht hat. Das Motorrad fühlt sich jetzt genau so an, wie ich es immer haben wollte. Ich habe richtig Spaß beim Fahren. Ob mit Rennreifen, Sprintreifen oder Qualifyern – es funktioniert gut. In meiner schnellsten Runde mit dem Qualifyer bin ich in Verkehr gekommen, deshalb war meine beste Zeit sogar die mit dem Reifen fürs Sprintrennen.“

Auch Sandro Cortese konnte seine Topform fortführen. „Ich



Álvaro Bautista: Klar der schnellste Ducati-Pilot der Vorsaison-Tests



Tom Sykes und die neue BMW S 1000 RR: Bereits erstaunlich konkurrenzfähig

bin glücklich, dass auch der zweite Test im neuen Jahr sehr positiv verlaufen ist“, freute sich der Supersport-Weltmeister. Wir haben viele verschiedene Dinge ausprobiert. Ich fühle mich immer wohler. Am Ende war ich nur zwei Zehntelsekunden von Michael van der Mark weg. Diese Tatsache ist bestimmt mehr wert als das Ergebnis zuletzt von Jerez. Ich freue mich schon gewaltig auf das erste Rennwochenende.“

### Punktlandung für BMW

Genauso glückliche Gesichter gab es bei BMW. Tom Sykes hatte

zeitweilig die drittschnellste Zeit inne. „Bei diesen Tests sind wir wirklich sehr gut vorangekommen und haben in der Entwicklung einen weiteren großen Schritt gemacht“, freute sich der Weltmeister von 2013. „Wir sind dem Saisonauftakt in Phillip Island klar einen Schritt nähergekommen.“

Das neue Honda-Werksteam war auch in Portimão nicht dabei. Leon Camier und Ryuichi Kiyonari testeten ohne die Blicke der Konkurrenz in Sepang. Bleibt abzuwarten, wo sie sich in Australien einreihen können. ■

### ERGEBNISSE

Superbike-WM-Test Portimão, 27./28.01.2019

Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.40,855 min
2. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	1.41,814
3. Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	1.41,934
4. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.42,144
5. Michael v. d. Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	1.42,191
6. Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	1.42,246
7. Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1	1.42,469
8. Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1	1.42,507
9. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	1.42,537
10. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	1.43,146
11. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	1.43,361
12. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	1.43,834
13. Eugene Laverty (IRL)	Ducati Panigale V4 R	1.43,950
14. Alessandro Delbianco (I)	Honda CBR 1000 RR SP	1.44,885

### MOTO3

Nachdem der ADAC Northern Europe Cup eingestellt wurde, und es für junge Piloten außerhalb von Spanien oder Italien keine Möglichkeit mehr gibt, sich auf Prototypen auf eine WM-Karriere vorzubereiten, haben Honda Motor Europe und Dunlop die Initiative ergriffen. Im Rahmen der Alpe Adria Meisterschaft haben sie ihren Talent Challenge mit Honda NSF250R ausgeschrieben. Die Rennen finden auf dem Slovakiaring (28.04.), in Assen (02.06.), auf dem Pannonia-Ring (30.06.), in Oschersleben (21.07.), Rijeka (25.08.) und Most (29.09.) statt. Teilnehmen kann man ab 12 Jahren mit A- oder B-Lizenz. Die Einschreibung für die gesamte Serie kostet inklusive Startgeld 1900 Euro, für ein Rennen 340 Euro. Die NSF250R wird für 12850 Euro inkl. MwSt. von Honda Deutschland angeboten,

Dunlop plant einen subventionierten Reifenpreis von 200 Euro pro Satz Slicks. Den ersten zehn Eingeschriebenen für die Serie schenkt Dunlop einen Satz Reifen und den ersten fünf ein Paar Daytona-Rennstiefel. Info bei Adi Stadler, Tel: +49 171 9305325, E-Mail: adi.stadler@t-online.de, www.lutecracing.com

### SUPERSPORT-WM

Der 22-jährige Thomas Gradinger, der sozusagen die Nachfolge von Sandro Cortese bei Kallio Racing angetreten hat, war mit seinem Test in Portimão zufrieden. „Trotz des kalten Wetters haben wir vieles durchprobiert und unser Programm durchgezogen“, freute sich Gradinger. „Mein Gefühl für das Motorrad wurde ständig besser. Daher blicke ich dem WM-Auftakt auf Phillip Island sehr erwartungsvoll entgegen. Ich bin schon richtig heiß auf das erste Rennen“

### IDM

## Meister und Meistermacher wird 60

Michael Galinski war 1986 Deutscher Superbike-Meister. Und als der Mann hinter den Rennaktivitäten von Yamaha Deutschland ist er für noch mehr Titel verantwortlich.

Von: Imre Paulovits

An ihm kommt man im IDM-Fahrerlager nicht vorbei, schon allein wegen seiner Größe. Der 1,90-Meter-Mann aus dem Rheinland hat sich in knapp 40 Jahren im deutschen Motorsport viel Respekt verschafft. Als 1983 die Superbikes, zunächst noch als Cup, aus der Taufe gehoben wurden, brillierte er als junger Nachwuchsfahrer auf dem nach US-Vorbild aufgebauten Kawasaki-Z-1000-Monster, bevor er auf der Rau-Suzuki zum Herausforderer von Peter Rubatto und schließlich 1986 auf der Bakker-Yamaha Deutscher Meister wurde.

Danach fuhr Michael Galinski noch lange. Er fährt auch heute noch und ist mit seiner sauber aufgebauten Yamaha OW 01 bei Classic-Events noch immer teuflisch schnell. Daran wird ab dem 10. Februar die Sechs in seinem Alter wohl auch nichts ändern.

Die gleiche Präzision legt Galinski auch mit seiner Firma MGM an den Tag. Mit deren Motorrädern wurde 2005 Stefan Nebel und 2006 und 2009 Jörg Teuchert IDM-Meister, auch der Nachwuchs in der Supersport 300 wird von ihm versorgt. ■



Michael Galinski: Sechzig Jahre jung

# Einzug neuer Bikes

Drei neue Motorräder und eines, das seine Reife erlangt hat, zeigten bei den Vorsaison-Tests ihr Potenzial auf. Dabei steckt viel Detailarbeit in der Entwicklung vom Straßenmotorrad zum WM-Renner.

Von: **Imre Paulovits**

**S**ie ist brandneu, und trotzdem macht sie den Eindruck, als hätte sie schon ewig in dieser Liga ihre Runden gedreht. Die Kawasaki ZX-10RR von Jonathan Rea wirkte schon bei ihren ersten Runden im November sehr harmonisch mit dem Fahrstil des vierfachen Weltmeisters, während der neue zweite Mann des Teams, der frisch gekürte BSB-Champ Leon Haslam, sichtlich Probleme hatte, sich an das Motorrad zu gewöhnen.

Neu oder nicht – die Kawasaki ZX-10RR Jahrgang 2019 ist das Produkt einer Evolution, die fortschreitet, seit sich der japanische Hersteller von der MotoGP verabschiedet und ganz auf die Superbike-WM konzentriert hat. Dazu haben sie mit Rea einen Mann gefunden, der mit dem Team perfekt harmoniert und der auch sehr genau sagen kann, in welche Richtung die Entwicklung gehen soll. Da lässt sich Kawasaki auch auf die Kosten ein, die mit einer Neuhomologation verbunden sind. Um die Drehzahl-Bürde, die ihnen auferlegt wurde, wieder auszugleichen, wird beim Serienmodell erstmals ein neuer Zylinderkopf mit Schlepphebeln verwendet, die Maximalleistung liegt nun 500 Umdrehungen höher an. Dass Rea so gut klarkommt, liegt aber am Gesamtpaket, und da haben die Kawasaki- und die Showa-Techniker über die Testtage sehr viel an der Ballance gearbeitet.

## Ducati mit MotoGP-Technik

Die neue Ducati ist das radikalste Serienmotorrad und schöpft die Möglichkeiten, die im Regelwerk stehen, voll aus. Bei der Rennversion ist klar zu erkennen, wie sehr auf die Massenzentralisierung geachtet wurde. Alle schweren Teile

liegen um den Motor herum, auch die Akrapovic-Auspuffanlage wurde so eng es ging um ihn herumgeschlungen. Das Werksteam variierte die Ballance über die Anordnung von Elektronik-Komponenten und Tank. Dieser hat einen großen Teil der Benzinmenge unter dem Sitz, es gab sowohl für Bautista als auch für Davies mindestens zwei Varianten. Dass aber ein so komplexes Bike, selbst wenn der Motor von einem MotoGP-Renner abgeleitet ist, seine Reifezeit braucht, wurde klar ersichtlich. Die Zeiten, wo Rinaldi mit Barni, wo Showa Federelemente benutzt wurden, und Laverty mit GoEleven noch weiter hinten lagen.

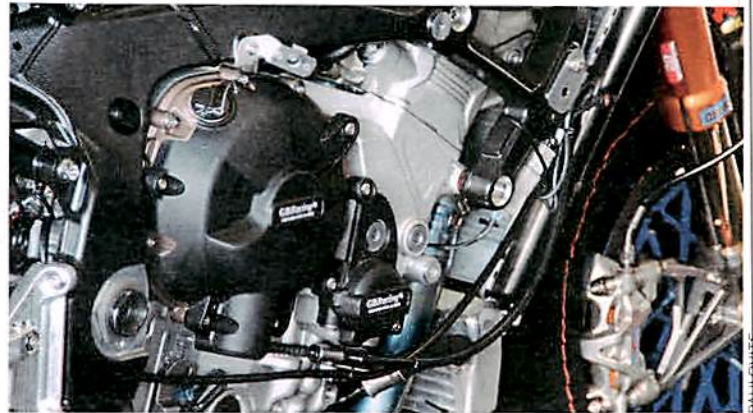
„Unsere Motorräder sind bereits in dieser frühen Phase des Projekts, in welcher noch viele neue Teile verbaut sind, standhaft – und das nach erst sechs Testtagen.“

Marc Bongers, BMW

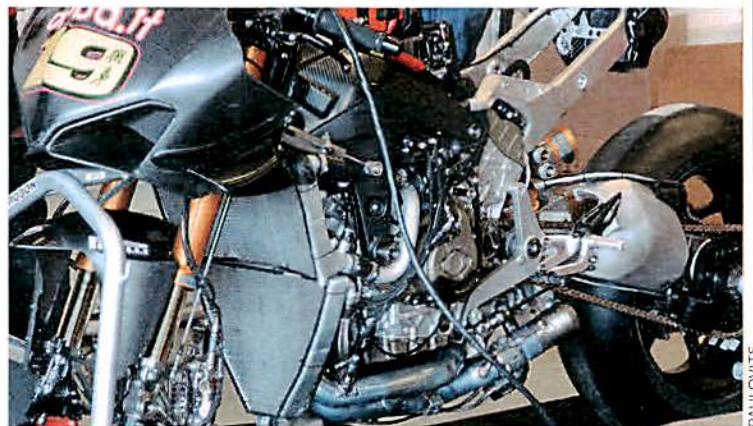
## Alles neu bei BMW

Die neue BMW S 1000 RR ist eine völlige Neuentwicklung. Das ganze Motorrad ist kompakter, die vordere Motorenaufhängungspunkte nun viel weiter unten angebracht, und auch das Serienmotorrad hat bereits eine Unterzugschwinge. Die Bikes, die gemeinsam mit Shaun Muir Racing aufgebaut wurden, machten einen sehr sehr sauber verarbeiteten Eindruck und waren auch von ihren Rundenzeiten her weit vorn. Es wurden unterschiedliche Schwingen probiert, das Team verwendet Nissin-Bremsen.

Die Yamaha YZF-R1 geht in ihr viertes Superbike-WM-Jahr. Bei keinem anderen Motorrad konnte man so viele verschiedene Lösungen bei den Fahrwerkskomponenten sehen, die zum Testen bereitstanden. Dabei hatte das Werksteam mit Lowes und van der Mark die gleichen Teile wie Cortese und Melandri. ■



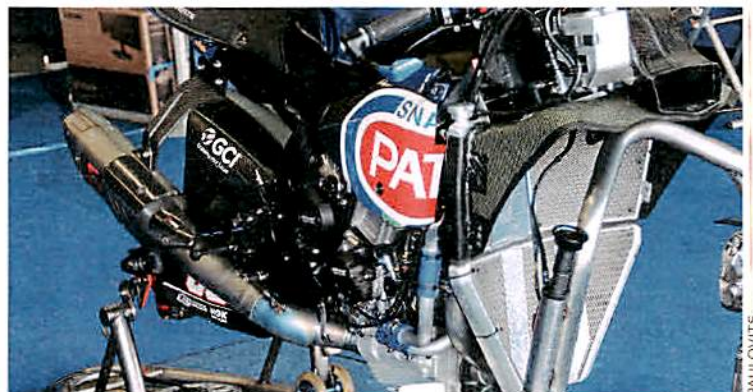
BMW S 1000 RR: Vordere Motorhalterung nun weiter unten, Nissin-Bremsen



Ducati Panigale V4 R: Bestreben nach Massenzentralisierung, noch Baustelle



Kawasaki ZX-10RR: Neues Modell mit bewährten Teilen, Showa-Federelemente



Yamaha YZF-R1: Viele unterschiedliche Fahrwerksteile, hoher Entwicklungsstand

Eisspeedway-GP Almaty

# Leader Ivanov

Daniil Ivanov ist erster WM-Tabellenführer. Franky Zorn musste schon nach dem ersten GP verletzt die Heimreise antreten. Hans Weber mit zwei starken Auftritten in Kasachstan auf Rang 7.

Von: **Thomas Schiffner**

**W**aren beim Kasachstan-Grand-Prix 2018 in Astana noch drei- bis viertausend Zuschauer, verloren sich bei der Rückkehr nach Almaty nur wenige Hundert im altherwürdigen Medeu-Stadion. Die FIM indes verkündete für den Samstag 7000 Besucher: Weil der russische Ministerpräsident Dmitry Medvedev im Stadion weilte, wurden mehrere Tausend kasachische Studenten und Schüler nach Medeu gekarrt. Vor den Finals waren sie alle, wie auch der Staatsgast, verschwunden.

Die GP-Saison 2019 startete ohne Stefan Pletschacher: Der Siegsdorfer hatte sich wegen einer Grippe krankgemeldet und wurde durch den Kasachen Tschelblakov ersetzt.

## Zorns Saison in Gefahr

Für Franky Zorn dauerte das GP-Wochenende nur vier Heats: Der Saalfeldener wurde in Heat 11 von Niclas Svensson zu Fall gebracht. In seinem nächsten Lauf holte er noch zwei Punkte, doch nach neuerlichem Sturz im fünften Durchgang hatte der einstige Russenschreck die Semifinals verpasst. Schlimmer noch: „Niclas Svensson hat mich abgeschossen.“



Schattenmann: Hans Weber (#33) konnte auch Weltmeister Koltakov folgen

Das war gefühlt das 15. Mal. Mein linkes Bein ist von den Spikes total zerstört. Außerdem ist sicher am Fußknöchel etwas gebrochen. Ich fliege morgen für medizinische Untersuchungen in Österreich nach Hause“, sagte Zorn am Samstagabend. Ob er in Shadrinsk am Samstag starten kann, ist fraglich.

Damit blieb nur ein Westeuropäer übrig, um die Russen zu ärgern: Martin Haarahlitunen. Der ebenfalls schon angeschlagene Schwede musste sich Samstag in den Vorläufen nur Koltakov und Ivanov geschlagen geben und gewann im Finale gegen drei Russen sogar den Start. Er wurde dann von Dinar Valeev, der seinen ersten GP-Sieg holte, Ivanov und Khomitsevich abgefangen und beendete den Endlauf im Innenraum.

## „Eishans“ mit Bestleistung

Am Sonntag konnte Haarahlitunen im Semifinale gegen Ivanov

und Valeev das Finale nicht erreichen und stürzte in der letzten Kurve. Auf Rang 5 ist er aber erneut bester „Nicht-Russe“.

Im russischen Finale am Sonntag triumphierte Ivanov im Duell gegen Koltakov, Dritter wurde Khomitsevich. Damit übernahm Ivanov die WM-Spitze, drei Punkte vor Khomitsevich.

Von den Deutschsprachigen konnte nur einer die Fahne hochhalten: Hans Weber. Der „Eishans“ leistete sich keinen Sturz und erreichte an beiden Tagen die Semifinals! Am Samstag dort chancenlos, nachdem er beim Angriff Khomitsevich aufgefahren war, wurde er am Sonntag nach Haarahlitunens Sturz Siebter und ist als Gesamt-Siebter auch zweitbesten „Nicht-Russe“.

Max Niedermaier (13./11.) hatte am Samstag mit einem Ausfall einen schwarzen Tag und Charly Ebner (14./13.) braucht noch Zeit, um sich in der rauen GP-Luft zu akklimatisieren. ■

## EISSPEEDWAY-WM

### GP 1, Almaty (KZ), 2. Februar

1. Dinar Valeev (RUS)	17 Punkte
2. Daniil Ivanov (RUS)	19
3. Dmitry Khomitsevich (RUS)	17
4. Martin Haarahlitunen (S)	15
5. Dmitry Koltakov (RUS)	13
6. Nikita Toloknov (RUS)	10
7. Ove Ledström (S)	9
8. Hans Weber (D)	9
9. Franz Zorn (A)	7
10. Niclas Svensson (S)	6
13. Max Niedermaier (D)	3
14. Charly Ebner (A)	2

### GP 2, Almaty (KZ), 3. Februar

1. Daniil Ivanov (RUS)	19 Punkte
2. Dmitry Koltakov (RUS)	18
3. Dmitry Khomitsevich (RUS)	18
4. Dinar Valeev (RUS)	15
5. Martin Haarahlitunen (S)	11
6. Nikita Toloknov (RUS)	11
7. Hans Weber (D)	9
8. Andrei Shishegov (RUS)	8
9. Stefan Svensson (S)	7
10. Niclas Svensson (S)	6
11. Max Niedermaier (D)	5
13. Charly Ebner (A)	5

## MEISTERSCHAFTSSTAND

### Nach 2 von 10 Läufen

1. Daniil Ivanov	38 Punkte
2. Dmitry Khomitsevich	35
3. Dinar Valeev	32
4. Dmitry Koltakov	31
5. Martin Haarahlitunen	26
6. Nikita Toloknov	21
7. Hans Weber	18
8. Ove Ledström (S)	13
9. Andrei Shishegov	12
12. Max Niedermaier	8
13. Franz Zorn	7
14. Charly Ebner	5

## NACHRICHTEN

### MXON 2018: ITALIEN DISQUALIFIZIERT

Späte Korrektur des Nationencross-Ergebnisses vergangenen Oktober in RedBud (USA): Bei den vor Ort von der FIM entnommenen Benzinproben ergab sich beim italienischen Fahrer Michele Cervellini die Verwendung unzulässigen Kraftstoffes. Gemäß Reglement wurde nun das Ergebnis des kompletten italienischen Teams annulliert und Cairoli, Lupinos und Cervellins Resultate gestrichen. Damit rücken die Niederlande hinter den siegreichen Franzosen auf Platz 2 und Großbritannien auf den Bronzemedailleplatz vor. Da keine Revision gegen die Entscheidung eingelegt wurde, ist das Ergebnis endgültig.

### YOUTHSTREAM AN INFRONT VERKAUFT

Die von Giuseppe Luongo gegründete Sportmarketing-Agentur Youthstream, die bis 2036 alle Promotions-, Marketing- und TV-Rechte an der Motocross-Weltmeisterschaft, dem MXoN und der Motocross-EM hält, wurde vom Schweizer Unternehmen Infront aufgekauft. Infront gehört zu den weltgrößten Playern im Sportmarketing, mit 1000 Mitarbeitern und 39 Niederlassungen in 14 Ländern. Präsident und CEO ist der Schweizer Philippe Blatter (Neffe von Ex-FIFA-Präsident Sepp Blatter). Das operative Geschäft von Youthstream bleibt aber weiter in den Händen von Giuseppe und CEO David Luongo.

### TONI BOU GESTÜRZT

Weltmeister Toni Bou, weltbesten Trialer der Gegenwart, stürzte beim zweiten Lauf zur X-Trial-WM in Barcelona im Semifinale und verletzte sich am Rücken. Im Zweikampf des Finalruns gegen Adam Raga kämpfte der Spanier gehandicapt und unterlag knapp mit 14:13 Punkten. Dritter wurde Jaime Busto. Damit hat Raga die WM-Führung übernommen, punktgleich mit Bou (35) und vor Busto (21).

Supercross-WM San Diego

# Survivaltraining im Schlamm

In einer beispiellosen Schlammenschlacht übernimmt Eli Tomac mit dem Tagessieg die WM-Führung. Ärgerlich: Ken Roczen vergab den möglichen Sieg, doch der Deutsche bleibt in Schlagdistanz zur Spitze.

Von: **Thomas Schiffner**

Nach Anaheim 1 kam es im offenen Petco Park in San Diego zur zweiten Schlammorgie der Saison. Die Verhältnisse nach dem Training erinnerten mehr an ein Hard Enduro im Regen als an Supercross in Kalifornien.

Die als solche nicht mehr zu bezeichnende Strecke schien Ken Roczen zunächst in die Karten zu spielen. Nach seinem Vorlaufsieg gewann der Thüringer im Main Event den Holeshoot: „Am Start haben wir uns sehr verbessert. Wir haben etwas an der Kuppung geändert und unser Startmodus funktioniert perfekt. Und der Start ist so wichtig.“

Roczens Führung währte nicht einmal eine Runde. Als er in den Whoops hängen blieb, übernahm Eli Tomac im auf 15 Minuten plus eine Runde verkürzten Finale die

Führung vor Justin Bogle, Justin Barcia und dem deutschen Honda-Star. Doch die Ereignisse überstürzten sich auf der nahezu unfahrbaren Bahn.

## Schlammpaket für Barcia

Erst blieb Barcia, in Anaheim noch souveräner Schlamm Sieger, stecken und musste aufgeben, weil seine Yamaha mit dem Dreck zu einer Einheit verschmolzen war. Dann stürzte Glendale-Sieger Blake Baggett hinter Roczen im Waschbrett. WM-Spitzenreiter Cooper Webb blieb stecken, als er auf Marvin Musquins KTM auffuhr und flog kopfüber über den Lenker. Damit (im Ziel Achter) war er seine Meisterschaftsführung los.

Roczen kam immer näher an den Zweiten Bogle heran. Und als der KTM-Pilot seinen Motor ab-



Einer der „Überlebenden“: Für Marvin Musquin reichte es zu Platz 2

würgte, war K-Roc Zweiter, jedoch außer Reichweite von Tomac.

Da blieb Tomac an einem Strohhalm hängen und brauchte eine Ewigkeit, um seine Kawasaki wieder zu starten. Roczen kam fast an ihn ran, doch Tomac rettete seine Führung ins Ziel.

Wenige Kurven vor dem Zielsprung patzte dann Ken Roczen, und KTM-Speerspitze Marvin Musquin nutzte die Chance, um in letzter Sekunde auf Platz 2 zu fahren.

Für Roczen war es schwer, sein Rennen einzuordnen: „Ich hätte Zweiter sein können, schade um die Punkte. Aber für die Meisterschaft war das Rennen gut. So wieso beginnt die Saison erst wirklich beim zehnten Rennen“, sagte der Thüringer, dem als Tabellenritter nur vier Punkte auf den zufriedenen neuen Leader Tomac fehlen. „Das war ein wirklicher guter Tag. Unsere Arbeit hat sich bezahlt gemacht. Gegenüber dem Training war die Strecke im Main Event nicht mehr wiederzuerkennen.“

## SUPERCROSS-WM

San Diego(USA), 2. Februar

1. Eli Tomac (USA)	Kawasaki
2. Marvin Musquin (F)	KTM
3. Ken Roczen (D)	Honda
4. Justin Bogle (USA)	KTM
5. Chad Reed (AUS)	Suzuki
6. Aaron Plessinger (USA)	Yamaha
7. Joey Savatgy (USA)	Kawasaki
8. Cooper Webb (AUS)	KTM
9. Blake Baggett (USA)	KTM
10. Tyler Bowers (USA)	Kawasaki

## MEISTERSCHAFTSSTAND

WM-Stand nach 5 von 17 Läufen

1. Eli Tomac	106 Punkte
2. Marvin Musquin	102
3. Ken Roczen	102
4. Cooper Webb	98
5. Blake Baggett	80
6. Dean Wilson (GB), Husqvarna	80
7. Justin Barcia (USA), Yamaha	74
8. Aaron Plessinger	66
9. Chad Reed	65
10. Cole Seely (USA), Honda	65

Motocross Ottobiano

# Cairoli unterwegs zum ersten Titel

Nach Riola Sardo gewann Tony Cairoli auch den zweiten Lauf der offenen italienischen Meisterschaft in Ottobiano. Max Nagl beendete sein erstes Saisonrennen auf Platz 9.

Von: **Thomas Schiffner**

Im von Schnee bedeckten Ottobiano war erneut Ex-Weltmeister Tony Cairoli der Triumphator. Während der Sizilianer im MX1-Lauf eine Aufholjagd starten musste, um Romain Febvre und Tim Gajser von der Spitze zu verdrängen, kontrollierte er das „Supercampione“.

den Finallauf der besten MX1- und MX2-Piloten von der Spitze, obwohl er mit einer Grippe an den Start gehen musste. Cairoli musste in der Schlussphase einige Attacken von Gajser kontern.

MX2-Weltmeister Jorge Prado



Wieder überlegen: Tony Cairoli

gewann den MX2-Lauf vor Honda-Pilot Calvin Vlaanderen. Im Superfinale verteidigte er seinen Podiumsplatz gegen Romain Febvre. Der Däne Mikkel Haarup überraschte: Auf Husqvarna wurde er Fünfter und damit zweitbesten MX2-Fahrer.

Max Nagl wurde auf seinem neuen Arbeitsgerät von Sarholz-Honda im MX1-Lauf und im Finale Neunter. Nach mäßigen Starts kämpfte sich der Oberbayer im Finale vom 18. Platz nach vorn.

Henry Jacobi gab in der MX2-Klasse in seinem neuen Team F&H Kawasaki sein Debüt. Im MX2-Lauf fuhr er bis auf Platz 6 vor, als ihn in der letzten Runde ein Motorschaden stoppte.

Weiterhin unklar ist, wann

Cairolis Teamkollege Jeffrey Herlings nach seiner Sprunggelenkverletzung auf die Rennbahn zurückkehren kann. Dass er beim WM-Auftakt in Argentinien in dreieinhalb Wochen dabei ist, gilt als sehr unwahrscheinlich.

## ERGEBNISSE

Superfinale Ottobiano (I), 03.02.

1. Antonio Cairoli (I)	KTM
2. Tim Gajser (SLO)	Honda
3. Jorge Prado Garcia (E)	KTM
4. Romain Febvre (F)	Yamaha
5. Mikkel Haarup (DK)	Yamaha
6. Calvin Vlaanderen (B)	Honda
7. Michele Cervelin (I)	Yamaha
8. Maxime Renaux (F)	Yamaha
9. Max Nagl (D)	KTM
17. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha

# Zur WM spontan angetreten, ein Jahr später Weltmeister



PAIRAN

Kommenden Samstag steht der Deutsche Kevin Gallas erneut im Rampenlicht: Beim SuperEnduro-WM-Lauf in Budapest misst sich der 22-jährige Husqvarna-Fahrer mit den Werksfahrern. Der Junioren-Weltmeister steht in der WM auf Platz 7.

Von: **Robert Pairan**

**Sie waren ursprünglich im Trialsport aktiv und da auch nicht erfolglos.**

Ich bin mit vier Jahren zum ersten Mal auf einer Yamaha PW 50 auf dem Trialgelände in Baden-Baden gefahren. Und von da an war ich vom Motorradsport fasziniert. Mein erster nationaler Erfolg war mit zwölf Jahren der Deutsche Schüler-Trial-Pokal. In der Deutschen Meisterschaft und der Deutschen Jugendmeisterschaft war ich Vizemeister,

in der Jugend-Europameisterschaft auf Platz 10.

**Warum wechselten Sie dann zum Endurosport?**

2013 und 2014 pausierte ich aus persönlichen Gründen. Doch als ich 2015 ohne Vorbereitung und ganz spontan die Chance bekam, beim Erzbergrodeo anzutreten, habe ich nicht nein gesagt. Die Erzbergfahrer waren meine Helden und Vorbilder seit meiner Kindheit. Und nachdem ich mich auf Antrieb fürs Hare Scramble qualifiziert hatte und als 59. bis zu Carl's Diner vorgeschritten war, sah ich meinen weiteren Weg im Hard Enduro.

**Wie ging das los?**

Ich habe nach dem prägenden Erzberg-Erlebnis zunächst an ein paar regionalen Veranstaltungen teilgenommen. Hier merkte ich vor allem, dass mir Speed fehlt und ich an meiner Kurventechnik feilen muss. Außerdem hatte ich eine Serienmaschine von der Stange, ohne jegliches indi-

viduelles Setup. Beim Dudelage Extrem in Luxemburg wurde ich dann Zwölfter – und ahnte, dass ich mit weiterem Training und technischen Anpassungen auch im Extrem- und im Hard Enduro vorne mitfahren kann.

**2016 und die folgenden Jahre hatten Sie Unterstützung vom Team Hillclimb.**

Der Hauptsponsor Grenzgaenger sorgte für das markante Outfit. Mit dem Team Hillclimb fuhr ich 2016 einige internationale Hard Enduros, außerdem einige GCC-Rennen und den ADAC Enduro-Cup. Ich steigerte mich von Wettbewerb zu Wettbewerb. Das Melz Exdrähm konnte ich gewinnen, und im Internationalen Endurocross in Uelzen wurde ich Dritter. Dieses Ergebnis war der entscheidende Impuls, ganz spontan bei der SuperEnduro WM 2017 anzutreten. Trotz einer Verletzung beim Qualifying in der ersten Runde in Krakau konnte ich alle Rennen fahren und war am Ende auf Platz 6. In der letzten WM-Saison konnte ich mich dann durch kontinuierliches Training stark verbessern und in Riesa mit drei Laufsiegen meinen ersten GP gewinnen. Das war ein sehr emotionales Erlebnis vor dieser Kulisse dieser fantastischen Fans. Mit Malaga, Bilbao und Lidköping folgten drei weitere GP-Siege, die mir am Ende mit großem Vorsprung den Titel des Junioren-Weltmeisters brachten.

**Ausgerechnet nach dem WM-Titel habt ihr euch aber getrennt.**

Jeder entwickelt sich weiter. Und so zeigte sich mit der Zeit, dass wir trotz der gemeinsamen Erfolge unterschiedlicher Auffassung waren, welcher Weg der erfolgreichste sein würde.

**Wer hat Sie 2018 unterstützt?**

Im Sommer bin ich mit Unterstützung von Marcus Haas (MH Racing) und Marko Prodan (Endurides) unter anderem am Erzberg gefahren, wo ich trotz technischem Defekt und fast die Hälfte der Strecke das Motorrad schiebend, noch als 19. ins Ziel

kam. Die erste Hard Enduro Series Germany habe ich gewonnen. Mit MH Racing Endurides starte ich jetzt bei der SuperEnduro-WM.

**Um ganz vorne mitzufahren, konzentrieren Sie sich nur noch auf den Sport?**

Wenn man sich mit den besten Fahrern der Welt und den Werksteams messen will, dann kann man dies nicht halbherzig nebenbei machen. In Deutschland gibt es bislang keine adäquaten WM-tauglichen Trainingsstrecken, und in der Zeit der Indoor-Saison spielt das Wetter auch meist nicht mit. So ist man eigentlich gezwungen, in Spanien zu trainieren. Und vor allem trifft man dort auch die Top-Fahrer. Man trainiert zusammen, man lernt sich kennen, man tauscht sich aus.

**Wie geht es nach der Indoor-Saison weiter?**

Das ist momentan noch alles offen. Es hängt vor allem davon ab, welche Sponsoren sich noch einbringen und welche Prioritäten sich daraus ergeben. ■



Kevin Gallas

**Geburtstag:** 14.05.1996

**Geburtsort:** Baden-Baden (D)

**Herkunftsland:** Deutschland

**KARRIERE**

2012: Dt. Trial-Cup Platz 2, Dt. Jugendtrial-Meisterschaft Platz 2, Jugend-Trial-EM Platz 10  
2016: Melz Exdrähm Platz 1  
2017: Erzberg Rodeo Platz 17  
2018: SuperEnduro-WM Junioren-Weltmeister, Hard Enduro Series Germany Platz 1, Getzen Rodeo Platz 10, Erzbergrodeo Platz 19  
2019: SuperEnduro-WM Platz 7

**HOBBYS**

Motocross, Jetski

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Alfa Romeo

Alfa Romeo Sud Sprint 1600, Wagenpass, viele Siege, Histo Cup Gesamtsieger, unfallfrei, viel Zubehör, neu optimiert, Verkauf wegen Alter (83 Jahre), 25.000,- €. Tel. 09076/696

D'Onofrio Aalen, seit 1972 Alfa Romeo Service. [www.autohaus-donofrio.de](http://www.autohaus-donofrio.de) H



2008 Alfa Romeo 8C Competizione, erst 6.749 km! Sammlerzustand! € 249.900,- (MwSt. ausweisb.), Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, [www.cargold.com](http://www.cargold.com) H



1962/65 Alfa Romeo Giulia Spider, erstklassig restauriert... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, [www.cargold.com](http://www.cargold.com) H

## Audi



A8 4.2 TDI quattro Lang, EZ 05/2016, 157000 km, 283 kW (385 PS), 42.950,- € (MwSt. awb.), Anzahlg., Vorstandswagen, 1. Hand, SAVEX GmbH, Am Zollstock 2A, 76689 Karlsdorf, Tel. 0721-3545470 H  
mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 47446

## BMW



1936 BMW 315/1 Sport Roadster, seit 45 Jahren in einer Hand! Sonderpreis! € 174.300,- Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, [www.cargold.com](http://www.cargold.com) H



1971/75 BMW 3.0 CSI/CSL, vollrestauriert oder 1A original... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, [www.cargold.com](http://www.cargold.com) H

## Maybach



650 Cabriolet, 2000 km, 460 kW (625 PS), schwarz, Klima, VB 299.000,- €. Andreas Prinz von Coburg, 96450 Coburg, Tel. +49/151/12023674

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 47507

## Mercedes

Ich suche einen Mercedes-Benz 190 SL als Restaurierungsobjekt zu kaufen. Bin Privatmann und Barzahler. Tel. 0172/4217200, [martin-spierling@t-online.de](mailto:martin-spierling@t-online.de)



1955/63 Mercedes 190 SL, mit dokumentierter Historie... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, [www.cargold.com](http://www.cargold.com) H

560 SEC, Bj. 1986, US-Ausführung, Frontstoßstange gesucht. e-mail: [kleinknecht0711@yahoo.de](mailto:kleinknecht0711@yahoo.de)

Schönes gepflegtes Mercedes Coupé 111er, 3.5 l, Bj 70, altershalber abzugeben. Tel. 0451/492112

## Mini

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

## Porsche

Motorüberholung mit Hubraumerweiterung 986/987-1 996/997-1  
→ bis zu 50 kW Mehrleistung  
Abholservice und TÜV  
[www.t-t-p.de](http://www.t-t-p.de) 08061/36666



Boxster Spyder, EZ 11/2015, 9333 km, 276 kW (375 PS), PDLS+, 20" LMR, Sportabgasanl., 97.100,- €. Porsche Niederlassung Berlin GmbH Adlershof, Hermann-Dorner-Allee 98, 12487 Berlin, Tel. 030 978911-399, [www.porsche-berlin.de](http://www.porsche-berlin.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 47476

## Renn/Rallye

**GA** Rennsport-Ausrüster  
Tel. 08678/246  
[www.ga-racing.com](http://www.ga-racing.com)

Kunststoffscheiben klar od. grün getönt, Schiebefenster, mit verschied. Biegeradien, für Porsche u. viele andere Fahrzeuge, auch nachträglicher Einbau v. Schiebefenstern mögl. T. 08157/998760

**rehaüfer**  
RENAUSPUFFANLAGEN  
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: [motorsportRiegl@aol.com](mailto:motorsportRiegl@aol.com) H

**DUNLOP**  
MOTORSPORT  
Sport- & Rallyereifen

Lütticke motorsport  
02354-7046993  
[www.lms-racing.com](http://www.lms-racing.com)

## Service

**Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen**

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

Bestellservice\* und Abo-Service  
[motorsportaktuell@dpv.de](mailto: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

[www.Rennsportshop.com](http://www.Rennsportshop.com)



REDAKTION  
 Redaktion MOTORSPORT aktuell  
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart  
 Telefax: +49 (0)711 182 19 58  
 www.motorsport-aktuell.com  
 msa@motorpresse.de  
 Chefredaktion: Marcus Schurig  
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner  
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,  
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt  
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew  
 Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,  
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,  
 Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,  
 Markus Stier, Anke Wiczorek  
 Fotografen: sutton-images.com; XPB; BRfoto  
 Geschäftsführender Redakteur  
 Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz  
 Grafik und Produktion:  
 Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.),  
 Michael Wehner  
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de  
 VERLAG  
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
 Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart  
 Telefon: +49 (0)711 182 18 20  
 MOTORSPORT aktuell gehört zur  
 auto motor und sport-Gruppe  
 Geschäftsführung:  
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),  
 Andrea Rometsch, Tim Ramms  
 Telefon: +49 (0)711 182 0  
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:  
 Tim Ramms  
 Publisher Automobil: Michaela Klein  
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
 Markus Eiberger  
 Anzeigenleitung: Stefan Granzer  
 sgranzer@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41  
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99  
 Werbeverkauf Online:  
 Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46  
 Auftragsmanagement:  
 Iris Eifrig, iefrig@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



Auf den Spuren des Rekord-Champions: Mick Schumacher stattete der Sonderausstellung zum 50. Geburtstag von Vater Michael im Ferrari Museum in Maranello einen Besuch ab

## Adieu, Charly!

Zum Tod von Charly Lamm  
 MSa 07/2019

Mit tiefer Fassungslosigkeit habe ich davon Kenntnis nehmen müssen, dass Charly Lamm überraschend für sehr, sehr viele Auto-Motorsport-Freunde verstorben ist. Ich bin bestürzt und will es eigentlich nicht wahrhaben, dass diese Tatsache Realität ist. Noch vor einigen Wochen habe ich auf dieser Plattform (MSa 40/2018) meine Verwunderung über die Ankündigung, dass Charly Lamm zum Jahresende 2018 aufhören wolle, ausgedrückt. Nun kam es noch schlimmer und dazu fehlen mir einfach die Worte! Diejenigen, die das Glück hatten, ihn näher kennenlernen zu dürfen, wissen, was wir mit ihm unwiederbringlich verloren haben! Das Leben ist hier nicht fair! Ich wünsche der Familie viel Kraft und Beistand. Adieu, Charly!

Michael Ryba,  
 D-76327 Pfinztal

## Erfolg im Zeichen des Blitzes

Zu Kissling Motorsport  
 MSa 06/2019

Vielen Dank für den ausführlichen Bericht und die wohlverdiente Würdigung von Kissling Motorsport. 41 Jahre erfolgreicher Motorsport im Zeichen des Blitzes sind eine unübertroffene Lebensleistung. Seit 1993 hatte ich das Glück, die Familie kennenzulernen, in das eingeschworene Team aufgenommen zu werden und die starken Fahrer (Stefan himself, Hannu, Otto, Jürgen, Volker, u.v.a.) zu unterstützen. Viele großartige Projekte wurden erfolgreich bestritten, die Herr Bräutigam selbst auf vier Seiten gar nicht zusammenfassen konnte. Eine von vielen sehr schönen Erinnerungen ist auch das 24h-Rennen 2007 mit den Fahrern Nack, Luostarinen, Schurig und Übler. Bei typischem Eifelwetter kämpften wir bis eine

Stunde vor Schluss um eine Top-10-Platzierung, dann ereilte uns ein Aufhängungsschaden. Fazit von Herrn Schurig damals: „Jetzt wissen wir bei sport auto wenigstens aus eigener Anschauung, warum gegen diese Mannschaft weder in der Langstreckenmeisterschaft noch beim 24h-Rennen irgendein Kraut gewachsen ist.“ Nun überwiegt neben der Trauer über das Ende dieser Ära die Dankbarkeit, diese tolle Zeit und die schönen Rennwagen miterlebt haben zu dürfen. Es war mir eine Ehre. Ein Dank geht an das gesamte Team.

Dr. Nick Bleil,  
 D-81477 München

## 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.

Termine: Es liegen keine aktuellen Veranstaltungen vor

Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



# Termine

## TV-Programm

### Automobil

#### Mittwoch, 06. Februar

19.10	PS – Automagazin	N-TV
22.30	NASCAR Cup Series, Richmond (Wh.)	Motorvision TV*

#### Donnerstag, 07. Februar

10.55	Porsche GT Magazin	Sport 1+*
20.55	NASCAR Cup Series, Charlotte Roval (Wh.)	Motorvision TV*

#### Freitag, 08. Februar

22.40	NASCAR Cup Series, Dover (Wh.)	Motorvision TV*
-------	--------------------------------	-----------------

#### Samstag, 09. Februar

12.10	PS – Automagazin	N-TV
12.30	Porsche GT Magazin	Sport 1
22.30	NASCAR Cup Series, Talladega (Wh.)	Motorvision TV*

#### Sonntag, 10. Februar

08.10	PS – Automagazin	N-TV
09.25	Supercars, Newcastle 2. Lauf (Wh.)	Motorvision TV*
12.30	Porsche GT Magazin (neue Folge)	Sport 1
13.05	Truck-EM 2018, Misano (Wh.)	Motorvision TV*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
22.30	NASCAR Cup Series, Kansas (Wh.)	Motorvision TV*

#### Montag, 11. Februar

22.40	NASCAR Cup Series, Martinsville (Wh.)	Motorvision TV*
-------	---------------------------------------	-----------------

#### Dienstag, 12. Februar

12.15	Car Legends: Auto Union	Spiegel Gesch.*
20.55	NASCAR Cup Series, Texas (Wh.)	Motorvision TV*
23.00	Formel E: Vorschau Mexiko	Eurosport 2*

#### Mittwoch, 13. Februar

00.05	Formel E, Santiago de Chile (Wh.)	Eurosport 1
-------	-----------------------------------	-------------

### Motorrad

#### Samstag, 09. Februar

20.55	Isle of Man TT 2018, Preview Show (Wh.)	Motorvision TV*
-------	---	-----------------

#### Sonntag, 10. Februar

12.35	ADAC MX Masters, Fürstlich Drehna (Wh.)	Motorvision TV*
16.10	Isle of Man Classic TT (Wh.)	Motorvision TV*

## Streams / Internet

### Jeden Freitag eine neue Folge

<b>TIPP</b>	The Grand Tour, Staffel 3	Amazon Prime*
	<a href="http://www.amazon.de/prime">www.amazon.de/prime</a>	

\*kostenpflichtig

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

09.02.	Trophée Andros (Eisrennen), Saint-Denis	F
14.–17.02.	Rallye-WM, Schweden	S
16.02.	Formel E, Mexico City	MEX

### Motorrad

09.02.	AMA Supercross, Minneapolis/Minnesota	USA
09.02.	SuperEnduro-WM, Budapest	H
09./10.02.	Eisspeedway-GP, Shadrinsk	RUS
09./10.02.	Eisspeedway-EM, Ufa	RUS
10.02.	Motocross, Mantua	I

# Vorschau



Formel 1: Die ersten neuen Autos der 2019er-Generation stellen sich vor



Rallye-WM: Interview mit Rekord-Champion Sébastien Loeb



NASCAR: Mit der Daytona-500-Quali blicken wir auf die neue NASCAR-Saison



MotoGP: Das neue Jahr in der Königsklasse beginnt mit den ersten Tests in Sepang

# ALLE AUTOS. ALLE DATEN. ALLE PREISE.



Das weltweite  
Modellangebot 2019  
jetzt im Handel oder  
bequem per Post nach  
Hause. Für nur 12,90 €.